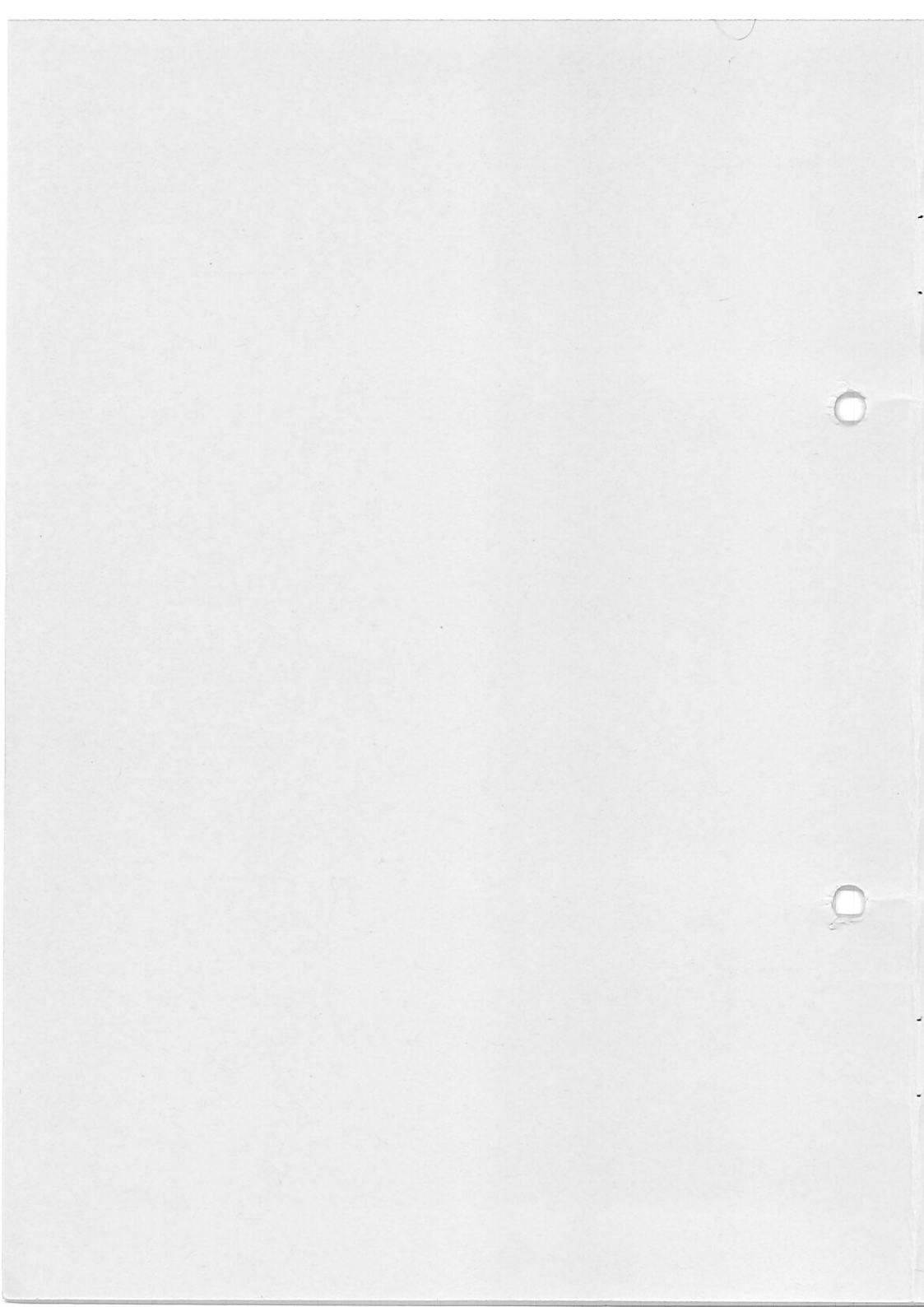


SG BERN

GLIDER NEWS
DEZEMBER 93



Captain's corner



Liebe Mitglieder
Liebe Freunde der SG Bern

Bereits ist die Saison 1993 unfallfrei abgelaufen. Leider blieb der erwartet schöne Herbst aus. Aber auch die vorangegangenen Jahreszeiten vermochten nicht immer zu überzeugen. Dennoch gelang es einigen Piloten, mit hervorragenden Leistungen im NSFW (Nationaler Streckensegelflug Wettbewerb) aufzuwarten. Allen voran Roland Bieri, der in der Standard-Klasse von 55 Teilnehmern den dritten Rang belegt. Bravo! Deshalb ein Aufruf an unsere Jungpiloten: bereitet Euch gut vor, und wagt es 1994 auch!

Weniger um sportliche Ziele geht es in der Kostenrechnungskommission, umso mehr aber um die Zukunft unseres Vereines. Sobald die wichtigsten Zahlen erarbeitet sind, werden wir zu einer Informationsveranstaltung einladen.

Veränderungen wird es auch im Vorstand geben. Der grosse Aufwand für den Unterhalt unseres Flugzeugparks sowie unserer Immobilien muss breiter verteilt werden. Deshalb beschloss der Vorstand, dass ein Vorstandssitz für den Bereich "Infrastruktur" geschaffen wird. So wird der Materialwart von allen Arbeiten mit den Immobilien und dem ganzen Segelfluggelände entlastet. Für diesen Bereich werden wir Euch an der HV 94 Marc Berthoud vorschlagen. Damit dann auch der Bereich Unterhalt Segelflugzeuge

besser betreut werden kann, werden zwei Materialwarte (wie zu Dieter Raschick's Zeiten) eingesetzt. Ein Materialwart, Willy Wittwer, wird für den Werkstattbetrieb sorgen, der andere, Roland Bieri, wird die organisatorischen und administrativen Arbeiten leiten. Aus beruflichen Gründen tritt Kurt Staudenmann auf die HV 94 zurück. Ein Nachfolger wird noch gesucht. Eine Änderung wird es auch an der Stelle des Sekretärs geben. Ein Nachfolger ist aber bereits in Sicht. Eine Liste mit allen personellen Änderungen sowie den betroffenen Aufgabenbereichen wird in einem der nächsten SG-Versände verteilt. Mit diesen neuen Leuten und der bisherigen Crew wird es möglich sein, die nächsten Jahre zu meistern.

Im Namen der SG-Leitung wünsche ich allen, die ich am Altjahres- Apéro (30.12., 19Uhr, Villa Thermik) nicht sehen werde, frohe Festtage und einen guten Rutsch ins 1994.

Euer Präsident, Markus Wymann



Veranstaltungskalender 1994

Vorschlag zuhanden HV

Januar	20./27.	19.30 Uhr	Voice Refresher 1. Teil Flughafenrestaurant Bern Belp
	31.1.	19.30 Uhr	Lärminderungskurs für Fluglehrer grosser Saal Flughafenrestaurant Bern Belp
Februar	3./10.	19.30 Uhr	Voice Refresher 2. Teil, ev. zusätzliche Tage Flughafenrestaurant Bern Belp.
	12.2.		Theoriekurs für Schüler Schlittelpausch mit Fondue auf dem Weissen stein
	21.2.	19.30 Uhr	Lärminderungskurs für Privat-Piloten Aaresaal Restaurant Kreuz Belp
	22.2.	19.30 Uhr	PP 1 Theoriekurs für Motorseglererweiterung wöchentlich während ca. 3 Monaten, Unter- bruch während Berner Schulferien Baracke Alpar
	Ca. Ende Februar		Streckenflugtheorie: - Dokumentation bei Leistungsflügen - Segelflugmeteo
März	4.3.	19.30 Uhr	HV SG Bern, Restaurant Linde Belp
	11.3.	19.30 Uhr	Lärminderungskurs für Privat-Piloten Aaresaal Restaurant Kreuz Belp
	12.3.	09.00 Uhr 13.30 Uhr 18.00 Uhr	Montage Schlepp-Piloten Rapport Ansaufen
April			Windenlager Schwarzwald (ca. 3 Tage) Akrokurs, ev. Lager Ascona
	28.4.		HV Berner Aeroclub
Mai			Streckenflugkurs, praktische Anwendung
Juni	25.6. - 22.7.		Saanelager (Möglichkeit ans Zürcher Lager anzuhängen)
August			Gönnerbrätle
September	17.9.	09.00 Uhr	Bautag
	18.9.		Betttag: ZLK mit Winde
November	12.11.	09.00 Uhr 18.00 Uhr	Demontage Absaufen
Dezember Februar 95	30.12.	18.00 Uhr	Altjahres-Apéro SG-Abend

Ein neues Mitglied

Frau Lilly Grundbacher

geboren 31.8.37

Fehl-Diagnose: Knabe

Wunschgeschlecht: weiblich

Partnerwunsch: unklar

Begleiterin: Ingrid

Was macht "man" mit solchen Vorgaben?

lange wusste ich nicht, was mit mir los ist.

Jedenfalls war mir klar, dass bei mir das

Gefühl und der Körper nicht zusammenpas-

sen. Auch wurde mir schon im Alter von 7

Jahren klar gemacht, dass ich nicht so leben

durfte, wie ich mich fühlte. Dies prägte meinen

Lebenslauf so stark und negativ, dass ich je

länger je mehr Probleme mit meiner Gesund-

heit bekam, insbesondere mein Magen

rebellierte immer mehr. Dank dem, dass ich

gleichartige Menschen kennenlernte, wur-

de mir klar, dass mein Leben nicht so weiter-

gehen muss. Nach beinahe einem halben

Jahrhundert Kampf mit mir selbst entschloss

ich mich, mich so zu akzeptieren wie ich

bin. Seit ich so lebe wie ich mich fühle,

verschwanden meine jahrzehntealten Be-

schwerden. Ich kann nun essen und trinken

was ich möchte, ohne dass ich krank wer-

de.

Was ist eine Transsexuelle, wie ich es bin?

Im Fernsehen wird heute über dieses Thema

von A bis Z getalkt und berichtet. Leider sind

viele Berichte reisserisch und unseriös, aber

immerhin ist der Begriff transsexuell heute

bekannt. Transsexuelle hassen ihr angebo-

renes Geschlecht, und geben meistens viel

für eine geschlechtsanpassende Operation.

Im Gegensatz zu Transvestiten, die die Klei-

dung des Gegengeschlechts zur Lust eine

gewisse Zeit anziehen.



Nun hoffe ich auf Euer Wohlwollen. Ich erwarte von niemandem Begeisterung für meinen Rollenwechsel. Es stört mich nicht stark, wenn Ihr mir (gewohnheitshalber) meinen alten Namen gebt, aber es freut mich sehr, wenn ich Lilly höre. Keine Bedenken, innerlich bin ich immer noch der/dieselbe, daran hat sich nichts geändert. Nur stimmt jetzt das Äussere mit meinem Inneren zusammen.

Eure Lilly Grundbacher

Der Vorstand hat in dieser Sache beraten und einstimmig beschlossen, "das neue Mitglied wohlwollend aufzunehmen".

Wir bitten alle, das ihre beizutragen, damit sich Lilly bei uns wohlfühlt. Dafür danke ich Euch zum voraus.

Der Präsident: Markus Wyman

Der Materialwart spricht

Liebe Fliegerfreunde

Bei der Organisation des letzten Winterbaubetriebs habe ich einen gravierenden Fehler gemacht, indem ich von der alten Organisationsform abgerückt bin und etwas neues versucht habe, das sich dann aber gar nicht bewährt hat. In der Folge waren unsere Flugzeuge teilweise mangelhaft oder überhaupt nicht gewartet.

Für den kommenden Baubetrieb habe ich das Götti-System wieder aktiviert. Jedes Team wird sein Flugzeug nach Terminplan warten. Dabei wird unter Aufsicht und nach Wartungshandbuch arbeiten.

Manchmal ist es nicht möglich oder sinnvoll, die 20 Baustunden im Winterbaubetrieb zu leisten. Deshalb besteht die Möglichkeit, bei Bedarf restliche Baustunden während der Saison zu leisten. Davon erwarte ich einen besseren Wartungszustand, und dass die Piloten vermehrt in Eigenverantwortung handeln.

Noch ein Wort zu den Rhönlerchen: Es zeichnet sich ab, dass wir diesen Winter beide erneuern können. Hier danke ich speziell Herrn Patrik Hofer vom BAZL für seine Zusammenarbeit!

Nun, liebe Segelflieger, hoffe ich auf Eure tatkräftige Mitarbeit, so dass wir zum Saisonbeginn 94 einen top gewarteten Flugzeugpark einsetzen können.

Euer Materialwart Willy Wittwer

Testatkurs 94

Voraussichtlich im Februar. Interessenten melden sich bitte schriftlich, mit Angabe der Telefonnummer bei:

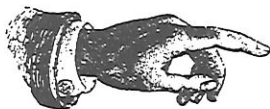
Werkstattbelegung

Wechsel jeweils Samstags, 16 Uhr

13.11.-20.11.	HB 965	A.Winet
20.11.-27.11.	HB 1950	G.Bühler
27.11.-4.12.	HB 3044	F.Soltermann
4.12.-11.12.	HB 1984	H.Bachmann
11.12.-18.12.	HB 1861	P.Jost
18.12.-25.12.	HB 1766	PA Walthner
25.12.-1.1.	HB 1103	E.Lüthi
1.1.-8.1.	Private	
8.1.-15.1.	HB 1811	Fr.Ruch
15.1.-22.1.	HB 3022	P.Ryser
22.1.-29.1.	HB 1319	D.Boschung
29.1.-5.2.	HB 1125	M.Robbiani
5.2.-12.2.	HB 701	B.Furrer
12.2.-19.2.	HB 663	F.Robbiani
19.2.-26.2.	HB 757	W.Wittwer
26.2.-5.3.	HB 1527	D.Raschick
5.3.-12.3.	Diverses	Capot, etc.
12.3.	Montage	

Gesucht:

Seit längerer Zeit fehlt eine Sticksäge



Thomas Wyss
Thunstrasse 110
3700 Spiez

WEITERBILDUNGSPROGRAMM WINTER 1993 / 94

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Nach den sehr spärlichen Anregungen und Wünschen aus Eurer Mitte, es waren gerade DREI Stück, habe ich nun trotzdem ein, so hoffe ich, für Euch attraktives Programm zusammengestellt.

Kurs 1: VOICE REFRESHER Kursleiter: Franz Schacher

Zeitpunkt: 20./27. Jan./ 03./10. Febr. 1994 evtl. zusätzliche, je nach Beteiligung

Kursort und Zeit: Flughafenrestaurant Belp 19.30 h

Zielpublikum: Kurzgesagt; wer nicht Profi ist, der kann sicher etwas lernen, denn der Kursleiter ist Herr Franz Schacher, pensionierter Chef Kontrollturm Bern. Schleppiloten erhalten eine spezielle Einladung.

Kurskosten: Es wird ein Unkostenbeitrag von Fr. 25.- erhoben.

Anmeldeschluss: Donnerstag, 6. Jan. 1994 an Joh. Beutler

Kursunterlagen: ICAO Karte, VAL Karten Bern, Basel, Zürich, Genève, od. AIP, Buch CALLING TOWER (falls vorhanden)

Kurs 2: DOKUMENTATION BEI LEISTUNGSFLÜGEN Kursleiter: Roland Bieri

Zeitpunkt: Ca. Ende Febr. 94 das genaue Datum wird den Angemeldeten schriftlich mitgeteilt.

Kursort und Zeit: Folgt mit Datumangabe

Zielpublikum: FAI- Kandidaten; Streckenfluganwärter ab Testat 9 und Interessenten des Frühjahr-Streckenflugkurses.

Zusammenfassung: Voraussetzungen für erfolgreiche Leistungsflüge, systematisches Vorgehen, Unterlagen, Ausrüstung, taktische Ueberlegungen.

Kurskosten: Es wird ein Unkostenbeitrag von Fr. 10.- erhoben.

Anmeldeschluss: Donnerstag, 6. Jan. 1994 an Joh. Beutler

Kurs 3: SEGELFLUG-METEO Kursleiter: Roland Bieri

Zeitpunkt: Ca. Ende Febr. 94 nach Kurs 2. Das genaue Datum wird den Angemeldeten schriftlich mitgeteilt.

Kursort und Zeit: Folgt mit Datumangabe

Zielpublikum: Am Wetter interessierte Leistungsfieger, die sich ihre Strecken "massschneiden" wollen.

Zusammenfassung: Informationsquellen, Emagramm-Auswertung, Interpretation, Streckenwahl, Postflight-Auswertung.
 Kurskosten: Es wird ein Unkostenbeitrag von Fr. 10.- erhoben.
 Anmeldeschluss: Donnerstag, 6. Jan. 1994 an Joh. Beutler

Kurs 4: PP I THEORIE FÜR MOTORSEGLER - ERWEITERUNG

Kursleiter: Div. Fluglehrer der Alpar
 Zeitpunkt: Ab 22. Febr. 1994, Dauer ca. 3 Monate
 Kursort und Zeit: Theorie-Baracke der Alpar, 19.30 h
 Zielpublikum: Für alle Piloten, die in den nächsten 2 Jahren auf unserem Motorsegler die Erweiterung machen möchten.
 Kurskosten: Die Alpar gewährt uns einen Spezialpreis von Fr. 546.- ohne Theoriematerial.
 Anmeldeschluss: 12. Febr. 1994
 Anmeldungen: ALPAR AG, Flugbetrieb, Flughafen Bern-Belp, 3123 Belp

SCHRIFTLICHE ANMELDUNGEN FÜR DIE KURSE 1-3 AN: Joh. Beutler
 Mitteldorfstrasse 49
 3072 Ostermündigen

THEORIEKURSE FÜR SCHÜLER

Anfänger Meteorologie	Mittwoch 19. Januar 94	19.00
Navigation	Montag, 24. Januar 94	19.00
Meteorologie	Freitag 4. Februar 94	19.00
Flugpraxis	Freitag, 11. Februar 94	19.00
Navigation	Montag, 14. Februar 94	19.00
Navigation	Montag, 21. Februar 94	19.00
Flugpraxis	Donnerstag, 3. März 94	19.00
Aerodynamik	Mittwoch, 9. März 94	19.00
Aerodynamik	Mittwoch, 16. März 94	19.00
Gesetzgebung	Montag, 21. März 94	19.00
Gesetzgebung	Montag, 28. März 94	19.00
Material	Freitag, 8. April 94	19.00
Material	Freitag, 15. April 94	19.00
Material	Freitag, 22. April 94	19.00

Für die Organisation: Erich Affolter

DIE FLIEGEREI ZUM ANFASSEN

Zwischen dem 27. und 29. August 1993 konnten auch dieses Jahr auf dem Belpmoos die IBT Tage, nicht zuletzt dank unzähligen Helfern, erfolgreich durchgeführt werden. Für eine grosse Zahl von Mitgliedern und Freunden der SG-Bern bedeutete dies ein zusätzliches Engagement zum Wohle der Fliegerei auf dem Belpmoos.



Markus Wyman z.B kann ein Lied davon singen, an wievielen Sitzungen er im Vorfeld der IBT mitwirkte, um die anfallenden Arbeiten im Baurupp in die richtigen Wege zu leiten.

Mit diesem Bildbericht soll auszugsweise illustriert werden, wo die SG-Familie überall "angefasst" hat. Hunderte von Mann- und



Fraustunden wurden im Vorfeld, während und nach den IBT Tagen von SG-Leuten geleistet.

Die gelungene Veranstaltung war gekennzeichnet von guter Kameradschaft und aufbauendem, gutem Teamwork zwischen allen Aviatikgruppen des Flugplatzes und der Alpar.



Die hier nicht in einem Bilddokument erscheinenden Helfer mögen uns verzeihen, wenn wir aus Platzgründen nur einen kleinen Teil der Anfass-Fotos abbilden können. Dieser Bildbericht soll nochmals als "Danke schön" an alle Beteiligten verstanden werden.

Voller Zuversicht sehen wir schon dem nächsten Einsatz aller SG-Helfer so etwa im 1996 entgegen.....!



Bild und Text: P. Dürig



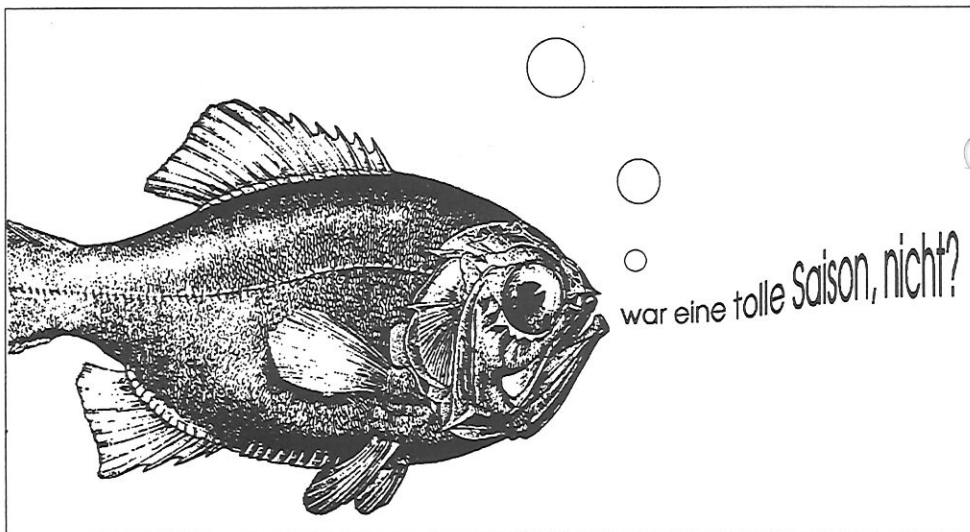
Die Beiträge an den AeCS für 1994

An der ausserordentlichen GV des Segel-
flugverbandes der Schweiz (SFVS) sind die
folgenden Beiträge und Gebühren für 1994
beschlossen worden:

Zentralbeitrag AeCS	Fr. 23.00
FAI	Fr. 2.00
Beitrag Aero-Revue	Fr. 24.00
<hr/>	
Anteil SFVS	Fr. 26.00
Sportkasse	Fr. 5.00
<hr/>	
Total	Fr. 80.00
<hr/>	
bisher	Fr. 70.00
<hr/>	

Gebühren bei FAI-Flügen:

bis und mit Gold-C Flüge	gratis
Diamanten	Fr. 20.00
1000 km	Fr. 50.00
CH-Rekorde	Fr. 50.00
Inlandrekorde	Fr. 50.00
Weltrekorde	Fr. 100.00



Internationaler Jungfliegeraustausch '93

Auch dieses Jahr bot der International Air Cadets Exchange (IACE) flugbegeisterten Jungpiloten die Möglichkeit, im Zeichen der internationalen Kameradschaft unter Fliegern, das eigene Land zu repräsentieren.

Während etwas mehr als zwei Wochen werden Jungfliegergruppen verschiedenster Grössen und Nationen ausgetauscht, um unter den jeweiligen Flugorganisationen neue Kontakte zu knüpfen. Aufgrund eines mündlichen Selektionsgesprächs, bei welchem hauptsächlich auf Sprachkenntnisse Wert gelegt wird, werden die elf Schweizer "Delegierten" ausgewählt und auf die verschiedenen Gastgeberländer aufgeteilt. Unser "US-Team", welches zusammen noch verschiedene kleine Abenteuer erleben sollte, bestand aus Escort Daniel Guniat, Christian Ewald, Urs Infanger, Christophe Leuenberger, Martin Rapold und meiner Wenigkeit. Nach etlichen Uniformproben und Reisevorbereitungen stand die von Bern aus nach Frankfurt fliegende Mannschaft um 9.00 Uhr morgens vor dem Militärhangar, um die ersten Gruppenfotos zu schiessen. Wegen Zeitverschiebungsproblemen hob unsere Beech King Air HB-GDL des BAZL erst um 10.30 Uhr vom "Möösl" ab. Eine Stunde später setzten wir auf der riesigen Landebahn der Rhein Main US-Air Base auf. Nach der Zimmerbeziehung im überaus luxuriösen "Sheraton Hotel" wurden wir wiederum zur

Airbase hinausgefahren, wo die zuständigen Escorts eine Empfangsdisco organisiert hatten. Hier traf sich nebst allen anderen Cadets auch unsere US-Gruppe zum ersten mal. Am Abend wurde in der Empfangshalle des "Sheraton" traditionsgemäss Kleber, Badges und Poster ausgetauscht, wobei vor allem die Kollegen aus Schweden mit kiloweise Material vertreten waren. Nach einer kurzen Nacht besammelte man sich um 8.00 des folgenden Tages vor dem Hotel zum Abmarsch. Mit etwas Verspätung setzte unsere 747 der UA (United Airlines) zum Start an. In den folgenden achteinhalb Stunden lernte man sich besser kennen, schlief, liess sich durch den Film berieseln oder genoss die überwältigende Aussicht von elfeinhalb tausend Metern Höhe (FL 380) auf die Wolken über dem Atlantik. Eindrücklich waren vor allem die weissen Gebirgszüge von Grönland und später die Skyscrapers von New York. Um drei Uhr Lokalzeit landeten wir auf Dulles, Washington Airport. Hier in Washington DC wurden wir im "Stouffer Hotel" in Crystal City ein-



quartiert. Beim anschliessenden Empfangsdinner lernten wir die gesamte "Staff", samt unserem US-Escort Steve Palmquist kennen. Nach einem Bad im Hotelpool im 12. Stockwerk um 23.00 Uhr legten wir uns (endlich) schlafen. Das war eine weise Entscheidung, denn um 9.00 morgens war "sightseeing in town" mit Steve angesagt. Nach der Besichtigung von Arlington cemetery, Hard Rock Café und Old Post Tower (Blick auf das Capitol) besuchten wir das berühmte "Air and Space Museum". Die Abende in Washington verbrachten wir gewöhnlich in unserer Lieblingsbar, wo bis in die frühen Morgenstunden Fliegerlatein ausgetauscht wurde. Tags darauf besuchten wir nebst White House, Lincoln- und Vietnam Memorial (grosse ,mit tausenden von Soldatennamen behauene Mauer) die militärische Schaltzentrale der Supermacht USA: Das Pentagon! Am folgenden Morgen um 4.45am stand unser Ueberflug nach Chicago ganz oben auf dem Programm. Zunächst flogen wir mit einer DC 9-81 nach Cincinnati, wo wir ins "Anschlussflugzeug" nach Chicago O'Hare (Boeing 737 200/300) umstiegen. Hier trafen wir Lt. Col. Joseph "Jo" King, unseren Illinois-Escort und gleichzeitig "Chief of Staff" und IACE Project Officer. Ihn sollten wir nach unserer Rückkehr von Effingham wieder sehen. Jetzt wurden wir aber gleich mit einer Chessna 421 (twin) nach Mattoon geflogen, wo wir ein "Medical exam" (etwa gleiche Prozedur wie bei der Aushebung...) über uns ergehen lassen mussten. An jenem Abend lernten wir unsere erste "host family" kennen. Die meine bestand aus Beverly und Delbert Soltwedel, ein ausgeglichenes und freundliches Farmerpaar. Hier verbrachten wir die Abende im Kreise der Familie, wo über politische, wirtschaftliche und selbstverständlich agrartechnische Probleme dis-

kutiert wurde. Tagsüber waren wir zu 90% in der Luft: Auf der Civil Air Patrol (CAP) Base in Effingham wurden wir in den Flugbetrieb eingeweiht und auf die Instructors verteilt. Martin und ich hatten das Vergnügen, unsere ersten Motorflüge gemeinsam mit Mr. Kevin Johnson zu machen. Für uns sechs Schweizer standen drei Chessna 172 Skyhawk und drei Instructors zur Verfügung (!). Nachdem wir in unsere blauen CAP-Kombis geschlüpft waren und das obligate "baseball cap" richtig sass, gings nach sorgfältigen Checks in die Luft... Eindrücklich, wie sich weit hinten am völlig ebenen Horizont der blau-graue Himmel mit dem endlosen, braun karierten Grün des Landes vermischt. Alle Strassen sind nach den vier Himmelsrichtungen ausgerichtet und dienen als Referenz für Kompass und MDI. "Landmarks" gibt es hier praktisch keine, dafür ist das ganze riesige Gebiet gradezu mit VORs übersät. Nach unzähligen Uebungsflügen, inklusive cross country, stall procedures und pattern training war es dann soweit: Am 29.7. bestand einer nach dem anderen seinen ersten Soloflug. Nachdem wir unsere nasse Gratulationszeremonie überlebt hatten, verabschiedeten wir uns von unseren Instructors und bereiteten uns für die Reise zurück nach Chicago vor. Nach einer langen Van-Fahrt wurde ein Treffen mit unserer zweiten host family und den "Chicago-Escorts" organisiert. Letztere zeigten uns Chicago's "day 'n nightlife", wobei wir uns nebst shopping und "Sears Tower"-Besuch auch beim abendlichen Minigolf und cart-race vergnügten. Nach zwei weiteren Tagen mussten wir von unseren Gastgeber, den Motyka's, und von "Jo" verabschieden. Die Van-Reise ging weiter nördlich nach Appleton, Wisconsin, wo auch wieder ein Empfangessen für uns bereitstand. Nach einer Uebernachtung bei den Mcdermot's stand

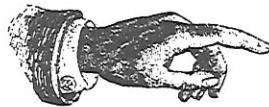
ein weiterer Höhepunkt unserer Reise bevor: Der Besuch des Fliegertreffens in Oshkosh! Nebst unzähligen Klebern, Postern, Fotos und anderen Accessoires kamen auch die Sammler von begehrtem Fliegerzubehör voll zum Zuge. (Meine Wenigkeit konnte sich für 100\$ einen Jet-Helm erfeilschen). Wie alles Schöne gingen auch diese zwei Tage buchstäblich im Fluge vorüber. Stumm, und vielleicht ein bisschen wehmütig sassen wir, in Gedanken an all unsere Erlebnisse versunken, wieder im Jumbo, nachdem sich alle Teilnehmer-Escorts stellvertretend für die Cadets bei der "Staff" bedankt hatten. Nach der Landung in Frankfurt am Main wurden wir mit Bussen zur Air Base gefahren, wo wir den Rest des Morgens mit dem Verspielen unserer restlichen quarters verbrachten. Am

Nachmittag trennte man sich wieder, da nur ein Teil der Schweizer Cadets nach Bern zurückgefliegen wurde. In den vergangenen Tagen haben wir Jungflieger Land und Leute der Vereinigten Staaten kennengelernt und auch in fliegerischer Hinsicht viele wertvolle Erfahrungen gesammelt. Für diese unvergesslichen Tage möchte ich mich an dieser Stelle bei der IACE-Kommission, dem AeCS ,dem BAZL und der uns allen ans Herz gewachsenen "IACE Staff" bedanken. Ein besonder Dank gilt auch der SG Bern, die mir durch ihre Empfehlung die Teilnahme an der Selektion überhaupt ermöglicht hatte.

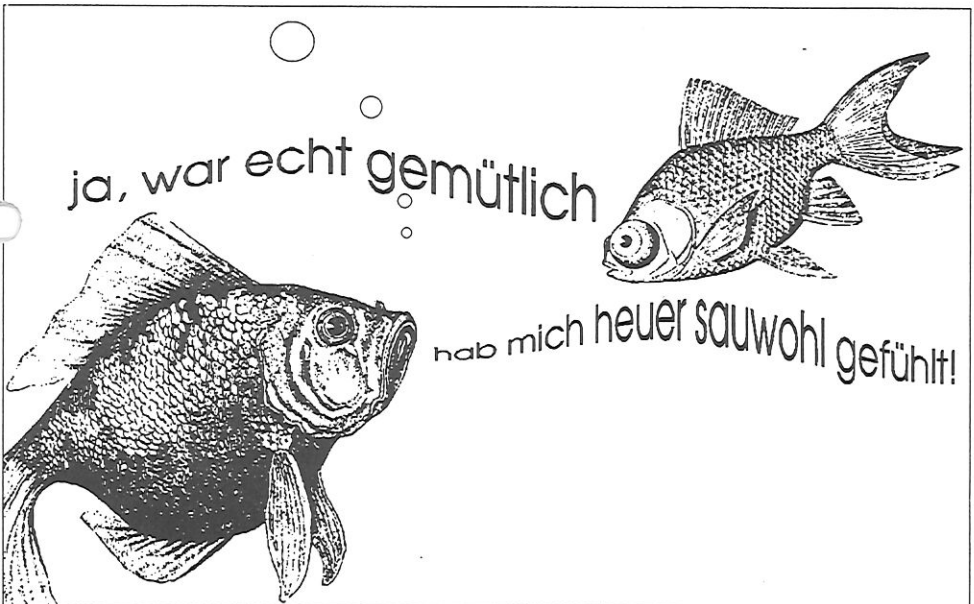
Bernhard Gippert

Streckenflugkurs 94

Info bei



Dänu Boschung
Winkelriedstr. 4
3604 Thun



Im Breitenförderungskurs II / 93

Andreas Hirzel berichtet aus der französischen Pilotenschmiede in St.Auban.

St. Auban liegt im Durance-Tal 40 km nördlich von Vinon und ist mit Château-Arnoux zusammen eine Agglomeration von ca. 7000 Einwohnern. Eine riesige Chemie-Fabrik (ATO-Chem) beschäftigt 1500 Personen. Von Bern aus fährt man über Genf, Grenoble und den Col de la Croix-Haute, Sistrion, 480 km. Bis Grenoble Autobahn, dann Landstrasse, Autobahngebühr für eine Fahrt SFr. 20.-.

Der Flugplatz liegt auf einem Plateau am westlichen Talrand auf 460 m/M und ist so gross, dass jederzeit gegen den Wind gestartet oder gelandet werden kann. Es befinden sich zwei Segelfluggentren auf dem Platz: am östlichen Rand stehen die Gebäude und Hangars des SFACT (Service de la formation aéronautique et du contrôle technique), einer Organisation die dem Verkehrsministerium unterstellt ist und sich hauptsächlich mit der Ausbildung von Fluglehrern beschäftigt. Dazu stehen mindestens 10 Janus und mehrere Schleppmaschinen bereit. Während unseres Aufenthalts fand dort ein Oldtimer-Treffen statt. Segler wie Spatz (franz. Version), Fauvelle (Nurflügler) usw. waren zu sehen.

Am westlichen Platzrand befinden sich die Gebäude und Hangars des CFHN (Centre de formation et de haut niveau de vol à voile), 1988 gebaut. Diese Organisation

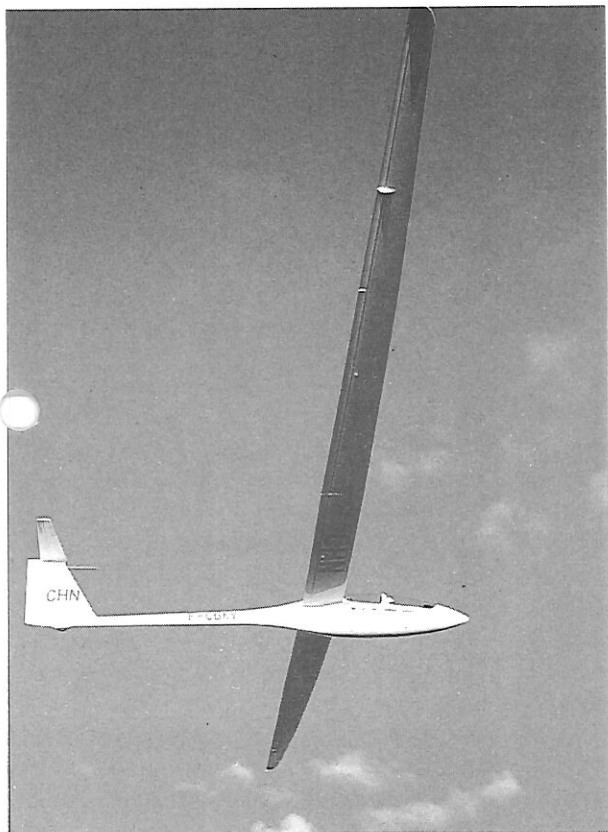
ist dem Ministerium für Jugend und Sport unterstellt und ist unser Gastgeber für den Breitenförderungskurs II/93. Der fliegerische Leiter heisst Eric Napoléon, Weltmeister der 15m-Klasse in Schweden 1993. Ein weiterer Fluglehrer ist französischer Meister der Gruppenklasse und ein anderer Nationalmannschafts-Mitglied; alles exzellente Streckenflieger.

Der moderne Hangar in Holzbauweise erstellt und mit elektrisch angetriebenen Toren versehen ist gefüllt mit dem besten Flugmaterial:

Doppelsitzer	Standard
Rennklasse	
2 Nimbus III D	3 Pégase
2 LS6 15m	
2 ASH 25	1 Discus
2 LS6 17,5m	
1 Janus CM	1 ASW 24
1 DG 500	1 LS7

Zwei Piper Pawnee und eine Robin schleppen die Segelflugzeuge hoch.

Das Material wird professionell gewartet und befindet sich dementsprechend in sehr guten Zustand. Beim Flugbetrieb fällt sofort auch eine starke Professionalität auf. Es wird nie laut gesprochen oder gar geschrien, die notwendigen Anweisungen werden von einem kompetenten Startleiter an die Piloten mündlich und an die Schlepp-Piloten über Funk erteilt. Die meisten Segelfluglehrer sind auch Schlepp-Piloten und wie mit den Schleppmaschinen umgegangen wird ist eine Augen- respektive "Ohrenweide": Die Motoren werden immer im Leerlauf gestartet, nie hört man ein Aufheulen derselben.



maschine ohne weitere Zeichengabe. Bei Seglern mit Wasserballast wird die Startbereitschaft über Funk gemeldet.

Der Tagesablauf ist etwas anders gestaltet als bei uns. Das Briefing beginnt während der Woche um 0930, Samstag und Sonntag um 1030 Uhr. Für den BFK wurde immer ein spezielles Briefing durchgeführt und dazu eine kleine Theorielektion verabreicht; Themen: Sicheres Fliegen über den Alpen, Wendepunkt-Fotos, Streckenfliegen ohne Zeitverlust, Flugmedizin, ... Meine Aufgabe an diesen Briefings war jeweils das Uebersetzen für unsere Kursteilnehmer. Anschließend wurden die Flugzeuge montiert, respektive aus dem Hangar geräumt, kontrolliert und an den Start gebracht. Daran anschließend geht man in die Kantine Mittagessen. Es behagte mir nicht besonders, mit vollem Magen in

Gerollt wird ausnahmslos mit vollständig durchgezogenem Steuerknüppel (auch mit dem Robin), beim Wenden am Boden werden die Radbremsen so gebraucht, dass immer ein genügender Rollradius entsteht und nie ein Rad blockiert wird. Die Schleppseile müssen nicht abgeworfen werden und werden auch nicht eingezogen. Nach der Landung rollt die Schleppmaschine quer vor dem startbereiten Segler vorbei, macht anschliessend eine 180-Kurve und bringt somit das Schleppseil in die Nähe des Segelflugzeuges. Dabei hat der Schlepppilot ständig Sicht auf den Segelflieger und rollt anschliessend in Startposition bis das Seil angestreckt ist. Sobald die Tragfläche des Seglers waagrecht gehalten wird startet die Schlepp-

den Segler zu klettern, die Gurte noch weiter zu machen als sonst schon und wenn dann der Mittagsschlaf am Platz wäre, sich auf den Start und Flug zu konzentrieren. So verzichtete ich vom zweiten Tag an auf das Mittagessen. Der Flugbetrieb beginnt um ca. 13 Uhr und dauert bis Sonnenuntergang, im August ungefähr 20 Uhr 30. Nach dem Reinigen, Demontieren und Hangarieren der Flugzeuge geht man sich duschen um anschliessend zum Nachtessen in ein Restaurant in St. Auban oder eine angrenzende Ortschaft zu fahren. Nachtessen, denn meist wird es 22 Uhr bis mit Essen begonnen werden kann und dies dauert dann bis gegen Mitternacht. Der BFK II hat als Zielsetzung, junge Segel-

flieger in den Wettbewerbsflug einzuführen. Alle Teilnehmer inkl. Leiter machten am ersten Tag einen Einweisungsflug auf Nimbus III D. In der ersten Woche hatten wir ausgesprochen gutes Flugwetter. Die Wolkenbasis war im mittleren Relief bei 2800 bis 3000 m/M und im hohen Relief bei 3900 bis 4100m/m. Steigwerte von über 5m/sec waren keine Seltenheit. Die Temperatur am Boden erreichte am wärmsten Tag 38 Grad. Am zweiten Tag flogen wir in Gruppen zu 4 bis 5 Flugzeugen einen Parcours von ca. 250 km ab mit dem Zweck, alle Landefelder und Flugplätze von oben kennen zu lernen. An den folgenden Tagen flogen dann alle Teilnehmer individuell Strecken von bis zu 300 km unter Aufsicht von einerseits uns zwei Schweizern (J.-P. Héritier von GVV Neuchâtel und dem Schreiberling) und den Fluglehrern von St. Auban. Wir erhielten jeden Tag zwei Doppelsitzer zur Verfügung gestellt und so flogen immer zwei Teilnehmer entweder im Nimbus-III D oder ASH-25 den vorgegebenen Parcours mit Eric Napoléon, Pierre Gouin oder Roger Eyrier. Manchmal waren die Funksprüche etwas verwirlich, da immer französisch, deutsch oder englisch durcheinander gesprochen wurde.

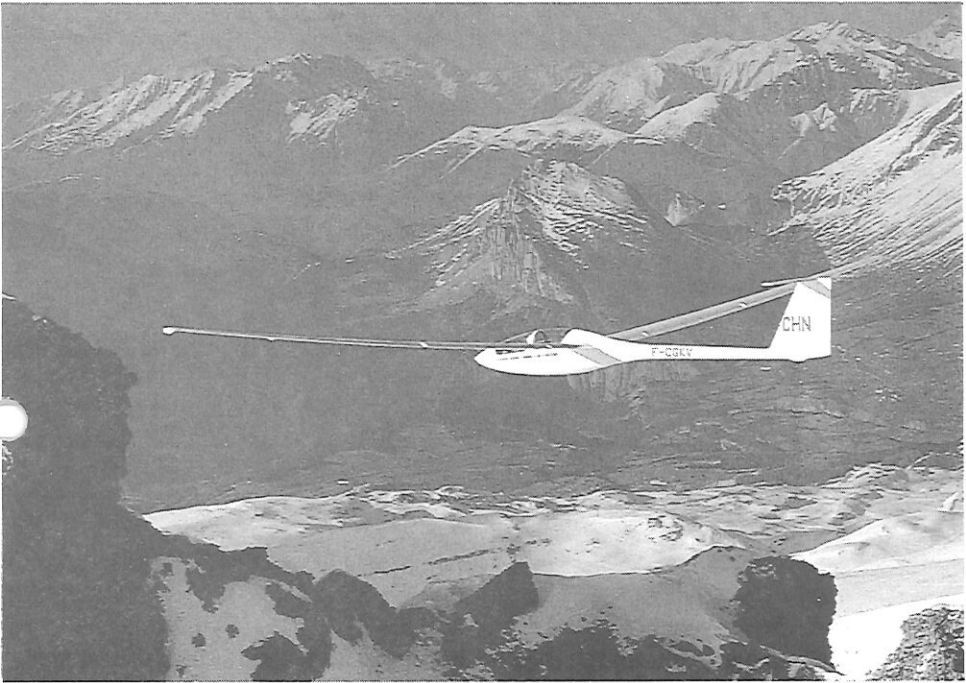
In der zweiten Kurswoche wurde ein Wettbewerb ähnlich einem RAL durchgeführt. Neben unseren Kursteilnehmern flogen noch 12 junge Franzosen, ein Holländer und auch Fluglehrer des Centre mit. Geflogen wurde in zwei Klassen, einerseits die jungen Franzosen als Anfänger und das Swiss-France Open mit unseren Kursteilnehmern. Leider ist uns bis heute noch keine endgültige Schlussrangliste zugestellt worden. Das Wetter der zweiten Woche war gekennzeichnet durch Gewitter, hohe Wolkenfelder und im Vergleich zur ersten Woche um 10 bis 15 Grad tiefere Temperaturen. So gab es dann auch etliche Aussenlandungen, wenige auf Fel-

dern, die meisten auf Flugplätzen (Sisteron, Gap, Aspres).

Ich erhielt ebenfalls Gelegenheit mit Pierre Gouin, einem der Fluglehrer und französischen Spitzenpiloten im Nimbus-III D F-CFUT, Wettbewerbskennzeichen EK einen Flug zu machen. Nach kurzem Schlepp stiegen wir westlich von St. Auban auf 1400m/M und flogen mit dieser Höhe nach Manosque und von dort an die erste Wende Flugplatz Vinon. Das simulierte Foto konnten wir im Aufwind machen um nachher über das Plateau von Valensole Richtung Digne (zweite Wende) abzufliegen. Bei Valensole stiegen wir mit 3,9 m integriert bis auf 2000 m/M. Nach der Wende bei Digne bat ich Pierre, das Steuer zu übernehmen um mir seine Taktik beim Hangsegelflug vordemonstrieren zu lassen. Sehr beeindruckt hat mich dabei die ruhige Steuerführung und seine Routenwahl, mit welcher er jeweils das nächste Aufwindgebiet anflog.

Nach der dritten Wende bei Moustiers drehten wir gegen Norden um den berühmten Parcours du combatant abzufliegen. Dieser Parcours führt entlang von Kreten und Hängen und wir legten ohne einen Kreis zu fliegen bis zur nächsten Wende in La Beaume eine Strecke von 90 km mit einem Schnitt von ca. 125 km/h mühelos zurück. Südlich des Pic de Bure trafen wir anschliessend etwa 15 Segelflugzeuge an, die sich in einer schwachen Welle bis auf etwa 2600m/m hochtragen liessen. Mit dieser Höhe konnten wir dann südwärts gleiten und erreichten St. Auban mit ausreichender Sicherheitshöhe.

Mit Segelflugzeugen dieser Dimension wird nur selten gekreist, man fliegt allgemein viel ruhiger als mit 15-Meter-Seglern. Der Nimbus-III D ist trotz seiner 25 Meter Spannweite sehr angenehm zu fliegen, die Steuer sind harmonisch aufeinander abgestimmt, die



Kreisflugeigenschaften sind gut. Erstaunlich fein reagiert das Flugzeug auf das Querruder. Sehr unangenehm dagegen ist das Betätigen der Wölbklappen. Diese gehen so hart, dass man am Boden das ganze Flugzeug wegschiebt, will man die Klappen auf die negativste Stellung bringen.

Am letzten Wettbewerbstag setzte recht starker Mistral ein der die Thermik zum Teil etwas zerriss, aber nicht genügend hocht. Leichte um Wellenaufwinde entstehen zu lassen.

Der Breitenförderungskurs II/93 ging ohne jegliche Zwischenfälle zu Ende. Er dauerte vom 14. bis 29. August. Von der SG Bern nahm Roland Käser teil.

St. Auban ist als Kursort Vinon vorzuziehen. Die Infrastruktur ist besser, die Betreuung durch die Fluglehrer ist optimal, die Aufwinde in der Umgebung leichter zu finden als in Vinon und dadurch der Anschluss ans Relief einfacher. Die Temperatur steigt an

den wärmsten Tagen nicht ganz so hoch wie in Vinon.

Der nächste BFK II findet 1995 in der zweiten Hälfte August wieder in St. Auban statt.

Andreas Hirzel

Der Breitenförderungskurs I findet, wie bereits bekannt, vom 15.8. bis 27.8.94 in Münster statt.

Anmeldungen bis am 13.5.94 an den Präsidenten. (Red.)

Ein 5000er anno 1964

P. Schweingruber
Gossetstrasse 17
3084 Wabern

Herrn Peter Dürig
Redaktion Glider News SG Bern
Sprengrweg 15
3084 Wabern

Wabern, 6. Sept. 1993

Auf unser Telefongespräch von letzter Woche, sende ich Dir meine Beilagen zu dem von mir erwähnten seinerzeitigen Flug mit der Ka 8 HB-663, von dem ich seither reichlich phantasievolle Varianten hören konnte. Dem beiliegenden, damals eingeforderten Bericht an den Ae.C.S. habe ich eigentlich nichts beizufügen, ausser vielleicht noch die Ergänzung, dass meine Sauerstoffausrüstung (ohne Maske) nur aus einer sogenannten Sauerstoffbrille bestand, die in Spitälern angewandt wurde, um Patienten mit Atembe-

schwerden etwas "nachzuhelfen". Solche Schwierigkeiten hatte ich allerdings keine, dafür aber wochenlang havarierte Nasenschleimhäute von dem in dieser Höhe extrem kalten Strahl des austretenden Sauerstoffs.

Mit kameradschaftlichem Gruss !

Der "alte" Segelflieger mit C-Brevet Nr. 58
vom 8.7.1935

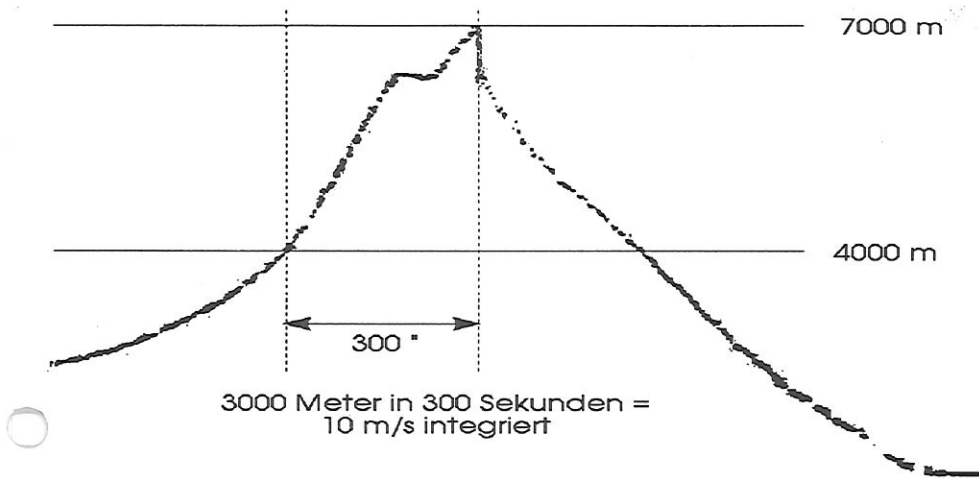
« Pablo » Schweingruber

Bericht zum eingereichten FAI- Flug vom 19.7.1964

Absicht: Versuch eines Höhenfluges für Nat. Wettbewerb. Start in Saanen 1500. Wetter: Leichte Gewittertendenz. Im Westen hell, im Osten zunehmende Cu.

Nach dem Klinken in 1600 m über Saanen finde ich sofort einen gleichmässig ziehenden Schlauch Trockenthermik von 2-3m/sec., der mich bis auf ca. 2500 m hinaufträgt. Ich bemerke in einigen km über dem Jaunpass einen recht harmlos aussehenden Cu mit dunkler Basis von relativ grosser Aus-

dehnung. Sieht gar nicht nach Cb aus. Nach dem Einsteigen geht das Vario schon nach kurzer Zeit auf +5, +10 ..+15 um schliesslich bei +20 stehen zu bleiben. Ohne Schwierigkeiten geht es in wenigen Minuten bis etwa 6500 m hinauf. Hier tritt plötzlich eine unglaubliche Turbulenz ein. Vermutlich bin ich in die Randwirbelung geraten. Nur mit Mühe kann ich die wild herumgewirbelte Maschine in einem Geschwindigkeitsbereich halten, in dem



die Festigkeit nicht gefährdet ist. Die Klappen sind ausgefahren zur Stabilisierung. Es steigt weiter. Kaum komme ich dazu, alle Instrumente abzulesen. In ca. 7000 m M entschliesse ich mich, die Wolke zu verlassen, da mir ein eigenartiges Geräusch in der Sauerstoffzufuhr, das ich mir nicht erklären kann, (es tönt, wie wenn irgendwo in der Leitung mit grosser Kraft Sauerstoff austreten würde) nicht mehr gefällt. Die Bremsen sind in diesen paar Minuten total eingefroren, obschon weder Regen noch Hagel vorhanden war und lassen sich nicht mehr einfahren. Ich fliege nach Kompass genau nach Westen, wo es vor dem Einsteigen noch hell war und komme nach einiger Zeit

durch dunkle Fetzen wieder zu Bodensicht (ca. 6000 m). Die noch hell beschienenen Felsen der Gastlosen, die mir von Klettereien gut bekannt sind, erkenne ich sofort, während hinter mir alles in dunklem Grau verschwindet.

Nach einem steilen Sinkflug, bei dem nach und nach das stark angesetzte Eis z.T. in meterlangen Stücken von den Flügelnasen wegfliet, komme ich nach einer totalen Flugzeit von weniger als einer Stunde wieder über Saanen an. Die Landklappen der Ka 8 bleiben blockiert bis zu den Erschütterungen der Landung, was mich aber nicht mehr sonderlich beeindruckt.

Gratulaciòn !

Den Pickler - Bär für die beste FAI - Leistung erhielt anlässlich des Absaufens

Stefan Honegger

zugesprochen für seinen in Spanien erfolgten FAI - 500er.



Matterhorn retour

von Edy Brunner

Das Saanenlager wird zu dieser Jahreszeit von der SG Bern geleitet. Mit dabei waren die SG Pilatus, SG Biel und SG Skylark (Bruno und ich).

Turnusgemäss war ich am Montag, 28. Juni an der Reihe mit unserer 1856 in die Lüfte zu steigen. Das Wetter war ideal. Obwohl der Schleppbetrieb um halb elf Uhr losging - wir von der Skylark aber nicht vordrängten - kam ich kurz vor 12 Uhr in die Luft. Kurze Schleppflüge waren erwünscht, da noch ca. 20 Piloten voller Tatendrang auf die Schleppmaschine warteten. Also klinkte ich ca. 300 m über dem Eggli, überzeugt in den nächsten paar Minuten in die Höhe gerissen zu werden. Aber dem war nicht so! Ein erfahrener Pilot hätte 2 Minuten länger geschleppt, um dadurch den sicheren Anschluss in die Höhe zu finden. Im Funk kamen die ersten Meldungen von einer Welle im Lötschental mit 1-2 m intergriertem Steigen, derweil ich über dem Eggli noch alle Mühe hatte, um nicht völlig abzusaufen.

Schliesslich erreichte ich auf 2800 m Höhe den Sanetsch Pass und flog ins Wallis, wo ja die besten Flugbedingungen gemeldet wurden. Bei schönstem Wetter habe ich vorerst mal 500 Meter verloren und nur der nördliche Grat ob Sion hat mich vor weiterem Absaufen gerettet. Inzwischen kamen über Funk weitere erfreuliche Meldungen von einer weiteren Welle im Mattertal, wo man nur durch Ausfahren der Bremsklappen ein Uebersteigen der zugelassenen Höhe vermeiden konnte. Und ich kämpfte mich mühsam auf 3000 m

und nach einiger Zeit gar auf 3300 m und wagte den Flug ins Lötschental, wo ich auf 2500 m auf die rettende Ostflanke zusteuerte. Aber da ging's rassig, zwar recht ruppig und holperig auf 3500 m, am Bietschhorn auf 4000 m und dann - mitten im Tal - auf 4600 m. Und jetzt Direktkurs nach Grächen, wo laut Funkmeldungen die nächste Welle auf höhendurstige Segelfluggiloten wartete. Mit etwa 3 m Sinken quer über das Rhonetal zeigte das Variometer kurz vor Grächen gegen Null, um alsdann - wieder mitten im Tal - auf 2 m Steigen zu wechseln.

Welch schönes, erhabenes Gefühl, im Geradeausflug, stetig steigend dem Matterhorn immer näher zu kommen. Ueber Zermatt, jetzt auf 4900 m, musste ich die Bremsklappen fast voll ausfahren, um das Matterhorn auf Gipfelhöhe zweimal zu umkreisen.

Problemlos war der Rückflug ins Lötschental, wo ich die immer noch aktive Welle auskostete um das Aletschgebiet bis zur Jungfrau auszukundschaften. Schläuche suchen war nicht gefragt, nur in der Welle bleiben und von hoch oben die wunderbare Alpenwelt und die langsam im Westen absinkende Sonne zu geniessen. Immer noch auf 4600 Meter verabschiedete ich mich vom Lötschental, grüsste das Balmhorn von weit oben, um schliesslich nach einer Flugzeit von 7 Std. 20 Min. wohlbehalten wieder in Saanen zu landen. Das war bis anhin mein schönstes Segelflugerlebnis, das mir noch jahrelang in bester Erinnerung bleiben wird.

Nebst einer sehr guten Lagerorganisation durften wir in Saanen noch weitere Höhe-

punkte erleben. Nicht nur gute Segelflieger, sondern auch hervorragende Hobby-Köchinnen und -Köche kamen aus Bern und Luzern angetrauert. Jeder Lagerteilnehmer wurde persönlich angesprochen und eingeladen, an den fröhlichen und gemütlichen Abendessen (und -trinken) mitzumachen und sich mit ausgezeichneten Menu's verwöhnen zu lassen.

Ein den Bernern nahestehender Segelflieger der Gruppe Sion hat seinen Wassertank im Flugzeug zu einem Weintank umfunktioniert. Bei relativ ungünstigem Flugwetter hat er sich eines Abends über Martigny bis zum Col du Pillon schleppen lassen, gleitete von dort nach Saanen, um seine Berner Kollegen mit 20 Liter Fendant und 5 kg Raclet-Käse zu überraschen. Es war amüsant zuzu-

schauen, wie mit allen möglichen Behältern von der Lagerküche der Wein aus dem Segelflugzeug abgefüllt wurde, um schliesslich während dreier Tage für gemütliche Apéro-Stimmung zu sorgen.

Es hat zwar während vier Tagen geregnet, aber das hat die gute Lagerstimmung in keiner Weise beeinflusst, die gemütlichen Abende konnten einfach schon etwas früher beginnen.

Für mich war Saanen einmal mehr ein schönes Erlebnis und ich freue mich schon auf das nächste Jahr, um im Kreise einer kollektiven Segelflugfamilie eine angenehme Woche zu verbringen.



Welle in der Sierra Nevada. Foto Ingrid Köhler ("Fly High")

LENTÄMINEN SUOMESSA

Fliegen in Finnland

Seit kurzer Zeit ist meine Frau Hilikka Mitbesitzerin von einem Haus im äussersten Südosten von Finnland, wenige Kilometer von der russischen Grenze. Gegen diese Beteiligung hatte ich nichts einzuwenden, denn in der Nähe befindet sich ein Flugplatz, sogar mit Segelfluggesellschaft, hiess es. Die ICAO-Karte zeigte den Namen: Immola, sowie die unmittelbare Nachbarschaft zur ADIZ (Vorsicht!)

Im Juli verbrachten wir nun unsere ersten Ferien dort. Am ersten schönen Tag machte ich mich auf, die Lage zu erkunden, wozu mir ein LTB (low tech bike) zur Verfügung stand, an dem man die Nähe des einst grossen Brüderchens gut erkennen konnte. Für die 6.33 km (GPS-Distanz) brauchte ich dann auch eine gute halbe Stunde, wobei ich mich an wilden Lupinen auf der einen Seite ergötzen konnte (nebst dem obligaten endlosen Wald), auf der anderen an Roadtrains mit klingenden Namen wie Volvo, Scania und Sisu.

Nach überklettern des Bahntrassés traf ich auf eine riesige Waldschneise samt Schotterpiste, bald darauf auf eine zweite, welche die erste kreuzte, dann in der Ferne den Hangar.

Dort sprach ich einige Männer hoffnungsvoll in Englisch an, worauf diese sehr zukommend antworteten, ja, das sei sicher möglich.

Einen Tag später war ich vollberechtigtes Mitglied.

Als Berner Segelflieger erstaunten mich auch die Tarife:

Mitgliedschaft im Finnischen Aeroklub samt Aerorevue Fr. 50.- (darin inbegriffen der

Jahresbeitrag des örtlichen Segelflugvereins), pro Windenstart Fr. 5.-, und pro Flugstunde mit der LS 4 Fr. 12.50

Noch ein Detail: Wer 20 Baustunden leistet, zahlt 100 %. Wer nichts bügelt, zahlt 130 %. Wer über 200 Stunden leistet, fliegt gratis. Dazwischen natürlich alle Stufen.

Dem Verein gehören eine ASK 21, ein Junior, die schon erwähnte LS 4 sowie neusterdings eine SZD 55, alle in gutem Zustand und tiptop instrumentiert (E-Vario, die LS 4 mit einem Zander und die SZD 55 mit einem HUDIS (head up display).

Wer am Wochenende das Flugzeug startklar macht, darf es zwei Stunden fliegen, die andern je nach Andrang eine. Ferner kann man einen Flieger auf einer Liste jeweils für eine Woche (Montag bis Freitag) reservieren, was ich mit der LS 4 tat. Ist der betreffende um 10 Uhr nicht am Platz, verfällt die Reservation. Hat der Glückliche nach einigen Stunden genug, wird die Kiste meist gleich von einem anderen übernommen, der dann umgehend wie eine Rakete in die Höhe zischt. Dann kann man ohne weiteres abmarschieren (-radeln). Ich kam also an einem Sonntag so gegen zwei Uhr auf den Platz, fragte, wer alles auf die LS 4 warte, machte dann einen schönen Spaziergang in den Wäldern (Karte empfohlen), um am späteren Nachmittag noch zu einem anderthalbstündigen Flug zu kommen. Weil ich der letzte war, half ich beim Einräumen (Landung vor der Halle).

Sehr beeindruckt hat mich die herzliche Aufnahme durch die dortigen Segelflieger. Viele sprachen ausgezeichnet Englisch, worüber ich mit meinen dürrtigen Finnisch-

kenntnissen ("Wo ist das Segelflugzentrum?" = missä on purjelentokeskus) sehr froh war. So ergaben sich immer wieder interessante Gespräche, zu der sich oft eine kleine Gruppe gesellte. Sofort bekam ich den Schlüssel zum heiligen Materialschränk (you are now a member!), als ich mein LTB wieder einmal zusammenschrauben musste. Und die Einladung zum Fest mit Sauna in einer idyllischen Waldlichtung konnte ich nicht ablehnen, ohne unhöflich zu sein.

Den Funkverkehr mit der Winde übernahmen die Ortskundigen für mich, zur Landung ludete ich mich auf Englisch an. Das nicht wegen den 2-3 Segelflugzeugen, sondern wegen den sehr aktiven vaskulario hüppäjä (Fallschirmspringer), die öfters aus den Wolken zu fallen pflegten.

Als erstes absolvierte ich drei Refresher-Starts mit der ASK 21. Die Winde hat einen sehr angenehmen, sanften Anzug, verwendet wird ein Volldraht. Bei den folgenden Flügen fand ich stets ohne weiteres Thermikan-

schluss aus etwa 500 Meter Klinkhöhe. Es ist schlicht atemberaubend, aus dem Wald hochzuschliessen, und plötzlich freien Blick auf die unendliche Seenlandschaft zu haben. Sichtweiten von 100 km sind normal! Da Land und Wasser so eng verzahnt sind, findet sich oft Thermik über den weitverzweigten Seen. Ein eigenartiges Gefühl, über dem fast schwarzen Wasser zu kreisen, und in den sonst unzugänglichen Wald hinabzuschauen mit den vielen Sommerhäuschen an den Seeufnern.

Die Thermikstärke war mit 1.5 bis 2 Meter nicht astronomisch, doch die vielen, ziemlich regelmässig verteilten und oft zu Wolkenstrassen angeordneten Wolken lassen einen rassig vorwärtskommen. Und bieten einen sehr ermunternden Anblick. Die Basis erreichte etwa 1300 bis 1500 m Grund. Finnland, ich komme wieder!

Christoph Hammerschlag



Das

Besondere

von

Sonderregger

Spitalgasse 36
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC

Impressum 4/93

Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan der Segelfluggruppe Bern, Postfach
7804, 3001 Bern. Erscheinungsdaten: Anfang März,
Juni, September und Dezember. Adresse für Beiträge: Peter
Dürig Sprengerweg 15, 3084 Wabern.

Telefon 961 18 78 / 077 51 78 71

Eingabeschluss: Für letzte, kurze Meldungen zwei Wo-
chen vor dem Erscheinen. Bildbeiträge wesentlich früher
(spätestens vor Monatswechsel)! Supervisor: Peter Dürig

Satz&Layout: Christoph Hammerschlag

Redaktionsteam: Jacqueline Stampfli, HP Frehner.

Lektorat&Litho: Erwin Boschung



CAFE STEIBACH BÄCKEREI CONFISERIE

R. + S. Steiger - Steiner
Neumattstrasse 8, 3123 Belp
Telefon 031 / 819 15 65
Montag Ruhetag

AZB
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804



Gasthof zur Linde **Belp**

365 Tage geöffnet für Sie

Christof Ramseier

Tel. 819 60 03

Donnerstag–Montag

Schweizer Küche mit französischem Einschlag

Dienstag

Ganzer Tag nur Italienische Küche

Mittwoch

Ganzer Tag nur Chinesische Küche

Hauslieferdienst

Montag–Samstag 18.00–24.00 / Sonntag 12.00 – 24.00 Uhr
mit Italienischen und Chinesischen Spezialitäten

Tel. 819 40 19

nicht zu vergessen unsere Lime-Tree-Pool-Bar
(ein Billardraum mit Bar 5 Pool und 1 Snookertisch)

Telefone haben wir genug!
Denn wir sind jeden Tag für Sie da!

