

SG BERN

GLIDER NEWS
DEZEMBER 95

Termine

Dezember	29.	1900 h	Jahresschlussessen mit Gästen	Villa Thermik
	31.	1930 h	Silvester	Villa Thermik
Januar	27.	1330 h	Theorie Motorsegler Überlandflug	Restaurant Linde
Februar	3.	1930 h	SG - Abend	
	14.	2000 h	Theorie NSFW	Restaurant Linde
	24.	1330 h	Theorie Meteo	Restaurant Linde
März	1.	1930 h	HV	Restaurant Linde

Eine neue Publikation:

In Bern-Belp fliegen gelernt

Sie sitzen am Steuerknüppel von vielen Flugzeugen: Pilotinnen und Piloten, die auf dem Berner Flughafen fliegen gelernt haben, viele von ihnen ehemalige und heutige Segelflieger. Wie sind sie Pilotin oder Pilot geworden? Welches ist heute ihre Tätigkeit? Was empfehlen sie jungen Leuten, die ebenfalls fliegen lernen wollen? Ein neues, reich illustriertes Aviatikbuch von Rolf Ellwanger gibt Auskunft.

Ein ideales Geschenk für

Fliegerenthusiasten, Fluginteressierte und Passagiere, Piloten Pilotinnen und Flugschüler, Leute, die gerne hinter die Kulissen blicken, aber beispielsweise auch für Politikerinnen und Politiker.

Umfang 100 Seiten, viele farbige Bilder. Unter anderem mit einem Verzeichnis der Schweizer Flugschulen.

Preis Fr. 34.- plus Porto. Bestellungen an:

Rolf Ellwanger, Redaktor

Postfach 229, 3073 Gümligen

TEL 077 52 65 76 oder 031 951 55 82, FAX 031 951 55 87

Captain's corner

Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger
Liebe Freunde des Segelflugs

Vorbei ist die Zeit der (fast) unendlichen Freiheit über den Wolken. Angebrochen ist die Zeit der Flugzeugwartung, der Auswertung der Flüge, der Gespräche unter Freunden, des Planens für's nächste Jahr und ...der Rückschau auf die vergangene Saison.

Rückblickend dominiert ein gutes Gefühl: Wir hatten keine Unfälle in unserer Gruppe und eine erfolgreiche Saison 1995. Dankbar nehmen wir diese Tatsache gerne zur Kenntnis und werten sie auch als Auswirkung der Sorgfalt, mit welcher in der SG Bern geflogen wird. Damit wir diese Sorgfaltspflicht auch im Winter nicht aus den Augen verlieren, empfehle ich allen Mitgliedern den Besuch der Weiterbildungsabende. Meldet euch an!

Hinter den Kulissen des Vereins wurde im vergangenen Jahr wiederum einiges geleistet. Zu erwähnen wären da, neben den normalen Arbeiten für die Sicherstellung des Flugbetriebs, z.B. die Planung und der Baubeginn des Anbaus der Villa Thermik, die Abschlussverhandlungen und die Realisierung der neuen Startpiste, die Überarbeitung der Betriebsvorschriften und der Weisungen der SG, die Beschaffung des neuen Rotax-Falken, die Verhandlungen mit der Swisscontrol, der Stamm des BeAeC bei der SG, die erfolgreiche Realisierung der Ziellandekonkurrenz zusammen mit den Thunern und die zahlreichen kleinen Festivitäten in und um die SG.

Allen, die zum Gelingen dieser für uns wich-



tigen Aktivitäten beigetragen haben, danke ich an dieser Stelle ganz herzlich! Ein besonderer Dank geht an die Jungpiloten unserer Gruppe: durch viel persönliches Engagement trugen sie dazu bei, dass die SG Bern hoffnungsvoll in die Zukunft blicken darf.

Nach fast einem Jahr Amtszeit stelle ich fest: "Das Regieren" der SG Bern macht neben der vielen Arbeit häufig auch Spass. Es erleichtert die Arbeit nämlich wesentlich ein Team hinter sich zu wissen, welches mithilft, die anstehenden Probleme aufzunehmen und zu lösen.

Noch immer steht das Amt des Präsidenten für Berufene zur Verfügung. Wenn sich dafür niemand aus unserer Gruppe zur Verfügung stellt, bin ich bereit, das Amt ein weiteres Jahr lang auszuüben.

Für die kommenden Festtage wünsche ich allen Mitgliedern und den Freunden der SG Bern eine geruhsame und besinnliche Zeit!

Peter Dürig
Präsident

WEITERBILDUNGSPROGRAMM WINTER 1995 / 96

Mit dem Motorsegler auf Überlandflug

F. Bhend, A. Husy, J. Beutler

Kursdatum: Samstag, 27. Jan. 1996

Kursort und Zeit: Rest. LINDE Belp, grosser Saal; 1330 - ca. 1600 Uhr

Anmeldeschluss: 7. Jan. 1996

1. Teil: **Allgemeine Vorbereitung:** Flugzeugreservation, Fluganmeldung, Flugzeug-Übernahme, Flugfunk, Betankung nach dem Flug. etc.
2. Teil: **Unterhalt:** Behandlung des ROTAX Motors sowie Wartung allgemein.
3. Teil: **Flugvorbereitung:** ATC Flugplan, Navigationsvorbereitung für die Flugroute, VAC Karten lesen, Beladeplan, Verbrauchsberechnung.

Meteo für alle

Stefano Zanini, Dipl. phil. nat., Meteorologe SMA

Kursdatum: Samstag, 24. Febr. 1996

Kursort und Zeit: Rest. LINDE Belp, grosser Saal; 1330 - ca. 1600 Uhr

Anmeldeschluss: 7. Jan. 1996

1. Teil: Typische Wetterlagen in der Schweiz.
2. Teil: Sondagen und wie man sie richtig interpretiert. Vorstellung des neuen Meteor-Systems ALPTHERM.

Der Nationale Segelflugwettbewerb

Edi Inäbnit erklärt das neueste NSFV-Reglement

Kursdatum: Mittwoch, 14. Febr. 1996

Kursort und Zeit: Rest. LINDE Belp, kleiner Saal; 2000 Uhr

Anmeldeschluss: 7. Jan. 1996

ACHTUNG: Dieser Kurs ist für alle Kommissäre der SG-Bern obligatorisch !

Kurskosten jeweils gemäss Weisung 10

Anmeldung an: Joh. Beutler, Mitteldorfstrasse 49, 3072 Ostermundigen

Ascona 1996

Das Lager findet vom 9. - 20. April statt, wenn nötig dem Wetter angepasst. Es ist ohne weiteres möglich, schon über Ostern zu fliegen, wenn das entsprechende Flugzeug zur Verfügung steht (ggf. Absprache mit dem Obmann).

Bedingung für die Teilnahme ist erfülltes Testat 18 (Vorstandsbeschluss). Ideal ist die Besetzung der Flugzeuge durch zwei Piloten. Falls Interesse besteht, kann ev. ein Doppelsitzer mitgenommen werden (welcher wohl?).

Der Lagerbeitrag ergibt sich aus den Kosten für eine Beteiligung an den Grundkosten für das Schleppflugzeug. Welche Lösung hier gefunden werden kann, ist noch offen.

Die Lande- und Abstellgebühren in Ascona sind sehr günstig und gehen wie die Anhänger-Km zu Lasten der Piloten.

Es wird empfohlen, rechtzeitig für eine Unterkunft zu sorgen.

Zur gleichen Zeit werden noch andere Segelflugzeuge am Platz sein, z.B. von der SG Basel.

Ascona ist ein ausgesprochen schöner, kleiner Platz, von dem aus zu einer Zeit, wo es bei uns regelmässig schneit und schifft, schöne Flüge über dem verschneiten Hochgebirge gemacht werden können. In all den Jahren, wo ich auf der Alpensüdseite ein Lager besuchte (Valbrembo, Ascona), gab es immer einige ausgezeichnete Streckenflüge. Aber auch Piloten mit Freude an Lustflügen kommen auf ihre Rechnung. Als Referenzen kann man Lilly Grundbacher oder Jürg Gempeler anfragen.

Die Anmeldung erwarte ich so bald wie möglich, jedoch spätestens bis zur HV. Über die Teilnahme entscheidet der Vorstand.

Auskünfte über das Lager erteilt Christoph Hammerschlag (Tel. 819 35 58).



Wieviel Professionalität braucht ein Privatpilot?

"Ist es nicht zuviel, den selben Artikel gleich doppelt erscheinen zu lassen? Oder habt Ihr in Eurer Segelfluggruppe so viele Leute, die die AeroRevue nicht lesen?" Diese Frage wurde mir gestellt, als ich mich um das Copyright für den folgenden Auszug bemühte. Anscheinend befriedigte meine Antwort, zu diesem Thema könne man wohl nie genug lesen, und zudem falle einem vielleicht ein Artikel in der persönlichen "Hauszeitung" eher auf als in einem Heft, das man allzu oft nur diagonal durchstöbere. Eifrige Leser und Leserinnen der AeroRevue mögen mir also die Doppelspurigkeit verzeihen, aber mir scheint es vor allem angesichts der traurigen Unfallstatistik des laufenden Jahres gerechtfertigt, Faktoren, die Unfälle begünstigen, beziehungsweise solche, die zur Verhütung von Flugunfällen beitragen können, immer wieder zu thematisieren.

R. Pirro

Die Szene der schweizerischen Leichtaviazione wird von einer tragischen Unfallwelle geprägt. Kaum eine Woche vergeht ohne die Meldung eines dramatischen Flugunfalles. Oft spielt dabei der Pilot die entscheidende Rolle. Mangelnde Kenntnisse der Flugzeugsysteme, schlechte Flugvorbereitung und das Überschätzen der eigenen Leistungsfähigkeit haben in letzter Zeit zu unnötigen Unfällen geführt. Vermeidbare Unfälle, wäre sich jeder Pilot seiner Verantwortung voll bewusst. Aber leider gibt es allzu viele Minimalisten unter den Piloten der Leichtfliegerei, Minimalisten, welche knapp die Pflichtstunden fliegen, um ihre Lizenz zu erhalten. Piloten, welche mit viel Talent die Nähe von Fluglehrern meiden. Checkflüge?! Das ist etwas für Anfänger. Gelernt ist gelernt, da macht einem alten Hasen keiner was vor, und erst recht nicht, wenn man Besitzer eines eigenen "Flüegers" ist. Dieser falsche Stolz rächt sich früher oder später. Der moderne Luftver-

kehr verlangt professionelle Piloten. Bestimmt braucht nicht jeder Privatpilot eine Berufspiloten-Lizenz, aber es muss zum Stolz jedes Piloten gehören, sich im Luftraum professionell zu integrieren. Professionelles Verhalten bedeutet laufendes Lernen! Ein guter Pilot ist immer auf dem neusten Stand der Technik. Ein guter Pilot kennt "sein" Flugzeug bis ins Detail. Ein guter Pilot informiert sich laufend über die neusten Vorschriften. Ein guter Pilot absolviert mindestens einmal jährlich einen Checkflug. Ein guter Pilot spricht die Sprache der Profis. Sind Sie ein guter Pilot?

Willi Dysli, Präsident des Motorflugverbandes der Schweiz MFVS, Mitglied Zentralvorstand AeCS

Auszug aus dem AERO FAX, AERO REVUE 10/95, mit freundlicher Genehmigung der Redaktion

Wettbewerbsauswertung mit Satellitennavigation

Positive Erkenntnisse an den Segelflug-WM in Neuseeland

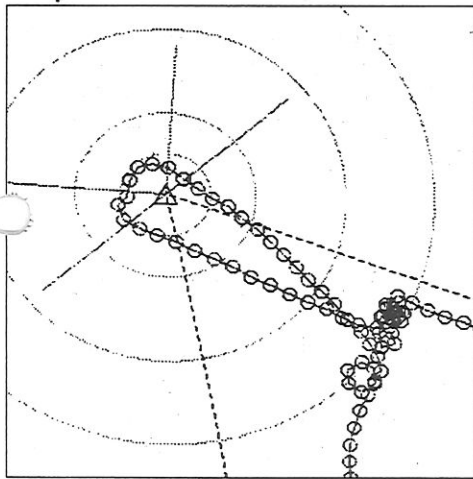
An den Segelflug-Weltmeisterschaften in Neuseeland wurden die Flüge der Wettkämpfer erstmals anhand von Daten des Satelliten-Navigationssystems, des Global Positioning Systems (GPS), ausgewertet. Die gespeicherten Daten wurden nach dem Flug vom "GPS Flight Logger" im Flugzeug mittels herkömmlicher Datenträger in die Personalcomputer des Auswertungsbüros übertragen und ermöglichten so die Projektion der gelösten Aufgabe "ins Gelände".

Dass Segelflugzeuge das GPS zunehmend als Navigationshilfe verwenden, ist nichts neues. Weil diese Technologie in den letzten fünf Jahren eine rasante Entwicklung erfuhr, die Geräte immer präziser wurden,

alle geplanten 24 Navstar-Sendesatelliten (plus einer als Reserve) im Umlauf sind und auch funktionieren, hat sich der Kreis der Benutzer - nicht nur in der Aviatik - sehr rasch vergrößert. Bereits an den WM 1993 in Borlänge verfügten 104 von 116 Piloten über ein GPS-Empfangssystem, das heute von zahlreichen Firmen zu immer erschwinglicheren Preisen angeboten wird. Es liefert in Sekundenschnelle hochpräzise Daten über den Standort des Flugzeugs sowie weitere wichtige Flugparameter.

Neu und erstmalig an den Titelkämpfen in Neuseeland ist dagegen, dass auch die nachträgliche Auswertung der Flüge anhand gespeicherter GPS-Daten, welche die genaue Rekonstruktion des *Flugs über Boden* ermöglichen, vorgenommen wurde. Die Bemerkung "über Boden" ist dabei wesentlich, denn nur anhand dieser Dokumentation kann eindeutig entschieden werden, ob der Pilot seine Aufgabe erfüllt, ob er beispielsweise die vorgeschriebenen Wendepunkte reglementskonform umflogen hat. Eine Aufzeichnung der Daten, die nachträglich nicht einwandfrei und fälschungssicher "ins Terrain gelegt" werden könnten, würde diesen Anforderungen nie genügen.

Bis jetzt wurde diese Dokumentation an sämtlichen nationalen und internationalen Wettbewerben ausschliesslich auf "konventionelle Weise" zusammengestellt, nämlich anhand genau vorgeschriebener Fotos der Start-Wende- und Zielorte und anhand des Barogramms. Auf der Fotografie wird au-



Darstellung eines Wendepunktes. Jeder Kreis entspricht einer Positionsbestimmung durch das Kontrollsystem.

tomatisch auch die Auslösezeit festgehalten (Timer). Das Barogramm zeichnet den Höhenverlauf eines Fluges auf.

GPS Flight Logger als Novum

In Omarama sind sämtliche Flugzeuge mit dem für diese Zwecke entwickelten Cambridge GPS Flight Logger ausgerüstet worden. Die letzten Jahre wurden für intensive Versuche und Entwicklungsarbeiten in dieser Richtung benutzt. Das System besteht aus einer Black Box, welche im Stauraum des Flugzeugs untergebracht ist und - neben den Stromquellen - das GPS-Empfangssystem und (neu) den Flugdatenspeicher enthält. Im Cockpit hat der Pilot wie bei allen GPS-Geräten lediglich ein quadratisches Display (57 mm Seitenlänge und 30 mm Höhe, das ihm sämtliche Parameter und die Verbindung zu den Satelliten anzeigt. Damit die Navigation, die nach trigonometrischen Prinzipien erfolgt, einwandfrei ist, braucht das Flugzeug im Minimum die Verbindung zu vier Satelliten.

Im 4-Sekunden-Takt speichert der GPS Flight Logger die folgenden Daten:

- Momentanes Steigen oder Sinken in Metern pro Sekunde
- Höhe in Metern, durch Sensor gemessen (sehr präzise)
- Höhe in Metern, durch 3-D-GPS gemessen
- Berechnung eines allfälligen Höhenfehlers
- Längengrad in Grad, Minuten und Sekunden (dezimal)
- Breitengrad in Grad, Minuten und Sekunden (dezimal)
- Uhrzeit GMT (dezimal)
- Datum: Jahr/Monat/Tag

Die Positionsdaten können im GPS Flight Logger anstatt im 4-Sekunden-Takt auch in

grösseren Zeitintervallen zur Speicherung befohlen werden. Der Flugaufschrieb ist völlig automatisch. Die Speicherung beginnt, wenn die GPS-Position fixiert ist und eine Vorwärtsbewegung stattfindet. Der Aufschrieb wird beendet, wenn der GPS-Empfang oder die Vorwärtsbewegung stoppen. Nach der Landung können die gespeicherten Daten mittels bekannter Datenträger (z. B. Diskette) in die PC des Auswertungsbüros übergeben und ausgewertet werden. Als Resultat lässt sich der Flug auf dem Bildschirm oder mittels Prints «ins Gelände» legen. Bei den kritischen Punkten, z. B. den Wendeorten, kann bei der Auswertung mit der *Zoom-Funktion* jede 4-Sekunden-Position bildlich mit den zugehörigen, oben erwähnten Daten abgerufen und vergrössert zur Darstellung gebracht werden. Auf dem Bildschirm erscheinen dann einzelne Flugpunkte mit den bestehenden Daten. Damit ist gerade für die kritischen Bereiche eine einwandfreie Überprüfung des Fluges möglich. Abgerufen werden kann selbstverständlich auch das Barogramm eines Fluges. Zur Illustration der Erschwinglichkeit dieser Geräte und des Preiszerfalls, der praktisch alle Informatikbereiche erfasst hat, der Preis dieses Systems: Die WM-Piloten konnten es für 2800 US-\$ kaufen oder für 300 US-\$ während des Titelkampfes mieten.

Viele Daten programmierbar

Vor einem Wettbewerb gibt der Pilot die Daten wie z. B. die Wendeorte des Fluges an und programmiert damit gewissermassen das System. Während des Fluges zu einem bestimmten Wendeort zeigt ihm das GPS die relevanten Daten. Der Pilot kann mittels Knopfdruck - neben den aktuellen Daten zum gerade angeflogenen Wende-

punkt - jederzeit auch andere Datenfenster öffnen, wie beispielsweise Tagesaufgabe, Liste aller gespeicherten Punkte, nächster Landeplatz von derzeitiger Position aus (mit zugehörigen Daten wie Entfernung, Kurs, erforderliche Höhe).

Bereits vor der WM erhielten die Piloten von den Organisatoren die Parameter aller möglichen Landeplätze im Fluggebiet, z. B. genaue Position, Höhe, Länge und Richtung der Piste, Funkfrequenzen usw. Solche Daten können manuell oder ebenfalls mittels Datenträger ins System eingegeben wer-

den. Die Fülle potentiell einzugebender Daten scheint fast unbegrenzt. Heute können praktisch sämtliche Flugplätze der Welt auf einem Datenträger, der die Grösse einer Kreditkarte nicht übersteigt, in solche GPS-Systeme eingegeben werden. Die gespeicherte Datenfülle geht dabei so weit, dass sogar die Art des dort verfügbaren Flugbenzins abrufbar ist...

Hans Reis

Aus NZZ Nr. 15/1995

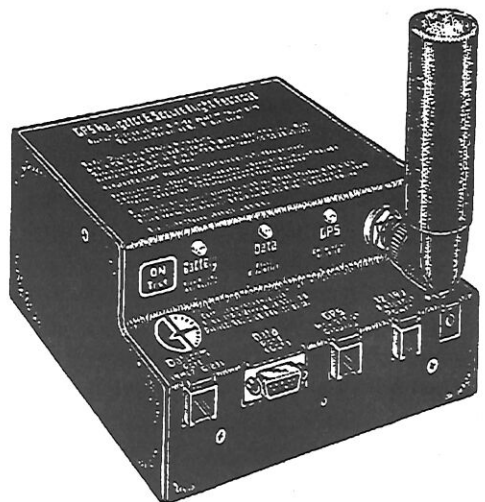
Die Meinung von Edi Inäbnit, Teilnehmer an der WM 95 und Vorstandsmitglied des Schweizer Segelflugverbandes

Im Moment sind meines Wissens zwei GPS-Dokumentationssysteme auf dem Markt erhältlich, Cambridge und Peschges. Beide sind an Wettbewerben ausgetestet worden und grundsätzlich von der FAI anerkannt. Die FAI hat jedoch ein relativ kompliziertes Prozedere im Code Sportif vorgeschrieben, so dass der Segelflugverband der Schweiz die GPS-Dokumentation erst 1997 zulassen wird.

Die Black-Box benötigt meiner Meinung nach eine eigene, gut sichtbare Anzeige, nach welcher auch geflogen werden kann. An der WM konnte ich mit einem Cambridge fliegen, welches eine gute Anzeige hat. Leider ist dort aber kein Rechner integriert, so dass keine Angaben über Endanflughöhe, Wind etc. zur Verfügung stehen. Falls man keinen kompatiblen Rechner hat, in diesem Fall also einen Cambridge, benötigt man dazu ein zweites GPS System. Das gleiche gilt für das Peschges Dokumentationssystem, wobei dessen Anzeige praktisch nicht brauchbar. Deshalb braucht man

dazu mehr oder weniger zwingend einen Peschges-Rechner!

Meines Erachtens ist daher das Cambridge-Gerät vielseitiger in der Anwendung, aber mit ca. Fr. 2800.- rund 600 Fr. teurer als das Peschges.



Mit Zackenband und Spannlack

An dieser Stelle soll in loser Folge darüber berichtet werden, welche wichtigen Arbeiten in unserer SG im Hintergrund geleistet werden.

Heute wird verraten, warum Dieter Raschick unter Insidern "Mister Zackenband" genannt wird.

Dieter, in der Werkstatt stehen seit Monaten Teile einer Röhlerche herum, die scheinbar immer etwa gleich unfertig aussehen. Welche Arbeit ist da im Gang, und warum dauert das so lange?

Diese Röhlerche mit Jahrgang 1959 und 13'000 Starts befindet sich in einer Totalrevision. Dafür rechnen wir einen Arbeitsaufwand von rund 1500 Stunden. Das ist fast ein Mannjahr.

Aber das kannst Du sicher nicht alleine leisten.

Natürlich nicht. In erster Linie werde ich unterstützt von unserem Materialwart Willy Wittwer. Neben einigen anderen haben auch Lilly Grundbacher und Kuno Ernst viel mitgemacht.

Wie geht denn so eine Totalrevision vor sich?

Grundsätzlich wird alles "auf null Stunden" gebracht. Das Flugzeug hat dann praktisch wieder seinen Neuzustand.

Dazu wird zuerst ausgetucht, das heisst die komplette Bespannung wird entfernt, dann werden alle Einzelteile, insbesondere die Steuerung, demontiert, revidiert und wenn nötig neu hergestellt (Steuerseile). Die Stahlrohr-Gitterkonstruktion des Rumpfes wird auswärts gesandstrahlt und einer Rissprü-

fung unterzogen, bevor neu lackiert wird. Danach wird die Steuerung aufgebaut, und die Sperrholzteile werden neu angefertigt. Nun folgt das Eintuchen mit einem vom Hersteller und vom BAZL zugelassenen Tuch, entweder Baumwoll-Gewebe oder -im Falle der HB-664- mit dem modernen Kunstfaser-Gewebe "Ariolen", und das Spannlacken. Bis schliesslich der Rumpf fertig lackiert, das Capot neu verglast, die Kufe eingebaut und vieles andere erledigt ist, vergeht noch mancher Arbeitstag.

Bei den Flügeln und dem Leitwerk läuft es ähnlich, wobei hier die Reparaturen und Vorbereitungsarbeiten an der Holzkonstruktion einen sehr grossen Aufwand ergeben.

Was würden diese Arbeiten auswärts kosten?

Dies ist eine rein theoretische Frage. Heute kostet die Werkstattstunde etwa Fr. 70.- Entsprechend könnte man für den Betrag locker einen neuen Doppelsitzer kaufen. So wie wir das machen, kostet es die Gruppe gegen Fr. 4000.- für Material und Auswärtsarbeiten.

Welche Lebenserwartung hat das Flugzeug nach der Revision?

Man rechnet mit weiteren 20 Jahren.

Welche Lebenserwartung hat das Flugzeug nach der Revision?

Man rechnet mit weiteren 20 Jahren. Solange kein Rost auftritt, können weitere Revisionen folgen.

Man kann Dich wohl als Experten in solchen Arbeiten bezeichnen. Wie oft warst Du massgeblich beteiligt?

Dies ist meine vierte Rhönlerche, dann waren noch zwei Ka 6, der Skylark und fünf Ka 8.

Und was genau ist eigentlich das ominöse "Zackenband"?

Beim Zackenband handelt es sich um ein Gewebe-Band aus dem gleichen Material wie die Bespannung. Um ein

Ausfransen zu vermeiden, erfolgt das Schneiden entweder mit der Zackenschere oder einer ähnlichen Schneidevorrichtung. Das Zackenband hat die Aufgabe, exponierte Stellen der Bespannung, wie zum Beispiel Einstieg und Stossleisten, zu schützen.

Unsere Rhönlerchen werden in der Schulung eingesetzt. Ist diese Konstruktion aus dem Jahr 1954/55 denn nicht hoffnungslos veraltet?

Optisch gesehen bestimmt. Aber im Prinzip ist es das ideale Schulungsflugzeug. Es verzeiht wirklich praktisch jeden Steuerfehler, und bei harten Landungen halten sich die Schäden in Grenzen. Die aussergewöhnlich geringen Landegeschwindigkeiten lassen dem Flugschüler viel Zeit zum reagieren. So braucht der Fluglehrer weniger



Bringen jede Menge Fachwissen: Dieter und Willy

bei der Schulung sehr wichtig ist. Dies vor allem wegen seiner geringen Spannweite und seinem niedrigen Gewicht. Und nicht zuletzt ist es sehr billig, wenn man die Revisionen selber macht. Man kann sich vorstellen, wie es sich auf die Schulungspreise, und allgemein auf die finanzielle Situation in der SG auswirken würde, wenn wir 80'000-fränkige Schulflugzeuge abschreiben, verzinsen und versichern wollten, abgesehen von häufigeren und teuren Reparaturen.

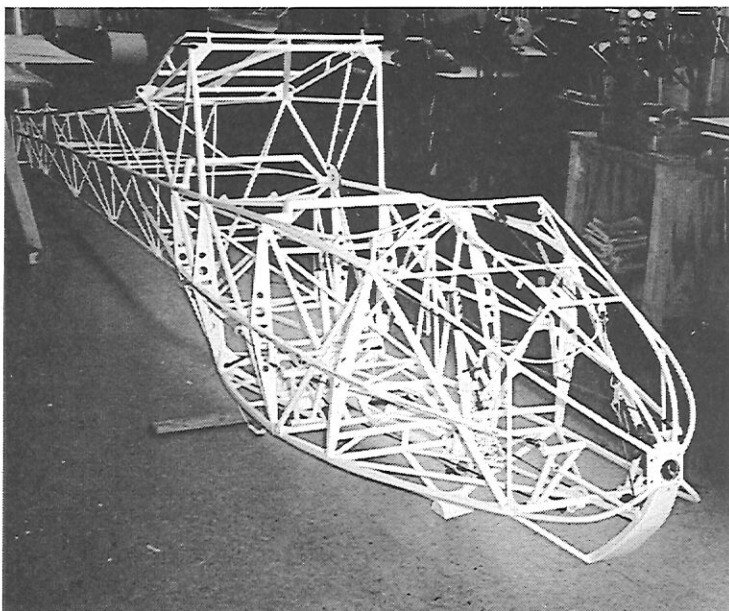
Also Rhönlerche forever?

Das bestimmt nicht. Aber irgendwann wird niemand die Revisionen mehr machen können oder wollen. Ich jedenfalls werde spätestens mit 100 damit aufhören. Konkrete Fragen werden sich stellen, wenn die HB-1527 zur nächsten Revision ansteht. Dies wird in etwa 5 Jahren sein.

Dann heisst es also schon bald "Zackenbandade"?

Na, da will ich mich jetzt mal vorsichtig äussern. An Arbeit würde es bestimmt nicht mangeln. Ich denke da zum Beispiel an den Skylark. Aber diese Angelegenheit ist noch völlig offen, und hängt sehr stark vom Engagement der Skylark-Gruppe ab, die sich für dieses Flugzeug interessiert und sich vor einigen Jahren schriftlich verpflichtet hat, für den Unterhalt zu sorgen. Ich persönlich finde, eine Segelfluggruppe unserer Grösse sollte sich auch längerfristig einen Oldtimer erhalten. Wer sich angesprochen fühlt, soll sich doch bei mir melden (Tel. G 970 42 70 oder P 971 74 26).

Aber jetzt bringen wir zuerst die angefangene Arbeit zu Ende. Ich möchte an dieser Stelle allen herzlich danken, die mich bisher unterstützt haben!



Fast 40 jähig, aber noch so stabil wie neu. Wird in der Luft gelegentlich mit einem Flugboot verwechselt.

Zielflug nach Slowenien

Die Redaktion freut sich, an dieser Stelle nun doch den Bericht über den bereits in der letzten Nummer von "Glider News" erwähnten Flug von Fritz Krebs bringen zu können. Denn Erlebnisse dieser Klasse dem interessierten Publikum vorzuenthalten, grenzt schon an ein mittleres Verbrechen. Vielen Dank, Fritz!

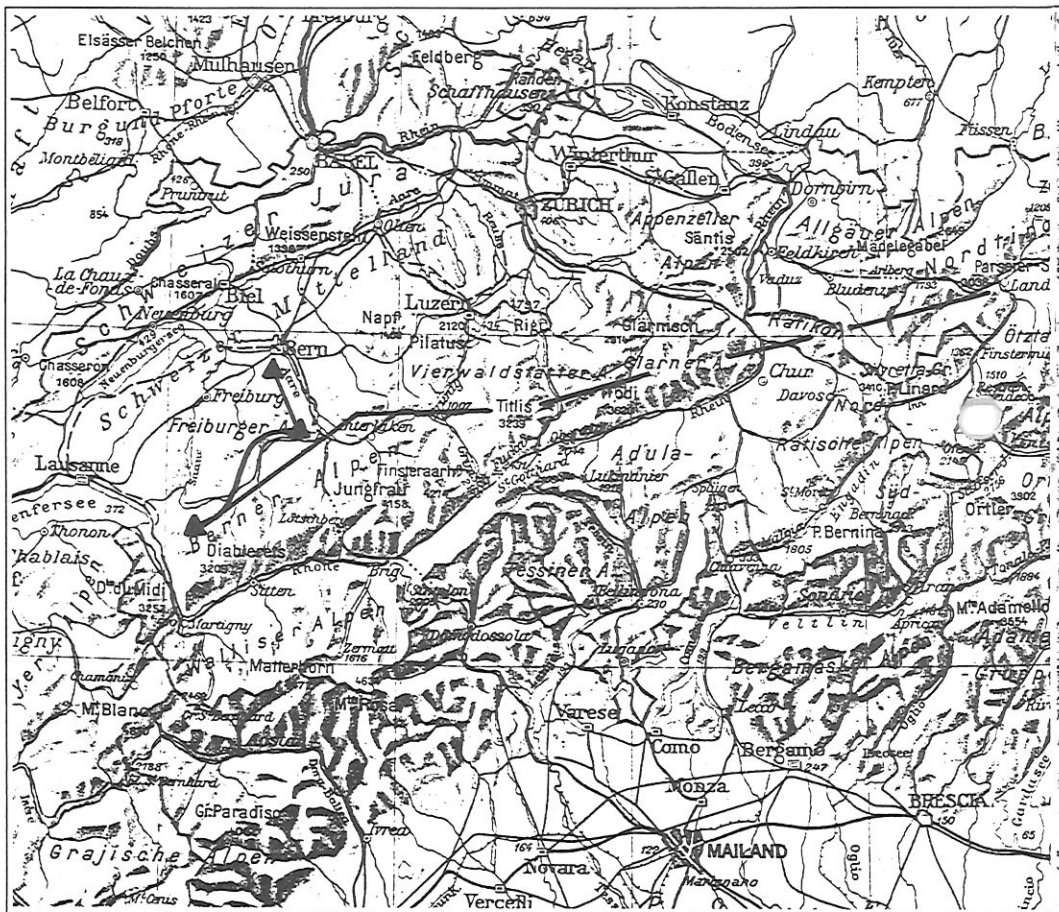
Streckenflüge um die 500 km sind heutzutage kaum mehr einen Aufsatz wert. Für mich allerdings bedeuten Flüge wie z.B. derjenige nach Slowenien etwas phänomenales. Das Wetter, einzelne Streckenabschnitte, Schläuche etc. prägen sich im Detail für ein Leben lang ein.

Aussenstehende, teils sogar Segelfluggesellschaften, sind oft nicht in der Lage, dieses Erlebnis nachvollziehen zu können und pflegen höchstens zu bemerken: "So so, isches schön gsy..." und fertig! Als Strecke für den Nationalen auch nichts aussergewöhnliches: 523 km wurden gewertet, mit einem Schnitt von 86 km/h. Hans Binder flog inzwischen am 30. Juni 95 vom Rossberg aus thermisch auch nach Slowenien und zurück zum Hirzel als Endpunkt, in 9h45Min. mit einem 113-er Schnitt. Oder Alois Bissig, der seinen 1000-er am 6. Mai im gleichen Streckenkorridor wie bei meinem Flug nur knapp verpasste. In den Bestleistungen des Nationalen können weitere Flüge nachgelesen werden. Das sind Leistungen, die ich enorm bewundere und die nicht genug gewürdigt werden können.

So, das wären mal die Vorbemerkungen. Mein Bericht blieb im Juli ungefähr hier im PC hängen. Die feine Anspielung von Christoph Hammerschlag im letzten "Glider News" veranlassen mich nun, doch noch weiterzutippen...

Zur Vorgeschichte: Bereits 1993 schnupperte ich das erste Mal ab Lesce-Bled im Raum Karawanken, Lienz, Pustertal. Weiter westwärts ging's damals nicht, denn Kenner der Ostalpen wissen über die Schlechtwetterrisiken im April-Mai Bescheid. (Fans von Trieben oder Niederöblarn haben inzwischen ihre Erfahrungen auch gemacht!) Trotzdem wollte ich die südlichen Ostalpen nochmals näher ansehen und buchte dieses Jahr das zweite Mal für Bled. Am 6. Mai war es dann soweit.

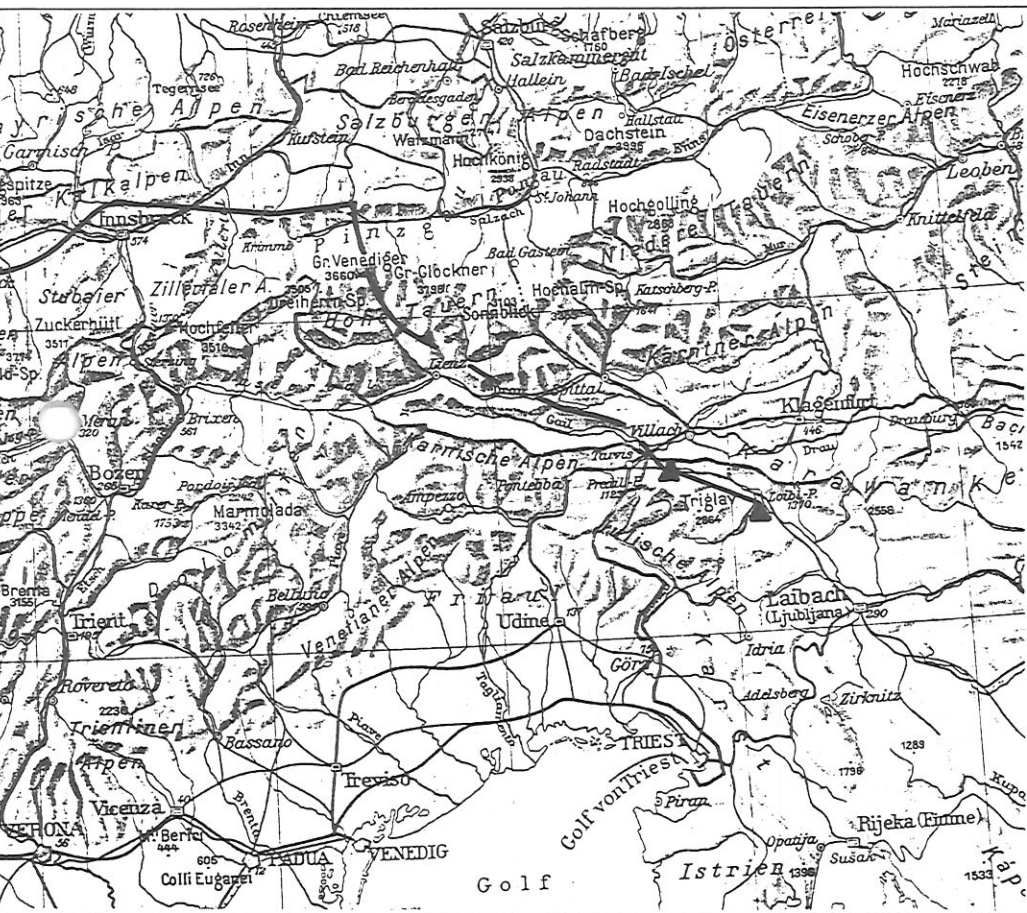
Ab Dienstag 2. Mai stellte sich ein durchgehendes Hoch über ganz Europa-Ungarn-Griechenland bis nach Tunesien ein. Der Hochdruck markierte zu dieser Jahreszeit Rekordwerte. Ab Mittwoch sensibilisierte ich meine Frau für mein Flugvorhaben. Wir organisierten z.B. einen Mitfahrer, damit sie die rund 750 km nicht alleine reisen müsste. Am Donnerstag startete Role Bieri nach Trieben, klangheimlich versteht sich, und reüssierte! Gratuliere! - Am Freitag, 5. Mai, war's wunderbar, wolkenlos und viel zu klar, um rechtzeitig weite Strecken zurücklegen zu können. Aber eben, Role war ja in Trieben. Also ausschreiben (Stockhorn-Mittelsstation - Col du Pillon - Wurzpass (Nähe Autobahntunnel der Karawanken) und starten. Prompt blieb ich im Simmental hängen und kämpfte, um nur wieder im Mösliland zu können. Abends kehrte Role, der



Tausendsassa, nach Hause zurück - oh Gott, was mache ich denn falsch?

Samstag, 6. Mai: Der Morgen sah ein "Mü" weniger klar aus. Gleiche Strecke wie am Vortag. Bereits um 10.30h (!) hörte ich auf der Alpenfrequenz Alois Bissig plagieren, dass er "d'r Thunärsee übärquert u d'r erscht Wändeort (Montbovon) kes Problem sigi". Leider konnte ich erst um 11.16h starten, da ausgerechnet an diesem auserlesenen Streckentag einige Heisslüfter ihren Start gemütllich vorbereitet. (Musste das sein? - Derjenige, der diese Erlaubnis gab, ist einer, dem

das nötige Verständnis rund um die Rahmenbedingungen für das Streckenfliegen fehlt.) Bereits am Klinkowar klar spürbar, heute liegt was drin. Es war auch wolkenlos wie am Vortag, aber hatte verlässliche Thermik. Zügig gab ich Gas zum Col du Pillon und staunte nicht schlecht, als an diesem Wendeort mein Zander bis zum Wurzenpass ganze 502 Km vorgab. HB-742 & Co entschieden sich für eine direktere Route Richtung Osten durch das Wallis, obwohl die Schneegrenze noch bei 2500m/M lag.



Ihr Entscheid brachte dann auch nicht den erwünschten Erfolg... kaum gewendet, fielen für Sekundenbruchteile Zander und Baro aus. Fluchend versuchte ich der Sache Herr zu werden und stiess auf einen Kontakfehler nahe der Batterie. Aha, meine unzulänglichen elektrischen Anschlüsse... Über dem Thunersee gelang es mir in einem halben Looping und mit beiden Händen im Gepäckraum herumwühlend das Problem zu lösen. Total verschwitzt, aber erleichtert, meldete ich mich bei Ma-

nolito Richtung Osten ab. Blau, blau, soweit das Auge reichte. In 1800 m/M an der Gadmenfluh angelangt, hangelte ich mich bis auf 2800 m/M hoch und das reichte für ein Piquet am Trübsee nördlichen vom Titlis. Der Surenenpass östlich Engelberg konnte nur knapp, aber sicher traversiert werden. Im Schächental vermasselte mir der mässige Nordwestwind fast den Weiterflug über den Klausen. Nur weiterfliegen, sagte ich mir und wechselte zu den Nordhängen. Am Fanenstock östlich Elm stimmten Sonneneinstrahlung und Wind derart, dass erstmals 5m/s integriert für den ersten "Juchzer" sorg-

ten. Via Riesetenpass, Rheintal, Vilan, Schesaplana steuerte ich Schruns an und kam dort nach längerem Gleiten auf 2000 m/M an, etwas besorgt, weil die Aufwinde immer noch nicht markiert waren. Am Funk war Totenstille, trotz 10 gespeicherten "Schnurfräquenzen"...

Plötzlich, ich konnte es kaum fassen, sah ich Richtung Bielerhöhe weit weit oben ein winziges Segelflugzeug kreisen - im Blauen! Das darf nicht wahr sein, sagte ich mir und fasste Mut, knapp über den Skistationen des Montafon teils unter 2000 m/M weiterzufliegen. Gerade vor dem Runterfallen ab einer Krete knallte es von unten wie wild und nach einigen Kreisen stabilisierte ich die DG 600 im Schlauch des Tages mit über 5 m/s und kurbelte erstmals bis auf etwa 3900 m/M: 2000 m Höhengewinn. Im Untergadin hörte ich Walter Krebs (Bad Ragaz) ein Klagelied singen. Damit war klar, vorderhand nicht nach Süden zu wechseln. Die Rundsicht war phänomenal und der Augenblick zum genießen zu kurz. Dann erste kleine Wolken beim Venetberg sichtbar - das beruhigte. Kaum wahrgenommen, fiel ich in ein Leefenster vom Arlberg und musste 90 Grad querab nordwärts aufkreuzen. Ich verlor über 1000 m! Längs der dynamisch tragenden Nordhänge des Stanzertales drückte ich den Knüppel konsequent auf den Venet-

berg zu und suchte dort 300 m unter den Antennenanlagen in 8er-Schleifen nach Aufwind. Erstmals bemerkte ich Kameraden, die offenbar bereits einen ersten Wendepunkt im Osten umrundet hatten. Damit wusste ich, dass die Schäniser Piloten diesen Tag ebenfalls nutzten. Der Zander registrierte weiter zwischen 30-40 km/h Wind aus 330 Grad. Nach langem Abwägen entschloss ich mich, in die Stubaieralpen einzufliegen und fand dort auf den Kreten ange-



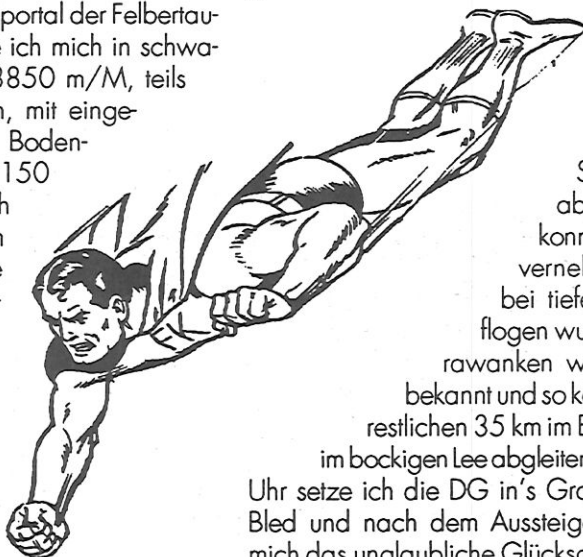
berg zu und suchte dort 300 m unter den Antennenanlagen in 8er-Schleifen nach Aufwind. Erstmals bemerkte ich Kameraden, die offenbar bereits einen ersten Wendepunkt im Osten umrundet hatten. Damit wusste ich, dass die Schäniser Piloten diesen Tag ebenfalls nutzten. Der Zander registrierte weiter zwischen 30-40 km/h Wind aus 330 Grad. Nach langem Abwägen entschloss ich mich, in die Stubaieralpen einzufliegen und fand dort auf den Kreten ange-

Bled mit dem See, auf dem internationale Ruderwettbewerbe ausgetragen werden.

m/M. - Die klare Sicht bis über den Brenner und in's Zillertal, die noch tiefe Schneegrenze und der nur zu 1/8 mit Kumuli belegte Himmel liessen einmal mehr meine öfters aufkommenden Gedanken aufleben, dass es eigentlich nur wenigen Segelflupiloten vergönnt ist, diese herrliche Bergwelt genießen zu dürfen! Nach langem Gleiten passierte ich die Brennerautobahn und hatte eigentlich vor, via Tuxer-Voralpen direkt in das Zillertal vorzustossen. Ich musste aber nordwärts bis zum Patscherkofel ausweichen und dort wieder einkreisen. Mit 4/8 Bewölkung auf 2800 bis 3000 m/M konnte ich ohne Stress bis zum Gerlos weiterfliegen und das Kellerjoch nördlich liegen lassen. Dieses war tatsächlich leicht in den Wolken. Südlich vom Gerlospass, genau am Grat zum Brandberger Kolm, hatte ich erstmals Mühe und kam schlecht voran. Aber das Oberpinzgau sah gut aus, und so hüpfte ich von Grat zu Grat bis auf die Auffanglinie der Felbertauern-Autobahn. Hier musste ein weiterer Entscheid fallen: entweder weiter nach Osten oder auf Kurs Richtung Lienz.

Genau über dem Nordportal der Felbertauern-Autobahn hangelte ich mich in schwacher Thermik bis auf 3850 m/M, teils zwischen den Wolken, mit eingeschaltetem Pinsel und Bodensicht. Doch als ich mit 150

Grad weiterflog, fiel ich vor Schreck fast aus dem Cockpit, als sich keine 200 m vor mir der Gipfel des Grossglockners (3798 m/M) unerwartet präsentierte. Ein unbeschreiblicher Anblick! Die DG schoss auf Gipfelhöhe vorbei und verlor alsdann im Lee des Nordwestwindes rasch an Höhe.



Trotz GPS und guter Sicht war mir eine zeitlang recht mummig, da ich mich hier erstmals bewegte und während Minuten stets 2-4 m Sinkflug angezeigt wurde. Ein letztes Mal erwischte ich einen Bart ab 2500 m/M, der mich auf eine sichere Abstechhöhe zum Wurzenpass hievte. Der Endpunkt wurde langsam Wirklichkeit, allenfalls mit Flugplatz Nötsch als Alternate.

In der Kreuzeckgruppe angekommen, befreite mich die bekannte Gegend und eine tragende Linie von jedem Stress und ich genoss das Abgleiten über den Weissensee zum Dobratsch. Auf Antennenhöhe angekommen wurde mir klar, dass der Endpunkt immer noch mit etwas Reserve zu erreichen war, der anschliessende Gleitflug nach Lesce am Südhang der Karawanken im Lee aber zur Lotterie werden konnte. Also flog ich rund 5 km westwärts zurück und kreiste nochmals bis rund 2500 m/M. Glücklicherweise fand ich eine Fortsetzung der steigenden Luftmasse zum Wurzenpass und fotografierte auf 2000 m/M.

Nun fand ich Zeit, den Funk meiner Freunde in Slowenien abzuhören und konnte entspannt vernehmen, dass bei tiefer Basis geflogen wurde. Die Karawanken waren mir ja bekannt und so konnte ich die restlichen 35 km im Eiltempo und im bockigen Lee abgleiten. Um 18.14 Uhr setzte ich die DG in's Gras in Lesce/Bled und nach dem Aussteigen überkam mich das unglaubliche Glücksgefühl, einen meiner schönsten Alpenflüge mit relativ klei-

nem Adrenalinausstoss erlebt zu haben. "Wo kommst denn du her?" Frank Bachmann hatte eine Riesenfreude und berichtete Benno Lüthi über das Ereignis für die Telefonzeitung.

Am Sonntag, 7. Mai startete Mike Thaler - der Lokalmathador von Lesce - mit seiner DG600-18m bereits um 09.15 Uhr für einen 1000-er Jojoversuch und machte uns verschlafene Schweizer bereits um diese Zeit halb wild. Er realisierte über 900 km.

Der sonst obligate Einführungsflug auf dem Blanik sei für mich nun nicht nötig, da ich ja aus der Schweiz herangeflogen kam, meinte der Flugplatzchef. So sattelte ich erst um 11.00 Uhr meine DG nochmals und flog mit Ernst Schmid und Ernst Oettiker - allerdings eine Stunde hintendrein - zum Vernagt-Stausee westlich Meran, allerdings bereits mit Regenschauern und starkem N/E-Wind. Abends trafen Kiener's und meine Frau mit

dem leeren Anhänger ebenfalls ein. Quizfrage: Welche Frau fährt für ihren Mann alleine über 700 km mit einem leeren Anhänger und wird noch mit einem Radwechsel beglückt? - Herzlichen Dank, Aenni!!! -

Die folgenden Regentage erlaubten leider keine Streckenflüge mehr. Umso mehr freute ich mich über das Gelingen meines Fluges nach Slowenien.

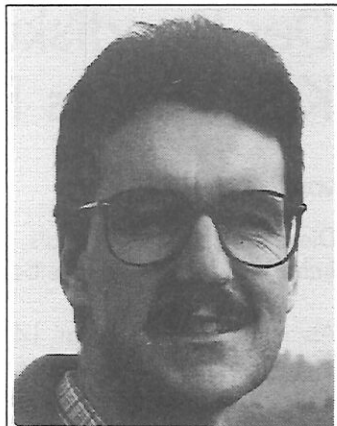


Bled airfield. Im Hintergrund der Hochstuhl (2237m). Klinkhöhe am Vorhügel auf 1300mM.

Pickler-Bär

Roland Bieri

Auch ohne Turbofans stets flott unterwegs. Erhält den Wanderpreis für seinen Zielflug vom 4. Mai: Gurnigel - Pillon - Trieben (A) über 617 km. Die Einzelheiten sind bereits in den News vom Juni publiziert worden. Der Rückflug wurde als Jahresbestleistung in dieser Disziplin mit einer Goldmedaille belohnt. Auch sein 7. Rang im Nationalen (74 Teilnehmer in der Std. Klasse) ist kein Grund zum weinen.

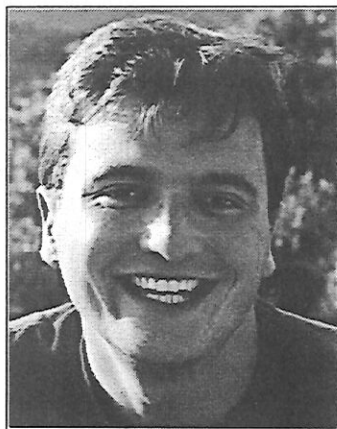


Junior Bär

Marc Hauser

Hat mit dem Testat 14 einen immerhin rund 70 Km weiten Streckenflug dokumentiert. Eigener Kommentar:

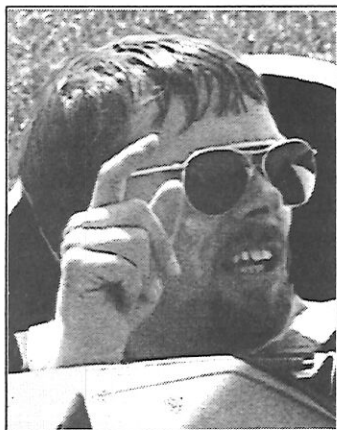
(Zeiterw. nicht erw., da doch sehr lange ...)



Ziellandekonzurrenz

Edi Inäbnit

Bringt den erforderlichen background:
3000 Stunden
1250 Landungen (immer im Ziel)
33 Jahre Segelflug (davon etliche in der Nationalmannschaft)
Noch Fragen?



Der Duodiskus fliegt auch mit Krücken ins Engadin

von P. Ryser

Diese Saison wird mir als ausserordentliche in Erinnerung bleiben.

Als ich am 21. Februar 1415h auf der Tschentenalp im Schnee sass, mit Trümmerbruch am rechten Bein und Oberarmbruch, hätte ich wohl kaum gewettet, in der Saison 95 überhaupt zu fliegen. Aber Ueli, unser Hofchirurg, machte mir bald Mut. So kam es, dass ich - nach etlichen gesundheitlichen Schwierigkeiten - am 20.6.95 doch zu einem ersten Streckenflug startete - mit Marc Hauser im hinteren Sitz. Nach dem Saanenlager gelangen mir noch zwei weitere Streckenflüge. Vom letzten Flug sei kurz berichtet:

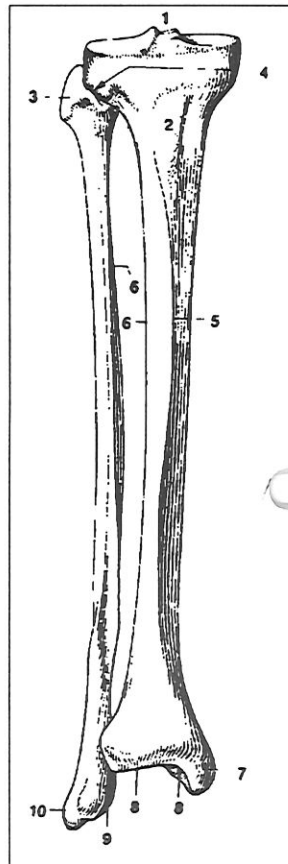
Am Donnerstag, 3. August, zeichnete sich eine äusserst gute Wetterlage für Hochalpenflüge ab. Deshalb suchte ich einen Passagier für eine Strecke im Duo. Marcus Meyer sagte spontan zu.

Am Samstag, nachdem mir Marcus und andere geholfen hatten, das Flugzeug bereitzustellen, einzusteigen und die Krücken im Rumpf zu verstauen, klinkten wir um 1126h am Gurnigel-Berghaus auf 2200m/M. Vor uns war schon Andreas Hirzel gestartet. Im Simmental war gute Trockenthermik. Da jedoch Andreas von Schwierigkeiten berichtete, flogen wir eher vorsichtig. Trotzdem fotografierten wir um 1200h den Pillon. Der nächste Wendeort war Susch. Relativ knapp konnten wir in den Sanetschpass einfliegen. Wir fanden sofort einen guten Schlauch auf Walliserseite. Bald erreichten wir

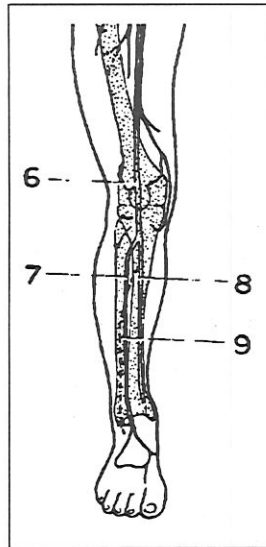
durchschnittliche Höhen von 3000 - 3500m/M.

Die Flugtaktik von Marcus und mir unterscheiden sich - wie sich zeigte - leicht: Marcus fliegt eher etwas langsamer, kreist aber eher weniger als ich es würde. Also Kompromiss flogen wir rasch und ohne zu kreisen - oft über 150 km/h.

Das Wetter entwickelte sich zum Hammer. Nach dem Oberalp flogen wir praktisch auf Kurs Richtung Julier - dann, mit Basis 3900 - 4100 m/M und mittlerem Steigen von über 2,5m nach Susch. Das Wetter im Engadin und weiter östlich war derart, dass ich noch in zehn Jahren davon schwärmen werde: Basis 4100 m/M, mittlere Steigwerte über 3 m/s, klare Sicht - so



weit das Auge reichte. Leider mussten wir in Susch umkehren. Mit nicht geringerer Flugeschwindigkeit, aber etwas Gegenwind, flogen wir zurück. Die feuchte Südluft begann sich bemerkbar zu machen. Am Bärenhorn hatten wir etwas Regen - bei 2m/s Steigen! Vom Medel aus ging praktisch im Geradeausflug zur Furka, wobei das Sinken zunahm, die Schläuche selten wurden, so dass wir am Gemsstock gerade Gipfelhöhe hatten und die Furka in etwa 2700m/M überflogen. Die Ostseite der Furka oberhalb Gletsch zog jedoch mit 5m/s bis gegen knapp 4000m/M. Auf Kurs beendeten wir den Flug und konnten schon kurz nach 1700h in der Villa Thermik Eiscreme verdrücken, denn von Westen her zog eine geschlossene Wolkenschicht auf und verhinderte eine anständige Erweiterung des Fluges. 505 km gewertet mit einem Schnitt von 95 km/h sind Wirklichkeit geworden - doppelsitzig. Es wurde zwar nicht der erste 500er mit dem Duo - Willy hatte diese Ehre am Vortag für sich beansprucht.



Aber immerhin. Für mich hat sich gezeigt, dass das Ausschreiben und Fliegen grosser Strecken in der Doppelsitz-erklasse äusserst befriedigend ist. Man kann gegenseitig nur profitieren.

Ich möchte hier dem meist grossen Verständnis meiner zum Glück temporären Behinderung gegenüber allen herzlich danken. Ohne diese Hilfe wäre für mich in dieser Saison der Leistungsflug unmöglich gewesen. Ich hoffe, dass ich mich in der einen oder anderen Form werde revanchieren können.

Geographischer Ort	Distanz [km]	Zeit [h;min]	km/h
Gurnigel Berghaus	0.00	11.26	
Col du Pillon	46	12.00	81
Münster Bhf	82	13.01	81
Piz Curver	95	14.00	97
Susch Bhf	47	14.25	113
Piz Curver	47	15.00	81
Faulhorn	115	16.05	106
Gurnigel Berghaus	42	16.30	101
Euschelsspass Restaurant	17	16.41	93
Gurnigel Berghaus	17	16.50	114
Belpmoos (Landung)	19	17.02	99
Total	531		95

Mein erster 500 km - Flug

Von Marco Robbiani

Kleine Vorgeschichte: Martin Zumbrunnen und ich probierten schon seit einigen Jahren zusammen auf Strecke zu gehen. Einem von beiden kam aber immer etwas dazwischen. So hatte jeder für sich trainiert. Selber machte ich nur Flüge von 300 bis 330 km, Martin schon einmal über die 400 km. Nach diesem Flug sprachen wir das erste Mal von 500 km.

Die erste Augustwoche kam näher, und mit ihr auch das bessere Flugwetter. Am 1. August flog ich mit Denise und dem Duo mal kurz ins Berner Oberland. Gerne wäre ich noch ins Wallis geflogen, es wäre das erste Mal gewesen in diesem Jahr, aber Denise hatte leider schon genug gesehen.

Der 2. August sollte Hammer werden, ich sah es im Büro und wertete nur das Wetter aus. Telefon an Martin: Samstag könnte was werden! Am Donnerstag sah ich, dass die Meteo aufs Wochenende immer schlechter wurde. Ein Tief näherte sich von Westen. Sofort wurde alles auf Freitag umgebucht. Martin wollte zuerst aussteigen, doch meine bestimmten Worte liessen auch ihn umorganisieren.

500 km sollten es schon sein. Zu Hause ein Blick über die Karte.

Gurnigelberghaus - Col du Pillon - Mulin (zwischen Flims und Chur) - Gr. St. Bernhard - Gurnigelberghaus (510 km) lagen am Schluss auf dem Tisch. Doch erst der Zeitplan überzeugte mich von der Machbarkeit.

Freitagmorgen: Meteo auswerten, sieht nicht mehr so bombastisch aus, sollte aber gehen. Martin ist pünktlich um 8 Uhr auf dem Platz.

Kurzes Meteobriefing. Nach den Daten der SMA: Ganze Schweiz sonnig und trocken, nur im Raume Bodensee wird es bewölkt, und der Nordwind bricht ein.

Willy Wittwer erscheint auch noch auf dem Platz. Er fliegt auch mit uns, und zwar mit Passagier im Duo. Jetzt fehlt nur noch ein Schleppilot. Nach langem Suchen ist auch dies gelöst, Bhend Fritz stellt sich zur Verfügung.

Kurz nach 10.55 hebt mein Discus vom Boden ab. Martin und Willy folgen.

11.15 Startfoto, von nun an gilts. Ich gleite direkt ins Simmental, die Schwindenegg beschenkt mich mit einem knappen Meter Steigen bis auf 2300. Am Samstag, dem 5.8. steht hier schon um 10.45 h ein 4m Bart bis auf 2600 (im Funk mitgehört). Na was solls, weiter zu den Bäderhörnern. Zwei Kreise überzeugen mich nicht vom Steigen, weiter nach Zweisimmen. Auch da ist nicht viel zu holen, und am Hundsrügg, der normalerweise sehr gut bestückt ist mit Wolken und Thermik, stehen nur undefinierbare Fetzen. Sorge tragen zu der Höhe, und weiter über den Rinderberg. Da steht ein schön Cumulus, doch auch seine Steigwerte können mich nicht zum kreisen bewegen. Ab zur Wispile. Knapp über der Bergstation drehe ich endlich in einen Bart, der seinen Namen zurecht trägt. Mit 2 m gehts zwischen den Gleitschirmen nach oben. Rückmeldung an Martin, der sich noch im Schlepp befindet.

Nach 300 m wechsele ich zu der Staldenfluh, wo erfahrungsgemäss der beste Bart steht. Mit 4 m rauschts aufwärts bis auf 2800

m. Schnell zum Col du Pillon, Foto und weiter. Normalerweise bevorzuge ich den Übergang über die Gemmi, doch bei einer Basis von 2800 m ist dies zu gewagt. Und bis die Basis, wenn überhaupt, auf 3100-3200 m steigt, vergeht kostbare Zeit, und die habe ich nicht.

Also ab über den Sanetsch, und ich bin das erste Mal in diesem Jahr im Wallis. Südlich vom Sanetsch steht ein kleiner Cumulus, "La Fava" beschenkt mich mit einem guten Bart bis auf 2700 m.

Weiter gleite ich den Felsen entlang nach Oberbad. Ein Blick auf meinen Zeitplan lässt mich beruhigt weiter fliegen. 12 h, und der Rawil liegt schon 5 Min. hinter mir.

Die sonnigen Felsen bei Leukerbad und der Gemmi kosten mich 10 Min. Ausser Schüttern und starken Schlägen ist hier nichts zu holen.

Ein Discus zieht an mir vorbei Richtung Torrenthorn. Endlich nicht mehr alleine! Auch Martin bekommen die ruppigen Felsen nicht. Zusammen schleichen wir nach Goppenstein. Bei den Lawinverbauungen drehe ich wieder in einen Bart. Am Bietschhorn trennen sich unsere Wege, Martin fliegt zum Gornergrat, und ich fliege unter einer Wolkenstrasse nach Münster. Vor mir liegt ein blaues Loch über die Furka bis zum Winterstock. Funk an Martin, der ist in Montana stecken geblieben. Am Mittagstock bei Reitanke ich bis zur Wolkenbasis, endlich gehts bis 3500 m. Der höchste Wert war bis jetzt 2800 m, aber dafür war ich gegen über meinem Zeitplan schnell unterwegs.

Über den Oberalp fliege ich erneut im Blauen, bis Disentis steht keine Wolke. Nach dem Oberalp macht sich der Nordwind bemerkbar, bis Disentis verliere ich 1000 m, das ergibt einen Gleitwinkel von 1:28. Toll, wenn das so weiter geht! Aber es ist noch nicht fertig geflogen. Bei Disentis gehts wieder aufwärts bis auf 2800 m. Schnell

werfe ich noch einen Blick auf das Landefeld, und weiter gehts Richtung Chur. Meteo und Streckenbericht zurück an Martin: Die Basis sinkt, und die Wolken sehen nicht so grandios aus.

In Mulin am Wendeort bin ich mit 2400 schon in den Wolken. Nun kommt die leide Geschichte mit unseren Wendezeigern, wenn man sie brauchen könnte, funktionieren sie nie. Wie soll man da je trainieren können?

Zurück zu meinem Flug. Der Blick auf den Zeitplan lässt mich ruhig weiterfliegen, 30 Min. beträgt mein Vorsprung. Den Trick von Willy kennen wir noch nicht, auf der Flimserplatte kommt man im Blauen bis auf 3500 m.

Ohne dieser Kenntnis kämpfe ich mich zurück nach Disentis. Irgendwie ist der Schwung vom Hinflug weg, die Wolkenbilder voraus mahnen mich zur Vorsicht. Das sind keine schönen Cumuli mehr. Andermatt umfliege ich auf der Südseite.

Nufenen-Blinnenhorn-Simplon, ich komme nur noch langsam vorwärts. Mein Zeitvorsprung schrumpft, und Martin kommt immer näher. Im Matteredal begehe ich meinen ersten grossen Fehler. Anstelle auf der wolkenlosen Sonnenseite bei Grächen, fliege ich ins Lee des Schwarzorns unter schöne Wolken.

Ergebnis: viel Schütteln und ein Zeitverlust von 20 Min. Doch ich finde mich in bester Gesellschaft, ciao Willy! Unsere Wege trennen sich wieder, Willy fliegt Tal auswärts und ich in die andere Richtung. Endlich auf der Sonnenseite gings wieder bis 3800 m (grösste Höhe im ganzen Flug.)

Beruhigt fliege ich weiter über den Lac du Dix. Weit unter mir sehe ich den DuoDiscus talaufwärts schleichen.

Im Tal des Gr. St. Bernhard begehe ich meinen zweiten grossen Fehler: Anstelle den Grand Combin direkt anzufliegen, (Typ von

Willy) fliege ich um den Petit Combin und kämpfte mit viel Wind und Turbulenzen ums Obenbleiben. Martin fliegt ca. 300 m über mir talaufwärts zum letzten Wendeort. Zurück schleicht er sich unter mir durch, doch am Talausgang meldete er wieder Steigen. Mangels mehr Höhe fliege auch ich nun weiter. Mein Abstecher auf die italienische Seite bringt auch kein Steigen. Na ja, mal Foto schiessen und weiterschauen. Inzwischen bin ich auf 2300 m gesunken, und das Gelände liegt noch knapp 300 m unter mir. Ich begnüge mich mangels Alternativen mit ruppigem Hangwind. Willy fliegt in 4100m stolz über mich hinweg nach Hause.

Aber ich habe nicht lange Zeit, ihm nachzusehen, die Sonne beginnt langsam an Kraft zu verlieren. Endlich hole ich in Verbier die nötige Höhe zur Talüberquerung, direkt zur sagenumwobenen Crêta Besse. Und sie hält auch, was ich bis jetzt nur in Erzählungen gehört habe: Praktisch im Geradeausflug steige ich bis 3200 m, und das reicht bis Bern. Langsam löst sich die Anspannung. Da die Basis im Berner Oberland immer noch 2800 m beträgt, muss ich nach dem Queren noch Höhe abbauen. Unter dunkeln schwarzen Wolken fliege ich direkt zum Gurnigel. Noch schnell zwei Fotos, und dann kann ich schreien und singen (es hört mich ja keiner)!

Mit fast 200 Sachen fliege ich Bern entgegen. Kurz vor 18 h setzt mein Discus auf dem Landefeld auf. Willy und Martin empfangen mich herzlich. War das ein Tag!! Mein Durchschnitt beträgt trotz allem knapp 80 km/h, Martin erflieg sich einen 83er Schnitt. Gratuliere!

Es wird wohl noch eine Weile dauern bis ich begreife, was ich heute erlebt habe.

Anmerkung 1:

Freie Strecken über max. drei Wendepunk-

te enden immer an einem Landeplatz. Ein verlagerter Endpunkt zählt nicht.

Eingeführt am 1. Oktober 1993 (und keiner weiss wieso).

So werden dann halt aus 510 km resp. 528 km minus Höhenabzug nur 496 km.

Anmerkung 2 (Red.)

Dieses Beispiel zeigt wie wichtig es ist, sich vor allen FAI-Flügen über die geltenden Regeln genau ins Bild zu setzen. Zum geschilderten Problem hängt im Informationsbereich "Streckenflug" in der Villa Thermik seit zwei Jahren ein Aufklärungstraktat, verfasst von einem gewissen H. Nietlispach.

In jüngster Vergangenheit haben sogar verschiedene (!) 1000km-Absolventen gestaunt. Die Regeln sind im "Code Sportif" nachzulesen (im Bücherschrank in der Villa Thermik).

Der Nationale Wettbewerb bietet einerseits eine gute Gelegenheit, die Berücksichtigung eines Regelwerks zu üben, andererseits bestehen einige wichtige Unterschiede zu den FAI-Regeln.

Darum folgende Empfehlung: FAI-Vorhaben in den nötigen Varianten erarbeiten, und in einer ruhigen Stunde vom Fachmann überprüfen lassen. Wenn der Hammer am Himmel steht, hat niemand die nötige Zeit.



Das

Besondere von Sonderregger

Spitalgasse 36
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC

Wie sie jetzt nicht ins Strudeln geraten.



Bei Kranken- und Unfallversicherungen erleben Segelfliegerinnen und Segelflieger oft eine Bruchlandung. Zuviel Versicherungschinesisch und umwölkte Kosten-Leistungs-Verhältnisse behindern die klare Sicht. Da sorgt die ARTISANA von Anfang an für eine günstige Thermik. Beispielsweise werden auf der ganzen Welt Pflege- und Spitalkosten inklusive Rücktransport in die Schweiz übernommen. Und mit dem Fitnesspass vergütet Ihnen die ARTISANA pro Ka-

lenderjahr Fr. 300.- an ein regelmässiges Fitnesstraining. Interessiert? Telefon 031 925 81 11. ARTISANA Kranken- und Unfallversicherung, Geschäftsstelle Bern, Ey 19, 3063 Ittigen.

ARTISANA

Die Krankenkasse, die für Sie da ist.

Impressum 4/94

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

Erscheinungsdaten: Jeweils erster
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 16 Tage vor
dem Erscheinen.

Bildbeiträge unbedingt
wesentlich früher!

Redaktion & Satz:
Christoph Hammerschlag
Inserate: Rita Pirro
Litho: Erwin Boschung

Hausfrauen
aufgepasst!



Schluss
mit Flaschen
schleppen!

Telefonieren genügt, wir liefern ins Haus.

Zum Discountpreis!

Tel. 031 819 27 37

Getränke
Hans Hofmann
3199 Gelterfingen



Reiseversicherungen «passepartout»

Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

Generalagentur Belp Chr. Schmutz
Telefon 031 818 44 44

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

- Heliographie
 - Druckerei
 - Kopierservice
 - Laserfarbkopien
 - Grosskopien
 - Plotterservice
 - Papeterie
 - Finitionen
 - Kundenservice
- Positivpausen, Transparentpausen, Polyesterfilme
Offsetdruck bis A3, Mehrfarbendruck auf Couverts, Formulare, Garnituren Visitenkarten, Hochzeits- und
Geburtskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten, individuelle Beratung und Schriftsatz, Prägedruck auf
Papier und Werbeartikel, auf T-Shirts, Glas, Keramik, Leder, Holz, Metall
Fotokopien, stufenlose Vergrößerungen und Verkleinerungen, Kopien auf diverses Papier, auch beidseitig,
Selbstbedienungsapparat
auch direkt ab Dia, bis Format A3, Zoom von 35% bis 400%, hervorragende Bildqualität
bis 92 cm Breite ab Rolle, Papier, Transparent, Polyfilm, stufenlose Verkleinerung und Vergrößerung
farbig bis 90 cm Breite ab Rolle oder DIN-Formate bis A0
Spezialitäten für Büro und Privatbedarf, Ausstellung im Geschäftslokal, Fotoservice
schneiden, falten, lochen, kleben, heften, Spiral- und Thermobindungen
Abhol- und Zustelldienst kostenlos auch von Papeterieartikeln

Helio-Rekord Kala AG
Papeterie Papillon

Morillonstrasse 86 3007 Bern
Telefon 971 53 58 Telefax 971 43 20



AZB
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804

Dabeisein, wo Sport Spass macht.



Wir machen mit.



Schweizerische
Bankgesellschaft