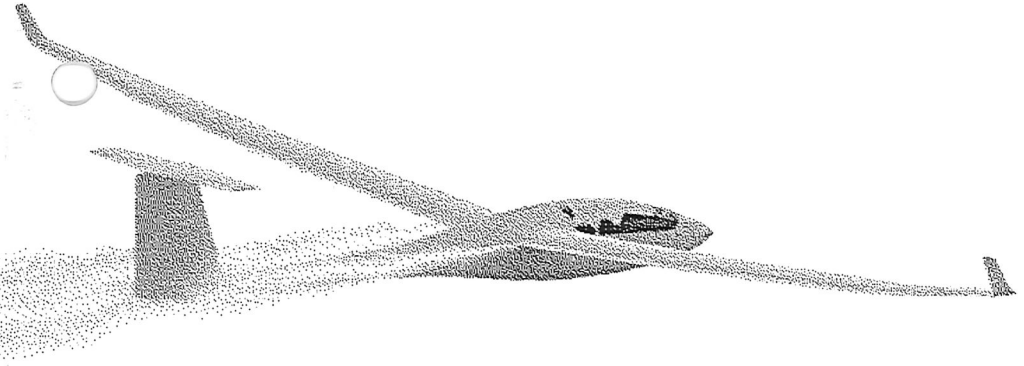


Februar 2014



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Impressum

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

Tätigkeitsbericht 2013

Liebe Mitglieder der SG Bern

Zum Einstieg möchte ich mit der Frage beginnen, wie unsere Segelfluggruppe von aussen wahrgenommen wird. Die SG Bern ist eine Segelfluggruppe mit einer langen Geschichte.

Viele Aussenstehende, mit denen ich zu tun habe, haben schon von der SG gehört. Unsere Botschaft wird vernommen: Wir leben den Traum vom Fliegen. Die seit Jahren gepflegte Kommunikationsarbeit mündete auch diesem Jahr in diverse Medienberichte, u. a. über Edi Inäbniit. Höhepunkt war wohl Dieter Heugels Auftritt in der Serie SRF bi de Lüt von SRF 1.

Dass sozusagen das ganze Schweizer Fernsehpublikum auf dem Passagiersitz eines Fliegers der SG Bern Platz nimmt, kommt nicht alle Tage vor!



Christoph Schläppi

Es wäre falsch, solche Dinge auf dem Konto der Eitelkeit abbuchen zu wollen. In den letzten Jahren hat der Segelflug international gelitten. Die Zahlen von Brevets und Flugzeugen sind rückläufig. Am Boden und in der Luft tobt ein Kampf um die Entfaltungsmöglichkeiten des Luftsports. Vieles, was mit dem Argument der Sicherheit eingeführt wird, ist letztlich auf dem Schreibtischen der Verwaltungsbürokratie ausgedacht worden. Die Situation auf Seiten der Regulatoren ist unübersichtlich. Früher war es einfach: Der Tarif wurde klar und nachvollziehbar vom Luftamt durchgegeben. Heute ertönt die frohe Botschaft zweistimmig, nämlich auch aus Brüssel. Angesichts der Neuerungen und Übergangsregelungen fällt es selbst erfahrenen PilotInnen manchmal schwer, zu wissen, was gilt und was nicht.

Der Druck von allen Seiten hat auch sein Gutes: wir werden gezwungen, darüber nachzudenken, wer wir sind und was wir machen. Dieser Prozess fand auch materiellen Ausdruck: sowohl der Schweizer Segelflug wie auch die SG Bern konnten gewichtige Chroniken vorstellen, die uns vor dem Hintergrund unserer Geschichte und Traditionen mit neuem Selbstbewusst-

sein erfüllen. Dieses haben wir dringend nötig. Die Luftfahrt ist auch wirtschaftlich eine äusserst dynamische Angelegenheit – Akteure kommen und gehen, Erwartungen keimen und werden erstickt. Der Flugplatz Bern-Belp ist wohl einer der Flugplätze in der Schweiz, die am sensibelsten auf Veränderungen und Konflikte in der allgemeinen Luftfahrt reagieren. Viele Neuerungen und Ideen wirken sich letztlich bei uns aus – daher werden wir vom SFVS, vom Aeroclub, vom BAZL, von der Skyguide und allen anderen mit grösster Aufmerksamkeit beobachtet.

Wir haben es längst alle am eigenen Leib erfahren: statt uns ungestört auf unser Kerngeschäft konzentrieren zu können, stecken wir mitten in der Hektik. Wir haben dieses Schicksal nicht selbst gewählt. Bei vielen Mitgliedern spüre ich deshalb: wir fühlen uns persönlich und fliegerisch mit dem Belpmoos verbunden, weil es ein toller Segelflugplatz ist. Wir haben ein wunderbares Fluggebiet, das seit Oskar Biders Alpenüberquerung vor hundert Jahren eine grosse, oft vergessene Geschichte durchlebt hat, und das auch einen idealen Einstieg in den Alpensegelflug bietet. Die Aura dieser Landschaft ist auch für mich immer wieder ein starkes Motiv, aufs Belpmoos zu fahren. Unser Spirit war auch an mehreren Anlässen zu spüren, z. B. am gelungenen ersten Sommerfest, das auch in den kommenden Jahren gemeinsam mit dem Berner Aeroclub durchgeführt werden soll.

Lassen wir das Fliegerjahr etwas konkreter Revue passieren: Zunächst das Wetter: Die Durchschnittstemperaturen steige. Darüber täuschte auch der nasskühle Frühling nicht hinweg. Sommer und Herbst waren bis in den Oktober überdurchschnittlich warm, Ende Juli herrschte teilweise bestialische Hitze. Insgesamt war oft zu vernehmen, dass die Wolkenbasis das ganze Jahr überdurchschnittlich tief gehangen sei. Darüber täuschen auch die tollen Flüge nicht hinweg, die im Juli in die Hochalpen unternommen wurden. Gekrönt wurde diese Serie übrigens von Roland Bieris Flug ans Stilfser Joch, der ihm verdient den Picklerbär eintrug.

Mit der spezifischen Wettersituation gingen viele Piloten kreativ um, indem sie sich öfter im Gebiet zwischen Jura und Schwäbischer Alb bewegten. Die Neuentdeckung dieses von

uns lange vernachlässigten Fluggebietes geht freilich nicht nur aufs Wetter zurück. Die Einführung der Kursreihe XC Training für (angehende) StreckenflugpilotInnen motivierte viele zum experimentelleren, sportlicheren Fliegen und zum Verlassen der ausgetretenen Pfade. In der Kursreihe, die auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werden soll, traten u. a. Emil Blumer und Ernst Huter auf – Vorbilder dieses Formats hinterlassen bleibende Eindrücke und Lust aufs Fliegen. Dass Stefan Zlot, die treibende Kraft hinter dem Sportprogramm, auf seiner neuen ASW 27 den Junior-Bär holte beweist, dass den Worten Taten folgen!

Was jetzt – sozusagen beiläufig – kommt, ist eigentlich unser grösstes Privileg: Unser Fliegerjahr verlief unfallfrei! Dass wir seit mehreren Jahren von schweren Zwischenfällen verschont worden sind, ist einerseits auf ein aktives und bewusstes Sicherheitsmanagement zurück zu führen, in welchem Bestrebungen des BAZL, unseres Safetyofficers Ivan Hausammann, der Denkprozess vom Flytop her und die Mentalität aller PilotInnen offenbar zu einem erfolgreichen Ganzen zusammen finden. Bei der Sicherheit wollen wir auch weiterhin nur

Titis



die höchsten Standards gelten lassen. Dabei sollten wir uns bewusst sein, dass sich die Sicherheit nicht verwalten, sondern nur leben lässt.

Die folgenden Zeilen sollen all jenen Dingen gewidmet sein, die funktioniert haben und deshalb gerne übersehen werden! Nach einer Neuausrichtung der Wartungsphilosophie im letzten Winter geht die Crew diesen Winter auf der Grundlage gemachter Erfahrungen und Routinen an die Arbeit. Ohnehin ist es ein Vergnügen, an Bautagen oder bei der Wartung dabei zu sein. Hier kämpfen die Leute nicht mit Paragraphen, sondern legen besonnen Hand ans Gerät, das uns nächste Saison wieder in den Himmel trägt.

Dieser Tätigkeitsbericht wäre unvollständig ohne die Aufzählung einiger Vorkommnisse. Denkwürdig war das „Grounding“ der SG Bern anlässlich des Heliswiss-Jubiläums im Juni. Ärgerlich war die Schliessung unseres Segelflugaumes Lima Bravo wegen einiger Helikopterflüge am Traktorpulling Zimmerwald. Dergleichen gibt in der Regel nicht nur viel zu reden, sondern auch viel Arbeit in unserer Chefetage. Die Luftraumsituation in der CTR Bern ist für uns insgesamt unbefriedigend. Es liegt in der Natur unserer Sache, dass wir an bestimmten Tagen ausgeprägte Betriebsspitzen haben. Für Skyguide, die sich am ganzjährigen „Normalbetrieb“ ausrichtet, sind gute Segelfluggtage zuweilen stressig, es fehlt an Kapazitäten, um die mehr als 30 Segelflugzeuge auf dem Belpmoos in die Luft zu bringen. In der Hektik kam es ein paarmal zu Rapporten. Tröstlich: Es gibt keine Häufungen, welche auf klare Sicherheitsdefizite hinweisen würden. Wo gehobelt wird, da fliegen Späne. Nach Kommunikationspannen im Vorfeld der ersten Intensivwoche und einem etwas hektischen Debriefing des Groundings bin ich dankbar, sagen zu dürfen, dass Kommunikation und Informationsaustausch mit Alpar und Skyguide bis hin zu den Debriefings gut funktioniert und in kollegialer Atmosphäre stattgefunden haben. Auch ich muss mich zuweilen aufraffen und noch aktiver, offensiver kommunizieren.

In jedem Moment ist die Zukunft dabei, anzubrechen! Was ist für das Jahr 2014 zu erwarten? Betrieblich die Ruhe vor einem Sturm, von dem wir nicht sicher sein können, ob er tatsächlich eintreffen wird: Für 2015 sind der neue Baurechtsvertrag, die

4. Ausbautetappe und der GNSS-Anflug von Thun her geplant – alle mit teils unabsehbaren Folgen für den Segelflug. Hier hat der Vorstand alle Hände voll zu tun. 2014 wird noch geflogen wie bisher. Zu erwarten sind schon im Frühjahr mehrere Brevets! Wir haben mehrere SchülerInnen wegen dem Wetter prüfungsreif in die Wintersaison schicken müssen – bald werden sie als TestatpilotInnen über dem Längenberg kreisen. Ich freue mich schon jetzt und drücke schon mal die Daumen. Bei der Ausbildung werden wir ganz allgemein grosse Anstrengungen leisten müssen. Wir sind wie immer aufgefordert, fluglustige zum Einstieg zu motivieren. Frischer Wind soll auch ins Saanenlager kommen. Die Lagercrew wurde personell aufgestockt, und wir empfehlen besonders den TestatpilotInnen, den Flugplatz Saanen als Sprungbrett in den Alpensegelflug und in den Streckenflug kennen zu lernen.

Zum Schluss möchte ich allen, die sich immer wieder für unsere Gruppe und in unserer Gruppe eingesetzt haben, herzlich für ihr Engagement danken. Das, was wir tun, kann man nicht kaufen. Wenn wir im Segelflieger mit den Vögeln

Ascona

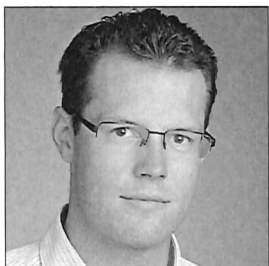


kreisen, über Gipfel, Berge und Täler hinwegsetzen, die Ferne erobern, dann ist dies im wahrsten Wortsinn eine Errungenschaft. Sie will erarbeitet, gelebt sein. Und wir wollen darin alle gut, erfolgreich, glücklich werden.

Euer Präsident
Christoph Schläppi

Cheffluglehrer / Vizepräsident

Dieses Jahr stand für mich im Zeichen des Einarbeitens in die neuen von mir übernommenen Ämter Cheffluglehrer und Vizepräsident. Wie an der HV kommuniziert wurde, sollte das Hauptaugenmerk auf die Aufgaben als Cheffluglehrer gelegt werden. Durch die äusseren Umstände wie zum Beispiel die Arbeiten bezüglich der 4. Ausbau-etappe des Flughafens war dies nicht immer ganz einfach.



Christian Walther

Anlässlich des Eröffnungsbriefings wurden alle Piloten auf die neue Saison eingestimmt. Die wichtigsten Verhaltensregeln im Flug und am Boden wurden wieder in Erinnerung gerufen. Herzlichen Dank an dieser Stelle an Ivan

Hausamman für seine kompetente Safety Präsentation! Paul Keller briefte wie üblich anschliessend ans Eröffnungsbriefing zusätzlich die Motorflugpiloten.

Während der Saison wurden 3 Fluglehrersitzungen durchgeführt, bei welchen wir aktuelle wie auch strategische Themen besprachen. Hierbei wurde zum Beispiel ein neues Konzept für den Schulungsbeginn eingeführt, welches es unseren Jungpiloten erleichtern soll, den Sprung vom selbsterlernten Fliegen im Flugsimulator zum realen Fliegen im Segelflugzeug zu schaffen. Als weiteres Beispiel wurden die Einweisungsbedingungen für Segelflugzeuge an die aktuellen Bedürfnisse angepasst.

Unter dem administrativen Bereich wurden die Schulungsbewilligung für unser Motorflug- wie auch die Segelflugschule erneuert. Nächstes Jahr kommt hier ein grosser Brocken auf uns zu, da die Flugschulen in eine ATO gemäss EASA Reglement umgewandelt werden. Wie üblich gab es wieder Vorfäl-

le, die zu einem ATIR oder OIR führten. Als Beispiel können hier nicht korrekt befolgte Tower Anweisungen etc. genannt werden. Jeder der SG bekannte OIR wurde mit unserem Safety Officer besprochen und je nachdem auch Massnahmen daraus abgeleitet. Erfreulicherweise wurden auch dieses Jahr alle Meldungen (ATIR und OIR), welche von Skyguide gemacht wurden, durch das BAZL anschliessend eingestellt. Dies heisst nicht, dass es nicht zu Fehlleistungen seitens der SG Piloten kam. Allerdings waren diese nie so gravierend, als sich das BAZL dazu veranlasst fühlte, Bussen oder ähnliches zu verhängen.

Als Vizepräsident und Chefflugehrer hatte ich mit Christoph Schläppi zusammen diverse Sitzungen mit der Alpar und der Skyguide. Teilweise waren dies ordentliche Sitzungen wie das Jahresdebriefing, wie auch ausserordentliche, wo wir uns z. B. gegen das Grounding anlässlich des Heliswiss Jubiläumsanlasses wehrten. An weiteren Zusammenkünften diskutierten wir die Pläne der 4. Ausbautetappe und die daraus resultierenden Konsequenzen für die SG Bern.

Ausblick: Dieses Jahr werden wir die Flugschulen gemäss EASA in eine ATO überführen. Zudem ist es das Ziel, auf Saisonanfang das Testatreglement so anzupassen, dass es auf die Jungpiloten eine motivierende Wirkung entfaltet und keine Fessel darstellt. Auf Ebene des Vizepräsidenten werde ich mich zusammen mit Aeroclub und Segelflugverband gegen die geplante Ausweitung der CTR und TMA wegen dem GNSS-GPS) Anflug auf Bern zur Wehr setzen müssen. Auch die Aktivitäten bezüglich 4. Ausbautetappe gilt es im Auge zu behalten, um in Zukunft in Bern mit dem Segelflug nicht zu kurz zu kommen.

Es gibt also in Zukunft noch viel zu tun. In diesem Sinne bedanke ich mich für die vergangene Saison und wünsche für die Saison 2014 viele „Hammertage“.

Christian Walther

ATO Approved Training Organisation (Autorisierte Flugschule)

EASA European Aviation Safety Agency (Europäische Luftfahrtbehörde)

ATIR Air traffic Incident Report (Skyguide, BAZL, SUST) (Bericht eines Zwischenfalls von Skyguide an BAZL oder SUST)

OIR Operational Internal Report (Interner Bericht von Skyguide)

Materialwart

Danken möchte ich allen, die mich als Materialwart in diesem Jahr tatkräftig unterstützt haben. Alleine ist es mir nicht möglich, die ganze SG Flotte in einem fliegbaren Zustand zu halten. Letzten Winter hat die SG Bern über 800 Baustunden geleistet. Dies sind sehr viele Stunden. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass jeder SG Pilot seinen Beitrag an die anfallenden Arbeiten leistet.



Franco Robbiani

Nebenbei gewinnt jeder Pilot vertiefte Kenntnisse über das Flugzeug, das er fliegt. Im Zweifelsfall muss natürlich auch jeder Pilot selber entscheiden können, ob das Flugzeug flugtüchtig ist oder nicht, besonders wenn man ein Flugzeug ausgeliehen hat und fern von der Schweiz ist. Dies bedingt aber Kenntnisse über das Flugzeug.

Hilfe wird auch während der Flugsaison benötigt, um zum Beispiel die jährlichen Flugzeugprüfungen durchzuführen. Auf allgemeine Aufforderungen für Hilfe melden sich meistens nur wenige Piloten. Aus diesem Grund werde ich weiterhin an Flugtagen die Flugzeuge prüfen. Nur so finde ich genügend Helfer, um die entsprechenden Flugzeuge für die Prüfung bereit zu stellen.

Falls ihr nach getaner Arbeit nicht gewillt seid aufzuräumen, bitte ich euch, eure Mütter mit auf den Flugplatz zu bringen. Es ist nicht die Aufgabe eines Materialwarts, herumliegende Werkzeuge an ihren angestanden Platz zurück zu legen. Eine gute Ordnung erleichtert die Arbeit von uns allen, denn man muss nicht vor der Arbeit mühsam alle Werkzeuge im ganzen SG Gelände zusammen suchen. Sicher seid auch ihr glücklich, wenn ihr gleich mit Arbeiten beginnen könnt.

Für über 200 Fr. musste ich Werkzeuge ersetzen, das ich nicht mehr gefunden habe! Ich nehme an, es stiehlt niemand in der SG Werkzeuge, sicher liegt das Werkzeug irgendwo im Gelände herum.

Dank der neuen Regelung der Winterwartung wird sorgfältiger mit den Flugzeugen umgegangen. Dies zeigt sich insbesondere in der Wartung, die weniger Zeit benötigt. Ich möchte euch auch bitten, bei einem Schaden gleich Meldung zu erstatten, denn Wochen später, wenn das Flug-

zeug gebraucht wird, schnell etwas zu reparieren, benötigt Zeit und Organisationstalent. Meist artet es zu einer Feuerwehrrübung aus. Ich bin gelernter Metallbauschlosser und arbeite als Pflegefachmann, aber eine Feuerwehr-Ausbildung habe ich noch nicht genossen.....

Nun wünsche ich allen eine gute Flugsaison, und danke für die von euch entgegengebrachte Geduld. Denn Unmögliches erledige ich sofort, Wunder benötigen ihre Zeit....

Gruss

Der Materialwart

Franco Robbiani

Jura



Finanzer

Zunächst danke ich allen Mitgliedern, welche ihre Rechnungen prompt innerhalb der gesetzten Frist begleichen. Das ist der weitaus grösste Teil der Mitglieder. Sie helfen mit, den Verpflichtungen der SG Bern gegenüber Lieferanten und Gemeinwesen in korrekter Weise nachzukommen. Mir ist wichtig, dass die SG Bern den Ruf eines finanziell verlässlichen Partners beibehält.

Gelegentlich glaube ich, dass insbesondere jüngere Mitglieder die bei unserem Hobby anfallenden Kosten unterschätzen. Pauschalen und Schulungsflüge strapazieren ihr oft ohnehin kleines Budget stark. Es gibt aber keine Fälle, wo wir nicht einen guten Ausweg aus finanziell angespannter Situation gefunden hätten. Kein Verständnis habe ich weiterhin gegenüber den paar Mitgliedern, die zwar die Mittel hätten, ihre Rechnungen aber erst aufgrund



Hans Schaller

von Mahnungen bezahlen. Glücklicherweise ist die Anzahl dieser unsportlichen Mitglieder klein und nimmt nicht zu. Turbulenzen gibt es immer wieder, weil Mitglieder die Startliste nicht korrekt und vollständig ausfüllen. Markus Hirschi schreibt die Rechnungen aufgrund der Eintragungen in Startlisten und Flugbüchern. Mit seiner gewissenhaften Arbeitsweise deckt er Ungereimtheiten auf. Diese führen dann zu Änderungen in der Rechnung und oft auch zu Geschrei.

Gewisse Gebühren und Rechnungselemente sind abhängig von der Art des Fluges. Wir beide bitten unsere Mitglieder, die Eintragungen in Startlisten und Flugbüchern korrekt und vollständig vorzunehmen und auch zu kontrollieren.

Das Finanzjahr 2013 verlief sehr ruhig. 80% der Ausgaben gründen auf 20% der Rechnungen. Die zwei grössten Ausgabepositionen sind die Versicherungen und der Grundstücknutzen. Es gab keine der sonst üblichen, grossen Ausgaben infolge von Schäden oder Motorenwechsel und dergleichen. Trotzdem sind die Flugzeuge ordentlich gewartet und wir haben deren Sicherheit im Auge behalten.

Aufgrund dieser Situation ist der Bestand an liquiden Mitteln ausserordentlich hoch. Die Mittel für eine Flugzeug-

beschaffung sind vorhanden.

Auf etwas längere Sicht gilt es, unsere Bilanz im Auge zu behalten. Falls dereinst der Biderhangar entschwindet, fällt auch die Reserve dazu in der Bilanz weg. Die abschreibbaren Aktiven werden klein und kleiner. Die Gefahr, dass die Steuern stark ansteigen, nimmt zu.

Hans Schaller

Infrastruktur

Meine Saison begann schon ende Januar mit dem Falten aller SG-Fallschirme, tatkräftig unterstützt durch Hamid. Ein Blick auf mein altes Faltheft erinnert mich daran, dass ich diesen Job für die SG nun schon seit 1975 ausübe...

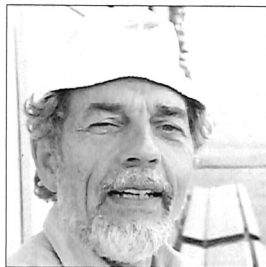
Da unsere Flugsaison sehr nass begonnen hat, ist offenbar unser Pistenfahrzeug am Ende der Startpiste eingesunken. Zusammen mit Kari Messerli habe ich die Furchen wieder ausgebessert.

Damit die Alpar ihre Notfalleinsätze planen kann, habe ich ihnen das Check-Formular mit

den gewünschten Angaben ausgefüllt. Mit Urs Siegrist aus meiner Strategieguppe haben wir auf dem Grundbuchamt die notwendigen Unterlagen beschafft, damit wir unseren Hangar mit Werkstatt auch in Zukunft für die SG sichern können, da das bestehende Baurecht Ende 2015 ausläuft.

Dann fingen im Sommer die Schwierigkeiten mit unserer Benzinpumpe an. Trotz gründlicher Überprüfungen streikte die Pumpe erneut, so dass ich sofort eine neue einbauen lassen musste.

Im August habe ich dann einen Hinweis aus Fluglehrerkreisen erhalten, dass es schwierig sei, die Markierungen des Landefelds zu erkennen. So hatte ich das Vergnügen, diese einen ganzen Nachmittag lang bei grosser Hitze mit dem nötigen Kalksand zu verbessern.



Marc Berthoud

Wichtig war natürlich die Präsentation der Ausbautetappe 4 bei der Alpar, wo die SG Bern mit einer starken Delegation vertreten war.

Damit beim herbstlichen Grillfest die wilden Reben in der Pergola unseren Grillmeistern nicht die Sicht verwehren, entschloss ich mich für einen sofortigen Kurzschnitt. Dann kam wieder mal die Alpar und wünschte schnellstens eine aktuelle Schlüsselliste. Etwas später musste ich runter auf's Mösli, um den Kontrolleur einiger unserer Feuerlöcher einzulassen. Dann wollte der Antonov-Verein wissen, ob sie bei uns ein Ölfass deponieren könnten, und wenn ja, wo.

Für anfangs Oktober habe ich unseren traditionellen Bautag organisiert. Kalksand bei Alpar bestellen, Schuttmulden anfordern, bei Daniel Honegger meine Wunschliste anbringen für Truck, Anhänger, fahrbare Plattform, Roll-gerüste, Abdampfmaschine, Reinigungsmittel etc. Hier nochmals vielen Dank an Daniel für seine grosszügige Unterstützung! Vor dem Bautag hatte ich eine schlaflose Nacht, denn es schüttete aus Kübeln und die Wetterprognose war katastrophal schlecht! Doch Petrus hatte Erbarmen mit uns, so dass wir praktisch alle Arbeiten im Trockenen erledigen konnten. Trotz Ferienzeit war die Beteiligung sehr gut, es waren knapp 60 Personen am Werk. Am Mittag verwöhnte uns Bernhard Gerber und seine Küchencrew mit einem guten Mittagessen.

Da Christoph Schläppi und ich auch im Vorstand des Vereins IG Biderhangar sind, wurden wir von der Alpar zu einer Kick-off Sitzung eingeladen, um die Möglichkeiten einer Versetzung zu diskutieren.

Am Demontagetag war ich wieder mal im Mösli, um alle unsere Fallschirme einzusammeln zwecks Überwinterung. Damit beim „Absaufen“ niemand frieren musste, habe ich noch kurz Heizöl einfüllen lassen, dito natürlich auch für die Werkstatt.

Weil offenbar unser WLAN einmal mehr streikte, habe ich eine Überprüfung organisiert.

Da unser Balkenmäher praktisch jedes Mal auseinanderfällt, habe ich mich mit Aschi Nyffenegger bei einem Landmaschinengeschäft nach Alternativen umgeschaut.

Die Frage aus dem Vorstand, ob an unserer Tankstelle Avgas UI 91 getankt werden könnte, bin ich gerade am Abklären.

Zuletzt danke ich meinen Vorstandskollegen für die gute

Zusammenarbeit. All unsere reich-befrachteten, langen und intensiven Sitzungen und Besprechungen fanden immer in einer sehr angenehmen Atmosphäre statt.

Nun wünsche ich allen Mitgliedern eine schöne und unfallfreie Flugsaison.

Marc Berthoud

Lac de Moiry



Personelles

Aus meiner Sicht gibt es nicht viel Aufregendes zu berichten. Wir hatten im 2013 die üblichen Aktivitäten im Flugbetrieb und der Wartung geplant und zu bewältigen. Wie immer in den letzten Jahren war der Personalmangel ab und zu spürbar durch einen fehlenden Fluglehrer oder Schlepppiloten.



Roland Bieri

Auch in der Winterwartung ist der Aufwand um die Helfer zu finden manchmal fast grösser als die Wartungsarbeiten selbst.

Selbstverständlich gibt es laufend Versuche, die Situation zu verbessern. Die Rahmenbedingungen (organisierte Flugtage und Anzahl Flugzeuge, die zu unterhalten sind) wollen wir nicht ändern. Deshalb ist Phantasie gefragt. Für die nächste Saison ist eine markante Änderung in der Planung der Flugdiensteinsätze vorgesehen.

Zusammen mit der Ämtlliste ist eine Information verschickt worden, so dass ich mich an dieser Stelle nicht weiter dazu äussere. Aber auch der automatische Planer kann nicht zaubern, und solange der Mitgliederbestand eher ab- als zunimmt, verteilt sich die anfallende Arbeit nicht auf mehr Leute. Im Wartungsbetrieb sind wir auf „freiwillige“ Einsätze aller Mitglieder angewiesen, damit die Flugzeuge im Frühling wieder flügge sind. Meine Erfahrungen sind diesbezüglich gut und ich danke allen, die immer mal wieder einige Stunden in der Werkstatt waren und mit angepackt haben.

Ich übergebe meine Koordinationsarbeit im nächsten Jahr an Sandra Hoffmann. Sie wird die SG-interne Man-(und Woman-)power verteilen. Ich bin mit den Instrumenten – im Moment vor allem mit dem Transponderprojekt – und meinem Götti-Kind D8, als Fluglehrer und mit dem Job als Safety Officer im Segelflugverband mehr als ausgelastet. Ah ja, Fliegen möchte ich natürlich auch noch...

Ich hoffe, dass nächstes Jahr alle genug zum Fliegen kommen, dann ist die Motivation für die nötigen Arbeiten automatisch vorhanden!

Roland Bieri

Sekretär

In den gut anderthalb Jahren im Amt als Sekretär konnte ich dank der Unterstützung durch meinen Vorgänger Peter Ryser sowie des Vorstandes in kurzer Zeit vieles über die SG Bern lernen. Dies war nicht nur wichtig, um den vielseitigen Anfragen von Mitgliedern und Interessierten zu entsprechen oder die administrativen Aufgaben für den Club zu erledigen (Terminverwaltung; Sitzungsprotokolle; Adressenverwaltung; Pflege der Webseite und des Selbstbriefings; Materialbeschaffung; Vermittlung von Passagier- und Schnupperflügen; Organisation von Ersatzfluglehrern und -schleppiloten; Teilnahme an Sitzungen des Runway-Safety-Team u. a. m.). Somit bin ich als Sekretär täglich auf die eine oder die andere Art mit dem Clubleben der SG Bern beschäftigt.



Stefan Zlot

Ich habe damit eine relativ kleine, jedoch äusserst komplexe Organisation mit einer langen Lebensgeschichte kennen gelernt, dessen Kernaufgaben sehr anspruchsvoll sind. Zudem bewegt sich diese Organisation in einer ziemlich schwierigen Umgebung, welche deren Existenzberechtigung immer wieder in Frage und uns damit vor grosse Herausforderungen stellt. Es reicht also nicht, dass jedes Clubmitglied auf seine Art und Weise Botschafter für unsere Sache ist. Eine Umwelt, in welcher mehr und mehr Bürokraten und Juristen das Sagen haben, und die Politik ihren Platz zunehmend den Ökonomen überlässt – kurz, eine Welt, in welcher je länger je mehr nur noch zählt, was man zählen kann. Die zunehmende Ökonomisierung sämtlicher Lebensbereiche führt dem Zeitgeist entsprechend zur Opferung von vielerlei Werten in allen Lebensbereichen. Dies hat unter anderem zur Folge, dass auf Vorstandsebene mit Unterstützung durch beigezogene Experten sehr viel Aufwand für den Erhalt des Segelfluges auf dem Belpmoos getrieben wird. Dadurch besteht die Gefahr, dass das Kerngeschäft, nämlich die Entwicklung und Förderung des sicheren Flugbetriebes, für uns alle leiden könnte.

Ein Anliegen, das mir ganz besonders am Herzen liegt und





nicht direkt mit dem Amt des Sekretärs zu tun hat, segelt unter der Flagge XC. Dieses Kürzel aus dem Angelsächsischen steht für Crosscountry und heisst nichts anderes als Strecken- oder Überlandfliegen. Mein Anliegen gilt damit, in einem Wort, dem Nachwuchs: Nicht nur, woher wir diese bekommen und damit neue PilotInnen gewinnen, sondern vor allem, wie wir diese bereits im Verlauf der Schulung, und insbesondere nach Erwerb der Segelfluglizenz, mit sämtlichen Aspekten des Streckenfluges vertraut machen, damit sich jede und jeder seinen Möglichkeiten und Vorstellungen entsprechend zum kompetenten Segelfluggpiloten entwickeln kann. Die XC Theoriekurse werden weiter geführt und den Bedürfnissen der NachwuchspilotInnen angepasst. Zudem werden diese Kurse für PilotInnen aus anderen Vereinen geöffnet. Mit der Restrukturierung der Grundschulung i. Z. m. den neuen EASA Ausbildungsrichtlinien wird auch das in die Jahre geratene Testatwesen überarbeitet. Ziel ist ein vereinfachtes, klar strukturiertes und attraktives System, welches eine möglichst natürliche und gleichzeitig individuelle Entwicklung der PilotInnen fördert, damit unser moderner Flugzeugpark und

Arcenciel



die gute geographische Ausgangslage des Mösli optimal genutzt werden. Sollte sich dabei der eine oder die andere Pilotin für die Teilnahme an der Wettbewerbsfliegerei interessieren, so kann mit unserer Unterstützung gerechnet werden. Grundlage zu alledem bleibt das persönliche Engagement, denn nicht anders als in jeder anderen Sportart auch zählen in erster Linie die im Cockpit verbrachten Stunden und damit das persönliche Training. Also: Zählt nicht die Hammertage, sondern zählt die Tage, an denen des Wetters wegen nicht geflogen werden konnte!

Stefan Zlot

Statistik Segelflugzeuge

		Stunden 2013	2012	Starts	Schlepp	Winde
1766	ASK-21	133	121	376	342	34
1811	Ask-21	83	80	189		
1854	ASK-21	6		29		
3022	Discus	52	73	45		
3043	Discus	64	65	43		
3044	Discus	34	77	24		
3299	DG-800 S	124	79	40		
3358	DG-800 S	131	104	36		
3131	Duo-Discus	118	97	101	68	33
3362	Duo-Discus	156	66	83		
3411	Duo-Discus	177	156	147	112	35

Horizontenerweiterung nach Norden

Im 2013 hat sich das gute Wetter meistens etwas nördlich unserer bevorzugten segelfliegerischen Spielwiese, den Alpen, aufgehalten. Wer es gemerkt hat, fand im Jura häufig guten Anschluss an die Superbedingungen auf der Schwäbischen Alb und im Schwarzwald. Ich habe am 25. April einen sehr schönen Flug in den Schwarzwald machen können. Mir schienen die Verhältnisse traumhaft, ich habe mir aber von einem Kollegen aus Schupfart sagen lassen, dass es noch viiiel besser sein könne... Das macht Lust auf mehr! Leider ist dieses Paradies schon etwas weit weg und von Bern aus nicht immer einfach zu erreichen. Zuerst stellt sich die Frage, wann und wo schaffe ich den Einstieg in den Jura. Das zweite Hindernis ist die Querung des Rheintales. Ich möchte hier kurz beschreiben, wie ich mich systematisch auf meine nächsten Flüge nach Norden vorbereite.

Der OLC ist eine schier unerschöpfliche Informationsquelle. Deshalb muss man sich zuerst mal überlegen, was man eigentlich herausfinden will. Ich will weite Flüge machen und

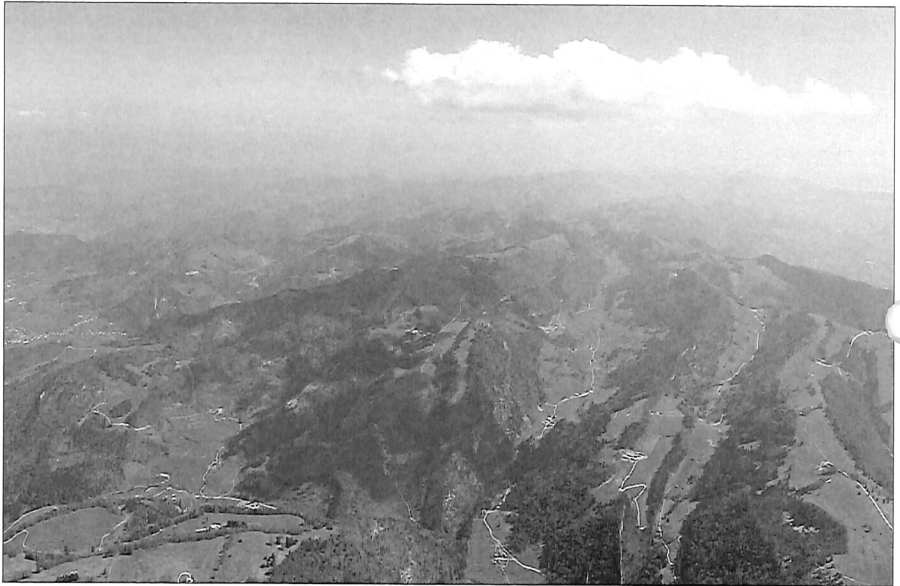


Nach dem Klinken der Anflug an den Chasseral. Wenn es so aussieht, dann ist der Anschluss kein Problem (vielleicht hätte man früher starten sollen...?)

den Tag optimal nutzen. Das heisst, ich möchte herausfinden, wann und wo im Jura gute Einstiegsmöglichkeiten für einen Streckenflug sind und um welche Zeit es losgehen könnte. Also werden mal Flüge ab den Flugplätzen Grenchen, Courtelary, Neuenburg, Bellechasse und Langenthal angeschaut. Ich schaue auf die Startzeit und wo abgeflogen worden ist. Welcher Flug könnte der Start zu einer grösseren Strecke sein? Das gibt mir einen Hinweis, wohin ich schleppen muss und welche (frühe) Startzeit realistisch ist, um anhängen zu können. Das gleiche Vorgehen hilft mir, am Abend herauszufinden, wann ich wo die Endanflughöhe für Bern erreichen kann.

Ohne dass jeder Flug im Detail angeschaut werden muss, erhalte ich folgende Ergebnisse: Abflugmöglichkeiten bei gutem Wetter gibt es ab 1030 am Chasseral und über der ersten Krete nördlich von Grenchen. Wegen der Luftraumstruktur bietet sich für uns Berner der Chasseral als erste Wahl an. Am Abend steht die Thermik im Emmental bis etwa um 19Uhr noch auf 1800m bis gut 2000m, d.h. erlaubt einen Endanflug von 30 bis 50km, allerdings von Osten her durch die CTR mit dem Risiko einer verzögerten Freigabe. Am Chasseral wiederum kann man auch bis um 19 Uhr mit einer Abflughöhe um 2000m + rechnen, was normalerweise nach Bern reicht. Somit kann zwischen 1015 und 1915 Uhr idealerweise mit einer Flugdauer von maximal 9 Stunden gerechnet werden.

Die Analyse der Flüge zeigt auch, dass meistens zuerst über dem Jura nach Westen geflogen wird, bevor der Rhein gequert wird. Warum den das? Ich habe ein paar weite Flüge Richtung Schwarzwald und Schwäbische Alb mit Startort Schupfart oder Birrfeld angeschaut. Praktisch immer folgte einem Abflug auf maximaler Höhe (2000m/M) ein Gleitflug tief in den Schwarzwald. Die Thermik fängt dort z.T. sehr früh an, aber eben, man muss schon fast in Winzeln sein, um diese Frühthermik nutzen zu können (vielleicht mal ein Ort für ein Lager?). Ganz vorne am Schwarzwaldsüdfuss setzt die Thermik meist deutlich später ein, ein Nachteil, wenn man aus der Schweiz anfliegt. Der Schwarzwald ist im Bezug auf Aussenlandemöglichkeiten teilweise etwas delikater. Im Internet findet man aber verschiedene Dokumentationen, man kann die Landefelder z.B. auf Google Earth anschauen. Die Schwäbische Alb ist auch vom Landen her perfekt. Hier gibt es etwa alle 20km einen Segelflugplatz, so dass auch tiefe Flugphasen



Vor der TMA 8 ZRH muss ich aufpassen, dass die Höhe von 2000m/M nicht überschritten wird. Die Basis der Wolken hier auf der ersten Kette ist auf 2200m. Dann folgt der lange Gleitflug durch das blaue Loch links im Bild (es hat tatsächlich keinen Aufwind mehr bis 15km nördlich des Rheins)



Über dem nördlichen Schwarzwald. Mit der Basishöhe von gut 2000m stören auch die fehlenden Landemöglichkeiten nicht.

Internationaler Jungfliegeraustausch 2013

Hoch über den Wolken fliegen - was für ein Gefühl. Ein Gefühl, welches man nicht so schnell wieder vergessen kann. Wie Leonardo Da Vinci wunderschön sagte: „Wenn Du einmal geflogen bist, wirst Du fortan Deinen Blick gen Himmel richten, denn dort bist Du gewesen und dorthin willst Du zurück.“ Auch mir sollte es nach meinem ersten Schnupperflug mit einer ASK 21 nicht anders ergehen.



Janine Stumy

Mittlerweile mache ich die Lüfte seit anderthalb Saisons unsicher. Eines Abends nach dem Flugbetrieb, als wir noch zusammen in die Pizzeria essen gegangen sind, machte mich Kurt Wenger auf den Internationalen Jungfliegeraustausch aufmerksam. Für zwei Wochen in ein anderes Land zu reisen, vieles

von der Fliegerei, aber auch vom Gastgeberland kennen lernen - wieso nicht? Ein halbes Jahr später hatte ich in Luzern ein Selektionsgespräch, welches für den Eintritt in das begehrte Programm obligatorisch ist. Nicht nur unsere Englischkenntnisse, sondern auch das Allgemeinwissen über das eigene Land wurden getestet.

Nachdem ich den positiven Entscheid erhalten habe, ging alles sehr schnell. Belgien erwartete mich! Gastgeschenke, ein Deux-Pièces und Wasserschuhe mussten her. Ja, Sie haben richtig gelesen, Wasserschuhe. Auf unserem Programm stand eine Kajakfahrt, welche uns nicht nur nasse Schuhe bescheren sollte, aber dazu später mehr...

Bevor ich von meiner abenteuerlichen Reise in Belgien berichte, möchte ich noch etwas mir Wichtiges anmerken. Diese zwei Wochen waren eine der intensivsten Zeiten meines Lebens. Deswegen werde ich nicht in der Lage sein, all die Erlebnisse und Geschichten in ein paar Seiten zu verpacken und werde mich somit auf einzelne und für mich spezielle Momente beschränken. Falls Sie sich für Details oder andere Geschichten interessieren, können Sie sich die Erlebnisberichte der zehn Schweizer Cadets auf der Seite www.iacea.ch unter „Downloads“/„Berichte 2013“, anschauen.

Früh morgens am 23. Juli 2013 ist es endlich soweit. Insgesamt

zehn Schweizer Cadets werden nun jeweils zu Zweit eine Reise ins Ausland auf sich nehmen. Doch bevor sich die kleine Gruppe trennt, werden alle zehn Cadets von Grenchen nach Egelsbach (Deutschland) befördert. Da dieser Austausch im Zeichen der Fliegerei steht, reist man nicht mit dem Zug in sein Gastgeberland. Dazu wird ein Super Puma der Schweizer Luftwaffe eingesetzt.

Spätestens als wir den Satz „Ready to start engine number one“ des Piloten hören, schiesst das Adrenalin förmlich durch den Körper. In Egelsbach angekommen, wartet schon der nächste Flug auf Ursin und mich. Er ist der andere Schweizer Cadet, welcher nach Belgien reist. Eine Embraer 145 wird uns zuerst von Egelsbach nach Northolt (England) fliegen, um dort die Englischen Cadets an Bord zu nehmen, um



anschliessend alle von Northolt nach Brüssel zu fliegen. Als wäre dies nicht schon genug Luxus, dürfen wir abwechselnd auf dem Jumpseat der Embraer Platz nehmen. Spätestens ab diesem Zeitpunkt wird einem die Gastfreundlichkeit und der Humor der Piloten bewusst und man genießt jede Sekunde in diesem „Vogel“.

In Brüssel angekommen, empfangen uns der belgische Leiter und die zwei Busfahrer, die uns während des Aufenthaltes in Belgien begleiten werden. Als wir am Abend in St. Truiden eintreffen, wartet schon die ganze Sippe auf uns. Jeweils zwei Cadets aus Kanada, Amerika, Australien, Frankreich, Türkei, England, Belgien und jeweils ein Cadet aus Deutschland und Holland heissen uns herzlich Willkommen. Nicht zu vergessen sind die Escorts, es muss ja schliesslich auf die „Kleinen“ aufgepasst werden. Amerika, Deutschland und Australien führen jeweils einen mit.

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde geht es Richtung Hangar. Auf der früheren Militärbasis, wo wir übernachten werden, befinden sich wertvolle und sehenswerte Schätze in der Flugzeughalle. Als wir einen Blick in den Hangar werfen, ist uns

nicht bewusst, dass wir später eine ausführliche Vorstellung eines Spezialisten über eine Alouette, eine Agusta A109 und einen F-16 genießen werden. Auch mit einer Sitzprobe in einem F-16 werden wir heute noch überrascht.

Zwei Tage später folgt ein weiteres Highlight. Die Reise führt uns nach Koksijde auf den Militärflugplatz, welcher die „Search And Rescue“ (Heliflight Marine) beherbergt. Da wartet sie schon elegant auf uns - die Agusta A109. Jeweils zu viert dürfen wir sie betreten und werden von zwei Piloten rüber zur Nordsee geflogen. Das Wort „Spass“ kennen die Belgier nur all zu gut. Nach einem Parabelflug über dem Festland steuert der Pilot den Helikopter mit circa fünf Metern über dem Wasserspiegel in Richtung eines Segelschiffes. „Kommt, wir gehen den Seglern einen Besuch abstatten“, meint der Pilot belustigend. Nach einer Runde mit wohlverstandenen Sicherheitsabstand geht es wieder Richtung Militärbasis.

Die Kajakfahrt habe ich schon angesprochen. Gesagt wurde uns, dass wir circa 21km paddeln und „wahrscheinlich ein bisschen“ nass werden. Die Schlacht kann beginnen! Wer dreht die meisten Kajaks um? Wer erreicht als Erster das Ziel? Das Ergebnis: fünf Stunden Paddeln und ungefähr fünf mal ein gekipptes Kajak, inklusive Besatzung. Denn kaum spürt man einen „Feind“ in der Nähe, versieht man sich schon im Wasser. :-)

Der Tag danach ist nicht zum Ausruhen da. Die Repräsentationspflicht ruft! Anlass dafür ist der Besuch beim Bürgermeister von Antwerpen, welcher uns die Tore ins Bürgermeisterhaus öffnet. Neugierig bestaunen wir die vielen Hallen und Räume, welche den Bürgern von Antwerpen für immer verschlossen sein werden, ausser sie heiraten. In diesem Fall werden sie in einen Raum geführt, der speziell für Vermählungen umfunktioniert worden ist. Alle anderen Türen des Hauses bleiben für die Bürger jedoch für immer verschlossen... Ein wenig später treffen wir im „Stampe en Vertongen Museum“ ein, welches sich direkt am Antwerpener Flughafen befindet. Neben unzähligen Flugzeugen des Ersten und Zweiten Weltkrieges befindet sich auch eine Fouga Magister (MT-13) in der Museumssammlung.

Langsam wird es Zeit, dass wir in die Lüfte gelangen. Am 1. August ist es endlich so weit. Heute dürfen wir Belgien aus der Luft kennen lernen! Ein schön gelegener Flugplatz in Bertrix, ein paar wunderschöne Cumuluswolken und Sonnenschein warten auf uns. Nach der Begrüssung und einem Briefing in einem der Hangars begeben wir uns auf die Piste. Da wartet schon die nächste Überraschung auf uns: Eine Piper Super Cub soll uns in die Luft befördern! Unerwartet lädt mich dann auch noch unser belgischer Leiter Michel ein, mit ihm in einer

Twin Astir 1 zu fliegen. Voller Enthusiasmus ziehe ich den Fallschirm an und steige in das Segelflugzeug. Da Michel durch vorgängige Gespräche mitbekommen hat, dass ich auch fliege, überlässt er mir den Knüppel fast den ganzen Flug. Aber nur fast. Zum Schluss hat er nämlich noch eine kleine Akrorunde geplant. Als ich ein klares „my controls“ aus Michels Mund höre, geht es nicht lange, und ich erkenne unsere Twin Astir in einem Parabelflug wieder. Nach ein paar sehr engen Kurven fliegt er Richtung Downwind - jedoch nicht mit der



ormalen Anfluggeschwindigkeit, die bei 85km/h liegt, sondern mit 110km/h! Einen rasanten Anflug mit scharfgeflogenen Kurven befördert uns in den Final, wo wir immer noch eine extrem hohe Geschwindigkeit haben. Glücklicherweise ist die Piste in Bertrix 2,4km lang und erlaubt späteres Aufsetzen...

Doch soll dies nicht der letzte fliegende Tag sein. Nur vier Tage später sitze ich wieder in einem Segelflugzeug, diesmal jedoch im Nachfolgemodel, der Twin Astir 2. Leise höre ich mich murmeln: „Nicht schon wieder so ein schwerer Vogel“. Eigentlich ist die ASK-21 und die Twin Astir zum Fliegen beinahe identisch, wäre da nicht das „eigentlich“ – ist man einmal einen Duo Discus geflogen erkennt man, dass sich die ASK-21 im Vergleich dazu wie ein Traktor verhält. Die gleiche Erkenntnis erlangt man, wenn man nach einem Flug mit der ASK-21 in einer Twin Astir sitzt. Ist dieses Flugzeug schwer und verhält sich träge! Doch

beklagen will man sich nicht, man erhält schliesslich die Gelegenheit in die Lüfte zu gelangen. Noch ehe ich mich versehe, befinde ich mich innerhalb von Sekunden mit einem KLM-Piloten mehrere Meter über dem Runway. Diesmal werden wir nicht mit einer eleganten Piper Super Cub in die Lüfte gezogen, nein, die Arbeit übernimmt heute die Winde. Ganze drei Seile kann die Winde gleichzeitig ausfahren, so wird viel Zeit mit „Seil-zurück-holen“ gespart. Nach der Landung werden wir zu einem Barbecue eingeladen, wohlverstanden von einem Feierabendbier begleitet. Ja, Weelde ist ein toller Flugplatz und hat tolle Leute auf dem Feld!

Auf den letzten Tag habe ich mich klang-heimlich schon die ganze Reise gefreut. Es steht ein Besuch der F-16 Fliegerbasis „Kleine Brogel“ an. Neben den unzähligen Starts der Jets dürfen wir unter anderem einen Blick in die Wartungshallen werfen, wo uns verschiedene Spezialisten das ganze Innere des Jets erklären. Weiter geht es bei einem Fluglehrer, welcher uns die wichtigsten Instrumente des Jets vorstellt und uns über das gesamte Pilotenumfeld informiert. Der krönende Abschluss ist der eindrückliche Senkrechtstart, welcher uns der Fluglehrer mit einem Schüler stolz vorführt.

Am Abend werden wir in Goetsenhofen erwartet, wo wir noch ein letztes Mal alle zusammen ein Abendessen geniessen werden. Von unterschiedlichen Personen, welche in der Fliegerei tätig sind oder waren, wird ein köstliches Farewellbarbecue organisiert. Das in den letzten zwei Wochen Erlebte wird noch einmal in Erinnerung gerufen. Witzige, unvergessliche und atemberaubende Momente verbinden uns.

Am Mittwoch, dem 7. August 2013, heisst es Abschied nehmen. Zum letzten Mal betreten die Englischen Cadets, der Deutsche Cadet, Ursi und ich den Bus und fahren gemeinsam zum Militärflughafen Zaventem in Brüssel. Während die Embraer 145 bereit gestellt wird, haben wir einen tollen Ausblick auf unzählige C-130. Glücklicherweise startet gerade eine vor unseren Augen. Wie eindrücklich! Nach zwei Stunden Wartezeit fliegen wir Richtung Frankfurt Egelsbach, wo wir von unserer Schweizerdelegation in Empfang genommen werden. Doch mein persönliches Highlight wartet noch auf mich: Der Jumpseat im VIP Super Puma auf dem Heimflug nach Grenchen.

Wie zu Beginn erwähnt, haben leider nicht alle Erlebnisse einen Platz in diesem Bericht gefunden. Neben den aufgezählten Aktivitäten hatten wir natürlich gelegentlich Freizeit und durften die Städte und Strände Belgiens auf eigene Faust erkunden. Nicht zu vergessen sind

die kulturellen Besuche, wie zum Beispiel die Einladung, welche uns ins Belgische Parlament führte, oder der Halt bei der Polizeihundeschule K-9, welche uns einen eindrücklichen Trainingstag vorführte. Auch Tage, welche uns zum Nachdenken anregten, waren dabei. Den Besuch im ehemaligen Konzentrationslager Breendonk werde ich wohl nie vergessen. So war unser Programm vollgepackt mit verschiedenen und sehr interessanten Events. Unter anderem begleiteten uns wunderschöne Sonnenuntergänge, gute Gespräche und abendliche Kartenspielpartien, welche bis tief in die Nacht dauerten. Last but not least ist die wunderschöne Zeit in Belgien auch meinen beiden Gastfamilien zu verdanken. Über die Wochenenden, jeweils von Freitag Abend bis Sonntag Abend, wurden wir in unterschiedliche Familien untergebracht.

Wir kamen mit vielen Eindrücken, Erlebnissen und Ideen zurück. Diese Reise, welche viel zu schnell vorbei gegangen ist, lehrte uns viel Neues



und bestärkte uns in unseren vorhandenen Vorstellungen: weiter in die Zukunft zu schauen, mit einer Vision und einem Ziel. Freude am Leben zu haben und jede Sekunde, die wir zur Verfügung haben, zu genießen.

Janine Sturny

Übung Seelandüberquerung



Marco Robbiani

Wieder versuche ich meiner Frau Denise das Schöne am Streckenfliegen zu zeigen. Die letzten Flüge mit ihr endeten immer wieder in einer „Knorzerei“. Wie ich alleine unterwegs war, erzählte ich ihr nur in den schönsten Farben von meinen Streckenflügen, wie ruhig, ohne grosse Probleme und wie

schnell ich unterwegs war. Dieses Mal soll es anders werden, ich will Denise zeigen, für was so ein Duo-Discus gebaut worden ist.

Die Wetterprognosen versprechen einen guten Tag, und wie so oft sind wir nicht die einzigen auf dem Flugplatz und müssen den Duo teilen. Uns wird der erste Start zugeteilt, was mich nicht sonderlich begeistert, wollte ich doch so lange wie möglich in den Abend

fliegen. Wir machen ab, dass ich den Flieger auf 15 Uhr zurück bringe, also ist für einen längeren Flug ist die Zeit zu knapp.

Die Luft beginnt langsam zu kochen, und am Jura stehen die Wolken schon in Reih und Glied. Wieso nicht eine Seelandüberquerung? Auch am Längenberg beginnt die Luft sich zu bewegen, und im Seeland zeichnet es bereits.

Die Thermik über dem Längenberg zieht gut, mit Basis auf 1'500 m. Nicht lange überlegen, Schlepper abhängen und die erste Thermik auskurbeln. Unter der Basis richte ich den Flieger auf, und im Delfinflug segeln wir von einer Wolke zur andern Richtung Kerzers. Je weiter wir uns Kerzers nähern, umso ruhiger wird die Luft – na ja, die Luftmasse benötigt hier ein bisschen länger, bis sie aufgeheizt ist.

In Kerzers angekommen, befinden wir uns 400 Meter über dem Bahnhof, leichtes Steigen aber nur im Zentimeterbereich. Was nun – ruhig bleiben und den Schlauch auskurbeln. Der Flugplatz Bellechasse liegt ja in Reichweite meines Fliegers. Nach langem Kreisen sind wir 100 Meter höher, nicht berauschend, doch es reicht für Müntschemier.

Vielleicht steht ja dort die bessere Thermik. Weit gefehlt, auch da geht es nur sehr mühsam aufwärts. Denise dokumentiert dafür umso begeisterter, was es alles zu sehen gibt.

Die Leute in den Gärten, die Häuser mit Pools und was es alles noch so Interessantes zu sehen gibt. Ich bin ihr dankbar, dass

Sie nicht auch die Autonummern abliest...

In Müntschemier erkämpfen wir erneut nur knapp 100 Meter, also weiter nach Ins. Leider geht es auch da nur schwer nach oben, vom Rücksitz her kommen nach wie vor die begeisterten Kommentare. Über Ins erreichen wir doch genügend Höhe für einen ersten Versuch an den Jura. Doch weit gefehlt – unsere Höhe reicht nicht für den Anschluss an den Jura und wir befinden uns vor Erlach am Hangsegeln! Langsam aber sicher zweifle ich an unserer Idee, das Seeland zu queren.

Immerhin erreichen wir genügend Höhe für einen zweiten Anlauf an die Jurakette. Ich versuche es bei der Steingrube über Cressier, da scheint die Sonne so schön ins Gestein.



Diese Felsen werden doch sicher etwas hergeben. Weit gefehlt, das Variometer zeigt nur mit gleichmässigem tiefen Ton unsere Sinkrate an.

Bevor wir uns richtig umsehen können, befinden wir uns noch 200 m über dem Seeland. Jetzt kommt Stimmung auf, der zuvor sichere Flugplatz Bellechasse liegt nicht mehr in unserer Reichweite. Also gilt es ein Landefeld zu suchen, dies ist ja in dieser grossen Ebene nicht so ein Problem. Ich teile meine Absicht meinem Passagier mit, gedanklich melde ich mich

Der Jura läuft auch
ohne Cumuli

auch schon bei dem wartenden Piloten, dass der Flieger heute per Strassentransport zurück nach Belp kommt. Das Landefeld ist gefunden, und ich beginne einen letzten Versuch, uns vor der Aussenlandung zu bewahren. Vor mir stehen die Benzintanks von Cressier, die will ich noch ausprobieren. Und siehe da, ein Ruck geht durch unseren Flieger, und unser Variometer singt plötzlich in ganz anderen Frequenzen. Das Fahrwerk wird wieder eingefahren, und mit jedem gewonnenen Meter steigt auch meine Stimmung wieder an.



Binnen Kürze befinden wir uns auf über 2'000 m, und aus dieser Perspektive sieht auch der Jura ganz anders aus! Wieso nicht gleich von Anfang an so? Nun, wir geniessen noch unsere restliche Zeit am Jura bis wir den Duo wieder zurück bringen müssen. Der Rückflug über das Seeland gelingt uns in einem Zug, das ist ja auch nicht verwunderlich aus einer Höhe von über 2'000 m. Die Perspektive aus dieser Höhe sieht schon ganz anders aus.

Im Endanflug über dem Hühnerhubel kommt noch einmal Stimmung auf. Da kommt vom hinteren Sitz die Frage „Du, sind wir zwischendurch nicht ein wenig tief geflogen?“

Marco Robbiani

Segelfluggruppe Bern

Tätigkeitsprogramm 2014

Monat	Datum	Zeit	Was (Ansprechperson)
Januar			
Februar			
	26.	19.30	Flugdienstleiter: Einführung und Refresher (H. Geiser und E. Affolter)
	22.	09.00	Montage (B. Ruch)
	27.	19.30	Hauptversammlung Villa Thermik
März			
	01.	09.00	Pilotenbriefing / Motorflug- und TMG-Pilotenrapport Bitte Ausweis und Flugbuch mitbringen!
	08.	09.00	Flugzeuge wägen (B. Ruch)
	12.	19.30	Flugdienstleiter: Einführung und Refresher (H. Geiser und E. Affolter)
	15.3	19.00	Ansaufen (B. Gerber)
April			
	07.-11.	Mo-Fr Gem. SB	Intensivwoche 1 (Siehe Selbstbriefing)
Mai			
	24.	09.00	IKARUS Jugendtag mit BAeC (M. Inäbnit)
Juni			
	(14.)	09.00	IKARUS Ersatzdatum
	16.-20.	Mo-Fr Gem. SB	Intensivwoche 2 (Siehe Selbstbriefing)
	28.6.-19.7		Saanelager
Juli			
	12.	19.30	Saanelagerfest (P. Dürig, I. Hausamman, B. Ruch)
	19.	19.00	Schlussbräteln im Mösli
August			
	16.	Ab 09.00	Segelfliegerfest SG Bern , Zusammen mit BAeC
	(23.)	Ab 09.00	Segelfliegerfest SG Bern (Ausweichdatum)
September			
	20./21.	09.00	Windentage Training/Brevet
	22.-26.	Mo-Fr Gem. SB	Intensivwoche 3 (Siehe Selbstbriefing)
Oktober			
	04.	09.00	Bautag (M. Berthoud)
November			
	01.	09.00	Demontage, Beginn Baubetrieb (F. Robbiani)
	15.	19.00	Absaufen (B. Gerber)
Dezember			
	06.	18.00	XC Chlousehöck (S. Zlot)

