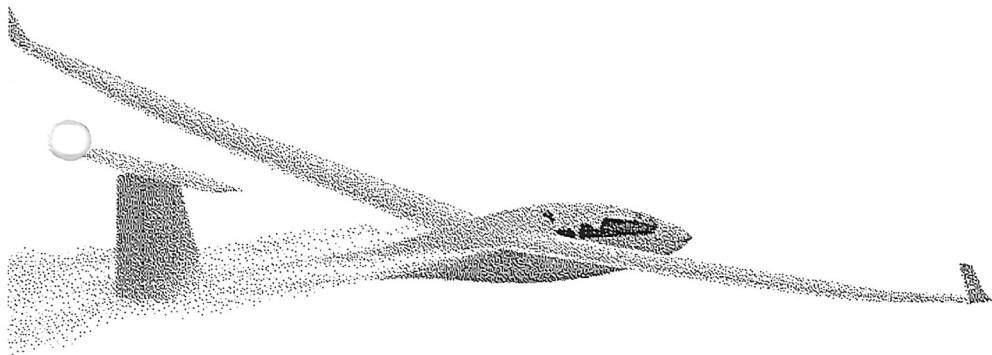


März 2003



Glider

NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

2

Tätigkeitsprogramm 2003

März

7.3.	19.30 Uhr	Hauptversammlung: Krone Rubigen
8.3.	09.00 Uhr	Refresher für Fluglehrer, Montage Doppelsitzer
15.3.	09.00 Uhr	Montage, Pilotenrapport
	11.00 Uhr	Schleppiloten Rapport
	19.00 Uhr	Saisonbeginn-Party (SBP)
18. und 25.3.	18.30 Uhr	Testkurs, Villa Thermik

April-Mai

7.4. - 11.4.		1. Intensivwoche Schulung
24.5.		Tag der Jugendaviatik: Windenflüge IKARUS

Juni – Juli

16.6. - 20.6.		2. Intensivwoche Schulung, Fluglehrer- Streckenflugkurs
21.6. - 19.7.		Saalenlager
12.7.		Saalenlagerfest
19.7.	ab 18 Uhr	Schlussbräteln im Mösli

August

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

September

19./20.9	ab 09.00Uhr	Windentage
21.9	ab 09.00Uhr	Windenstarts für das Publikum
22.-26.9.		3. Intensivwoche Schulung

Oktober

11.10		F. Bhend, Exkursion Bautag
-------	--	-------------------------------

November

ab 1.11.		Beginn Baubetrieb
15.11.	09.00 Uhr	Demontage
	19.00 Uhr	Saisonend-Party (SEP)

Dezember

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

Dezember 2003 bis Februar 2004

Weiterbildungsthemen nach spez. Ankündigung

März 2004

05.03.04	19.30 Uhr	Hauptversammlung
13.03.04		Montage, Pilotenrapport, Schleppiloten- rapport, Saisonbeginn-Party (SBP)

Genehmigt vom Vorstand am 13.02., zu genehmigen durch die HV am 7.3.03

*Liebe Mitglieder,
liebe Freunde der Segelflugguppe Bern*

Längst vorbei sind die Tage der fliegerischen Betriebsamkeit der Saison 2002. Die Bilanz ist gezogen und bereits werden die überholten Flugzeuge startbereit wieder in die Anhänger verpackt. An der fliegerischen Fitness für die kommende Saison wurde intensiv gearbeitet. Allen fleissigen Tätern, welche sich für das Winterprogramm engagiert haben, gebührt herzlicher Dank!

Nun stellen sich bereits wieder die Fragen: wie geht's weiter, was wird uns das nächste Flugjahr an Aktivitäten und Erlebnissen bieten, im Verein, beim Fliegen oder privat? Fragen welche nicht abschliessend beantwortet werden können. Auch der Vorstand hat sich dazu bereits Gedanken gemacht und das Tätigkeitsprogramm den Möglichkeiten unseres Vereins angepasst. Ebenso wurden einige Ziele formuliert, Korrekturen vorgenommen und natürlich auch die Vereinsbilanz gezogen.

Dem geneigten Leser empfehle ich das Studium der Rechenschaftsberichte der Ressortleiter. Daraus ergibt sich ein annäherndes Bild davon, welche und wieviel Arbeit Tag für Tag hinter den Kulissen geleistet wird.



Es liegt nun an der HV, die vergangenen und die geplanten Tätigkeiten genehmigen. Andererseits ist jedes einzelne Mitglied aufgerufen, Verantwortung für unseren Verein durch Mitgestaltung und Mitleben zu übernehmen.

Ich wünsche euch jedenfalls viel Spass bei der Lektüre und freue mich auf das Wiedersehen an der HV am 7.3.03!

Euer Captn

Peter Dürig

Jahresbericht des Vorstands für das Vereinsjahr 2002

Präsident

Leider wurde das vergangene Vereinsjahr durch einen tragischen Unfall überschattet. Der Unfall von Roger Stettler mit unserer Schleppmaschine Robin EUW ist laut den Unfallakten auf ein gesundheitliches Problem zurückzuführen. Wir werden Roger Stettler jederzeit ein ehrendes Andenken bewahren.



Peter Dürig

Im übrigen blicken wir auf ein turbulentes Vereinsjahr zurück. Damit meine ich nicht thermikmässig sondern in der Vorstandsarbeit. Noch nie in der Geschichte der SG standen neben den normalen Vereinsgeschäften zusätzlich diverse

Beschaffungsprojekte an, welche einen enormen Arbeitsaufwand brachten (Ersatz Anhänger DG800, Reparatur alter Anhänger DG800, Ersatz Robin, Umbau Rotax Falke auf 100PS, Verkauf Orion, Beschaffung DG1000 resp. Duo Discus, und viele kleinere Beschaffungsgeschäfte). Die dabei aufgetauchten Nebengeräusche erzeugten entsprechenden Zusatzaufwand.

Die hohen Investitionen konnten, dank der soliden Reserven und dank der umsichtigen Rechnungsführung und Finanzplanung ohne Engpässe getätigt werden. Ich verweise an dieser Stelle auf die vorliegende Bilanz und Erfolgsrechnung.

Auf die bei diesen Beschaffungen vorgekommenen Informationspannen und Fehler wurde wie folgt reagiert: In Zukunft ist es z.B. Sache der HV, Beschaffungsgeschäfte definitiv zu tätigen. Ebenso haben wir das Kommunikationskonzept innerhalb des VS neu definiert und die Kompetenzen neu festgelegt.

Ich bitte die Mitglieder an dieser Stelle um Nachsicht für die Unzulänglichkeiten.

Weitere Details zur Vereinsführung stehen an der HV am 7.März 2003 zur Verfügung. Im weiteren empfehle ich die Durchsicht der untenstehenden Ressort –Berichte, welche umfassende Auskunft über die Vereinsführung vermitteln.

Material

P.A. Walther hat für den Arbeitseinsatz im Winter 2002/03 die Arbeitsteams organisiert. Die kleinen Teams mit jeweils einem Gruppenchef arbeiteten laut einem für alle Belange abgegrenzten Pflichtenheft am Flugzeug.

Auf diese Weise ist garantiert, dass die Wartung laut Wartungshandbuch durchgeführt ist. Eine riesengrosse Vorarbeit von P.A Walther, vielen Dank! Nur so funktioniert die ganze Sache.

○ n so wichtiger werden dabei die Schadenmeldungen, auch wenn nur Kratzer oder Dellen festgestellt werden. Nur wenn die Schäden bekannt sind können sie auch fachmännisch behoben werden. In Zukunft bitte keine „Feldreparaturen“ mit 5-Minuten Harz, solche Harze haben an unseren Flugzeugen gar nichts zu suchen. Sonst riskieren wir an unseren Flugzeugen versteckte Mängel.

Also helft mit und tragt Sorge zu unserem super Flugmaterial.



Willy Wittwer

Unser Team:

Leitung Motorflug/MS
Chrapfner Motorflug

A. Husy, / H.P. Köller
E. Fahrni, W. Hofer, K. Messerli, H. Fankhauser

Leitung Segelflug
Wartung Segelflug

W. Wittwer
P.A. Walther
L.A. Grundbacher, E. Denzler

○ Chrapfner Segelflug

S. Bruderer, F. Robbiani, W. Böhlen, M. Ducret, M. Jäggi, Sarah Marschall, P. Ryser, R. König, M. Robbiani, H. Schaller, C. Picozzi,

Instrumente / Akkus

Chr. Walther, J. Beutler, K. Wenger, R. Thomann, A. Rieder

Capots

Fr. Soltermann, A. Leutenegger

Anhänger

R. Käser, Rita Holdener, P. Michel, A. Trüssel

Fallschirme

M. Berthoud, K. Kopp, T. Fuchs

Flügeltücher

Vreni Kiener, Fa. Honegger (waschen)

Sauerstoff

U. Wehrli

UHU

E. Nyffenegger

Schreinerarbeiten

H. Ebner

Stand der Arbeiten Ende Januar 2003:

Die gesamte Wartung ist so organisiert, dass am 8. März 2003 mit dem Einfliegen der Doppelsitzer begonnen werden kann.

An allen drei DG 300 müssen die Querruderanlenkungen erneuert werden, P. Böhlen hilft uns dabei mit Präzisionsfeilarbeiten!

Der Husky wird auch ab 8. März 2003 in Betrieb genommen.

Beide MS sind durchgehend in Betrieb.

Auch der neue DUODISCUS HB-3362 wird ab 8. März 2003 flugbereit sein.

Allen Chrapffern herzlichen Dank, und allen die von uns Chrapffern profitieren, unfallfreie und erfolgreiche Flüge im 2003.

Cheffluglehrer

Flugbetrieb

Meteorologisch gesehen verlief die Saison ähnlich durchzogen wie 2001. Das Wetter scheint sich so einzupendeln, dass es im Durchschnitt eher etwas schwächer wird als in früheren Jahren.



Roland Bieri

Ich habe den Eindruck, dass insgesamt mehr Feuchte in der Atmosphäre ist (der Treibhauseffekt?). Dadurch geht die Basis nach unten, Hammerwetter-Perioden werden kürzer und die Tendenz zum Überentwickeln ist grösser.

Einmal mehr wurden wir von Unfällen mit Segelflugzeugen verschont. Vor einem Jahr habe ich an dieser Stelle geschrieben:

„Mein Jahresziel ist es, dass alle motiviert werden, auf ihren obligatorischen Kontrollflügen Aussenlandeübungen zu machen. Wenn es noch freiwillige Aussenlande-Refresher gibt ist das umso erfreulicher.“

An der Fluglehrersitzung zeigte sich, dass kein einziges Aussenlandetraining am Doppelsteuer gemacht wurde. Scheinbar haben wir es nicht nötig...

Mein Jahresziel habe ich somit klar verfehlt! Ich versuche, für 2003 eine realistischere Zielsetzung zu finden. Es wird wieder etwas mit Flugsicherheit zu tun haben, auch wenn das offensichtlich kein beliebtes Thema ist:

Augen auf – look out!

mehr zu diesem Thema auf der nächsten Seite...

Schulung

Unser Schulbetrieb läuft immer noch sehr gut (das ist nicht überall so...), und letztes Jahr konnten folgende Schüler in den Kreis der brevetierten Piloten übertreten:

Peter Freiburghaus, Oliver Gerber und Rolf Rytz

Ganz herzliche Gratulation! Ich wünsche euch viele erlebnisreiche Flüge!

Der Fluglehrer-Refresher eine Woche vor dem offiziellen Saisonbeginn war diesmal auch wettermässig ein Erfolg und wird in dieser Form heibehalten. So waren praktisch alle Fluglehrer bei Saisonstart voll einsatzbereit. Auch letztes Jahr führten wir wieder drei Intensivwochen durch. Vor allem die Woche im April wurde vom Wetter begünstigt. Einige Fluglehrer konnten sich für einmal lange Flügel anschnallen und mit einer ASH-25 schöne Ausflüge machen.

Wie schon in den vorangehenden Jahren gab und gibt es Fluglehrer, die fast Tag und Nacht für die SG im Einsatz sind. Ich möchte hier einmal mehr allen Fluglehrern ganz herzlich danken. Wenn's klappt haben wir dieses Jahr die ASH-25 im Juni, wieder exklusiv für die Fluglehrer (falls sonst jemand gerne ASH fliegen würde: Fluglehrer werden!).

Der Betrieb geht munter weiter, wir haben immer noch viele Schüler, die giggerig auf Flugwetter sind.

Look out!

Die Luftraumüberwachung bleibt ein Dauerthema. Anlässlich der Kontrollflüge letztes Jahr wurde das Rausschauen von den Fluglehrern als Schwachpunkt kritisiert. Wir bewegen uns mit 25 bis 50 m/s durch den Raum. Diese Tatsache erlaubt uns nicht, dass der Blick länger als Sekundenbruchteile auf den Instrumenten bleibt. Wir alle müssen uns

immer wieder zwingen, unserem Blick die überlebensnotwendige Weite zu geben!

Jeder engagiert sich, damit wir eine unfallfreie Saison erleben dürfen!

Infrastruktur

Der Bautag brachte die üblichen Arbeiten wie Heckenschneiden, Büsche jäten, Anhänger abdampfen, Dächer und Abläufe entlauben, Scheiben putzen etc. Diesmal ging es glücklicherweise ohne Verletzte ab.

Mein Dank an alle Mitstreiterinnen, die sich wie gewohnt voll eingesetzt haben.



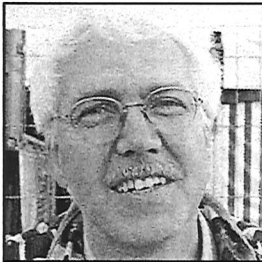
Marc Berthoud

Speziell wurde durch unser Schreinerteam ein angefaultes Stück Schwellenholz an der Rückseite der Villa Thermik ausgewechselt, um deren weitere Stabilität sicherzustellen. Hubert hat uns auch ein schönes Büchergestell eingebaut zur Präsentation unserer umfangreichen Aviatik-Literatur, enthaltend nun auch eine Sammlung Aero-Revuen ab den Zwanzigerjahren, sowie einen Computer-Arbeitsplatz eingerichtet.

Mehr auf theoretischer Ebene habe ich mich weiterhin den laufenden Geschäften gewidmet wie Bider –Hangar und geplante Flughafen-Umzäunung, was einiges an Sitzungen und Planungen verursachte. Zum Saisonbeginn mussten wie üblich alle unsere SG-Fallschirme gefaltet werden, wobei mich glücklicherweise Toni Fuchs sehr stark entlastet hat.

Back-Office

Wie der Name des Ressorts „Back-Office“, welches ich in der Segelfluggruppe Bern vertrete sagt, passiert vieles im Hintergrund. Für mich war das Jahr 2002 im Bereich der Segelfluggruppe eine Bereicherung und zugleich eine gute Erfahrung. Bei all den Geschäftsabwicklungen der SG Bern sind immer Personen des Ressorts Back-Office beteiligt, sei es für die Protokolle, beim Zahlungsverkehr, Briefe- oder Glider News Versand, bei den Flugbewegungsmeldungen oder der Rechnungserstellung und -Einforderung. Immer ist ein Helfer des Ressorts im Hintergrund beteiligt. Es ist mir heute bewusst, wie viel all die Freiwilligen und



Günter Stulz

treuen Weggefährten über all die Jahre geleistet haben. Heute haben wir mit Fritz Soltermann als Sekretär, Stefan Honegger für die Finanzen sowie Hansruedi Schmid als Kassier eine solide und professionelle Basis. Das Back-Office-Team, in Kooperation mit dem Vorstand, engagiert sich unermüdlich und vor allem erfolgreich um unsere Ideale zu verwirklichen.

Das Engagement von all den Personen im Hintergrund hat mir gezeigt wie und mit welchem Einsatz unser Verein arbeitet. Mit sehr viel Freude und Engagement habe ich die Interessen der Segelfluggruppe gemäss den mir anvertrauten Zielen vertreten. Meine Zeit im Vorstand und als Leiter des Back-Office ist eine Erfahrung, die ich nicht missen möchte. Das Jahr 2002 war für mich ein Jahr, welches mir auch Grenzen aufgezeigt hat. Ich bin an meine Grenzen gestossen: Beruf, Familie, Politik, Verein und dazu noch meine Hobbys. Längere Zeit habe ich

versucht alles unter einen Hut zu bringen und allen und jedem gerecht zu werden. Leider war das nicht jederzeit möglich. Aus diesem Grund werde ich meine Demission als Vizepräsident und als Vorstandsmitglied auf die nächste Hauptversammlung vollziehen.

Am Ende meiner Amtszeit danke ich den Verantwortlichen in der Segelfluggruppe für die wirksame Unterstützung des Vereins. Mein herzlicher Dank gilt auch meinen Kollegen im Vorstand, Stefan Honegger, Hansruedi Schmid und Fritz Soltermann, sowie den Mitgliedern der einzelnen Arbeitsgruppen für ihre engagierte und kompetente Mitarbeit. Zum Schluss danke ich allen Mitgliedern für ihr Interesse und ihre Unterstützung.

Information

Der geneigte Leser hat es bemerkt: Ressort Information. Die Public Relations nimmt ja unser Präsident mit seinen vielen Verbindungen bestens wahr.

Zu Jahresbeginn hatte ich mehrere Treffen mit Sandra Hoffmann, die fleissig an unserer neuen Homepage werkelt. Was sie schliesslich abgeliefert finde ich grossartig, besten Dank Sandra!

Im Laufe des Jahres erfuhr unser Internetauftritt rund 120 Updates wie neue Weisungen, Mitteilungen aus dem Vorstand usw. sowie 80 Berichte mit Fotos. Es ist erfreulich, dass fast die Hälfte davon von verschiedenen Mitgliedern stammen, die mei-

sten von Sandra. Anfänglich hatte ich etwas Mühe mit dem neuen Programm (GoLive) umzugehen, entsprechend gross war der Aufwand. Im Durchschnitt täglich etwa 100 Besuche zeigen, dass das Interesse an unserer Website vorhanden ist.

Die Glider News erschienen nur noch drei Mal. Der Trend, Informationen und Berichte via Internet zu vermitteln wird immer stärker, und es bleibt abzuwarten, ob genug Inhalte übrigbleiben für das Heft und überhaupt, ob noch ein Bedürfnis danach besteht, welches den doch sehr grossen Aufwand (Arbeit und Kosten) rechtfertigt.

Ich hoffe mit der laufenden Kampagne „Internet für alle“ den richtigen An Schub gegeben zu haben und danke allen „Cracks“, welche anderen Mitgliedern ihr Wissen zur Verfügung stellen. Nun gilt es, das Angebot auch zu nutzen!



Christoph
Hammerschlag

Mitteilungen des Cheffluglehrers

1. Flight safety

Im Januar fand in Bern ein Flight Safety Workshop statt, der vom Segelflugverband organisiert wurde. Die Unfallrate im Segelflug war in den letzten Jahren sehr hoch. Gemäss einer Statistik des OSTIV Flight Safety Panel haben die Schweizer Segelflieger das höchste Unfallrisiko im Vergleich zu anderen europäischen und amerikanischen Segelfliegern! Eine erste Auswertung der Unfallursachen zeigt keinen eindeutigen Trend; es gibt deshalb auch nicht die richtige Massnahme, um die Unfallrate zu verringern.

Hauptursache für die tödlichen Unfälle war Geschwindigkeitsverlust im Landeanflug, meist bei Aussenlandungen. An zweiter Stelle stehen die



Aussenlandung -
Ziellandung!

Zusammenstösse. Beide Ursachen gehören in den Bereich „menschliches Versagen“.

Warum der Mensch „versagt“ habe ich im letzten Winter anlässlich der Aussenlandetheorie zu erklären versucht. Dieses „Versagen“ ist eigentlich ein Verhalten, das wir aus der Neanderthalerzeit mitbekommen haben und vor allem in Situationen mit grossem Stress unser Handeln bestimmt. Um dies zu ändern, braucht es noch einige hunderttausend Jahre. Wir haben also zu wenig Zeit und müssen lernen, damit umzugehen.

Da der Mensch dazu neigt, Unangenehmes zu verdrängen (es wurde

im letzten Jahr keine einzige Aussenlandeübung mit dem Motorsegler gemacht), will ich versuchen, in dieser Saison einige Safety-Themen immer wieder ins Bewusstsein zu rufen und so etwas Nachhaltigkeit zu schaffen.

Wir werden das „Motto“ beim Briefing ersetzen durch ein kurzes Safety-Briefing, das alle Piloten zu einer kurzen mentalen Turnübung animieren soll.

Ich stelle mir vor, dass in wenigen Minuten ein Thema angesprochen wird, das alle, einige oder jemanden beschäftigt. Dieser Beitrag kann aus dem Kreis der Piloten kommen (Housi erzählt zum Beispiel, wie er erst vom einem „abgeschossen“ worden ist, den er nicht oder zu spät gesehen hat). Falls im Publikum niemand etwas loswerden möchte, dann hat der Flugdienstleiter ein Thema bereit. Die Palette umfasst das ganze Spektrum eines Segelfluges vom Startabbruch bis zur Aussenlandung. Diese Safety-Briefings sind für die Flugdienstleiter vorbereitet worden und sollen - wie gesagt - kurz sein und zum Denken anregen.

2. Saisonvorbereitung

An dieser Stelle folgt wieder die Checkliste als Hilfsmittel für den Saisonstart (die noch nach Bedarf mit persönlichen Punkten ergänzt werden kann).

Vor dem ersten Flug:

- Kontrolle des Ausweises (ist er noch gültig?)
- Trainingsstand: gesetzl. Minimum; Minimum für Passagierflüge und für Fluglehrer vor dem ersten Schulungs- oder Kontrollflug (3 Starts/Landungen in den letzten 3 bzw. 6 Starts/Landungen in den letzten 6 Monaten); gruppeninterne Vorschriften (Kontrollflug), Checkflug für Schlepppiloten und Motorseglerpiloten im Laufe des Jahres
- Flugverfahren und Notverfahren repetieren
- Flughandbücher studieren, Eigenheiten der verschiedenen Typen kennen

Für die ersten Flüge:

- vor dem Flug keinen Zeitdruck!
- Aussencheck sehr seriös machen. Alle Flugzeuge sind zerlegt und wieder montiert worden. Diesen Maschinen vertraut ihr euer Leben an!
- Auch ein Absaufer ist ein Trainingsflug mit einer Landung! Deshalb jede Gelegenheit zum Fliegen nutzen.
- speziell für Piloten, die Flugzeuge einfliegen: Das Wichtigste ist

hinausschauen!!! Das Zweitwichtigste sauber fliegen und dann kommt erst das Formular. Im Flug so wenig wie möglich schreiben.

3. Flugbetrieb

Als Schwachpunkt bei den Checkflügen in der letzten Saison wurde die mangelhafte Luftraumüberwachung von den Fluglehrern kritisiert. Unsere moderne Instrumentierung mit den immer anspruchsvolleren Rechnern ist sicher ein Grund mehr, unseren Blick ins Cockpit zu ziehen. Dies ist gefährlich, wir wissen es alle. Wir wissen auch, dass man bewusst dagegen ankämpfen und den Blick aktiv nach draussen zwingen muss.

Look Out!

ist deshalb das Jahresziel 2003, schliesslich fliegen wir ja wegen der schönen Aussicht...

Bei den Kontrollflügen gilt „Nulltoleranz“. Wenn der Fluglehrer die Luftraumüberwachung als ungenügend beurteilt, wird der Flug wiederholt. Vier Augen sehen mehr als zwei.

Kontrollflüge:

Ziel der Kontrollflüge:

- Luftraumüberwachung!*
- Erhalten eines minimalen Anforderungsprofils im Sinne der Flug sicherheit*
- Einhalten von operationellen Verfahren (v.a. Mose und Motorflug)*
- Vermittlung neuer oder geänderter Verfahren*
- Saubere Checklistenarbeit (alle Kategorien)*

Segelflug (Weisung 1, 3.1)

Kontrollflug vor dem erstem Flug für Piloten mit einer Gesamterfahrung von weniger als 350h und/oder weniger als 10h im Vorjahr.

Kontrollflüge mit Motorsegler oder Motorflugzeugen gem. Weisung 4 oder 5 können auch für den Segelflug angerechnet werden.

Motorsegler der SG (Rotax-Falke oder Super-Dimona) (Weisung 4)

Alle Piloten, die einen TMG fliegen, müssen einmal pro Kalenderjahr einen Kontrollflug absolvieren. Wer letztes Jahr keinen Kontrollflug gemacht hat, darf einen Motorsegler erst nach dem Kontrollflug fliegen! Ablauf: Das Programm des Checkfluges beinhaltet einen Flug, in dem die ganze Checkliste mit allen Manipulationen durchgespielt

wird, inklusive Bedienung der Instrumente (Funk, Transponder usw.). Schwerpunkte sind auch technische Besonderheiten (Prop.verstellung, Gewicht, Zuladung, Ölstandskontrolle, Notverfahren usw.). Dieses Minimalprogramm kann auf Wunsch erweitert werden (anfliegen eines anderen Platzes, Schleppverfahren usw.). Euer Fluglehrer wird euch ein ausführliches Briefing liefern.

Kontrollflüge mit Motorflugzeugen gem. Weisung 5 können auch für den Motorsegler angerechnet werden.

Motorflug (Weisung 5, 4.)

Kontrollflüge mit dem TMG gem. Weisung 4 können für den Motorflug angerechnet werden, wenn der TMG-Checkflug von einem Motorflug-Checkpiloten abgenommen wird.

Kontrolle

Als Fälligkeitsüberwachung für die Kontrollflüge wird eine Liste angeschlagen, auf der alle Piloten (Segelflieger bis Motorpiloten) aufgelistet sind mit den Kontrollflügen, die sie zu absolvieren haben. Auf der Liste sollen – wie jetzt schon für Motorpiloten – absolvierte Kontrollflüge vom Fluglehrer visiert werden. Wer auf der Liste eingetragen ist und keinen Kontrollflug machen muss, zeigt sein Flugbuch einem Fluglehrer und lässt sich dies auf der Liste bestätigen.

Ich wünsche allen eine sonnige Saison mit schönen und sicheren Flügen!

Roland Bieri

Foto:
Hans Märki



Safety Corner

Segelfliegen ist gefährlich. Wenn wir Piloten dies wissen, dann können wir uns besser auf die Gefahren vorbereiten und das Fliegen sicherer machen. Der Mensch tendiert dazu, Unangenehmes zu verdrängen. Deshalb müssen wir uns bewusst immer wieder mögliche kritische Situationen in Erinnerung rufen.

Dies geschieht mit dem neuen Safety-Briefing, dass ab dieser Saison zu jedem Briefing gehört. Die dort andiskutierten Themen sollen wiederholt werden. In jedem Glider News kommt deshalb ein Thema zur Sprache. Jedermann ist hier willkommen, einen Beitrag zu publizieren, der ihm safety-relevant erscheint! Ich fange die Serie an mit der

Pilotencheckliste: am I safe, fit to fly?

Problematik beim Segelfliegen: das Wetter ist nicht immer dann optimal, wenn wir selber in optimaler Verfassung sind. Wir haben das Gefühl, wir „müssen“ Fliegen gehen, weil wir sonst etwas verpassen.

Vor dem Flug:

Wenn eine der folgenden Fragen mit „Ja“ beantwortet werden muss, dann ist die Flugtauglichkeit unter Umständen in Frage gestellt!

- habe ich nach einer Erkrankung noch Beschwerden?
- habe ich Medikamente eingenommen?
- stehe ich unter seelischem Stress?
- Alkoholkonsum in den letzten 12 bis 24 Stunden?
- bin ich unausgeschlafen, erschöpft?

Segelfliegen: eine ernsthafte Sache!



Während dem Flug:

Mit folgenden Massnahmen bleibe wir während dem Flug fit (je länger der Flug wird, umso wichtiger!):

- Sonnenschutz!
- Nicht mit leeren Magen fliegen gehen. Während langen Flügen regelmässig essen. Dabei extreme Zuckierzufuhr vermeiden.
- Während langen Flügen genug Trinken!
- Wenn möglich über 3000m Sauerstoff benutzen.

Roland Bieri

Fliegen mit Wasserballast

Da einige Piloten offenbar selber zuwenig Gewicht in die Waagschale werfen können, ist das Fliegen mit Wasserballast wieder interessant geworden. Ich möchte darauf hinweisen, dass im jedem Flughandbuch zu diesem Thema ein Kapitel publiziert ist, dass vorher eingehend studiert werden muss. Der Ballast verändert die Flugeigenschaften. Wenn z.B. das Wasser nur auf einer Seite abgelassen werden kann (meist weil ein Ablassventil zufriert), dann wird der Anflug und die Landung delikat. Zu diesem und anderen Themen stehen wertvolle Hinweise im Handbuch.

Landen mit Wasserballast mit Flugzeugen der SG Bern ist verboten (siehe Weisung 8 , Abschnitt 2.6), auch wenn dies nach Flughandbuch erlaubt wäre!

Roland Bieri



Segelflug-online-contest

(<http://www.segelflugszene.de>)

Im Jahr 1998 wurde diese Wettbewerbsform lanciert mit der Idee, einen möglichst einfachen Wettbewerb für möglichst viele Piloten zu machen. Die Flüge können (nur) online über das Internet angemeldet werden, werden in einer nationalen und einer internationalen Rangliste aufgeführt und sind „selbstkontrolliert“.

Jeder Pilot, der beim olc (so die Kurzform für „online contest“) mitmacht, muss sich anmelden. Alle nötigen Infos und das Reglement sind auf dem Internet, auch die Anmeldung erfolgt online. Nach einem Flug muss die igc-Datei vom Logger mit einem Programm wie dem Strepla oder dem see-you ausgewertet und danach via Internet angemeldet werden. Das Auswerteprogramm optimiert die geflogene Strecke nach olc-Regeln. Dabei muss vor dem Flug keine Anmeldung gemacht werden, es gilt der Grundsatz „Fliegen, was das Wetter hergibt“. In der Saison 2003 sind max. 6 Wendepunkte möglich. Nach der Optimierung ermöglicht das Programm eine direkte Anmeldung des Fluges.

Das Faszinierende daran ist, dass täglich aktuell geschaut werden kann, wo welche Strecken geflogen werden konnten. Von interessanten Flügen können die igc-Dateien heruntergeladen werden und mit einem Auswerteprogramm wie see-you oder Strepla angeschaut werden. Da der olc weltweit läuft, gibt es auch Flüge aus allen möglichen Fluggebieten. Dies ermöglicht zum Beispiel eine sehr gute Vorbereitung auf Fliegerferien in einer noch unbekanntenen Region. Im letzten Jahr hat sich der olc erstmals richtig durchgesetzt. Die Anzahl der gemeldeten Flüge ist gigantisch, wie folgender Auszug zeigt:

Schlussrangliste olc international 2002

Es können beliebig viele Flüge pro Pilot gemeldet werden. In der Schlussrangliste werden die 6 besten Flüge jedes Piloten gewertet. Letztes Jahr haben weltweit 3557 Piloten mitgemacht! Sieger wurde Klaus Ohlmann mit 6 Flügen von 2032, 1922, 1521, 1567, 1504 und 1320 km! Bester Schweizer ist Wisi Bissig im 87. Rang mit 6 Flügen von 802, 892, 658, 655, 691 und 598 km.

Die Ränge der Berner Piloten: 452, 474, 514, 642, 1901, 2217, 2256, 3328

olc Schweiz

2002 war quasi das „Anlaufjahr“, deshalb haben sich nur 116 Piloten aus 37 Vereinen gemeldet. Wenn dieses Jahr alle Berner Pilotinnen und Piloten mitmachen, dann sind es schon 100% mehr!

Beste Gruppe 2002: SG Oberaargau mit 30809 km / 12 Piloten.

Die SG Bern ist im 7. Rang mit 14120 km / 8 Piloten.

Die einzelnen Ränge der Berner Piloten: 23, 25, 27, 31, 84, 94, 96, 115.

Dieser Wettbewerb wird vor allem wertvoll, wenn möglichst viele

mitmachen. Darum rufe ich alle auf, die einen Logger auf einen Flug mitnehmen: meldet den Flug im olc! Wenn man die Startschwierigkeiten überwunden hat, dann geht's ganz schnell. Die Piloten, die schon mitmachen, geben gerne Auskunft, wie man dazu kommt!

Zu diesem Thema wird es auch einen Instruktionsanlass geben.

Roland Bieri



Tipps für die schonende Behandlung von Capots

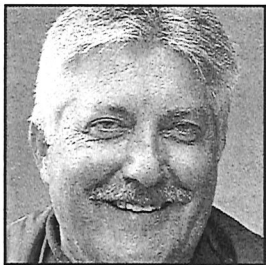
Szenario 1

Glühende Hitze an einem heissen Sommertag; das Segelflugzeug aufliert, der Pilot noch weit und breit nicht in Sicht, Capot und Cockpit den sengenden Sonnenstrahlen erbarmungslos ausgesetzt. Das mögen Capots gar nicht!

Capot unbedingt mit dem Capot-Tuch zudecken, sofern der Start nicht unmittelbar bevorsteht!

Szenario 2

Der Pilot versucht, ohne zuvor das Capot zu entriegeln, dieses an der Fensteröffnung anzuheben. Das mögen Capots gar nicht! Spannungsrisse mit aufwändigen Reparaturen können die Folge davon sein.



Fritz
Soltermann

Vor Anheben/Öffnen des Capots unbedingt entriegeln und dann nur mit dem Entriegelungshebel anheben/öffnen. Niemals an der Fensteröffnung anheben!

Szenario 3

Nach dem Flug wird das Flugzeug mit einem Schwamm gereinigt und mit einem Hirschleder abgetrocknet. Der Bequemlichkeit halber braucht

der Pilot diese Utensilien auch für die Capot-Reinigung. Das mögen Capots gar nicht! Kratzer und damit z.T. aufwändige Reparaturen sind die Folge.

Für die Capot-Reinigung sind unbedingt die von der SG zur Verfügung gestellten Hilfsmittel zu brauchen ® Reinigungspapier auf Rolle und Reinigungsmittel in Sprühflasche (beides in der Werkstatt).

Szenario 4

Nach dem Reinigungsvorgang wird das Flugzeug im Hangar oder im Anhänger versorgt, ohne dass es mit dem Capot-Tuch geschützt wird. Das mögen Capots gar nicht! Sie sind staubempfindlich.

Nach erfolgter Reinigung ist das Capot unbedingt mit dem Capot-Tuch zu versehen!

Es gäbe sicher noch mehr Szenarien. Generell ein paar Worte zum Reinigen:

Bei den Capots gilt ganz besonders die alte Weisheit: weniger ist mehr! Das heisst im Klartext: bei unbedeutenden Verschmutzungen – zwei drei Mücken – ist es nicht nötig, das ganze Capot einem Reinigungsprozess zu unterziehen. Es reicht, diese Mücken mit einem sauberen Papiertaschentuch, das vorher in sauberem Wasser eingeweicht wurde, vorsichtig zu entfernen. Ist die Verschmutzung gross (Staub, Sand, Blütenstaub), empfiehlt es sich, vor dem in Szenario 3 beschriebenen Reinigungsvorgang das Capot zu entfernen und mit fliessendem Wasser innen und aussen zu spülen.

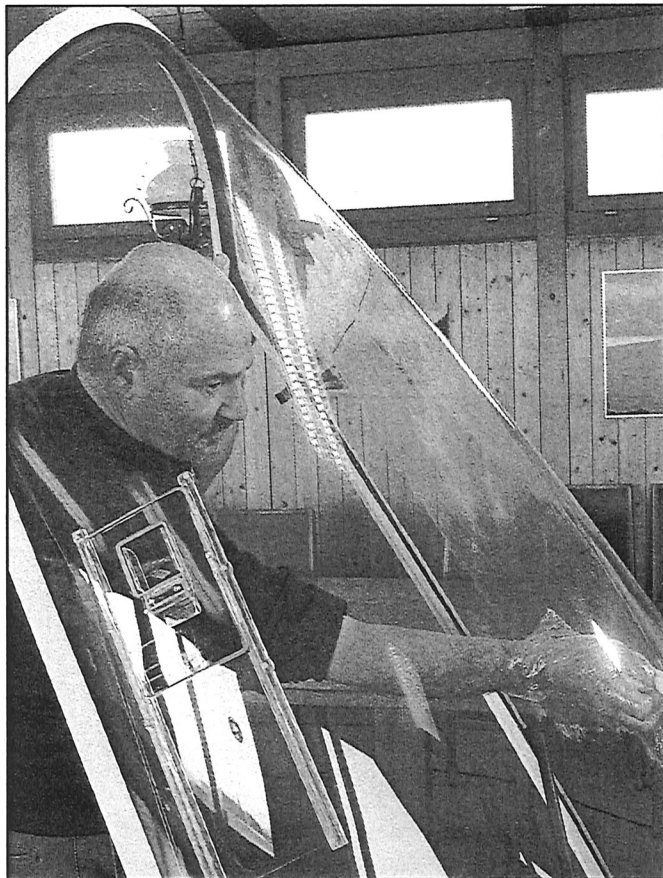
Weitergehende Reinigungen/Reparaturen sind hier nicht beschrieben und werden jeweils während des Baubetriebes im Winter durch die

Capot-Crew
durchgeführt.

Und zum Schluss
eine grosse Bitte:
Ihr wisst ja
bestimmt alle,
was ein rohes Ei
ist.... Behandelt
also bitte die
Capots ganz
einfach wie rohe
Eier: nicht fallen
lassen (sonst
kaputt), nicht
drücken (sonst
kaputt), richtig
öffnen und nicht
„murksen“ (sonst
kaputt), vorsich-
tig reinigen
(sonst kaputt),
nicht unnötig der
gleissenden
Sonne aussetzen
(sonst kaputt);
usw. etc.

Fritz Soltermann,
Albi Leutenegger

Capot-Crew), der Materialwart und nicht zuletzt die SG-Kasse danken
Euch herzlich für die Beachtung der vorstehenden Empfehlungen!



Albi
Leutenegger

As Time goes by ...

Erinnert Ihr Euch noch an diesen Song aus dem Film „Casablanca“ (play it again Sam ..) ? Aber nicht nur im Film, auch in unserem persönlichen Leben geht die Zeit vorbei. So kommt für jeden von uns die Zeit, sich zu fragen: „Quo Vadis“ ?

Ich habe mir diese Fragen gestellt und habe mich entschlossen, zum Teil auch aus familiären Gründen - vom aktiven Piloten ins zweite Glied zu den „Passiven“ zurückzutreten. Nicht aus medizinischen Gründen – ich fühle mich durchaus noch fit – mein Brevet ist immer noch gültig, aber ich werde im kommenden September 75 Jahre alt. Ich möchte meine Segelflug-Epoche - sagen wir mal: noch in „geistischer Frische“ beenden und nicht erst, wenn mir der Kalk aus der Hose rieselt !

Vor 30 Jahren habe ich im Mösli mein „Billet“ gemacht. In Gedanken sehe ich die Schulung auf der Rhönlerche, die Umschulung auf die



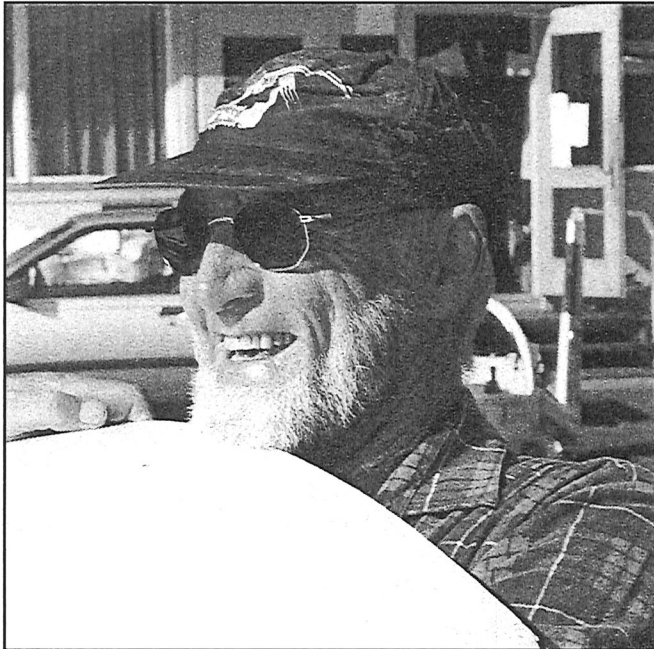
KA8 (welch' ein Hochgefühl) – dann auf den B4, die KA6, KA7, Skylark, Blanik, Twin Astir, DG100, Elfe, DG202 bis auf die heutigen Duo Discus, Discus und DG300. (Für die Meisten von uns war es Ehrensache, alle Flugzeuge der SG fliegen zu können). Dann die Erweiterungen: Voice, Blindflug, Pax, Motorsegler, Windenschlepp. In meinem Flugbuch sind 1387 Flugstunden vermerkt. Unvergessen die diversen Lager: 30 Jahre nonstop Saanen,

Niederöblarn, Zell am See, Montargis, Courtelary, Samaden... Auch die zahlreichen Feste, noch in der alten Baracke, Geburtstage, FAI Leistungen, Segelflug-Taufen etc. galt es ausgiebig zu feiern... So bleiben weiterhin die Freunde und Kollegen, die ich bestimmt hie und da auf dem Möslü antreffen werde. Sollte der Drang zu einem Flug doch mal überhand nehmen, dann gibt es ja noch immer die Doppelsitzer also: so ganz weg vom Fenster werde ich sicherlich nicht sein. Ausserdem werde ich Eure Stimmen (als ehemaliger „Funkpapst“ wie mich Vögeli Ruedi nannte) gelegentlich am Funk mithören ! Ich wünsche Euch viele schöne und vor allem
 O allfreie Flüge und verbleibe, zugegeben, mit einer gewissen Nostalgie -
 Euer Bob Thomann

Mutation zu Passivmitglied

Ich danke dem Vorstand für die guten Wünsche zu meinem 68. Geburtstag. Aus diesem Anlass habe ich entschieden, mich vom aktiven Segelflug zurückzuziehen - bevor man mir das nahe legt. Ich hoffe, dass ich diese Umstellung ohne allzu grosse Entzugserscheinungen überstehen werde. Nach wie vor bleibe ich aber der Segelfluggruppe Bern und ihren
 O Mitgliedern sehr verbunden, Immerhin habe ich seit 1965 viele wunderschöne und eindruckliche Flüge machen können. Bei manchen anderen stand eher "Picklerei" und Tiefflug im Vordergrund.

Klaus Gasser



Mein Flugbuch verzeichnet 930 Flüge mit über 1100 Flugstunden. Während 32 Jahren habe ich der Gruppe als Kassier und Vorstandsmitglied gedient. In dieser Zeit habe ich das Finanzwesen auf eine gesunde Grundlage stellen und die Flottenpolitik massgeblich mitprägen können. Ich darf feststellen, dass die Segelfluggruppe Bern jetzt einen idealen Flugzeugpark und eine gute Infrastruktur besitzt. Noch eine Bemerkung zu den Infos Nov./Dez. 2002: Der Vorstand geniesst nach wie vor mein volles Vertrauen. Er hat absolut richtig entschieden. Während der langen Jahre als ich ihm angehören durfte, haben wir immer sehr vernünftige Leute im Vorstand gehabt und immer ausgezeichnet zusammengearbeitet. Das ist nicht in allen Vereinen so - wie man lesen kann.

Sicher werde ich mich ab und zu auf dem Flugplatz sehen lassen - und hoffe, dass mich von Zeit zu Zeit ein guter Pilot zu einem Passagierflug mitnehmen werde. Ich wünsche der Segelfluggruppe Bern alles Gute und weiterhin schöne, lange und unfallfreie Flüge.

Mit freundlichen Grüssen
Klaus Gasser

Kündigung meiner Mitgliedschaft bei der SG Bern

Seitdem ich in Zürich lebe, ist es für mich immer schwieriger geworden, die Lust und die Zeit aufzubringen, fürs Segelfliegen nach Bern zu fahren. Ich bin im Jahr 2002 fast nie dazu gekommen und habe mich nun entschieden, mir einen Club in meiner Nähe zu suchen, um meine Segelflug-Lizenz nicht verfallen zu lassen. Mein Austritt aus der SG Bern tut mir leid, denn ich war gerne bei Euch Mitglied, da ich mich immer akzeptiert und respektiert gefühlt habe. Die Bedenken, wegen der Distanz Zürich-Bern immer weniger zu fliegen, überwiegen jedoch und zwingen mich Massnahmen zu ergreifen. Ich hoffe sehr, dass Ihr meinen Entscheid versteht.

Ich werde mich sicher von Zeit zu Zeit über Funk bei Euch melden, wenn ich über Bern fliege. (Hoffentlich geht die Swiss nicht so bald den gleichen Weg wie die Swissair.)

Ich wünsche Euch allen ein erfolgreiches und sicheres Jahr 2003.

Mit lieben Grüssen
Alain Escher

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

**Diebstahl-
sicherung.**

Sicherheitslösungen jetzt
in unserer Storotheek.

storen+service ag

Gewerbepark Felsenau, Bern

Telefon 031 300 31 31, www.repavit.ch

HOFMANN

GmbH

Getränke Hauslieferdienst

3126 Gelterfingen



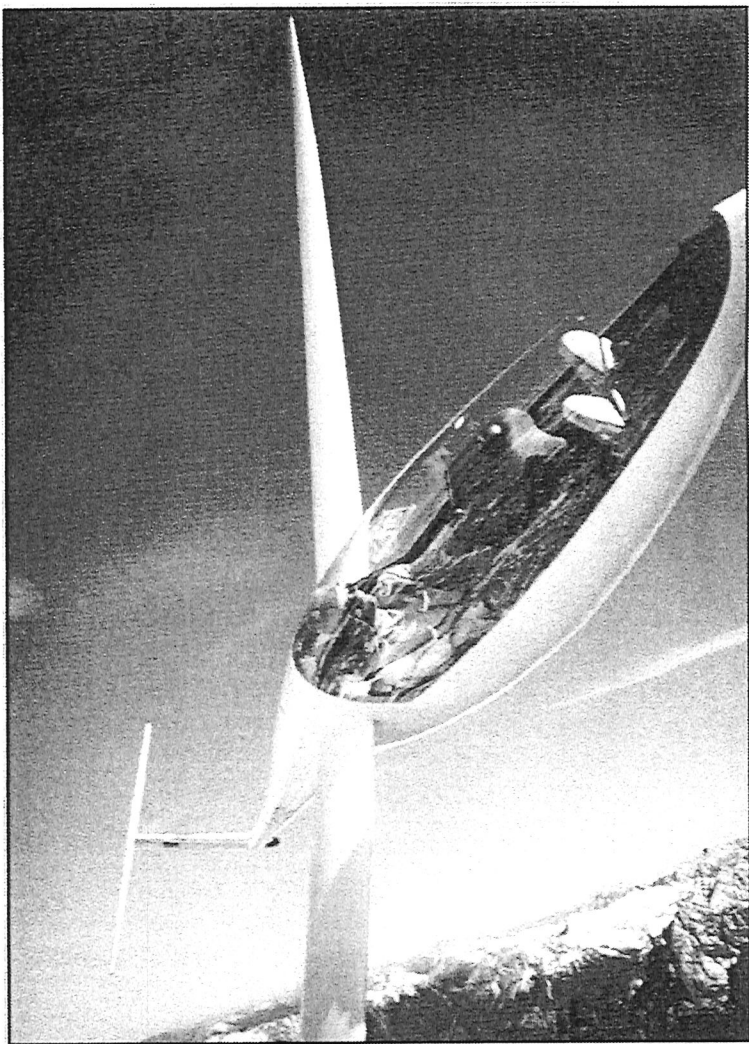
Schluss mit Flaschen schleppen!

**Mineral
Wein
Bier**

Telefonieren
genügt, wir
liefern ins
Haus oder zu
Ihrem Festplatz

Zum Discountpreis

Tel. 031 819 27 37



Wo immer Sie sind. Was immer Sie tun. Wann immer das ist. Wie sie es auch sind.

Leben Sie ihr Leben. Und lassen Sie uns an ihre Sicherheit denken. An ihre Zukunft.
Dafür sind wir da. Vierundzwanzig Stunden am Tag. Telefon 0800 809 809. Heute. Morgen. Übermorgen.

Hauptagentur Belp, Christian Mäder, Dorfstrasse 9, 3123 Belp
Telefon 031 819 52 81, Fax 031 819 17 37, E-Mail christian.maeder@winterthur.ch

winterthur