

# GLIDER NEWS 2024

S E G E L F L U G G R U P P E  
B E R N



**Titelseite und Umschlagseite innen:***Bilder zum 100 Jahre Event: Axinja Kiese*

*Der Schulgleiter Ae.C.S. Zögling – der Nachbau eines deutschen Originals aus den Zwanziger Jahren – wurde in der Schweiz als Flugzeug für die Grundschulung zu hunderten gefertigt und geflogen – auch in Bern, wo die HB-429 1944 in der Flugtechnischen Zentrale Belp für die Schweizerische Segelflugschule gebaut wurde. Damals konnte man auch ohne viel Geld Pilot werden, wenn man eine «hölzige» Ausbildung hatte, mit der man in der Lage war, die Schäden, die an den Schulgleitern über Tag entstanden waren, über Nacht wieder zu flicken. So erzählen es die alten Piloten.*

*Am 100-Jahre-Jubiläum der SG Bern ging die HB-429, geflogen von Thomas Fessler von der Stiftung Segelfluggeschichte, nach Jahrzehnten erstmals wieder an ihrem alten Arbeitsplatz in die Luft.*

**EDITORIAL***Stefan Graf, Redaktion Glider News*

Liebe Pilotinnen und Piloten,  
 liebe Freundinnen und Freunde der SG Bern,

Der Winter, in dem dieses Heft begonnen wurde und eigentlich auch hätte erscheinen sollen, ist inzwischen dem Frühling gewichen, und die dunklen Wolken, von denen ich im letzten Heft schrieb, einem deutlich freundlicheren Horizont. Seit wenigen Tagen hat die SG Bern eine Vereinbarung mit dem Flughafen, in der festgehalten ist, dass unsere Kündigung zurückgezogen wird und wir unseren Flugbetrieb weiterführen können, bis eine rechtskräftige Planungs- und Baubewilligung für eine Photovoltaikanlage vorliegt. Damit ist die Zukunft des Segelflugs im Belpmoos fürs Erste – und hoffentlich für lange – gesichert.

Die Verzögerungen bei der Publikation dieser Ausgabe haben dazu geführt, dass einige Inhalte von der Realität überholt wurden. Wir haben uns entschlossen, die Texte trotzdem so stehenzulassen, wie sie geschrieben wurden. Sie illustrieren, wie uns im letzten Jahr und bis in die jüngste Zeit zumute war, bevor die glückliche Wende eintrat, über die wir uns natürlich sehr freuen.

Auch sonst gibt es viel, über das wir uns freuen konnten und können: Einen lebendigen Verein mit über zweihundert Mitgliedern, davon mehr als fünfzig aktiven Pilotinnen und Piloten aus drei Generationen. Eine sehr erfolgreiche Flugschule. Viele fliegerische Kostbarkeiten. Und natürlich unser Jubiläum «100 Jahre Segelflug in Bern», das wir im September mit einem rauschenden Tag der offenen Tür und mehreren hundert Besuchern gefeiert haben. Viele Vereinsmitglieder haben für dieses Event mehr als ein halbes Jahr Arbeit und Grips investiert. Zu all diesen Aktivitäten gibt es Artikel in der vorliegenden Ausgabe der Glidernews.

Und dann war da noch der Besuch der Schule Kehrsatz im November. Zweihundert Kinder radelten bei strömendem Regen auf den Segelflugplatz, um einen Film für eine «dance challenge» zu drehen. Der Tanz zum Lied «Mir flüged los» sollte themengerecht in Szene gesetzt werden. Grosse Augen, aufgeregte Fragen und Dutzende von Händen, die beim Aus- und Einhalten der Flugzeuge helfen wollten, zeigten unmittelbar, wie gross die Faszination des Fliegens auch heute noch sein kann. Wir Pilotinnen und Piloten sind privilegiert, weil wir diese Faszination leben können. Ich wünsche uns, dass wir etwas von dieser unverstellten Freude mitnehmen, wenn wir im nächsten Frühjahr wieder in die Luft gehen.

Ich danke Mäthu Zimmermann herzlich für die viele Arbeit, die er einmal mehr in das Layout unserer Zeitschrift gesteckt hat, und wünsche allen viel Spass bei der Lektüre. ♦

Many happy landings

Stefan Graf

## EIGENVERSORGUNG UND ABHÄNGIGKEITEN – SOLL ES KARTOFFELANBAU AUF FUSSBALLFELDERN RICHTEN?

Bernhard Gerber, Co-Präsident



Ende 2022 erklärte ich mich – konfrontiert mit der Tatsache, dass unser Präsident Stefan Zlot sich nicht mehr zur Wiederwahl stellen würde und keine Einzelperson für die Nachfolge zu begeistern war – bereit, zusammen mit Richie Rapold in Co-Funktion zur Präsidentenwahl bei der Hauptversammlung anzutreten. Dann kam der Januar 2023 und die Ankündigung der FBAG, uns von unserem Platz zu vertreiben. Das hatten wir uns in unseren schlimmsten Träumen nicht vorgestellt. Aber nun: versprochen ist versprochen, wir traten an und wurden gewählt. Als Präsidenten in so einer Zeit anzufangen ist alles andere als erfreulich.

Ich erlaube mir deshalb einen Präsidentenbericht, der etwas anders ist als die, die man sonst gemeinhin liest. Die Gedanken sind nicht neu – ich möchte sie trotzdem nochmals zusammenfassen und Einiges kritisch beleuchten, dabei auch etwas ausholen. «Bear with me» würden die Anglophilen sagen (hat nichts mit unserem Wappentier zu tun). An vielen Stellen spricht vielleicht auch nicht der Präsident, sondern der Ingenieur, der für sich in Anspruch nimmt, etwas von der Materie zu verstehen.

Die angedachte Solaranlage hat unser Flugjahr enorm und vor allem negativ geprägt – eine kräftige Handvoll Sand in unserem Getriebe. Vielleicht genau das, was die FBAG wollte. Entgegen dem, was von dort kommuniziert wird, wurden wir nicht vorgängig über das Projekt informiert und waren schon gar nicht in seine Erarbeitung involviert. Um das behaupten zu können, hätten wir ein Jahr früher miteinbezogen werden müssen. Aus meiner Sicht eine Lüge und ein grosser Fehler, wurden so doch zahlreiche Projektkritiker statt Projektförderer geschaffen.

Rund 75% des Schweizer Energieverbrauchs wird importiert, rund 75% unseres Energieverbrauchs ist fossil. Mit der Umstellung auf Elektromobilität und Wärmepumpentechnik sowie dem Bevölkerungswachstum wird sich der Strombedarf der Schweiz nahezu verdoppeln. Unser Land ist in

Sachen Energie in hohem Masse vom Ausland abhängig, dies zu einem grossen Teil von Staaten, die deutlich andere Wertvorstellungen und politische Systeme haben als wir.

Wir sind uns wahrscheinlich alle einig, dass eine Reduzierung unseres CO<sub>2</sub>-Ausstosses und eine Reduktion der Abhängigkeit von zweifelhaften Staaten Sinn machen. Vieles wurde uns leider erst durch den Ukrainekrieg bewusst. Innert kürzester Zeit aber gleichzeitig CO<sub>2</sub>-frei und Selbstversorger werden zu wollen, scheint ein sehr ambitioniertes Ziel, insbesondere wenn man sich die aktuellen Bewilligungsfristen von Windrädern und Hochspannungsleitungen von 10, 20 und teilweise gar 30 Jahren vor Augen hält. Dazu kommt, dass die Energie nicht nur einfach produziert werden muss, sie muss genau dann verfügbar sein, wenn wir sie brauchen. Daher ist eine energieautarke Schweiz eigentlich kein Thema; wir sind unweigerlich auf eine gute Einbindung und massive Ausbauten im europäischen Stromnetz angewiesen.

Kritikern von Solar-Grossanlagen in unserem Land wird gerne vorgeworfen, nach dem NIMBY-Prinzip («not in my backyard») zu handeln. Dieser Effekt existiert sicherlich. So wurde jüngst das Solarprojekt Solsarine im Saanenland von der Bevölkerung gebodigt. Der Entscheid hat mich sehr erstaunt, schien mir doch das Projekt deutlich besser aufgegleist als das Projekt im Belpmoos. Die Argumente, «man wolle nicht die Landschaft verschandeln, um für die Städter Strom zu produzieren» und «die Finanzierung des Rückbaus sei nicht gesichert», haben offensichtlich gereicht (dabei hatte sich der Segelflieger in mir schon auf die perfekten Thermikgeneratoren als Booster für Flüge ins Wallis gefreut). Aber es geht nicht um NIMBY, sondern um die Frage, wo am effizientesten und effektivsten Strom produziert werden kann. Anscheinend bin ich nicht der Einzige, der eher an eine intelligente Produktion in Westeuropa und Nordafrika glaubt als an eine vollständige Produktion in unserem «backyard».

Die Abhängigkeiten in einer globalisierten Welt betreffen bekanntlich nicht nur die Energie. So ist z.B. auch die Lebensmittelproduktion aktuell nur zu rund 50% in der Schweiz möglich. Natürlich wäre es schön, wenn wir den Selbstversorgungsgrad erhöhen könnten, aber wir wollen eigentlich nicht in einer Art Anbauschlacht 2.0 auf Fussball- und Tennisfeldern Kartoffeln pflanzen und glückliche Hühner halten. Das Gleiche gilt für Solarpanels auf Flugplätzen. Für mein Empfinden wird zu wenig gewichtet, dass Menschen hier wohnen und arbeiten, gerade weil sie hier auch Fussball oder Tennis spielen oder eben segelfliegen können. Es ist mir wesentlich lieber, wenn man die Kartoffel- und Stromproduktion auslagert, als meinen Arbeitsplatz und meine Freizeitaktivitäten.

Im Geschäftsbericht und dem Aktionärsbrief der Flughafen Bern AG werden die Deckung der Betriebskosten und ein Gewinn von Fr. 75'000 hervorgehoben. Die fehlenden 1 bis 2 Mio. für den Unterhalt sind dagegen nur ein Thema am Rande. Dazu kommt der Sanierungsbedarf im Umfang von rund 30 Mio. Schweizer Franken. Dass ausserdem die rund 9 Mio. Franken für die Flugsicherung in Bern weitgehend aus Treibstoffeinnahmen aller anderen Flughäfen finanziert werden, ist eigentlich ein beschämendes Kapitel, eine Art Ergänzung des Finanzausgleichs unter den unterschiedlich florierenden Kantonen / Flugplätzen. Bei Licht betrachtet rentiert der Flughafen Bern nur an rund 13 von 365 Tagen. Diesen volkswirtschaftlichen Blödsinn als Wirtschaftsmotor und essenziell für unsere Region zu verkaufen, ist zwar nicht verboten, strapaziert die Phantasie aber schon. Vielleicht sollte man stattdessen dringend das Geschäftsmodell renovieren. Man kann es aber natürlich machen wie die meisten Aktionäre – wegschauen und hoffen. Ich werde mich als neuer Aktionär der BKW jedenfalls dafür einsetzen, dass man nicht mit Gewinnen aus einem Solarprojekt den defizitären und ökologisch bedenklichen Privatjetbetrieb in Belp subventioniert.

Am Electrify-In vom vergangenen September im Belpmoos wurden ironischerweise vor allem elektrifizierte Segelflugzeuge prämiert. Fachleute wissen es schon lange: viele Innovationen und Zukunftstechnologien kommen auch heute noch aus dem Segelflug. Ein zarter Wink an den Verwaltungsrat der Flughafen Bern AG – die umweltfreundliche und auch die wirtschaftliche Zukunft liegen vielleicht gar nicht bei den Jets.

Ich hätte da noch so ein paar Ideen – wie und wo kann man sich als Verwaltungsrat bewerben?

Ungeachtet all dieser Entwicklungen ist der Segelflug im Belpmoos nicht tot – im Gegenteil. Wir starten zuversichtlich in die Saison 2024, und ich lade uns alle dazu ein, unseren Fokus wieder auf unser «Kerngeschäft» zu legen und das zu tun, was wir gut und gerne tun – segelfliegen. ◊





Richi Rapold, Co-Präsident

2023 war für die SG Bern ein spezielles Jahr, für viele von uns sogar ein sehr intensives, mit viel Auf- und Abwind, eigentlich nichts Aussergewöhnliches für Segelflieger. Doch mit so turbulenten Bedingungen hatte wohl keiner gerechnet. Dank unserem fliegerischen Können und unserem unermüdlichen Kampfgeist ist es uns bis heute gelungen, «in der Luft zu bleiben» und über dem Belpmoos weiterzukreisen.

Für diesen erbitterten Kampf möchte ich an dieser Stelle allen Mitgliedern von Herzen Danke sagen. Ich hoffe sehr, dass wir weiterhin so stark zusammenhalten und für unseren schönen Sport, unseren Sportplatz und unser Vereinsleben kämpfen.

Da sich diese turbulenten Bedingungen leider mehrheitlich auf 511 m Grund abspielten, hat sich dies scheinbar auch auf unsere Mindeststunden und die Wettkampf Rangierung ausgewirkt. Ich hoffe sehr, dass wir alle in der Saison 2024 wieder mehr Zeit haben uns mit dem «richtigen» Auf- und Abwind zu beschäftigen.

Ein wunderschönes Ergebnis gibt es aus unserer Flugschule zu vermelden. 15 Schülerinnen und Schüler waren daran, die Segelfluglizenz zu erwerben. 5 Schüler hatten sie am Saisonende in der Hosentasche. Dazu gratuliere ich herzlich. Ein grosser Dank auch hier allen Fluglehrern und Mitgliedern, die mitgeholfen haben, unseren neuen Piloten unseren wunderschönen Sport und unser Vereinsleben auf dem Mösli so schmackhaft zu machen.

Im September durften wir bei wunderbarem Wetter unser 100-jähriges Jubiläum feiern. Die Gummiseilstarts auf dem Längenberg, die vielen Windenstarts, die Ausstellung, die Liveübertragungen, die Festwirtschaft, alles war super organisiert. Dafür nochmals besten Dank dem OK.

Leider sind bei mir 2023 keine Segelflugstunden dazugekommen. Zu sehr war ich mit Familie, Beruf und Meetings beschäftigt. Ein kleiner Trost bleibt: Ich konnte ein paar schöne Dimona-Flugstunden geniessen und bin ja auch beruflich immer in der Luft.

Die SG Bern und der Segelflug sind und bleiben für mich etwas ganz Besonderes. Der Verein, die Kameradschaft, das Segel- und Motorfliegen auf diesem vielfältigen Flugplatz haben es mir als Schaffhauser extrem angetan. Ich bin sicher, dieses Jahr die versäumten Segelflugminuten wieder wettzumachen, denn sie haben mir sehr gefehlt. Ich denke, dass es Einigen von euch ähnlich erging und ergeht.

Also auf und davon ins neue Jahr, und natürlich immer wieder zurück aufs Belpmoos.

Ich wünsche allen Mitgliedern eine tolle, kameradschaftliche und unfallfreie Saison 2024 mit hoffentlich sehr vielen guten «richtigen» Aufwinden. ◊



## AUS DEM SEKRETARIAT

Philipp Aeberhard, Sekretär

Gerne informiere ich euch über unsere Mitglieder Mutationen. Insgesamt hatten wir 2 Neueintritte und 14 Austritte sowie diverse Mutationen, hier die Übersicht:

### EINTRITTE:

Jürg Hostettler (passiv)  
Lea Schneeberger (Schülerin)

### VON SCHÜLER AUF AKTIV:

Benjamin Bürgi  
Richard Knochenmuss  
Jéréemie Reusser  
Gesar Ugen  
Martin Wolf

### VON PASSIV AUF AKTIV:

Michael Oberli (Schlepppilot)

### AUSTRITTE:

Rune Aaslid passiv  
Annigna Aebi (Helferin)  
Peter Bigler (passiv)  
Carlo Casagrande (passiv)  
Timothy Hayden (passiv)  
Maria Lieskovska (Schülerin)  
Julia Matter (aktiv)  
Walter Rutz (passiv)  
Frank Saurina (Schüler)  
Kevin Sebamalai (passiv)  
Jean Stalder (passiv)  
Benjamin Wehrli (passiv)  
Alexander Zürcher (Schüler)

### VON AKTIV AUF PASSIV:

Michael Jäggi  
Daniel Sutter (Schüler)  
Mathias Zimmermann

### IN GEDENKEN

Dieter Raschick († 13.05.2023)  
Gottfried «Godi» Bühler († 23.04.2023)



## RESSOURCENKNAPPHEIT, DISZIPLIN UND INTENSIVE GEFÜHLE

Christoph Schläppi, Cheffluglehrer



Nach den niederschmetternden Neuigkeiten zum Saisonbeginn 2023 und den Emotionen, von denen die SG durchgerüttelt wurde, waren die Aussichten auf die Flugsaison zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt ziemlich getrübt. Wie es in der Geschichte der Fliegerei oftmals der Fall ist, waren wir gefordert, Airmanship zu zeigen in einer Situation, die nicht fliegerisch, sondern existenziell bedrohend war. Der Appell am Pilotenbriefing war deshalb klar: Disziplin, Verantwortungsbewusstsein, den Fokus beim Fliegen auf saubere Arbeit am Flugzeug und im Cockpit richten. Heute, beim Saisonrückblick, darf ich feststellen, dass wir alle diese Aufgabe gut angepackt haben. Beim Flugbetrieb selbst kam es zu keinen nennenswerten Fehlleistungen und Pannen. Dass es trotzdem ab und zu gemenschelt hat, ist klar: wir sind Menschen.

Über den Saisonhöhepunkt bestehen keine Zweifel: Das Fest zum hundertjährigen Bestehen des Segelfluges auf dem Belpmoos hat uns zusammengebracht und uns spüren lassen, dass unsere Community weitaus grösser ist, als durchschnittliche Morgenbriefings an einem Samstag vermuten lassen. Viele Menschen, die wir schon lange nicht mehr gesehen hatten, stiessen zu uns, halfen mit und genossen den wunderschönen Tag, der auch vom Wetterglück begünstigt war. Dass es gelang, Freude und intensive Gefühle zu wecken, war vor allem der grossen Vorbereitungsarbeit zu verdanken. Dafür lüfte ich gegenüber Allen, die im OK oder sonstwie mitgearbeitet haben, den Hut – frei nach Adi Sieber. Der Flugbetrieb selbst, der mich natürlich von Amtes wegen besonders beschäftigte, verlief reibungslos, mit einem nur für diesen Tag aufgezogenen Anflugmanagement für die Gastpiloten, die unseren Platz nicht kannten, und mit mehreren Dutzend Passagierflügen ab der Winde. Im Rückblick auf die Flugsaison fällt auf, dass wir an etlichen Tagen - insbesondere Sonntagen - mit eigentlich gutem Flugwetter am Boden geblieben sind. Die rückläufigen Flugstunden zeigen mir, dass wir in Zeiten hoher beruflicher und sozialer Belastung leben. Viele von uns konnten in diesem Jahr schon wieder nicht frei wählen, ob sie ihre Zeit den mühseligen Kämpfen um den Erhalt unseres Platzes oder dem Fliegen widmen wollten. Und bestimmt ging es einigen auch so wie mir: die Stimmung war beim Gedanken

an den Flugplatz zuweilen etwas gedrückt. Deshalb halte ich es für wichtig, dass wir uns über das Entscheidende Rechenschaft ablegen: Wenn es losgeht, sind Atmosphäre, Betrieb und Leute bei uns einfach grandios. Wie gelöst und bereichert ich doch oft nach Flugtagen am Abend nach Hause geradelt bin! Wenn Fliegen dies bedeutet, dann wollen alle mehr fliegen. Jetzt müssen wir es nur noch tun.

Die Ressourcenfrage betrifft nicht nur uns, sondern auch Partnerbetriebe. Viele Abläufe sind mit zunehmendem Organisationsaufwand verbunden. Bei Skyguide zeichnet sich beispielsweise in den nächsten Jahren Personalknappheit ab. Ich selbst musste letztes Jahr mangels anderer Fachleute ein Management für Drohnenflüge zur Rehkitzrettungen und für Vermessungs- und Dokumentationsarbeiten am Gurtenfestival aufziehen, damit eine Koordination mit den Aktivierungszeiten des R82 gewährleistet war. Dank des Vereinsfliegerkalenders haben wir ein exzellentes Medium, um solche Informationen auszutauschen. Das Drohnen Thema wird uns in den nächsten Jahren zunehmend beschäftigen.

Im Zentrum meines Amtes und meiner persönlichen Aktivitäten stand wiederum die Flugschule. In diesem Jahr hatten wir eine Klasse, deren Begeisterung, Freude und Lernwillen unvergleichlich war und uns massiv auf Zack gehalten hat. Zwischen FlugschülerIn und FluglehrerIn besteht eine Schicksalsgemeinschaft, in welcher Zweifel, Unsicherheiten, auch körperliche und mentale Herausforderungen aufbrechen können. Solche Situationen gab es. Ich bin dankbar, dass wir, besonders auch an der Schulungswoche in Zweisimmen, Raum und Zeit hatten, einige knifflige Knoten zu lösen. Danke Bruno, Axinja und Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen für diese Möglichkeit! Dass wir am Ende der Saison dann nicht weniger als fünf bestandene Brevets feiern durften – das ist es, was rückblickend von diesem Jahr in Erinnerung bleiben soll. Beni Bürgi, Gesar Ugen, Rich Knochenmuss, Martin Wolf und Jérémie Reusser: Bravissimi. Ihr habt den Spirit gelebt und jetzt seid ihr Piloten. Es ist eine Freude, euch in unserer Truppe zu wissen. Und schon heute ist klar: 2024 sind die Nächsten so weit!



Nichts ist selbstverständlich. Im vergangenen Jahr stiessen wir besonders auf der Fluglehrerseite an Grenzen. Viele Mitglieder unserer tollen Fluglehrercrew stehen in den so genannten besten Jahren. Konkret bedeutet das, dass sie derzeit die grössten beruflichen Herausforderungen ihrer Karrieren annehmen. Gleichzeitig hat die Mehrzahl von ihnen zuhause junge Familien. Wir dürfen uns deshalb keine Illusionen machen, dass die Ausbildung des Nachwuchses auch in den nächsten Jahren für uns eine Herausforderung bleiben wird. Ein besonderer Dank geht an alle, welche trotzdem mitgeholfen haben, vor allem auch die Fluglehrer aus den benachbarten Fluggruppen, welche uns bei der praktischen Ausbildung und beim Theorieunterricht unter die Arme gegriffen, uns zu Kunstflugtagen und Ziellandekonkurrenzen eingeladen haben und uns mental zur Seite gestanden sind. Sowieso erfahren wir bis hinauf zum Segelflugverband und zum Aeroclub der Schweiz viel Solidarität. Liebe SegelflugkameradInnen in der Schweiz und auch im Ausland: Das war und ist für uns überlebenswichtig!

Meiner Meinung nach skizziert diese Zusammenarbeit auch eine Vorstellung davon, wie der Segelflug in Zukunft organisiert werden könnte. Viele Gruppen leiden unter volatilen Schülerzahlen, und nicht alle Standorte können bezüglich Lage, Eignung und Attraktivität mit dem Belpmoos mithalten. Gerade unter diesem Gesichtspunkt haben wir unseren Flugplatz in diesem Jahr neu begriffen. Wir werden zwar auf verschiedenste Arten drangsaliert und marginalisiert. Dies ändert jedoch nichts daran, dass Bern ein ganz hervorragender Ort zum Segelfliegen ist. Die Erkenntnis, dass der Segelflug der Schweiz mit der SG Bern mehr verlieren würde als nur einen Startplatz unter vielen, muss im Interesse der ganzen Segelflugcommunity mit aller Klarheit an die Öffentlichkeit getragen werden. ♦



## JAHRESBERICHT INFRASTRUKTUR

Alain Walther, Chef Infrastruktur



Voller Elan und mit zuversichtlichem Blick auf die Zukunft stellte ich in meinem letzten Jahresbericht den weiteren Ausbau des Windenprojekts auf 1250 m Seillänge als meine Hauptbeschäftigung für das nächste Jahr in Aussicht. Nun, bekanntlich kam es bereits am berühmten Freitag, den 13.1.23, etwas anders, und das bisher angestrebte Vorhaben musste, zumindest vorübergehend, eingefroren (aber nicht aufgegeben!) werden.

Eine Woche nach der Veröffentlichung des Solarprojekts fand die Retraite der SG Bern statt. Gleichentags formierte sich eine Taskforce, die seither stets wächst und in der auch ich seit Anbeginn mitwirke – Ehrensache, es geht um unsere gesamte Infrastruktur! Wir haben in diesem Rahmen die Kündigung angefochten und sind nach wie vor im Schlichtungsverfahren, welches zur Zeit zu Gunsten weiterer Verhandlungen pausiert ist. Wir haben Einsprache gegen die Ortsplanrevision der Gemeinde Belp eingereicht, waren vereinsintern, in der Politik und in der Öffentlichkeit auf verschiedensten Ebenen aktiv, haben mit der Flughafen Bern AG verhandelt, haben uns mehrmals pro Monat getroffen und bis tief in die Nächte an der Lösung der Probleme gearbeitet, und auch tagsüber Termine wahrgenommen.

Am 19.9.23 schliesslich hat die SG anlässlich der aoHV auf Basis unserer Vorschläge mit grosser Mehrheit offiziell entschieden, für den Verein SG Bern einzustehen und für den Standort Belpmoos zu kämpfen. Auch danach ging unsere Arbeit weiter; sie hat uns inzwischen direkt zur BKW geführt. Zur Zeit befinden wir uns mitten in einer Workshop-Phase mit der BKW und der Flughafen Bern AG. Es wird auf Herz und Nieren geprüft, ob und wie das Solarprojekt doch noch so angepasst werden kann, dass die Segelfluggruppe Bern weiterhin ihren Platz im Belpmoos behält –im Moment gibt es keine Garantie, dass dies gelingen wird, genauso wie es keine Garantie dafür gibt, dass das Solarprojekt überhaupt entsteht. Als Verein müssen wir diese Unsicherheit zwar aushalten, aber allein die Tatsache, dass die BKW dazu bereit ist, mit uns über den Erhalt des Segelflugs in Bern zu sprechen, bedeutet doch auch schon etwas! Und am wichtigsten: trotz allem können wir nach

wie vor uneingeschränkt in Bern fliegen. Wir sollten dies auch unbedingt weiterhin tun. Die Saison 2024 und voraussichtlich auch die Saison 2025 sind schon rein auf Grund der laufenden Verfahren gesichert, also los, zeigen wir Präsenz!

Für die Weiterentwicklung des Windenprojekts blieb indes umständehalber zunächst keine Zeit mehr übrig – unsere Freizeit ist leider endlich. Trotzdem fanden - dank Windenfahrer Döm und unserem Fluglehrerteam - weiterhin Flüge ab der Winde statt, an einem Wochenende im Juli sogar mit einer Reportage von Telebärn. Dank dem grossem Einsatz von Küre Wenger und der Hilfe unseres Passivmitglieds und Windenfahrers Hans-Peter Mayer haben wir es im Hinblick auf die Hundertjahrfeier dann auch geschafft, einen Schritt aus der Misere heraus zu machen und neue Perspektiven für die Windenfahrerausbildung zu schaffen. 2023 konnten insgesamt 91 Starts durchgeführt werden – das ist zugegebenermassen weniger als ursprünglich erhofft. Aber viel wichtiger ist, dass die Knöpfe, welche zur Stagnation geführt haben, inzwischen schrittweise gelöst wurden und zum Teil noch werden. An dieser Stelle möchte ich ganz speziell Küre dafür danken, dass er sich dem angenommen hat! Auch wenn im Moment keine konkrete Aussicht auf ein signifikant längeres Windenseil besteht, schaue ich zuversichtlich auf die kommende Saison und bin mir sicher, dass unsere praktische Erfahrung wachsen kann. Das ist im Moment ohnehin der wichtigste Baustein für den Erfolg – das Projekt lebt und wird schrittweise weiter gestärkt.

Ob all der Turbulenzen gerät der Courant normal fast in Vergessenheit... Wiederum haben wir uns an zwei Bautagen der Pflege der Villa Thermik, des Hangars und des Umschwungs gewidmet. Ich möchte allen Beteiligten und insbesondere auch Dani Honegger, der wieder viel an Maschinen und Material beigesteuert hat, herzlich für den Einsatz danken! Ein grosses Merci geht auch an unsere Präsidenten Bärnu und Richi für das feine Abendessen am Absaufen!

Kurz nach dem Herbstbautag trat die Gürbe über die Ufer und hätte beinahe die Aufnahme des Musikvideos der Schulen Kehrsatz verunmöglicht. Leider wurde dabei auch die Heizung der Villa Thermik in Mitleidenschaft gezogen, was einiges an organisatorischem Aufwand mit sich brachte – merci Albi für deine Hilfe! Und merci auch allen, die am kurzfristig einberufenen Aufräumtag mithalfen! Zum Glück hat niemand mitbekommen, dass die Gürbe zehn Tage nach der Aufräumaktion nochmals kam – diesmal wurde der Hangar jedoch verschont, und die Heizung sprang nach dem Trocknen des Heizungsraums ohne Beschädigung wieder an.

Als allererste Tat des neuen Jahres hat eine Begehung der Startpiste mit der Flughafen Bern AG stattgefunden – die Bodenwelle im Bereich der Motorflugpistenschwelle hat sich mit den Hochwassern akzentuiert, und es werden voraussichtlich bauliche Massnahmen getroffen werden müssen. Ich hoffe, dass wir dies möglichst ohne Einschränkungen über die Bühne bringen können. Genaueres wird zum Zeitpunkt der HV im Februar sicher bekannt sein.

Ich wünsche euch allen, dass ihr auch 2024 die Freude am Fliegen und an unserer Kameradschaft geniessen könnt. Möge der Aufwind mit euch sein und allen möglichst viele lange, ausgiebige Flüge mit schönen Erlebnissen bringen! ♡



## ZWISCHENBERICHT VOM WARTUNGSTEAM

Bruno Häusler, Chef Technik



Wie jedes Jahr befinden wir uns, wenn die Informationen aus dem Wartungsteam verfasst werden, mitten in der Wartung und Reparaturarbeiten an unseren zehn Vereinsflugzeugen. Eine abschliessende Bilanz mit den entsprechenden Informationen werden wir wiederum am Pilotenbriefing 2024 mitteilen.

### BEGINN DER WARTUNGSARBEITEN

Mit dem Abschluss der Segelflugsaison fällt zugleich der Startschuss für das Wartungsteam. Auch dieses Jahr erfolgte im Oktober, nach dem Erstellen der Terminplanung und den Vorbereitungsarbeiten, das Briefing für die Flugzeug-Gotten und -Göttis sowie das gesamte Wartungsteam. Die Aufgabe für Gotten und Göttis kann kurz formuliert werden: «Wartung des Flugzeuges gemäss WHB» Damit die verantwortlichen Personen diese Aufgabe gut vorbereitet ausführen können, wird neu für jedes Flugzeug ein Dossier mit den notwendigen Dokumenten erstellt und mit den notwendigen Erläuterungen vom Certifying Staff an die jeweiligen Gotten und Göttis übergeben.

### IHP, WHB, TM, CAMO, CS...?

Ein kurzer Exkurs zu den Begriffen. Die technischen Unterlagen zur Wartung eines Segelflugzeuges sind das IHP (Instandhaltungsprogramm), das WHB (Wartungshandbuch), die sogenannten TM (Technische Mitteilungen) sowie die Work Order. Die CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) Neukom liefert uns jährlich die Work Order für jedes unserer zehn Segelflugzeuge. Darin sind die periodischen Kontrollarbeiten und spezifischen Arbeiten aufgeführt, welche zu erledigen sind. Mit der CAMO Neukom sind unsere Segelflugzeuge in einer überwachten Umgebung. Das heisst, die IHP werden überwacht und bei Bedarf aktualisiert. Neukom führt bei uns auch periodisch Flugzeugprüfungen durch. So geschehen diesen Sommer, als fünf unserer Flugzeuge auf ihren technischen Zustand überprüft wurden.

### UNSER WARTUNGSTEAM UND DER DROHENDE FACHKRÄFTEMANGEL

Aktuell sind innerhalb unseres Wartungsteam die vielfältigen Aufgaben wie folgt verteilt: Michael Schuler ist als verantwortlicher CS (Certifying Staff) zuständig für die Wartung und Reparatur der Avionik unserer gesamten Segelflugzeugflotte. Unterstützt wird Michael tatkräftig durch Hannes Stauffer. Anita Pfefferkorn und Dani Honegger kümmern sich darum, dass unsere Flugzeuge immer gut eingekleidet sind. Anita näht Flügel- und Capotttücher und repariert, was zerrissen ist. Dani wäscht die Tücher bei Bedarf und bringt sie schön gefaltet wieder aufs Mösl. Säm Indermühle, Inhaber einer Lizenz zur Wartung von Fallschirmen, pflegt und überwacht unsere Schirme entsprechend den technischen Richtlinien. Rita Holdener kümmert sich seit Jahren um die Einsatzbereitschaft unserer Flugzeuganhänger. Auch die Bereitstellung und Fahrt zur periodischen amtlichen Prüfung wird jeweils durch Rita durchgeführt.

Dominic Haldemann betreute etliche Jahre lang als verantwortlicher CS unsere Einsitzer. Er hat diese Aufgabe leider abgegeben. Ich möchte mich bei Dominic für seinen grossen Einsatz als CS bestens bedanken. Glücklicherweise unterstützt mich Dominic weiterhin bei Reparaturen an unseren Flugzeugen.



Der drohende Fachkräftemangel ist mittlerweile auch im Wartungsteam Realität geworden. In den letzten Jahren mussten wir einige personelle Abgänge verkraften. Diese entstandenen Lücken konnten bisher nicht geschlossen werden. Somit lastet die gesamte Arbeit und Verantwortung mittlerweile auf sehr wenigen Schultern. Zudem zeichnet sich ein Stau bei den Reparaturen ab, vor allem im Beheben von Oberflächenschäden. Diese müssten dringend durchgeführt werden, auch im Sinne der Werterhaltung unserer Segelflugzeugflotte. Derzeit konzentrieren sich die Aufgaben und die Gesamtverantwortung auf die beiden Certifying Staff Michael Schuler und Bruno Häusler.

### DAS WARTUNGSTEAM BRAUCHT NACHWUCHS

Um auch in den kommenden Jahren die Wartung unsere Segelflugzeuge zu gewährleisten, benötigen wir unbedingt Nachwuchs. Interessierte melden sich bitte bei Bruno Häusler und Michael Schuler. Wir informieren sehr gerne über die Flugzeugwartung und zu einer möglichen Ausbildung zum CS (Certifying Staff). Selbstverständlich ist es auch möglich, uns jederzeit auch ohne Ausbildung bei den Wartungsarbeiten zu unterstützen.

### LAST BUT NOT LEAST...

Während der Wartungsperiode im Winter trifft man sich regelmässig am Samstagmorgen zum Kaffee in der Villa Thermik und der anschliessenden Arbeit in der Werkstatt. Das ist immer auch eine gute Gelegenheit sich auch über fliegerische Heldentaten und andere Räubergeschichten auszutauschen! Oder einfach zusammen einen positiven Tag auf dem Mösl zu verbringen! Grund genug im Wartungsteam mitzumachen! ♦



## JAHRESBERICHT FINANZEN

Florian Furrer, Verantwortlicher Finanzen



Nach diversen turbulenten vergangenen Jahren, freute ich mich für 2023 auf eine ruhige Phase, die Etablierung des Windenbetriebs und die 100-Jahr-Feier. Die Freude sollte sich mit den gegen uns gerichteten Plänen des Flughafens Bern deutlich trüben. Diese und andere Vorkommnisse haben sich auch in den Finanzen der SG Bern bemerkbar gemacht.

Bereits zu Beginn des Jahres kam eine Rechnung von rund 72'000 Fr. für Arbeiten an der Robin D-EDUY. Das Fahrwerk musste lebenszeitbedingt komplett erneuert werden, die Firewall brauchte eine aufwändige Reparatur, zusätzlich wurde eine reguläre 2000h-Kontrolle durchgeführt. Nach Rücksprache mit dem Wartungsbetrieb konnte diese Rechnung nur unwesentlich reduziert werden und schlug dementsprechend vor allem gegen Ende des Jahres 2023 auf die Liquidität der SG Bern. Neben diesen unerwartet hohen Unterhaltskosten im Bereich Motorflug hat sich per 2023 auch die Versicherungssumme leicht erhöht. Zwar ist durch den Verkauf einer DG800 die versicherte Summe gesunken, jedoch mussten wir eine allgemeine Erhöhung der Versicherungsprämien in Kauf nehmen.

Schliesslich ist auf der Ausgabenseite zu erwähnen, dass die Kündigung der Flughafen Bern AG per 2024 Anwaltskosten in der Höhe von bisher rund 7500 Fr. verursacht hat. In diesem Zusammenhang wurde eine Agentur beauftragt, welche uns bei der Kommunikation gegen aussen unterstützen sollte. Nach kurzer Dauer, relativ geringem Erfolg und doch recht hohen Kosten wurde diese Zusammenarbeit wieder beendet.

Auf der Einnahmenseite lässt sich feststellen, dass sowohl der Schleppbetrieb als auch die Reiseflugtätigkeiten der beiden Motorflugzeuge unter den Erwartungen blieben. Inwiefern dies mit der Kündigung zusammenhängt, ist schwer abzuschätzen. Insbesondere die Auslastung der Dimona war deutlich schlechter als budgetiert. Im Moment decken die Einnahmen nicht die Kosten, so dass wir die vorhandene Schleppkapazität (als Back-up für die Robin, um bei einem Ausfall wenigstens Einsitzer starten lassen zu können) effektiv bezahlen müssen. Es stellt sich die Frage, ob wir uns dies leisten möchten, oder wie wir die Dimona in Zukunft zumindest kostendeckend betreiben können. Schliesslich ist bzgl. den Einnahmen auf den Windenbetrieb hinzuweisen. In diesem Bereich haben wir ebenfalls weniger umgesetzt als budgetiert. Zwar resultiert bei der Winde kein Verlust, jedoch können wir die zuvor getätigten Ausgaben, welche teilweise gespendet wurden, mit so geringem Betrieb nicht wieder wettmachen.

Erfreulich zu erwähnen ist, dass die 100-Jahr-Feier, welche mit grossem Engagement erfolgreich durchgeführt wurde, auch aus finanzieller Sicht positiv abgeschlossen hat. Wertvolle Erfahrungen konnten im Verlaufe des Projekts gesammelt werden. Nicht zuletzt dank der grosszügigen Unterstützung des Berner Aeroclubs und des Aeroclubs der Schweiz, konnte die 100-Jahr-Feier finanziell getragen werden. Herzlichen Dank an dieser Stelle den beiden Verbänden, ihren Vertretern und auch allen Beteiligten unseres Vereins, welche diesen Anlass möglich machten und finanziell erfolgreich gestalteten!

Ausgelöst durch die von der Flughafen Bern AG ausgesprochene Kündigung, haben sich auch mir geradezu existentielle Fragen gestellt, nicht nur was das unmittelbare Weiterbestehen des Segelflugsports auf dem Belpmoos angeht, sondern auch, wie die Zukunft des Segelfliegens in Anbetracht der klimatischen Veränderungen aussehen wird. Wie fliegen wir im Jahr 2050? Sind wir Teil des Problems, oder Teil der Lösung? Gerne würde ich von mir behaupten, einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels geleistet zu haben. Mit der Einführung elektrischer Startsysteme könnte ich mir vorstellen, dass die SG Bern in diesem Bereich eine Vorreiterrolle spielen könnte. Die Ablösung der teuren Motorflugzeuge ebenso wie die notwendige Umstellung unserer Flotte, welche momentan deutlich zu wenig ausgelastet ist, würde eine Gelegenheit bieten, sich auf eine mögliche Zukunft vorzubereiten. Ich hoffe, wir können solche Ideen im Verlauf der nächsten Monate und Jahre entwickeln und umsetzen, auch wenn die äusseren Umstände im Moment die Planung erschweren.

Nachdem ich das Amt des Finanzers nun bereits einige Jahre ausgeführt habe, möchte ich es im nächsten Jahr abgeben. Mit einer jungen Familie und anderen privaten Veränderungen bleibt sonst kaum Zeit, mich mit dem eigentlichen Segelfliegen zu beschäftigen. Wer sich für finanzielles interessiert und die Zukunft der Segelfluggruppe Bern mitgestalten möchte, lässt sich bestimmt für das Amt begeistern. ♦





## FLIGHT SAFETY: RÜCKBLICK 2023

Ivan Hausammann, Flight Safety Officer



Schon wieder ist ein Jahr um, und üblicherweise kann ich den Bericht mit einer kurzen Zusammenfassung der «Missgeschicke des Jahres» beginnen. Ich schaue in meine Mails: Nichts. Ich schaue in meiner Statistik: Nichts. Ich überlege, was ich auf dem Platz erlebt habe: Eigentlich auch nichts.

Das kann bedeuten, wir sind tatsächlich so weit gekommen, dass wir in einer Saison keine Vorfälle mehr haben. Bravo – ein toller Erfolg!

Oder könnte es auch so sein: Wir sind nachlässig geworden, so dass wir Vorfälle als solche gar nicht mehr so richtig wahrnehmen? Dass wir einen «Drift to Danger» haben – mit einer «Normalization of Deviation», die Abweichung also zur Routine und allgemein akzeptierten Praxis wird? Ist es korrekt zu sagen, wenn es keinen Vorfall gab, haben wir eine gute Safety?

Jeder weiss, dass fehlende Vorfälle bestimmt kein absoluter Gradmesser für einen sicheren Betrieb sind. Daher möchte ich die Gelegenheit nutzen, das «Drift to Danger»-Modell von Jens Rasmussen kurz vorzustellen und es gleich in unseren Segelflugbetrieb zu übersetzen.

Rasmussen beschreibt in der Mitte die «Zone der Möglichkeiten», wo wir einen sicheren Betrieb haben. Die Zone steht von drei Seiten unter Druck: Der Betrieb muss sicher sein, er muss wirtschaftlich sein und die Arbeit muss leistbar sein.

Von wo kommt nun der Druck?

1. Die wirtschaftlichen Erfordernisse führen zur Suche nach einer höheren Effizienz. Was heisst das bei uns? Die Schleppzeiten sollen kurz sein, die Standzeit am Boden reduziert, das Steigen am Hang optimal ausgenutzt. Endlich ein freier Tag zum Segelfliegen – die marginalen Pisten- und Windverhältnisse werden verdrängt. Endlich Saisonbeginn, nun aber sofort auf das neue Flugzeug umschulen! Das Trainingsbarometer «rot» tritt in den Hintergrund.

2. Gleichzeitig optimieren alle beteiligten Menschen ihren Arbeitsaufwand (wir Menschen sind im Grunde genommen faul). Zwei Flugzeuge gleichzeitig vom Landefeld zurückholen ist einfacher als zwei Mal fahren. Ein Solo-Flugschüler in der Luft und gleichzeitig einen Flugschüler im Doppelsitzer auf der Volte betreuen geht doch auch. Eine abgelesene Checkliste durch einen Ablauf «aus dem Kopf» ersetzen. Eine Rollprobe auf nasser Piste weglassen.

Diese beiden «Drucksysteme» führen nun dazu, dass es einen «Drift» in die Richtung der unsicheren Zone gibt und die beteiligten Menschen dies als das «neue Normal» akzeptieren. Denn: Es hat ja keinen Vorfall gegeben – also ist es auch sicher. Dann knallt's – und alle merken, dass man zu weit gegangen ist.

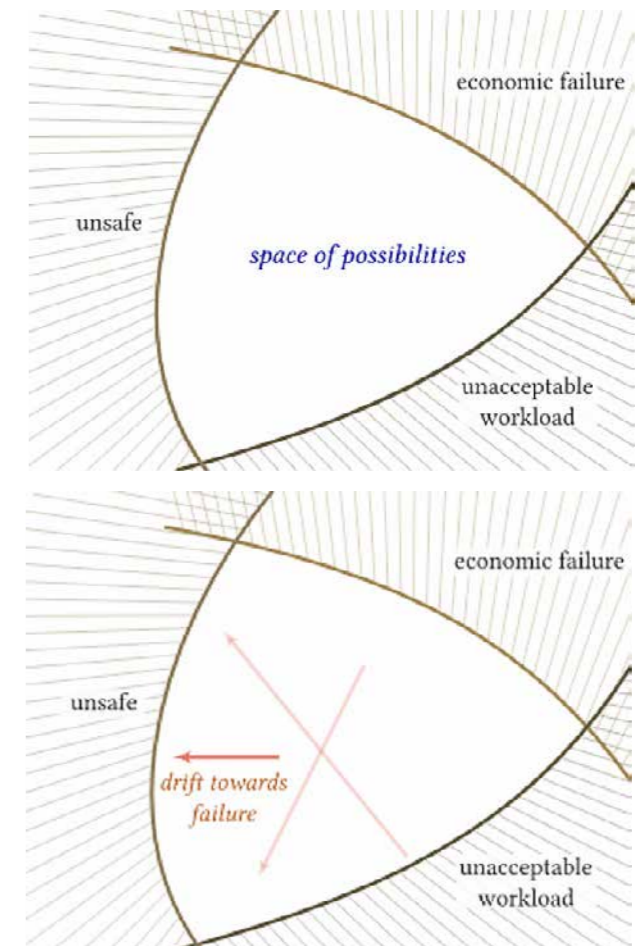
Wichtig: Es ist nicht so, dass der «Vorfall» dann das Ergebnis von schlechter oder gar böswilliger Arbeit ist. Sondern er tritt auf, weil wir Menschen so sind wie wir sind.

Wir können aber etwas dagegen tun, um ein paar Beispiele zu nennen:

- Der Flugdienstleiter kann zu ruhiger und gelassener Arbeit am Boden anregen. Keine Hektik.
- Die Wartungsscrew im Winter akzeptiert, dass sie am Schluss noch 30 Minuten extra in eine 4-Augen-Kontrolle investiert.
- Der geschleppte Pilot ist sich bewusst und akzeptiert, dass sein Schlepppilot den sichersten Flug wählt – und nicht den kürzesten und billigsten.
- Abgestellte Flugzeuge werden konsequent vom Kuller genommen, auch wenn es nur für 5 Minuten ist.

Alles in allem können wir also feststellen, dass ein Betrieb ohne Vorfälle nicht zwingend ein sicherer Betrieb ist. Lasst uns alle daran arbeiten, dass wir einen «Drift to Danger» erkennen und Abweichungen von bisherigen Standards nicht als «das neue Normal» akzeptieren. Das fordert uns alle. Es erfordert auch Mut: Wenn uns etwas komisch vorkommt, müssen wir das laut aussprechen und korrigieren: «I ha kes guets Gfüehl» ist eine gute Möglichkeit, sich kurz Gehör zu verschaffen, ohne den anderen in seiner Tätigkeit zu kritisieren.

Wer sich noch etwas intensiver mit dem «Drift to Danger» auseinandersetzen möchte, dem empfehle ich den einfach geschriebenen Artikel hier: <https://risk-engineering.org/concept/Rasmussen-practical-drift>



So, und nun wo ich das alles geschrieben habe, kommt mir doch noch ein interessanter Vorfall in den Sinn: In schwacher Thermik will der Pilot den Motor des Eigenstarters anwerfen – ohne Erfolg. Die resultierende Landung auf dem nahen Flugplatz gelingt, allerdings mit einer Schrecksekunde in der Base: Das Rad ist eingefahren – die Radwarnung hat den Tag gerettet. Der ganze Bericht dazu erscheint in Kürze im «EFA-Sammelband» der SG Bern.

Für die bevorstehende Saison wünsche ich uns viele schöne und sichere Flüge. ♦



## PERSÖNLICHER RÜCKBLICK AUF DIE SAISON 2023

Roland Bieri

Die Saison 2023 hat für mich irgendwie nicht richtig aufgehört. Bis zum 20. August konnte ich unglaublich viele schöne Flüge erleben – mindestens zehn hätten das Prädikat «Flug des Jahres» verdient. Die wenigen guten Tage im September konnte ich leider nicht mehr nutzen. Aber trotzdem war es für mich vielleicht die beste Flugsaison, die ich je in der Schweiz erlebt habe. Meine 26 auf WeGlide gemeldeten Flüge von den Startplätzen Bern, Courtelary (BFK) und Lodrino ergaben in 147 Stunden 10954 km – Wahnsinn! Die Fülle an Erlebnissen kann natürlich nicht in Stunden und Kilometern ausgedrückt werden. Auch die Fotos geben nur einen kleinen Ausschnitt der grandiosen Aussicht wieder. Mit meinem Rückblick kann ich einen Teil dieser Erlebnisse mit euch teilen.

Der nationale Wettbewerb läuft seit einigen Jahren über die Plattform WeGlide. Alle hier beschriebenen Flüge können bei Bedarf dort genauer studiert und analysiert werden. Ich beschreibe im Telegrammstil einige Flüge, welche mir speziell in Erinnerung bleiben.

Im April durfte ich als Gast der SG Olten die Saison in Lodrino starten und hatte das Glück einer «Hammerwoche». In 6 Flügen an 5 Tagen konnte ich in der Region zwischen Aostatal und Südtirol in 31 Stunden 2490 km fliegen (**Bild 1**). Ich kann ein solches Training im Frühling zum Warmlaufen sehr empfehlen.

**2. April:** Der zweite Flug ab Lodrino war ein Genuss in der Frühlings-Südalpenthermik. Zuerst ans Ende des Veltlins, dann nach Westen zum Eingang des Aostatals, nochmals nach Tirano und dann westlich von Domodossola die Endanflughöhe geholt. Kalt und schnell, 796 km mit 105 km/h (**Bild 2**). Am Schluss 20km vor Lodrino im Trichter 1:20 in die Nordwindfalle getappt – es hat nicht gereicht, im Endanflug von San Vittore musste ich den Motor starten.

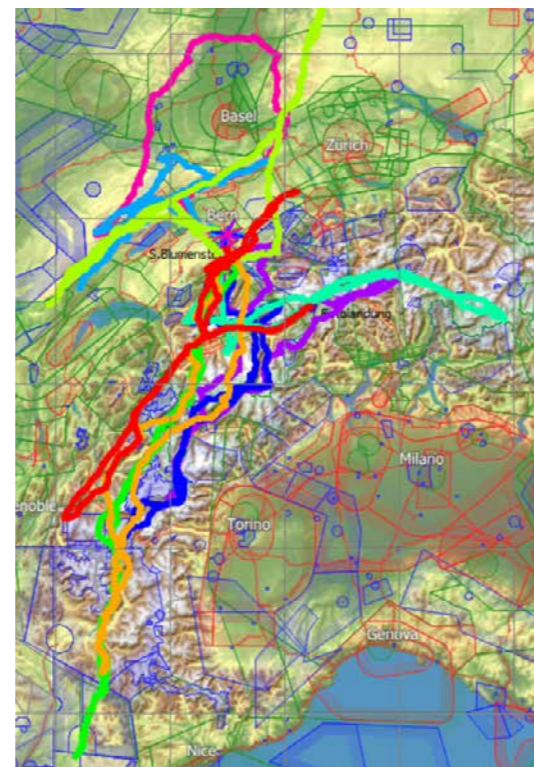
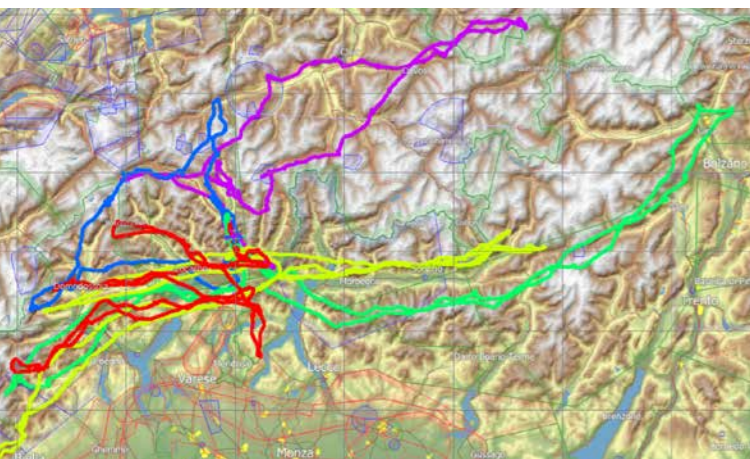
**3. April:** Ins Südtirol bis östlich Meran (**Bild 3**), viel gute Blauthermik, am Schluss noch zum Monte Rosa.

**5. April:** Nach 2-stündigem Krampf unter der Inversion abgesehen, im zweiten Anlauf schwache Wellen im Nordtessin.

**6. April:** Untypischer Flug ins Bündnerland bis nach Ischgl.

Gleich anschliessend konnten wir im BFK in Courtelary dem sehr nassen Wetter nur wenige Streckenflüge abtrotzen. Für meine weiteren Ausflüge startete ich ausschliesslich ab Bern. Für die Planung benutze ich das Angebot von pc-met, für Thermikprognosen Toptask und Skysight. Häufig sind sich diese beiden Modelle überhaupt nicht einig, was für mich die Streckenplanung schwierig machte. Nicht selten habe ich deshalb auch falsch ausgeschrieben, andere Piloten waren da deutlich erfolgreicher. Für sehr grosse Strecken ist die Ausschreibung immer anspruchsvoll, weil die Wettergrenzen in Europa fast unweigerlich erreicht werden. Auf **Bild 4** sind die Flüge über 500 km (und der Flug in die Vogesen) ab Bern ersichtlich.

**22. Mai:** Es ging ganz früh los, Abflug über Blumenstein um 10:10. Hohe Labilität, eine Stunde nach Abflug überflog ich bereits das Wallis bei Martigny. Wegen zu vieler Wolken im hinteren Modanetal konnte ich die geplante Aufgabe nicht fliegen. Das Wallis war der absolute Hammer. Vom Col de la Forclaz nach Münster und zurück zum Sanetsch (200 km) musste ich in eineinhalb Stunden nur fünfeinhalb Minuten Kreisen.



### Bildlegenden

- S. 18/19: Bild 5 - Thermik gibt es erst im Simmental
- S.20 A: Bild 1 - Flüge ab Lodrino im April
- S. 20 B: Bild 4 - Flüge ab Bern über 500 km (+ Umrundung Basel)
- S. 21 A: Bild 2 - Lago di Como
- S. 21 B: Bild 3 - Meran, im Hintergrund die Dolomiten
- S. 22 A: Bild 6 - Überentwicklungen im Kandertal
- S. 22 B: Bild 7 - Lac de St. Croix
- S. 22 B: Bild 8 - Schneeschmelze am Sanetsch
- S. 23 A: Bild 9 - Vor der Rheintalquerung
- S. 23 B: Bild 10 - Glacier d'Otemma im Südwallis
- S. 23 C: Bild 11 - Formationsflug mit Gänsegeier



**26. Mai:** Geplant war ein Flug bis südlich Lac de St. Croix und zurück. Für den Abflug musste ich zwingend ins Simmental (**Bild 5**). Weil ich zu langsam war, drehte ich um 14:45 bei Seyne um – vielleicht zu früh...? Der Rückflug bis ins Wallis war problemlos, dann wurde es aber nochmals spannend, weil bis über dem Gemmipass nicht klar war, ob die Überentwicklungen im Berner Oberland einen Einflug zulassen würden. Durch die «Waschanlage» klappte es dann doch (**Bild 6**).

**5. Juni:** Deklariertes Dreieck über 557 km mit Wendepunkten westlich Lac de Joux, Winzeln-Schramberg und Kemmeriboden. Wunderbares Jura – Schwarzwald - Wetter mit problemloser Querung in die Voralpen und zurück an den Jura, so dass ich nach erfüllter Aufgabe noch einmal den Westjura geniessen konnte. Wende westlich Les Rousses um 17:48 und Beginn Endanflug um 18:46 bei Môtier auf 2550 m. Landung 19:23 nach 815 km.

**16. Juni:** zweiter Versuch mit einem angemeldeten 700 km Umkehrflug nach Südfrankreich (**Bild 7**). Diesmal klappte es. Ich musste lediglich an zwei Stellen etwas basteln, weil sich der Flugverlauf nicht an meine Vision hielt – zum Glück ohne wesentlichen Zeitverlust. Dank der Deklaration gab es für diesen Flug mit Bonus 944 Punkte im nationalen Wettbewerb.

**6. Juli:** Es lag eine Zone mit Hammerwetter über Deutschland. An diesem Tag wurden allein in Deutschland sagenhafte 56 Flüge über 1000 km gemeldet! Die Schweiz war am Rand dieser Zone und die Prognosen eher mässig. Der Jura lief nicht schlecht, aber der Einstieg in den Schwarzwald war einmal mehr schwierig. Nach Freiburg im Breisgau sahen das Rheintal und die Vogesen sehr gut aus, so dass ich den schon lange geplanten Versuch einer Querung wagte (**Bild 9**). Bis in die Vogesen sind das über 50 km, eine gute Mittellandquerung! Überall hatte es gute Thermik, so dass auch der schmale Korridor westlich der TMA Basel zurück in den Jura kein Problem war.

**7. Juli:** Das Hoch hatte sich nach Österreich verschoben, die Alpen sollten besser werden. Dank guten, aber nicht überlegenden Bedingungen konnte ich einen wunderschönen Genussflug über den Aletschgletscher und zur Bernina machen.

**8. August:** Anspruchsvolles Wetter im Jura, ein guter Trainingstag mit relativ tiefer Basis. Ich konnte die Hausbärte von Bressaucourt, Pontarlier, Olten und Grenchen «geniessen».

**11. August:** Noch einmal war Südfrankreich das Ziel. Aber Berner Oberland und Wallis waren schwach, so dass ich grosse Pläne bald verwarf und mehr Priorität auf gute Fotosujets (auf Kosten der Geschwindigkeit) legte. Kurz vor Plampinet gewendet und ausgiebig das Südwallis genossen (**Bild 10**).

**20. August:** Mit Elia im Duo planten wir ein Dreieck nach Savognin und Val 'Isère. Wegen flauer Thermik im Bündnerland haben wir über der Greina gedreht und sind dafür nach Süden bis zum Lac Mt. Cenis geflogen. Wir kreisten mit den Geiern und genossen einmal mehr das Matterhorn.

Im WeGlide gibt es im Wesentlichen umso mehr Punkte, je weiter man fliegt. Das widerspiegelt leider nicht immer den Erlebnisgehalt der Flüge. Der km-Jäger kann das grandiose Panorama nur beschränkt geniessen, ein zusätzlicher Kreis bedeutet Zeitverlust. Ich genieße die Flüge, bei welchen es gut läuft, fliege gerne schnell und lang (= weit). Aber manchmal fühle ich mich fast ein bisschen gehetzt – vor allem, wenn ich mit Dan Rossier oder einer ähnlichen Koryphäe unterwegs bin. Ich habe verschiedene Ziele beim Fliegen: neue Gegenden entdecken, neue Routen erfliegen, neue Flugplätze kennen lernen. Neue Gegenden bedeutet nicht zwingend einen neuen Streckenrekord (wie z.B. die Umrundung von Basel). Am schnellsten erreicht man eine neue Region und einen neuen Flugplatz auf einem Wandersegelflug. Wenn im Toptask dagegen alles dunkelviolett ist, versuche ich natürlich einen neuen persönlichen Rekord – so viel Ehrgeiz habe ich. Schwächere Wetterlagen sind immer gut für Flüge, bei welchen die Details gepflegt werden – das gibt dann z.B. die schönen Videos. Ich versuche also, bei der Wetteranalyse vor dem Flug herauszufinden, welcher meiner Pläne am besten zum Wetter passen könnte. Der kommt als Flugaufgabe in den Logger. Danach gilt es, offen zu bleiben, sich einerseits nicht von dieser Aufgabe blockieren zu lassen und andererseits nicht zu früh aufzugeben. Zwei Fehler, die ich immer wieder mache. ♦





## JUBILÄUMSFEST 100 JAHRE SEGELFLUG IN BERN

Samuel Indermühle

Vor exakt 100 Jahren legten sechs junge Männer den Grundstein für den «Flugtechnischen Verein», der den Segelflug nach Bern brachte und somit die Geschichte dieses Sports in der Region beginnen liess. Dieses historische Jubiläum wurde am 2. September 2023 mit einem beeindruckenden Fest gefeiert.

Das Jubiläumsfest gewährte den Besuchern einen faszinierenden Einblick in die Entwicklung des Segelflugs in Bern. Historische Flugzeuge aus den 1930er und 1940er Jahren wurden von Englisberg aus per Gummiseilstart in die Luft befördert. Die Zuschauer konnten im Hangar die Videoübertragung dieser Starts verfolgen und anschliessend live die Anflüge und Landungen der Oldtimer der Stiftung Segelfluggeschichte erleben. Eine Flugzeugausstellung präsentierte die Fortschritte vom einfachen Zögling bis zu den modernen Hochleistungs-Segelflugzeugen der Flotte, und eine Festbeiz sorgte für gute Laune.

Die Vorbereitungen für das Jubiläumsfest wurden durch einzelne Organisationskomitees, geleitet von engagierten Mitgliedern, koordiniert und autonom durchgeführt. Die Vielzahl der Aufgaben reichte von der Planung des Flugbetriebs über die Organisation von Ausstellung und Information bis hin zur Festgestaltung tagsüber und am Abend. Dabei erwiesen sich die Organisationskomitees als äusserst engagiert und selbständig.

### KOMITEES UND LEITUNG:

Gesamtleitung und Koordination > Säm und Myriam

Flugplatz und Luftraum > Stef Z.

Gummiseil-Flugbetrieb > Thomas

Gummiseil-Startplatz, Helfer und Besucher > Elia

Flugbetrieb SG Gelände > Stefan G.

Windenstarts Segelfluggelände > Küre

Ausstellung und Information > Jérémy

Festbetrieb Tagsüber > Ursula

Fest am Abend > Joël

Kommunikation und Werbung > Jorian

Obschon das BAZL beschied, dass der Anlass keine «öffentliche Flugvorführung» sei und damit ohne Bewilligung durchgeführt werden kann, erforderte der Anlass Koordination mit Skyguide und Genehmigungen von Seiten des Flughafens. Ein ausführliches «Event- und Sicherheitskonzept» musste ausgearbeitet werden und der Flughafen musste beim BAZL einen «operational change request» genehmigen lassen. Trotz einigen Unklarheiten und unterschiedlichen Vorstellungen lag die notwendige Freigabe für den Festanlass schliesslich vor.

Auch die Suche nach «Gummihunden», also Helfern für die Gummiseilstarts, gestaltete sich als herausfordernd, doch schliesslich fand man Unterstützung in der Segelfliegergemeinschaft, so dass in Englisberg genügend starke Hände das Gummiseil spannten um die Flugzeuge fort zu spicken.

Das Jubiläumsfest selbst fand bei prächtigem Segelflugwetter statt und lockte über den ganzen Tag eine grosse Schar Gäste und Besucher auf unser Gelände. Passagierflüge im Windenstart waren ein Höhepunkt, und das Interesse an Schnupperflügen war gross. Als Abschluss des Flugbetriebs wurde – nach kurzen internen Diskussionen – der Ae.C.S. Zögling HB-429 aus dem Jahr 1944 an die Winde gehängt und hochgezogen. Thomas meisterte den Start trotz kurzem Seildurchhänger bravourös und beendete den Berner Erstflug dieses minimalistischen Flugzeugs unter dem Beifall der ZuschauerInnen routiniert auf unserem Landefeld.

Nachdem die externen Gäste das Gelände verlassen hatten, genossen die Segelflieger gemeinsam ein ausgezeichnetes Risotto im Hangar und ließen den Tag mit Gesprächen und Filmaufnahmen des Tages ausklingen.

Trotz der unsicheren Zukunft der Segelfluggruppe Bern am Flughafen Bern, insbesondere im Hinblick auf die geplante Solaranlage auf dem Segelflugplatz, war die Jubiläumsfeier von Enthusiasmus geprägt. Insgesamt bleibt der Segelflug in Bern nicht nur eine historische Tradition, sondern auch eine lebendige und faszinierende Aktivität und wir setzen uns dafür ein, dass sie auch in Zukunft den Himmel über Bern erfüllen wird. ◊



### WEITERE BERICHTE ZUM ANLASS:

<https://www.youtube.com/watch?v=Mvo9JjPQBOE>,

<https://www.aeroclub.ch/100-jahre-segelflug-in-bern/>

<https://skynews.ch/allgemein/100-jahre-berner-segelflug-gefeiert/>



Link 1



Link 2



Link 3

## LERNEN KANN MAN BEI JEDEM WETTER

Marcus Moser

Der BFK Streckenflug in Courtelary war 2023 nicht wirklich begünstigt durch gute Wetterbedingungen. Eine motivierte Crew stemmte sich dagegen, reizte kleinste Wetterfenster aus und profitierte, wenn auch teils schlotternd, von jeder Theorieeinheit.

Sechzig Flugstunden im sechzigsten Lebensjahr: Mein Saisonziel 2022 war erreicht und damit der Saisonstart 2023 mit dem Breitenförderungskurs Streckenflug fest geplant. Erich Reber liess sich als «alter Jungpilot» auch für die Reise nach Courtelary motivieren. So war die SG Bern mit vier Piloten (Erich und ich, dazu Role Bieri als Organisator und zusammen mit Bernhard Gerber auch als Fluglehrer) und zwei Flugzeugen am BFK vertreten. Ein guter Einstand!

**Rückblende 1:** Wir haben alle unsere Stärken und Schwächen; ein erstrebenswertes Lebensziel kann darin bestehen, diese zu kennen. Ich persönlich habe zum Beispiel eher Mühe mit dem Aufbrechen. Die sich verschlechternden Wetterprognosen führten dazu, dass ich im Vorfeld sehr wechselnde Kleiderbeigen aufschichtete, nur leider nicht besonders konsequent. Da ich mir für die Kursdauer hinter der zweiten Jurakette ein Studio gemietet hatte, war ausserdem an Lebensmittel zu denken, an Bücher, Computerkabel und andere Kleinigkeiten. Meine Aufbruch-Schwierigkeit geht mir auf den Geist: Darum habe ich mir für Segelflugferien ein Hilfsmittel zugelegt: eine Checkliste. Aber die hilft eben auch nur, wenn man sich daran hält..

### Bildlegenden

S. 26: *Kreisen am Chasseral*

S. 27: *Fly the line!*

**Fliegen 1:** Montag, es geht zeitig los. Alle sind da. Beim Briefing natürlich Regen, um 1330h immer noch. Fliegen? Eher nicht. Aber wir geben nicht auf. Wetterapps werden konsultiert, ein weiterer Pullover übergezogen, nach Handschuhen gesucht. Vielleicht ab 15h? Yess: Mit drei Flugzeugen in die Luft. Ein paar von uns konnten am ersten Tag sogar üben, wie man eine lokale Regenfront durchfliegt oder im strömenden Regen sicher landet.

**Fliegen 2:** Für Dienstag dann die bessere Prognose, die vom realen Wetter sogar übertroffen wird. Trotz anfänglich tiefer Basis können wir den Trichter von Courtelary erstmals verlassen. Rechts Grenchen, links der Vue des Alpes. Dazwischen scheint sogar die Sonne. Wohl denen, die im trüben Nebel am Morgen an Sonnencreme gedacht hatten! Ich wage mich beim Chasseral über die Krete und kreise etwas zurückhaltend beim Sendeturm. Im Kleinen muss beginnen...

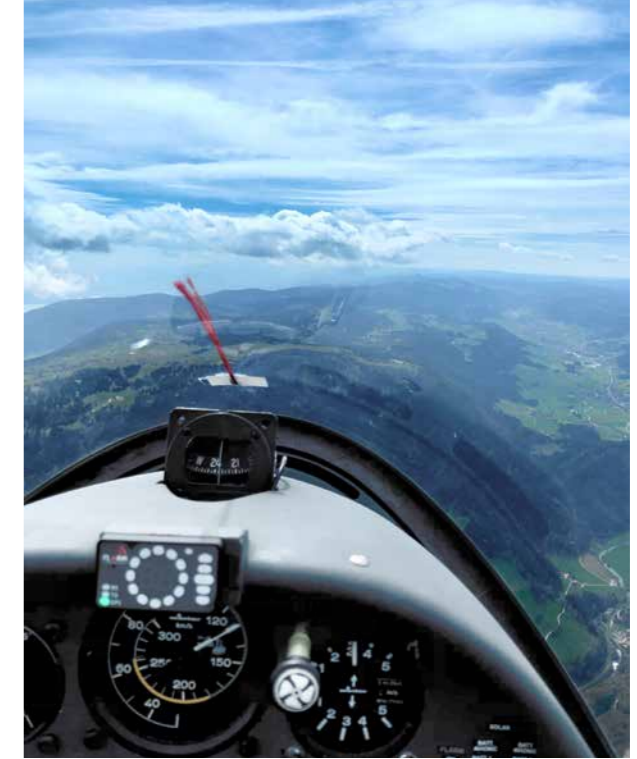
(Bild 1: Kreisen am Chasseral, Bild mm)



### ERSTE STRECKENFLÜGE

**Fliegen 3:** Das Wetter hält sich an die Voraussagen und lässt Streckenflüge Richtung Westen zu. Die ersten Doppelsitzer starten nach 13h mit dem Ziel, die CTR Les Eplatures zu kreuzen. Der Einstieg gestaltet sich anspruchsvoll. Kollege Oliver aus Langenthal schildert seine Erlebnisse so: «Die operative Höhe ist mit dieser Basis sehr klein. Dadurch hatte ich mit zu vielen Aufgaben gleichzeitig zu kämpfen. Fehler schlichen sich ein. Zu spät beim Aufruf vor der CTR, Umstellen der Frequenz, richtiges Funken, Aufwind nicht verlieren usw. - und schon war ich am Limit meiner Kapazitäten.» Mein Berner Kollege Erich erlebte es so: «Mit kurzem, geländenahem Schlepp bis zum Mont Soleil gestartet. Die zerrissenen Thermikschläuche vermag ich aber nicht richtig zu zentrieren. Wisi als Copilot zeigt mir, wie es geht. Dank seiner Hilfe kann ich dann auf Strecke. Das Crossing bei Les Eplatures gelingt einermassen geschmeidig; die Erfahrung aus dem Funkbetrieb in Bern hilft da doch einiges. Richtung Pontarlier knacken wir die 2'000 Meter, kurz danach gibt es beim Wendepunkt starkes Saufen. Wisi ist gefordert, bringt uns aber wieder auf die Höhe für den Rückflug. Es werden 163 Kilometer.» Also doch: Streckenflug.

**Rückblende 2:** Vor meinem Studio liegt Schnee. Ich bin echt froh, dass trotz Aufforderung der Garage die Winterpneus noch nicht gewechselt sind. Verschieberitis - «Prokastination» wie die pathologische Form genannt wird - hat in den milden Ausformungen auch ihre Vorteile. Ich lächle etwas. Also Scheibenkratzen. Dabei liegt ziemlich viel Verkehrslärm in der Luft. Ich bewege mich in meinen Segelflugferien im Takt mit der arbeitenden Bevölkerung. Jedenfalls herrscht in den Stosszeiten viel Verkehr in den Franches Montagnes. Da ich den Jura nicht gut kenne, streife ich in der wetterbedingt segelflugfreien Zeit durch die Dörfer der Region. Viele KMU, auch verlotterte Brachen. Ausserhalb der Stosszeiten ist es ruhig bis einsam. Hier gäbe es Raum, um in einem Atelier stilvoll an Motorrädern und Anderem basteln zu können. Jetzt aber: Ab über die Jurarippen nach Courtelary. Wenig überraschend hat es auch auf dem Segelfluggelände Schnee. Es gibt zwei Longbriefings und Fondue für alle.



### FLY THE LINE!

**Fliegen 4:** Was soll der Mensch im BFK Streckenflug eigentlich tun? Nun, Strecken fliegen! Das können wir heute nach regnerischen Tagen endlich wieder üben. Der Start verläuft wie gewohnt: Morgennebel, etwas Frost, Mütze anziehen, Scheibenkratzen. Später aber setzt sich die Sonne langsam durch. Das Ergebnis: Alle waren in der Luft, alle kamen auf ihre Kilometer! Dabei half die Wetterentwicklung: Viele tragende Linien und eine ausreichend hohe Basis, damit genügend Zeit für Frequenz- und einermassen entspannte Trichterwechsel. Den Genfersee im Südwesten sahen viele aus der Entfernung; einige zusätzlich gleich mehrere Linienmaschinen im Nordosten, relativ nah und von unten. Die Tango-Sektoren waren aktiv, die Controllerin beschäftigt. Ein ziemliches Geschnatter. Es macht schon Sinn, Instrumente und Lufträume zu kennen und die notwendige Voice zu beherrschen.

**Fliegen 5:** Der letzte Flugtag vom 27. April wurde zum besten Tag des Kurses mit Flügen zwischen Le Brassus und Aarau. Damit nahm der BFK Streckenflug ein versöhnliches Ende. Das sehr nasse und wechselhafte Aprilwetter hatte aber Folgen: obwohl praktisch jede Regenpause zum Fliegen genutzt wurde, wurden in 95 Flügen nur 139:38 Stunden geflogen. Das ergab im Durchschnitt knapp 14 Stunden und 10 Flüge pro Teilnehmer. Ohne motivierte Fluglehrer und engagierte Kollegen wären es weniger gewesen. Eine der wichtigsten Erfahrungen war sicher, dass lehrreiche Segelflüge - ausser bei Regen - bei fast jedem Wetter möglich sind. Zudem konnten wir viel Theorie wiederholen. Und wie gesagt: etwas lernen kann man immer. Meine Checkliste für Segelflugferien ist jedenfalls angepasst. ♦



# JUGENDARBEIT EINMAL ANDERS

Stefan Graf

In einer Nach Mitte November bricht die Gürbe – gefüttert von tagelangen Regenfällen – durch ihren Deich an der Selhofenstrasse in Belp und überschwemmt das Segelfluggelände. Am nächsten Morgen zeigt sich das ganze Ausmass des Schadens: im Hangar eine grosse schlammige Pfütze – zum Glück sind alle Segelflugzeuge in ihren Anhängern versorgt und stehen trocken; die Villa Thermik zwanzig Zentimeter im Wasser, zum Eingang kommt man nur in hohen Gummistiefeln. In den tiefer liegenden Räumen stehen Wasser und Schlamm, die Heizung hat den Geist aufgegeben. Auf dem Gras der Segelfluggiste zwei grosse Seen, auf denen Enten paddeln. Dazu schütet es aus tiefhängenden Wolken immer wieder wie aus Eimern.

Ausgerechnet für diesen Tag ist der Besuch der Primarschule Kehrsatz geplant. Zweihundert Schülerinnen und Schüler wollen vor dem Hangar der Segelflieger einen Film für das Projekt «#Say Hi – Gemeinsam für Freundschaft und gegen Mobbing» drehen. Unter diesem Motto lernen Schulklassen in ganz Europa eine vorgegebene Choreografie zu einem Song, filmen das Ganze und schicken das Video ein. Eine «dance challenge» also. In der Schweiz werden die Videos von SRF gesammelt und online publiziert (www.srf.ch/kids/sayhi). 2023 heisst das Lied auf Deutsch «Mir flüged los» - nichts liegt also näher, als das Video dazu wirklich bei den Fliegern aufzunehmen.

Zweihundert Fahrräder stapeln sich am Flugplatzzaun und am Gürbedamm, zweihundert Schülerinnen und Schüler – nicht alle regendicht angezogen – drängeln auf den Vorplatz des Segelflughangars, der als einzige Fläche einigermaßen trocken geblieben ist. Mit Feuereifer helfen die Kids dabei, die schweren Hangartore aufzuziehen und zwei Motorflugzeuge ins Freie zu schieben. Fragen prasseln auf die Helfer ein: «Wie alt muss ich sein, um Segelfliegen zu lernen?» - «Habt ihr auch Frauen, die fliegen?» - «Kann ich das auch machen, wenn ich älter bin?» Die Faszination für die Flugzeuge ist zunächst wesentlich grösser als die für ihr Projekt, und die Lehrkräfte haben alle Mühe, den bunten Haufen in Ordnung zu bringen.

Und dann geschieht das Wunder: Als die Schülerinnen und Schüler sich – nach Farben sortiert - aufstellen, reissen die Regenwolken auf, und die Sonne taucht den ganzen Platz in strahlendes Licht. Die Musik legt los, der Tanz beginnt. Vierhundert Arme schwingen durch die Luft, vierhundert Füsse folgen hochkonzentriert der komplexen Choreografie. Der Regen ist vergessen, stattdessen scheint ein fliegender Regenbogen vor dem Hangartor zu tanzen.

Nach zwei Durchläufen ist das Filmmaterial beisammen, die bunte Reihe löst sich auf. Dutzende Kinder wollen beim Einräumen der Flugzeuge wieder helfen, und das ist auch willkommen, denn wie auf Kommando verschwindet die Sonne, und die nächste Regenwolke leert ihren dicken Bauch direkt über dem Flugplatz. ♦



# DER SEGELFLUGWEG IM BELPMOOS

Stefan Graf

Wie viele gute Ideen existierte diese eigentlich schon seit Jahren: wie können wir einem interessierten Publikum auf einfache Art und Weise erklären, was hinter dem Zaun auf dem Gelände der Segelflieger passiert?

Viele Menschen nutzen das Naherholungsgebiet entlang der Gürbe zum Radfahren, für den Familienausflug oder für den Hundespaziergang und beäugen neugierig, was sich da auf der grünen Wiese abspielt. Manchmal kommen «über den Zaun» Gespräche zustande, manchmal entschliesst sich eine Familie mit Kindern spontan, hereinzukommen und sich Alles aus nächster Nähe anzuschauen – aber oft genug ist man zu schüchtern, oder die Segelflieger sehen so beschäftigt aus, dass man es nicht wagt, sie anzusprechen.

Im Frühling 2023 wurde das Projekt nun endlich Wirklichkeit. Zwölf wetterfeste Tafeln, die entlang des Flugplatzzauns installiert wurden, erklären in Text und Bild die Aktivitäten, die man während der Saison auch live beobachten kann. Dabei geht es nicht nur ums Fliegen, sondern auch um vielfältige Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes und um die Tierwelt, die auf der grossen Trockenwiese der SG Bern heimisch ist. Neugierige werden eingeladen, die Vereinsmitglieder anzusprechen, sich per QR-Code im Internet über den Segelflug zu informieren oder selbst zu schauen, ob sie Igel und Wiesel oder die brütenden Turmfalken entdecken, die in diesem Sommer wieder drei Junge aufgezogen haben. Smilla Wittwer, eine junge Grafikerin in Ausbildung aus dem Team unseres Pilotenkollegen Stefan Spengler, hat die Tafeln mit viel Liebe gestaltet.

Am 10. Mai wurde der Segelflugweg vor geladenen Gästen und den Medien eröffnet. Das Ereignis war selbst dem Fernsehen einen Beitrag wert. Nach der Begrüssung durch unseren Präsidenten Bernhard Gerber und einem Spaziergang entlang der Tafeln wurde beim Apéro angeregt über den Segelflug, seine Geschichte im Belpmoos und seine Zukunft diskutiert. Inzwischen haben schon viele Zaungäste die Informationen rund um den Segelflugplatz studiert; die grüne Seite des Flughafens ist um eine Attraktion reicher geworden. ♦



Segelfliegen ist ein Teamport, denn ein Segelflugzeug kommt ohne fremde Hilfe nicht in die Luft. "Oben angekommen" haben Pilotinnen und Piloten unterschiedliche Ansichten und Vorlieben. **Streckensegelflug** Allen Segelfliegern gemeinsam ist der Traum vom Fliegen ohne Motor, ausserordentlich durch die Kraft natürlicher Aufwinde. Für Genussfliegen liegt die Idee des Fliegens darin, die Welt von oben zu betrachten, sich vom Alltag zu lösen und gemeinsam mit Freunden die Umgebung zu besuchen. **Antiklimatisierte Pilotinnen** sinden demnach, während eines Fluges eine möglichst weite Strecke zurückzulegen. **Kunstflug** Auch im Segelflug kann man mit Loops, Rollen, Rollen und Rollen wie mit einem Auto. Das vorrangige Ziel des Kunstfliegens ist das perfekte Beherrschen des Segelflugzeugs und das fehlerfreie Ausführen der Flugfiguren. Und natürlich beweis die damit verbundenen "untypischer" Lage im Raum einem gewissen Adrenalinspiegel.



Der Turmfalke brütet in Nischen oder Hohlräumen. Die Gelegegrösse beträgt normalerweise 4-6 Eier. Nach 27-32 Tagen, während denen ausschliesslich das Weibchen die Eier bebrütet, schlüpfen die Jungvögel innerhalb von 3-5 Tagen. Nach ca. 4 Wochen im Nest nehmen die Jungen selbstständig Nahrung auf. Zu Beginn beschäftigen sie sich dabei hauptsächlich mit Insekten. Erst nach 4 weiteren Wochen sind die jungen Falken dann völlig selbstständig. Wie die Aktivität machen sie nur vor allem Jagd auf Mäuse. **Männchen und Weibchen unterscheiden sich optisch.** Männchen haben einen hellgrünen Kopf und einen rotbraunen Rücken mit kleinen dunklen Flecken. Beim Weibchen dagegen sind Kopf, Rücken und Schwanz rotbraun gefärbt mit dichter dunkler Fleckung und Querbinden. Seine Körperunterseite ist stärker gefleckt als beim Männchen. **Turmfalken haben relativ lange Flügel mit einer schmalen Flügelbasis.** Man kann sie oft beim Räten beobachten. Dies ist eine spezielle Flugtechnik für den Nahrungserwerb, welche mit schnellen, flachen Flügelzügen und hängendem, gefächertem Schwanz ausgeführt wird.

Möchtest Du mehr erfahren?

Möchtest Du mehr über den Naturschutz auf dem Flugplatz erfahren?

## SCHWEIZER JUNIORENMEISTERSCHAFT (JSM) – 2023

Elia Reidy

Die Schweizer Juniorenmeisterschaften fanden dieses Jahr vom 17.5. bis 21.5.2023 in Schupfart (Basel) statt. Ich hatte noch keine Wettbewerbserfahrung und war auch noch nie in der Region des Tafeljura geflogen – es würde also ziemlich viel auf einmal auf mich zukommen! Ich versuchte mich sehr intensiv vorzubereiten, da ich wusste, dass alles, was ich im Vorhinein nicht vorbereitet hätte, mir im Flug dann Kapazitäten rauben würde. Im Gegensatz zum Streckenflug ist man im Wettbewerb fast immer konstant ausgelastet.

Die fünf Tage waren eine emotionale Achterbahnfahrt, mehr dazu später:

### 17. MAI – 1. WETTBEWERBSTAG!

Am Morgen beim Briefing lernte ich das erste Mal meine Konkurrenz kennen. Das Wetter war mässig - die Stimmung hingegen super. Es wurde beschlossen, dass wir fliegen. Also zu den Anhängern und Flugzeuge aufbauen. Kaum zu glauben, dass man in einer Stunde 30 Segelflugzeuge zusammenbauen kann. Danach wurden unsere Flieger von den Helfern zum Grid gezogen. Um 13:15 begannen die fünf Schleppflieger die 30 Segelflugzeuge in die Luft zu ziehen. Hier muss man anmerken, dass zuerst die JSM Klasse (Junioren) und danach die RM Klasse (Regionalmeisterschaft), zeitlich versetzt, gestartet wurde. Somit waren die beiden Klassen in der Luft immer getrennt. Als ich nach einem kurzen Schlepp auf etwa 1300 m klinkte, fühlte es sich wie ein Sprung ins kalte Wasser an. Weil sehr viele Flugzeuge auf relativ kleinem Raum unterwegs waren, musste ich mich sehr darauf konzentrieren, den Fokus trotzdem auch aufs Fliegen und die Thermiksuche zu setzen. Mit Hilfe des ersten guten Aufwindes ging es dann bis an die Basis. Oben angekommen flog ich als einer der ersten Richtung Grenchen ab. Ich verlor schnell an Höhe und nutzte diesen Umstand, um vom Thermik- in den Hangflug zu wechseln. In Hangflugtaktik konnte ich den ersten Sektor gleich voll und mit einer guten Schnittgeschwindigkeit ausfliegen. Auf dem Rückflug nach Schupfart hatte ich den Pulk, welcher schon vor mir gewendet hatte, auf der Höhe von Olten wieder eingeholt. Ich hatte jedoch zu viel Höhe für Geschwindigkeit geopfert und verpasste deshalb leider den letzten Schlauch querab von Olten. So endete mein erster Tag in Olten auf dem Flugplatz, wo ich und mein Flieger von Kürte Wenger abgeholt wurden.

### 18. MAI – SCHON WIEDER NICHT AUF DEM LUFTWEG NACH SCHUPFART GEFUNDEN:

Ich startete als letzter unserer Klasse und zog nach dem Klinken auch gleich voll bis zur Startlinie durch, die etwas östlich des Flugplatzes Hotzenwald lag. Wohl etwas übermutig überflog ich die Startlinie als erster und fand mich nach langem starkem Sinken über einem Aussenlandefeld in St. Blasien (D) wieder. Wegen der geringen Höhe liess sich die Aussenlandung nicht mehr verhindern. Die nächsten Stunden verbrachte ich im Schatten des Flügels und zerbrach mir den Kopf darüber, was jetzt eigentlich falsch gelaufen war – ich weiss es immer noch nicht.

### 19. MAI – GEDULD WIRD BELOHNT!

Kürte machte schon am Morgen nach dem Montieren den Anhänger abfahrtsbereit – er erwartete offensichtlich eine weitere Aussenlandung. Ich sprach ihn darauf an und meinte, dass sich das nicht gerade sehr motivierend anfühlen würde. Daraufhin stoppte er seine Vorbereitungen, und ich nahm das als gutes Omen dafür, dass ich heute meine erste Landung in Schupfart machen würde

Nach einem kurzen Schlepp befand ich mich zusammen mit der Konkurrenz auf 1200 m (~600 AGL) an der Basis in sehr schwacher Thermik vor der Startlinie, querab von Schupfart. Mehrere Teilnehmer konnten nicht in der äusserst schwachen Thermik durchhalten und mussten wieder landen, noch bevor das Rennen überhaupt gestartet wurde. Mühselig kämpfte ich mich Stück für Stück Richtung Startlinie. 0.5 m/sec steigen war das höchste der Gefühle. Diesmal flog ich als Letzter los und versuchte, mich im Geradeausflug auf schwächstem Steigen irgendwie abzustützen. Die Basis war sehr tief und so verhangen, dass ich die Wolken umfliegen musste, um an den Wendepunkt

zu gelangen. Auf der Wettbewerbsfrequenz gingen dauernd Funksprüche über Aussenlandungen ein. Ich war jedoch wild entschlossen, es heute nach Hause zu schaffen! Und so war es auch. Nach dem letzten Wendepunkt entschied ich mich, den Kurs Richtung Schupfart zu wagen. Nur wenige Kilometer vor dem Ziel wurden meine Nerven nochmals gefordert, als ich aus kaum mehr vorhandenem Steigen die letzten Meter ausquetschte, um Schupfart zu erreichen. Meine Freudenschreie, als ich die Ziellinie überflog, hat man wohl bis zum Boden gehört. Nach zwei schwierigen Tagen war meine Geduld endlich belohnt worden. Das Schönste war, Kürtes Grinsen zu sehen, als ich ihm sagte, er dürfe ab jetzt den Anhänger am Morgen nie mehr bereit machen.

### 20. MAI – DIESER WETTBEWERBSTAG WURDE WEGEN DES SCHLECHTEN WETTERS GECANCELT.

### 21. MAI – ZUM SCHLUSS NOCH EIN AUSFLUG NACH DEUTSCHLAND!

Auch der letzte Tag war nochmals herausfordernd. Nachdem sich die ganze Gruppe nach dem Start nur knapp in einem Nullschieber über mühsamem Gelände halten konnte, begann etwas nördlich die Überentwicklung eines Cumulus. Ich konnte seitlich an dieser Wolke mit gutem Steigen bis auf 2500 m hochklettern – ein faszinierendes Erlebnis. Mit der gewonnenen Höhe flog ich zusammen mit einem Oltenener Kollegen im Teamflug Richtung Norden bis nach Wenzeln. Das Highlight war dann definitiv der Endanflug in Formation mit 200 km/h ab dem Schluchsee nach Schupfart.

Mein Fazit nach vier Wettbewerbstagen: ich durfte unglaublich viel lernen. Ich habe in den Streckenflügen danach sehr stark gespürt, dass mich die Wettbewerbserfahrung gelehrt hat, schneller und vor allem auch effizienter zu fliegen. Ein grosses Dankeschön möchte ich Kürte Wenger widmen, der mich immer unterstützte, motivierte und nach jeder Aussenlandung wieder aufmunterte. ♦





## WIE ICH ZUM PILOTENBREVET KAM – ZWEI FLUGSCHÜLER ERZÄHLEN

Interview: Stefan Graf



In der Flugschule der SG Bern wurden während der Saison 2023 fünf Flugschüler brevetiert. Mit zweien von ihnen – dem Ältesten und einem der Jüngsten – haben wir über ihre Erfahrungen geredet.

**Glider News: Stell dich bitte kurz vor (Name, Alter, Beruf, wo kommst du her, wo lebst du?)**

Rich: Ich heisse Richard Knochenmuss, Alter 66, Chemiker/Physiker. Ich komme aus den USA, und bin wegen einer Stelle an der Uni Bern in die Schweiz gekommen. Ich wohne in Seftigen, bin inzwischen halb pensioniert und habe endlich Zeit zum Fliegen.

Beni: Mein Name ist Benjamin Bürgi, ich bin 21 Jahre alt und studiere zurzeit Maschinenbau an der ETH Zürich. Ursprünglich komme ich aus Aarberg, lebe derzeit hauptsächlich in Zürich.

**GN: Wie bist du zum Segelfliegen gekommen?**

Rich: Ich war schon als Kleinkind vom Fliegen fasziniert, wie einige in meiner Familie. Ich war dann aber viele Jahre begeisterter Bergsteiger und Kletterer und hatte keine Zeit für «richtiges» Fliegen, aber doch für Simulator- und Modellflug. In die Berge gehen ist in den letzten Jahren immer schwieriger geworden, ich habe mich deshalb entschieden, wieder in die Höhe zu gehen und die Natur zu geniessen, mit Gleitschirm- und Segelfliegen.

Beni: Als ich im Frühling 2022 meinen Durchdiener bei der Luftwaffe abschloss, durfte ich am Ende meines Dienstes in einem PC7 mitfliegen. Als ich wieder gelandet war, verging keine Woche, bis ich wieder in die Luft wollte. Ich informierte mich sofort über verschiedene Arten des Fliegens und landete schliesslich bei der wahrscheinlich kostengünstigsten Art der Flächenfliegerei, dem Segelfliegen. Selbstverständlich habe ich mich sofort zu einem Schnupperflug angemeldet und war von diesem Moment an vom Segelfliegen fasziniert.

**GN: Was ist für dich faszinierend am Fliegen?**

Rich: Fliegen hat viele spannende Aspekte. Sich bewegen in der dritten Dimension; in der Natur sein und mir ihr arbeiten; das Fluggerät spüren und gut fliegen; die Technologie, die das ermöglicht; die vielfältigen Herausforderungen; das endlose Lernen; die Kameradschaften, die sich entwickeln; und vieles mehr...

Beni: Für mich ist es das beste Gefühl, wie ein Vogel über die Landschaft zu schweben und die Aussicht zu geniessen. Mich überrascht auch immer wieder, welche Distanzen und Leistungen mit einem Segelflugzeug erreicht werden können.

**GN: Wie lange hat deine Ausbildung bis zum Pilotenbrevet gedauert?**

Rich: Ich habe zwei Saisons gebraucht, was offenbar recht typisch ist. Hätte ich nur Segelfliegen gelernt, wäre eventuell eine Ausbildung an einer professionellen Schule eine Option gewesen, um intensiver zu lernen und in einem Sommer zum Ziel zu kommen. Aber so hätte ich die vielen tollen Erfahrungen mit den Lehrern und Schülern der SG Bern verpasst. Da ich gleichzeitig Gleitschirm geflogen bin, war das Tempo OK, wenn manchmal etwas zu langsam.

Beni: Ich begann meine Ausbildung im Juni 2022 und konnte meine Segelflugprüfung Ende Juli 2023 absolvieren. Ich habe dafür aber fast jeden Samstag und viele Mittwoch Nachmittage im Belpmoos verbracht.

**GN: Was war für dich das Schwierigste, was du lernen musstest?**

Rich: In Bodennähe ist alles kritischer, saubere und sichere Starts und vor allem Landungen sind deshalb Knackpunkte. Manche haben mir gesagt sie fanden das Schleppen am Anfang schwierig, aber für mich ging es relativ gut. Aber es ist gleichwohl bemerkenswert dass das Erste, was man als Schüler macht (Schleppen), der angebundene Formationsflug in Bodennähe ist - nicht einfach! Eine der vielen schönen und einzigartigen Herausforderungen, die Segelfliegen so spannend machen.

Beni: Das Schwierigste zu Beginn war, die Luftkrankheit zu bewältigen. Bei meinen ersten Flügen wurde mir schnell übel. Das hat mich jedoch nicht von der Faszination des Fliegens abgelenkt. Daraus habe ich gelernt, dass mit genügend Training Vieles möglich ist, selbst wenn der Anfang schwierig war.

**GN: Gibt es ein besonders schönes Erlebnis aus deiner Zeit als Flugschüler?**

Rich: Es gibt natürlich Höhen und Tiefen auf dem Weg. Am Anfang sind kleine Schritte toll, wenn man es zum Beispiel schafft in einer Thermik mit den Vögeln zu kreisen, oder eine gute Landung macht. Aber man hat auch weniger tolle Tage, wo man nicht gut genug fliegt, bald wieder im Landeanflug ist, und auch noch die Landung verpatzt. Meilensteine wie der erste Soloflug sind schön, wenn auch vielleicht etwas stressig. Das Schönste für mich waren aber wahrscheinlich die längeren Flüge (mit Fluglehrer), z.B. von Bern zum Wildhorn und zurück, oder ein Voralpenrundflug von Zweisimmen aus. Ein Vorgeschmack von dem, was kommen soll.

Beni: Ein Flug, der mir noch sehr gut in Erinnerung geblieben ist, war mein erster Streckenflug mit einem Fluglehrer ins Wallis. Dieser fand zu Beginn meiner Ausbildung statt und zeigte mir, was mit einem Segelflugzeug möglich ist.

Das Gefühl, über dem Aletschgletscher zu gleiten, kann ich bis heute spüren. Der erste Soloflug ist natürlich auch ein Erlebnis, das ich sicher nicht vergessen werde.

**GN: Was sind fliegerisch deine nächsten Pläne?**

Rich: Obwohl ich ein wenig stolz bin, jetzt alleine Platzrunden machen zu dürfen, ist die lokale Umgebung nicht das, wovon man träumt. Streckenfliegen war von Anfang an das Ziel. Wir haben glücklicherweise mehrere ausgezeichnete Streckenflugpiloten in der SG Bern, die ihr Wissen sehr grosszügig mit uns Anfängern teilen.

Beni: In der nächsten Saison will ich mich vor allem Richtung Streckenflug weiterbilden. Dafür werde ich auch versuchen, im Frühling die Alpeinweisung abzuschliessen. Ansonsten will ich generell meinen Aktionsradius im Einsitzer Stück für Stück vergrössern. Ein weiteres Ziel ist die Einweisung für Passagierflüge, damit ich mein wunderbares Hobby auch mit meiner Familie und mit Freunden teilen kann.

**GN: Was würdest du jemandem raten, der sich fürs Fliegen interessiert?**

Rich: Fliegen ist recht vielfältig - einfach ausprobieren. Von Simulatoren über kleine und grosse Modelle, Gleitschirm, Hängegleiter (auch motorisiert), Segelfliegen, kleine Motorflieger, usw. Man findet irgendwo seinen geeigneten Platz - oder mehrere. Wie man bei mir sieht, ist es auch nie zu spät, etwas Neues zu probieren.

Beni: Ich würde jedem Interessierten einen Schnupperflug wärmstens empfehlen. Bis man es einmal selbst erlebt hat, ist es schwierig die Faszination des Segelflugs nur mit Worten weiterzugeben.

**Lieber Rich, lieber Beni, habt herzlichen Dank für das Gespräch. Wir wünschen euch eine tolle Saison 2024 und allzeit happy landings. ♦**

**Ka8 HB-695**

*Landeanflug mit Glissade, geflogen von Res Stotzer, Stiftung Segelfluggeschichte*



**GLIDER NEWS 2024**

Herausgegeben von der Segelfluggruppe Bern

Redaktionschluss: 20.01.2024

Bilder, soweit nicht anders angegeben: Axinja Kiese

Redaktion: Stefan Graf

Layout: Mathias Zimmermann ([www.pictomato.ch](http://www.pictomato.ch))

# TÄTIGKEITSPROGRAMM 2024

Segelfluggruppe Bern

MONAT	DATUM	ZEIT	WAS (ANSPRECHPERSON)
Februar	07.02.24	19:30	<b>XC:</b> Sehen und gesehen werden – worauf es ankommt (H-P. Mayer)
	17.02.24	13:00	<b>Hauptversammlung</b> Villa Thermik
März	02.03.24	09:00 11:00	<b>Pilotenbriefing</b> Segelflug (Ch. Schläppi, I. Haussamann) Motorflug- und TMG-Piloten Rapport (Ch. Schläppi)
	02.03.24	13:00	<b>Montage/Frühlingsbautag</b> (B. Häusler / A. Walther)
	02.03.24	13:00	<b>FDL Refresher</b> (Ch. Schläppi)
	02.03.24	18:30	<b>Segelflieger kochen für Segelflieger</b> (B. Gerber / R. Rapold)
	06.03.24	19:30	<b>XC:</b> Meteo – vor lauter Wetter... (R. Bieri)
	14.03.24	19:30	Generalversammlung Berner Aeroclub (BeAC, U. Niemeyer)
	27.03.24	19:30	<b>XC:</b> Testat-Kurs 1 - Trichterfliegen (Ch. Schläppi)
April	01.04. – 05.04.24	–	<b>Intensivwoche Bellechasse</b> (Ch. Schläppi)
Mai	01.05.24	19:30	<b>XC:</b> Testat-Kurs 2 - Aussenlandung (Ch. Schläppi)
	13.05. – 17.05.24	–	<b>Intensivwoche Zweisimmen</b> (A. Kiese / B. Ruch)
Juni	05.06.24	19:30	<b>XC:</b> McCready oder was wir von den Störchen lernen können (S. Zlot)
Juli	06.07.–21.07.24	–	<b>Intensivwoche Segelflug ab Bern</b> (S. Zlot)
	14.07 – 04.08.24	–	<b>Saanelager</b>
	22.07. – 02.08.24	–	<b>Segelfluglager Thun</b>
August	16.08.24	18:00	<b>Sommerfest</b> des BeAC zusammen mit der SG Bern
September	14.09.24	08:00	<b>IKARUS Tag</b> , (BeAC, U. Niedermeyer)
	15.09.24	–	<b>Ziellandekonzurrenz</b> (TBC)
November	02.11.24	09:00	<b>Demontage/Herbstbautag</b> (B. Häusler / A. Walther)
	02.11.24	18:00	<b>Saisonabschluss mit Abendessen und Preisverteilung</b> (B. Gerber / R. Rapold)
	16.11.24	–	<b>Segelflugkonferenz</b>
<b>2025</b>			
Februar	15.02.25		<b>Hauptversammlung</b> Villa Thermik
März	01.03.25		<b>Montage/Frühlingsbautag</b> (B. Häusler / A. Walther)

Genehmigt durch den Vorstand am 24.01.2024 / zur Genehmigung durch die HV vom 17.02.2024