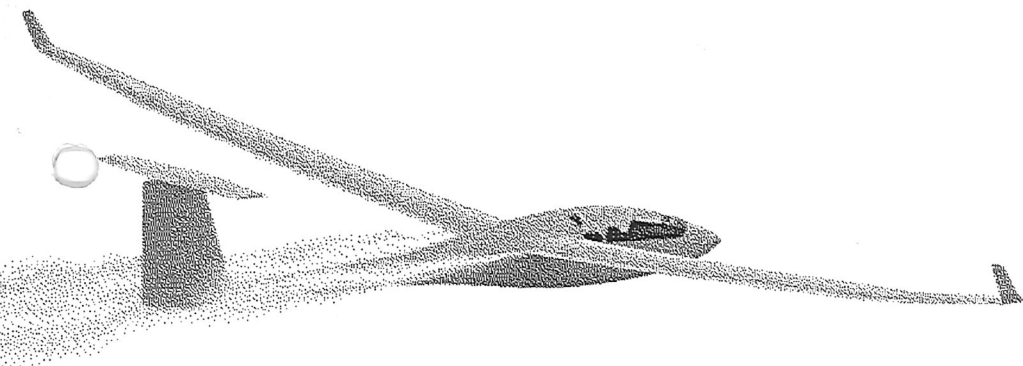


März 2004



Glider

NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 2004

| Datum | Zeit | Was |
|----------------------------------|------------------------|--|
| Februar | | |
| 28.2. | 09.00 Uhr | Montage und Pilotenbriefing (für alle obl.) |
| März | | |
| 5.3. | 19.30 Uhr | Schlepppilotenrapport |
| 6.3. | 19.00 Uhr | Hauptversammlung |
| 7.3.-4.4. | 09.00 Uhr 19.00 Uhr | Refresher für Fluglehrer (ganzer Tag) |
| April | | |
| 13. - 16.4. | | 1. Intensivwoche Schulung |
| Juni | | |
| 12./13.+19./20. (17./18.7. Res.) | | Regionale Meisterschaften Bern |
| 14.6.-18.6. | | 2. Intensivwoche Schulung |
| 26. / 27.6. | | Fluglehrer-Streckenflugkurs |
| 19.6. - 17.7. | | IBT: 75 J BeAeC u. Flugplatz Bern Saanenlager |
| Juli | | |
| 10.7. | | Saanenlagerfest |
| 17.7. | ab 19 Uhr | Schlussbräteln im Mösl |
| August | | |
| 20.8. | ab 19.00 Uhr | Grillparty Berner Aero Club |
| September | | |
| 17./18./19.9 | ab 09.00Uhr | Windentage |
| 20.9.-24.9. | | 3. Intensivwoche Schulung |
| Oktober | | |
| 9.10. | 09.00 Uhr | Bautag |
| 30.10. | 09.00 Uhr 19.00 Uhr | Demontage Absaufen |
| November | | |
| ab 1.11. | | Beginn Baubetrieb |
| Dezember | | |
| 27.12. | 19.00 Uhr | Altjahresapéro und Essen mit Gästen |
| 2005 | | |
| Dez. 2004 bis: Februar 2005 | | Weiterbildung nach spez. Ankündigung |
| Februar | | |
| 26.02. | 09.00 Uhr | Montage, Piloten- und Schlepppilotenrapport |
| März | | |
| 04.03. | 19.30 Uhr | Hauptversammlung |

Genehmigt vom Vorstand am 10.02.04 / zu genehmigen durch die HV

**Liebe Mitglieder,
liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern**

Das Vereinsjahr 2003 ist vorbei und wir haben kaum Zeit, uns Rechenschaft über alle diversen Geschäftigkeiten innerhalb der SG Bern zu geben.

Immerhin, die Ressortleiter haben es für uns alle getan und es lohnt sich, die Berichte im Innern dieses Hefts durchzulesen.

Es gab diverse Höhepunkte im vergangenen Jahr: Für einige von uns war es das hervorragende Wetter, für andere wieder extrem schöne Flüge in den Alpen oder auch die Erlebnisse rund um den Flugplatz.

Wie man den Ressortberichten entnehmen kann, hatte die Gesamtcrew einige sehr intensive Geschäfte zu bewältigen. Abgesehen davon wurde im Hintergrund zusätzliche zeitaufwändige Arbeit geleistet. Diese Arbeiten erscheinen in der Regel in keiner Statistik. Dabei denke ich z.B. an die unzähligen Stunden für das Eintippen der Startliste, um unsere EDV gängig zu machen oder auch an die wertvolle Arbeit, welche so „rund ums Haus“ und „im Haus“ geleistet wurde. Ohne diese wertvollen „Heinzelmännchen“ könnte der Betrieb der SG Bern nie in diesem Masse stattfinden. Und keine dieser fleissigen Bienen habe ich je klagen gehört!

Diese Tatsache ist für mich ebenfalls ein Höhepunkt der vergangenen Saison und ich hoffe, dass wir diesen guten Geist auch in den nächsten Jahren erleben können!

Zum Saisonbeginn wünsche ich uns allen viele erlebnisreiche, unfallfreie Flüge und Freude an der Arbeit für unseren Sport und unseren Verein.



Peter Dürig

Euer Präsi
Peter Dürig

Jahresbericht 2003 SG Bern

Zu Handen der HV vom 5.3.04

Präsident

Bereits jährt sich wieder die Berichterstattung und damit auch der Rückblick über die sehr intensiven Aktivitäten der SG Bern im Vereinsjahr 2003.



Peter Dürig

Dabei fällt mir auf, dass wir schon in den vergangenen Jahresberichten über turbulente Geschäfte berichtet haben, und eine weitere Aktivitätssteigerung schien uns nicht mehr möglich. Es war in der Tat wieder ein sehr aktives Vereinsjahr. Noch nie haben wir neben der HV weitere 2 Vereinsversammlung durchgeführt. Dies ganz im Sinne von offener Informationspolitik und Respektierung unserer Vereinsstruktur.

Als herausragende Ereignisse zu erwähnen sind die Inbetriebnahme unseres neuen Duo Discus, sowie die Integration von Super Dimona und Falke in den Schleppbetrieb. Hier wurden die Grenzen der beiden leisen Schlepper sichtbar.

Nach dem Unfall des Husky musste eine neue Schleppstrategie und deren Umsetzung dringendst an die Hand genommen werden. Das Resultat ist bekannt: Die SG erhält im Frühling 2 neue Schleppflugzeuge vom Typ Robin. Dass wir mit dem Kauf an die Grenzen unserer Möglichkeiten gelangen, haben wir bereits kommuniziert, und es ist logisch, dass wir nach Jahren der Stabilität bei den Tarifen nun der HV eine moderate Tariferhöhung vorschlagen müssen.

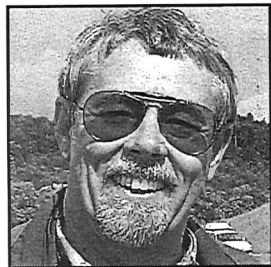
Verschiedene Sicherheitsthemen haben uns die ganze Saison begleitet, und werden uns auch in Zukunft begleiten. Nur allzu oft mussten wir unbegreifliche Segelfugunfälle zur Kenntnis nehmen. Leider wurden auch wir in der vergangenen Saison nicht verschont: Wir verloren durch einen tragischen Unfall unseren Segelflugkameraden Andreas Hirzel. Ich bitte dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Die weiteren Ressortberichte werden nachfolgend in unserem Vereinsorgan publiziert und ich empfehle allen, die Berichterstattung im Hinblick auf die HV zu lesen.

Vize-Präsident (Back Office)

1. Erarbeiten eines Schlepp-Konzepts

Der Unfall mit unserem Husky brachte uns in eine terminliche Drucksituation. Durch diesen Totalschaden musste unser Schleppbetrieb neu überdacht werden. Mit grossem Mehr wurde mein Vorschlag den Husky zu verkaufen, 2 Robins zu kaufen, sowie den Falken (sobald 3 Schleppflugzeuge verfügbar sind) in erster Priorität für den Reiseflug einzusetzen, an der Vereinsversammlung vom 20. Oktober 2003 angenommen.



Edi näbni

2. Verkauf Husky

Am 17. November 2003 konnte der Husky Verkauf erfolgreich abgewickelt werden. Wir lösten für das Wrack total CHF 34'000, welches wir von der Versicherung zu CHF 15'000 kaufen konnten. Das Geld war bereits 2 Tage später bei unserem Kassier.

3. Mittelbeschaffung für die beiden Robin

Mitte November ging mein Schreiben an alle Mitglieder zwecks Darlehensbeschaffung für 150 bis 250'000 CHF zum Kauf von 2 Occasion-Robin (Beschluss der Vereinsversammlung vom 20. Oktober 2003). Erfreulicherweise meldeten sich spontan 44 SG-Mitglieder, was zusammen eine Summe von über 350'000 CHF ergab. Da wir bis anfangs Dezember auf dem europäischen Markt nur gerade einen valablen Robin in Deutschland fanden (D-EJFH), entschloss sich der Vorstand, als zweiten Robin einen neuen ab Werk zu kaufen. Dies wurde an der Vereinsversammlung vom 16. Dezember mit grossem Mehr bestätigt.

Besten Dank allen Kreditgebern. Wir werden das Geld Mitte April bereithalten müssen.

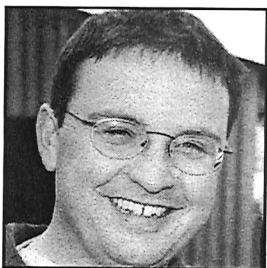
4. Kauf zweier Robin

Mit dem Eintreffen eines neuen Robin auf 15. April 2004, sowie eines Occasion-Robin aus Deutschland auf Ende April, wird ein weiterer Markstein zu unserer Strategie fristgemäss gesetzt (wir erhalten auf den 1. März zu sehr günstigen Konditionen für 2 Monate einen Robin als Mietflugzeug). Unsere beiden Robin haben hydraulisch verstellbare 4-Blatt Propeller, was sich erheblich auf die Lärmwerte auswirkt (HB-EUW hatte 72 dBA, die neuen Robins haben 66,5 bis 68,5 dBA). Beim

Occasion-Robin müssen wir noch eine Maag-Einzugswinde einbauen und den Mogas Umbau vornehmen, deshalb wird er frühestens im Mai verfügbar sein. Beim neuen Robin ist der Mogas Umbau noch nicht gelöst. Es scheint laut BAZL noch einige Probleme zu geben, deren Lösung noch nicht klar ist und deshalb noch etwas Zeit benötigen. Ich bin aber zuversichtlich, dass zusammen mit Alex Husy und René Wenger auch diese Hürde noch genommen wird. Vorläufig müssen wir uns eventuell noch für ein paar Monate mit Avgas zufrieden geben. Bei dieser Gelegenheit möchte ich Murielle Huser für ihren Einsatz bei der Suche nach Occasions-Robins danken.

5. Gründung des Verbandes Kantonal Segelfluggruppen VKS
Am 11. September 2003 konnte in der Villa Thermik der Verband Kantonal Segelfluggruppen gegründet werden. Massgeblich beteiligt war hier Samuel Marschall (Vorstandsmitglied des VBSV und damit Bindeglied für uns zum Kantonalen Sportfonds. Diese Gründung war mehr oder weniger ein „muss“, damit die Segelfluggruppen des Kantons Bern in den Genuss der Sportfonds-Gelder kommen. Das Ziel dieses Verbandes ist die Ausbildung im weitesten Sinn und Förderung des Nachwuchses. Der Vorstand des VKS besteht aus je einem Mitglied der SG Biel, Courtelary, Oberaargau, Thun, Zweisimmen und Bern. Ich amte dabei als Präsident und bin guter Hoffnung, dass die SG Bern für das Jahr 2003 rückwirkend noch ca. CHF 25'000 erhält.

6. Der Kassier Stefan Honegger schreibt:
Im Buchhaltungsjahr 2003 konnten wir die leidige MWST-Geschichte zum Abschluss bringen. Die SG musste fast Fr. 100'000 nachzahlen, was seine Spuren in der Jahresrechnung hinterlässt. Dieser Betrag wurde aus folgenden Gründen fällig: Die SG wurde erst 2000 als steuerpflichtig eingetragen. Bei einer MWST-Steuerrevision wurden uns nun nachträglich die Jahre 1995-1999 aufgerechnet und nachbelastet. Der Entscheid war sehr schwer zu „verdauen“, ist aber formal absolut in Ordnung und ein Anfechten wäre aussichtslos (in Absprache mit unserem Anwalt).

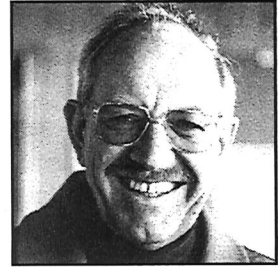


Stefan
Honegger

2003 wurden rund 700 Rechnungen verschickt, die wiederum durch Hansruedi sehr gut vorbereitet waren. Bei Problemen und Wünschen war Carlo Weber immer schnell zur Stelle, um unser Abrechnungsprogramm den neuesten Bedürfnissen anzupassen. 2003 wurden zudem über 2000 Briefsendungen verschickt, respektive über 6000 Blatt Papier kopiert. Bei den gestiegenen Portokosten wäre

es sehr wünschenswert, die Kommunikation, wo immer möglich, via E-mail zu gewährleisten.

7. Vom Kassier Hansruedi Schmid erhielt ich folgende Statistik:



Hansruedi Schmid

| 2002 | | 2003 | | 2008 | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Starte | Std. | Starte | Std. | Starte | Std. |
| 6 | 4 | 30 | 10 | 6 | 4 |
| 6 | 4 | 30 | 10 | 6 | 4 |
| 372 | 120 | 558 | 212 | 372 | 120 |
| 441 | 182 | 335 | 123 | 441 | 182 |
| 813 | 302 | 893 | 335 | 813 | 302 |
| 95 | 118 | | | 95 | 118 |
| 144 | 217 | 152 | 207 | 144 | 217 |
| | | 174 | 196 | | |
| 239 | 335 | 326 | 403 | 239 | 335 |
| 52 | 47 | 67 | 39 | 52 | 47 |
| 52 | 47 | 67 | 39 | 52 | 47 |
| 54 | 54 | 58 | 82 | 54 | 54 |
| 21 | 18 | 53 | 39 | 21 | 18 |
| 75 | 72 | 111 | 121 | 75 | 72 |
| 57 | 129 | 104 | 101 | 57 | 129 |
| 93 | 127 | 51 | 172 | 93 | 127 |
| 54 | 142 | 64 | 171 | 54 | 142 |
| 204 | 398 | 219 | 444 | 204 | 398 |
| 78 | 133 | 67 | 139 | 78 | 133 |
| 77 | 201 | 67 | 134 | 77 | 201 |
| 102 | 181 | 85 | 180 | 102 | 181 |
| 257 | 515 | 219 | 453 | 257 | 515 |
| 77 | 195 | 41 | 158 | 77 | 195 |
| 13 | 35 | 65 | 236 | 13 | 35 |
| 90 | 230 | 106 | 394 | 90 | 230 |
| 200 | 74 | 202 | 82 | 200 | 74 |
| 145 | 31 | 202 | 67 | 145 | 31 |
| 345 | 105 | 404 | 149 | 345 | 105 |
| 2081 | 2008 | 2375 | 2348 | 2081 | 2008 |
| | | 316 | 1,111 | | |
| | | 2691 | 3459 | | |

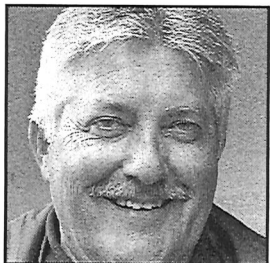
Immatr.
 HB-664
Total RL
 HB-1766
 HB-1811
Total ASK 21
 HB-3292
 HB-3131
 HB-3362
Total Duo
 HB-663
Total K8
 HB-1103
 HB-1125
Total B4
 HB-1861
 HB-1950
 HB-1984
Total DG300
 HB-3022
 HB-3043
 HB-3044
Total Discus
 HB-3292
 HB-3358
Total DG 800
 HB-2060
 HB-2377
Motorsegler
Total SG
 Private
Total Segelflz.

| Starte | Std. | Starte | Std. | Immatr. |
|--------|------|--------|------|-----------------|
| 570 | 83 | HB-EUW | | |
| 1,053 | 167 | 1,188 | 193 | HB-KIV |
| 122 | 30 | 133 | 26 | HB-2280 |
| 21 | 3 | 495 | 100 | HB-2377 |
| 1766 | 283 | 1,816 | 319 | Total Motorflz. |

Den beiden Kassieren, Stefan Honegger und Hansruedi Schmid, möchte ich für den grossen Einsatz ganz herzlich danken.

Administration/Sekretariat

Die Administration - bisher im Backoffice integriert - wurde ab Anfang 2003 als selbständigen Bereich geführt. Der Meldefluss innerhalb des



Fritz
Soltermann

Vorstandes wurde damit optimiert. Die Obliegenheiten waren auch im vergangenen Vereinsjahr sehr vielfältig und anforderungsreich. Es galt, nebst dem Vorbereiten und Protokollieren der Vorstandssitzungen / Vereinsversammlungen sowie Führen und Aktualisieren der Pendenzenliste neun Aussände zu koordinieren und mit tatkräftiger Mithilfe von Dani und Stefan Honegger durchzuführen. Dabei wurden rund zweitausend Briefe mit Infos, Glider News, Einladungen usw. konfektioniert und versandt. Im weiteren wurden zwei Dutzend komplette Dossiers mit Statuten/Betriebsreglement/Weisungen für unsere Schüler und von auswärts neu eintretende Gruppenmitglieder erstellt. Die „à-Jour-Haltung“ unserer Weisungen auf unserer Homepage und im SG-Ordner in der Villa Thermik bildete ein weiteres Aufgabengebiet. Und last but not least verfasste das Sekretariat dreizehn Eintritts-/ Austrittsschreiben, die jeweils individuell redigiert werden, und veranlasste die entsprechenden Mutationen.

An dieser Stelle danke ich Dani und Stefan Honegger ganz herzlich für ihre aktive Unterstützung und die Zurverfügungstellung der einzigartigen Infrastruktur für die Konfektionierung der Aussände. Mit ihrem Einsatz und den teilweise maschinellen Abläufen helfen sie uns, Kosten einzusparen.

Material

Damit „Frau-Mann“ ab 01. März 2004 fliegen kann ist noch einiges zu tun. Das Fazit der Winterarbeiten:

Die Segelflugszeuge haben sichtbare und zum Teil versteckte Mängel und Schäden und werden nicht von allen mit Sorgfalt behandelt:

Druckknöpfe werden aus stabilem Stoff herausgerissen, Knüppelgriffe vom Rohr abgerissen, Flügelspitzen aufgeplatzt, Capots an den Seitenfenstern aufgerissen, Fahrwerkklappen gebrochen, Wingletshalterungen vermurkst, etc, etc.

Um in Zukunft weitere Bauchlandungen zu mindern, bauen wir in den entsprechenden Flugzeugen

Radwarnungen ein. An den Einsitzern werden wie bei den DUOs Warnfolien aufgebracht. Die D8 und die 1861 machen uns Probleme, die Flügel-Hauptbolzen haben das max. „Spiel“ erreicht.

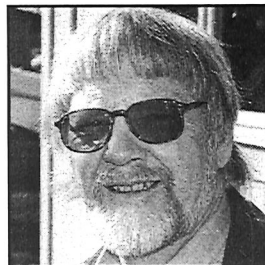
Kurt Wenger und Christian Walther bringen die Instrumentarien auf Vordermann, da werden wir in Zukunft einiges verbessern.

Eine B4 erhält eine neue Innenverkleidung. Role Käser mit seiner Crew bringt unsere Anhänger in fahrbereiten Zustand.

Fritz und Albin bringen die Capots in mühsamer Arbeit zu „Klarsicht“.

Wir geben uns alle Mühe die Flugzeuge bis zum guten Frühlingwetter flugbereit zu stellen.

P.A. Walther hat für die Arbeitseinsätze im Winter die Arbeitsteams organisiert: eine riesengrosse Vorarbeit. Vielen Dank!



Willy Wittwer

Nachstehend die AnsprechpartnerInnen der Arbeitsteams:

Leitung:

Alex Husy Motorflug, Willy Wittwer /Stv. P.A. Walther Segelflug, Lilly Grundbacher Reparaturen, Marc Berthoud Gebäude und Umgebung „UHU“.

Wartung:

Teamchefs: P.A. Walther, Maurice Ducret, Franco Robbiani, Peter Ryser, Marco Robbiani, Christian Walther, Roland Käser.

Die Chrapfper:

Sarah Marschall, Willi Böhlen, Michael Jäggi, Peter Freiburghaus, Reinhard Maron, Kurt Wenger, „Max“ Zbigniew Strzempa, Alain Walther.

Motorflug:

Erich Fahrni, Hans-Peter Köller, Walter Hofer, Kari Messerli, Heinz Fankhauser.

Instrumente:

Kurt Wenger, Christian Walther.

Anhänger:

Roland Käser, Peter Michel, Rita Holdener. Andreas Trüssel.

Capots:

Friedrich Soltermann, Albin Leutenegger.

Sauerstoff: Ueli Wehrli

Ladestationen: Andreas Rieder

UHU: Hubert Ebner

Flügeltücher: Vreni Kiener

Fallschirme: Marc Berthoud, Toni Fuchs, Hamid Hampai.

Stand der Arbeiten Ende Januar 2004:

- *Die gesamte Wartung ist so organisiert, dass am 1. März 2004 mit dem Flugbetrieb, vorab mit ASK 21, begonnen werden kann.*
- *Die Montage, für alle Aktiven obligatorisch, erfolgt am 28. Februar*

Allen Chrapfern herzlichen Dank und allen die von den Chrapfern profitieren unfallfreie und erfolgreiche Flüge im 2004.

Veranstaltungen/ Jungfliegervertretung

Für diese Saison wurde neu die Rolle einer Jungfliegervertretung kombiniert mit Veranstaltungsorganisation im Vorstand definiert. Mit Freude habe ich diesen Job im März übernommen.



Die Hauptaufgabe für den Jungfliegervertreter ist die Bildung einer neuen Gruppe bestehend aus Jungpiloten und Interessierten innerhalb der SG Bern. So sollen die Jungpiloten mehr in den Verein eingebunden werden und sich dadurch mit eigenen Ideen und Vorstellungen auch mehr engagieren.

Dies ist dringend nötig, wird doch der Verein heute

Claudio Picozzi zum grössten Teil von älteren Mitgliedern getragen, welche in ein paar Jahren nicht mehr zur Verfügung stehen (siehe Abbildung 1). Die Gruppenbildung soll über Anlässe, gemeinsame Interessen und spontane Zusammenkünfte erfolgen.

Eine weitere Aufgabe des Jungfliegervertreters ist die Organisation der verschiedenen Anlässe der SG Bern.

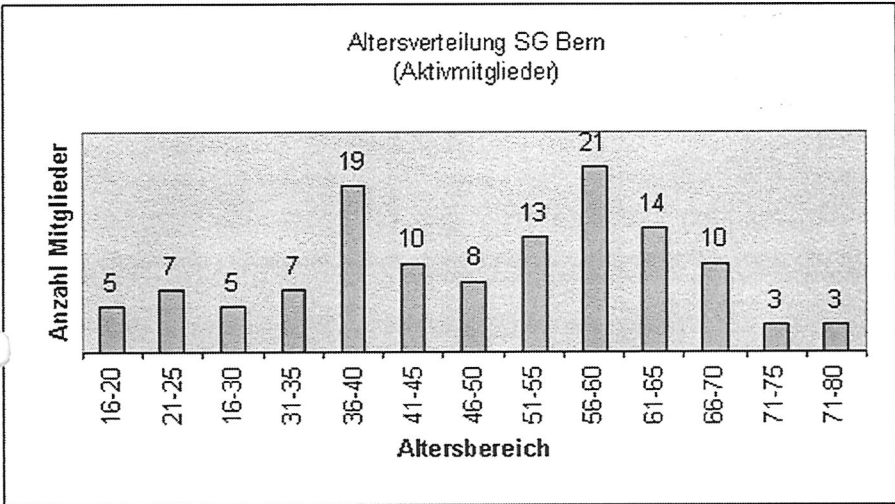


Abbildung 1: Alterstruktur SG Bern Saisonbeginn 2003

Die Bildung der Jungfliegergruppe ist auf gutem Wege. So hat sich der Jungfliegerstamm (neu Fliegerstamm), der immer am letzten Dienstag des Monats stattfindet, etabliert und immer mehr Piloten nehmen daran teil. Weniger erfolgreich bisher war ein ‚offizielles‘ Treffen der Jungflieger, das Interesse daran war nicht sehr gross. Sicher wurde da noch nicht eine gute Form gefunden.

Organisiert habe ich den Ikarus Tag im Mai, die Windentage im September und die Demontage im November. Ich war positiv überrascht, wie viele Helfer sich für diese Tage nach Anfrage freiwillig gemeldet haben. Auch die Jungflieger waren stark vertreten. Dafür einen herzlichen Dank!

Ich konnte einige Anliegen der Jungfliegervertreter wie z.B. Anpassung Trichter (Weisung 8) und Beschaffung neuer Logger in den Vorstand erfolgreich einbringen.

Weiter war ich für das Weiterbildungsprogramm für diesen Winter zuständig. Ich versuchte dies aus den Augen von Jungpiloten und erfahrenen Piloten zu definieren.

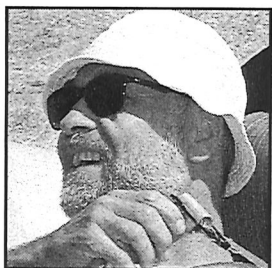
Positiv überrascht war ich über die Tatsache, wie viel Wissen und Erfahrungen doch in der SG Bern da sind und es kein Problem war, gute Referenten zu finden.

Es ist wichtig, dass die Rolle des Jungfliegervertreters weiterhin besteht und aktiv wahrgenommen wird. Da ich dies bis zum Sommer 2004 aus gesundheitlichen Gründen nicht tun kann (bin in einer intensiven Therapie), trete ich auf Ende dieser Saison zurück. Die Arbeit war

interessant, hat Spass gemacht und am meisten hat mich die Unterstützung vom Vorstand und den aktiven Piloten gefreut und motiviert !

Information

Auch 2003 war unsere Homepage das wichtigste Betätigungsfeld. Rund 150 Updates wurden gemacht. Davon waren über 100 Berichte, welche meist einen erheblichen Aufwand erfordern. An die Hilfsredaktors, die teilweise sogar aus Übersee interessante News übermittelt haben, herzlicher Dank, ebenso an Sandra Hoffmann, welche 14 Berichte aus Saanen geliefert hat und unter anderem eine gelungene Seite mit FAQ's (in der Rubrik „Welcome“) hergestellt hat.



*Christoph
Hammerschlag*

Ich hoffe, dass sich noch mehr Mitglieder mit News und schönen Bildern melden. Die weitere Verbreitung der Digitalkameras macht es ja wirklich einfach.

Wer unsicher ist, wie die Daten vorbereitet werden, kann jederzeit Infos via E-Mail anfordern.

Dass unsere Homepage auch angeschaut wird, hat uns kürzlich eine nette junge Dame bestätigt: bereits über 100'000 Besucher sind verzeichnet.

Das Ganze geht etwas zulasten der Glider News. Das Heft konnte noch zweimal erscheinen, da das meiste an Inhalten ins Web gebeamt wird. Bestimmt gäbe es noch einiges, was sich für dieses Medium eignen würde: Lagerberichte, längere Texte usw.

Also: Don't be shy!

Infrastruktur

Zum Jahresbeginn krepelten Toni Fuchs und ich die Ärmel hoch und falteten sämtliche Fallschirme der SG Bern neu. Wir bitten Euch alle, diese wichtigen Rettungsgeräte mit der nötigen Sorgfalt zu behandeln! Da die SG momentan sehr viel Geld in Schleppflugzeuge investieren musste, blieb für unsere Bauten nicht viel zur Verbesserung übrig. Momentan wird immerhin durch Meister Hubert ein schönes Vordach bei der Villa Thermik erstellt.

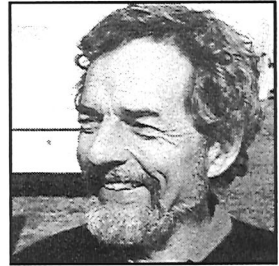
Viel Zeit erforderten die Verhandlungen mit der Alpar AG wegen des unausweichlichen Zaunes (ICAO-Vorschriften). Letztlich ist es mir gelungen, drei Doppelflügeltore und einen Personaleingang, zugänglich mit unserem Schlüssel, auszuhandeln.

Da am 26. und 27. Juni 2004 wieder einmal die internationalen Belpmoos Tage (IBT) durchgeführt werden, sind Peter Dürig und ich laufend an Sitzungen und Besprechungen, da die Verkehrsführung und Parkplatz Bewirtschaftung durch die SG erfolgen wird.

Weiter haben Sitzungen der I.G. Bider Hangar stattgefunden, bei welchen ich die Funktion als Verbindungsmann zur SG Bern inne habe.

Erfreulich verlief der traditionelle Bautag im Herbst. Ich bedanke mich hier nochmals bei allen, die Ihren Einsatz geleistet haben!

Erfreulich war die Nachricht vom UVEK, dass nun die hochoffizielle Plangenehmigung für unsere Benzin Kleintankanlage vorliegt! Allerdings mit der Auflage einer Gasrückführung! Da dies bei unserem Kleintank nicht eingerichtet werden kann, habe ich eine Einsprache deponiert, der hoffentlich stattgegeben wird.



Marc Berthoud



Hallo liebe Kameraden!

Nach langem hin und her und reiflicher Überlegung habe ich mich entschlossen, auf Ende Jahr 2003 meine aktive Fliegerei zu beenden. Im Frühjahr 04 werde ich 73 Jahre alt und habe noch einige andere Hobbys, die ich pflegen möchte, das heisst, wenn die Gesundheit noch mitmacht.

Trotzdem werde ich öfters auf dem Möösli anzutreffen sein. Eventuell nimmt mich mal ein Kamerad im Doppelsitzer mit.

Für die Kameradschaft danke ich allen Mitgliedern ganz herzlich. Unserem Präsi Peter Dürig ein ganz spezielles Dankeschön für die vorbildliche Führung des grossen Vereins. Auch ein Merci dem Vorstand und den Fluglehrern für die vielen Sitzungen und Einsätze.

Mit freundlichen Grüssen

Godi Buhls

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



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

HOFMANN

GmbH

Getränke Hauslieferdienst

3126 Gelterfingen



Schluss mit Flaschen schleppen!

| | |
|----------------|-----------------|
| Mineral | Telefonieren |
| Wein | genügt, wir |
| Bier | liefern ins |
| | Haus oder zu |
| | Ihrem Festplatz |

Zum Discountpreis

Tel. 031 819 27 37

Mitteilungen des Chefflughlehrers

1. Flugsicherheit

Im letzten Jahr haben wir verschiedene Massnahmen eingeführt mit dem Ziel, die Flugsicherheit zu erhöhen. Wie wir alle wissen, bleibt noch viel zu tun. Im Vorstand und im Fluglehrerkader fanden intensive Diskussionen statt, wie unsere Fliegerei mit den viel zu vielen Zwischenfällen sicherer gemacht werden könnte.

Könnte es sein, dass das moderne Freizeitverhalten -

jeder aktive Mensch pflegt mehrere, zum Teil anspruchsvolle Hobbies - dazu führt, dass Segelfliegen eine Tätigkeit unter vielen wird? Man entscheidet sich am Morgen, ob man auf den Flugplatz geht,

nochmals aufs Snowboard oder doch lieber in die Badi. Am Abend ist dann sonst noch ein Event zu besuchen. Bei solch kurzfristigen Entscheiden besteht das Risiko, dass die Vorbereitung auf einen Flugtag nicht optimal ist oder, anders gesagt, dass das Fliegen „nicht ernst genug genommen wird“.

Alle Massnahmen, die wir deshalb einführen, sind sicher nicht sehr populär und haben den Zweck, die Disziplin im Flugbetrieb und damit schlussendlich die Sicherheit zu erhöhen.

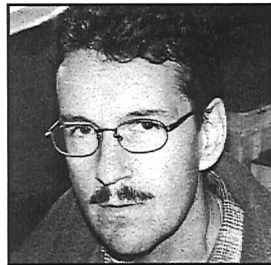
Am 24. Januar besuchte ich als Vertreter der SG Bern das Safety-Seminar des Segelflugverbandes. Die Unfallursachen sind vielfältig mit den Schwerpunkten Kollisionen und Abstürze wegen Geschwindigkeitsverlust in Anflug und Landung.

Einige Beispiele:

Auf einem Wettbewerbsflug zerlegte ein Pilot sein Flugzeug bei einer Aussenlandung in einem unbekanntem Tal bei schlechter Sicht in einer Skilift-Talstation; wie durch ein Wunder entstieg er den Trümmern unverletzt. Er hatte keine Karte des beflogenen Gebietes dabei, sonst hätte er sehen können, dass die Höhe gut auf einen Flugplatz gereicht hätte...

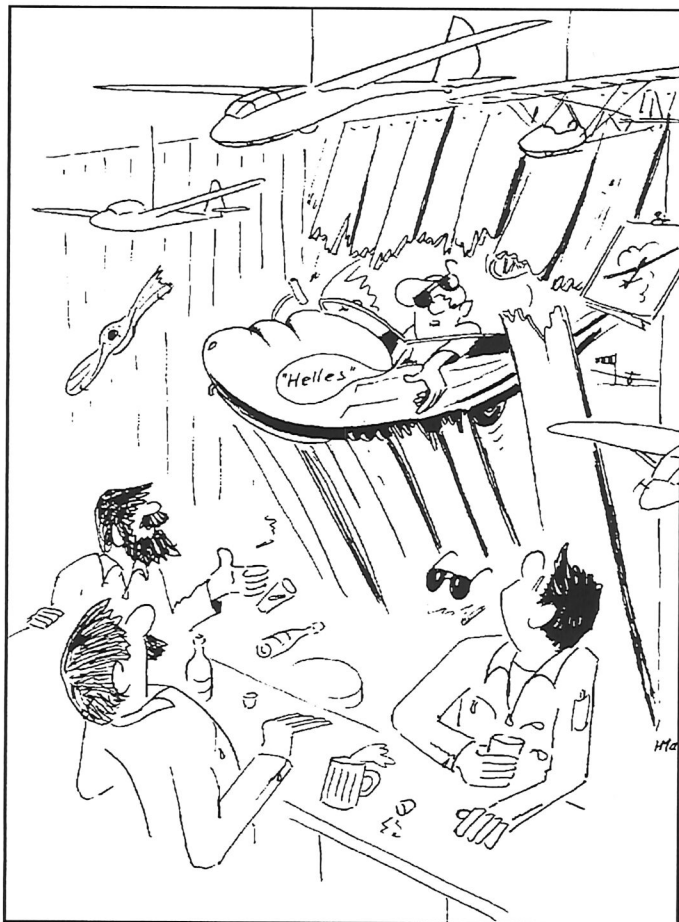
Auf einer schönen Foto einer Fallschirmspringer-Freifallformation von oben erkennt man ca. 500m darunter einen B4, der (vermutlich ahnungslos) genau unter den Springern durchfliegt. Auch hier kamen alle Beteiligten aneinander vorbei. Lehre daraus: wir umfliegen Flugplätze, auf welchen Fallschirm-absprünge stattfinden (markiert mit einem Fallschirmsymbol auf der ICAO-Karte).

Während der Föhnphase Ende November flogen zwei Segelflugzeuge ohne Freigabe tief in den kontrollierten Luftraum (einer mitten in die



Luftstrasse A9 auf ca 6000m!). Sie wurden vom Militärradar erfasst und anschliessend mit Tigern identifiziert. Die Sanktionen sind noch nicht bekannt...

Es werden verschiedenen Aktionen geplant, um das Unfallrisiko weiter



zu reduzieren. Was jeder Pilot sofort dazu beitragen kann: Geistige Vorbereitung auf mögliche Überraschungen in allen Flugphasen, vor allem bei Start und Landung. Dafür werden ein Departure- und ein Approachbriefing durchgeführt. Damit machen wir uns die aktuelle Situation bewusst (starker Wind, Turbulenzen, Landefeld nicht frei, usw.). Unterwegs fliegen wir nie ohne Karte.

2. Flugbetrieb
Das Debriefing

wird wieder eingeführt. Damit soll ermöglicht werden, (sicherheitsrelevante) Ereignisse des Tages zu verarbeiten, solange sie noch aktuell sind und alle Beteiligten anwesend. Deshalb sollen auch alle Piloten, die am Flugbetrieb teilnehmen, am Debriefing dabei sein. Oder mit anderen Worten: Vorzeitiges Entfernen vom Flugbetrieb (vor dem Debriefing) ist nur noch in Ausnahmefällen möglich und muss am Briefing angemeldet und begründet werden.

Kontrollflug für alle, mindestens alle 2 Jahre. Weil sich im Laufe der

Jahre schlechte „Mödeli“ einschleichen können, sollen alle Piloten der SG Bern im Zweijahresrhythmus einen Kontrollflug machen. Alle bisherigen Bestimmungen bezüglich Kontrollflüge bleiben gleich; Kontrollflüge auf Motorseglern und Motorflugzeugen können angerechnet werden. Die Änderung betrifft deshalb eigentlich nur die reinen Segelflug-Piloten, die mehr als 350 Flugstunden haben. Diese Regel, der „bi-annual Checkflight“, ist in vielen Ländern gesetzliche Vorschrift.

Eine weitere Änderung im Betrieb ergibt sich aus dem chronischen Personalmangel, unter dem die SG leidet. Damit weiterhin alle Jobs erledigt werden können und trotzdem gleich viel organisierter Flugbetrieb angeboten werden kann, werden die Einsätze der Fluglehrer und Flugdienstleiter gestrafft. Vor Ostern und ab September wird jeweils nur noch entweder ein Fluglehrer oder ein FDL eingeteilt. Ab Ostern bis Ende August, das will heissen in der Hochsaison, werden weiterhin FL und FDL im Einsatz sein. Dabei wird in erster Priorität das Briefing und Debriefing (wieder) vom Fluglehrer durchgeführt. Nur wenn kein Fluglehrer eingeteilt ist, übernimmt der FDL diese Jobs. An den Verantwortlichkeiten ändert sich nichts, der Status des Fluglehrers als Hauptverantwortlicher für den Flugbetrieb soll damit betont werden. Ebenfalls neu sind die Tage, an welchen aus Wettergründen kein Betrieb stattfindet, nicht „Gratiseinsätze“ für die Eingeteilten. Der FDL oder Fluglehrer ist verpflichtet, die eingeteilten FL, FDL und Schlepppiloten an einem späteren, noch leeren Einsatztag auf der Ämterliste einzutragen. Es wird nur noch eine Liste bei Saisonbeginn publiziert, die dann im Laufe der Saison gefüllt wird. Alle diese Änderungen sind in den Weisungen 1 und 6, den Pflichtenheften des Fluglehrers und des Flugdienstleiters und im Formular „Flugbetriebsorganisation schriftlich festgehalten.

3. 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 Absauffer ist ein Trainingsflug mit einer Landung!*

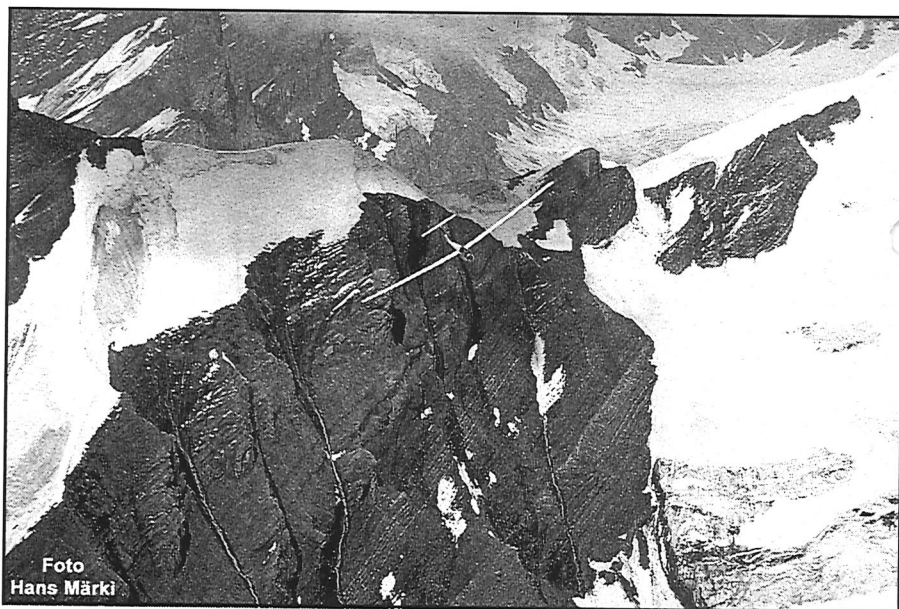
Deshalb jede Gelegenheit zum Fliegen nutzen.

- *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.*

4. Kontrollflüge:

Wer muss einen Kontrollflug machen? Ich verzichte hier auf eine detaillierte Auflistung und verweise auf die Liste am Anschlagbrett, dort sind die Bedingungen aufgeführt. Es gilt im Zusammenhang mit den Kontrollflügen Eigenverantwortung! Niemand macht Kontrolle, ob alle ihre Kontrollflüge gemäss Vorschrift absolvieren. Die Folgen bei Nichteinhalten könnten aber verheerend sein.

Schwerpunkt der Kontrollflüge ist die Checklistenarbeit. In den letzten



Jahren ist die Checkliste immer ein wenig erneuert worden; ein „Departure Briefing“ und ein „Approach Briefing“ wurden z.B. eingebaut. Zum Teil ist es alter Wein in neuen Schläuchen, aber das Departure Briefing ist eine gute mentale Vorbereitung auf den Start. Schaut euch die neuen Checklisten in den Flugzeugen an und fragt bei Unklarheiten euren Arzt oder Apotheker (ich meine natürlich: den Fluglehrer). Weiterhin wichtig sind (nicht nur bei Kontrollflügen):

- Luftraumüberwachung!
- Erhalten eines minimalen Anforderungsprofils im Sinne der Flugsicherheit.
- Einhalten von operationellen Verfahren (v.a. Mose und Motorflug).
- Vermittlung neuer oder geänderter Verfahren.

Ich wünsche allen viele sonnige Stunden im Lehnstuhl mit der verstellbaren Aussicht!

Die Ecke des Schleppiloten

Adaptierte Übersetzung eines Artikels aus „SOARING Magazine“, Sept. 2002, es sind durchaus Rückschlüsse auf den Betrieb im Belpmoos zulässig. (Alex Husy)

Startverfahren

Viele potentielle Unfälle lassen sich durch ein kurzes Nachdenken und ein Überschauen der Lage vor dem Einrollen auf die Piste verhindern.

Schau dir einmal die Piste vor dir an: Ist sie wirklich frei?

Prüfe vor dem Aufstellen vor dem Segelflugzeug durch einen Blick in die Platzvolte, ob du nicht unter Umständen jemandem im Final vor die

Nase rollst. Gib einen Blick in Downwind und Base und versichere dich, dass niemand im Anflug ist. Sollte jemand im Final sein, bleib wo du bist. Gib ihm soviel Freiraum wie möglich! Sicher, das bereitstehende Segelflugzeug ist ja auch im Weg, aber das ist nur EIN Flugzeug. Wenn du dich jetzt noch davor aufstellst, machst du die Sache für den armen Piloten im Anflug doppelt so schwer.

Das kurze Warten am Pistenrand ist übrigens für die Hilfsleute eine willkommene Gelegenheit, den Start soweit wie möglich vorzubereiten und damit wertvolle „Stop and Go“ Wartezeit auf der Piste zu sparen.

Umso schneller ist nachher das Seil eingehängt und du kannst anziehen. Vor diesem Punkt liegt die Priorität eindeutig bei der Sicherheit. Du bist also noch nicht auf der Piste, was ist aber mit dem bereitgestellten Segelflugzeug? Stellt es wirklich das „kleinstmögliche

Ziel" dar? Möglicherweise wäre es besser, wenn es abgedreht oder gar aus dem Startfeld gestossen würde. Wo dies nicht möglich ist, sollte es zumindest so aufgestellt werden, dass für landende Flugzeuge soviel Raum wie möglich bleibt.

Erst wenn ein anderes Flugzeug gelandet ist, wird vor das wartende Segelflugzeug gerollt. Denke aber immer daran, den Betrieb auf der Platzvolte im Auge zu behalten während du das Seil ausziehst und dich zum Start bereitmachst.

Bevor du Vollgas gibst, prüfe nochmals: IST DIE PISTE WIRKLICH FREI?

- Ist das soeben gelandete Flugzeug von der Piste weggerollt? Du bist die Person, welche die Bewegung einleitet - das Segelflugzeug kann sich ohne dich gar nicht rühren!

- Wenn du neben der Piste etwas wahrnimmst und den Eindruck hast, es sei etwas knapp, gib nicht Gas! Verlange vom Bodenpersonal, dass dies vorher in Ordnung gebracht wird.

Das waren noch Zeiten!



Beispiele

Bei zwei Wettbewerben in diesem Jahr habe ich Schleppzüge gesehen, die starteten, obwohl Fahrzeuge, Personen und andere Flugzeuge viel zu nahe an der Betriebspiste abgestellt waren. In einem Fall startete eine Super Cub bei sehr hoher Dichtehöhe mit einer ASK-21, hob Mitte Piste ab und verfehlte die am Ende abgestellten Segelflugzeuge nur um Meter.

Im Juli ereignete sich an den US-Meisterschaften für die 15m-Klasse ein Unfall, als ein Segelflugzeug beim Start einen „Surri“ machte, wobei die Flügelspitze eine Person und ein parkiertes Auto traf.

Start mit Segelflugzeugen mit Wasserballast

Ein mit Wasser geladene Segelflugzeug wird, sobald es sich bewegt, zu einem schweren dahinrollenden Objekt, bis genügend Geschwindigkeit vorhanden ist und die Querruder wirksam werden. Sollte bei niedriger Geschwindigkeit das Seil aushängen, reißen oder der Flügel den Boden touchieren, ist der Segelflugpilot beim darauffolgenden „Surri“ lediglich als Passagier dabei, da er kaum Einfluss auf dessen Ablauf hat. Alles, was jetzt im Weg steht wird zum unfreiwilligen „Zielobjekt“, seien es Rückholfahrzeuge, Personen, abgestellte oder rollende Segel- und Motorflugzeuge, Autos, Hunde etc.

Jedes mit Wasser geladene Flugzeug hat zu Beginn der Startphase Schwierigkeiten, bei Verwendung der Schwerpunktkupplung können diese den Piloten bis an die Grenze fordern.

Vergewissere dich deshalb, dass alle Gegenstände, Tiere und Kinder sich HINTER der angehängten Maschine aufhalten. Gib nicht Gas, bis du sicher bist, dass jedermann in Sicherheit ist, auch Tante Sandra mit ihrer Kamera! Sie schaut nämlich durch Ihren Sucher und bemerkt gar nicht, wie nahe an den Dingen sie eigentlich steht.

Frage dich immer selber: Sind alle Fahr- und Flugzeuge hinter der Startlinie? Wie weit weg ist weit genug??

Gerade in Wettbewerben stehen die Bodenmannschaft und der Schlepppilot unter dem Druck, die bereitstehenden Segelflugzeuge so rasch als möglich in die Luft zu bringen. Genau da sind ALLE gefordert, den Schleppstart so sicher wie möglich zu machen.

Nimm dir also einen Moment Zeit und schau dir die Situation an, bevor du Vollgas gibst. Möglicherweise kannst du damit einmal einen Unfall verhindern.

Jayne Reid

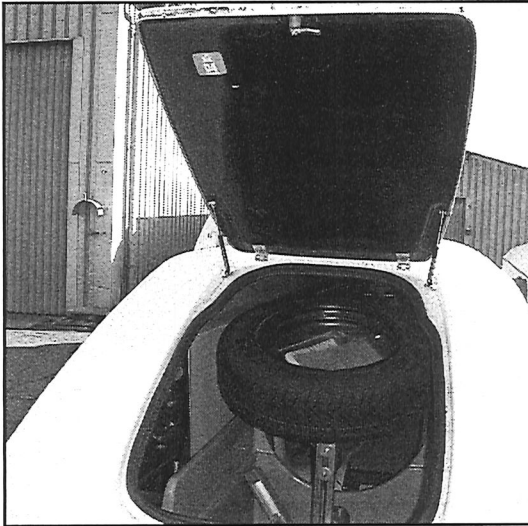
Saison 2004: Tipps zu den Segelflughängern

von Roland Käser

Vignette

Bisher waren die Vignetten hinten an der Heckflosse der Anhänger angebracht.

Neu sind diese vorne im Inneren der Anhänger angeklebt. Dort sind sie vor Diebstahl sicher. Ihr findet diese am Frontdeckel oder an der Flügelwurzelhalterung (links oder rechts), oder an der Bordwand (links oder rechts).



Achtung:

Da der offene Anhänger seit längerer Zeit durch die SG nicht mehr benützt wurde hat er keine Vignette.

Räder und Reifen

Bevor Ihr auf „grosse“ Reisen geht kontrolliert den Reifendruck. Der richtige Reifendruck dient nicht nur der Verkehrssicherheit („schwimmen“) sondern wirkt auch übermässigem Reifenverschleiss entgegen.

Cobra gibt folgende

Reifendrucke an:

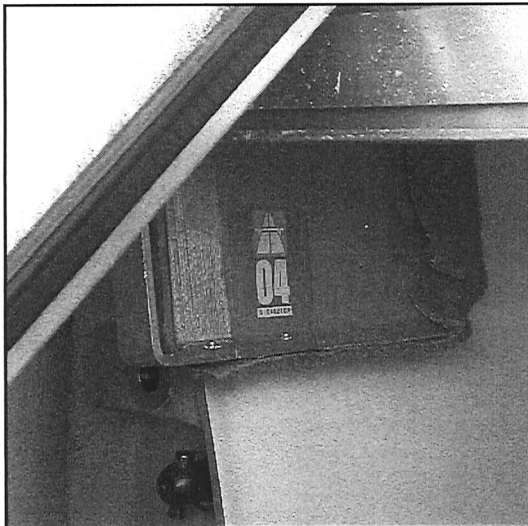
Reifengröße 165/80 R 13
(B4, BK, BV, BC, D8, D9,
DW, DX, DY, offener
Anhänger)

kalt 2,7 bar (40 psi)

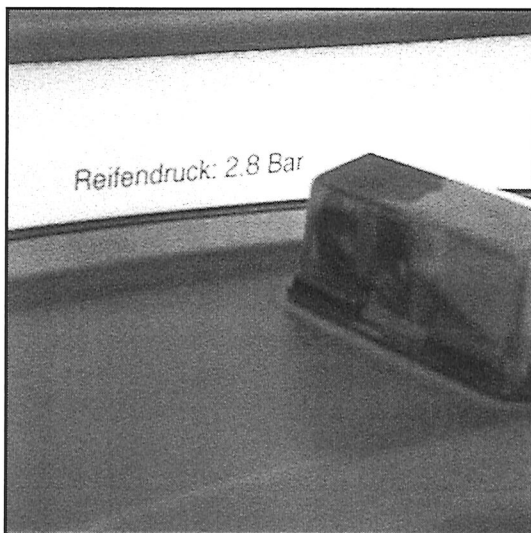
warm 3 bar (44 psi)

Reifengröße 195/70 R 14
(ASK 21)

kalt 2,2 bar (32 psi)



warm 2,5 bar (36 psi)
 Reifengröße 185 R14 C
 (DUO)
 kalt 4,2 bar (61 psi)
 warm 4,5 bar (65 psi)
 und vergesst das Reserverad
 nicht (sowie einige der
 Deichselstützräder die auch
 mit Luftreifen versehen sind).
 Bei jedem Anhänger ist der
 Reifendruck angeschrieben.
 Wir ersetzen die Reifen alle 6
 Jahre.



Beleuchtung

Anhängerstecker:

Beim Trennen vom Fahrzeug

bitte nicht am Kabel ziehen sondern immer am Stecker.

In jedem Anhänger findet Ihr vorne in der Materialbox ein
 Anschlussschema (7- und 13Polig).

Beleuchtung:

Diese Lampen dürft Ihr auch selber auswechseln. Diverse Ersatzlampen
 hat es während der Saison im grünen Elektroschrank in der Werkstatt.

Diese Plastikbox ist angeschrieben mit „Anhänger-Ersatzlampen“.

Sie enthält folgende Lampen:

Licht: 12V / 10W

Blinker: 12V / 21W

Stopp: 12V / 21W

Posileuchten: 12V / 5W

PS: Die Glühlampen sind auch im Migros erhältlich.

Nebelschlussleuchte:

Die DG800-Anhänger sind mit Nebelschlussleuchten ausgerüstet.

Diese Lampen funktionieren nicht (Glühlampen ausgebaut).

Grund: Die Nebelschlussleuchte findet man am 7poligen-Elektrostecker
 auf dem Steckplatz 54g (blauer Draht). Bei den Zugfahrzeugen ist der
 entsprechende Pin jedoch oft mit Dauerstrom (damit wird z. B. der
 Kühlschrank eines Wohnanhängers gespeist) und nicht mit der
 Fahrzeugnebel-schlussleuchte belegt. Dieser Dauerstrom kann nicht
 ausgeschaltet werden. Folglich würde die Nebellampe immer brennen.

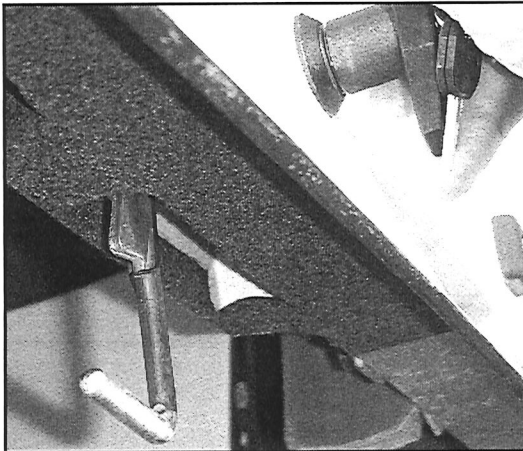
Schlösser

Dies ist ein leidiges Thema in der SG. Lassen doch einige unserer Kameraden das nötige Fingerspitzengefühl bei der Bedienung der Schliessanlagen vermissen. Es wird viel gemurkst!

Z. B. werden die Schlösser beim Verriegeln mit Gewalt den falschen Weg herum gedreht. Der Haken der einhängen sollte zeigt dann (180° verkehrt) nach oben statt nach unten. Das Schloss kann immer mit dem Schlüssel geschlossen werden (auch wenn der Schliesshaken 180° verkehrt nach oben zeigt) der Anhänger ist jedoch noch offen.

Abhilfe:

Vor dem Zuziehen des Deckels am Schloss drehen und sich die richtige Drehrichtung merken. In der Regel gilt: Nach rechts drehen = schliessen und nach links drehen = öffnen (öffnen ist z. T.



federbelastet). Sobald man mit „Gewalt“ drehen muss stimmt die Drehrichtung nicht oder/und die Schliessreihenfolge stimmt nicht! Das Schloss wird immer vor den seitlichen Verschlüssen geöffnet und nach den seitlichen Verschlüssen geschlossen. Sonst ist zuviel Spannung auf dem Deckel und das Schloss geht kaputt. Schliessversuch bei offenen Anhänger durchführen und sich die Drehrichtung merken!

Reinigen der Anhänger

Es besteht kein Verbot um während der Saison die Anhänger innen von Unrat zu befreien (alte Klebebänder, Dreck und Gras etc.) Selbst dann nicht wenn der Müll ein Kollege hinterlassen hat. Toll wäre eine Reinigung nach Abschluss eines Lagers oder Wettbewerbes.

Anhängermaterial allgemein

Tragt Sorge zum Material. Jedes Jahr müssen z. B.

Querruderfixierungen ersetzt werden.

Beim Verladen des Flugzeugs gehört eine Abschusskontrolle dazu bevor der Deckel geschlossen wird: Habe ich nichts vergessen ausserhalb des Anhängers und ist alles am richtigen Platz?

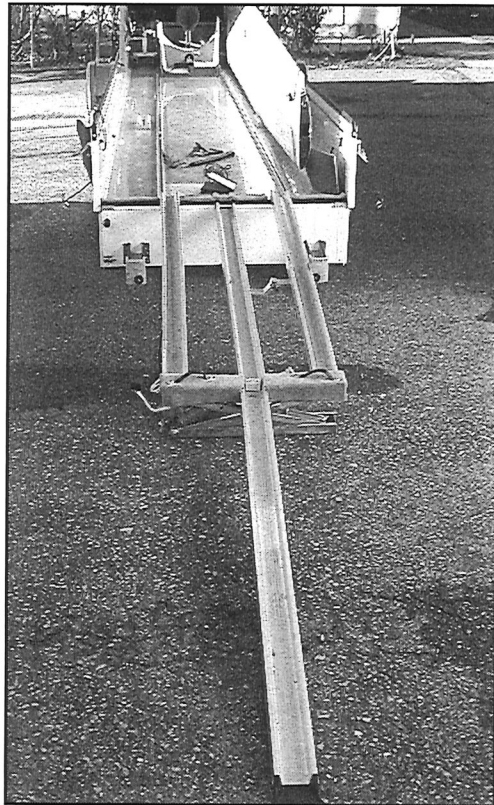
Die Saison 2003 war so Hammer dass ein Pilot wahrscheinlich vor lauter „plagieren“ in der Villa Thermik „seinen“ Anhänger vergass. An einem Freitag kam ich auf den Platz um nach meinem Flieger zu sehen. Von weitem sah ich den offenen DG800-Anhänger. Toll dachte ich, da ist jemand zu „Rumschwatzen“. Ich fand jedoch weit und breit keine Menschenseele. Auf der Startliste war der letzte Start der DG800 am Mittwoch aufgeführt!

Schlüssel:

Mehrere Male konnte ich (ausserhalb des Flugbetriebes) Schlüssel am Anhänger steckend finden! Bitte legt die Schlüssel nach dem Flugbetrieb in den Schlüsselschrank zurück. Der DUO-Schlüssel wir seit Wochen vermisst!

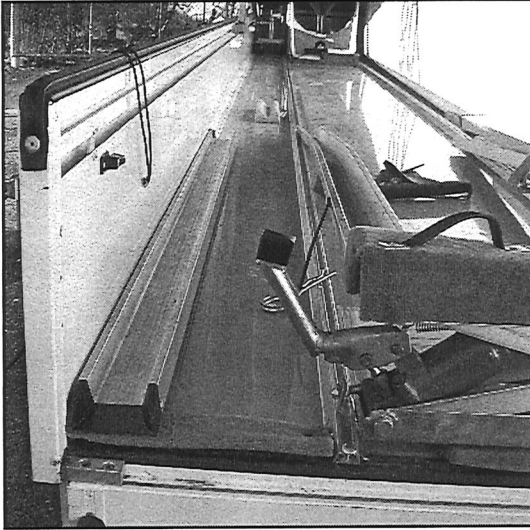
Verladerampe

So sieht die rückschonende Variante aus. Benützt diese Schienen dort wo sie vorhanden sind. Es ist auch Materialschonender für das Flugzeug. Beim Kampf der Seitenflosse gegen den Anhängerdeckel beim Aus- und Einladen gewinnt meistens der Anhänger! Die Flugzeugunterhaltcrew hat sonst schon genug Arbeit. Richtig verladen wird die verlängerungsschiene links (stehend oder wie im Bild liegend) an der Bordwand fixiert. PS. Zum Herausziehen des Flügels muss die Schiene entfernt werden. Der Flügelwagen geht nicht vorbei und der Flügel kann beschädigt werden!



Hydraulischen Hubrampen:

Das Ventil mit Gefühl bedienen und nicht zu fest anziehen. Der Nächste weiss sonst unter Umständen nicht in welche Richtung er



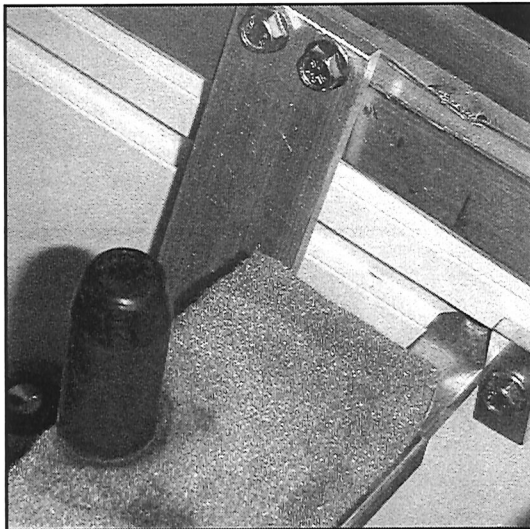
drehen muss um das Ventil zu Öffnen.

Kurbelrampen:

Der Winkel (Kurbel zur Rampe) der Kurbel soll möglichst klein sein. Bei zu grossem Kurbelwinkel geht das Gelenk schneller kaputt.

Transport leerer Anhänger

Folgendes Problem tritt hier auf: Beschädigung der Flügelwagenarretierung durch den Flügelwagen.



Der Flügelwagen muss ganz vorne am Anschlag (rechts im Bild) sein. Dann wird er durch das breite Alustück (links im Bild, befestigt mit zwei Schrauben) vorne fixiert. Dieses Alustück schwenkt mit dem Deckel beim Öffnen nach oben.

Steht der Flügelwagen beim Schliessen des Deckels etwas weiter hinten (10 – 15cm) so besteht die Möglichkeit, dass das Aluprofil auf die Seitenführung des Flügelwagens drückt. Die Folge ist eine verbogene und

beschädigte Nut im Deckelprofil (im Bild sichtbar dort wo das Alustück vorher befestigt war). Diese verbogene und oft gerissene Alunut ist nicht mehr reparierbar.

Wenn diese zwei Teile aufeinander treffen merkt man dies beim Schliessen des Deckels (bedingt durch den langen Hebelarm) nicht. Also: Vor dem Schliessen des Deckels die Position der Flügelwagen kontrollieren, den Rumpfwagen fixieren und die Höhensteuerschere schliessen.

Handbremse anziehen im Winter

Hier besteht die Gefahr des Festfrierens der Bremsbeläge. Die Anhängerbremse bleibt blockiert trotz gelöster Handbremse.

Abhilfe auf einer ebenen Abstellfläche:

- Handbremse los

Stützrad ganz nach unten drehen. Jedes Stützrad hat am Ende eine Position wo sich das Stützrad nicht mehr drehen lässt. Der Anhänger lässt sich dann nicht mehr zur Seite bewegen

- Mit den Keilen sichern.

PS. Das Abstellen des Anhängers auf einer abfallenden Strasse sollte (mit angezogener Handbremse und mit Keilen gesichert) in Fahrtrichtung erfolgen. An den unteren Anschlag kurbeln fixiert das Stützrad Bitte benützt die Deichselchutzhauben

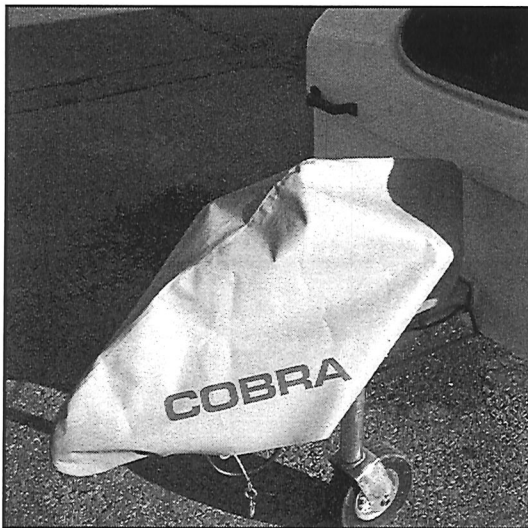
Bei Anhängerfragen: Roland Käser 076 398 00 31 oder roland.kaeser@hispeed.ch

Anhänger-Tipps im Internet

Cobra Anhänger:

- Rubrik Technik: Anschlusschemas 7- und 13-Polig
- Rubrik Bedienungsanleitung: Manual für Cobra-Anhänger DG-Flugzeugbau :
- Rubrik Technik / Allgemeines: Anhängerpflege

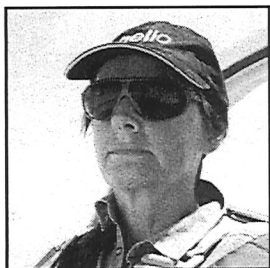
Behandelt alles Material der SG wie wenn es Euer Eigentum wäre. Die Klubkameraden danken Euch!



Flugreise mit dem Motorsegler Dimona HB 2155 nach Tunesien

Reisebericht verfasst von der Frau eines langjährigen Segel- und Motorflugpiloten

Am 6. Mai 2003 war es soweit: unsere Flugreise südwärts über Frankreich, einen Teil des Mittelmeeres, Korsika, Sardinien und nochmals für 2 Stunden über's offene Meer konnte beginnen.

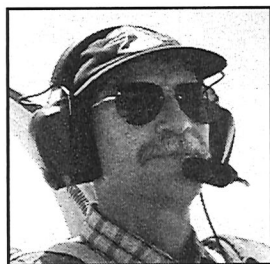


Anne Aebi

nach einem grossen Abenteuer aus: für diese 18 Tage sollte möglichst wenig Gepäck mitgenommen, während des Fluges immer ein Fallschirm getragen und über dem Meer dazu noch eine Schwimmweste montiert werden!

Wir hatten uns erst kurz vorher für das 21ème Rallye Aérien International de Tunisie angemeldet, das während 8 Tagen ein vielversprechendes Programm anbot.

Für die „Kopilotin“ war es die erste Reise mit einem Kleinflugzeug ins Ausland, und demzufolge sah alles an der Geographie und am Kartenlesen hatte, wollte ich von Anfang an die Reiseroute mitplanen und mitgestalten. So sassen wir jeweils am Abend vor dem GPS, der Flugkarte und allen anderen nötigen Charts, um den Flug des nächsten Tages vorzubereiten.



Jürg Aebi

So war ich denn auch ganz gespannt auf unseren ersten Flug, der uns über Chambéry nach Cannes bringen sollte. Je südlicher wir waren, desto mehr SE-Wind auf die Nase bekamen wir zu spüren. Das GPS zeigte zum Teil nur noch 38 kts Groundspeed an, und es schüttelte uns gehörig durch. Kurz vor Ankunft bei schönstem Wetter, aber enorm ruppiger „Fahrt“, füllte ich noch den mitgebrachten Sack mit der in Chambéry genossenen „Salade niçoise“! Jürg musste infolge einer Warteschlange vor dem Flugplatz noch eine grosse Schlaufe über's Meer machen, bevor wir sanft auf der Piste von Cannes landen konnten. Dies war die Feuertaufe des Trips, wobei ich vorwegnehmen kann, dass alle weiteren Flüge unserer Tunesien-Reise wesentlich komfortabler wurden.

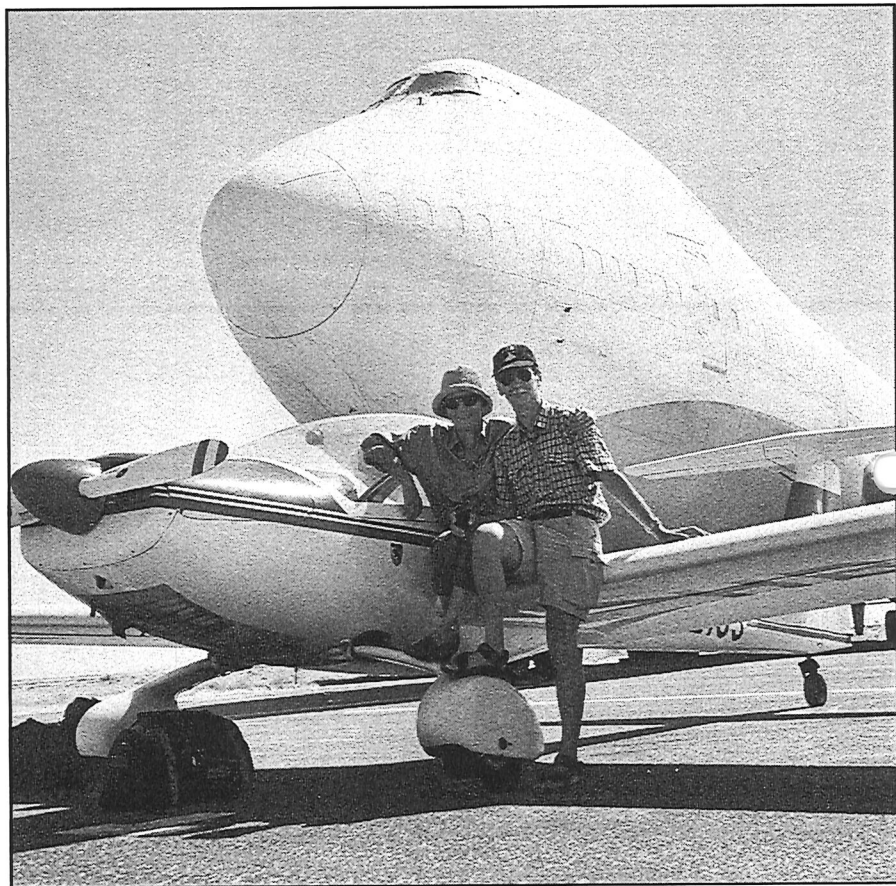
Nach einer angenehmen Nacht im Hotel Campanile beim Flughafen konnten wir dank guten Wetters die Überquerung des Meeres bis Calvi auf Korsika antreten: ein eigenartiges Gefühl, so ins Blaue hinauszufiegen, wobei der Horizont sich irgendwo zwischen dem Meer und gleichfarbigem Himmel befindet. Jürg meisterte diesen 1 1/2 stündigen Flug bis Calvi mit Bravour. Mit dem Taxi fuhren wir in die Altstadt, wo wir ein herrliches Nachtessen einnahmen und in einem kleinen Hotel übernachteten. Am dritten Tag flogen wir der Küste entlang südwärts bis Sardinien und erreichten nach 3 Stunden die Hafenstadt Cagliari. Am Flughafen wurden wir von einem Follow me -Wagen an den richtigen Ort gelotst, und die Italiener waren sichtlich beeindruckt von unserer eleganten Dimona mit ihren langen Flügeln!

Am nächsten Tag waren wir dann unsererseits beeindruckt von der happigen Flughafentaxe mit Parkgebühr von sage und schreibe 90 Euros! Jetzt galt es, noch voll aufzutanken, die Zollabfertigung hinter uns zu bringen, die Meteo noch einmal zu studieren und möglichst schnell den Weg nach Afrika unter die Flügel zu bringen. Diese Prozedur dauerte leider viel zu lange, und als wir endlich starten konnten, brauten sich über Tunesien bereits die ersten für den späteren Nachmittag angesagten Wolken auf. Der Flug über's Meer war sehr anspruchsvoll mit Wolken über und unter uns. Sobald wir in Funkkontakt mit dem Tower von Tabarka waren, wussten wir, dass eine Landung dort möglich sei. Nach 2 Stunden kamen wir mit den ersten Regen-

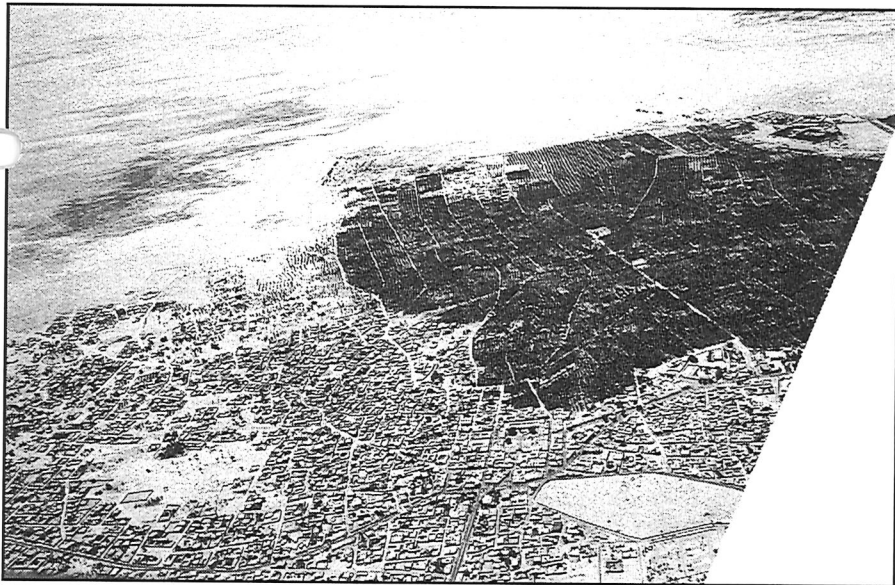
Monastir



güssen sehr erleichtert und dankbar auf unserem ersten Flughafen Afrikas an. Die Schrift am Flughafengebäude liess sofort erkennen, dass wir uns in einem arabischen Land befanden. Wir wurden nett begrüsst, und die Formalitäten gingen zügig vonstatten. Mit einem Taxi fuhren wir in die kleine, noch wenig touristische Stadt Tabarka, wo wir unseren ersten Thé à la menthe genossen. Da es am Flughafen kein Benzin (Avgas) gab, mussten wir am folgenden Morgen mit 2 gekauften Plastikkanistern an einer Autotankstelle 40 l Most bunkern, den wir mit einer abgeschnittenen PET-Flasche unserer Dimona einflössten. Nun hielt uns nichts mehr zurück, und nach anfänglichem Zickzackkurs um die Restbewölkung gab's einen wunderbaren Flug bis nach Tozeur, dem Tor der Sahara, wo das Flugrallye beginnen sollte. Auch hier wurden wir sehr nett von den tunesischen Mitorganisatoren empfangen, und wir konnten unseren Motorsegler vor 2 ausrangierten



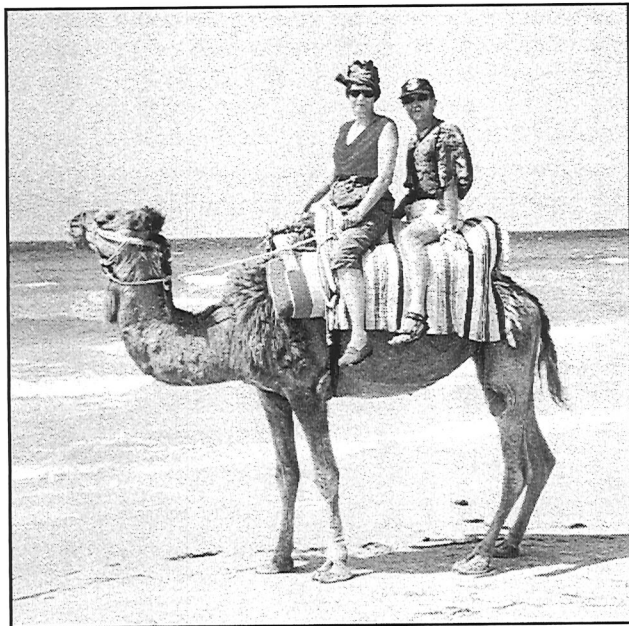
Jumbojets von Hussein abstellen, wie immer gut auf der Piste festbinden und decken. In Tozeur erwarteten uns 3 spannende Tage: 2 phantastische Rallye-Flüge über die Sahara, weisse Salzseen und imposantes Gebirge, wobei wir bei weitem die langsamsten waren neben all den starken, zum Teil 2-motorigen Cessnas, Barons usw. Trotzdem wurden wir mit unserem eleganten Motorsegler immer



wieder bewundert. Viele Leute wollten kaum verstehen, dass man damit so weit fliegen kann! Es machten ca. 15 Motorflugzeuge aus verschiedenen europäischen Ländern mit. Mit 4x4 Wagen fuhren alle Rallye-Teilnehmer zu den umliegenden Oasen mit Dattelpflanzungen, machten einen Kamelritt bei Sonnenuntergang, genossen ein herrliches Mittagessen im Berberzelt und ratterten mit der alten Lézard Rouge-Bahn durch bizarre Schluchten. Am 14. Mai machten wir einen weiteren interessanten Flug bis an die Küste nach Djerba, dem bekannten Touristenbadeort. Am nächsten Tag ging es wieder etwas nordwärts der Küste entlang nach Monastir.

Douz

Wir besichtigten diese schöne Stadt sowie die Teppichhochburg Tunesiens Kairouan mit ihren sehr alten Moscheen. Am 18. Mai trennten sich die Wege der Rallyeteilnehmer wieder, die sich individuell auf den Heimflug begaben. Wir entschlossen uns, über Pantelleria, Sizilien nach Reggio di Calabria zu fliegen. Von dort aus überquerten wir den unteren Teil des Stiefels von Italien und flogen über Pescara der Adria-Küste entlang nordwärts bis nach Venedig. Hier konnten wir auf der



Graspiste des Lido bei schönstem Wetter landen. Dank äusserst wenig Flugbetrieb luden uns die 2 aufgestellten Funker zu einem Glas Wein und Espresso in ihrem Büro ein, eine Geste, die wir natürlich sehr zu schätzen wussten! 2 herrliche Tage in Venezia und Chioggia bildeten den Höhepunkt unserer Rückreise, bevor wir am 24. Mai über den Gardasee, Lugano, den

Nufenen- und Grimselpass mit vielen unvergesslichen Erinnerungen auf dem Belpmoos landeten.

Hier möchte ich meinem umsichtigen Piloten für seine super Navigation ein Kränzchen winden!

Flugzeit insgesamt: 34 Stunden

PS: Wegen längerem Ausland-Aufenthalt zu verkaufen: 1/10 Anteil an Dimona HB-2155. Weitere Auskünfte: Jürg Aebi, Tel. 031 829 20 87 / 079 331 94 84, jhaebi@bluewin.ch

Pickelbären

Der Juniorbär geht an Sarah Marschall für ein Dreieck um 305,4km/h mit einem stolzen Schnitt von 91km/h! Mit der Erweiterung ergibt es ca 370km.

Der Pickelbär geht an Fritz Krebs für ein Dreieck ab Puimoisson um St. Jurs - Furka -Aiguines - St. Jurs, 713km. Speziell ist sicher, dass er dies zwischen dem

20.7.und dem 10.8. dreimal gemacht hat! Einzig die Erweiterungen haben ein wenig variiert, der längste Flug war 830km.

Beiden herzliche Gratulation!

„Äs Tröimli“

Als Christian Walther im Frühjahr 2003 seine erste Strecke über 300km flog, kam mir diese Distanz noch unwirklich und enorm gross vor. Und der Punkt, an dem ich selbst in der Lage sein würde, solche Strecken zu fliegen, schien mir in weiter Ferne. Wäre zu diesem Zeitpunkt jemand zu mir gekommen und hätte mir mitgeteilt, dass ich schon im August genau das tun würde, ich hätte ihm nicht geglaubt. Denn meine Streckenflugerfahrung war zu Beginn der Saison gleich Null!

Im Frühling hatte ich die Gelegenheit mehrere Doppelsteuerflüge ins Wallis zu machen. Dabei habe ich viele neuen Erkenntnisse gewonnen und ich wurde dem „Laufgitter“ definitiv überdrüssig. Zudem war eines meiner Ziele für die Saison 2003, die ersten Streckentestate zu fliegen. Am 7. Juni setzte ich meiner „Laufgitterfliegerei“ dann endgültig ein Ende und schrieb Gurten- Gurnigel Bad- Belpberg- Gurten aus.

Sarah Marshall

Zugegebenermassen nichts weltbewegendes, aber der erste Schritt war getan. Im Juli folgten der 50er und das 120-150km Testat.

Dass ich am 10. August den 300er ausschrieb, verdanke ich Chrigu Walther. Denn noch am Tag zuvor flog ich Gurnigel Berghaus- Sanetsch- Eggishorn- Col du Pillon- Gurnigel Berghaus und erfüllte das 200-250km Testat. Mein Saisonziel hatte ich also mehr als erreicht. Irgendwie gelang es ihm aber, mich davon zu überzeugen, dass es eine gute Idee sei, an diesem Sonntag zusammen mit ihm einen 300er in je einem Discus zu



versuchen. So schrieben wir Gurnigel Berghaus- Furka- Col de Salanton (etwa in der Mitte zwischen Lac d'Emosson und dem Brévent)- Gurnigel Berghaus aus, was ca. 305km ergibt. Ich startete zuerst und sollte solange vorausfliegen, bis Chrigu mich einholen würde. Via Spillgerten, Hahnenmoos und Gemmi flogen wir ins Wallis, wo die Basis stellenweise bei 3800müM lag. Wir fanden also für den Flug zur ersten Wende eine wahre Rennstrecke vor. Weder vom Boden noch aus der Luft hatte ich das Gebiet um die Furka jemals zuvor gesehen. Entsprechend beeindruckt war ich von der Schönheit dieser Landschaft. Der Flug der Walliser Nordseite entlang Richtung Martigny verlief ebenso sorgenfrei wie der Hinflug zur Furka. Beim Grand Chavalard oberhalb Fully angekommen, war Chrigu (erstaunlicherweise) immer noch wenige Kilometer hinter mir und das Gebiet, dass nun vor mir lag, war mir gänzlich unbekannt. Da ich aber nochmals auf 3600müM steigen konnte, querte ich mit gutem Gewissen das Wallis und flog direkt Richtung Lac d'Emosson und fand kurz vorher, beim Fontanabran, wieder Aufwind. Infos von Peter Ryser und Roland Bieri bewahrten uns davor, die klassische Falle für Gebietsneulinge, die „cumulus versectulus“ oberhalb Les Greanges anzufliegen. Bei der zweiten Wende hatte mich Chrigu dann fast eingeholt. Für den Rückflug zum Grand Chavalard wählte ich aber die Ostseite des Tals, er entschied sich für den gleichen Weg wie beim Hinflug. Als ich knapp unter der Basis war, kam auch Chrigu beim Grand Chavalard an und die Höhe, die wir dort wieder erklommen, ermöglichte uns einen entspannten Rückflug zum Gurnigel. Kurz, es war ein wunderschöner Flug und traumhaftes Wetter. Schon im Simmental merkten wir, dass wir bei weitem nicht die einzigen waren, die die Idee hatten, an diesem Tag fliegen zu gehen. Entsprechend belebt war der Himmel im Wallis und die Luftraumüberwachung somit zeitweise sehr anspruchsvoll. An diesem Tag wurden im NSFW und im Online-Contest mehrere Flüge über 800 und 900km gemeldet, und Chrigu kam mit einer Erweiterung auf ca. 500km. Hammerwetter trifft's somit wohl ziemlich gut!

Die letzte Saison war für mich enorm bereichernd. Dass ich innerhalb Saisonfrist einen solchen Streckenflug machen würde, habe ich nicht einmal zu träumen gewagt! Ich habe sehr viel gelernt und unvergessliches erlebt. Segelfliegen gehört nicht zu den klassischen Mannschaftssportarten, und trotzdem sind wir immer auf die Hilfe Dritter angewiesen. Deshalb möchte ich die Gelegenheit nutzen und allen, die mich in irgendeiner Form unterstützt haben, ein grosses Merci aussprechen!

Wo immer Sie sind. Was immer Sie tun. Wann immer das ist. Wir sind für Sie da.

winterthur

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



AEROSPACE



Das
Besondere
von
sonderegger

Ihr Goldschmied und Uhrenspezialist
Spitalgasse 36 · 3011 Bern · Tel. 031 311 70 38

WWW.BREITLING.COM



BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™