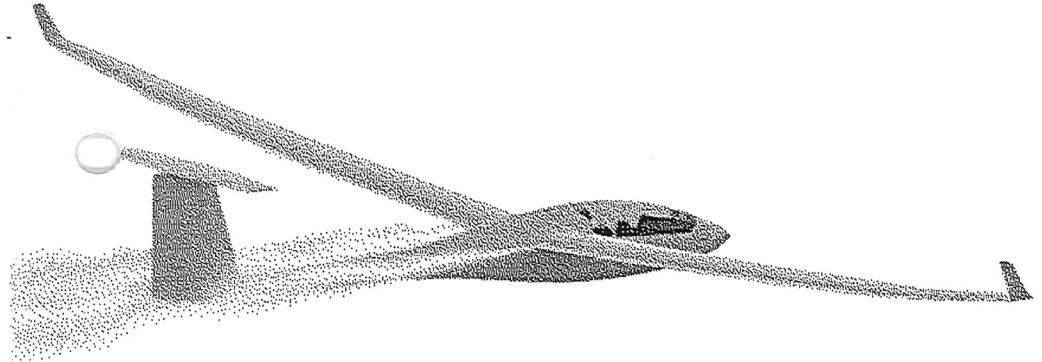


März 2002



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 2002

März

1.3.	19.30 Uhr	Hauptversammlung, Villa Thermik.
6.3.		Testatkurs Villa Thermik
9.3.	09.00 Uhr	Refresher für Fluglehrer
13.3.		Testatkurs Villa Thermik
16.3.	09.00 Uhr	Montage, Pilotenrapport
	11.00 Uhr	Schleppiloten-Rapport
	19.00 Uhr	Fest Saisonbeginn
	18.30 Uhr	Testatkurs, Villa Thermik

April

15.-19. 4.		1. Intensivwoche Schulung
15.-19.4.		Fluglehrer Streckenflugkurs

Mai

31.5.		Windenflüge Training
1. 6.		Tag der Jugendaviatik Windenflüge
17.-21.6.		2. Intensivwoche Schulung

Juni - Juli

22.6. - 20.7.		Saanelager
13.7.		Saanelagerfest
20.7.	ab 18 Uhr	Schlussbräteln im Mösl

August

21.8.	ab 19.00 Uhr	Grillparty Berner Aero Club
-------	--------------	-----------------------------

September

13./14.9.	ab 09.00Uhr	Windentage mit Ziellandekonkurrenz
14./15.9.	ab 09.00Uhr	Windenstarts für's Publikum
23.-27.9.		3. Intensivwoche Schulung

Oktober

19.10.		Exkursion
		Bautag

November

16.11.	09.00 Uhr	Demontage (Mat. Gruppe)
	19.00 Uhr	Endsaisonfest

Dezember

27.12.	19.00 Uhr	Altjahresapéro und Essen mit Gästen
--------	-----------	-------------------------------------

März 2003

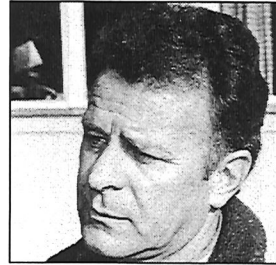
07.03.03	19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
15.03.03	09.00 Uhr	Montage, Pilotenrapport Schleppilotenrapport

Vorbehältlich der Genehmigung durch die HV vom 1.3.2002

*Liebe Mitglieder,
liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern*

Ein ereignisreiches Vereinsjahr geht mit der HV zu Ende und das Neue wird bereits wieder ungeduldig erwartet. Am 16. März geht's wieder los mit Flieger zusammenbauen, kleine noch nicht zu Ende geführte Arbeiten an den Flugzeugen ausführen und vor allem mit (hoffentlich) wunderschönen Segelflügen. Erst zögerlich in die nähere Umgebung, dann die ersten Voralpen-erkundungen und sicher die ersten Ausflüge ins Wallis und immer weiter...

Genau das ist es, worauf wir den ganzen Winter gewartet haben, das ist es was uns motiviert, den Winter mit all seinen Launen (und Bodenarbeiten) zu erdulden.



Bis es aber soweit ist, gilt es, sich für die anspruchsvollen Flüge fit zu machen. Und wenn es dann so weit ist, sich auf jeden Flug seriös, ohne Hast und anhand von Checklisten vorzubereiten. Ist ja klar, mag jener und der Andere denken. Es sei dennoch daran erinnert, dass manchmal kleine Fehler in der Vorbereitung am Boden zu verhängnisvollen Zwischenfällen in der Luft führen können.

In diesem Sinne wünsche ich der ganzen SG- Familie gute Vorbereitungen für eine zwischenfallfreie Saison 2002



*Euer Captn
Peter Dürig*

Jahresberichte 2001

Präsident

Das Vereinsjahr 2001 darf rückblickend als ein sehr intensives Jahr beurteilt werden.

Die SG Bern darf für sich verbuchen, dass die Stabilität und die Sicherung der Vereinszukunft als gut beurteilt werden kann.



Peter Dürig Zwei Projekte standen (neben der umfangreichen „normalen“ Vorstandsarbeit) im Mittelpunkt der Vereinsführung:

Der Segelflugh Nachwuchswuchs meldete sich bei der SGB fleissig für die Ausbildung, so dass wir bei der Schulung an die Kapazitätsgrenze stossen. Der Einsatz der engagierten Fluglehrer und Betreuer war in der vergangenen Saison enorm und wir müssen daran denken, dass die Jungpiloten auch nach dem Brevet betreut werden wollen/müssen.

1. Die Verhandlungen mit der Skyguide.

Die Verhandlungen konnten aufgrund der fairen und kooperativen Zusammenarbeit mit den Partnern BAZL, Sykguide und Alpar mit der Unterzeichnung der neuen Vereinbarung betreffend Flugsicherung durch Unterschrift der Parteien am 7. Dezember abgeschlossen werden. Der Inhalt wird anlässlich des Eröffnungsbriefings allen Piloten vermittelt und ist bereits in die Betriebsvorschriften der SG (Weisungen) eingeflossen. Kurz gefasst: Eine klare und sichere Regelung in Sachen Flugsicherung kann verbucht werden.

2. Die Verhandlung in Sachen Bider Hangar

Hier gab es eine (willkommene) Verschnaufpause. Da die Termine für den Abriss des Hangars sich aus verschiedenen Gründen hinauszögerten, kann nun die noch fragliche Finanzierung des Wiederaufbaus in Ruhe an die Hand genommen werden.

Die Absichtserklärung der ALPAR und der SG, eine Restfinanzierung durch Sponsoring des noch fehlenden Restbetrages von ca 140'000.- sicherzustellen, wurde durch die Gründung einer Arbeitsgruppe Biderhangar in die Tat umgesetzt. Einziger Zweck dieser Arbeitsgruppe ist die Mittelbeschaffung. Erst wenn die Finanzierung gelöst werden kann, wird der Vertrag zwischen SG und Alpar weiterbearbeitet. Wir rechnen damit, dass der Verein im Jahr 2003 dazu Stellung beziehen kann.

Im übrigen gestaltete sich die Vorstandsarbeit, insbesondere an den Sitzungen, recht speditiv und effektiv. Die Sitzungen konnten fast immer in „überblickbarem Zeitrahmen“ durchgeführt werden, nicht zuletzt dank der vorbereitenden Kommunikation per e-Mail.

Für die weiteren Vorstandsaktivitäten verweise ich auf die nachstehend publizierten Berichte der Ressortleiter. Lest bitte nach, was in den verschiedenen Sparten für Arbeit geleistet wurde. Herzlichen Dank dafür und auch für alle Arbeit, welche ausserhalb des Vorstandes und der Ressorchefs in kleinen Dingen und im Hintergrund geleistet wurde.

☺ macht es Spass!

Sekretär

Hansruedi und ich sind ja nun schon ein gut eingespieltes Team, und daher gibt es von der Zahlenfront nichts aussergewöhnliches zu berichten. Die Zusammenarbeit zwischen Hansruedi Schmid, Carlo Weber (Dädalus-Chefentwickler), der unser Abrechnungsprogramm ständig verfeinert und unseren Bedürfnissen anpasst und mir klapt super und wir ergänzen uns gut.

Das vergangene Jahr war (zahlenmässig) ausgeglichen. Ich bin froh, dass sich unsere Kalkulationen die Kostenstruktur betreffend in etwa bestätigten. Die SG steht auf gesunden Beinen und ist finanziell unabhängig. Ich dränge immer etwas darauf, die Politik und die Investitionen (Biderhangar, Schleppflugzeuge, etc) für die nahe und mittlere Zukunft zu definieren,

☺ diese ja einen bestimmten Finanzbedarf ergibt und wir unsere Einnahmen dementsprechend gestalten müssen.

Ich habe im 2001 auch gemerkt, dass ich an die Grenze meiner Möglichkeiten gestossen bin. Mein Beruf und unsere Firma nehmen mich stark in Anspruch, und den grössten Teil meiner Freizeit will ich mit meiner Familie verbringen. Da bleibt nicht mehr viel Zeit für die SG, von anderen Projekten ganz zu schweigen. Zu viele Fehler in den Versänden, ab und zu ein falscher Link im Internet, manchmal eine etwas gereizte Antwort auf harmlose Fragen etc waren u.a. die Folge der knappen Zeit. Auch konnte ich unsere schöne DG nur gerade mal während 3 Stunden (!) bewegen. Grund genug die Situation zu überdenken, nach 7 Jahren im Vorstand der SG die Prioritäten neu zu setzen und meinen Rücktritt bekannt zu geben. Selbstverständlich



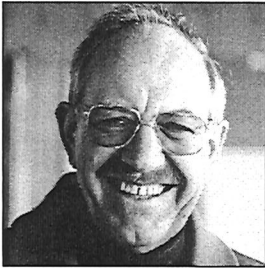
Stefan Honegger

werde ich mich weiterhin wo immer möglich für die SG einsetzen, hoffentlich im 2002 etwas mehr zum Fliegen kommen und etwas an unserem Experimental weiter basteln.

Allen SG'lerInnen wünsche ich eine erlebnisreiche Saison 02, ein herzliches Dankeschön für die vielen konstruktiven Inputs und meinem Nachfolger nur das Beste.

Kassier

Vor allem aus Kostengründen wurde in der vergangenen Flugsaison darauf verzichtet, die Flugrechnungen monatlich zu versenden. Die Abrechnungen erfolgten immer dann, wenn auch andere



Aussendungen fällig werden. So konnte doch einiges an Porti eingespart werden, und die Drucktermine für die Rechnungen liessen sich viel flexibler handhaben. Der Nachteil davon ist, dass die Rechnungen, vor allem für „fleissige“ Schüler, viel höher ausfallen als vorher. Darum danken wir für Euer Verständnis. Dank unserem bewährten Abrechnungs- und Verwaltungsprogramm „Dädalus“ war die Fehlerquote äusserst gering. Dazu beigetragen hat sicher auch die gute und leserliche

Hansruedi Schmid Führung der Startlisten, besten Dank!

Als Ergänzung noch einige statistische Angaben:

Passivmitglieder	80	Gönnermitglieder	20
Total aktive Piloten	113	Schüler	13

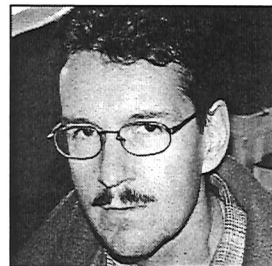
Wie immer, ersuche ich zum Schluss alle SG-Mitglieder, die für die Flugsaison 2002 eine Änderung ihres Mitgliederstatus beabsichtigen, mir dies schriftlich bis spätestens 3 Wochen nach der HV, das heisst bis zum 23.03.2002, entweder per Post, FAX (031/971 48 41), E-Mail (hansrudolf.schmid@bluewin.ch) oder über den Startlistenbriefkasten in der Villa Thermik zu melden.

Sehr wichtig für unsere Schüler: Da ich den Ausbildungsstand nicht kenne, muss mir jeder Schüler mitteilen, ob er seine Schufflüge in der Saison 02 zum Pauschalpreis oder im Einzeltarif abgerechnet haben möchte. Ohne Mitteilung erfolgt eine Abrechnung zum Einzeltarif. In der kommenden Saison wünsche ich allen viele schöne und unfallfreie Flugerlebnisse, verbunden mit guter Kameradschaft.

Cheffluglehrer

Flugbetrieb

Wir konnten eine Flugsaison geniessen, die uns segelfliegerisch einiges geboten hat – vorausgesetzt, man hatte ein wenig Glück mit dem Wetter. Es wurden wieder einmal mehrere Testate geflogen (in Bern, Saanen und Vinon). Auch im Nationalen Wettbewerb hat die alte Garde wieder zugeschlagen. Erwähnenswert ist an dieser Stelle, dass es sich immer noch um die gleichen Piloten handelt wie vor 15 Jahren. Für die Teilnahme am Nationalen gilt übrigens nicht das Mindestalter 40! Jeder über 16 mit einer gültigen Segelfluglizenz darf mitmachen.



Roland Bieri

Einmal mehr wurden wir von Unfällen verschont. Allerdings haben wir bei zwei Aussenlandungen mit viel Glück nur Materialschaden zu verzeichnen gehabt. Aus diesem Grund will ich in diesem Jahr die Tatsache, das wir mit einem Segelflugzeug nicht immer dort landen können wo wir vorgesehen haben, wieder ins Bewusstsein holen. Mein Jahresziel: alle sollen motiviert werden, auf ihren obligatorischen Kontrollflügen Aussenlandeübungen zu machen. Wenn es noch freiwillige Aussenlande-Refresher gäbe, wäre das umso erfreulicher.

Schulung

Auch letztes Jahr konnten sechs Schüler ihre Ausbildung erfolgreich abschliessen:

Sandra Hoffmann
Bernhard Hugentobler
Dominic Lehmann
Claudio Picozzi
Mario Schwarz
Bernhard Umhang

Ganz herzliche Gratulation! Ich wünsche euch viele schöne, lange, weite Flüge!

Der Schulbetrieb lief wie schon im vorderen Jahr auf Hochtouren. Wir konnten sogar drei Intensivwochen durchführen, dank dem Einsatz unserer Fluglehrer. Es gibt einige, die arbeiten fast 100% - aber trotzdem ehrenamtlich - als Fluglehrer. Ohne diesen Einsatz wäre unser Schulungsbetrieb in diesem Rahmen nicht möglich. Ich möchte hier einmal mehr allen Fluglehrern im Namen der ganzen Gruppe herzlich danken. Auch Fluglehrer würden an Hammertagen lieber den

Knüppel nach vorne stossen und durch die Alpen fetzen... Der geplante Fluglehrer-Refresher und die Fluglehrer-Streckenflugwoche fielen leider dem Wetter zum Opfer. Wir versuchen es dieses Jahr nochmals.

Die Schulung läuft im gleichen Stil weiter. Die sechs Abgänge bei den Schülern werden voll kompensiert mit Neuzugängen, und auch dieses Jahr sind wieder drei Intensivwochen geplant.

Die „Feierabendschulung“ könnten wir noch häufiger aktivieren.

Meine Wünsche für 2001: ich möchte, dass vermehrt die Doppelsitzer für Streckenflug genutzt werden mit dem Ziel, unseren Nachwuchs anzustecken! Das neue NSFW-Reglement kommt uns entgegen: man kann jetzt in der offenen Klasse ein- und doppelsitzig fliegen. Deshalb mein Aufruf an alle alten Adler: nutzt unsere Doppelsitzerorchideen und zeigt den Jungen, wie es geht!

(Vielleicht hat es jemand gemerkt: den letzten Abschnitt habe ich aus dem Jahresbericht 2000 kopiert...)

Material

Samstag 17.03. Montage: schlechtes Wetter, Regen, Boden auf Pisten teilweise unter Wasser. Regenperiode seit etwa einem Monat.

21.03. Regenwetter!!

Sa. 24., So. 25.03. Regenwetter!!

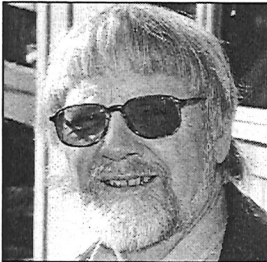
28.03. wir wagens, obschon noch Seen überall in der Ebene sichtbar sind.

Werkflüge mit HB-1950, 3043, 1766 und 1811.

31.03 und 1.04 weitere Werkflüge, Kontrollflüge und vor allem Beginn Schulung.

1.04. erste Bauchlandung mit dem ORION, d.h.

Fahrwerk war draussen, aber offenbar nicht korrekt verriegelt. Ersetzen der Scharniere an Radschachtklappen, sonst kein Schaden. P.A. und ich stellen die



Willy Wittwer

Verriegelung richtig ein. Mittwoch 04.04. Sa. und So 07+08.01

Regenwetter. J.Beutler und ich richten den neuen Logger-Schrank ein. Montag, 09. und Mi 11.04, immer noch Regen, Erich Affolter und ich verarbeiten die Bildaufnahmen von St. Honegger: Auf – resp. Umrüsten des Anhängers ASK 21 oder ORION. Erich stellt die Aufbauanweisungen zusammen.

Ostersamstag, 14.04. endlich schön und fliegbare Bedingungen: P.A. fliegt die DG 1984 und die Ka 8 ein. Samstag, 2.Juni erster Schaden –

Loch im Capot hinten links der ASK 1766. Friedrich Soltermann wird aufgeboten. Pfingsten Regenwetter- aber am Montag super schön. Wir montieren die RL 664, alles Ok, sogar das Funkgerät kam in einem „Kotzsack“ wieder zu uns! Aber wo sind die Anschnallgurten geblieben? Die Gurten vom Rücksitz haben wir in der 663 montiert, aber wo sind die Gurten vom Vordersitz?

Sonntag, 10. Juni, Regen, Regen, Regen.... Fritz Soltermann und Albi Leutenegger beginnen mit der Capotrep. der 1766, schade dass nicht alle Glasresten eingesammelt wurden, ein solches Loch mit eigenem Material zu stopfen ist einfacher als ohne. - Warten wir mal das Oultat ab. Die Operation ist gelungen. Verputzt und poliert wird die Sache dann im Winter.

27.Juli: Marc Hauser hat „Geburtstag“, die DG 1950 mit ihren „Knautschzonen“ rettet ihm das Leben.

Am 29.08. fädelt Claudio Picozzi irgendwie durch die Hochspannungsdrähte und setzt den B4 vor dem Platz auf den Acker. Wir hatten auch da Schwein...

Sehr intensive Schulung auf den ASK's. P.A. und ich checken die Dinger periodisch durch.

Nicht alle SG'ler sind gleich, aber den meisten ist der Zustand der Flugzeuge Wurst. Ich weiss dass ich mich wiederhole: Bitte melden wenn ihr was feststellt, z.B. am ORION fehlen die Spaltabdeckungen am Seitenruder, auf einer Seite etwa 1/3, auf der anderen 2/3. Ohne diese Abdeckungen ist der ORION beim Schnellflug (Akro) schlecht zu steuern! Nicht so kritisch aber zwingend sind die Abdeckungen an den Ansteckflügeln! DUO-DISCUS... da hatte einer zu klare Sicht und behandelte deshalb das Capot innen mit einem sandigen Tuch...

17.11. Demontage: - Einteilung und Arbeitsorganisation stehen, die Flugis werden fachgerecht gewartet, geflickt und aufpoliert. P.A. hat zu Oier alles vorbereitet, danke!

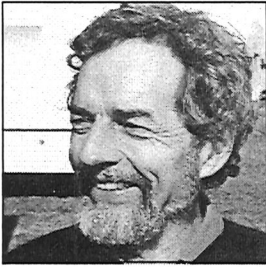
Zwei Sachen: Es sind pro Saison mind. zwei Demontage-Montage Übungen mit den ASK21 in die Schulung einzubauen: Bei der 1766 stellten wir fest (war 2001 nie demontiert worden), dass eine Hauptbolzenbüchse delaminiert war, ebenso war ein vorderer Schwenklagerbolzen lose. Ich werde diese aufwendige Rep. selber durchführen können.

Wir werden alles geben, damit ihr im Frühling 2002 top gewartete Flieger bewegen könnt.

Übrigens - die Anschnallgurten sind plötzlich wieder in der RL-664, zwar verkehrt aber montiert. Sachen gibt's.

An dieser Stelle allen Helferinnen und Helfern im Winterbaubetrieb vielen Dank.

Infrastruktur



Marc Berthoud

Wie üblich habe ich das Jahr 2001 mit meinem Nebenjob begonnen, nämlich mit dem Falten all unserer Fallschirme zusammen mit Toni Fuchs. Da uns die Alpar die Benützung unseres Faltraumes aufgekündigt hatte, mussten wir unsere Tätigkeit in die Villa Thermik verlegen.

Im Frühling waren diverse Sitzungen angesagt mit Alpar, Planungsingenieur und Denkmalpflege betreffend das Versetzen des Biderhangars auf das SG-Gelände. Es folgten Besichtigungen mit den nötigen Baufachleuten zwecks Erarbeitung des Verschiebungskonzepts und eines

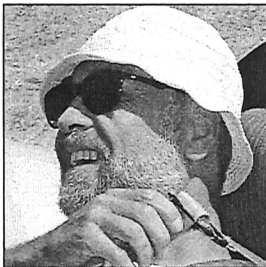
Kostenvoranschlages. Da zum heutigen Zeitpunkt das Parkhaus der Alpar noch nicht erstellt wird, können wir unsere Anhängerstandplätze bis auf weiteres am gewohnten Ort belassen.

Nach dem Versetzen der Landeschwelle für unsere Schleppflugzeuge und dem Markieren der Einflugschneise war unser Pistensystem bereit für die neue Flugsaison.

Traditionsgemäss organisierte ich im Oktober unseren Bautag. Die Beteiligung war erfreulich gut, und die notwendigen Arbeiten konnten dann auch dank grossem Einsatz erledigt werden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich wieder einmal meinen grossen Dank aussprechen an unseren „UHU“, meinen wichtigsten Infrastrukturmitarbeiter Ernst Nyffenegger, für seinen unermüdlichen Einsatz in Werkstatt, Hangar, Villa Thermik und vor allem auch in der Umgebung.

Public Relations



Christoph Hammerschlag

Im vergangenen Jahr konnten wir mangels Grossanlässen wieder einmal hauptsächlich unserem Kerngeschäft nachgehen, dem Fliegen. Darüber und über das drum und dran berichtete ich im Internet insgesamt 34 Mal. Auch die Produktion der vier Glider News brachte wie üblich etwelchen Aufwand. Vielen Dank allen, die von sich aus oder nach diskretem Schwingen des Vorschlaghammers Beiträge geliefert haben.

Im Hintergrund läuft unterdessen das Facelifting für unsere Homepage. Wenn alles klappt, sollte diese zu Saisonbeginn auf-

geschaltet werden können. Die Arbeit ist in den kompetenten Händen von Sandra Hoffmann. Was ich bis jetzt gesehen habe ist vielversprechend! Ich hoffe, die anschliessende Betreuung gleich gut wie Stefan Honegger wahrnehmen zu können.

In diesem Zusammenhang noch ein technischer Hinweis: Bilder für das Web kann man mir mailen, und zwar als .jpg-Datei. Die Bildgrösse sollte etwa 15 cm betragen, die Auflösung 72 dpi. Das ergibt eine Dateigrösse von 30-100kB, je nach Komprimierungsverfahren. Den Text kann man als Word-Dokument anhängen, oder direkt ins Mail-Fenster tippen. Bilder für die Glider News müssen wesentlich grösser , am besten sind Papierbilder.

Ich wünsche allen viel Gelegenheit zu spannenden Berichten!

Die Neubrevetierten stellen sich vor

> Alter (Herkunft?)

41, (Vancouver, British Columbia, Canada in CH seit 1988)

> Ausbildung?

Graphic Design / Visuelle Kommunikation

Vancouver / Basel

> Beruf?

Kommunikations-Designerin:

Selbständig in Bern

+

Dozentin:

Darmstadt, Fachbereich Gestaltung, Kommunikations-Design (Typografie)

> Familie?

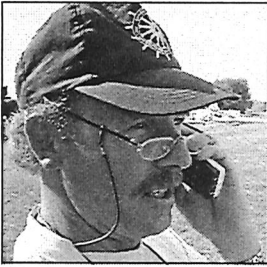
one mother, two sisters, one brother, one niece, one nephew.

five aunts, four uncles, sixteen cousins.



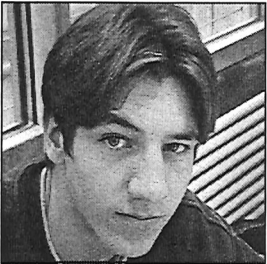
Sandra Hoffmann

Ich werde als Jungpilot bezeichnet, was mich freut, denn mit Jahrgang 51 kann man wohl nicht mehr von jung reden. Ich bin also ein ffiegerischer Spätzünder. Ich bin im Bernbiet aufgewachsen, habe hier die Schulen besucht und hier studiert. Ich war vom Fliegen schon immer fasziniert, musste aber darauf verzichten wegen Beruf und Familie. Nachdem die Aufgaben der Kinderbetreuung deutlich



Bernhard
Hugentobler

abnehmen, weil die Jungen ausflogen, ging ich auf Umschau nach einem Hobby und fand das Segelfliegen; ein Volltreffer, denn es begeistert mich mehr denn je. Ich bin Vater von fünf Kindern im Alter von 17 bis 27 Jahren, vier stecken noch in der Ausbildung. Die Finanzierung der Familie ermögliche ich mit meiner Tätigkeit als Allgemeinpraktiker in meiner Arztpraxis in Schliern. Es ist eine interessante Arbeit, die mich immer wieder fesselt, die aber auch viel Zeit braucht. Trotzdem werde ich versuchen, mich in der SG soweit als möglich zu engagieren, und ich freue mich auf diese Tätigkeiten und die Kameradschaft.



Dominic Lehmann

Die meisten haben mich sicher schon oft auf dem Flugplatz gesehen. Als neuer Pilot in der Segelfluggruppe Bern möchte ich mich allen kurz vorstellen. Seit Beginn meines Lebens (1983) wohne ich mit den Eltern und meinem jüngeren Bruder in Schönbühl in einem Zweifamilienhaus. Ich habe in Schönbühl die Sekundarschule absolviert und im neunten Schuljahr den gymnasialen Unterricht in der Gemeinde besucht.

Nach der obligatorischen Schulzeit habe ich bei den SBB in Bern die vierjährige Informatiker-Lehre begonnen. Ich bin nun im dritten Lehrjahr und bin in der vertieften Ausbildung im Fachbereich $\&\#8222$ Datenübertragung und Netzwerke $\&\#8220$. Ich besuche gleichzeitig die technische BMS.

Seit acht Jahren bin ich in der Pfadiabteilung Schekka dabei. Zuerst habe ich viele tolle Erlebnisse als Teilnehmer gehabt. Etwas später habe ich während einem Jahr eine Gruppe von etwa 20 sechs- bis e-jährigen Knaben geleitet. Nun bin ich in der Pfadiabteilung für die Werbung verantwortlich.

Zur Fliegerei bin ich schon recht früh gekommen: In der fünften Klasse habe ich mit meinem Grossvater zusammen mein erstes Modellflugzeug mit Verbrennungsmotor gebaut. Es folgten in den nächsten Jahren weitere Modellflugzeuge. Diese stehen im Moment allerdings etwas im Schatten der grösseren Flugzeuge.

Anfangs 2000 habe ich bei Günter Stulz den Theoriekurs besucht und im folgenden Mai mit der praktischen Ausbildung begonnen.

Am letzten Tag der Saison 2000 habe ich die ersten Alleinflüge absolviert. Im Herbst 2001 habe ich dann auch die praktische Prüfung bestanden. Im Juli 2001 habe ich im Birrfeld den ersten FVS-Kurs

Motorflug absolviert. Leider habe ich anschliessend keinen positiven Bescheid erhalten. Nun wünsche ich allen eine tolle Segelflugsaison.

Leider ohne Worte...

Geboren bin ich am 8.01.1982 in Bern, aufgewachsen in Muri.

Entlich wollte ich Elektroniker werden, aber als Spätzünder entschloss ich mich das Gymnasium zu besuchen und habe jetzt eine Matur (C) in der Tasche. Zur Zeit arbeite ich bei einer Event-Organisations Firma (RCM-Events, geführt von Claudio Righetti, für diejenigen, die hie und da die Schweizer Illustrierte lesen), ein sehr abwechslungsreicher und spannender Job. In den nächsten Monaten entscheidet sich mein weiters Leben: Zur Zeit bin ich bei der Selektion zum Militärpiloten immer noch mit von der Partie, jedoch werden von den 56 noch verbliebenen lediglich ca. 14 das Glück haben die Ausbildung zum Milpil anfangen zu können.

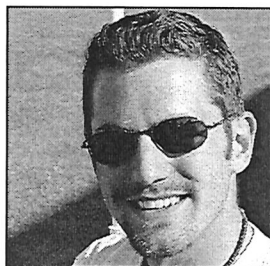
Die Fliegerische Grundausbildung erhielt ich in der FVS. Den ersten Kurs absolvierte ich In Amlikon auf Segelflugzeugen. Erst zu diesem Zeitpunkt wollte ich selbst das Segelfliegen erlernen, vorher war ich der Ansicht, Flugzeuge müssten Lärm machen...

Falls ich den Sprung in die Militäraviatik nicht schaffe, werde ich ein Studium an der ETH Zürich als Maschinenbau-Ingenieur beginnen.

Meine Freizeit, besteht vor allem aus Sport (Leichtathletik, Joggen) und Musik (hören, machen, beibringen).



Claudio Picozzi



Mario Schwarz

„I möcht nid unbedingt e guete, aber uf jede Fall en alte Pilot wärde...“

Wer ich bin und was ich mache:

Bernhard Umhang, geboren 9. April 1964, Bürger von Aeschi b. Spiez, (Wendeort auf meiner ersten Streckenflug-Einweisung), liiert mit einer der besten Frauen der Welt, in Bern aufgewachsen und hängengeblieben, eidg. dipl. Kaufmann, tätig und wirkend als Sachbearbeiter im Kantonalen Amt für Berufsbildung.

Am 29. September 2001 erwarb ich auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos

das Segelfliegerbrevet Nr. 43989 auf ASK-21 (HB-1766).

Bis es soweit war, fuhr ich ab Spätsommer 2000 neununddreissig mal ins Mösli und schulte begeistert in guter Atmosphäre und unter professioneller Anleitung unserer fachlich wie menschlich sehr kompetenten und erfahrenen Fluglehrer. Dabei absolvierte ich am



Bernhard Umhang

Doppelsteuer und allein 105 Landungen in Bern und eine Landung in Thun.

Von 1986 bis 1988 schnupperte ich schon einmal Segelfliegerluft, musste aber meine damalige Schulungssequenz aus beruflichen Gründen kurz vor der Prüfung abbrechen. Meine Flugerfahrung nach der Prüfung bis zum Saisonende 2001 beträgt sechs Stunden und vierzehn Minuten auf ASK-21, Ka 8, Duo-Discus und Discus.

Für die Saison 2002 habe ich mir die Ziele gesetzt,

die Passagierflugerweiterung zu erwerben, behutsam in die Streckenfliegerei einzusteigen und evtl. mit der MOSE-Schulung zu beginnen; zahlreiche Freunde und das halbe Berufsbildungsamt können es kaum erwarten, die unvergleichliche Schönheit des motorlosen Fluges auf Passagierflügen mitzuerleben.

Wenn ich nicht im Cockpit oder am Schreibtisch sitze, lese ich gerne gute Bücher, besuche Konzerte oder gehe ins Theater.

Und nicht zuletzt bin ich Genüssen aus Küche (Italien, Frankreich...), Keller (Frankreich, Italien...) und Havanna nicht abgeneigt...

Dass ich dabei die Formel zur Berechnung der maximalen Zuladung auf dem Pilotensitz (Körpergewicht inkl. Fliegerkombi und Schuhe + Fallschirm + Zuschlag für den breiten Rücken...) im Auge behalte, versteht sich von selbst.

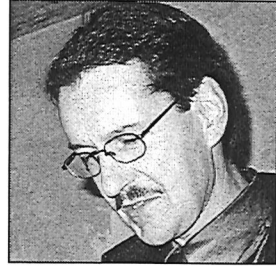
Aussenlanden

Hier liegt eine Zusammenfassung des Aussenlandeabends vom 8. Februar vor; für diejenigen, die in den Skiferien weilen durften.

1. Stressverhalten des Menschen

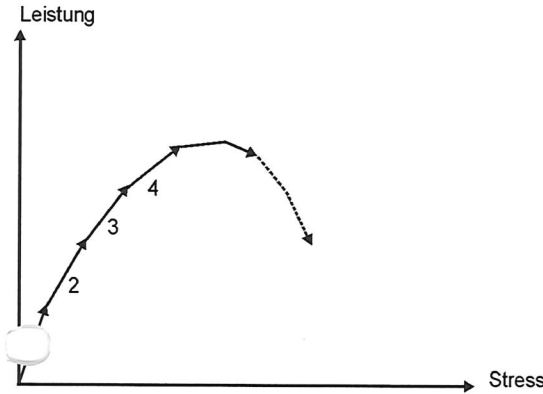
Stress entsteht aus folgenden Quellen:

- 1) Persönlicher Stress (Ehrgeiz, Zwang zur Selbstbetätigung usw)
- 2) Familienstress (Streit, Tod eines Angehörigen)
- 3) beruflicher Stress (Termindruck, Entlassungsdrohung...)
- 4) Stress aus der aktuellen Situation (Wetter, oder eben: drohende Aussenlandung)



Roland Bieri

Die unten gezeichnete Kurve zeigt uns, dass ein gewisser Stress für



optimale Leistungsfähigkeit nötig ist. Die Leistungsfähigkeit hängt vom Gesamtstress ab. Wir sehen an der Kurve, dass zu hoher, aber auch zu tiefer Stresslevel speziell beim Fliegen gefährlich werden kann.

1.1. Stressreaktionen

Jeder reagiert individuell und die Schwelle, wo der Stress zu gross wird liegt – abhängig von der persönlichen Verfassung, der Erfahrung und dem Training – bei jedem etwas anders.

1.1.1. körperliche und emotionale Stressreaktionen

Sympathikusreaktion - Adrenalinostoss - Herz- und Kreislaufstimulierung - Verdauungs- und Sexualfunktionen werden unterdrückt - bereit für Flucht oder Angriff

Daraus ergeben sich zwei grundsätzliche Verhaltensformen:

Aktiv > Flucht oder Kämpfen, Aggressivität, Unruhe, oder

Passiv > Rückzug, Lähmung, Passivität, kindliches Verhalten, Angst

1.1.2. Kognitive Stressreaktionen - wie wird die Situation im Gehirn verarbeitet?

Die Stresssituation bewirkt im Gehirn eine Flut von Reizen und Informationen. Bei Ueberflutung reagiert es mit Abnahme der Verarbeitungsgeschwindigkeit und –genauigkeit Einengung des Aufmerksamkeitsfeldes Konzentrationsschwierigkeiten

Beispiele:

> Denkblockade, Tunnelblick: Radwarnung wird überhört, Leitungen werden übersehen, verwechseln von BK- und Fahrwerkhebel, Lage und Geschw. des Flz wird nicht mehr beachtet.

> Verdrängen: ein ungeeignetes Feld sieht gut aus (mangels Alternativen).

> Follow-the-leader-Syndrom: spez. bei Wettbewerben: ein Pulk überfliegt tief ein unlandbares Gebiet, jeder weiss, dass dies ein Blödsinn ist.

In der Steinzeit waren diese Prägungen für eine Flucht vor dem Säbelzahn tiger gut. Für intellektuelle Tätigkeiten wie Fliegen nicht ideal. Leider sind wir evolutionsmässig noch nicht viel weiter als in der Steinzeit. Wir haben alle noch einen Neandertaler in uns. Je gestresster wir sind, umso mehr drängt er sich vor...

Kognitive Stressverarbeitung	Normallevel	
	Stresslevel	Drill
	Paniklevel	Urmuster

Unser Ziel muss es sein, unter Druck im Normallevel oder im Stresslevel arbeiten zu können und ein Abfallen in den Paniklevel zu vermeiden.

1.1.3. Zeitliche Auswirkungen von Stress

Kurzfristig: die obenerwähnten Reaktionen

Ermüdung: Schutzhemmung als Abwehr

zur Konzentrierung der Kräfte nimmt die Wachsamkeit ab: Monotonie, grössere Fehleranfälligkeit

Langfristig: bewältigter Stress bewirkt strukturellen Aufbau,

Trainigseffekt, Zunahme der Resistenz

nicht bewältigter Stress: psychosomatische Störungen, Burn-out-Syndrom

Wie aber können wir einen Absturz in den Paniklevel vermeiden? Es

gibt zwei Möglichkeiten:

1. Stress vermeiden durch Vorbereitung:

Flugtaktik an Erfahrung und Tagesform anpassen

2. Training als Vorbereitung auf Stresssituationen: Drill (Seilrissübung, Aussenlandetraining)

Können wir unser Stressverhalten überlisten, ja vielleicht sogar zu unseren Gunsten nutzen?

Reaktion unter Stress: der Mensch tendiert dazu, so zu reagieren, wie er es gewohnt ist. Was im Gehirn eingebrannt ist, kommt zum tragen.

Damit aber ein Drill unter Stress anwendbar ist, muss er auch mit einem möglichst ähnlichen Stresslevel trainiert werden. Zum Beispiel Seilrissübungen, Emergency-Übungen im Flugsimulator.

2. Vorbereitung

2.1. Mentale Vorbereitung

Wir alle, die nicht Wettbewerbe fliegen, beziehen die Möglichkeit einer Aussenlandung in der Regel nicht in die Flugplanung ein. Bei einem Wettbewerbsflug bei sehr schwachem Wetter kann man schon von Beginn weg eine AL nicht ausschliessen und ist mental darauf vorbereitet. Beim Plauschflug am Platz denken wir in der Regel nicht an die AL als möglichen Flugabschluss. Dabei kann sie 30 Sekunden nach dem Start bei einem Seilriss kommen!

Unerwartet, überraschend, unvorbereitet...

2.2. Praktische Vorbereitung

Das beginnt im Winter mit der Vorbereitung der Karten. Achtung: einfach die Karte des Kameraden kopieren bringt nichts! In einer Sightsituation stehen dann für euch nur Hieroglyphen drauf, die ihr nicht nutzen könnt. Jeder hat seine eigene, dem Ausbildungs- und Trainingsstand entsprechende Vorbereitung.

Kauf und Studium von Aussenlandekatalogen. Damit meine ich: schaut euch die Felder entlang der vorgesehenen Flugstrecke im Büchlein an, markiert wichtige Hinweise. In der Absaufsituation habe ich keine Zeit mehr, diese Daten bewusst aufzunehmen. Idealerweise werden sie auch einmal vom Boden aus besichtigt (z.B. Boltigen). Erstens ist es interessant, den Eindruck, den man aus dem Büchlein bekommt, mit der Realität zu vergleichen. Zweitens ändern sich die Felder leider öfter mal wieder.

Achtung mit Aussenlandekatalogen! Problematisch bleibt die Aktualisierung. Es besteht das Risiko einer falschen Sicherheit. Andererseits

zeigen die Bücher auf, dass es Regionen gibt, in denen man praktisch nicht bruchfrei zu Boden kommt.

Wie bauen wir die Kabelproblematik ein? Irgendwann sollten wir bei einer drohenden AL rechtzeitig an Kabel denken und uns den Flugweg auch dahingehend überlegen.

Vorbereiten des Loggers: Datenbank mit Flugplätzen und Funkfrequenzen und Aussenlandefeldern aufbauen.

Das Studium von Lehrbüchern und der Aussenlandeabend: Wir brennen so das Bewusstsein in uns ein, dass ein Segelflug nicht zwingend auf dem gewünschtem Flugplatz endet.

3. Training

3.1. Mentales Training

Wer vor dem Flug an die mögliche AL denkt, wird weniger überrascht, deshalb: vor jedem Flug die mögliche Aussenlandung in Gedanken durchgehen (Take-off briefing).

3.2. Flugtraining

3.2.1. Einfluss von Erfahrung und Training

Das deutsche Luftfahrts-Bundesamt hat eine Unfalluntersuchung folgendermassen zusammengefasst:

* Die Unfallhäufigkeit im Verhältnis zur Zahl der Überlandflüge ist bei Segelfliegern mit weniger als 50 Stunden Gesamtflugzeit am grössten.*

* Bis 500 Gesamtflugstunden klingt die Unfallhäufigkeit langsam ab, danach haben Segelflieger wenige – wenn aber, dann oft gravierende Unfälle.*

* Die ersten zehn Flugstunden auf neuen Mustern bergen das grösste Aussenlanderisiko, ab 30 Stunden Mustererfahrung kommen Unfälle nur noch selten vor.*

Diese Ergebnisse zeigen auch, dass unsere Mindeststundenzahl, die gem. Testatreglement vor Streckenflügen verlangt wird, recht gut gewählt ist.

Gesamterfahrung und aktuelles Training bestimmen unsere Flugtaktik. Behauptung: wer untrainiert auf Strecke geht, säuft schneller ab.

Mit unseren modernen Flugzeugen können wir in den Alpen grosse Strecken fliegen, und dabei das Risiko einer Feldlandung sehr klein halten. Das braucht etwas Vorbereitung.

Meine Flugtaktik: ich kenne auf meinen Strecken die Abschnitte, wo es nicht auf einen Flugplatz reicht (zum Beispiel im Vorderrheintal vom Oberalp bis etwa Flims unter 3000m, im Hinterheintal bis Andeer). Im Wallis z.B. sind wir über 2000m/M fast immer im 20er-Trichter eines Flugplatzes (ausser im Tal Richtung Gr.St. Bernhard).

Unterwegs weiss der Streckenflieger immer, woher der Wind kommt (übrigens nicht nur wegen dem Landen...)!

In den Alpen: sobald die Distanz zum Gelände nach unten oder auf der Seite ca 300m unterschreitet, sollte in uns eine Warnlampe aufleuchten, auf der steht:

chtung Kabel!

Wir schauen uns trainigshalber die Felder an und versuchen, Länge und Neigung zu schätzen (vergleiche mit dem Landefeld zuhause).

Während der Saison ist der Segelflieger ein Bauer: er weiss immer, was auf den Feldern steht, wie hoch das Gras oder der Mais ist, ob schon geheuet wird usw.

Ein Suchspiel: versuche, Hochspannungsleitungen und Telefonleitungen zu entdecken. Ich weiss immer ungefähr, wie hoch das Gelände unter mir ist.

3.2.2. Zeitfaktor, ein Stressfaktor

Entscheidungsverhalten des Menschen

Bei neuartigen Aufgaben und bei Entscheidungen ohne Zeitdruck ist der rationale Anteil grösser.

Mit zunehmendem Zeitdruck und mit zunehmender Erfahrung wird der intuitive Anteil grösser.

Wie lange haben wir Zeit, um unser Landefeld festzulegen, wenn wir davon ausgehen, dass unser Flugzeug mit 1 m/s sinkt (Zeit von 1000 auf 200m/Gnd):

00m/Gnd: 13 min. 20 sec

500m/Gnd 5 min.

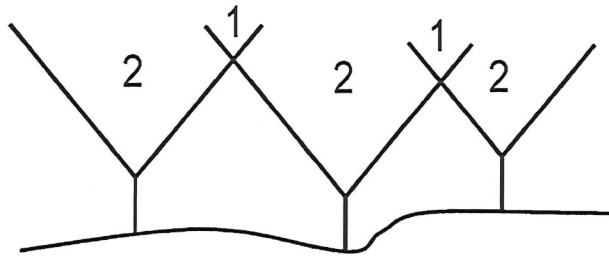
300m/Gnd 1 min. 40 sec

d.h. auf 500m/Gnd sollte spätestens die Suche nach einem möglichen Landefeld erste Priorität haben. Man kann dann trotzdem noch versuchen, wieder wegzukommen! Auf 200m/Gnd wollen wir in den Downwind gehen, um eine Volte zu fliegen, die möglichst ähnlich ist wie zuhause.

Was sollte der Pilot in der vorhandenen Zeit machen?

In der Praxis sprechen wir von einem Entscheidungstrichter (siehe Grafik nächste Seite).

1) wo sich die Trichter überlappen kann sorglos vorwärts geflogen werden.



2) wenn wir langsam in den Trichter hineinsinken, müssen wir bodenorientiert weiterfliegen: wo sind mögliche Lande-

felder? Meine persönliche Höhe dafür liegt bei 1000m/Gnd. Ich versuche als erstes die Windrichtung festzulegen, eine mögliche Geländeneigung. Daraus ergibt sich, welche Felder von der Richtung her zum Landen in Frage kommen können (Faustregel: braun vor grün). Mögliche Hindernisse, d.h. vor allem Leitungen suchen. Ich versuche natürlich, wieder wegzukommen.

Wenn nichts läuft, bin ich nach ca 8 Minuten auf 500m und lege mich auf ein bestimmtes Landefeld fest. Jetzt fliege ich nur noch weiter, wenn ich ein anderes Feld in Flugrichtung habe, das alle Kriterien erfüllt. Je tiefer wir in den Trichter hineinsinken, umso weniger Bewegungsfreiheit haben wir.

Spätestens auf 200m beginne ich den Anflug. Eine Volte mit Downwind, Base und Final zu fliegen – möglichst gleich wie zu Hause – ist vital!

Erzählungen von Wettbewerbspiloten, die noch auf unter 100m wieder weggekommen sind, mögen stimmen. Bedenkt, dass dies Piloten mit sehr grosser Erfahrung sind, was die können (sollten), kann nicht jeder. Kreisen unter 100m ist nicht einfach und verträgt KEINE Fehler! Die genaue Höhe kennt ihr nämlich nicht...

3.2.3. Anflug und Landung

Die Tatsache, dass wir in Stresssituationen zu antrainierten Mustern neigen, können wir nutzen, indem wir sogenannte Drills üben, z.B. den Seilriss. Auch der Landeablauf vom Abkreisen bis zum Stillstand sollte immer wieder bewusst durchgeführt und damit „eingebrannt“ werden. Bei jedem Anflug zuhause kann die Aussenlandung geübt werden: Beim Abkreisen prägen wir uns ein, wie die Landschaft aussieht aus 200m AGL.

Im Downwind entwickeln wir ein Zeitbewusstsein (schaut einmal auf der Uhr, wie lange ihr im Downwind seid) und blicken oft zum Landefeld, um so ein Auge für den Winkel und die Distanz zu bekommen. Häufiger Fehler bei AL: über dem Feld wird abgekreist, der D/W ist viel zu nahe am Feld und man verliert sofort den Blickkontakt. Dadurch

dreht man zu früh in die Basis und kommt zu hoch in den Final. In einem engen Tal ist die Gefahr, diesen Fehler zu machen, noch grösser. Ein stabilisierter Final mit konstanter Geschwindigkeit und halben Bremsklappen ist sehr hilfreich, vor allem, wenn ihr mal einen Anflug über schrägem Gelände machen müsst. Ihr bekommt ein Gefühl für die richtige Lage des Flugzeuges.

Optische Täuschungen: Ansteigendes Gelände gegen das Landefeld hin: man glaubt sich zu hoch und kommt zu tief. Abfallendes Gelände oder Downwind auf einen Hang zu: man ist nahe am Boden, dreht zu früh ein und ist zu hoch im Final.

Was muss ich auf einem fremden Flugplatz beachten? Wenn ihr von einem Flugplatz die Frequenz und die Höhe kennt, dann habt ihr das Wichtigste. Gut zu wissen ist auch, ob es ein stark frequentierter Platz ist, wo man sich eingliedern muss (z.B. Grenchen), oder ob wenig läuft und man freier ist. Die Platzfrequenz kennen heisst, man kann die Leute am Boden fragen, wie man Anfliegen und wo landen soll. Wenn man redet mit den Leuten kann man häufig fast alles haben. Wenn niemand antwortet, hat es sicher nicht viel Verkehr und wir sind etwas freier in unseren Bewegungen (trotzdem rausschauen und höllisch Aufpassen: gerade auf unbekanntem Plätzen riskiert ihr, dass bei unklaren Windverhältnissen plötzlich einer von der Gegenseite anfliegt, wenn ihr im Final seid. Deshalb, auch wenn keine Antwort kommt, Blindmeldungen absetzen).

Ich wiederhole gerne: ein stabilisierter Anflug mit einer Ziellandung ist bestes Aussenlandetraining!

Nach jeder Landung überlegt ihr euch, wo der Aufsetzpunkt war und wie lange die Ausrolldistanz. Wie wirkten die Bremsen?

4. Aussenlandeübungen am Doppelsteuer

Wie wir aus der Statistik gelernt haben, kommt einer seriösen Vorbereitung am Doppelsteuer grösste Bedeutung zu. Ich wünsche mir an dieser Stelle: macht die entsprechenden Testat-Doppelsteuerflüge wirklich nicht nur im Sinne eines Abhakens (ein Aufruf auch an die Fluglehrer). Das bedeutet, dass die Testate der Stufe 2 nicht in einem Flug gemacht werden können, ja dass das Testat 3 mehr als einen Flug braucht, um seinem Ziel gerecht zu werden. Langfristig gesehen spart ihr hier mit einem etwas teureren Flug ev. tausende von Franken! Die erfahrenen Piloten möchte ich ermutigen, diese Übungen hemmungslos zu wiederholen, wenn das Bedürfnis dazu besteht.

Auf dem Doppelsteuerflug:

Mögliche Felder bewusst anschauen. Problematik der Entscheidung,

Zeitdruck, üben der Anflugeinteilung, beurteilen der Umgebungsfaktoren (schätzen von Geländehöhe, Windrichtung, Neigung, Bodenbeschaffenheit, Leitungen). Um möglichst viel zu profitieren, ist ein gründliches Briefing nötig. Die vorgesehenen Übungen sollten durchbesprochen werden. Der Aufbau und Ablauf des Fluges richtet sich sinnvollerweise nach dem Erfahrungsstand des Piloten. Zuerst sind Anflüge auf Felder, die ohne Zeitdruck ausgewählt werden, sinnvoll. Danach kann kontinuierlich aus tieferer Höhe mit der Übung begonnen werden; unter 500m/Gnd ist aber nicht zu empfehlen und wäre Negativtraining.

Der Pilot sollte seine Schwächen erkennen und die Flugtaktik anpassen. Weil wir in Laufe der Zeit Erfahrung sammeln und uns von den Eindrücken der Testat-Trainingsflüge immer weiter entfernen, sollten wir das Aussenlandetraining gelegentlich wiederholen.

Der Motorsegler ist das ideale Gerät für diese Übungen.

4. Literatur

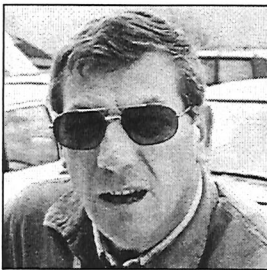
Segelflugpraxis, Apel Seite 253ff

Streckensegelflug, Reichmann, Seite 74ff

Sicherheit und Murphy's law

Ein Beitrag zum Thema Aussenlandungen

Es war im Segelfluglager Trieben, das wir seit 1982 abwechslungsweise mit Niederöblarn abhalten. Am 26. Mai 1988 unternahmen wir, Willy Wittwer (DG 300), Reiner Rychener (DG 200) und ich (ASW 19) einen Plauschflug, der bis zum Gerlospass geplant war. Willy und Reiner waren schon unterwegs, als ich nach dem Klinken sofort den Anschluss fand. Über Funk war ich über die Route und Position der beiden stets im Bilde. Obwohl ich zwischen Niederöblarn und Planai mit den gutaussehenden Wolken nicht gut zurechtkam, tastete ich mich vorwärts, bis mich über dem Gast-einertal ein wuchtiges Steigen an die Basis brachte.



Gerd Wenger

Ich war mächtig stolz, als ich die beiden vor dem über 3200 Meter hohen Kitzsteinhorn mit der vermeintlich schlechteren ASW 19 auf gleicher Höhe einholte. Unter uns glänzte der Gletscher des Kitzsteinhorns über Kaprun. Eine herrliche Alpenwelt versprach, den Gerlospass

mit Leichtigkeit zu erreichen. Andreas Deutsch, der stets bereit war, anderen mit Rat und Tat beizustehen, meldete aus dem Zillertal zunehmende Abdeckung. Das bewog uns, unser Vorhaben zu ändern. Zunächst nahmen wir Kurs auf die Schmittenhöhe. Ungewöhnlich gute Steigwerte liessen mich unseren Entschluss bezweifeln. „Wären wir doch weitergeflogen, es sieht doch so gut aus“ meldete sich mein Inneres.



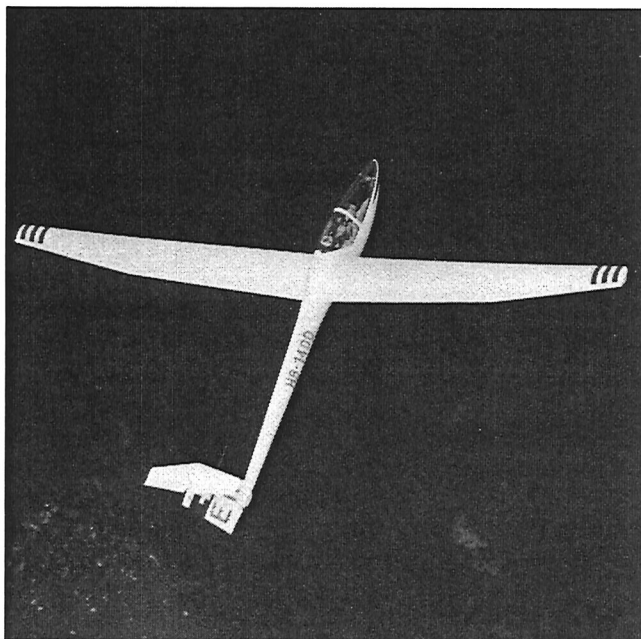
Weil es so gut aussah, pfeilte ich auf den Hochkönig zu. Leider kam ich zu tief an, während die beiden anderen viel höher einstiegen, die Krete auf 3000 Meter viel schneller erreichten - und weg waren sie! Ich kämpfte mich mit Achten über die Krete, was natürlich mehr Zeit

Anspruch nahm. Als ich über der Burg Hohenwerfen (über dem

Pass Lueg, der Bischofshofen mit Salzburg verbindet) die verlorene Höhe gutzumachen versuchte, sah ich die beiden ganz klein, ganz hoch über dem Tennengebirge. Jetzt war ich weniger stolz. Trotzdem gelang es mir, wieder aufzuschliessen. So flogen wir die übliche Route Dachstein, Stoderzinken, Kammspitze und schliesslich erreichten wir den Grimming, den mächtigen Berg bei Niederöblarn. Gemäss meiner Karte sollte über dem Grimming 2300 Höhe genügen, um mit Mc Cready 1 ohne Wind die 40 Kilometer bis Trieben zu schaffen und auf 760 Meter zu landen. Also brauche ich mindesten 1000 Meter mit Mc Cready Null. Und wie ist es mit der Gleitzahl? Ist die etwa 40? Mitnichten!

ASW 19

In 2000 Metern kämpften wir am Grimming. Es wollte und wollte nicht höher gehen. Reiner meldete sich unerwartet ab. „Ich lande in Niederöblarn und schleppe dann nach Trieben“ waren seine letzten Worte auf unserer Frequenz. Mein Inneres meldete sich schon wieder zu Wort: „Wieso will Reiner nicht nach Trieben fliegen? Wir sind doch



Die DG 200
kreist tiefer

auf ausreichender Höhe!“ Willy und ich tasteten uns langsam 10 Kilometer bis zum Hechelstein vorwärts. Tatsächlich schafften wir es, auf 2200 Meter zu steigen. 1200 Meter für 30 Kilometer: „Kein Problem“ sagte mein Inneres, weil die ASW 19 etwa Gleitzahl 36 aufweist. Es war nicht das erste Mal, dass ich aus dieser Höhe in das ansteigende Baltental mit Ziel Trieben einflog. Willy zischte ab.

Sein Flugzeug wurde immer kleiner und kleiner. „Wenn das nur gutgeht“ sprach mein Inneres zu mir. Ich allerdings wollte keine Aussenlandung riskieren. Der Turm Trieben meldete mir 20 Stundenkilometer Gegenwind. „Das ist nicht viel“ meinte mein Inneres. Ich wählte Mc Cready Null, nahm Kurs auf Trieben und hatte ein wenig Mitleid mit Willy, den ich nicht mehr beobachten konnte, weil er so nach unten wegstach. Immer Blick auf Trieben und auf den Dürrenschöberl, der sich nördlich des Paltentals auf Höhe Rottenmann befindet. Alles paletti.

Ich war über dem Gleitpfad, die Höhe stimmte, die Geschwindigkeit auch. Rottenmann, 10 Kilometer vor Trieben, war vorbei. Willy meldete nach Trieben, dass er direkt landen müsse. Und mein Inneres sprach: „Das hat man davon, wenn man die Höhe so brutal vernichtet“. Bei mir war alles in Ordnung. Moment mal! Jetzt wurde es aber eng!

Dort vorne war die Hartbelagpiste von Trieben, und ich befand mich unterhalb des Gleitwegs. Davor die Brücke, welche die Autobahn überquert.

Und mein Inneres sprach: „Versuche, diese Brücke zu überfliegen.“ Daraufhin spielte mein Körper verrückt: Ich spürte den Puls in meinem Hals rasen. Es schnürte meine Kehle zu. Wie ein flackerndes Rotlicht signalisierte mein Inneres „Aussenlandung! Aussenlandung! Aussenlandung!...“

Äusserst gestresst krächzte ich in das Mikrofon: „Triebe, ich muss aussenlanden!“ Zu mehr reichte es nicht.

Ohlig unvorbereitet traf mich diese Situation. Ich war vielleicht noch 100 Meter über Grund. Kein Landefeld weit und breit. Die Hartbelagpiste von Trieben vor der Nase, aber keine Chance dorthin zu gelangen. Ich schrie mich förmlich an, ruhig zu bleiben. Zum anderen befahl ich meinem Inneren, den Mund zu halten und sich seine Vorschläge zu sparen.

Wo war ein Landefeld?

Es war zu spät, um eines zu suchen.

„Nur keine Kurve fliegen“ kam mir in den Sinn, denn meistens geht das in einer solchen Situation schief.

Wenig vor mir - ein grauer Fleck. Er schien eben zu sein, wenn ich auch nicht wusste, woraus der Boden bestand. Nur keine Kurve!

Immer geradeaus!

Nur noch weniger als 100 Meter.

Der Entschluss stand fest, auf diesen grauen Fleck zu landen. Also Rad raus...

Oh Schreck! Es ging nicht. Es klemmte. Was klemmte?

Das Ende des Fallschirmgurts war umgeschlagen und vernäht. Dieser Teil war in den Schlitz des Fahrwerkshebels gerutscht und liess sich

Ohht herausziehen. Und mein Inneres riet mir: „Nimm beide Hände.“

Weniger als 100 Meter hoch, im Anflug auf ein unbekanntes Landefeld, vor einem Überflug der Eisenbahnlinie - und ich sollte den Knüppel loslassen, um das Rad herauszubringen? Niemals! Ich lies den Fahrwerkhebel wo er war. Halb ausgefahren. Es reichte nicht mehr etwas anderes zu tun als zu landen.

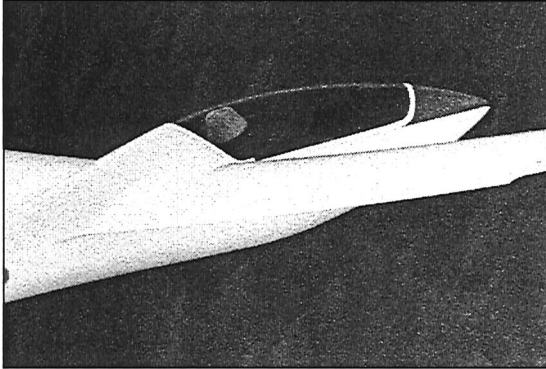
Bremsen raus und schauen was dann kommt!

Mitte des Feldes setzte ich die ASW 19 auf. Nach wenigen Metern stand ich still.

Einige Minuten blieb ich nach meiner ersten Aussenlandung im Cockpit sitzen, um mich auf den entstandenen Schaden vorzubereiten.

Diese Gelegenheit benutzte ich, um Trieben von meiner glimpflich abgelaufenen Aussenlandung in Kenntnis zu setzen.

Reiner kam inzwischen von Niederöblarn und sah meine Lande-
position, die er nach Trieben weitergab. Nichts war passiert.
Na ja, die Abdeckungen des Fahrwerkschachts werden wahrscheinlich
fehlen, dachte ich beim Aussteigen. Kaum zu glauben: Ich war in



einem Feld mit jungem
Mais gelandet, dessen
Triebe etwa 10 cm hoch
waren. Kein einziger Trieb
war geknickt. Die Erde war
so locker wie Mehl. Ich war
wie in einem Daunenkisse
gelandet. Die Landestrecke
betrug nicht mehr als 15
Meter, denn die lockere und
trockene Erde bremste das
Flugzeug ganz behutsam
ab.

Auf sich allein
gestellt

Und die Fahrwerksabdeckungen?

Die lockere Erde hatte die Deckel nach aussen gedrückt. Beide waren
unbeschädigt noch dran.

Nur das Innere des Fahrwerkschachtes war entsprechend verschmutzt.
Warum sah das Landefeld aus der Luft grau aus?

Die Erde in dieser Gegend ist schwarz und glitzert, wenn sie nass ist.
Bei Trieben wird Magnesit abgebaut. Magnesit ist ein sehr hitzebestän-
diges Material. Möglicherweise wird das Glitzern der Erde durch das
Magnesit verursacht. Im trockenen Zustand ist die Erde aber grau.
Und von oben sieht das nach Steinen aus.

Lange danach habe ich mich mit der Frage beschäftigt, wie es dazu
kam, so unerwartet in diese Situation zu geraten. Die Antwort ist
eigentlich ganz einfach. Ich hatte den Wind nicht beachtet.

Nicht zu wenig - sondern gar nicht. Ich hatte mich zu sehr auf meine
Erfahrung im Anflug auf Trieben verlassen. Ich war immer über dem
Gleitpfad. Nur dort, wo ich ihn unterschritt, war kein Flugplatz. Eine
Analyse mit erfahrenen Segelfliegern ergab, dass ich mit Mc Cready 4
hätte fliegen können, um in ausreichender Höhe nach Trieben zu
gelangen.

Willy war viel schneller geflogen und erreichte die Piste. Auch er hätte
noch schneller fliegen können, um höher in Trieben anzukommen.

Unbeantwortet bleiben aber einige Fragen:

Wie hätte ich reagiert, wenn ich bei einem „long final“ auf die Hart-
belagpiste das Rad nicht hätte ausfahren können? Hätte ich dann die

Graspiste genommen? Oder hätte ich das Flugzeug auf die Hartbelagpiste aufgesetzt und den Hintern abgeschliffen?

Jedenfalls ist eines sicher: Das mit dem Fallschirmgurt passiert mir kein zweites Mal. Ich achte immer im Fluge, dass die Gurten sich nicht dort befinden, wo sie nicht hingehören.

Und als zweites beachte ich den Wind immer, was eigentlich nicht erwähneswert ist, weil selbstverständlich.

Nachdem die Berichte, die unsere Piloten direkt aus Bitterwasser per E-mail gesandt haben, bereits im Web publiziert worden sind (mit einer Ausnahme), beschränken wir uns aus Platzgründen darauf, an dieser Stelle noch die Nezüge von Eva und Edi zu bringen (Red.)

Namibia: Bitterwasser

Eindrücke einer Segelfliegergattin ohne Flugbrevet, aber mit ziemlicher Erfahrung in Sachen Hilfsfrau an Wettbewerben.

Nach EM's in Finnland, Polen, Ungarn, Italien, Deutschland und WM's in Neuseeland und Frankreich nimmt mich das Schicksal (namens Eduard) nun also mit nach Namibia, ins Mekka der

Segelflieger, ans Traumziel jedes Piloten, den es nach Streckenflügen der Superklasse gelüftet. Dies nachdem ich schon viel davon gehört hatte und immer sagte: Sicher ohne mich, das ist mir viel zu heiss!

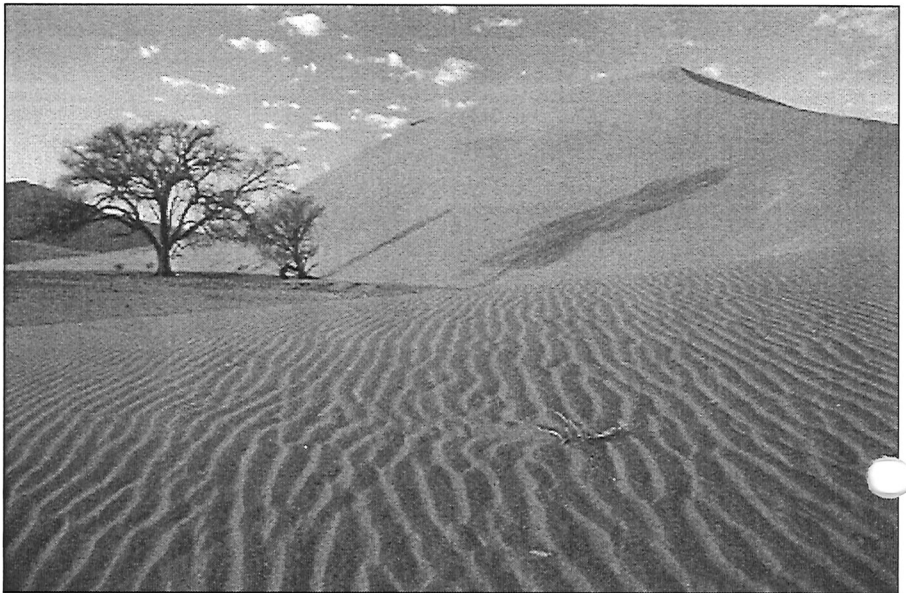
Was sich da nach einem Flug über die Kalahariwüste, nach der Mondlandschaft im Anflug auf Windhoek und nach einer 3-stündigen Autofahrt durch trockene Steppenlandschaft - inklusive der Begrüssung einer Horde Paviane, die über die Strasse rennen - vor uns auftat bei der Einfahrt zur Bitterwasser-Flying-Lodge, überstieg unsere kühnsten Erwartungen. Der Traum von Afrika, die romantischen Bilder aus der Kolonialzeit, wurden Wirklichkeit. Eine grüne Oase inmitten des kargen Landes. Ein üppig blühender Kakteengarten, riesige Eukalyptusbäume, ein Springbrunnen mit Wasserfall, eine doppelte Palmenalle und



Eva Inäbnit

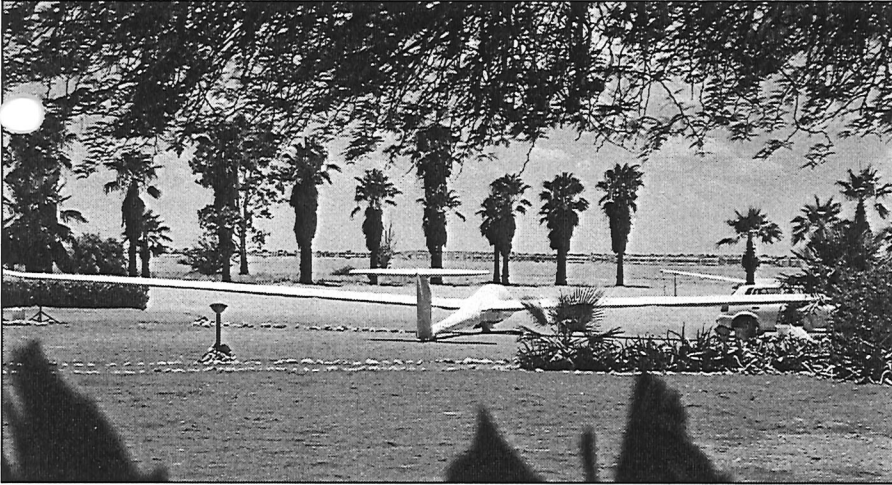
schilfgedeckte Bungalows. Ein grosser, offener Essraum unter dem Schilfdach lässt auf eine grosse Familie schliessen. Ein Zwitschern und Zirpen in den Büschen begrüsst uns, Webervögel fliegen emsig ihre kunstvollen, in den Bäumen hängenden Nester an, Eidechsen und kleine Geckos huschen davon. Hinter dem Restaurant ein grosser, mit Netz geschützter Gemüsegarten, wo all die knackigen, saftigen Kräuter wachsen, die ich in dieser Wüste nicht erwartet hätte! Sogar ein Strauss spaziert dem Zaun entlang, er würde sich bestimmt gerne an dem Grünzeug gütlich tun!

Aber die Hitze ist ganz gewaltig, sie nimmt uns fast den Atem, man konnte sich das zu Hause bei null Grad und Regen gar nicht vorstellen. Die Begrüssung ist herzlich, man gehört auch als Neulinge sofort dazu. Wir beziehen unseren sehr schön mit afrikanischen geschnitzten Möbeln eingerichteten Bungalow, es hat zwei Zimmer, dazwischen das



Badezimmer und ein grosses Schilfdach, das fast bis auf den Boden reicht und Schatten spendet, selbst in der Mittagszeit. Ich hatte eigentlich erwartet, fast die einzige Frau und nicht-Pilotin zu sein in dieser Fliegeroase, dem war aber nicht so. Von begeistert mitfliegender Brigitte zu „einmal und nie wieder“ oder „noch gar nie mitgeflogen“ war alles zu hören! Ich kann also Bitterwasser allen empfehlen, die geruhsame Ferien an einem heissen Ort machen wollen, sich gerne kulinarisch verwöhnen lassen, und eine Schwäche für

kitschige Sonnenuntergänge haben. Da Edi diesmal einen Motor hat (DG-800 von Fritz Krebs, nach Bitterwasser verschifft, um 5 Berner Piloten zu erfreuen) muss ich mich vorläufig nicht um Aussenlandungen sorgen (das wird dann an der WM früh genug ein Thema sein). Nach der ausführlichen Information und dem Briefing kanns am nächsten Morgen losgehen. Um das Flugzeug zum



Startplatz zu bringen schnappt man sich eines der Autos, die zur Lodge gehören und herumstehen, nach einem Blick auf den Windsack wählt man die Startrichtung, und, da es keine eigentliche Piste hat, ist es jedem Piloten selber überlassen, von wo aus er sich in die Lüfte schwingen will. Eines ist aber wichtig: vor dem Starten muss man melden, wo man sich befindet, denn die Salzpflanze ist gross -3km Durchmesser- und die Spiegelung verschluckt alles. Die Fata Morgana ist eindrücklich: obwohl weit und breit alles trocken ist, hat man einen grossen See vor Augen! Dieses Bild fasziniert uns jeden Tag von Neuem.

Während Edi sich über eintönigem und unlandbarem, schwach bewachsenem und noch schwächer besiedelten Land die Aufwinde erkämpft, mache ich mir einen gemütlichen Tag am Schwimmbad. Die ersten Tage kann ich kaum lesen, die Augen fallen mir jeweils schon nach ein paar Zeilen zu.

Meistens trudeln die Piloten so nach 18 Uhr wieder ein, um 19 Uhr ist es höchste Zeit, um 19.15 geht die Sonne unter, und 15 Minuten später ist es stockdunkel! Das ist zuerst schon sehr ungewohnt. Keine langen, hellen Sommerabende, wir sind hier nahe am Aequator. Das

merkt man auch tagsüber: es gibt keine Schatten, die Sonne steht senkrecht, es ist schwieriger, sich zu orientieren. Dazu gilt es noch daran zu denken, dass sie ,wenn schon, im Norden steht, wir sind ja auf der südlichen Seite der Erdkugel.

Die Zeitspanne, die den Piloten zur Verfügung steht, ist also nicht allzu gross. Meist starten sie erst gegen 11 Uhr oder noch später. An einem Tag sitzen wir sogar noch gemütlich am Z'mittag und trinken genüsslich ein Kaffee, es „jufflet“ niemandem. Dann sagt der 78 jährige Werner Hochstrasser: „So Edi, wollen wir noch zusammen einen Flug machen?“ Edi denkt, jeder mit seinem Flugzeug, bis er merkt, dass Werner seinen Doppelsitzer (Nimbus 3d) meint. So setzt sich auf den Passagierplatz hinter Werner und merkt bald, dass es diesem gar nicht ungelegen kommt, dass er nicht alleine starten muss.




Er sagt dann auch am Abend, er sei erst einmal ganz allein mit dem Nimbus geflogen - vorgestern! Also ist die Tatsache, dass man hier offenbar noch mit 78 Jahren segelfliegen kann, schon sehr beruhigend!

An einem Abend bin ich stocksauer auf Edi: Als sich nämlich ein


tolles Gewitter zusammenbraut, alle Piloten längst beim Bier sitzen, niemand etwas von FK weiss, sein Kuller und Flügelrad immer noch bei der ersten Palme liegen, am Funk auch nichts zu hören ist und ich mich schon ausmale, in welcher unbekanntenen Salzpfanne er wohl aussengelandet sei. Irgend jemand sagt dann plötzlich: „Da ist einer direkt zum Hangar gerollt.“ Es ist schon fast dunkel, als Edi zum Bungalow kommt. Können sich diese angefressenen Segelflieger eigentlich nicht vorstellen, was ihren wartenden Frauen so durch den Kopf geht, wenn sie stundenlang nichts hören...

Am allerletzten Tag in Bitterwasser bleibt Edi noch genau eine freie Zeile in seinem Flugbuch. „Wäre ja schon toll, noch so einen Tausender als Abschluss und Krönung einzutragen!“ Die Wetterprognose tönt nicht schlecht, aber auch nicht supergut. Aber es soll heute etwas früher losgehen als sonst. Ein Apfel, ein Liter Isostar, drei Liter Wasser im „Camelback“ und ab gehts um 10.15 Uhr. Auch

da höre ich natürlich den ganzen Tag nichts, habe ja auch kein Funkgerät (ist im Anhänger für Mafikeng), bin ja aber auch nicht als Crew hier. Ich freue mich aber natürlich riesig, als um 19 Uhr ein ziemlich verschwitzer und „verchrügelter“ Edi mit strahlender Miene aus dem Cockpit steigt.

Meine „Ernte“ dieser 10 Bitterwasser-Tage lässt sich erst zu Hause sehen: viele wunderschöne Fotos von all den blühenden Sträuchern und Kakteen, von wunderbaren Sonnenuntergängen. Nun freuen wir uns auf die 10 Tage Ferien unterwegs, bevor dann die WM beginnt. Wir machen eine Fahrt durch die Wüste nach Sossusvlei und Sessriem,  n nach Swakopmund ans Meer und zurück nach Windhoek mit einem Mietauto. Wir sind beeindruckt und begeistert von der wunderbaren, immer wieder sich verändernden Landschaft, den grossartigen Sanddünen, die wir besteigen können, den sehr speziellen Hotels, die jenseits von allem sind, was wir bis jetzt gesehen haben. Ganz besonders interessant ist dann eine Fahrt in der Lagune von Walvis-Bay, wo sich die Seehunde und Delphine tummeln und sogar in unser Boot springen!

Auf dem Rückweg nach Windhoek statten wir einem Segelflug-Nationalmannschaftskollegen früherer Zeiten einen Besuch ab: Peter Jost hat sich hier eine Farm gekauft und sein Churer Geschäft dem Sohn übergeben. Was wir davon auf einer Safari-Tour mit einem offenen Jeep zu sehen bekommen ist Afrika pur, wie es sich der kleine Hansli vorstellt! Natürlich brechen wir vor lauter Schwatzen und Begeisterung zu spät auf, und die 3-stündige Fahrt nach Windhoek ist eine ziemlich gefährliche Sache. Da sind nämlich unzählige Warzenschweine unterwegs, grasen am Strassenrand oder rennen, Schwänzchen in der Höhe, von einer Seite zur anderen.

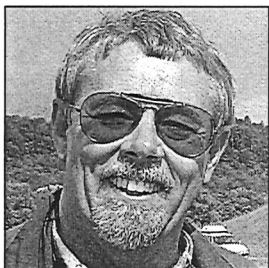
Als Abschluss machen wir eine geführte Safari in den Etosha -  onalpark, Hinweg per Auto, Rückweg per Cessna (500 km). Das ist ein Erlebnis, das wir nie vergessen werden. Giraffen, Elefanten, Löwen, Gnus, Zebras spazieren da vor unserer Nase, sensationell. Auch sehr speziell ist der Rückflug! Der Pilot fragt uns: Wollt ihr hoch oder tief fliegen? Na, tief natürlich! Er nimmt das wörtlich und so fliegen wir fast 2 Stunden auf knapp 100 m Grund über Namibias Ebenen und Hügelzüge. Wir schauen den Straussen und Oryx in die Augen, werden arg durchgeschüttelt weil es viele Gewitter hat, die wir durchfliegen müssen.

Ich denke, Bitterwasser ist eine Reise wert, aber auch ein angefressener Segelflieger tut gut daran, sich noch ein paar Tage Zeit zu nehmen, um sich in Namibia umzusehen. Namibia ist auch eine Reise wert!

Der erste 1000er eines Berners!

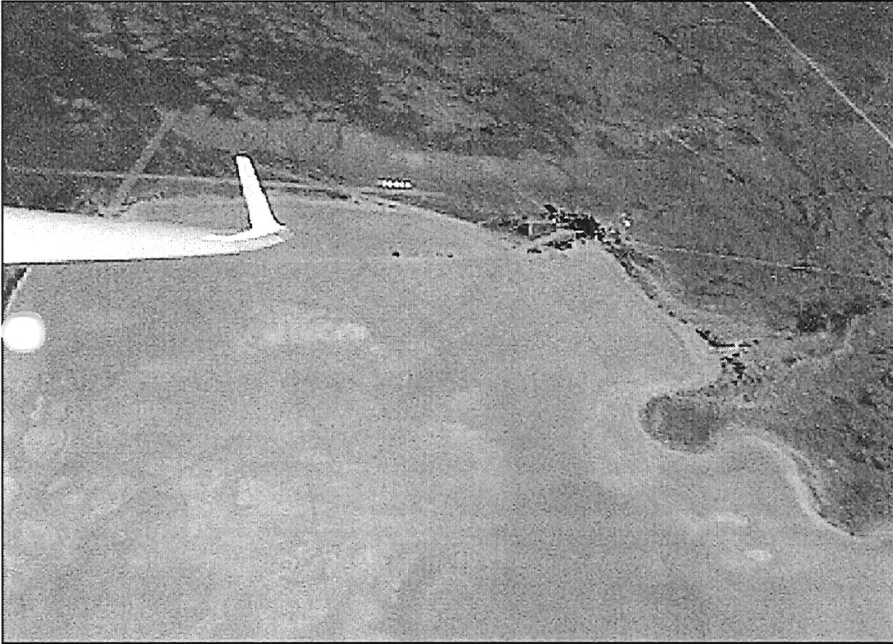
Ich habe den Flug nur einmal am Bildschirm eines Kollegen in Namibia gesehen und spreche aus meiner Erinnerung, da ich für eine genauere Analyse des Loggers momentan keine Zeit habe.

Ich hätte eigentlich 20 Minuten früher starten können. Ich hatte den Flug am Vorabend ausgeheckt, da aber beim Briefing am Morgen die Meteo etwas anders aussah legte ich den Flug während und nach dem Briefing neu aus. Bereits auf der Piste wechselte ich den ersten Wendepunkt nochmals, d.h. ich verkürzte die Strecke (Kontrolle direkt am Zander) von 1070 km auf 1009 km (es hat ja keinen Wert mehr als 1000 zu fliegen, das ist nur ein erhöhtes Risiko dass der Flug nicht gelingt! Der Flug kann übrigens auch als Dreieck mit Start auf dem Schenkel angegeben werden. So sind es dann aber nur 1005 km (da aber nur ca. 23% Schenkellänge kein FAI-Dreieck).



Edi Inäbnit





Die Landung erfolgte 19:01, ich hatte da noch 30 Minuten Reserve auf die Nacht.

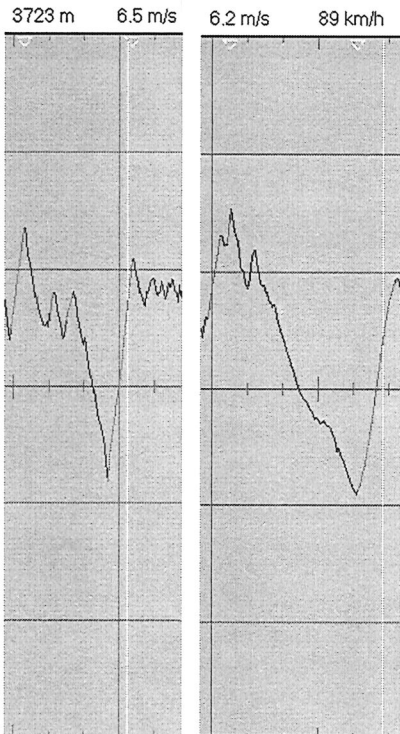
Start —> 1.WP: Hier ist nicht viel zu sagen. Ich startete sofort nach Einfahren des Motors.

1.WP —> 2.WP: Hier müsste man anhand der Aufzeichnung das Umfliegen des TMA Windhoek sehen, ich konnte also nicht auf der Kurslinie fliegen.

2.WP —> 3. WP: Kurz nach dem 2.WP hatte ich eine schlechte Phase, ich flog auf ca. 600 m Grund hinunter, das Terrain ist dort relativ hoch. Ungefähr in der Mitte dieses Schenkels stand ein grosses Gewitter mit einem CB, welcher auf schätzungsweise 12'000 m hinaufschoss. Ich konnte am Rand, teilweise bereits in Schauern dieses Gewitters relativ gut und schnell umfliegen, praktisch ohne Umweg.

3.WP —> Bitterwasser: Hier gab es eine Knacknuss, wiederum das gleiche Gewitter. Der Kurs wäre eigentlich am östlichen Rand des Gewitters durchgegangen mit relativ kleinem Umweg. Da aber ein sehr hoher CB bei der sich neigenden Sonne auch sehr grosse Schatten

wirft, habe ich mich schon am Wendepunkt entschlossen, das Gewitter mit grossem Umweg westlich auf der Sonnseite zu umfliegen. Ich hatte dann auch eine Gleitstrecke von über 4000m/M bis auf ca. 500m Grund (wiederum hohes Terrain) zur ersten auswertbaren Thermik. Dies müsste man auf der Aufzeichnung sehen. Die erste Thermik war ca. 100 km vor Bitterwasser. Das „tote“ Gebiet durchflog ich mit McR Wert 0,5, vermutlich waren es etwa 70 km. Das kann man aber genau aus der Aufzeichnung herauslesen! Von dort weg war dann wieder alles klar, ich habe sogar ein SMS absenden können bevor ich landete.



Kleine Auswertung (Red.)

Die zwei Ausschnitte aus dem Barogramm zeigen die kritischen Tiefpunkte des Fluges. Der zweite wurde nach fast 100km Gleitstrecke erreicht. Schön zu erkennen sind die wunderschönen Wiederaufstiege. Wer hier lange knorzen muss, hat am Schluss ein Zeitproblem.

Die Statistik des Loggerfiles sagt:

Zeit über 1009 Km:	8h30'
Reisegeschwindigkeit:	119 km/h
Geflogene Strecke:	1124 km
Durchschnitt:	131 km/h
Mittl. Vorfluggeschwindigkeit	183 km/h
Gesamtsteigen:	2,7 m/s

Der Bericht klingt nach einem einfachen Flug. Dies scheint, verglichen mit anderen Berichten von Tausendern, auch so gewesen zu sein. Das elegante Meistern der Tiefpunkte sowie die Richtigkeit der elementaren taktischen Entscheide (z.B. Umfliegen des Gewitters) dürfen allerdings keineswegs unterschätzt werden. Auch das konsequente Vorfliegen mit weit über 200 km/h und das erzielte mittlere Steigen zeigt die Erfahrung des Profis. Well done, Ede!

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



3123 BELP
NEUMATTSTRASSE 8
TEL 031 819 15 65
FAX 031 819 15 23

Impressum

*Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan der
Segelfluggruppe Bern, Postfach
7804, 3001 Bern.*

Erscheinungsdaten:

*Erster März, Juni,
September und Dezember
Beiträge bitte so früh wie
möglich, spätestens aber
2 Wochen vor Erscheinen!*

Redaktion:

*Christoph Hammerschlag,
Birkenweg 144, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58,
hammerschlag@swissonline.ch
Inserate: Michael Jäggi, Tel.
031 331 82 29*

repavit

**Klima-
anlage!**

Lamellen-
storen
jetzt in
unserer
Storothek.

storen+service ag
Gewerbepark Felsenau, Bern
Telefon 031 300 31 31, www.repavit.ch

The advertisement features a background image of a window with horizontal blinds. The 'repavit' logo is in the top right corner. The text is overlaid on the image, with 'Klima-anlage!' in a large, bold font. Below it, 'Lamellen-storen jetzt in unserer Storothek.' is written in a smaller font. At the bottom, the company name 'storen+service ag' and contact information are provided.

HOFMANN

GmbH

Getränke Hauslieferdienst

3126 Gelterfingen



Schluss mit Flaschen schleppen!

**Mineral
Wein
Bier**

Telefonieren
genügt, wir
liefern ins
Haus oder zu
Ihrem Festplatz

Zum Discountpreis

Tel. 031 819 27 37



Werbung für den „Diamant“, Aero-Revue 1967

www.sgbern.ch

Immer das Neuste auf dem Web