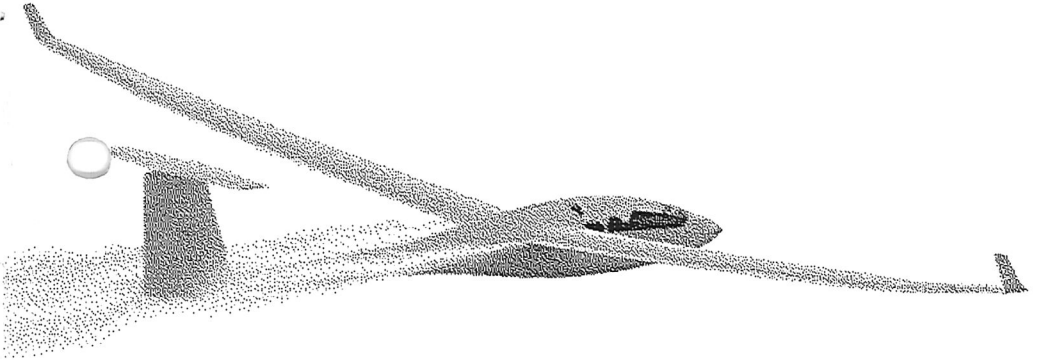


**Februar 2006**



*Glider*  
**NEWS**

---

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**

## Tätigkeitsprogramm 2006

Monat	Datum	Zeit	Was
Februar	23.2. Do.!	19.30 Uhr	Hauptversammlung Villa Thermik mit Rangverkündigung ZLK 2005
März	25.2.	09.00 Uhr	Montage durch Montage-/Materialgruppe
	1.3.	13.30 Uhr	Einfliegen durch Fluglehrer
	4.3.	09.00 Uhr	Pilotenbriefing
		10.00 Uhr	Schleppilotenrapport
		11.00 Uhr	Fluglehrer Refresher, Einfliegen
		19.00 Uhr	Ansaufen Villa Thermik
	14.3.	19.30 Uhr	Testat-Theorie I, T. Wyss
	21.3.	19.30 Uhr	Testat-Theorie II, T. Wyss
April-Mai	28.3.	19.30 Uhr	Änderungen im Testat-Reglement, R. Bieri
	11.4.	19.30 Uhr	TMG-Theorie für Anfänger u. Refresher für Unsichere, Referent A. Husy
	18.4.	19.30 Uhr	TMG-Refresher für Interessierte und Fortgeschrittene, Referent A. Husy
	17.4.-21.4.		1. Intensivwoche Schulung (F. Bhend)
	17.5.-28.5.		Schweizermeisterschaft Segelflug
Juni - Juli	10.6.	09.00 Uhr	IKARUS Jugendtag mit BAeC
	12.6.-16.6.		2. Intensivwoche Schulung (F. Bhend)
	24.6. - 21.7.		Saanelager
	13.7.	09.30 Uhr	Pro Juventute Ferienpass Saanen
	15.7.	19.30 Uhr	Saanelagerfest
	22.7.	ab 19 Uhr	Schlussbräteln im Mösl
August	23.8.	ab 19 Uhr	Grillparty Berner Aero Club b. SG
September	9.9./10.9.	ab 09 Uhr	Ziellandekonzurrenz
	15./16./	ab 09 Uhr	Windentage Training/Brevet
	17.9	ab 09 Uhr	Windstarts für's Publikum
	25.9.-29.9.		3. Intensivwoche Schulung (J. Beutler)
Oktober	7.10.	09.00 Uhr	Bautag
November	4.11.	09.00 Uhr	Demontage durch Montagegruppe / Materialgruppe, Beginn Baubetrieb
		19.00 Uhr	Absaufen
Dezember	28.12.	19.00 Uhr	Altjahresapéro und Essen mit Gästen
Feb 2007	23.2.	19.30 Uhr	Hauptversammlung
	24.2.	09.00 Uhr	Montage / Fluglehrer Refresher
März 2007	3.3.	09.00 Uhr	Pilotenbriefing
		10.00 Uhr	Schleppilotenrapport
		11.00 Uhr	Einfliegen durch Fluglehrer
		19.00 Uhr	Ansaufen, Villa Thermik

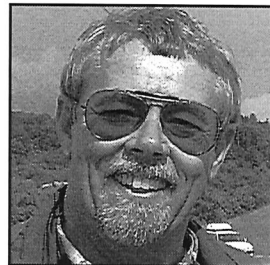
Genehmigt vom Vorstand am 23.01.2006 / zu genehmigen durch die HV

## Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger

### Liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern

Die Flugsaison 2005 ist abgeschlossen. Ich möchte allen, die mitgeholfen haben unseren Flugbetrieb mit allem Drum und Dran zu ermöglichen, ganz herzlich danken.

Glücklicherweise hatten wir keine schwerwiegenden 'Infälle'. Trotzdem belief sich der Materialschaden auf mehr als CHF 20'000. Davon trägt die SG Bern mehr als die Hälfte selbst. Der Rest wird von der Versicherung und den Selbstbehalten getragen.



Wir alle können einen grossen Beitrag an unsere Sicherheit leisten, wenn wir unsere Flugzeuge gut warten und pflegen. Dies beginnt bei der täglichen, gründlichen Reinigung, welche auch allfällige Mängel ans Licht bringt. Es muss im Interesse aller liegen, unseren guten Flugzeugpark zu erhalten. Bedenkt doch, dass jedem einzelnen Mitglied ca. 1/6 Flugzeug gehört. Es ist doch absurd, dass mein Discus, mit der doppelten Stundenzahl und der 5 fachen Anzahl Aussenlandungen, immer noch in viel besserem Zustand ist, als unsere Gruppeneinsitzer, welche erst noch 1-7 Jahre jünger sind.

Ich wünsche, dass unsere Flieger im 2006 während der Flugsaison besser gereinigt und gepflegt werden, nicht nur die Flügeleintrittskante, auch die Rumpfunterseite!

In den letzten Glidernews sprach ich vom Nachwuchs. Ich sagte damals, dass wir gegenüber anderen Gruppen noch relativ gut dastehen. Ich habe die Alterstruktur der Segelflieger in Bern analysiert. Mir ist schon lange bewusst, dass wir ein hohes Durchschnittsalter haben. Die Zahlen haben mich aber trotzdem überrascht:

Das Durchschnittsalter ist 54 Jahre! 34% sind über 60 Jahre alt, 54% über 50 und 78% über 40 Jahre. Da braucht man kein grosser Statistiker zu sein, um festzustellen, dass wir gar nie soviel Nachwuchspiloten ausbilden können wie wir müssten. Ein grosser Teil des Nachwuchses hört aber während oder kurz nach der Ausbildung mit fliegen wieder auf. Dies verstärkt die Problematik nochmals. Das hat aber nicht nur Berner oder Schweizer Charakter. Das gleiche Bild präsentiert sich auch in Deutschland. Wir alle wissen, dass Segelfliegen sehr zeitintensiv ist. Bei schwachen Bedingungen ergibt dies für Jungpiloten mit wenig Er-

fahrung ein noch schlechteres Verhältnis zwischen Lust und Frust. Hier ist der ganze Vorstand gefordert unsere Organisation zu überdenken, damit sich der Anteil „Fliegen“ gegenüber dem Totalaufwand erhöht. Nur so können wir der Fluktuation begegnen und unseren einzigartigen Sport erhalten.

Euer Präsi,  
Edi Inäbnit

## Jahresberichte

### Präsident

#### 1. Luftraum Bern

Unser Luftraum ist nach wie vor eines der wichtigsten Themen. Ohne Luftraum kein Segelfliegen! Die Verhandlungen mit Skyguide verlaufen sehr träge. Mit Unterstützung durch den Präsidenten des Aero Clubs der Schweiz, Beat Neuenschwander, kam wieder etwas Schwung auf. Auch der Segelflugverband arbeitet mit Gregor Cotting in den Verhandlungen mit. Herzlichen Dank Beat und Gregor. Leider kann ich hier noch nichts Konkretes sagen. Skyguide behauptet immer noch Segelfliegen am Belpberg sei zu gefährlich, wir stellen klar, ohne den Belpberg ist ein vernünftiges Segelfliegen nicht denkbar.



Edi Inäbnit

#### 2. Darlehen für die beiden Robin

Vom Darlehen über Fr. 322'500, welches wir bei SG-Mitgliedern aufnehmen durften, konnten wir im 2005 Fr. 92'500 zurückzahlen. Ich versprach seinerzeit eine Rückzahlung über 5 Jahre. Wir sind also mit 28,6% gut im Rennen. So wie unsere Finanzlage aussieht, werden wir im 2006 wiederum einen Betrag in der gleichen Grössenordnung zurückzahlen.

#### 3. Flottenpolitik

Bei unseren Darlehensschulden von CHF 230'000 können wir nur ein neues Flugzeug kaufen, wenn wir ein bestehendes verkaufen. Gemäss

unserer Statistik flogen die beiden Duo im Schnitt 232 Stunden, die DG 300 69 Stunden und die Disken 94 Stunden. Die Leistungsdoppelsitzer also ca. 3 x mehr als die Einsitzer, welche im 2005 22% weniger Flugstunden aufwiesen als im Vorjahr. Hier wäre also auf Kosten der Einsitzer Bedarf vorhanden. Bezüglich MOSE – Problematik haben alle im Januar von mir ein Mail erhalten. Falls wir den Falken verkaufen, hätte es im Hangar auch Platz für einen Doppelsitzer. Bei einem erwarteten Erlös von ca. 100'000 Fr. ergäbe dies bei einem Kauf eines Doppelsitzers fast ein Nullsummenspiel (Subvention Sportfonds berücksichtigt).

#### 4. Segelflug Schweizermeisterschaften 2006

Die Organisation der SM ist noch etwas im Rückstand. Einige Punkte bezüglich Sicherheit sind noch nicht bis ins Detail mit Alpar und BAZL geklärt. Ich bin jedoch überzeugt, dass wir eine für alle akzeptable Lösung finden. Ich erwarte hier eine spontane Mithilfe aller Mitglieder. Die SM hat eine ausgezeichnete PR-Funktion, welche wir in verschiedener Hinsicht benötigen.

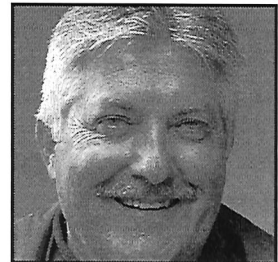
#### 5. Verband Kantonalbernischer Segelfluggruppen VKS

Der Kantonale Sportfonds hat unserem Verband (VKS) im 2005 bezw. deren 6 Segelfluggruppen 126'490 Franken ausbezahlt. An die SG Bern gingen 8'870 für Material sowie 20'516 für Ausbildungsaufwendungen und Saanenlager, also total Fr. 29'386.—

Ein herzliches Dankeschön dem Kantonalen Sportfonds.

#### Administration/Sekretariat

Seit 2003, als wir mit dem Versand von zweitausend Briefen mit siebentausend kopierten Seiten einen „postalischen Höhepunkt“ erreichten, verlagern wir immer mehr Informationen auf unsere Homepage und in E-Mails. Im Zeitalter der elektronischen Medien ist das sicher zu verantworten; dadurch können teure Porti und Kosten für Drucksachen eingespart werden. So versandten wir im zurückliegenden Vereinsjahr lediglich rund tausendsiebenhundert Briefe mit viertausendachthundert kopierten Seiten. Rechnungen, Glider News, Einladungen für Haupt- und Mitgliederversammlungen sowie Mitteilungen, welche eine ausführliche Rückmeldung verlangen und



Fritz Soltermann

fallweise wichtige Informationen werden wir jedoch weiterhin per Post verschicken.

Wiederum konnte ich bei der Vorbereitung, Konfektionierung und Durchführung der Aussendungen auf die einzigartige Infrastruktur der Fa. Honegger Reinigungen zurückgreifen, mit der tatkräftigen Mithilfe von Dani und Stefan. Mit ihrem Einsatz und den teilweise maschinellen Abläufen halfen sie uns wie in den vergangenen Jahren, Kosten zu minimieren. Dafür gebührt ihnen einmal mehr unser herzlicher Dank!

Neben den erwähnten Aussendungen umfasste der Aufgabenkatalog im wesentlichen:

- Vorbereiten und Protokollieren der Vorstandssitzungen, der Hauptversammlung und der a.o. Hauptversammlung
- Führen und Aktualisieren der Pendenzenlisten von Vorstandssitzungen
- Zusammenstellen, Formatieren und z.T. Redigieren der Infos für die Aussendungen
- Bestellaufnahme und Verteilen der Segelflug- und ICAO-Karten
- Erstellen von gut zwei Dutzend kompletten Dossiers mit Statuten/Betriebsreglement/Weisungen für unsere Schüler und von auswärts neu eintretende Gruppenmitglieder
- Aktualisieren der Weisungen für unserer Homepage und den Ordner in der Villa Thermik
- Erstellen von 27 (Vorjahr 29) Eintritts-/Austritts-/Übertritt-Aktiv-Passiv-Schreiben, die grösstenteils individuell redigiert werden
- Veranlassen der entsprechenden Mutationen

Und zum Schluss meines Jahresberichtes noch dies:

Vor achtundzwanzig Jahren, genau genommen an der Hauptversammlung vom März 1978, wurde ich zum Sekretär der Segelfluggruppe Bern gekürt. Dreizehn Jahre später, per HV 1991, hat H.P. Frehner das Sekretariat von mir übernommen; er gab dieses bald einmal an Stefan Honegger weiter. Im Frühjahr 2002 stieg ich erneut ein und übernahm das Sekretariat von Stefan. Vorher führte ich das SM 2000-Sekretariat, und auch während der bevorstehenden SM 2006 werde ich wiederum das SM-Sekretariat leiten. Seit (?) Jahren bin ich zudem im Unterhalt der Capots engagiert, zusammen mit Albi Leutenegger. Alles macht mir immer noch Spass; die Capots möchte ich behalten; aber ich stelle mir vor, etwas kürzer zu treten und das Sekretariat per HV 2007 in jüngere Hände zu geben.

Meine Genugtuung wäre deshalb gross, wenn sich von den jüngeren

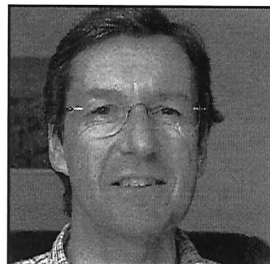
Segelfliegerinnen und Segelfliegern jemand bereit erklären würde, dieses vielfältige und interessante Ressort zu übernehmen.

Hast Du einen Laptop/PC mit Internet-Zugang, schreibst/redigierst gerne Texte / Protokolle, bist flexibel, teamfähig, identifizierst Du Dich voll für die Ideale des faszinierenden Segelfluges und kannst die notwendige Zeit dafür investieren, dann sind die Grundvoraussetzungen dafür geschaffen. Fühlst Du Dich angesprochen, freue ich mich sehr auf Dein Echo und garantiere für eine sorgfältige Einarbeitung in die anstehenden Aufgaben!

## Cheffluglehrer

### Flugbetrieb

Petrus liess in der vergangenen Saison leider nur selten den gewünschten Hammer fallen - wenn er fiel, lagen allerdings schöne Flüge in der Luft. Der Online-Contest hat sich weiter etabliert. Insgesamt wurden von Piloten der Segelfluggruppe Bern 47'082km gemeldet! Damit sind wir im 93. Rang von 1177 Vereinen... nicht übel, aber wir können uns ohne grossen Aufwand noch verbessern. Weltweit haben 9024 Piloten 17'374'011km angemeldet (45 Mal die Distanz Erde - Mond)! Genug Statistik: der olc bietet eine wertvolle Plattform für Informationsaustausch. Wer will, kann zu den weltbesten Piloten ins Cockpit sitzen, von jedem Flugplatz die Hausbärte kennen lernen, sich für seine Fliegerferien in Vinon, Samedan oder Namibia vorbereiten und vieles mehr. Die Mindest-Wertungsdistanz ist 50km, die Teilnahme kostet nichts und profitieren können alle, die wollen!



Roland Bieri

Let's join the party!

Zurück ins Mösli: leider hatten wir wieder einige unnötige Schäden zu beklagen. Wir versuchen, unsere Lehren daraus zu ziehen und die Weiterbildung im Winter sowie die Ausbildungsschwerpunkte im nächsten Jahr entsprechend zu setzen. Jahresthema 2006 wird die Aussenlandung sein - wie könnte sie verhindert werden oder wie könnte sie zu einem erfolgreichen Erlebnis werden...

### Schulung

Auch dieses Jahr könnten wieder sechs Piloten ihre Ausbildung abschliessen:

Thomas Bouillon

Peter Lacher

Styve Nicolet

Stefan Nydegger

Roman Personeni

Wilfrid Puyo

*Ich gratuliere euch allen ganz herzlich und wünsche viele schöne und lange Flüge. Auf ein Wiedersehen im olc...*

*Auch hier geht wieder ein ganz grosses Danke an die Fluglehrer, die wesentlich an diesem Erfolg beteiligt sind. Ausser der Grundausbildung lief nämlich auch noch das Tagesgeschäft mit Einweisungen, Umschulungen und Kontrollflügen. Merci, Giele!*

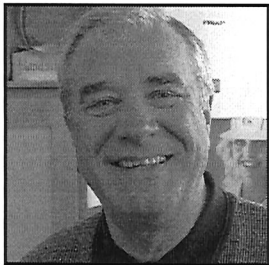
*Wir müssen immer noch mit dem „Luftraumprovidurium“ leben, dessen tiefer Deckel die Schulung unnötig behindert. Leider dürfen wir von skyguide hier keine Geschenke erwarten; wir kämpfen aber weiter. Das Motto heisst: „mehr Luft!“*

*In diesem Sinne wünsche ich allen eine sonnige Saison 2006.*

### **Kassier**

*Nach meiner Wahl zum Financer hat mich mein Vorgänger, Stefan Honegger, mit viel Geduld und Fachkenntnis in die Buchhaltung der SG Bern eingeführt.*

*Mein Bericht ist kein vorgezogener Jahresabschluss. Dieser wird an der HV folgen. Vielmehr will ich meine Leiden und Freuden zusammenfassen, die ich im Verlauf des Jahres 2005 mit der Buchhaltung erlebt habe.*



*Buchhaltung bedeutet Umgang mit Zahlen. Meine Zahlen heute sind 88, 5, 2, 2 und 3.*

*Zunächst herzlichen Dank an die 88 % unserer Mitglieder, welche ihre Rechnungen innerhalb der Zahlungsfrist, mit dem mitgelieferten Einzahlungsschein auf das richtige Konto einbezahlt. Dieser Ablauf ist*

*Hans Schaller*

*automatisiert und gibt mir wenig Arbeit. Den Mitgliedern übrigen auch Jeder kann gelegentlich eine Rechnung vergessen. 5 % der Mitglieder musste ich nach Ablauf der Zahlungsfrist mahnen. Mit Freude konnte ich feststellen, dass sie sofort reagierten und ihre Rechnungen sogleich korrekt bezahlten. Ich denke, diese Mitglieder haben trotzdem Ordnung in ihrem System und werden nächstes Jahr den Anteil der Ersteren auf 93% ansteigen lassen. Auch diesen Mitgliedern danke ich herzlich dafür, dass sie ihren Verpflichtungen prompt nachgekommen sind.*

*Übrigens: Jeder kann in einen finanziellen Engpass geraten. Dazu habe ich volles Verständnis. Ich bin auch sofort bereit, bei Bedarf mit einem Mitglied einen speziellen Zahlungsplan auszuhandeln. Dazu habe ich gerne Zeit und bin absolut verschwiegen.*



Zu denken geben mir die nächsten 2 %. Ich musste sie wegen Zahlungsverzug mahnen. Sie hatten ihre Rechnungen verlegt und forderten eine Kopie der Rechnung. Sie haben zwar danach sofort bezahlt, jedoch hatten sie ihre nächste Rechnung auch schon wieder verlegt und ich musste sie erneut mahnen. Wo liegt wohl der Reiz dieses Systems? Die nächsten 2 % waren im Verzug. Ich habe sie gemahnt und keinerlei Reaktion festgestellt. Bei denen hat weder die Rechnungsablage noch die e-mail Adresse noch die Telefonnummer gestimmt. Auf irgend eine Weise, auch über den Aeroclub, konnte ich sie dann trotzdem auftreiben. Zur Ehrenrettung sei gesagt, dass auch diese schlussendlich alle ihre Rechnungen bezahlt haben.

Zu einer speziellen Gattung gehören die restlichen 3 %. Sie bezahlen zwar ihre Rechnungen, aber falsch. Sie zahlen einen falschen Betrag, benützen nicht den mitgelieferten Einzahlungsschein, bezahlen bar am Postschalter oder bezahlen auf ein falsches Konto. Welche Motivation sie zu diesem Vorgehen treibt, will ich lieber gar nicht wissen.

Sicher ist indessen: Alle haben zum Jahresende ihre Rechnungen bezahlt. Die paar kleinen unbezahlten Reste werde ich im neuen Jahr auch noch eintreiben.

Trockener Bericht, findest Du nicht auch?

Aber so ist eben das Leben des Finanzers. Trocken und nüchtern.

Deshalb: Ich danke Euch allen, dass ihr mit Varianten etwas Farbe hineinbringt. Seid Euch aber bewusst, dass diese paar Prozente mir zunehmend viel Arbeit bescheren. Unnütze Arbeit, nota bene.

Im Leben des Finanzers der SG Bern gibt es auch eine Sonnenseite. Wir haben genug Geld, um alle anfallenden Rechnungen zu bezahlen. Wir konnten uns sogar einiges Zusätzliches leisten.

Damit komme ich aber bereits der Berichterstattung sehr nahe. Diese behalte ich bis zur HV zurück.

## Material

*Auf ein unfallfreies Jahr zurück zu blicken, gibt dem Chef-Material immer ein gutes Gefühl. Leider trifft dies nur im Bereich Personenschäden zu. In Sachen Materialverschleiss sind wir Weltmeister!*



Willy Wittwer

*Ich blicke auf 17 Amtsjahre zurück, auf die HV 2006 trete ich zurück. Im kurzen Rückblick stelle ich einige Veränderungen fest, die den Wartungsbetrieb nachhaltig verbessert haben.*

- März 1989 Wahl zum Materialwart
- Winter 89/90 Grundüberholung und neu Eintuchen der Ka8 HB-663
- Februar 91 Holzbau- und Stoffkurs bei Paul Berner
- Winter 93/94 Grundüberholung und neu Eintuchen der Ka8 HB-701
- 1994 Kunststoffkurs in Kaltbrunn
- 94 – 96 Grundüberholen und neu Eintuchen der RL HB-664. Die damaligen Mithelfer sind auf dem Seitenruder der RL aufgelistet. Die Arbeitsweise in dieser Gruppe brachte mich auf die Idee, die Organisation des „Götti“-Wartungsbetriebs grundlegend zu ändern.
- 1998 neues Wartungskonzept, fest zugeteilte Arbeitsbereiche mit eingewiesenen Leuten, diese sind für den zugeteilten Materialbereich zuständig und von Einsätzen in der Saison (Platzchef, Barackenchef etc.) befreit. Neu arbeiten kleine Teams mit jeweils einem Gruppenchef, dieser arbeitet laut einem für seine Belange abgegrenzten Pflichtenheft. Auf diese Weise ist garantiert, dass die Wartung laut Wartungshandbuch durchgeführt ist.
- 1999 Erstellen des Motorflz.-Wartungsraumes im Hangar mit Isolationsdecke, Vorhang und Warmluftheizung. Die Einteilung der Teams ist eine alljährliche, aufwändige Vorarbeit von P.A. Walther, vielen Dank, aber nur so funktioniert die ganze Sache.

*Als meinen Nachfolger haben wir Daniel Tschantré vorgesehen und ihn bereits in allen Bereichen eines Chef Material eingewiesen. Im November 2005 hat er erfolgreich einen BAZL - Materialwartkurs absolviert.*

*Ich empfehle der HV, Daniel Tschantré als Chef Material zu wählen und wünsche ihm schon jetzt starke Nerven und alles Gute.*

## Organisation des Wartungsbetriebs 2005/06

Leitung: Willy Wittwer /Stv. P.A. Walther, D. Tschantré, H.P. Köller

Wartung: Gruppenchefs: P.A. Walther, Franco Robbiani, Marco Robbiani, Peter Freiburghaus, Peter Ryser

Chrapfner: Willi Böhlen, Maurice Ducret, Daniel Berger, Daniel Schäfer, Bernhard Umhang, Aain Walther, André Schafroth, Yvan Hausammann

Instrumente: Peter Lacher, Chr. Walther, Küre Wenger, Dominic Bertschi

Anhänger: Roland Käser, P. Michel, Rita Holdener, A. Trüssel

Capots: Fr. Soltermann, A. Leutenegger.

Sauerstoff: vakant

Batterien: A. Rieder

UHU: E. Nyffenegger

Gebäude: Hubert Ebner

Flügeltücher: Vreni Kiener

Fallschirme: Marc Berthoud, Toni Fuchs, Hamid Hampai

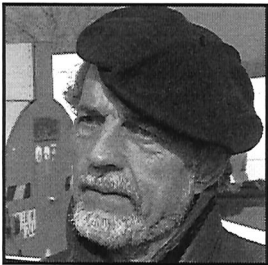
Motorflz. E. Fahrni, HP. Köller, W. Hofer, K. Messerli, H. Fankhauser

Allen Chrapfnern herzlichen Dank und allen, die von uns Chrapfnern profitieren, unfallfreie und erfolgreiche Flüge im 2006.

## Infrastruktur

Die Saison beginnt bei mir schon Mitte Januar, denn unsere Fallschirme wollen ja neu gefaltet werden. Ich bitte alle, diese wichtigen Lebensrettungs-Geräte mit grosser Sorgfalt zu behandeln! Deponiert sie auf keinen Fall im feuchten Gras und tragt sie bitte nicht an den Gurten herum, sondern nehmt den ganzen Verpackungssack in die Hände.

Da wir nun leider völlig umzäunt worden sind, florierete mein „Schlüssel-Handel“ sehr gut. Wer noch keinen Schlüssel hat, kann ihn bei mir bestellen.



Marc Berthoud

Ein absolutes High-Light war wiederum unser traditioneller Bautag. Mit einer Rekord-Beteiligung von 75! Personen konnten bei schönstem Wetter und mit grossem Einsatz alle wichtigen Arbeiten erledigt werden, sogar unsere Startpiste ist jetzt wieder klar erkennbar dank neu gekalkten Markierungen.

Seit dem Herbst 05 laufen nun auch die Vorbereitungen für die SM 06, wo ich Hannes Beutler als designierter Infrastruktur-Chef mit seinem Team unterstützen helfe.

Als „Daueraufgabe“ bin ich immer noch als Vertreter der SG im Vorstand des IG-Bider-Vereins (Präsident Günter Stulz) tätig.

Zuletzt drücke ich meinen herzlichen Dank aus an alle Vorstands-Kollegen für ihr grosses und manchmal auch schwieriges Engagement für unsere SG und die immer sehr angenehme Zusammenarbeit!

Ich wünsche allen eine erfreuliche und hoffentlich unfallfreie Flugsaison.

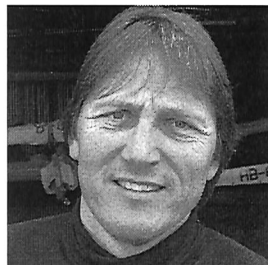
## Veranstaltungen, Jungflieger

Aus dem Jungflieger- und Eventbereich gibt es dieses Jahr nichts Weltbewegendes zu berichten. Trotzdem können wir auf ein Jahr mit vielen spannenden und bereichernden Begegnungen zurückblicken.

Wie bereits im vorletzten Jahr haben wir regelmässig am letzten Dienstag im Monat einen Flügerhöck abgehalten, an dem jeweils eifrig über Gott und die Welt aber auch über die für unsereins wohl schönste Nebensache der Welt, das Segelfliegen, diskutiert wurde. Ausgehend vom Apéro im Kornhauscafé in der Stadt sind die jeweils angereisten 5 bis 20 SG'ler dann jeweils noch weitergezogen, um beim gemeinsamen

Mahl die Themen noch etwas vertiefen zu können.

Neben diesen regelmässigen Events gilt es natürlich insbesondere die auch dieses Jahr wieder erfolgreich durchgeführten Windentage zu erwähnen. Dank der Schupfarter-Winde und ihren Fahrern aber auch den auf der Autobahn (Hubi) und auf dem Platz hin- und herfahrenden (Honeggers) und sonstwie mithelfenden SG'lern konnten wir auch dieses Jahr wieder eine stattliche Zahl von Berner und Thuner Segelfliegern, aber auch von aussenstehenden Passagieren bei sehr guten bis gerade noch so siegbaren Bedingungen für kurze Zeit vom Belpmoos fortspicken. Obwohl wir damit nicht reich geworden sind, draufgelegt haben wir nicht und allen Beteiligten hat's auch noch Spass gemacht!



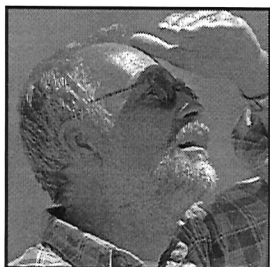
Urs Ziegler

Ein weiteres Event war in der Woche danach die Ziellandekonkurrenz, die gezeigt hat, dass es auch in der SG Piloten gibt, die eine Landung bis auf 30 cm an eine gewählte Linie hin platzieren können!

Neben dem erfolgreich durchgeführten traditionellen An- und Absaufen war das letzte Highlight dann noch das Jahresend-Diner in der Villa Thermik. Dank der guten Organisation von Reto Blank und dem exzellenten Catering-Service Steffen aus Belp war für das leibliche Wohl der anwesenden SG'ler, aber auch der zahlreich vertretenen VIP-Gäste aus dem Umfeld des Mösli allerbestens gesorgt. Die offene Durchführung des Events mit vielen externen Gästen hat das Ziel, freundschaftliche Kontakte neu zu knüpfen oder zu festigen, sicher voll erreicht.

### Information und Kommunikation

Hauptaktivität war wiederum die Herstellung der Glider News sowie die kontinuierliche Pflege unserer Homepage mit rund 140 Updates. Besten Dank an die Autoren der verschiedenen Beiträge!



Christoph  
Hammerschlag

Recht viel Aufwand gaben bisher auch die grafischen Arbeiten für die SM 06 sowie der Aufbau der Homepage für diesen Anlass.

Auf die kommende Saison werde ich etwas kürzer treten und mein Amt im Vorstand nach neun Jahren weitergeben. Auch Redaktion und Satz der seit 1997 erscheinenden Glider News gebe ich ab. Jede der 50 Ausgaben erforderte rund 20 Stunden Arbeit.

Meinem Nachfolger wünsche ich viel Spass an dieser schönen Tätigkeit, aber auch den nötigen Biss und

die Unterstützung durch die Mitglieder.

Die Arbeit im Vorstand werde ich vermissen, denn ich hatte den Eindruck, an einer wichtigen Sache mitgestalten zu können. Das private Sitzkissen zur Erleichterung der mindestens 4-stündigen Sitzungen werde ich gerne meinem Nachfolger zur Verfügung stellen.

### Vereine in der Krise

**Aus aktuellem Anlass (s. Seite 1) auszugsweise aus dem Aerokurier**

Das Problem besteht kurz gesagt einfach darin, dass der Nachwuchs - falls er überhaupt vorhanden war - mit dem Fliegen aufhört.

Dies hat seine Ursache nicht darin, dass „alles irgendwie so schnelllebig geworden ist“. Wenn es zeitgemäss ist, häufig die Hobbys zu wechseln, sollte es ja auch Wechsler in den Segelflugsport und nicht nur von ihm weg geben.

Der Grund dafür, dass viele aufhören, liegt vielmehr daran, dass der Segelflugsport den Mitgliedern zu viel abverlangt. Das wesentliche Problem ist, dass er zu viel Zeit kostet. Die bekannten Probleme - der Mangel an qualifiziertem Nachwuchs, die Überalterung und die schlechte Auslastung der Flugzeuge - lassen sich grösstenteils darauf zurückführen, dass dieser Sport einfach zu zeitintensiv ist, um attraktiv zu sein.

Von den Piloten wird grundsätzlich verlangt, dass sie von morgens bis

abends auf dem Flugplatz zu stehen haben, oft auch noch, ohne dass alle eine sinnvolle Aufgabe erfüllen können. Für junge Erwachsene mit Familie, Karriere Wünschen oder anderen Hobbys neben dem Segelflug ist das schlichtweg nicht machbar. Manche wissen vorher, dass es unmöglich ist, und fangen gar nicht erst damit an. Andere finden es später heraus und hören gezwungenermassen wieder auf.

Im Klartext: Die Ganztags-Anwesenheitspflicht ist der Schlüssel zum Problem. Dabei ist diese Regelung nicht nur überholt und unzeitgemäss, sondern darüber hinaus für viele Vereine unsinnig. Im Gegensatz zu früher braucht man heute mit Rückholfahrzeugen nur noch einen einzigen, um das Flugzeug wieder an den Start zu bringen, und nur einen weiteren, um (meist zwei) Seile zu holen. Die meisten



müssen die Zeit mit Warten verbringen oder sind jedenfalls gezwungen, untätig zu bleiben, bis sie mal fliegen können oder bis der Flugbetrieb abgeschlossen ist.

Häufig kann man beobachten, dass die Ursachenanalyse allgemeine Zustimmung erfährt, dann aber nicht zur Tat geschritten wird. Das ist inkonsequent. Denn wenn die Ursache für die Unattraktivität des Segelflugs im schlechten Aufwand-Ertrag-Verhältnis liegt, dann gibt es ganz einfach keine andere Lösung als dieses Verhältnis zu verbessern, sprich, den Zeitaufwand für die Mitglieder zu. Es gibt hier keine Alternative und keinen Ausweg. Wir können uns nicht die Jugend so

erziehen, dass sie ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis bejubelt und begeistert in den Segelflug einsteigt.

Manchmal hört man auch, dass eine andere Regelung als die Ganztags-Anwesenheitspflicht praktisch unmöglich sei. Der Flugbetrieb könne nicht laufen ohne Ganztagsregel. Ich denke hingegen, dass die Probleme, die sich bei der Verabschiedung der Ganztagsregel ergeben, lösbar sind. Denn ganz ähnliche Probleme treten bei anderen Sportarten auf, zum Beispiel im Reitsport, und die betreffenden Vereine haben diese Probleme offenbar schon vor Jahrzehnten gelöst.

Fest steht auch, dass der Verein die Nase vorn haben wird, der die Ganztagsregel zuerst abschafft und es zu einer eingeschränkten Anwesenheitspflicht für die Piloten schafft. Wer zuerst fliegt, baut mit auf, und wer zuletzt fliegt, muss helfen, die Flugzeug zu waschen und einzuräumen - einfach.

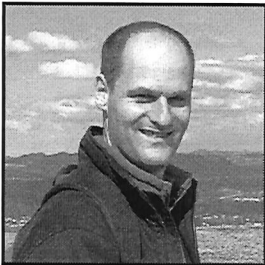
## Neue Mitglieder

### Wilfried Puyo

Ich stamme aus Süd-Ost Frankreich (Drôme). Von dort kennt man den „Clairette de Die“. Die Segelfluggruppe in der Nähe

<http://aubenasson.volavoile.free.fr/>

Ich bin 33 Jahre alt, wohne seit einem Jahr mit meiner Frau in Bern und ich bin als IT Projekt Manager bei Swisscom Fixnet tätig.

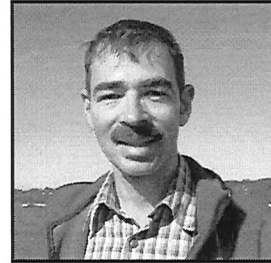


Segelfliegen ist keine neue Sache für mich. Ich bin schon 1995 ein paar Stunden in Südfrankreich geflogen, aber ich musste die Ausbildung abbrechen, weil ich beruflich ins Ausland gehen musste. Ich habe endlich mein Brevet am im Juli 05 in Montricher bestanden und ich freue mich auf die neue Saison. Zu meinen Hobbys gehören auch Skitouren und Reisen.



### Roman Personeni

Die meisten von euch haben mich letztes Jahr sehr oft auf dem Mösli gesehen. Nicht wie in den vergangenen Jahren als Passagier oder als Rückholer von Roland Käser. Dieser war sehr rücksichtsvoll und machte nur 2-3 Aussenlandungen. Ich kann ihn nur weiterempfehlen. Er steht auch sehr früh auf um in Ruhe alles vorzubereiten, so wie es eben sein sollte. Da ich schon einmal in den 90 Jahren mit dem Segelfliegen begonnen habe und mich dieses Erlebnis nie ganz losgelassen hat, entschied ich mich nach einem unvergesslichen 5-Stunden-Flug mit Roland im August 2004, dass ich wieder mit dem Segelfliegen beginnen werde.



Nach dem Eingang meiner Anmeldung haben einige Fluglehrer sicherlich die Hände verworfen und sich auf eine nervenaufreibende Zeit vorbereitet. Einige hatten das schon vor Jahren einmal mit mir durchgemacht und wussten aus diesem Grund, was sie erwartete. Im Nachhinein muss ich sagen, alle Beteiligten haben hervorragende Arbeit geleistet und viel Verständnis und Nerven gezeigt, insbesondere Pole Keller und Martin Zumbrunnen. Besten Dank! Neben dem Fliegen habe ich noch eine Vollzeittätigkeit als Lehrlingsausbildner in der Mercedes-Benz Automobil AG im Bereich Fahrzeugtechnik. Es ist immer wieder eine Herausforderung, den jungen angehenden Berufsleuten neues Wissen weiterzugeben. Mit Curling oder Skifahren halte ich mich für die kommende Segelflugsaison fit.

## Wolf Hirth: Der erste Thermikflug der Welt

„Am letzten Wettbewerbstag von Elmira 1930“, erzählt Wolf Hirth über seinen Flug in Elmira (Staat New York), „gelang mir mein schönster Segelflug all der Jahre, die ich am Knüppel sass. Sechs Flugzeuge waren schon in der Luft, als ich mich in meinem Segler über den Südhang des Segelfluggeländes bei Elmira hinausschnellen liess. In wenigen Minuten war ich über die Übungssegler hinausgestiegen und erreichte nach 20 Minuten auch Haller, der in etwa 350 in Höhe durch die Gegend zog. Eine Zeitlang flog mein „Musterle“ zusammen mit Hallers „Schlo



Mainberg“ weit über den anderen Seglern langgezogene Achten, als ich bei einer Wendekurve plötzlich bemerkte, wie mein Kamerad am anderen Ende des Hanges fahstuhligartig in die Höhe stieg.

Hirth Musterle

Sofort lenkte ich meinen Vogel in dieselbe Gegend und erreichte ein ausgedehntes thermisches Aufwindgebiet, in dem ich innerhalb 10 Minuten, unablässig im Kreise fliegend, auf beinahe 1000 m über Start stieg. Das war die grösste während des Wettbewerbs und überhaupt in Amerika bisher erreichte Höhe! Dabei war an diesem schönen Sonnentag keine Spur einer Wolke zu sehen. Die lieblichen, weissgeballten Nebelhaufen fehlten. Ich überlegte, ob es einen Sinn hätte, ohne diese Aufwindwegweiser loszuziehen. Die reizvolle Aufgabe lockte aber gar zu sehr, und so war ich gleich darauf unterwegs - das breite Chemungtal abwärts.

Freilich ging in den nächsten - 15 Minuten wieder viel von der schönen Höhe verloren. Nicht weit von Waverly sah ich plötzlich zwei kreisende Raubvögel Höhe gewinnen. Was hatten denn die da oben zu suchen? So hoch! Im allgemeinen fliegen diese Landstreicher doch nur, um Beute zu finden? Aber manchmal macht es ihnen zweifellos Spass, nur so zum Vergnügen höher und höher zu schweben. Nun, ihre Lust war meine Freude, denn sie zeigten mir, wo neuer Auftrieb zu finden sei. Ein kleiner Umweg brachte mich über sie hinweg, und schon ging's auch wieder kurze Zeit aufwärts. Weit unten lag Waverly. Von nun an flog ich das Susquehannatal aufwärts. Erneut ging Meter für Meter der wertvollen Höhe verloren.

*Schweizer* **AERO-REVUE** *Suisse*

5  
Morn. Mai 1952  
27. Jahrgang



**56 heures 15 minutes en planeur**

Photo: Masch (c. de Pieter)

56 Stunden 15 Minuten motorlos in der Luft  
56 ore e 15 minuti a bordo di un alante

War denn gar kein Aufwind mehr zu finden? Der Boden kam immer näher, und der nächste Aufwind versprechende Hang lag weit voraus. Zum Glück war unten nicht - wie sonst oft in dieser Gegend - viele Kilometer weit Wald, sondern mehrfach geeignet erscheinendes Landegelände. Eine schöne, lange Wiese voraus hatte ich schon endgültig zum Landen ins Auge gefasst, als in dieser Gegend, die nach den Hangwindregeln eigentlich Abwind geben musste, plötzlich ausgezeichneter Aufwind zu spüren war!

Wieder ging's höher - freilich nicht lange; dann hatte ich den unsichtbaren Aufzug verloren, um bald darauf einen noch stärkeren zu finden. Mein Höhenmesser stieg sichtbar; nach kurzer Zeit hatte ich wieder 900 m über Start.

Bei Owego erreichte ich einen schönen Hang. Dort segelte ich etwa 20 Minuten und sah dem Leben und Treiben auf dem Golfplatz an seinem Fusse zu. Die Gestalten mit den schneckenlangsamen Bewegungen hatten zweifellos keine Ahnung von dem stillen Menschenflügel, der über ihnen kreiste. Unentwegt spazierten sie auf dem grünen Rasen mit den gelben Flächen hin und her. Ich wollte sie auch nicht anrufen; die Lautlosigkeit des leichten Fluges war viel zu schön.

Es wurde Abend, und demzufolge liessen auch die thermischen Aufwinde nach. Wieder streckte mein Schmalflügler seine Nase nach Osten - aber zu spät. Kurz bevor die rettenden Talberge bei Apalachin erreicht waren, musste ich bei diesem kleinen Flecken eine wohlgelungene „Notlandung“ vornehmen - bequemerweise neben einem Farmhaus, das eine Telefonverbindung mit der Wettbewerbsleitung ermöglichte. Mein erster motorloser Flug über altem Indianerland war zu Ende.

Obwohl das schwere Ziel Norwich nicht erreicht war, hatte ich ein schönes sportliches Erlebnis gehabt, nebenbei einen neuen amerikanischen Höhen- und Streckenrekord aufgestellt und vielleicht - andere Fälle sind mir unbekannt - den ersten „Wolkenflug“ bei klarblauem Himmel durchgeführt...“

In der Tat kann man verstehen, dass Wolf Hirth diesen Flug als sein grösstes und erhabenstes Segelflug-Erlebnis bezeichnet, war es doch der erste reine Thermikflug mit Kreistechnik, einer Flugtechnik, die von nun an richtunggebend für die Segelflugbewegung wurde und mit der man all die grossartigen Streckenleistungen der folgenden Jahre vollbrachte. Die Raubvögel waren Hirths Vorbild. Mit weit ausgebreiteten Schwingen stiegen sie, Kreise beschreibend, in die Höhe. Der Mensch hatte von ihnen gelernt.

## Über der Weltstadt New York

Den sensationellsten Flug führte Hirth danach in Amerika unter Ausnützung der „künstlichen Thermik“ durch. Unterdessen war das Jahr 1931 herangekommen. In Deutschland lag noch Schnee; man schrieb erst den 10. März.

Es war ein Flug mit Hilfe der künstlichen Thermik New Yorks. Gehezte Geldmensen der Manhattan-Welt, Dampfer, Autos und rauchende



„Vulkankratzer liefern so viel warme Luft, dass man mit einem Segelflugzeug getrost stundenlang über der Millionenhauptstadt kreisen kann. Nach langem Suchen fand Wolf Hirth einen zum Gummiseilstart geeigneten Platz am „Riverside drive“, der wunderschönen Autostrasse am Ufer des Hudson bei New York. Das Schwanzende der Maschine war an einem auf der Strafe stehenden Wagen verankert, zwanzig Mann, die aber nur etwa 30 m weit ausziehen konnten, denn dann neigt sich der 30 m hohe Abhang steil zum Hudsonfluss hinunter, standen am doppelten Gummiseil.

„Als die rennenden Startmänner fast am Ende des Platzes waren“, erzählt Wolf Hirth, „löste ich die Schwanzfesselung aus, und mit Schwung ging's hinaus in das Aufwindfeld der Flussböschung. Die hebende Kraft des Hangwindes war stärker, als ich selbst vermutet

hatte. Nach 10 Sekunden schwebte ich schon mindestens 30 m hoch, und als ich nach einer halben Minute über den Startplatz zurückkurvte, hatte ich gut 50-60 m Höhe. Ruhig und gleichmässig stieg mein Segler weiter.

Ziemlich bald konnte ich auf die Dächer der hinter mir liegenden 12 bis 15 Stock hohen Gebäude hinabsehen. Vor mir lag der Hudson mit seinem regen Dampferverkehr. Fährboote eilten hin und her. In den Strassen herrschte dichtes Autogewimmel. Mein Höhenmesser zeigte mittlerweile 200 m über Start. Ich begann kleine „Ausflüge“ zu machen - flussabwärts bis zur 150. Strasse, hinauf bis zur Hudsonbrücke bei der 172. Strasse...“

Wie immer gehorchte das tapfere „Musterle“ den Knüppelbewegungen seines Herrn, der sich bald auf 320 m Höhe geschraubt hatte und sich nun frei und fröhlich über dem erstickenden Grossstadtverkehr bewegte - da stauten sich die New Yorker in den Strassen, stiegen aus ihren Bürohäusern hinauf auf die Dächer, bremsten die Wagen, um das einzigartige Schauspiel des Riesenvogels zu bestaunen, der lautlos und majestätisch seine Kreise über dem Getriebe der hastenden Menschen zog. Der Verkehr staute sich am Broadway derart, dass die armen Policemen trotz allen Rufens und Mahnens nicht mehr Herr der Lage wurden.

„Seit dem Start war eine halbe Stunde vergangen“, fährt Wolf Hirth fort, „als ich beim nächsten Blick nach dem Hauptquartier bemerkte, dass drei Mann aufgeregt mit roten Flaggen winkten. Was war denn da passiert? Ich flog noch eine Runde: Am Park wurde immer noch gewinkt! Die Zeichen waren unmissverständlich: Ich sollte landen. Das war hart. Ich wollte zumindest zwei Stunden fliegen, und jetzt waren es erst vierzig Minuten. Aber es ging auf g Uhr; die Betriebe schlossen. Zweifellos wollte die Polizei bis dahin die Hauptstrasse wieder in Ordnung haben. Ich durfte die ‚Cops‘, die nür so grosszügig entgegengekommen waren, nicht ärgern, und entschloss mich schweren Herzens zur Landung. Das war der schwerste Teil meines Fluges und ist eine der schwierigsten Aufgaben geblieben, die mir in meinem Segelfliegerleben überhaupt je gestellt wurden. Mit aller Erfahrung aus vielen hundert Segelflügen und etwas Glück gelang aber auch dies, und - sanft abbremsend - stand mein flachgleitender Segler schliesslich am Ende des kleinen Platzes ...“

## *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](mailto:hammerschlag@swissonline.ch)  
Inserate: Michael Jäggi, Tel. 031 331 82 29*

**das Neuste immer unter  
[www.sgbern.ch](http://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



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](http://www.breitling.com)



NAVITIMER WORLD

Sonderegger

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



BREITLING  
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™