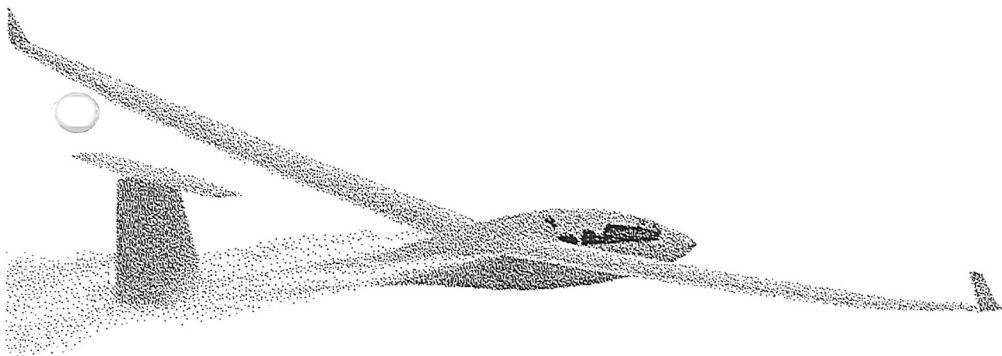


September 2002



Glider

NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 2002

September

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

Flugbetrieb an Wochentagen

Wer gerne an einem Montag, Dienstag, Mittwoch Morgen, Donnerstag oder Freitag fliegen möchte, kann dies neu über unsere Webpage organisieren. Einfach bei „Reservationen“ reinschauen.

www.sgbern.ch

Immer das Neuste auf dem Web

Auch Dein Beitrag hat Platz!

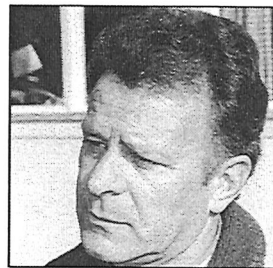
(don't be shy!)

*Liebe Mitglieder,
liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern*

Gemeinsamkeiten verbinden ... auch im Segelflug

Wer kennt diese Lebensweisheit nicht oder hat zumindest nicht schon davon gehört?

Was ursprünglich die Basis von allen aviatikbegeisterten Menschen war, geht mehr und mehr verloren. Es wird immer mehr „professionalisiert“ in der Meinung, man könne dadurch die Sicherheit in der Aviatik und anderswo um ein wesentliches steigern. Mir scheint das Gegenteil sei das Resultat dieser vermeintlichen Professionalisierung. Die Strassenverkehrsunfälle haben durch massive Bussenerhöhungen und die eingeleiteten sog. „Administrativen Massnahmen“ nicht wesentlich abgenommen.



Immer häufiger liest man auch von gefährlichen Annäherungen in unserem Luftraum. Der Grund so scheint mir ist klar: Die mit immer mehr Auflagen geplagten und gestressten Verkehrsteilnehmer neigen dadurch immer häufiger zu Fehlleistungen, welche glücklicherweise nicht immer einen schlimmen Ausgang nehmen. Und was ist die Quintessenz aus dieser Erkenntnis?

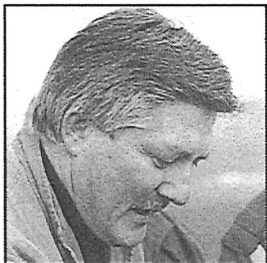
*Besinnen wir uns doch auf den Ursprung unserer Gemeinsamkeiten. Bereiten wir uns seriös auf unsere Flüge vor, helfen wir uns gegenseitig einen reibungslosen Flugdienst zu organisieren, pflegen und verräumen wir gemeinsam unsere Superfliegergeräte und trinken wir gemeinsam ein Bierchen oder Mineralwasser und - gehen wir gemeinsam am 12. Oktober auf den traditionellen Herbstausflug ins Grimselgebiet und geniessen wir gemeinsam die atemberaubende Gebirgslandschaft für einmal nicht aus der Vogelperspektive!
Ich bin dabei!*

Euer Capt'n

Peter Dürig

Saanen 2002

Als Willy Wittwer und ich uns Anfang Juni im Duo Discus in stolzer Höhe von 3'100m über dem Rawylpass ins Wallis verabschiedeten, wanderten meine Gedanken bereits ins bevorstehende Saanenlager, an welchem ich mit grosser Freude seit 1974 ununterbrochen teilnehme: was würde wohl das Wetter bringen; hohe Basen, gute Thermik, Streckenwetter?

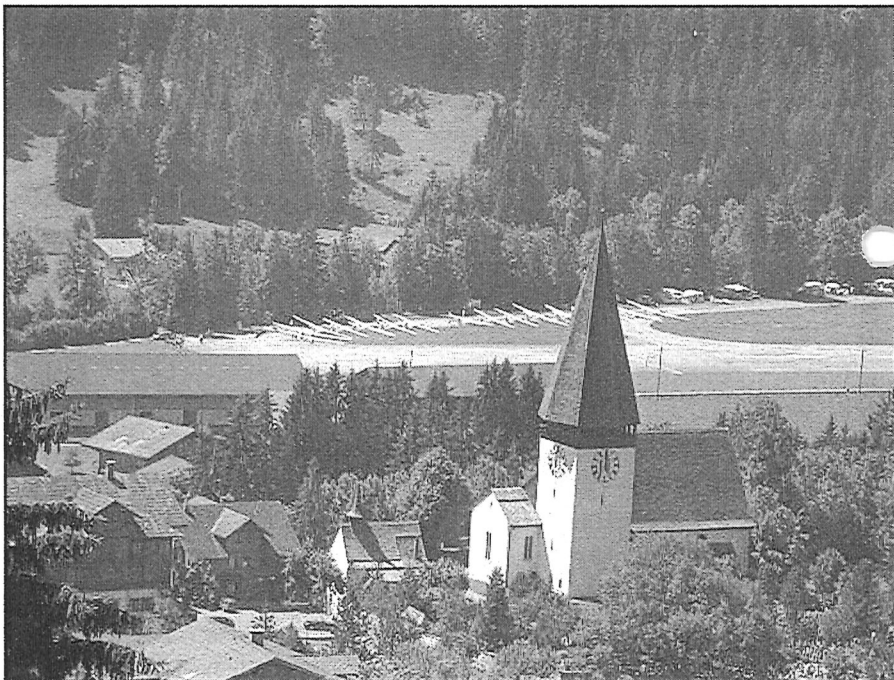


Fritz
Soltermann

Nun, drei Wochen später war es so weit. Damit ein Lager in dieser Grössenordnung reibungslos funktionieren kann, braucht es umfangreiche Vorarbeiten. Der Lagerleiter kann ein „Liedchen“ davon singen.

Und am Vortag des Lagerbeginns muss die Infrastruktur bereitgestellt werden: Übernahme der Toiletten- und Duschanlage, Briefing-, Material- und Bürobaracke, installieren des elektrischen Stroms entlang der Saane für Wohnwagen und Zelte und der Telefonleitung zum Startplatz, aufstellen der Funkantenne, anschliessen der Telefone, des Fax-Gerätes und des Internet-Anschlusses etc. etc. Res Rieder

Bild:
René Ernst





macht das seit Jahren fast im Alleingang. Nachdem ich auch meinen kleinen Teil dazu beigetragen hatte, musste ich wieder ins Flachland zurück, denn ich hatte „nur“ drei von vier Lagerwochen gebucht und musste demzufolge die erste Woche zuhause verbringen.

Die Cracs warten auf das Wetter

In der Rückblende erwies sich diese erste Lagerwoche als die beste. Relativ beständiges Hochdruckwetter war den Lagerteilnehmern beschieden, und damit etliche schöne und auch längere Flüge ins Wallis. Ab der zweiten Woche konnte auch ich „mitreden“, d.h. mich in die Lüfte schwingen und abends im Kollegen- und Freundeskreis bei einem Bierchen kräftig mitplagieren. Das fiel uns gar nicht schwer und gehört im Lager einfach dazu wie die Butter aufs Brot. Zwischendurch wurden wir des öftern mit kulinarischen Köstlichkeiten verwöhnt, die uns für den einen oder anderen Regentag, den Petrus vor allem in der zweiten Lagerhälfte „einschob“, mehr als entschädigten. Nur drei Beispiele seien hier erwähnt: Pouletbrust à la mode d'Edith, wobei die Briefingbaracke mit ca. neunzig begeisterten Mitessern aus allen Nähten platzte. Oder die schon zur Tradition gewordenen herrlichen Militär-Käseschnitten à la mode de Toni Fuchs sind nicht mehr wegzudenken. Schliesslich noch das obligate Saanenlager-Fest mit Gästen, welches wir erstmals im „Le Châlet“ in Château-d'Oex durchführten,



wo wir mit einem feinen Fondue verwöhnt wurden. Und was wäre ein Saanenlager ohne Godelis Röschi im Chalberhöni, eine Wanderung rund um den Arnensee, einen Abstecher an den berühmten Lauenensee, eine „Double crème“ in der Schaukäserei, wo der Löffel so schön steckenbleibt, Hobelkäse mit einem „Ollon“ am Lac Retaud, oder die Sommerodelbahn auf dem Rellerli, um nur ein paar Ausflugsmöglichkeiten zu nennen.

In der zweiten und dritten Lagerwoche wurden wir von einem Breitenförderungskurs des SFVS „begleitet“, dessen Integration in unsere Abläufe nicht unseren Vorstellungen entsprach; mitunter hatten wir den Eindruck, dass Worte wie „Kameradschaft“ und „Team“ vom BFK anders als üblich ausgelegt wurden, nämlich: Kameradschaft ist, wenn der Kamerad schafft; und die Definition von Team war „Toll, ein anderer machts“.....

Ich komme wieder aufs Plagieren zurück. Da muss ich heuer ein wenig zurückschrauben: keine persönlichen Höhenflüge, keine grossen Strecken. War ich in der Luft, gings auf 2'400 – 2'800 m; die grösste Höhe erreichte ich am 8. Juli; da hatte ich einen Freund aus den Niederlanden hinten im Duo Discus; er war sprachlos beim Anblick der

wunderschönen Berge und der Gletscherwelt, die für uns schon eine Selbstverständlichkeit sind; gute 3'180m lagen immerhin drin, es reichte zu einem schönen Rundflug im erweiterten Rayon und rund ums Wildhorn; aber da musste ich das Flugzeug schon wieder für die nächste Passagier-Rotation zurückbringen.

Fazit: die schöne Bergwelt, das Lagerleben, die Kameradschaft, kulinarische Höhepunkte und der Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung sind nebst dem Fliegen persönliche Bereicherungen, die nicht missen möchte. Sie erweitern den eigenen Horizont und bilden in unserer hektischen und oftmals von Egoismus geprägten Gesellschaft einen Ausgleich, den ich auch manchem jüngeren Piloten wärmstens empfehle.

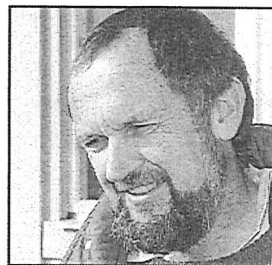
Das nächste Saanenlager kommt bestimmt. Es findet voraussichtlich wiederum in ähnlichem Rahmen und Zeitpunkt statt. Plant Eure Lager-Teilnahme bereits heute ein, liebe Kameraden, und meldet Euch zahlreich an, sobald die Ausschreibung der SG Bern im April/Mai nächsten Jahres läuft. Ihr werdet es nicht bereuen!

Mein Flug in die unbekannte Welt

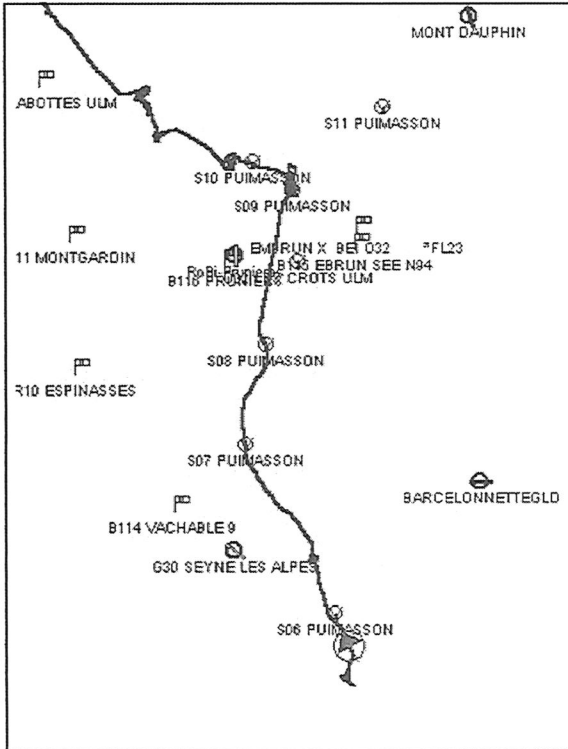
Bei der Vorbereitung meiner Ferien in Vinon habe ich viele Flüge ab Vinon und solche von Role Bieri und Fritz Krebs ab Puimasson im StrePla übereinandergelegt und versucht, gängige Routen und Standardschläuche

herauszukristallisieren. Ich habe die Schläuche dann nummeriert und in meiner Loggerdatei gespeichert. Irgend einmal fragte mich Gerd, ob ich am Ende der Ferien in die Schweiz fliegen möchte. Nach reiflicher Überlegung nahm ich sein sehr grosszügiges Angebot an: dass er mich am nächsten Tag bei seiner Rückreise auflesen würde, wenn ich nicht reüssieren sollte.

Am Mittwoch, 21. August, habe ich praktisch ausschliesslich den Flug vorbereitet. Es gibt eigentlich drei Routen: östlich der italienischen Grenze entlang in den Hochalpen, nördlich via Les Ecrins und westlich ungefähr der Route Napoléon entlang. Die Geographie der westlichen Route kannte ich nicht, aber aufgrund der Meteo und der bisherigen



Peter Ryser



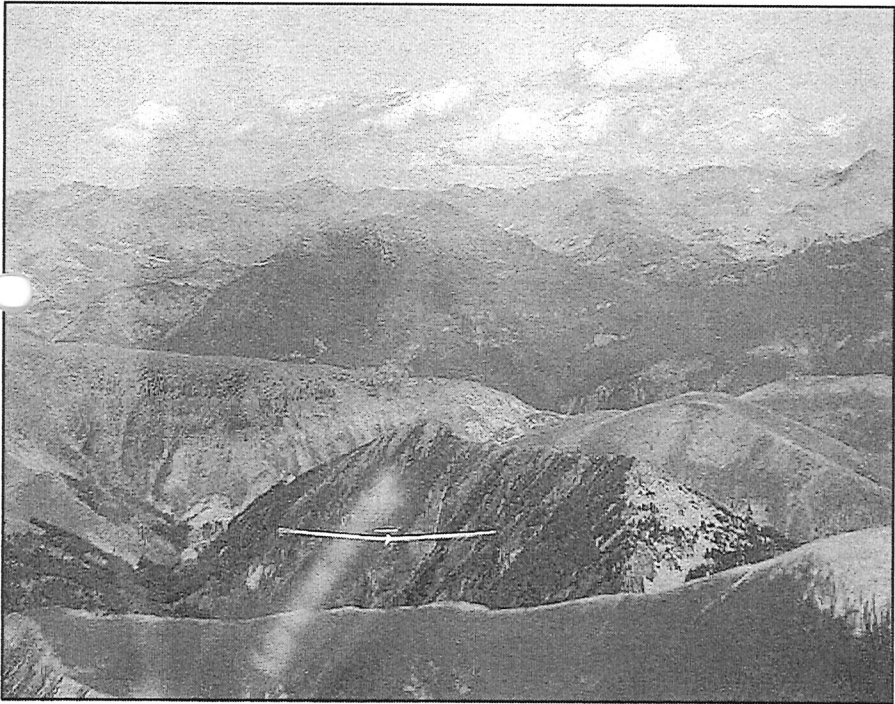
Erfahrungen war dies die unwahrscheinlichste Variante und ich schenkte ihr in der Vorbereitung etwas zu wenig Beachtung. Klar ein Fehler.

Der Start verzögerte sich etwas, die Thermik setzte etwas spät ein. Um 1320h kam ich in die Luft. Zügig gings auf Le Parcours, welcher aber nicht wunschgemäß funktionierte. Es hatte etwas mehr Feuchtigkeit und etwas mehr Nordwestwind als angekündigt.

Beim Pfeil ist Schlauch S06 Puimasson (der 6. Schlauch nach Puimasson). Dort fiel der

Entscheid, nicht die Hochalpenroute über Barcelonnette zu wählen. Beim S09 musste ich definitiv die mittlere Route via Les Ecrins begraben und in für mich völliges Neuland nach Westen ausweichen. Man erkennt dies gut am Knick in der Route bei S09. Statt nach S11 muss ich nach S10 ausweichen.

Beim Schlauch S06 war ich zu tief, um die Ostroute zu wählen. Zudem schien mir die Ostroute etwas zu sehr bedeckt. Hier fiel wahrscheinlich mein gravierendster Fehlentscheid. Recht zügig gings weiter bis Schlauch S09. Dort muss man immer Hangsegeln. An Vortagen stieg es immer mit 2m/s. Normalerweise hat es dort eine ganze Ladung Segelflugzeuge – ausgerechnet heute nicht. Der Schlüssel für die mittlere Nordroute läge darin, dass man bei Schlauch S09 an die Basis kommt und dann abrauschen kann. Gerade heute klappte dies nicht. Hingegen sah es gegen Westen sehr gut aus. Hier musste auch der Entscheid fallen, ob ich noch versuchen würde, wieder nach Vinon zurück zu fliegen oder nur noch vorwärts. Ich entschied mich angesichts schöner Cumuli Richtung Westen für „vorwärts“ – hiess eigentlich „seitwärts“ - und teilte dies IE, welcher in der Gegend Vinon



herumkurvte, mit Schwerem Herzens entschloss ich mich, die mir unbekannt Route zu wählen.

Mentale Hoch und Tiefs wechselten sich nun in bunter Reihenfolge ab. Einerseits war die Thermik gut, aber doch wieder etwas zu zerrissen und etwas zu wenig hoch reichend. Und die Geographie äusserst kompliziert. Kein Tal, welches gerade läuft. Am Schlimmsten war es in der Gegend von Alpes d'Huez. Für Grenoble war ich 1000m über Gleitweg und trotzdem in schwieriger Lage, denn in Richtung Grenoble versperren hohe Berge den Weg. Es kamen ca. 4-5 Täler in Frage, welche nach Grenoble führen könnten, aber welches war im Dunst nicht auszumachen. Und auch 1000 m reichen nicht, wenn man im Lee das falsche Tal erwischt. Zudem ist die Piste von Alpes d'Huez – es hat tatsächlich eine – derart steil, dass man kaum landen könnte. Eine Landung würde eher in ein „Männchen mit Zwischenlandung“ ausarten. Das Landefeld 064 im Tal unten lag schon derart im Dunst und Schatten, dass ich keine Chance hatte, es zu inspizieren. Zusätzlich hat es auf jeden Berg eine Gondelbahn mit entsprechend vielen Kabeln. Es blieb mir nichts übrig, als im Kreisen zu navigieren, genügend Abstand zu den Hängen zu halten, die etlichen Helikopter,

Martin mit seinem
Nimbus über Le
Parcours



Mont Ventoux, Bild
Gerd Wenger

welche eine hochalpine Baustelle bedienten, im Auge zu behalten und entsprechend viel Zeit einzubüssen. Ich war voll gefordert. Es kam dazu, dass ich von weitem – schon vor Alpes d’Huez – den Eindruck hatte, dass im flachen Gebiet westlich eine Art Hochnebeldecke hing, womit ich das Risiko hatte, beim Herausfliegen plötzlich on top zu sein. Bei Alpes d’Huez ist die Gegend enorm kompliziert. Eine Bergkette versperrt den Weg nach Grenoble Versoud Flpl. Ob und wie hoch die Pässe sind ist im Dunst und Stress fast nicht zu eruieren. Die drei Landefelder 064, B119 und B120 lagen im Schatten. Zusätzlich hatte ich nur von 064 Bourg d’Oisan eine Beschreibung im Cockpit.

Die Zeit lief mir davon. Um 1651h flog ich in den Kessel von Alpes d’Huez ein und erst um 1715h hatte ich genügend navigiert und genügend Höhe, um ins Maurienne (auch fälschlicherweise als Modantal bezeichnet) zu gelangen. Hoffnung keimte auf, weil doch eine anständig hohe Basis lockte: in der Ferne sah ich den Mont Blanc und daneben in der Gegend des Kleinen St. Bernhard eine schöne Wolke. Ich wünschte mir nur einen einzigen Schlauch an die Basis. Er kam nicht. Die Gefühle waren sehr zwiespältig: einerseits ärgerte ich mich, dass meine Vorstellungen offenbar zum Scheitern verurteilt

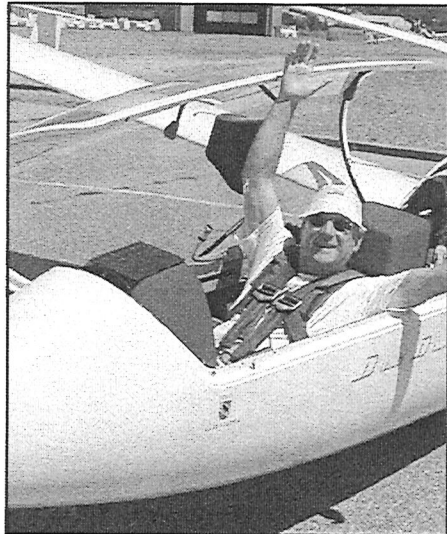
waren. Andererseits würde ich wohl kaum so bald wieder Gelegenheit haben, in dieser Gegend so tief herumzufliegen. Es gelang mir noch, über die nächste Krete ins Tal der Isère zu gelangen, ich hatte sogar einen Moment lang Sallanches im Gleitweg. Der Dunst nahm jedoch zu, die Schläuche wurden schwächer und die Basis sank. Ca. um 1800h entschloss ich mich, das Projekt „Heimflug“ aufzugeben und Richtung Rücktransportachse zu fliegen. In Frage kamen eigentlich nur Albertville und Chambéry und Challes (welche ich selbstverständlich in meinen Vorbereitungen studiert hatte). Nach dem Entscheid,
 zubrechen, kam eine Art Hochgefühl auf. Komisch. Aber der Stress war wie weggeblasen, ich flog locker, genoss die Gegend, segelte noch einen Moment an einem Hang als ob es der Gurten wäre. Chambéry hatte ich übrigens schnell abgeschrieben, weil ich keinen Anlass sah, noch irgend welche Risiken und Stress in Kauf zu nehmen.

Nach der Landung ist die Stimmung einzigartig: man hat Zeit – viel Zeit. Ich war jedoch total geschafft. Die Anspannung während Stunden machte sich jetzt bemerkbar. Nach Rückmeldung meiner Landung nach Vinon und dem üblichen Krimskrams organisierte mir freundlicherweise der Flugplatzchef ein Hotelzimmer (er war nur zufällig noch auf dem Platz), und führte mich hin. An der Reception meinte der Angestellte nur kurz: Monsieur, je pense que vous aimeriez prendre une douche. Ich sah mit meinem Büteltel wohl erbärmlich aus. Obwohl mein Zimmer direkt auf die Autobahn gerichtet war und noch eine Leuchtreklame die ganze Nacht ins Zimmer blinkte, schlief ich sehr gut.

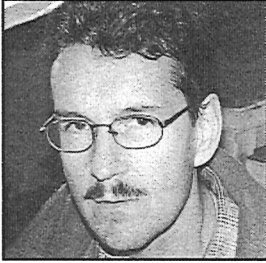
Gerd danke ich sehr für den Rücktransport. Er hat mir ermöglicht, einen ausserordentlichen Streckenflug zu erleben. Superferien nahmen damit ein glückliches Ende. Was nun?

Die Ferien lösen bei mir eine Ladung Projekte aus. Es ist mir gelungen, nun von Belp bis Vinon meine geographischen Kenntnisse zusammenzufügen. Was wäre mit einem Flug Puimasson retour? Es darf einen Winter lang geträumt werden. Ich möchte nochmals allen Beteiligten herzlich danken.

Gerd freut sich auf einen Flug im Duo



Der 12-stünder



Puimoiisson bietet in diesem Juli das gesamte Wetterspektrum. Am Anfang unserer zwei Ferienwochen erleben wir ungewöhnlichen Dauerregen, gefolgt von einer Nordwindeinlage, die vorerst einmal die Möglichkeit zu Wellenflügen bietet. Danach geht es thermisch weiter. Der beste Tag ermöglicht mit Wendeln über Grächen und Aiguines ein 610 km-Dreieck. Das Genuatief ist endlich vertrieben, aber die nördliche Höhenströmung bleibt für die Jahreszeit untypisch stark. So etabliert sich am Mittwoch der zweiten Woche wieder der Mistral und sorgt für einige

Roland Bieri spektakuläre Starts und Startabbrüche. Am Abend ist die Windstärke dermassen, dass ich von einer Demontage absehe (die Anhänger stehen genau quer zum Wind). Gleichzeitig kommt mir die Idee, am nächsten Tag einen Frühstart zu versuchen, falls der Wind in der Nacht durchhalten sollte.

Morgenstimmung in der Asetal-Welle Ich schlafe eher schlecht und um halb sieben halte ich es nicht mehr aus im Bett, die Fensterläden rütteln immer noch. Das Wolkenbild ist





On top in der
Gegend von
Aspres

durchzogen, 7/8 Altostratus ohne eindeutige Lentis. Walther Regelsberger, der hier auch eine DG800B bewegt, ist auch schon wach und zeigt mit dem Daumen nach unten. Ich will es trotzdem probieren unter dem Motto: wenn's nicht klappt, können wir um 10 Uhr am Morgenessen sitzen und einen Familientag einlegen. Walther ist dabei. So starte ich um 8 Uhr 16 zu meinem siebten Flug in diesen zwei Wochen. Auf 1600m wird der Motor eingeklappt und die Assetal-Welle gesucht. An den mir bekannten Stellen will das Vario nicht so recht und langsam sinkend sehe ich das Morgenessen näher kommen. Da meldet Walther 1,5 m/s über Brunet. Auf 1200m kann ich in das ruhige Steigen eindrehen (und werde auf diesem Flug noch mehr von Walthers Erfahrung profitieren können).

In 25 Minuten steigen wir auf die hier erlaubte maximale Höhe von 3400m und gehen auf direkten Kurs zum Montagne de Lure. Nun fliege ich auf der „Standardroute“ Lure – Crête de l'Ane - Mt. de Chabre Richtung Serres und Aspres, in den Wellen immer wieder auf 3400m steigend. Nach Sisteron wäre eigentlich höher Steigen erlaubt, aber die Wellen sind trotz schöner Lentis schwach und schwierig zu finden. So bin ich gegen 10 Uhr westlich von Serres auf 2000m. Klaus Ohlmann scheint heute einen freien Tag zu haben. In Hangwind, Rotor



Am Matterhorn und Wellen arbeite ich mich bei Serres und Aspres langsam auf 2900m, bis es schliesslich nördlich von Aspres wieder richtig in die Welle geht. Schon auf 4300m stellt das Steigen ab, der Wind scheint in der Höhe zu schwach zu sein. Auch der Pic de Bure – normalerweise eine erstklassige Adresse bei Mistral – bietet nicht viel mehr und so fliegen wir gemeinsam in 4700m ab Richtung Ecrins. Hier hoffen wir auf eine Wellen am Pelvoux oder der Meije, die am Vortag gut funktioniert haben. Beide lassen uns kläglich im Stich, der Wind scheint eingeschlafen zu sein. Wir suchen alle Hänge erfolglos ab. Es geht gegen Mittag und die Wolken sind nach Süden abgezogen, hier scheint die Sonne. So hoffe ich auf Thermik und kann schliesslich am Tête d'Amont auf 2600m wieder anhängen. Mir ist nicht klar, ob das ruppige Ding, mit dem ich mich hier herumbalge, Leethermik oder ein Rotor ist. Bei Briançon hat es doch wieder eine schwache Welle, obschon der Rechner kaum Wind feststellt. Wieder auf 3300m schleiche ich Richtung Plampinet. Schöne Lentis im Norden zeigen stärkeren Wind an und lassen die Hoffnung auf weitere Wellen aufkeimen. Im Talkessel von Bardonnèchia dümple ich erst mal ratlos auf 3000m herum. Walther kommt schliesslich auch. Er identifiziert mein Aufwindfeld, das ich als Leethermik „bearbeitet“ habe,

richtigerweise als Rotor. Also reinhängen und nicht versuchen zu zentrieren, dann steigt es besser!

So kämpfen wir uns gemeinsam in die Welle, die uns erneut auf 4400m bringt. Der Wind hat wieder zugenommen und Walther bedankt sich, dass ich ihn am Morgen zum Fliegen umgestimmt habe. Um halb zwei fliegen wir über den Col d'Etache ins Modanetal. Auf der östlichen Talseite kann ich den Wolkenhängen entlang Steigen mitnehmen. So geht es über die Pte de Charbonnel, dann der französisch-italienischen



Grenze entlang über den Colle du Carro zum Grand Paradiso. An der Südseite der Grivola hievt mich ein schöner Schlauch auf 3900m. Das Aostatal präsentiert sich mit schönen Cumuli auf 3700 bis 3900m, darüber eindruckliche Lentis.

Unerreichbare
Lentis über dem
Aostatal

Über Aosta versuche ich erfolglos, vor den Wolken in die Welle zu steigen – der Wind ist unten zu schwach. Die Ostseite des Valpelline geht thermisch sehr gut. Im Wallis hängen die Wolken allerdings tief, so dass wir uns um viertel vor Drei südlich vom Theodulpass zur Umkehr entschliessen.

Der Rückweg ist praktisch identisch bis zum Einstieg ins Modanetal in Höhen von 3200 bis 3500m. Die Wolken im Modanetal haben sich in der Zwischenzeit kräftig entwickelt – es wirkt praktisch zugedeckt mit



*Auch in den
Südalpen hat es
herzige Bergseen*

Wolkenhaufen. Walther ist ca. 15km vor mir und kann an der Levanna Centrale in eine Welle steigen und on Top nach Süden weiterfliegen. Von Rainer Tappeser, der von Süden kommt, wissen wir, das die Bewölkung nach Sollieres abnimmt. Ich erwische die Welle auch, steige auf 4300m und fliege knapp über den Wolken los nach Süden. In der Talmitte gibt es eine Schlucht mit Bodensicht, die eine Flucht nach unten ermöglichen würde. Im Hangwind den Wolkenbergen entlang fliegend kann ich problemlos eine Höhe zwischen 4000 und 4400m halten. Ab dem Mont Cenis hat es wirklich praktisch keine Wolken mehr. Ich fliege direkt zur Staumauer des Rochemolles-Seeleins. Hier erwartet mich die bisher beste Welle, von Rainer angekündigt. In 15 Minuten steige ich von 3900 auf 5500m, die letzten 300m im Geradeausflug der schönen Lenti entlang mitnehmend. Jetzt geht die Post endgültig ab. Knapp 1/8 Cu auf 4200m, 100km Sicht und 50 bis 70km/h Nordwestwind. So bewegt sich die angezeigte Geschwindigkeit über Grund zwischen 170 und 200km/h. Kreislos führt der Flug über Plampinet fast der italienischen Grenze entlang bis zum Mt Pelat südöstlich Barcelonette. Der Parcours präsentiert sich wolkenlos, östlich davon lockt eine schöne Wolkenstrasse Richtung Annot, so dass ich mich für diese Route

entscheide. Erst nach 52 Minuten und 115km südlicher lege ich das Flugzeug wieder in einen Kreis.

Am Ende der Wolkenstrasse wende ich östlich von Castellane um nochmals nach Norden zu fliegen. Es ist jetzt 17 Uhr 35. Auch hier im Süden ist die Wolkenbasis auf 3200m, was eher hoch ist in dieser Gegend.

Nach Norden geht es wegen dem Gegenwind weniger schnell, aber problemlos. Ich möchte so weit nach Norden, dass ich ohne Mühe nach Puimoisson zurückfliegen kann und etwa um 20 Uhr 30 landen – somit hätte ich 45 Minuten Reserve auf sunset. Mit den herrschenden



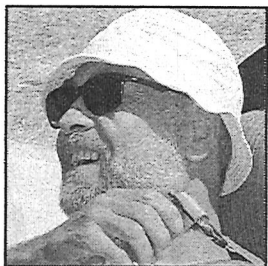
Wind- und Wetterverhältnissen ist nie auszuschliessen, dass man unerwartet in ein Lee kommt und dann viel Zeit verliert.

Westlich des Monte Viso finde ich nochmals eine unmarkierte Welle, die gemütlich auf 4700m geht. Diese und eine tragende Linie nach Norden erlauben einen Ausflug über Sestriere, wo ich um 19 Uhr 15 135km von Puimoisson entfernt wende (auf 4400m). Östlich des Pic de Rochebrune nehme ich noch mal alles mit was an Steigen vorhanden ist und beginne um halb acht auf 5000m den Endanflug mit fast

Der Monte Viso
(kein Vulkan!)

España 2002

Aus stundenplantechnischen Gründen begannen meine Ferien bereits am Donnerstag, dem 4. Juli, einem guten Zeitpunkt, um vor dem grossen Verkehr nach Spanien zu fahren. Allerdings fuhr ich diesmal allein, denn die Herren Doktoren hatten noch einige Knochen resp. Seelen zu klempnern, und der Herr Direktor noch ein grösseres Business unter Dach zu bringen. Einzig das treue Hündchen hatte gerade nichts wichtiges in der Agenda.



Christoph
Hammerschlag

Die Reise verlief bei minimalem Verkehr und kühlem, bedecktem Wetter sehr angenehm. Der Weg war gepflastert mit etlichen Leichen aus den unzähligen Philip Maloney-Hörspielen, die ich mir reinzog, und auch einigen ganz realen in den Wracks am Strassenrand. Die Strasse, die vom Massiv Central ins Bordelais hinunterführt, scheint es in sich zu haben. Anfangs jedes



Streckenabschnitts steht eine Tafel mit der Angabe, wieviele Tote es da in den letzten 5 Jahren gegeben hat, und in den Kurven stehen schwarze Figuren für jedes Verkehrsoffer, oft gleich gruppenweise. Ich nahm es gemütlich, auf der Autobahn meist nicht über 120, dazwischen zweimal täglich ein Schläfchen, und abends irgendwo in die Büsche.

Samstag, 6.7.

Ankunft am Mittag. Am Platz nur ein Rudel Deutsche mit Latzhosen unter dem Kommando von Frank, der befiehlt, was am jeweiligen Tag zu fliegen ist und auch

sonst, und den andern passt das. Der Nachmittag ist der Montage und dem Einrichten gewidmet. Bei blauem Himmel gibt's nichts richtiges zu fliegen, Frank und seine Crew krachen schon nach einer Stunde wieder auf die Piste.

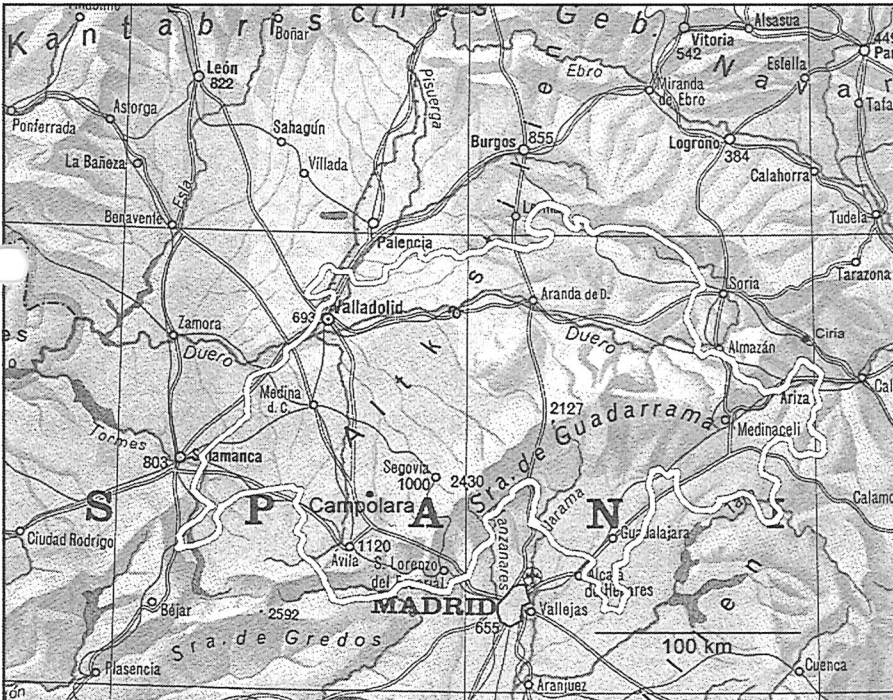
Sonntag, 7.7.

Nun sind auch zwei Franzosen samt Frauen da, beides ehemalige Militärs, mit 40 pensioniert und dies seit 20 resp. 30 Jahren. Man geht davon aus, dass es eh nicht viel besser wird als gestern. Und da es natürlich viel zu palavern gibt, merke ich lange nichts von den leckeren Kummeli hinter den Bäumen. Den zweien ist eh gleich, denn sie haben ja noch keine Schleppmaschine.

Endlich, um 13 Uhr, bin ich in der Luft. Vom Pistenende weg geht's gleich mit über 3m Gesamtsteigen auf 2800m (= 1800 GND). Eine schöne Wolkenstrasse zeigt den Weg in den Südwesten. Doch von Wurstfliegen kann keine Rede sein, die Aufwinde wollen gefunden sein, und dazwischen geht's gnadenlos runter. Kurz vor Bejar (120km) siehts nach umkehren aus.

Nach zwei Stunden ist der Platz wieder erreicht, und der Zander gibt

Das Fluggebiet hat etwa die Grösse der Schweiz, d.h. 350 km Breite



3) 19: Statistik	
T:	02:00
D:	0243km
D/T:	121km/h
Hlot:	02500m
mittl. St.:	+1.93
Kreisflug:	018%

eine anständige Zwischenbilanz. Es geht zügig weiter, und nach weiteren 90 Minuten Wende 200km nordöstlich bei Soria. Im gleichen Stil zurück. Am Platz diverse Gewitterregen. Im Südwesten sieht es noch gut aus, und ich hänge noch 120 km an, Landung um 1920 Uhr.

Die Statistik sagt: 75min über 160km/h, 67min über 180, 32 min über 190. Die

OLC-Optimierung ergibt 700,8 km in 6 Stunden. Das Ganze aber ohne tragende Linien und Konvergenzen. Wenn man bedenkt, dass man ohne weiteres bis zum Ebro-Tal im Osten und am Abend nochmals bis Bejar hätte fliegen können, und über 8,5 Std zur Verfügung gestanden wären... nicht mal beim Ausschreiben hätte man viel falsch machen können, es ging überall gut. Soviel zum Thema Potenzial und zum ersten Flug in Spanien.

Montag, 8.7.

Nach Gewittern in der Nacht und Stechviechern im Bett trübe Birne. Schon am Mittag erste Überentwicklungen, aber kein Regen. Den vom Vortag nassen Bodenfunk zum Trocknen zerlegen, einkaufen, palavern...

In der Dämmerung mit dem Hündchen auf dem Plateau unterwegs. Plötzlich lautes Schnaufen, stampfende Hufe, und schliesslich tauchen im Kornfeld zwei ausgewachsene Wildschweine auf, die bedenklich direkt auf uns zugpreschen. Es bleibt bei 30 Meter Abstand und gestäubten Haaren. Etwas später hört man sie im Feld laut schmatzen und grunzen, dann wieder aufgeregter Galopp in die Büsche. Hintendrein noch ein kleiner Brauner...

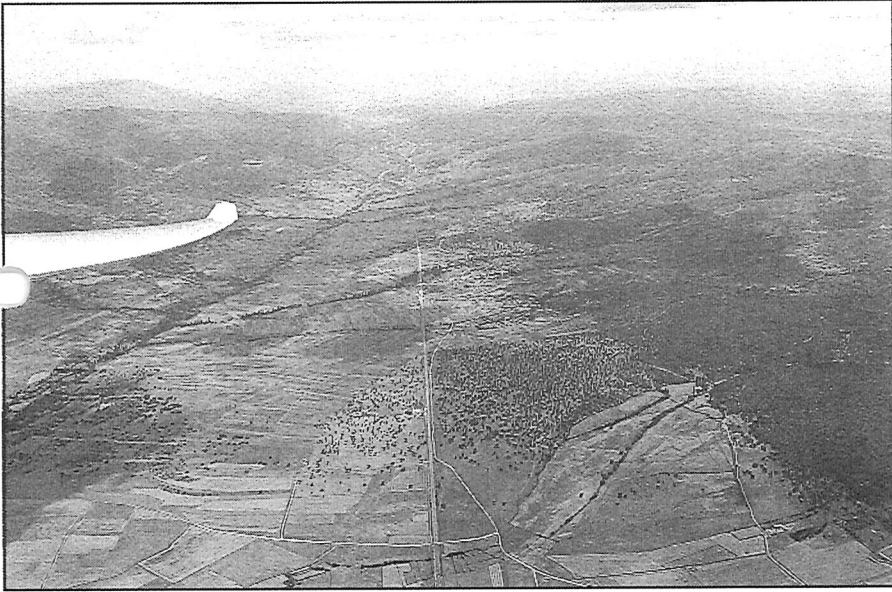
Dienstag, 9.7.

Keine Hektik am Morgen, da allerlei Gewölk am Himmel. Wieder mal Reichmann lesen.

Um 16h doch noch Start zu einem kleinen Spazierflug. Es hat eine Menge Wind, von Norden drückt eine Front herein. Wende bei Villatoro, einem wichtigen Wendepunkt 70 km im Westen, dort wo die Sierra de Avila und die Sierra de Pelar zusammenlaufen, und wo oft das gute Wetter aufhört.

Am Platz dann schon recht stürmische Verhältnisse, d.h. Downwind mit 500m ist gerade recht.

Heute gibt's weder Rösti noch Teigaffan, sondern was rechtes in der Beiz. Ein lustiger Abend mit den Franzosen.



Im Hintergrund
Villatoro

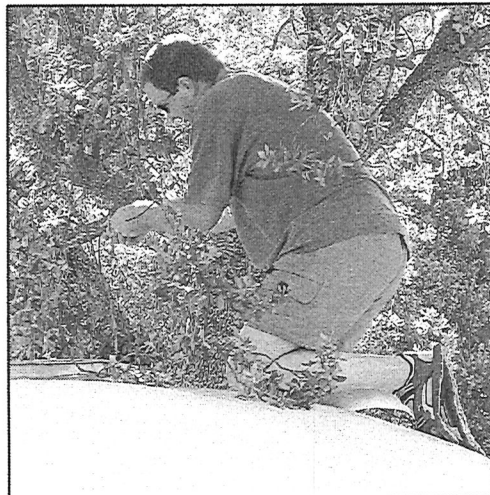
Mittwoch, 10.7.

Es ist blau und gemütlich im Pinienwäldchen. Abends mit der anderen Gruppe Franzosen in eine Beiz, sehr distinguierte Herren, die immer zur Begrüssung aufstehen und die Hand reichen. Robert ist 78, hat kürzlich im selbst gebauten Segelschiff den Atlantik allein überquert (in 4 Tagen 59 Stunden 13 Minuten oder so) und fliegt hier mit dem Pégase 260 km.

Schnell den
Wald anpassen

Donnerstag, 11.7.

Entsprechend sieht es eher nach Ausschlafen aus, doch schon um 9 Uhr beginnt das Hündchen zu winseln, weil nämlich Stefan vor dem Camper steht. Er ist nach erfolgtem Business in 23 Stunden 55 Minuten die 1750km hierher gefahren, sehr effizient wie immer. Im gleichen Stil geht es weiter, man montiert und wir fliegen noch etwas in der Gegend herum.



Freitag, 12.7.

Start erst um 15 Uhr, und bei recht guten Bedingungen etwa 300 km. Leider liefert der Logger kein gültiges IGC-File, daher keine Details.

Samstag, 13.7.

So blau kann nur Spanien sein. Nur einige Franzosen drehen lustlos um den Platz. Stefan macht frei. Start gegen 16 Uhr. Dann gemütlich in



die blaue Weite Kastiliens. Ab und zu geht's toll runter, dann wieder rauf, und so ergibt sich manch interessanter Blick aus der Nähe auf die Landschaft. Die Franzosen sind immer noch am Platz, sonst scheint niemand in der Luft, Spanien gehört mir allein. Es ergeben sich immerhin 150km.

Abends wieder Beiz mit den Franzosen.

Sonntag, 14.7.

Unglaubliche Sicht, mindestens 100km. Unsere Flieger stehen als erste (von einigen wenigen)

Cantalejo aus
500m

am Start. Dann kommen mehrere Windwarnungen herein, es wird von bis zu 100km/h gesprochen. Da müssen die Flieger halt wieder verzerrt werden.

Tatsächlich bläst es den ganzen Tag wie wild, und das Thermometer kommt kaum über 20 Grad. Zeit, um wieder mal ein anständiges Brot zu backen. Das braucht einschliesslich dekarbonisieren auch einige Zeit. Der Eigenbau-Backofen funktioniert, braucht aber noch kleinere Retouchen.

Montag, 15.7.

Blau – schön – windig, ein guter Tag für einen Ausflug nach Segovia und einen Besuch bei Ursle Husy in Fuente. Dort ist heuer nur recht bescheidener Betrieb, da die Deutschen ziemlich an Interesse verloren haben, seit sie im Ausland keine Flüge für das Nationale mehr fliegen können.

All die Tage sind ungewöhnlich kühl. Nachts Mindesttemperaturen bei 5 Grad, tags kaum über 20. Trotzdem könnte man an jedem Tag fliegen, wenn man möchte.

Dienstag, 16.7.

Es ist 2-3 Grad wärmer geworden. Wieder ein wunderschöner Tag. Gegen 13 Uhr wollen es die Deutschen und Franzosen probieren, aber es reicht den meisten nur für eine verlängerte Platzrunde. An der Sierra sind schön schöne Pfüpfli zu sehen.



Aber im Schweizer Lager ist Gemütlichkeit befohlen. Erst um 15 Uhr ist die Siesta beendet, dafür geht es dann zügig zur Sache.

Eben entwickeln sich die Kummeli in der Nähe. Es geht zuerst bis 2100m, später an der Sierra bis 2600m. Wir fliegen bis Almazan im Osten (190km), wo wir etwas überrascht feststellen, dass sich das Wetter ziemlich in Wohlgefallen aufgelöst hat. Eher verhalten dann zurück, erst bei Ayllon hämmert es dann wieder bis auf 2800m. Trotzdem finde ich mich kurz mal auf kaum 500m GND wieder. Danach strebe ich die direkte Rückkehr an, während Stefan noch 100km gegen Westen anhängt. Seine Gesamtdistanz: 500km.

Nur wenige Flieger sind in Campolara stationiert. Die Nord-Süd-Piste ist grösstenteils zugewachsen. Oben das Wäldchen und der ausgetrocknete See

Mittwoch, 17.7.

Schon am Morgen ist es wärmer, dafür geht es etwas früher los. Wir starten für einmal als erste und steigen bei Segovia in die Sierra ein. Dort hat es eine Reihe Cumuli auf 3500m, die aber bei Somosierra aufhört. Auch ein Abstecher in die Ebene bringt nichts, darum fliegen wir über der Sierra 150km Richtung Südwest. Bei Villatoro reicht am Funk die Frage „Wie wärs jetzt mit einem kühlen Blonden?“, um sofort den Endanflug (70km) auszulösen. 340km. Abends grosse Barbecue-Party bei den Franzosen. Das Hündlein bekommt allerlei zu schmecken.

Donnerstag, 18.7.

Start um 14 Uhr, gegen Westen hat es bereits eine schöne



Only push! Wolkenstrasse soweit das Auge reicht. Nach dem Abheben drückt eine Böe den Ventus gegen das ansteigende Gelände, und es ist wieder mal „Beine anziehen“ angesagt. Doch dann geht es mit 4m gleich auf 2500m. Am Berg mit den 120 Windkraftwerken gilt es den Einstieg in das System zu finden, und bald beginnt ein Rennen unter der Wolkenstrasse bis El Barco (100km) mit Basis bis 4000m. Unterdessen verliert Stefan 45 Minuten mit der Suche nach dem Einstieg. Zurück an der Sierra de Guadarrama zeigt sich, dass die Wolkenstrasse Richtung Madrid abbiegt. Ich fliege nun in der Ebene bis Ayllon im Blauen. Zurück an der Wolkenstrasse, es ist unterdessen 1830 Uhr, hat sich diese in eine riesige Fläche von AC ausgebreitet, aus dem geplanten erneuten Abfliegen wird eine rasche Rückkehr zum Bier. Stefan ist im System geblieben und konnte dieses folgendermassen ausnutzen:
 570 gesamt mit 120km/h, letzte 450km mit 140m/h. Da kann schon Freude aufkommen.
 Als wir die Flieger putzen, steht plötzlich Aschi Nyffenegger vor uns. Er wird die nächsten zwei Wochen mit Ueli und Trene hier fliegen.

Freitag, 19.7.

In der Nacht bleibt der Himmel von den erwähnten AC bedeckt. Am Morgen schon sehr warm und sehr dunstig. Ich stelle mich auf einen

Gewittertag ein und backe erst mal ein Brot. Danach steht schon der Hammer am Himmel, aber eben, Brot backen geht vor. Stefan nimmt sich den 1000er vor, obschon der eigentlich schon



verschlafen ist. Am Ende bringt er 780 km heim (Ciria 228km, Villatoro, Santo Tomé) mit 120 km Schnitt. Flug zwischen Gewittern

Schon zum Abflug bin ich eine halbe Stunde hinter ihm, aber dann läuft grausam. Im Osten wende ich schon bei 153km (Berlanga de Duero), da ich wegen der Gewittergefahr nicht zu weit weg will. Die weiteren Wendungen gemäss OLC-Auswertung: Villatoro und Ayllon, gibt 620km. Das Ganze in 4h40, macht 135km/h Schnitt, mit 17% Kurbelanteil. Dabei wird 1h über 180 geflogen, 45' über 200 und noch 17' über 210. Unterwegs habe ich in der zweiten Hälfte des Fluges die ganze Zeit rabenschwarze Gewitterfronten neben mir, und nach 4 Stunden im T-Shirt bei fast 0 Grad ohne Sonne friere ich derart, dass mir die Zähne so richtig klappern. So fällt der Entscheid zum Rückflug leicht.

Noch um 21 Uhr ist es über 30 Grad (am Boden...), und es braucht eine Menge Bier zum plagieren!

3) OLC-AUSWERTUNG	
T:	04:47
D:	0644km
D/T:	134kmh
Htot:	09200m
mittl.Stl.:	+3.03
Kreisflug:	017%

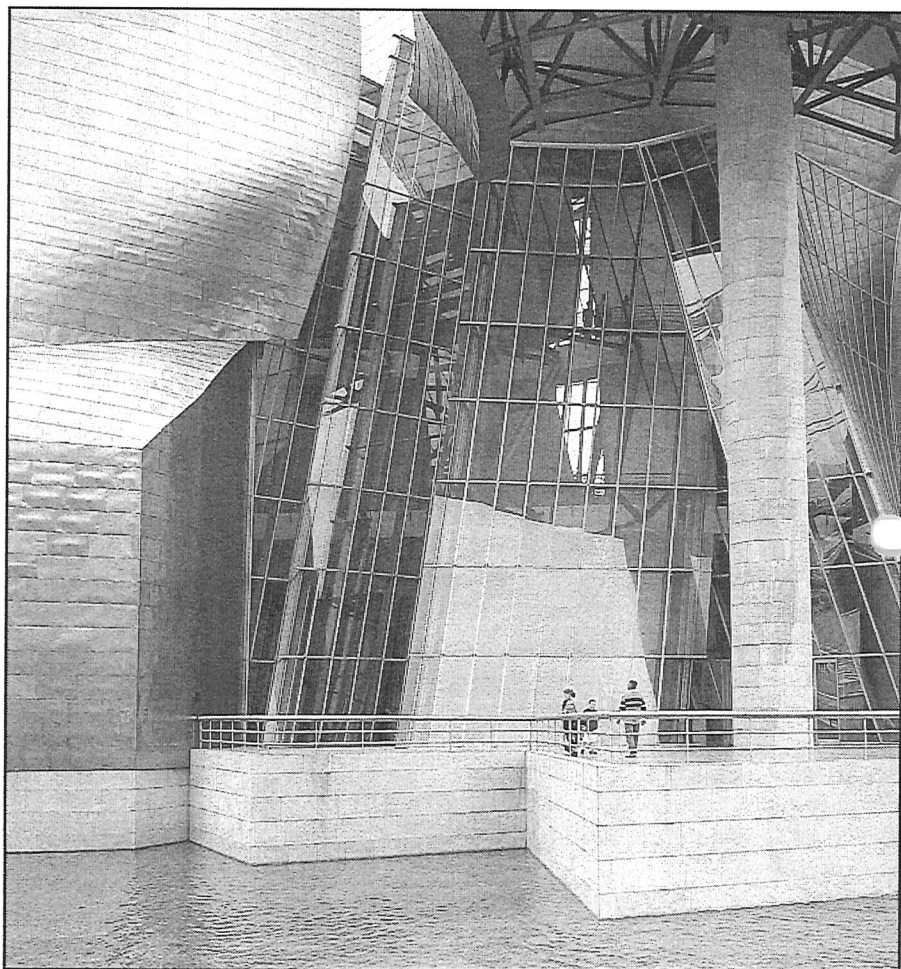
Samstag, 20.7.

Den ganzen Tag ist es bedeckt, aber sehr warm. Zeit aufzuräumen, zu zahlen und so weiter. Eben wieder mal sehr viel Stress. Am Abend treffen Ueli und Trene ein, mit glänzigen Äuglein. Sie haben zwei Superwochen vor sich und werden rund 60 Stunden fliegen (!)

Sonntag, 21.7.

Gemütliche Rückfahrt, mit einer Einlage im Guggenheim-Museum in Bilbao (Bild).

Am nächsten Tag problemlose Heimfahrt. Es ist weit, es ist warm, es gibt viele Maloney-Leichen, aber es hat sich wieder einmal gelohnt.



CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONDITIONEIREI



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*

Bild: neher



Abfangnetz.
Insektenschutzsysteme jetzt
in unserer Storotheek.

storen+service ag

Gewerbepark Felsenau, Bern

Telefon 031 300 31 31, www.repavit.ch

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

Schweizer **AERO-REVUE** *Suisse*

7
Bern, Juli 1955
30. Jahrgang



530 km im Segelflug

Mit einem Streckenflug von La Heutte (Jura) nach Bâle (Südfrankreich) erwarb sich Hans Nietlispach (Bern) als erster Schweizer den dritten Brillanten zum Gold-C.

530 km en planeur

Ayant fait un vol de distance de La Heutte, dans le Jura suisse, à Bâle (Midi de la France), Hans Nietlispach (Bern) est le premier Suisse qui ait ajouté le troisième brillant à son insigne d'or C.

530 km in aliante

Con un volo da La Heutte nel Giura a Bâle nel sud della Francia, Hans Nietlispach (Bern) ha conquistato, primo tra gli Svizzeri, il terzo brillante al suo «C» d'oro.

Photo Palmegg

Hansi Nietlispach anno 1955