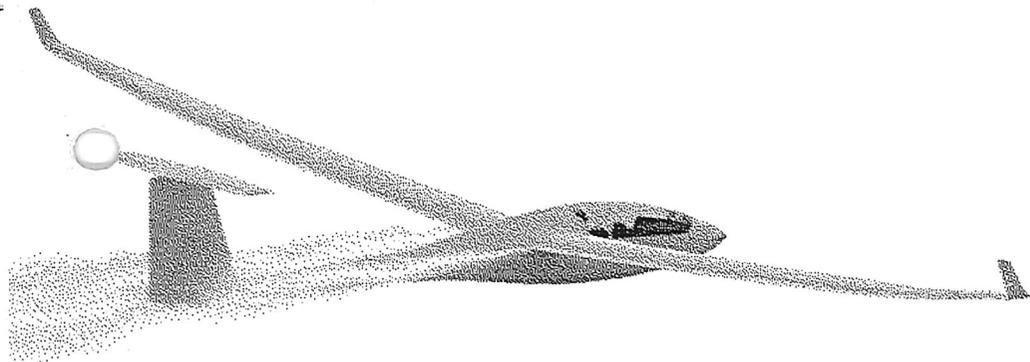


September 2005



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Impressum

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

Erscheint 2 Mal jährlich

Redaktion:

Christoph Hammerschlag,
Birkenweg 144, 3123 Belp

Tel. 031 819 35 58, hammerschlag@swissonline.ch

Inserate: Michael Jäggi, Tel. 031 331 82 29

das Neuste immer unter
www.sgbern.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

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



3123 BELP

NEUMATTSTRASSE 8

TEL 031 819 15 65

FAX 031 819 15 23

Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger

Liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern

Das erste Halbjahr seit meiner Amtsübernahme ist vergangen, Zeit um „Revue passieren zu lassen“. Auf die für mich wichtigsten Anliegen möchte ich kurz eingehen:

Luftraum

Im Frühling konnten wir einen Erfolg verbuchen, indem sich das BAZL hinter unsere Eingabe stellte und Skyguide den Auftrag gab, nach dem Vorschlag der SG Bern ein Safety Assessment durchzuführen. Dies war nicht im Interesse von Skyguide und wurde daher von ihnen nochmals beim BAZL hinterfragt. Die Vorgaben vom Amt wurden jedoch in unserem Sinn bestätigt. Leider dauern solche „politischen“ Angelegenheiten sehr lange und es hat bis heute noch keine Sitzung stattgefunden.



Finanzen

Zur Beschaffung der beiden Robin-Schleppflugzeuge mussten wir bei unseren Mitgliedern ein Darlehen aufnehmen. Wir konnten diesen Frühling fast 30% der Darlehensumme zurückzahlen (geplant waren 20%). Dabei ist die Liquidität des Vereins immer noch sehr gut.

Segelflug-Schweizermeisterschaften 2006

Wir brauchen diesen Anlass, um unsere Präsenz im Belpmoos zu festigen. Es geht hier indirekt auch wieder um den Luftraum. Der Sport hat in der Politik immer noch eine sehr grosse Bedeutung. Damit können wir ganz anders argumentieren als mit der Freizeitfliegerei. Das OK ist zusammengestellt und die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, damit wir nächsten Frühling eine gefreute SM durchführen können.

Flottenpolitik

Die SG Bern hat 20 Flugzeuge! Wenn unser Park à jour bleiben soll, das Durchschnittsalter der Flugzeuge 20 Jahre nicht überschreiten soll, müssen wir jedes Jahr ein neues Flugzeug kaufen. Der Vorstand hat daher wieder eine Flugzeugbeschaffungskommission ins Leben gerufen, damit wir für die Zukunft planen können.

Nachwuchs

Die brevetierten Segelflieger nehmen gesamtschweizerisch gesehen jährlich um ca. 10% ab. Wir sehen auch anhand der Altersstruktur innerhalb der SG Bern, dass in den nächsten Jahren ein Mitgliederschwund kommen wird, wenn wir nicht für unseren Nachwuchs etwas unternehmen. Zur Zeit haben wir neue Schlepppiloten rekrutiert, die Anzahl Segelflug-Schüler ist erfreulich, aber wir dürfen nicht auf den Lorbeeren ausruhen und müssen am Ball bleiben.

Die Saison geht schon bald zu Ende, ich wünsche allen Segelfliegerinnen und Segelflieger weiterhin „many happy landings“

Euer Präsi,
Edi Inäbñit



Die Leistungssegelflieger der Schweiz

Inhaber des Silber-C

Nr.

487	Erhard Rohner	1960
488	Rudolf Eichenberger	1960
489	Rudolf Döbeli	1960
490	Max Brändli	1960
491	Rudolf Neuenschwander	1960
492	René Irmiger	1960
493	Hans Müller	1960
494	René Lüscher	1960
495	Alfred Born	1960
496	Paul Bleiker	1960
497	Karl Kopp	1960
498	Rolf Lobsiger	1960
499	Andreas Furrer	1960
500	Hanspeter Vetterli	1960
501	Paul Keller	1960
502	Franz Muggli	1960
503	Michel Zaech	1960
504	Fritz Mährer	1960
505	Anton Alder	1960
506	Ernst Zinniker	1960

Der Nachwuchs
von damals -
da kennen wir
doch jemanden!

España 05

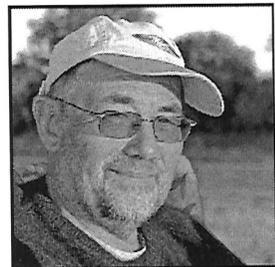
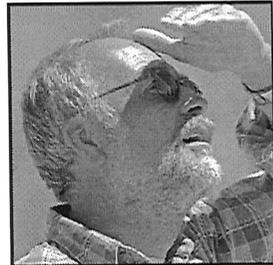
Am ersten Tag fuhr ich nach Gap, um am nächsten Mittag Ueli in Vinon an Bord zu nehmen. Er hatte vorher bereits Ferien in Korsika verbracht. In der Nähe von Sètes gab es ein Wiedersehen mit Stefan Bühler, der seit einigen Jahren dort lebt.

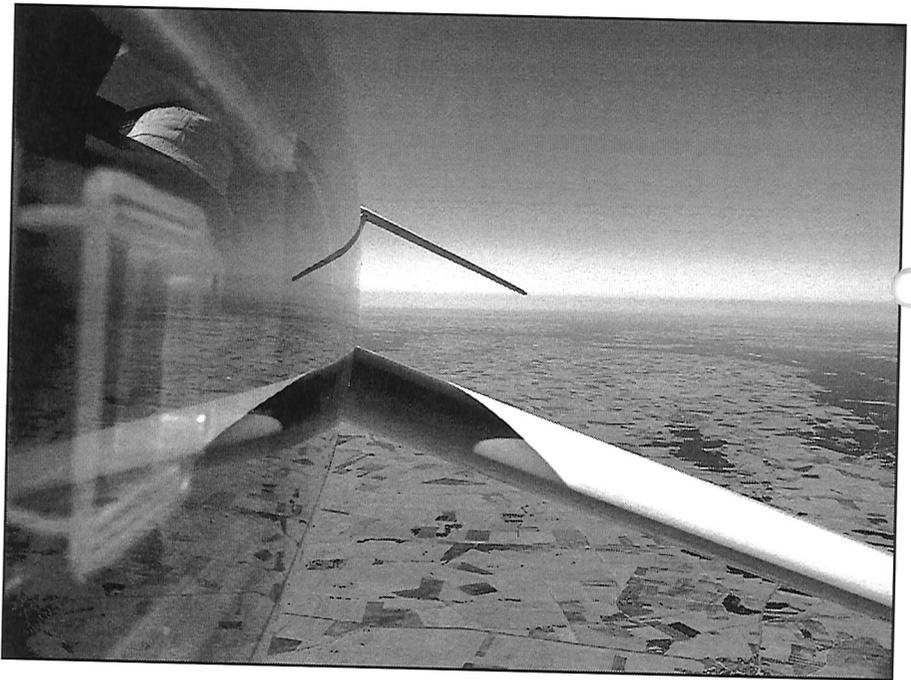
Die nächste Tagesreise brachte uns in die Nähe von Bilbao, wo wir am folgenden Morgen das Guggenheim-Museum besuchten. Es ist jedesmal wieder ein Hit!

Am Abend erreichten wir Campolara nach einer gemütlichen und problemlosen Reise.

Um 5 Uhr früh kamen die Honegger-Boys an, nach 20 Std Reise, davon 18 fahren. Man sieht, es gibt mehrere Möglichkeiten zu reisen. Sie brachten Uelis Camper und den Duo.

Das Wäldchen war praktisch unbewohnt, wir konnten uns den schönsten Platz aussuchen. Mit einem Dutzend französischer Flugzeuge war ein beschaulicher Flugbetrieb zu erwarten.

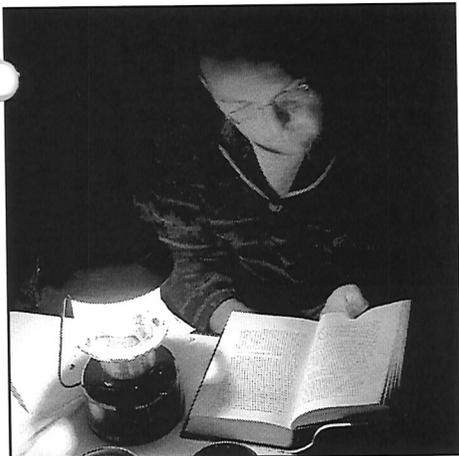
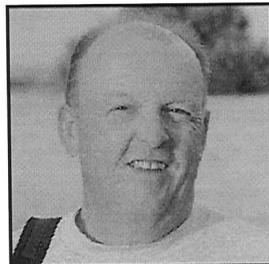
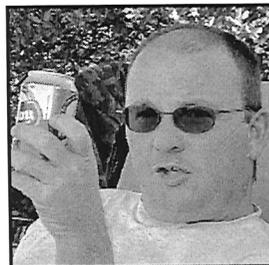


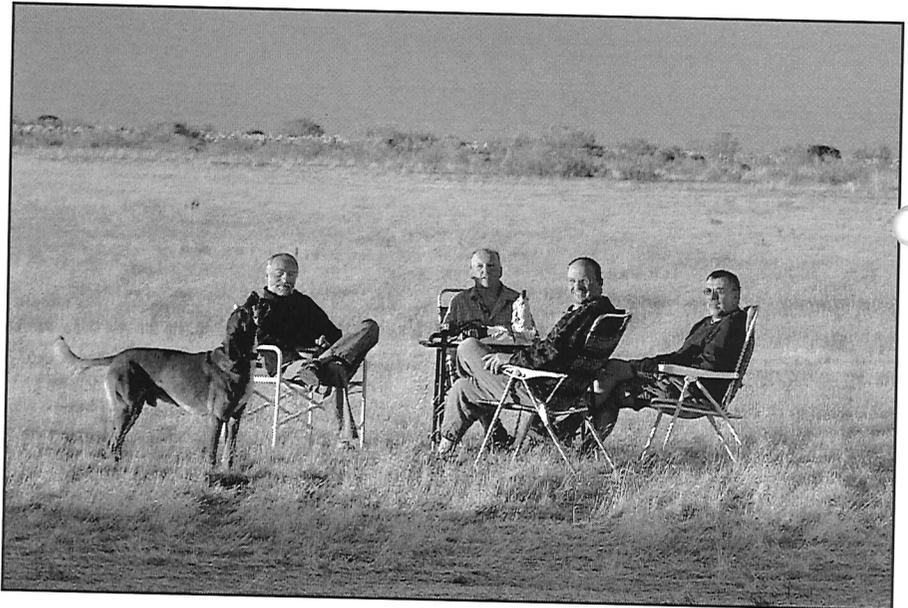
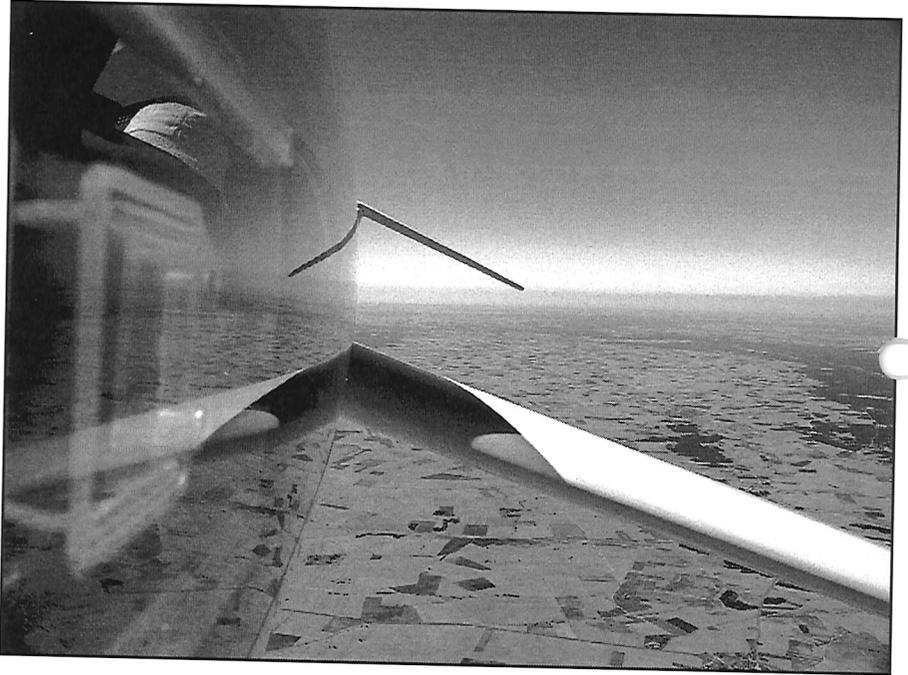


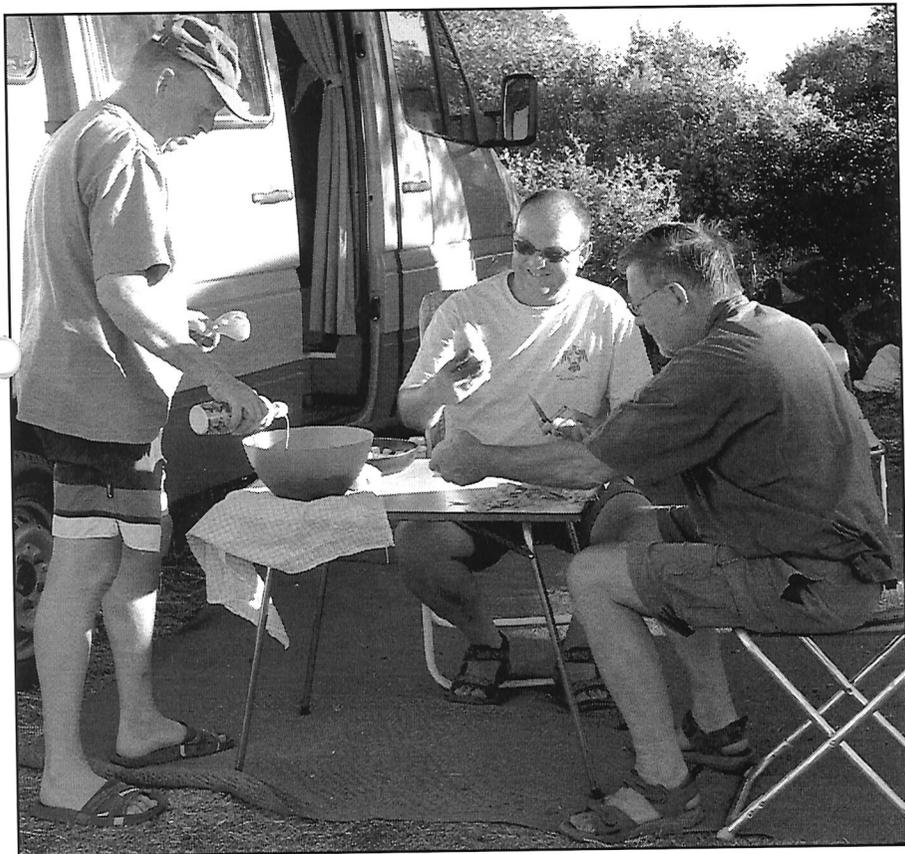
Schon am ersten Tag machten wir kleine Flüge. Danach ergab sich ein extrem stressbetonter Betrieb: Tagwache in aller Frühe, so um halb zehn, extensives Frühstück (wichtig für Hochleistungspiloten), dann die Flieger anhängen und auf die Piste bringen, Lesestunde, Suppenstunde, Siestastunde, und dann bemühten sich „les athlètes de la confédération“ als letzte an den Start. Die richtige Zeit, um aus der

Platzrunde mit 3-4 Metern in die Umlaufbahn zu gelangen. Jeder Tag brachte lohnende

Flüge in der ersten Hälfte des Tausender-Bereichs über die wunderschöne Landschaft, immer bei Sichten von zig Kilometern,







praktisch ohne je auf andere Flugzeuge zu treffen. Niemand übertat sich, alle waren zufrieden.

Die Höchsttemperaturen bewegten sich meist in den unteren Zwanzigern, trotzdem durfte man ohne weiteres auf 3-4 Meter warten vor dem Eindrehen. Basis zwischen 2000 und 3200 Metern (Grund 1000 m).

Der Tag klang jeweils aus mit dem üblichen Bier nach der Fliegerei, gepflegter Küche (na ja, fast immer) und bei einem feinen Tropfen, danach Abhängen bei Kerzenschein in der völligen Ruhe der Natur. Ein beliebter Zeitvertrieb war Brot backen, es gab eine High- und eine Low-Tech-Version.

Hervorzuheben sind noch die diversen technischen Probleme: Am Duo streikte der Funk, der Logger und das L-NAV, was aber irgendwie behelfsmässig behoben werden konnte. Ansonsten: ein Superflugzeug!

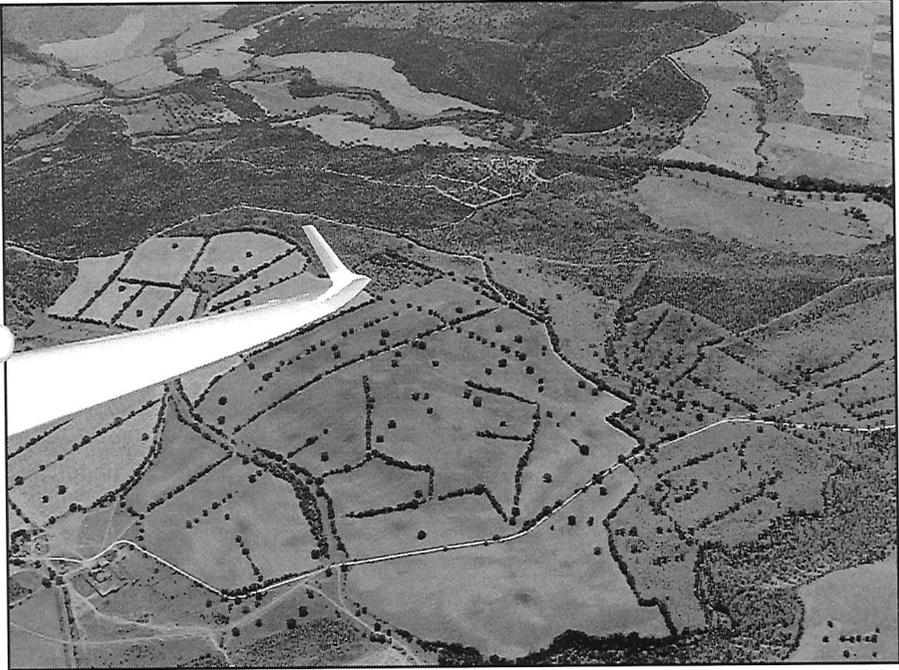


An meinem Camper musste ich die Wasserversorgung reparieren, später den Auspuff, und der Jonenbrater (220V-Konverter) verabschiedete sich mit Knall und beissendem Rauch. Aber da insgesamt 3 solcher Geräte samt Solarpanels vor Ort waren, ergab sich kein Pro-

blem beim Laden der diversen Akkus; immerhin gab dann noch ein Laderegler den Geist auf. Die Infrastruktur beschränkt sich nämlich auf eine langsam zerfallende Toilette und einen einsam herabhängenden Dusch-Schlauch samt dazugehörendem Wassertank. Dazu kommt noch die sogenannte Piste, die über die Jahre auch nicht wesentlich besser geworden ist, so dass man eigentlich gradeso gut ein danebenliegendes Feld benutzen könnte. Die Piste ist einfach etwas länger (1000 m), und die braucht es auch, denn die Starts können durchaus akrobatisch werden, wenn die Thermik so richtig abgeht beim Abheben.

Am dritten Tag war es windig, die Franzosen erreichten 4000m in den Gredos. Wir brachten Ueli nach Avila zum Coiffeur.

Jeden Tag waren wir unterwegs auf Strecke, nichts enorm Grosses, und auch gelegentlich mit einem langen Blick auf ein nahes Landefeld. Und immer wieder die grossartige Landschaft, die endlose Weite, und pro



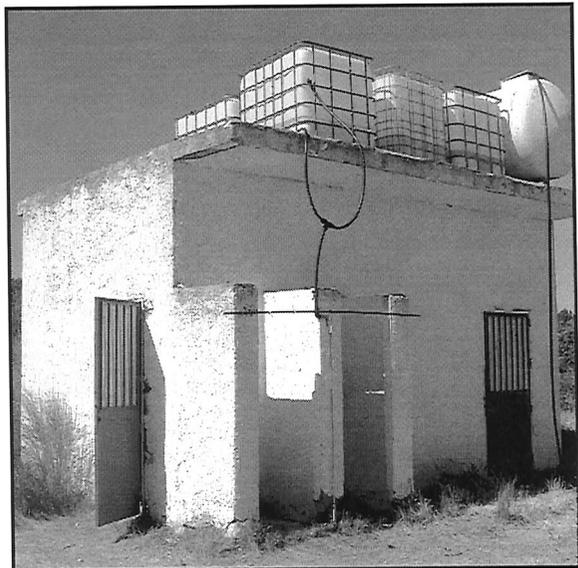
Stunde etwa ein anderes Segelflugzeug.

Gegen Schluss wurde es deutlich wärmer, und dazu sehr blau. Während die Duo-Mannschaft in den Seilen hing, blieb die DG-800 in Bewegung.

Dies ergibt ein Total von 18 Flügen, 52 Stunden und 5000 Kilometern.

Nach dem letzten Flug brausten die Honeggers nach Hause, um nonstop am nächsten Mittag anzukommen. Ueli und ich gönnten uns drei Reisetage.

Fazit: Alle rundum zufrieden, es war ein Hit!



Ein Traum wird wahr

Seit Jahren ist ein 750km-Dreieck, das die FAI-Normen erfüllt, eines meiner Projekte. Bei einer Dreiecksgrösse von mehr als 750km darf kein Schenkel kürzer als 25% und keiner länger als 45% der Gesamtstrecke sein. In den Alpen ist es einigermaßen schwierig, ein Dreieck so zu platzieren, dass es diese Bedingungen erfüllt und auch noch fliegbar ist. Ab Bern (beziehungsweise dem Gurnigel) kann eine solche Strecke recht gut platziert werden, aber bei uns gibt einem das Wetter selten genug eine Chance, um diese Distanz zu bewältigen.



Meine zweite fliegerische Heimat Puimoisson schien bisher für einen derartigen Flug nicht geeignet. Der Rekordflug von Daniel Fisch vom letzten August liess

mich die Sache wieder einmal überdenken. Ein so grosser Flug ist ein Puzzle aus Erfahrungen: Erfahrungen mit frühen Abflügen in Puimoisson, Kampf mit den Tücken und Turbulenzen der Maurienne und neuerdings unsere Flüge ab Bern nach Grenoble. Schliesslich speicherte ich folgende Strecke im Logger: Abflugpunkt St. Jurs; Wenden: Col

des Portes - Furkpass - la Motte en Bauges. Ein Dreieck mit einem Umfang von 753km!



Das Meteobriefing ist in Puimoisson dieses Jahr um Faktoren besser geworden. Wenn man aber einen grossen Flug realisieren will, muss man vor dem Briefing, das um 1030 Uhr abgehalten wird, starten.

Bild 1

Am 14. Juli sah die Meteo viel versprechend aus, allerdings mit einem kleinen Gewitterisiko entlang der italienischen Grenze gegen Abend. Weil deshalb die Chance bestand, abends im Westen zurückfliegen zu müssen, aktivierte ich das grosse Dreieck im Logger. Der Flugzeitplan

ist in Südfrankreich relativ einfach: man kann mit einer Thermikzeit von 11 bis 21 Uhr rechnen. Also muss man spätestens um 16 Uhr umdrehen, unabhängig davon, wo man ist (bei gutem Wetter erfolgt die Wende einfach etwas weiter entfernt...). Da der Rückflug in der Regel schneller geht als der Hinflug, hat man auch etwas Reserve.

Bild 2



Um 1029 Uhr wird gestartet. Die Thermik ist schon gut markiert und zuverlässig, allerdings mit einer relativ tiefen Basis von ca. 2200m/M. 41 Minuten später überfliege ich die erste Wende und richte die Nase nach Norden. Bis zur Furka sind 336km zu fliegen. Im Tal Richtung Col d'Allos steigt jetzt die Basis kontinuierlich an und vor dem Pass erreiche ich bereits 2800m. Hier ist - wie so oft - eine Luftmassengrenze: relativ feuchte Luft südlich des Passes, im Norden ist es trocken. Die drei



Bild 3

ersten Bilder dokumentieren diese Tatsache sehr gut: Bild 1 ist gerade südlich des Col d'Allos aufgenommen worden, Bild 2 über Barcelonnette in Richtung Norden und Bild 3 nach dem Col de Vars. Die Thermik geht jetzt bis auf 3500m. Ich folge der „Standardroute“ über den Pic de Rochebrune, Montgenevre zum Col d'Etache, der um 1305 passiert wird. Der Einstieg in die Maurienne ist diesmal problemlos.



Bild 4

An der Pointe de Charbonnel, häufig ein sehr tückischer Berg, erreiche ich 3900m. Die Wetteroptik nach Norden ist viel versprechend (Bild 4). Im Aostatal steht die Basis auf der Südseite auf 4000m (Bild 5: La Grivola). Der Blick nach Norden zum Valpelline macht mich etwas ratlos: hier hängt die Sache tiefer und was dahinter kommt ist unklar (Bild 6). Am Mont Mary angekommen kann ich eine ansteigende Basis erkennen. Hinten im Valpelline sind schon wieder 4000m erreichbar,

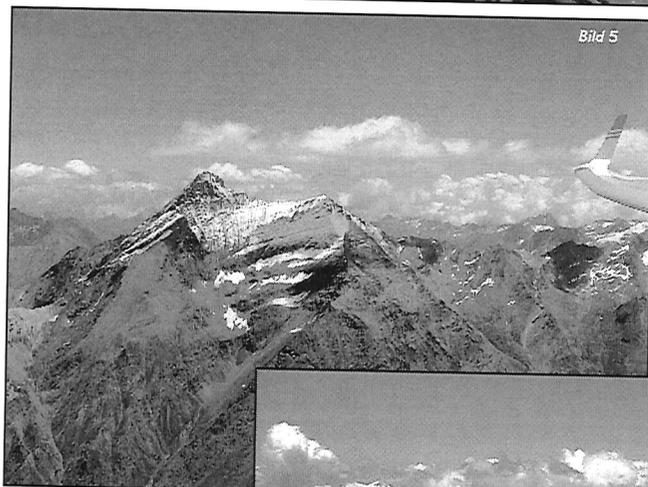


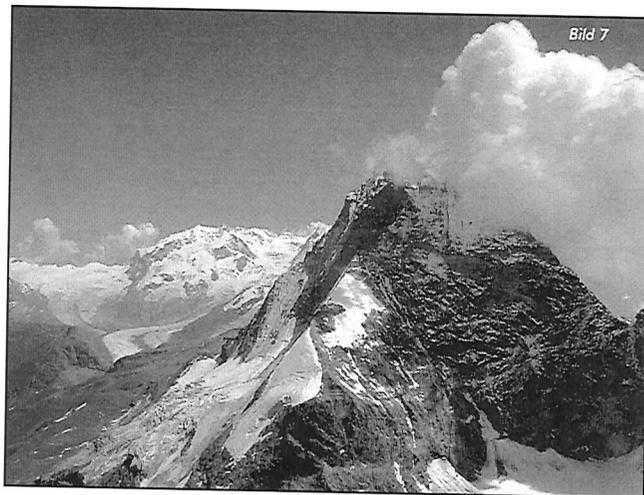
Bild 5

so dass die Schweizergrenze westlich des Matterhorns überflogen werden kann (Bild 7). Das Wallis sieht sehr



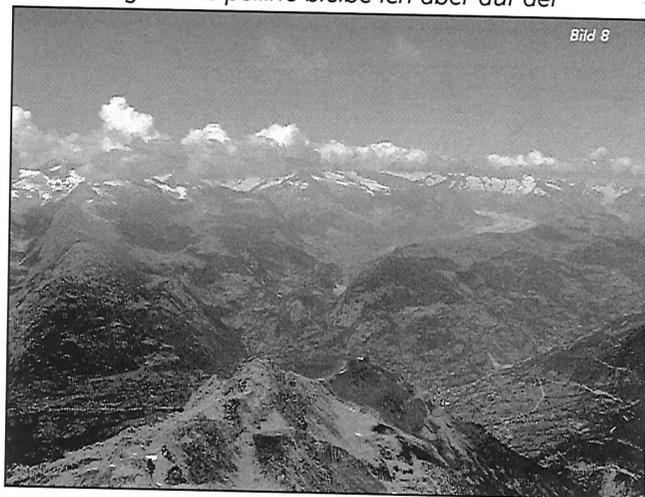
Bild 6

lecker aus (Bild 8). Ich fliege über den Simplon in Richtung Furka, die Wolken bilden sich auf der Südseite erst zögerlich, es geht aber auch im Blauen bis auf 3800m. Um 1520 Uhr wende ich an der Furka. Für den Rückweg habe ich mir in der Planungsphase vorgestellt, kreislos das Wallis hinunter-



terzupreschen und über Chamonix aus die „Westroute“ zu gehen. Ich entscheide mich jetzt aber wieder für die Route durch das Aostatal, das im Westen sehr gut ausgesehen hat. Der Entscheid ist intuitiv (und der Weg etwas direkter auf die nächste Wende zu). Der Rückflug ins Aostatal verläuft analog zum Hinweg. Im Valpelline bleibe ich aber auf der Nordseite. Nördlich

von Courmayeur genieße ich noch den Schlauch des Testa di Liconi (einer der besten Aufwinde der Alpen - unbedingt mal ausprobieren!), der mich ein letztes Mal auf 3600m befördert. Danach führt der Weg über den Kleinen St. Bernhard stetig sinkend mit der Wolkenbasis



nördlich an Albertville vorbei zur dritten Wende. Nach einer Flugphase in der klaren Luft der Hochalpen mit hoher Basis braucht es immer etwas Überwindung, sich wieder in den Dunst der Voralpen zu stürzen... (Bild 9). Die Basis sinkt auf knapp 2500m/M. Ich kenne die Gegend inzwischen und weiss, dass ich damit gut leben kann. Wichtig



ist auch hier, dass man über den Kreten fliegen kann, die auf knapp 2000m liegen. La Motte en Bauges umfliege ich um 1723 Uhr. Mir bleiben schätzungsweise dreieinhalb Stunden für die letzten 210km. Zuversichtlich und konzentriert folge ich den Hängen der Chartreuse, die auf der Westseite schön tragen (Bild 10). Eine weitere Schlüsselstelle ist der Einstieg in den Vercors südlich von Grenoble. Ich habe genug Zeit und steige vor der Talquerung auf 2500m. Hoch genug komme ich an, aber die Vercorskrette enttäuscht mich. Trotz recht schönen Wolken finde ich



kein Steigen. Nach Westen ausweichend verliere ich 20 Minuten, bis ich wieder von 1650 auf 2300m komme. Der Flugplatz St. Jean-en-Royans ist an dieser Stelle ein beruhigender Rettungsanker. Nach dieser Übung trägt auch der Hang wieder (war er wohl vorher zu fest abgedeckt?).

Um 19 Uhr hat mich die Provence wieder und die Basis steigt auf 2700m (Bild 11). Roland Stuck, der gerade ganz in der Nähe bei Die gewendet hat, meldet noch immer gutes steigen auf Kurs. Den Zeichen von Sonne und Wolken folgend erreiche ich langsam die Endanflughöhe.

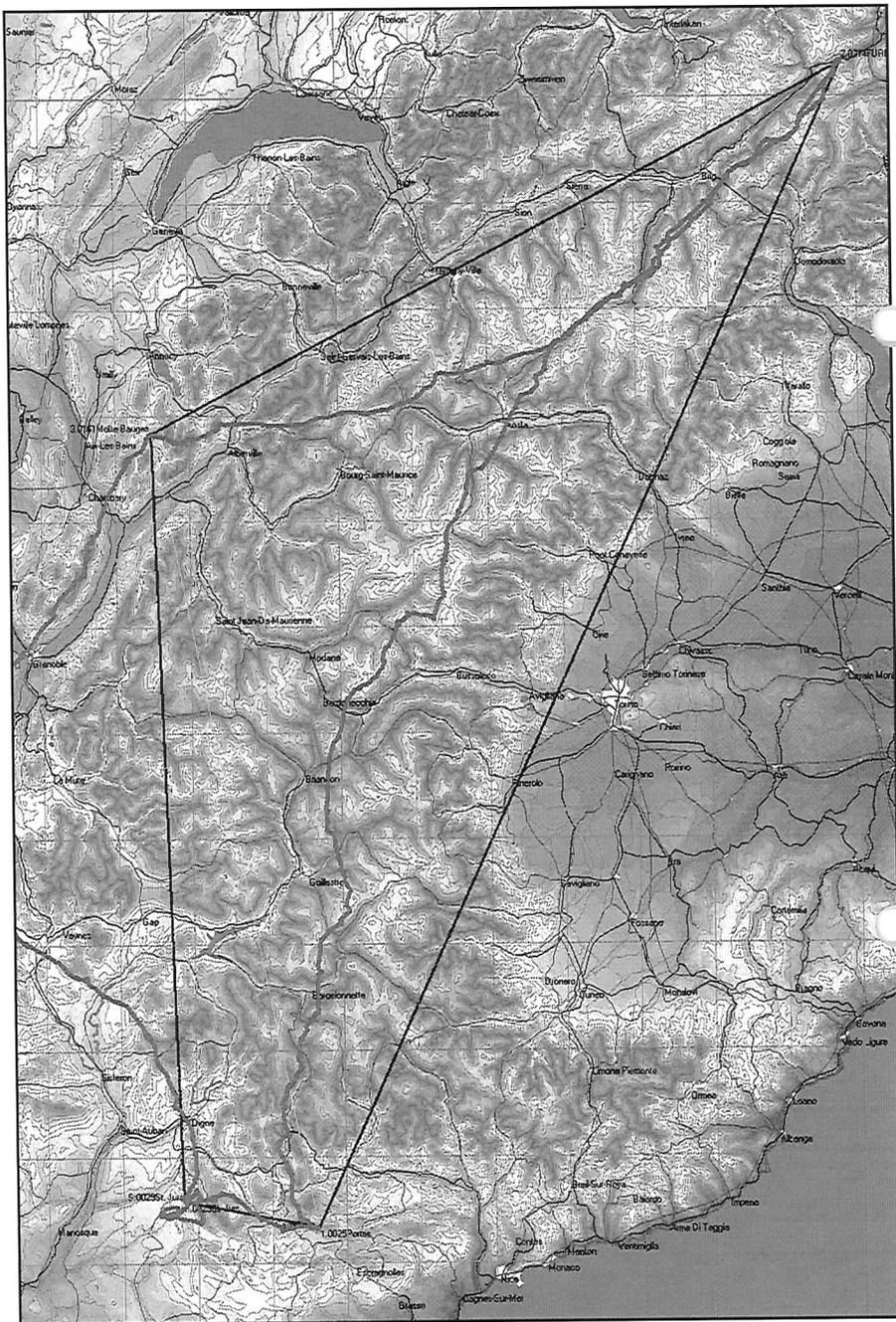


Nördlich von Sisteron ist es soweit! Ich tanke noch zwei, dreimal 50 bis 100m Sicherheitshöhe und kann so das Dreieck um 20 Uhr 10 über St. Jurs schliessen. Nach 9 Std. 58 Min. setzt der FJ um 2028 Uhr wieder in Puimoisson auf.

In Rekordzeit wird das Flugzeug von der ganzen Familie gewaschen, getankt, eingepackt und angebunden, weil wir um 20 Uhr in St. Jurs in der Beiz sein sollten, um den 14. Juillet zu feiern (zu meiner Entschuldigung: ich habe vor der Landung davon nichts gewusst...). Wir verpassen nur die Vorspeise, was folgt ist vorzüglich und trotzdem genug. Stefan veranstaltet quasi das offizielle Feuerwerk von St. Jurs und ich habe mindestens zwei Gründe zum Feiern.

statistik:

- Flug vom 14.7.2005, die igc-Datei ist im olc zu finden
- Flugdauer von 1029 bis 2028 Uhr; 9Std. 59Min.
- Aufgabe: St. Jurs - Col des Portes - Furkapass - la Motte en Bauges - St. Jurs, 778km (siehe Karte nächste Seite)
- Abflug 1038, Ankunft 2010, 9Std. 32Min. entsprechend 81,6km/h
- effektiv zurückgelegte Distanz: 933km
- mittlere Gleitzahl 59,2
- Kreisanteil 30%
- mittleres Steigen 1,4m/s



Fliegen in Kanada

oder Weiterbildung eines Schlepp-Piloten

Es ist mein dritter Freitag Abend hier in Steinbach (wohlgemerkt nicht Steinbach bei Belp sondern Steinbach, Manitoba, Kanada) und ich denke, ein Reisebericht ist schon lange überfällig.



„Max“

Bereits letztes Jahr habe ich im Internet die Adresse der Flugschule gefunden (www.harvsair.com) und dieses Jahr sind meine fliegerischen Pläne auch aufgegangen. Harv's Air ist eine familien-geführte Flugschule, die gerade dabei ist, eine zweite Niederlassung in St. Andrews, unweit von Winnipeg, zu öffnen. Die „Headquarters“ befinden sich jedoch in Steinbach (ca. 10.000 - 15.000 Einwohner) wo es gleich zwei Flugplätze gibt - Steinbach North (RWY 14/32 !) und Steinbach South - Privatpiste von Harv's Air.

Um den Bericht lesbar-kurz zu halten, verkneife ich mir die ausführliche Beschreibung der Gegend (flach wie ein Tisch bis ans Ende des Horizontes), der lokalen Sitten (kein Alkoholverkauf innerhalb der Gemeinde Steinbach, einschliesslich Bier) und der unsäglichen Langeweile wenn man nicht gerade am Fliegen ist.



Bestimmt haben viele von Euch (meine Wenigkeit eingeschlossen) einiges über die Einfachheit des Fliegens in Nordamerika gehört. Hier ein paar Erfahrungen, nicht nur fliegerische, die ich soweit gemacht habe:

Landegebühren

Es gibt sie auf den grösseren (nicht nur kontrollierten) Flugplätzen. Die kleinen Flugplätze sind davon (mit Ausnahmen) nicht betroffen. Wie es funktioniert, weiss ich nicht aber es funktioniert für mich seit ca. 100 Landungen.



Nachtflug

Man darf es tun. Und es ist super ! Hoffentlich verreckt der Motor in der Cessna 152 nicht. Die hat nämlich keinen Schleudersitz und eine Notlandung in der Dunkelheit, fernab von jeglichen Lichtern der Mini-Städte verspricht nicht viel gutes.

Pisten

Kein in Kanada ausgebildeter Pilot wäre in der Lage in Triengen zu landen (knapp unter 400 Meter). Die Pisten hier sind laaaaang ...

Flugzeuge

... sind wie die Autos hier. Technisch OK (das rede ich mir jedes mal ein bevor ich einsteige), Pflege nicht so sehr. Manchmal sieht man sogar unter der Insektenschicht die Farbe, die das Ding hat ...

Das Fliegen

„Spins“, also Vrillen, sind hier Teil der PPL Ausbildung. Ich bringe mein Herz und Schweißdrüsen auf Touren indem ich die Vrillen immer wieder mit dem Fluglehrer übe.

Des weiteren gibt's im Menü Instrumentenflug, Unusual Flight Attitudes,

Short Field Take Offs und andere interessante Sachen.

Die „Crop-Dusters“

Das gehört eigentlich zum Thema Fliegen verdient aber eine eigene Zeile. Vorgestern habe ich ein „Cross-Country“ zu einem Flugplatz gemacht, der von Getreide-Spray-Fliegern häufig verwendet wird.

Im Short-Final rollt mir einer einfach so auf die Piste raus.

Nach einem Take-Off fliegt mir ein anderer 20 Meter unter dem A... durch und landet ganz cool in die Gegenrichtung. Selbstverständlich sagt niemand ein Wort am Funk. Wozu auch, er hat mich schliesslich selber gesehen ...

Der Fluglehrer

Ich hatte Glück. Aymeric ist ein 23 Jahre alter Französe, sehr engagiert. Er hat sein PPL in Frankreich gemacht und versteht unsere europäischen Sitten. Die im Flugzeug und die am Boden.

Die Abrechnung

Bezahlt wird die Laufzeit des Motors, also wer nach Winnipeg fliegt muss bereit sein für 30 Minuten Taxi zu blechen.





Voice

Also echt, warum gibt es keine weltweiten Standards ? Mit unserer VFR-Voice Schule kommt man hier nicht weit. Man kann sich sicher verständigen und so, aber die Unterschiede sind recht gross.

Die Gegend.

Ich vermisse die Alpen. Noch nie im Leben habe ich derart fade Landschaft gesehen. In den 3 Wochen hier habe ich mich gezwungen 20 Fotos zu machen. Die könnte ich genauso gut löschen ...

Das Wetter

*34°C, extreme Luftfeuchte. Gewitter. 15 Minuten Später 21°C.
Alles unter Wasser (Strassen teilweise mit 30cm geflutet)
Wind 15-20kt ist NORMAL, absolut kein Hindernis für's Fliegen.
Sichtweite 70km oder mehr.*

Navigation

*Wenn auf einer Karte ein gelber Punkt drauf ist, kann es sein, dass es gerade 2 bis 5 Häuser sind.
Navigieren ist vergleichsweise schwierig, als gute Orientierungspunkte kann man Eisenbahn, Autobahnen (die den Namen nicht verdienen), Funkantennen und GROSSE gelbe Punkte auf der Karte nehmen.*

Oder die bekannte Techno-Variante, das heisst das GPS verwenden ...

ICAO-Karte

Die Kanadische ICAO-Karte kann der schweizerischen nicht das Wasser reichen.

Auch wenn auf der 2004-Karte Olten gefehlt hat (oder war es doch die 2003 ?) enthält die ICAO Karte der Schweiz viele, viele Infos mehr, und diese in einer durchaus lesbaren Form.

Die Preise (Flugtechnisch)

○ Eine Stunde Twin-Engine Flugzeug unter 300 SFR. Noch Fragen?

Die Preise (Essen und so)

Bitterhoch im Lebensmittelladen, sehr moderat in jeglichen Restaurants, Schnellimbis etc.

Das Essen

Es ist eine McDonald's Kultur vom schlimmsten. In dieser Mini-Gede gibt es mindestens 10 verschiedene derartige Buden für Essen und weitere 10 für Donuts and Coffee. Und es ist auch gut so, denn ich koche hier nix ...

Ich bilde mir nicht ein, Kanada kennengelernt zu haben. Deshalb gibt es sicher kein „Fazit“ oder ähnliches. Ich hoffe, dass ich in den nächsten 2 Wochen ein paar gute Cross-Country Flüge machen kann, einige Stunden davon in der Nacht. Ganz bestimmt werde ich noch einige Male hören wie die arme C152 während des Vrillen-Trainings quietscht (kostet mich jedes mal die Nerven).

○ Auf alle Fälle würde ich einen fliegerischen Aufenthalt in Kanada allen Piloten empfehlen. Man lernt hier einiges, das man bei uns nie lernen wird, sei es aus Kostengründen oder wegen anderen Einschränkungen. Und ganz sicher gibt es hier auch unheimlich schöne Gegend, die ist halt weit weg von Steinbach ...

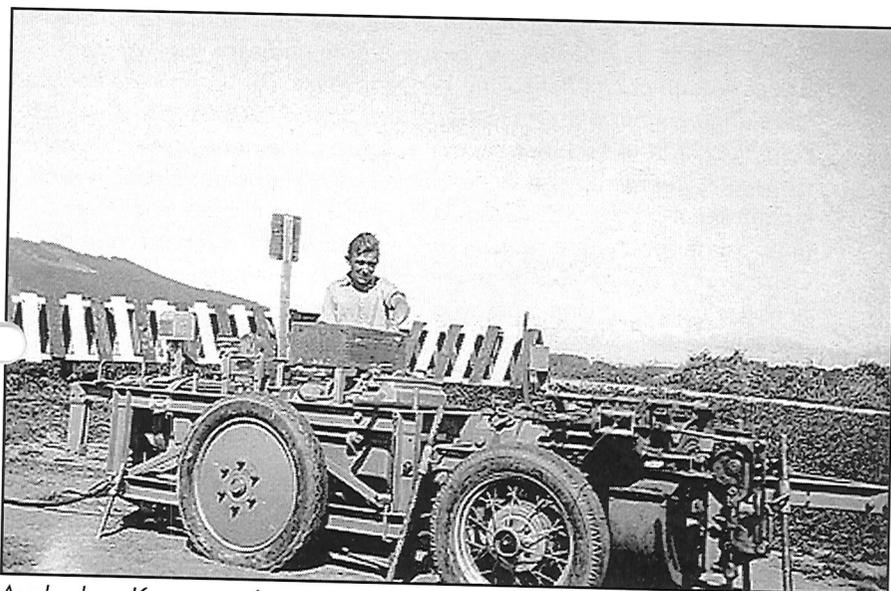
Die Tramwinde

Die sogenannte Tramwinde wurde anfangs des zweiten Weltkrieges wegen akutem Benzinmangel durch den damaligen Traktionschef der Berner Städtischen Strassenbahn Otto Schurter konstruiert. Ein Dreiphasen-Wechselstrommotor mit unterirdisch durch Kabel herangeführten 380 Volt Spannung trieb auf der gleichen Achse einen Gleichstromgenerator an, der über einen horizontal angebrachten Schleifgriffkurbel-Widerstand elektrisch mit einem Gleichstromtrammotor verbunden über eine gemeinsame Achse die Stahlseiltrommel antrieb. Das Seil mit einem Durchmesser von 4.5 mm lief durch eine seitlich hin und her laufende mit starken Rollen versehene Kappvorrichtung und konnte im Notfall jederzeit durch den Windenführer gekappt werden. Ein solcher Notfall trat ein, wenn das Segelflugzeug hoch über die Winde hinausflog, der Pilot offenbar nicht klinken konnte und riskierte, in den tödlichen Sturz hinuntergezogen zu werden. Regelmässige Kappproben waren vorgeschrieben. Der Windenführer hatte durch Kurbeln am Widerstand alle Seilzuggeschwindigkeiten im Griff. So konnten am startenden Segelflugzeug instruktive Rutscher am Boden, die Durchzieher in einem Meter Höhe über kurze Strecken, die Übungsstarte auf 15



Der Autor
1955 und 2004

m Klinkhöhe und die Hochstarte gefühlvoll mit Hilfe der Fahnenzeichen am Startgelände vom Windenführer mit grosser Genauigkeit durchgeführt werden. Weil beim Hochstart vor dem Klinken das Seil immer mehr senkrecht herunter zog und dabei das Segelflugzeug immer schneller nach vorne anstatt nach oben beschleunigt wurde, musste der Zug auf das Seil fortlaufend vermindert werden. Das alles bei verschiedenen Windverhältnissen oder sogar aufsteigender Thermik. Dies war grundverschieden bei Flugzeugen mit Bugklinke wie Zögling oder Baby und den Typen mit Schwerpunktesselung. Bei einem Bugklinkenstart musste oben schon ziemlich früh die Drehzahl zum Abbruch des Steigfluges vermindert werden. Die schwerpunktgefesselten Maschinen konnten wesentlich näher über die Winde hochgeschleppt werden, was etwa mal übertrieben wurde und dann zum Kappen des Seiles führte. Der Sünder verursachte damit einen höchst unwillkommenen Unterbruch des Betriebes bis das Windenseil entweder durch einen Samariterknoten oder einen zeitraubenden Spleiss wieder bereit war.



Auch ohne Kappen gab es insbesondere bei einem durch abrupten „Kavaliertart“ mit falscher Höhensteuerstellung verursachte Seilrisse. Da waren dann die zweifelhaften Künste des startenden Segelfluggpiloten gefragt um Folgen eines Geschwindigkeitsverlustes wie z.B. Bruch zu bewältigen. Das normale Herunterfallen des Seiles nach dem Klinken wurde durch einen im Steigflug geschlossenen Lederfallschirm von zwei Metern Durchmesser am Ende des Seiles bei der Sollbruchstelle abgebremst, während die Seiltrommel noch entsprechend laufend das fallende Seil etwas aufwickelte. So lag der Bremsschirm im Idealfall beim Abstellen etwa 10 Meter vor der Winde. Im Betrieb erzitterte der in starken U-Trägern gefangene Elektrosaurier bedrohlich und schrie mit durch die Gegend, wenn die Wände der Seiltrommel berührt wurden.

Während des Krieges wurde dann das Seil durch abwechselnde Zweirequisiten mit Hilfe eines T-Holzes mühselig im Wolgaschleppertramp zum Startplatz ausgezogen, während kurz nach Friedensschluss zuerst merkwürdig organisierte Motorräder beschafft wurden. Da lieh mir z.B. in Belp ein vertrauensseliger alter Mann seine 500er Militär-Motosacke auf Grund der Schilderung meiner angeblichen Fahrkünste. Der Seilzug am Zweirad verursachte einige Gleichgewichtsprobleme. So wurde es durch teilweise allzu rasantes Ausziehen des Seiles hie und da recht abenteuerlich, was sich aber später durch den Einsatz eines US-Army-Jeeps normalisierte.

Hans Nietispach
im Jahre 1943 als
Windenfänger an der
Tramwinde

Die Umschulung zum Windenführer war also eine recht anspruchsvolle Sache. Es gab ziemlich miese, bessere, gute und sehr gute Windenführer, jedoch auch ebensolche Windenpiloten. Die Tramwinde konnte jahrelang sehr flexibel vom Rutscher am Boden mit dem „Zögling“ bis zum Hochstart mit schweren Doppelsitzern ohne nennenswerte Unfälle eingesetzt werden. Lediglich bei Rückenwind wurde der Einsatz etwas kurzatmig. Mit einer 180-Grad-Kurve nach dem Klinken reichte es dann immer noch für eine Landung am Startplatz, während man bei Gegenwind bei einer Seillänge von 600 Metern mit einem „Baby“ oder anderen Einsitzern eine Höhe von 300 Metern erreichen konnte. Es gab auch ganz rare Experten, die es fertigbrachten, nach dem Klinken eine durch den Tramwindensaurier beim vorangegangenen Start ausgelöste Thermik fein säuberlich auszufliegen und aus majestätischer Höhe das gemeine Volk in basses Erstaunen zu versetzen.

Auch mit den schweren Schulungsdoppelsitzern lagen etwa 250 m Klinkhöhe drin. Sogar der Biesenhang Längenberg war für Fortgeschrittene erreichbar. Das konnte allerdings auch in die Hosen gehen. So flog einmal ausgerechnet der Unfallbeauftragte des Eidgenössischen Luftamtes bei schwacher Biese hin und her bis er zuunterst am Hang sein Segelflugzeug zerbrach.

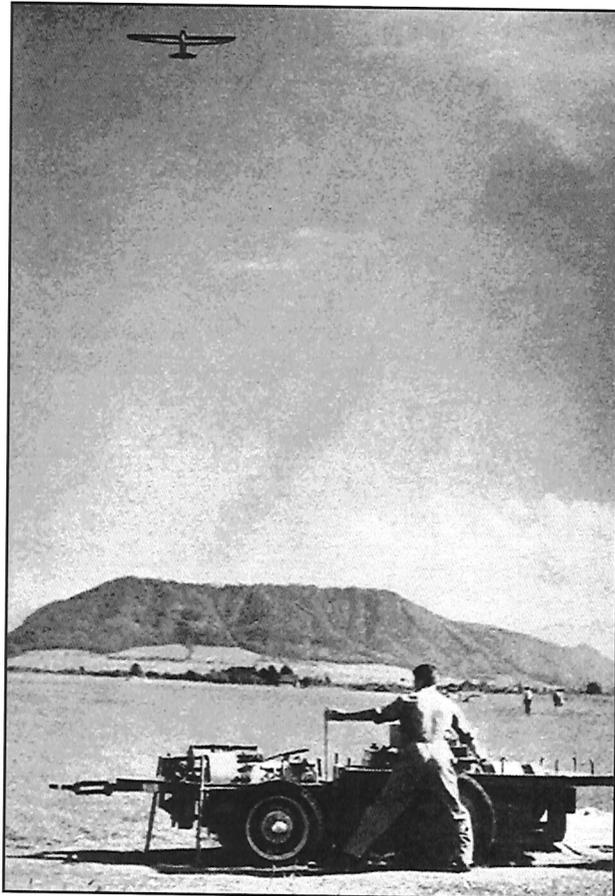
Die Tramwinde hat zusammen mit der ebenfalls elektrisch betriebenen „PIV-Winde“ während des ganzen zweiten Weltkrieges und noch lange danach tausendfach wertvolle Dienste geleistet und Bern zum bedeutendsten Schweizer Segelflugzentrum während des Krieges gemacht. Da jedoch die einzelnen Flugphasen beim Windenstart sehr schnell aufeinander folgten und stark lokal gebunden waren, setzte sich schliesslich wegen verschiedenen Vorteilen der Motorflugzeugschlepp langsam durch.

1959 wurde die Ka 8 B HB-663 angeschafft. Die war beschränkt kunstflug- und total blindflugtauglich und flog wesentlich angenehmer als alle bisher bekannten Typen. Ich erinnere mich noch genau an meinen ersten Flug mit HB-663, der mich in freudiges Staunen versetzte: man verlor in einem Looping nur ungefähr knappe an einem Feinhöhenmesser festgestellte dreissig Meter Höhe, was mich sofort an die weniger aufwendigen Hochstarte mit der Tramwinde denken liess. Zusammen mit Christoph Schmid begannen wir nach dem Klinken an der Winde mit hyperpräzisem Loopingfliegen. Weil Christoph die Tiefflugakro-Bewilligung nicht besass, brachte er es mit der Zeit mühelos bis auf drei Loopings hintereinander. Ich selbst besass diese Bewilligung seit Bucker-Jungmeisters-Zeiten bis 50 m Bodenhöhe für

Motor- und Segelflug, konnte deshalb tiefer gehen und erflog an einem besonders günstigen Tag mit Hilfe eines superguten Windenführers in eindeutiger Thermik aus 340 m Klinkhöhe neun Loopings nacheinander, wobei der letzte in etwa dreissig m Höhe über Boden (Feinhöhennmesser !!!) beendet war und noch eine 180-Grad-Kurve erlaubte, um zum Startplatz zurückzufliegen.

Unbehelligt von der Flugpolizei gaben wir darauf diese wilde Sache auf. Noch heute fliegt die HB-663 bei der Segelfluggruppe Bern, ist zwar nicht mehr akro- und blindflugtauglich weil kasein-geleimt, hat aber etwa 6500 Starte in ebensoviele Stunden auf den Flügeln. Wenn ich heute der 45 Jahre alten HB-663 beim Start im Flugzeugschlepp von der Pergola aus zuschauen, denke ich an den damaligen Irrsinn

und blicke zu Josette hinüber, die doch wirklich in all den vielen Jahrzehnten allerlei Unsinn ertragen musste.



Hochstart eines S 15 K
(Spalinger Kunstflug)
an der Tramwinde.
Im Hintergrund der
Belpberg.
Vorne die linke Hand
des Windenführers am
Kapphebel.
Fotos aus dem Buch
SEGELFLUG von Hans
Nietlispach



LEISTUNG. PRESTIGE. INNOVATIONSFREUDE.

Nur ein schönes Flugzeug ist ein gutes Flugzeug. Auch BREITLING vertritt diese Philosophie und hat sich konsequent dem Bau hochleistungsfähiger Instrumentenuhren für anspruchsvollste Profis verschrieben. Unsere Chronographen erfüllen in Sachen Robustheit, Funktionalität und Präzision strengste Kriterien, und wir lassen jedes Uhrwerk von der obersten unabhängigen Instanz der Offiziellen Schweizerischen Chronometerkontrolle (COSC), zertifizieren. Es ist also kein Zufall, dass BREITLING als anerkannter Ausrüster der Fliegerei gilt.

www.breitling.com



NAVITIMER WORLD

Sonderegger

Spitalgasse 36 · 3011 Bern · Tel. 031 311 70 38



BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™