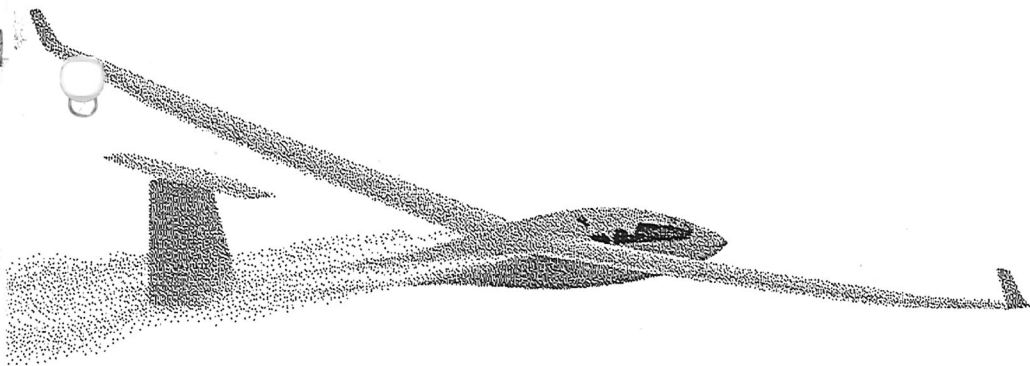


**Februar 2013**



*Glider*  
**NEWS**

---

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**

### ***Impressum***

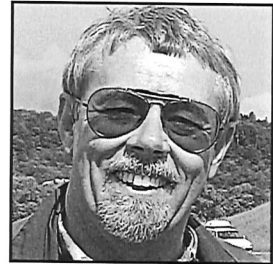
*Glider News ist das offizielle  
Mitteilungsorgan der  
Segelfluggruppe Bern, Postfach 7804, 3001 Bern  
Redaktion:  
Christoph Hammerschlag  
hg@yesno.ch*

## **Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger**

### **Liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern**

Wie an der letzten Hauptversammlung angekündigt, ist mein 8. Präsidialjahr das letzte, und somit auch das letzte Jahr im Vorstand der SG Bern. Segelfliegen ist ein Sport. Der Präsident eines Sportvereins sollte nicht AHV-Bezüger sein! So ist es nun Zeit, die Leitung in jüngere Hände zu legen. Wir haben mit Christoph Schläppi einen würdigen Nachfolger gefunden.

Ich freue mich sehr, dass wir auf ein unfallfreies Jahr zurückschauen können.



Edi Inäbnit

In der letzten Zeit wurde sehr viel über den Flughafen Bern in den Zeitungen geschrieben.

Obschon die ausserordentliche Generalversammlung im Januar 2013 vom Tisch ist, sind noch viele Zukunftsfragen von Alpar und Skywork offen. Spätestens an der ordentlichen GV vom Juni 2013 wird sich zeigen, wie es weiterläuft. Wenn sich die Fliegerkreise streiten ist die Gefahr gross, dass es einen lachenden Dritten gibt, was sicher nicht zu unserem Vorteil sein kann.

Das Objektblatt SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) wurde im Juli 2012 vom Bundesrat unterschrieben. Besonders wichtig für die Segelfluggruppe Bern ist die Erwähnung eines Landefeldes für Segelflugzeuge. Die 4. Ausbautetappe auf der Südseite ist nun im SIL festgehalten, und es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis sie umgesetzt wird.

Die Zusammenarbeit mit Skyguide und Alpar hat sich weiter stabilisiert. Wir haben aber immer noch zu viele ATIR Meldungen (Air Traffic Incident Report). Letztes Jahr waren 6 sicherheitsrelevante Vorkommnisse, welche aber weder zu Bussen noch zu Strafverfahren führten. Diese werden wir am Piloten-Briefing im Frühling nochmals erläutern.

Speziell erfreulich ist die Situation in Sachen Nachwuchs. Wir haben zur Zeit 12 Aktivmitglieder unter 25 Jahren. Das Durchschnittsalter hat sich dadurch von 50,0 auf 48,7 verringert. Bei

gleichviel Aktivmitgliedern (-2), Schüler (+2) zeigt hier die Entwicklung der SG Bern in die richtige Richtung. Ich wünsche allen eine erfolgreiche Saison 2013 und „many happy landings“.

Ever Präsi,  
Edi Inäbnit

## **Jahresbericht des Präsidenten**

### **Rückblick**



2012 war für die Segelfluggruppe ein durchschnittliches Jahr. Die Aufteilung im Unterhalt der Schleppflugzeuge (Robin HB-KHO bei AIRMATEC, Robin HB-KFK bei AIRLA) hat sich bewährt. Bei der Dimona wird von Fall zu Fall entschieden, wo der Service gemacht wird. Hier versuchen wir mit unseren Spezialisten, Philip Fischer, Alex Husy und Peter Lacher möglichst viel selber zu machen.

Die Schlepperei hat nicht ganz befriedigend geklappt. Wenn an einem gut fliegbaren Tag der erste Schleppzug erst um 14:10 startet machen wir etwas falsch. Hier gibt es vor allem bei den Segelflugpiloten, aber auch bei den Schlepppiloten noch ein Verbesserungspotential.

Das Saanenlager wurde ungefähr gleich besucht wie im Vorjahr. Wir haben allerdings von 4 Wochen auf 3 Wochen reduziert und werden es auch in Zukunft so belassen. Nun gibt es aber eine Änderung beim Campingplatz. Das jetzige Camping fällt in eine neu erstellte Gewässerschutzzone, in welcher gemäss Kanton Bern das Campieren nicht mehr erlaubt ist. Mit den Verantwortlichen des Flugplatzes und der Gemeinde wurde im November eine Lösung gesucht, die aber mit den Pächtern noch diskutiert werden muss. Der neue Campingplatz wird voraussichtlich unterhalb der Briefing-Baracke erstellt (Planierung und elektrische Anschlüsse).



**CTR/TMA Bern**

Im Jahr 2013 bleibt der CTR/TMA Bern unverändert. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wird jedoch der TMA im 2014 bis auf die Höhe des Thunersees erweitert. Der Luftraum wird also immer enger für uns. Eine Traversierung vom Gantrisch zur Blume, bzw. umgekehrt wird immer schwieriger. Mit Skyguide haben wir weiterhin ein gutes Verhältnis. Dazu beigetragen hat sicher auch der Grill- und Fluganlass, welchen wir letzten März zusammen durchführten.

**Flottenpolitik**

Der Vorstand hat im November je eine kleine Gruppe für die „Strategie Zukunft“ wie auch für die Flottenpolitik ins Leben gerufen. Ohne etwas vorwegzunehmen wurde letztes Jahr etwa gleichviel geflogen wie im Vorjahr. Die Anzahl Aktivmitglieder hat sich auch nicht geändert. Daraus folgt, dass wir keinen Bedarf an zusätzlichen Flugzeugen haben. Alle Flugzeuge inkl. Schleppflugzeuge sind aus wirtschaftlicher Sicht unterbelastet. Kritisch wie es bei der Dimona. 70 Stunden genügen schlichtweg nicht um einen rentablen Betrieb aufrecht zu erhalten. Bei den neu ausgestellten EASA-Lizenzen können für den TMG keine Segelflugstunden mehr angerechnet werden. Benötigt werden für das Rating nun 12 Stunden auf dem TMG. Dadurch wird vermutlich für einen grossen Teil der Segelflugpiloten in Zukunft das TMG-Fliegen entfallen. Wir müssen uns nun gut überlegen, wie es mit der Dimona weitergehen soll.

Abschliessend möchte ich hier allen Segelfliegern der SG Bern und vor allem meinen Vorstandskollegen für ihre tatkräftige Mithilfe im 2012 ganz herzlich danken.

## Vizepräsident, Kommunikation

Eines unserer grössten Probleme im vergangenen Jahr waren Personalfragen auf vielen Ebenen. Schon lange waren wir auf der Suche nach einem Materialchef, später war Ersatz für den Sekretär zu finden. Franco Robbiani, Bruno Ruch, Stefan Zlot:



Christoph Schläppi

Welcome to the club! Auch SchülerInnen waren in der ersten Saisonhälfte Mangelware. Marcus Moser, Bernhard Gerber, Kurt Wenger, Stefan Zlot u. a. packten das Problem mit einer spontanen Aktion an. Die Motivation für Sitzungen, Schnupperflüge, Medienkontakte, Arbeit an Website und Drucksachen bis hin zu einem Filmflug für einen Fernsehbeitrag war gegeben. Wer Glück hatte, konnte einen unserer Discen auf dem Waisenhausplatz

antreffen. Und siehe da: Auf die zweite Saisonhälfte hin schlossen sich die Reihen der SchülerInnen. Die Gruppe, die bald einmal mit den Jungpiloten eine verschworene Gemeinschaft bildete, bescherte uns viele kurzweilige Stunden und tolle Flüge. Insgesamt ist Roland Bieri dafür zu danken, dass er in Zeiten knapper Mitgliederzahlen die manchmal fast unlösbare Aufgaben übernimmt, die Einsätze unserer Clubmitglieder zu koordinieren.

Auf der Tagesordnung steht leider häufig unvorhergesehenes. So mussten wir uns damit beschäftigen, dass auf einmal Rechnungen für Flugsicherungsgebühren ins Haus flattern. Wir werden noch davon hören. Skyguide überraschte uns mit der Absicht, die TMA 7 in Payerne aufzuklassieren. Dank einer breiten Front von Eingaben aus der General Aviation wurde dieses Vorhaben zurückgestellt, sodass wir halbwegs versöhnt auf den Recherche-, Kommunikations- und Schreibaufwand zurück blicken können.

Schon im Frühling fand die Windengruppe wieder zusammen. Über ein Gesuch an die Spezialfinanzierung Luftverkehr des BAZL haben wir das alte Vorhaben aufgegriffen, einen Windenbetrieb auf dem Belpmoos auf die Beine zu stellen. Das BAZL überraschte uns mit einer positiven Antwort – ob die Kräfte ausreichen, das Projekt durchzuziehen, wird sich zeigen. Danke jedenfalls der Arbeitsgruppe, u. a. mit Hans Schaller, Christian Walther, Kurt Wenger und Edi Inäbnit, die mich bei dieser

Aufgabe unterstützt und gecoacht hat. Jedes dieser Geschäfte hat mehrere Tage bis Wochen an Aufwand generiert.

Das Tagesgeschäft lief mit jener Routine, die sich im Vorstand in den letzten Jahren gut eingespielt hat. Jedes Vorstandsmitglied bringt gemäss meiner Berechnung allein für die alltäglichen Aufgaben jährlich gegen zwei Arbeitswochen à 40 Stunden netto auf. Danke für Euren Einsatz, Kollegen! Einen Vorgesmack auf Bevorstehendes erhielt ich während Edi Inäbnits Kanadaaufenthalt. Post, Telefonate... Dass unser Boss in einem Stück aus dem Land der Bären zurück gekehrt ist, hat auch mich sehr gefreut. Wie es ist, wenn er nicht bei allen Aktivitäten, von denen hier die Rede ist, zuvorderst am Strick zieht, werden wir bald erleben.

Mehrere meiner Projekte bestehen seit 2011 oder länger. An



der seit 2011 eingesetzten Software zur Rechnungstellung war dieser und jener Feinschliff fällig, Rechnungsläufe waren durchzuführen oder zu begleiten, Markus Hirschi war in die Aufgabe des Kassiers einzuführen. Auf dem Programm stand auch die Arbeit in einer Gruppe mit Ruedi Vögeli und Christian Walther, die sich mit dem Problem der alten Piloten beschäftigte. Zum Rückblick gehört immer auch das Kalkül von Aufwand und Ertrag. Auf Stunden hochgerechnet war ich durchschnitt-

lich an jedem Arbeitstag des Jahres (Ferien inklusive) zwei Stunden mit der SG beschäftigt – eine als Fluglehrer und eine in meiner gewohnten Rolle als Vizepräsident, Projektleiter und Troubleshooter. Das ist zuviel! Auch ich schätze am Segelfliegen vor allem das Fliegen selbst, und das würde ich nächstes Jahr gerne wieder mehr machen.

Wenn wir beim Fliegerischen sind: 2012 war mein Praktikumsjahr. 23 Tage verbrachte ich als aktiver Fluglehrer auf dem Platz. Mitzerleben, wie SchülerInnen schon auf dem Schnupperflug eine Stunde lang ohne mein Zutun in der Luft bleiben, den Rank beim Schleppen finden, saubere Manöver und routinierte Abläufe bis zur perfekten Landung erarbeiten, eines Tages selber die Radiotelefonie übernehmen, Gefahrenweisung, Alleinflug, Zweistünder meistern – das macht den gleichen Spass und bereitet ähnliches Herzklopfen wie ich es noch aus meiner eigenen Ausbildung kenne. Ein Höhepunkt auch für mich war eine Alpeneinweisung. Zusätzlich erteilte ich mehrere Abende Theorieunterricht und Prüfungsvorbereitung. Das Wichtigste zum Schluss: Dafür, dass die Gruppe während der ganzen Saison ohne nennenswerte Zwischenfälle unterwegs war, dürfen wir angesichts der auch in diesem Jahr schlimmen Schweizer Unfallstatistik mehr als dankbar sein. Wir wollen alles, was in unserer Möglichkeit steht, dafür tun, dass es so bleiben möge!

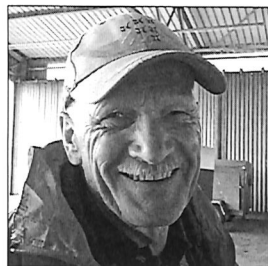
## **Material**

Der Vorstand war der Meinung, der Jahresbericht sollte noch durch den scheidenden Materialwart verfasst werden, obwohl sein Job bereits ab September faktisch von Franco und Bruno übernommen wurde.

Der Entscheid, mich für das Material unvorhergesehen nochmals um ein Jahr verpflichten zu lassen, stand unter keinem guten Vorzeichen. Einige Wartungsarbeiten, die im Winter 2011-12 hätten durchgeführt werden sollen, blieben liegen. So u.a. Ausbesserungsarbeiten an GfK und Lackschäden oder auch im administrativen Bereich, z.B. das Nachführen der „Betriebszeiten-Übersichtstabellen“ und weitere

wertvolle Dokumente, die mit viel Fleiss von P.A. Walther in den letzten Jahren für das Wartungsteam zusammengestellt wurden.

Anfangs 2012 galt es, die erworbenen Rechner einzubauen. In der Folge engagierten sich Piloten vom Instrumententeam, Göttis und weitere Spezialisten. Bald zeigte sich aber, dass bereits unter unseren Elektronikgurus bezüglich Einbauvarianten, Anschluss-

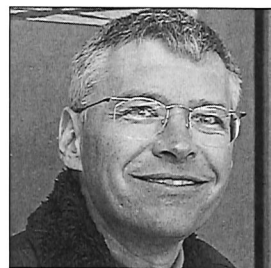


Fritz Krebs

techniken etc. unterschiedliche Varianten einen spedifiven Einbau zu verzögern drohte. Nach einigem Palaver einigten sich die Betroffenen und bemühten sich anschliessend, die neuen Rechner mit viel Engagement zu montieren. Schon während dieser Phase überraschte uns der Hersteller regelmässig mit Updates, d.h. der Gerätetyp war softwaremässig für einen sauberen Betrieb noch nicht reif. Christian Walther und Role Bieri nahmen sich diesen Problemen an, und im Laufe der Saison verbesserte sich der Betrieb der LX7007c zusehends. Der Einbau des 5. Rechners musste auf den Winter 2012/13 verschoben werden. Eine Mehrheit der Piloten kommt mit dem auserwählten Rechner-typ inzwischen gut zurecht.

Durch diese Instrumenten-Aktualisierungen wurden etliche Arbeitsstunden investiert, die für andere Wartungsarbeiten schlussendlich nicht mehr zur Verfügung standen. Mit grossem Elan gelang es unseren beiden bewährten zwei Wartungsteams trotzdem, die notwendigen Jahreswartungen an allen Segelflugzeugen termingerecht abzuschliessen. Ferner konnten die im Vorjahr begonnenen

Warnlackierungsarbeiten vorerst abgeschlossen werden. Ich hoffe allerdings, dass die vergilbten Warnstreifen – u.a. an unseren Discus – raschmöglichst erneuert werden. Leider viel zu früh musste ich Bruno Ruch's Entscheid entgegennehmen, das Amt als Materialwart nicht übernehmen zu wollen.



Franco Robbiani

Glücklicherweise zeichnete sich ab August ab, dass mit Bruno Ruch an der Seite von Franco Robbiani als neuer Materialwart die Nachfolge geregelt wird. Wie eingangs erwähnt, engagierten sich beide bereits ab September und übernahmen Unterhalt und Wartung. Franco arbeitete im Eiltempo ein neues Konzept aus, um die Wartung

auf möglichst viele aktive Piloten verteilen zu können. Ich bedanke mich nochmals an dieser Stelle, dass sich Franco und Bruno als Nachfolger zur Verfügung gestellt haben.



Bruno Ruch

Eine unrühmliche ‚Geschichte‘ spielte sich betreffend Unterhalt und Pflege unserer Dimona ab. Zeitweise war für dieses Flugzeug niemand mehr verantwortlich... Es macht keinen Sinn, nochmals darauf zurückzukommen. Schlussendlich engagierten sich im Besonderen Alex Husy mit Philip Fischer, damit dieses Flugzeug überhaupt weiter geflogen werden konnte. Auch hier: Merci vieumau Alex und Philip. Die Reinigung nach dem

Fliegen wurde von einigen Piloten sträflich vernachlässigt, nachzuschauen noch heute an der Unterseite des Flugzeuges. Für Gesprächsstoff und Aufregung sorgte u.a. auch der Umstand, dass mehrere Piloten unerlaubterweise mit Werkzeugen und Geräten an Segelflugzeugen herumschraubten und so die geltenden Vorschriften ignorierten. Teils geschah diese Vorgehensweise auch in Unkenntnis der Sache. Mittlerweile sollte sich – auch durch diese Manöver – jeder Pilot im Klaren sein, dass solche oder ähnliche Handlungen verboten sind und in x SG-internen Weisungen und Reglementen sowie Vorschriften vom BAZL eigentlich vorgegeben sind.

Einerseits wird mir der Kontakt zu einigen Piloten, die sich mehrheitlich für Unterhalt und Wartung unserer Flugzeuge eingesetzt haben, fehlen. Andererseits muss ich mich nun definitiv über Piloten nicht mehr nerven, die immer wieder hochgesteckte Ziele zu verbreiten wussten und dabei vergassen, welche Arbeit sie dem Materialwart eigentlich versprochen hatten, termingerecht zu erledigen. Die neue, verjüngte Crew wird auch dieses Problem bewältigen... sehen wir mal.

Ich sagte es mehrmals: Ein Materialwart muss eine dicke Haut mitbringen, will er nicht alles selber machen wie z.B. Willy Wittwer oder Dani Tschantré. Diese „Hautreserve“ fehlte mir. - Für das entgegengebrachte Vertrauen, die zahlreichen kameradschaftlichen Verbindungen sowie den Einsatz zur Wartung unserer Flugzeuge danke ich dem ganzen Wartungsteam inklusive unseren zwei Frauen Rita und Ruth ganz herzlich. Bis auf die geschilderten „Hänger“ hat mir der Job viel Freude bereitet.

## Sekretariat

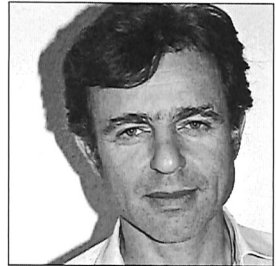
Das Alltagsgeschäft bewegte sich für mich in unterdessen gewohnten Bahnen. Dabei möchte ich auch allen danken, welche mir die Arbeit erleichtert haben - z.B: die Rechnungen wurden jeweils perfekt erstellt, die Couverts umgehend gedruckt.

Zu Diskussionen Anlass hat es immer wieder bezüglich der Adressendatenbank gegeben. Die Masterliste befindet sich natürlich beim Kassier. Es gibt jedoch viele Adressen, welche ausserhalb der SG-Mitgliederlisten liegen. Doppelspurigkeiten sind nicht generell zu vermeiden, ebenso halt mal der eine oder andere Fehler in einer Adresse. Es gibt in der Tat viel mehr Mutationen als man unvoreingenommen glauben könnte. Wenn jemand Fehler entdeckt oder Anregungen zu Verbesserungen hat, ist der Sekretär dankbar um Mitteilung.



Peter Ryser

Eine Zäsür hat sich für mich im Sommer ergeben. Aufgrund einiger Diskussionen und Abstimmungen im Vorstand mit Resultaten, welche ich nicht mittragen wollte, bin ich konsequenterweise aus dem Vorstand zurückgetreten. Die Arbeit des Vorstandes wird mit meinem Rücktritt dabei keineswegs in Frage gestellt. Stefan Zlot hat sich freundlicherweise kurzfristig bereit erklärt, in Zukunft das Amt zu übernehmen. Wir haben in der Zwischenzeit die laufenden Arbeiten zusammen durchgeführt und ich werde selbstverständlich weiterhin mitarbeiten in der SG Bern und zur Verfügung stehen - einfach nicht im Vorstand. Stefan stellt sich an der nächsten HV als mein Nachfolger zur Verfügung, was ich sehr unterstütze und hoffe, dass er auch an der HV breite Unterstützung erhält.



Stefan Zlot

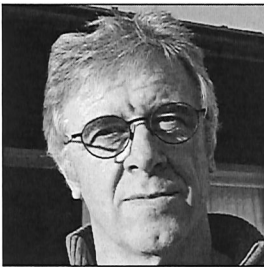
Als Vertreter des Vorstands nahm ich Einsitz im „Runway Safety Team“ der Alpar. Dort werden Fragen und Vorkommnisse rund um den Flughafen, insbesondere auch den Bodenbereich betreffend an jährlich zwei Sitzungen diskutiert. Vertreten sind in diesem Gremium alle Beteiligten des Flughafens und auch das BAZL. Dieses Amt werde ich weiterhin auch ausserhalb des



Vorstandes wahrnehmen. Ich denke, dass solche Zusammenkünfte nützlich sind, auch damit sich die Beteiligten kennen und gegenseitig das Verständnis für andere Anliegen gefördert wird. Sollten von Seiten unserer Mitglieder Fragen oder Anregungen in diesem Bereich anstehen, bin ich gerne bereit, diese dem Gremium zu unterbreiten.

## Cheffluglehrer

Um eine gesunde Weiterentwicklung unserer Fluggruppe zu gewährleisten, müssen wir ihr Potenzial optimal nutzen. Im vergangenen Jahr war Folgendes zu beobachten:



Kurt Wenger

Zu Beginn der Saison war die Schülerliste klein, und viele der Schüler waren bereits im fortgeschrittenen Stadium ihrer Ausbildung. Kurzzeitig schien es, als würde den Fluglehrern die Arbeit ausgehen.

Zuerst wurde in einer Werbeaktion auf dem Waisenhausplatz ein Segelflugzeug ausgestellt. Dabei präsentierte sich unsere Gruppe in einer sympathischen und motivierten Form. Anschließend wurden Schnuppertage durchge-

führt, um das Interesse für die Segelfliegerei zu wecken. Auf Telebärn wurde in einem kleinen Beitrag unsere Tätigkeit auf dem Belpmoos vorgestellt. Insgesamt einiges an Arbeit, welche eine motivierte Gruppe so nebenbei geleistet hat. Den Beteiligten dieser Aktionen danke ich an dieser Stelle ganz besonders.

Am Ende der Saison verfügten wir glücklicherweise über eine Schülerliste mit 3 Schülerinnen und 8 Schülern! Insgesamt eine quirlige Gruppe von künftigen Pilotinnen und Piloten. Andere Segelfluggruppen dürften wohl von so einer Situation nur träumen. Jedenfalls waren in der zweiten Saisonhälfte sowohl Fluglehrer als auch die Schulflugzeuge intensiv im Einsatz. Interessanterweise fanden aber die meisten dieser Schülerinnen und Schüler den Weg nicht über die kurzfristigen Werbeaktionen in unserer Fluggruppe. Die Ernte dieser Kampagnen werden wir erst in der kommenden Saison spüren. Das Beziehungsnetz der SG-Mitglieder ist immer mitentscheidend,



und für interessierte ist es immer wichtig, dass sie ein vertrauensvolles und motivierendes Umfeld für ihre künftige Freizeitbeschäftigung vorfinden. Insgesamt ist momentan einiges in Bewegung. Es herrscht ein guter Schwung, welcher sich positiv



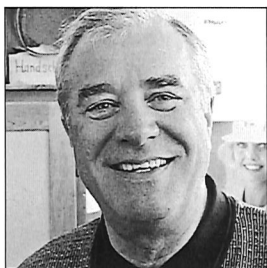
auf den gesamten Flugbetrieb auswirkt. Unnötigerweise musste man im Flugbetrieb mehrmals lange auf eine Schleppmaschine warten. Vielfach waren es harzende Startvorbereitungen oder schlecht organisierte Startaufstellungen, oder die zweite Maschine kam nicht zum Einsatz, weil der Schlepppilot seine Verpflichtung nicht wahrnahm. So haben wir an diesen Flugtagen jeweils mehrere Flüge verpasst und die Statistik spürbar verschlechtert. Derartige Fehler dürfen nicht vorkommen. In dieser Sache müssen wir uns klar verbessern.

Abschliessend will ich mich bei euch, liebe Pilotinnen und Piloten, ganz besonders bedanken. Dank eurem umsichtigen und verantwortungsbewussten Umgang mit der Fliegerei gibt es, rückblickend auf meine Tätigkeit und aus fliegerischer Sicht, keine menschlich tragischen Zwischenfälle und wenig disziplinarische Vorfälle. Für diese Sorgfalt bedanke ich mich und wünsche euch einen guten Start in die neue Flugsaison und viele glückliche Landungen.

## Finanzer

Aus der Sicht des Finanzers verlief das Geschäftsjahr 2012 ruhig und geordnet. Die SG Bern steht Ende 2012 finanziell gesund da.

Der Hagelschaden an einer DG 800 warf zwar kurzfristig eine grosse Welle, aber die gesamte Schadenssumme wurde durch die Versicherung gedeckt. Um solches sicherzustellen haben wir unseren Flugzeugpark komfortabel versichert. Die jährlich wiederkehrende Versicherungsprämie war in diesem Jahr der grösste Einzelbetrag, den wir zu bezahlen hatten.



Hans Schaller

Vor zwei Jahren haben wir unser Abrechnungssystem für alle Leistungen und Rechnungen der SG Bern umgestaltet. Das System wurde von ein paar wenigen Mitgliedern gratis und franko erstellt und eingeführt. Die Rechnungen der SG Bern sehen seither etwas anders aus. Das System gibt uns mehr Flexibilität in der Handhabung der stetig steigenden Anforderungen buchhalterischer Art von innen und aussen. Die paar Wellen, welche die Umstellung dieses Abrechnungssystems geschlagen hat, trugen ihre Auswirkungen auch in dieses Jahr, und ich entschuldige mich für die paar eher kleineren Fehler, welche einige Mitglieder getroffen hat.

Als Segelflieger lernen wir, in einem Landefeld zu landen. Wer das nicht hinkriegt, riskiert bei einer Aussenlandung Kopf und Kragen oder muss ans Doppelsteuer.

Das ist ja allen klar. Weshalb trete ich das also hier breit? Weil es im finanziellen Bereich auch ein Landefeld gibt. Es heisst Zahlungstermin!

Es gibt Mitglieder, die können den Zahlungstermin nicht einhalten, weil sie sich in einer finanziell prekären Situation befinden. Dafür habe ich jederzeit Verständnis, und falls mir einer das eröffnet, finden wir miteinander immer eine Möglichkeit, die Sache zu erledigen. Es gab bisher keine Debitorenverluste daraus.

Es gibt aber andere, die könnten zwar ihre Rechnungen fristgerecht bezahlen, tun das aber nicht. Nicht einmal, nein, immer und immer wieder. Mir verbleibt dann die ungeliebte Aufgabe, diese Mitglieder zu mahnen und zu mahnen und

erhalte keinerlei Antwort oder Reaktion auf meine Mails und Briefe.

Dieses Verhalten ist unsportlich. Deshalb habe ich beim Vorstand die Kompetenz geholt, säumige Mitglieder vom Flugbetrieb zu sperren. Das bedeutet allerdings, dass sie am Pranger stehen werden, konkret, dass ich die für den Flugbetrieb Verantwortlichen darauf hinweisen muss, dass dieses oder jenes Mitglied nicht starten darf. Ich müsste also Namen nennen. Den Grund werde ich nicht angeben.

Aber wer will denn schon vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, weil der Finanzer das angeordnet hat? Ich hoffe sehr, dass ich von dieser Kompetenz nie Gebrauch machen muss.

## Infrastruktur

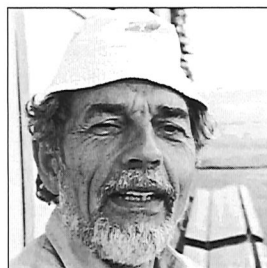
Wie üblich begann ich das Jahr mit meinem Spezialjob, dem Falten aller SG-Rettungsschirme, zusammen mit Hamid.

Schon zum Auftakt der Saison musste ich schnellstens ein vermurkstes Hangartor reparieren lassen. Da unser Windsack in einem Herbststurm das Zeitliche gesegnet hatte, durfte ich einen neuen organisieren, zusammen mit geheimnisvoll verschwundenen Pistenfähnchen... Danach war unbedingt eine Revision unserer Toilettenspülungen notwendig.

Die Holzschalung des Küchenanbaus auf der Wetterseite sah auch schon bessere Zeiten. Dank dem Sondereinsatz von Ernst Moser erscheint sie in neuer Frische und wegen seinem Farb-sponsoring erst noch gratis! Inzwischen bekundete einer unserer Mitglieder Interesse, ein kleines Motorflugzeug in unserem Hangar aufzuhängen. Mit einem Ingenieur habe ich diverse Stahlträger gemessen, damit er den Statiknachweis rechnen konnte.

In der Villa Thermik ist inzwischen unser kleiner Kühlschrank ausgestiegen. Glücklicherweise hat uns Markus Hirschi sogleich einen Ersatz gesponsert!

Da sich erfreulicherweise recht viele FlugschülerInnen angemel-



Marc Berthoud

det haben, floriert dadurch auch wieder mein „Schlüsselhandel“.

Sorgen bereitete mir eine Störung unserer Benzinpumpe, die Behebung kostete mich einiges an Organisation und einige Fahrten auf's Mösl!

Ein Highlight war natürlich wiederum unser traditioneller Bautag im Herbst. Die Beteiligung war sehr hoch, so dass viele wichtige Arbeiten wie Pistenmarkierungen, Heckenschneiden, Anhänger abdampfen, Hangartore schmieren, Fensterputzen etc.etc. durchgeführt werden konnten. Und dies bei einem guten Mittagessen und schönem Herbstwetter!

Schon nahte der Winter, somit musste ich Heizöl bestellen, damit unsere Wintercrew und die diversen Villa Thermik-Benutzer nicht frieren müssen. Da die Fernsteuerung der Heizung auch noch ausgestiegen ist, konnte Kevin Bürcher erfreulicherweise kurzfristig eine gute Zwischenlösung hinzubringen.

Soeben verlangt die Alpar einige Angaben über unseren Benzinverbrauch zu handlen ihres Umweltberichts. Da unserem Flugbetrieb in Zukunft diverse tiefgreifende Veränderungen bevorstehen könnten, habe ich vom Vorstand die Aufgabe gefasst, sofort eine Strategiegruppe zu bilden, um uns frühzeitig mit allen möglichen Szenarien auseinanderzusetzen!

Statt mich auf Ende Jahr etwas zurückzulehnen, habe ich noch die Aufgabe bekommen, unser Altjahresessen zu organisieren, da ja unser Restaurateur zu dieser Zeit bekanntlich in Brasilien weilt. Glücklicherweise hatte ich grosse Unterstützung durch engagierte Helferinnen und Helfer nebst grosszügigen Sponsoren!

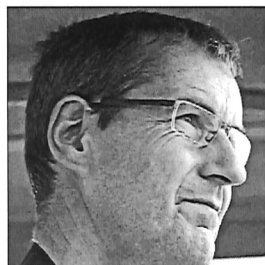
Ich wünsche allen eine gute und unfallfreie Flugsaison.

## Personaldienst

Ich könnte den Jahresbericht 2011 kopieren (ev. ein paar Jahrzahlen anpassen) und ich bin sicher, es würde fast keiner merken...

Generell habe ich den Eindruck, dass unser Betrieb befriedigend funktioniert. Es liegt an meinem Amt,

dass ich meistens nur mit Störungen konfrontiert werde und damit vielleicht eine einseitige Sichtweise habe. Diese sieht so aus: ab und zu fehlte ein Schleppilot, die Flugzeuge wirken teilweise ziemlich ungepflegt, und am Absaufen wurde von mehreren Gästen die Sauberkeit der Villa Thermik (zu recht) kritisiert. Warum eigentlich? Wir haben mit der Einsatzliste alle nötigen Vorkehrungen getroffen, um genug Personal im Flugbetrieb zu haben, es gibt die Reinigungsliste für die Villa Thermik...?



Roland Bieri

Für nächstes Jahr haben wir unsere Organisation ziemlich umgestellt. Wir hoffen, dass damit alle Aktiven besser im Gesamtbetrieb integriert werden. Konkrete Verbesserungen die angestrebt werden sind: zu kritischen Zeiten möchten wir die Schleppkapazität verbessern, wenn möglich das Schulungsangebot aufrechterhalten und das „segelfliegerische Allgemeinwissen“ verbessern. Die Struktur steht, und im Frühling wird es erste Feintunings geben. Weitere werden folgen.

Der Vorstand gab und gibt sich Mühe, mit Informationsveranstaltungen und Informationsschreiben alle auf dem Laufenden zu halten.

Vor Saisonbeginn wird es Refresher- bzw. Einführungskurse für Flugdienstleiter geben. Für den optimalen Einsatz der Schlepppiloten wird der Webkalender genutzt werden. Ich gebe auch gerne per Mail oder am Telefon individuelle Auskünfte – so bleibt man auch im Winter in Kontakt untereinander!

Wie gesagt, wir können unseren Betrieb nur durchziehen, wenn alle mitmachen und ihre Eigenverantwortung wahrnehmen. In diesem Sinne wünsche ich allen eine erfolgreiche Segelflugsaison 2013, am Boden und in der Luft.

## Selfbriefing

Hier wieder einmal ein Update über die Funktionalität des Selfbriefings der SG-Bern. Die Software soll neben einer bewährten Grundfunktionalität auch neue Funktionen ermöglichen, mit denen auf neue Bedürfnisse reagiert werden kann. Das Selfbriefing entsteht in ehrenamtlicher Arbeit. Wir bitten um Verständnis, wenn hier und da auch einmal ein Fehler auftaucht.



Peter Lacher

### Zugriffsrechte

Nicht bei allen BenutzerInnen sieht das Selfbriefing genau gleich aus. So kann zum Beispiel der Materialwart Schadenmeldungen bestätigen – oder ein Fluglehrer Checkflüge eintragen. Die individuellen Zugriffsrechte werden in Listen definiert. Unter Persönliches>Verteiler ist ersichtlich, in welchen Listen man eingetragen ist. Bei einigen Listen kann man

sich selber ein- oder austragen. Im Kommentar ist jeweils knapp beschrieben, um was es bei einer bestimmten Liste geht.

### Einstellungen

Mindestens einmal pro Saison ist es angebracht, seine Personalien zu kontrollieren. Dies ist unter Persönliches>Einstellungen möglich. Adressänderungen via Selfbriefing werden auch automatisch dem Sekretär gemeldet. Alle sind gebeten, auch den Notfallkontakt aktuell zu halten.

### Fliegerisches

Hier lassen sich Ausweise mit Verfalldatum eintragen. Im persönlichen Briefing werden diese jeweils auch angezeigt. Es ist so bei jedem Briefing ersichtlich, ob demnächst eine Erneuerung fällig wird.

### Flugbuch

Wer will, kann hier seine Flüge eintragen und sich das Zusammenzählen für die Ausweiserneuerung ausrechnen lassen. Zudem werden diese Einträge für das Trainingsbarometer im persönlichen Briefing verwendet.

**Mail**

Hier können Mails an Mitglieder verschickt werden. Falls man eine Weiterleitung an die persönliche E-mail Adresse unter Einstellungen aktiviert hat, werden die Mails auch als E-mail versendet. Wer eine Personengruppe, z. B. alle Fluglehrer, erreichen will, kann dies von hier aus auf einfache Weise tun. Dazu muss nur unter Verfassen an Systemliste die entsprechende Liste angeklickt werden.

Ein Mail kann durch anklicken des Betreffs oder des Absenders gelesen werden. Nun hat man auch die Möglichkeit, Antworten zu verfassen. Der Knopf „Antworten an alle“ ermöglicht ein Schreiben an alle Empfänger der Originalnachricht. Antworten aus dem privaten E-mail System gehen nur an den Absender.

**Flugzeuge**

Hier ist der Ort, um sich über den Zustand eines Flugzeuges zu informieren oder eine Schadenmeldung zu verfassen. Nach der Auswahl eines Flugzeuges folgt zuoberst ein Formular zum Erfassen einer Schadenmeldung. Im obersten Bereich ist die betroffene Komponente auszuwählen – und dies definiert die „Mindestfarbe“.

Achtung: wenn keine Komponente ausgewählt ist, wird die Farbe automatisch auf rot gestellt!

Weiter unten sind die bereits vorhandenen Meldungen ersichtlich. Nach dem Anklicken einer Schadenmeldung werden weiter unten die Details der Meldung angezeigt. Hier lässt sich die Meldung kommentieren – und je nach Benutzerrechten der Status der Meldung anpassen.

**Briefing**

Es sind 2 Briefings vorkonfiguriert – das persönliche und das Gruppenbriefing. Durch anklicken von „Briefing erstellen“ wird das Briefing generiert. Dies kann etwas dauern – weil alle Informationen jeweils auf dem aktuellsten Stand aus dem Internet zusammengetragen werden. (DABS, NOTAMS)

Unter Briefing->Briefing konfigurieren können eigene Briefings mit individuellen Inhalten erstellt werden. Hierzu muss zuerst mit dem Knopf „Neu“ ein Briefing erstellt werden. Dies heisst jetzt „Neu“ und kann durch anklicken angepasst werden. Nun kann der neue Namen eingetragen und die anzuzeigenden Informationen angekreuzt werden.

### **Kalender**

Terminbezogene Ereignisse der SG-Bern können hier eingetragen werden. Mit den Pfeilen links und rechts neben dem Monat kann dieser gewechselt werden. Durch klicken auf „neu“ kann ein Eintrag verfasst werden. Hier lassen sich nun das Datum und die Zeit einstellen. Der „Übersichtstext“ erscheint in der Monatsdarstellung. Unter Kategorie kann ein Bereich ausgewählt werden.

Die farbliche Darstellung kann unter „Farbe“ ausgewählt werden. Dabei haben sich einige Farben für bestimmte Zwecke eingebürgert: rot = abgesagt, gelb = ungewiss, grün = findet statt.

Es ist auch möglich, sich wiederholende Einträge zu verfassen. In diesem Fall wird alle XX Tage ein neuer Eintrag eingefügt – und zwar mit der gleichen Dauer wie der Originaleintrag, bis zum angegebenen Enddatum. Bitte mit dieser Funktion bewusst und überlegt umgehen: es lassen sich mit einem Mausclick tausende von Einträgen erstellen...

Wer an einem Ereignis teilnehmen will, kann dies durch Eintragen in der Beschreibung kund tun – oder seine Funktion zusammen mit einem Kommentar angeben und den Knopf „Teilnehmen“ drücken. Unter Kalender->Mein Kalender werden alle Ereignisse angezeigt, zu welchen man sich angemeldet hat.

Unter Kalender-> „Übersicht“ kann man sich eine Übersichtstabelle erstellen. Hierzu können die Funktionen eingestellt werden und die entsprechende Kalenderkategorie ausgewählt werden. Mit „Tabelle erstellen“ wird die Ansicht erzeugt. Mit dem Knopf „Mache ich“ kann man sich selber für ein Am. eintragen.

### **Mitgliederverzeichnis**

Hier können Adressen und Telefonnummern von Mitgliedern nachgeschlagen werden. Entweder mit der Volltextsuche oder in den Listen kann zum Beispiel nach Schlepppiloten gesucht werden.

Das vorliegende Dokument ist auf der Webpage der SG Bern unter **Briefing > Selbstbriefing Anleitung** ersichtlich.



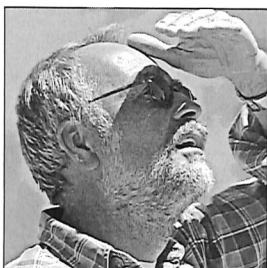
**Statistik Segelflugzeuge**

		<b>Stunden 2012</b>	<b>2011</b>	<b>Starts</b>	<b>Schlepp</b>	<b>Winde</b>
1766	ASK-21	121	155	278	278	
1811	ASK-21	80	91	230	184	46
3022	Discus	73	66	57	52	5
1043	Discus	65	120	50	50	
3044	Discus	76	84	49	49	
3299	DG-800S	78	157	18	18	
3358	DG-800S	103	102	33	31	2
3131	Duo-Discus	97	119	78	78	
3362	Duo-Discus	66	123	56	32	24
3411	Duo-Discus	156	154	109	94	15



# transeuropeenne

le tour d'Europe en planeur



Christoph Hammerschlag

Der Blanik, ein alter Zweisitzer aus Blech, hat mir zwar nicht gefallen, aber trotzdem einen gewissen Einfluss auf mich gehabt. Es war mein erster Flug als Passagier, ein Absuff-Flug von einigen Minuten, der mich sofort zur Schulung verführte. Den Ausweis machte ich 1979 mit 17 Flugstunden im Büchlein. 1984 nahm mich unser Superpilot Hans Nietlisbach (17 Mal Schweizermeister) zu einem Streckenflug mit:

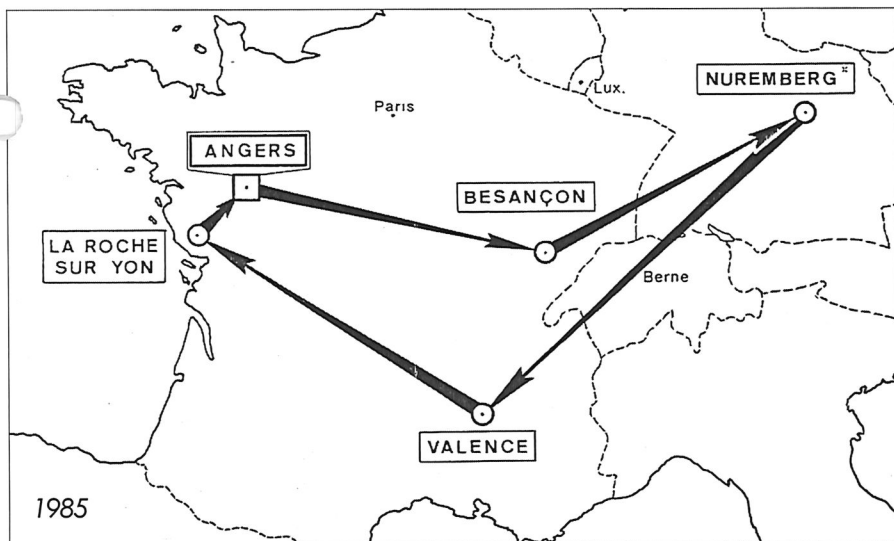
Ich sass vorne im Blanik, und er flog die meiste Zeit in den Wolken nach Zermatt und zurück. Einen schönen Teil des Fluges schlief ich oder kaute ich an meinem Zvieri, zu sehen gab es fast nichts.  
Bald danach meldete ich mich für die Transeuropéenne an. Woher ich Informationen dazu erhielt weiss ich nicht mehr, jedenfalls von keinem Berner Piloten. Ich wusste nur, dass es ein Wettbewerb war, bei dem gemeinsam gestartet wurde, danach selbständig auf einigen Flugplätzen in Europa ein



Stempel geholt werden musste, um danach zum Startplatz zurückzufliegen. Die Sache dauerte jeweils zwei Wochen im Juli. Teilnehmer waren Franzosen, Holländer, Engländer und Westdeutsche.

Ich hatte noch nie an einem Wettbewerb teilgenommen, war aber viel auf meiner 1983 gekauften 15m-Elfe rumgekurvt und hatte bereits einige Aussenlandungen gemacht. Im Flugbuch war ich 1985 auf 600 Flugstunden gekommen. Ich verbrachte viel Zeit damit, an der hölzernen Elfe alles ideal einzurichten, was man ja heute gar nicht mehr darf. Elektronisch gab es damals allerdings noch nichts, ich hatte keinen Rechner, kein GPS, kein Handy-Telefon. Aber z.B. der Bau einer riesigen Flugfunk-Antenne, die im Rumpf verpackt wurde, konnte nach einer Aussenlandung verwendet werden um zu versuchen, den nachfahrenden Helfer zu erreichen.

Schliesslich begannen die Ferien, und mein Helfer, den niemand der SG kennt, steuerte seinen VW-Bus und meinen alten Anhänger nach Angers, einer Stadt nicht so weit von der französischen Atlantikküste. Es ging durch Gegenden, von denen ich, wie auch von der ganzen geplanten Route, nicht die geringste Ahnung hatte. Vor dem Start wurde ich als der Jüngste, mit dem weitaus schwächsten Flieger angereiste Pilot, von einer TV-Gruppe interviewt, da kam ich mir wichtig vor...



Nach dem Schlepp flogen die 24 Teilnehmer in Richtung Osten in ein graues Wetter, und bereits nach 42 km überflog man einen Flugplatz. Ich sah schon eine Menge Teilnehmer auf der Piste aufgereiht. Ich versuchte aber noch eine Stunde weiterzukommen, natürlich ohne Erfolg. Erst nach der Landung verstand ich die anderen: Morgen sollte in der Reihenfolge der Landung geschleppt werden. Zuvorderst stand Gérard Lherm, der noch heute Rekordflüge macht, und ein General mit dem damals neuen Nimbus 3 und einem eigenen Schleppflugzeug. Aha. Meine Elfe stand fast zuhinterst in der Startaufstellung. Mein Schlepp erfolgte deshalb erst vor 14 Uhr, die Ersten waren schon lange verschwunden. Das Wetter war herrlich, und es ging gut vorwärts in die unendlich weite, unbekannte Gegend. Ich hatte keine Ahnung wo ich war, eine grobe Kompassanzeige war alles, was mich gegen Osten führte, und ich sah keinen einzigen Flieger. Besançon war der erste Meldepunkt, Nürnberg der nächste. Doch langsam wurde es Abend, und gegen 19h schloß die freundliche Thermik ein. Ich war etwa 40 km vor Dijon, fand ich später heraus. Zum Glück bereits hinter mir lagen etwa 50 km Waldgebiet, und ich kreiste schon recht tief über zwei Feldern. Wo sollte ich landen? In welche Richtung? Den Wind konnte ich nicht bestimmen, er war schwach. Als ich auf dem gewählten Feld gelan-





det war stellte ich fest, dass es derart schief war, dass ich es in die andere Richtung nicht hätte treffen können. Und das daneben verlaufende Feld war in riesige, harte Klötze gepflügt, wie sie bei uns nie zu sehen waren, die Landung dort hätte den Rumpf beträchtlich beschädigt.

Jetzt musste ich meinen Landeort der Wettbewerbsleitung melden, aber wie? Da kam in einem rostigen Auto ein sehr reizvolles Fräulein gefahren, um mich zuhause telefonieren zu lassen, und vielleicht noch mehr, dachte ich. Doch ihr auftauchender, gefährlich aussehender Vater sorgte schnell für eine klare Situation, und ich musste meinen Schlafsack aus dem Rumpf holen. Im ersten Morgenlicht weckte mich ein eindrücklicher Stier – er und seine Kolleginnen wollten sich an der Elfe genüsslich reiben.

Neben dieser speziellen Aussenlandung gab es fast täglich problemlose, mit Ausnahme derjenigen in Valence. Die Thermik war verschwunden, während ich von Grenoble her unterwegs war. Die Luft war ruhig, und meine Berechnung mit dem Gleitflug-Rechner, der wie ein einfacher Plastikrechner aussah, meldete einen problemlosen Anflug des etwa 40 km entfernten Flughafens Valence, dem Fluss Isère folgend. Langsam ging es abwärts. Noch 20 km. Aber meine Höhe war

schon deutlich unter der Hälfte. Je tiefer ich sank, desto stärker wurde eine Südströmung. Valence? Intensiv hielt ich Ausschau nach einer Aussenlandemöglichkeit. Aber ich sah nur Felder mit Obst und Rebstöcken, Häuschen, Strassen, Starkstromkabel, ich sah schon jedes Detail. Dann erkannte ich den Flughafen, nur noch ein paar Kilometer entfernt. Um diesen war ein solider, hoher Zaun gezogen. Gar nicht passend! Da sah ich direkt davor das einzige, grosse Grasfeld, dekoriert mit vielen grossen Heukugeln. Dazwischen konnte ich, fast ohne die Bremsklappen zu ziehen, die Elfe hinstellen. Über den Zaun hätte es nicht gereicht.

Der Südwind störte auch wettermässig. Es ging nicht mehr weiter, und schon war die Wettbewerbszeit vorbei. Immerhin wurde ich fünftletzter, gleich wie das Jahr darauf. Im Ganzen konnten neun wegen dem Wetter die Aufgabe nicht abschliessen, darunter z.B. ein gewisser Herr Klaus Ohlmann...

Ulm



# Segelfluggruppe Bern

## Tätigkeitsprogramm 2013

Monat	Datum	Zeit	Was (Ansprechperson)
<b>Januar</b>	23.	19.30	Die neuen EASA Lizenzen (M. Inäbnit)
<b>Februar</b>	20.	19.30	Die neuen EASA Lizenzen (M. Inäbnit)
	26.	19.30	Flugdienstleiter: Einführung und Refresher (H. Geiser und E. Affolter)
	28.	19.30	<b>Hauptversammlung Villa Thermik</b>
<b>März</b>	02.	09.00	<b>Pilotenbriefing / Motorflug- und TMG-Pilotenrapport</b> Bitte Ausweis und Flugbuch mitbringen!
	02.	10.30	<b>Montagetag</b> und Einfiegen (B. Ruch)
	09.	09.00	Flugzeuge wägen (B. Ruch)
	12.	19.30	<b>Flugdienstleiter:</b> Einführung und Refresher (H. Geiser und E. Affolter)
	16.3	19.00	<b>Ansaufen</b> (B. Gerber)
	19.	19.30	Luftraum Refresher (M. Inäbnit)
<b>April</b>	03.	19.30	Windsysteme in den Alpen (M. Inäbnit)
	15.-19.	Mo-Fr Gem. SB	Intensivwoche 1 (E. Affolter)
<b>Juni</b>	01.	09.00	<b>IKARUS</b> Jugendtag mit BAeC (H. Wiehl)
	17.-21.	Mo-Fr Gem. SB	Intensivwoche 2 (E. Affolter)
	29.6.-20.7		Saanelager
<b>Juli</b>	13.	19.30	Saanelager-Fest im Landhaussaal (P. Dürig)
	20.	19.00	Schlussbräteln im Mösl
<b>August</b>	17.	Ab 09.00	Segelfliegerfest Campo Bern, Zusammen mit BAeC
	(23.)	Ab 09.00	Segelfliegerfest Ersatzdatum
<b>September</b>	14./15.	09.00	Windentage Training/Brevet
	23.-27.	Mo-Fr Gem. SB	Intensivwoche 3 (F. Bhend)
<b>Oktober</b>	05.	09.00	Bautag (M. Berthoud)
<b>November</b>	02.	09.00	Demontage, Beginn Baubetrieb (F. Robbiani)
	16.	19.00	Absaufen (B. Gerber)
<b>Dezember</b>			

Genehmigt durch den Vorstand am 15.01.2013 / zur Genehmigung durch die HV vom 28.02.2013



