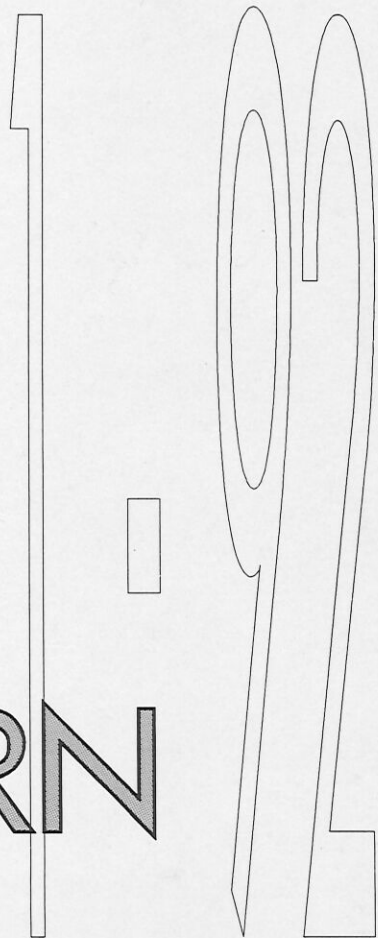


# GLIDER NEWS

SG BERN

Dezember 1992



# Editorial

Liebe Mitglieder,  
Liebe Freunde der SG Bern

Es ist uns eine besondere Freude, euch hiermit die erste Ausgabe des neuen Info-Organs "Glider News" vorzustellen. Mit "uns" meine ich das Redaktionsteam des neuen Organs. Für die SG-internen Informationen zeichnet unser bisheriger Informator in Sachen SG, Hanspeter Frehner, verantwortlich. Den Veranstaltungskalender betreut von Amtes wegen Jacqueline Stampfli. Ich selber werde mich bemühen, auch andere Beiträge zusammenzutragen, und die ganze Sache etwas zu koordinieren. Christoph Hammerschlag fällt die grosse Arbeit der Textverarbeitung und der Gestaltung der Glider News zu. Erwin Boschung schliesslich wird das Lektorat besorgen.

Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass unser neues Informationsorgan nicht in erster Linie ein Sprachrohr des Vorstandes ist, sondern allen Mitgliedern offen steht. Wir interessieren uns für Berichte über besondere Flüge, über Lager und gesellige Anlässe, aber auch für Leserbriefe mit anregendem oder kritischem Inhalt. Aus diesem Grund fordern wir euch alle auf, Beiträge jeglicher Art einzureichen. Redaktionsschluss ist jeweils zwei Wochen vor dem Erscheinungsdatum. Dieses und auch die Kontaktadresse für Bei-

träge findet man auf Seite 21. Zur Lektüre dieser ersten Ausgabe wünsche ich allen Adressaten viel Spass, und ich bin schon heute gespannt auf eure Reaktionen zu unserem neuen Bulletin.

Für das Redaktionsteam:  
Peter Dürig

## Captain's Corner

Meine erste Saison als Obmann geht zu Ende. In dieser Zeit ist sehr viel geschehen, überwiegend Erfreuliches. Glücklicherweise hatten wir im Flugbetrieb keinen Unfall zu verzeichnen, ein herzliches Danke an alle für die seriöse Arbeit. Die Winterpause ist für alle eine Gelegenheit, die persönlichen Schwächen auszumerzen und sich an Kursen, Vorträgen oder in der Fachliteratur weiterzubilden. Im Baubetrieb erwarte ich von allen vollen Einsatz, qualitativ und quantitativ. Dies ist die Grundlage für einen unfallfreien Betrieb in der nächsten Saison.



Die Saison 1993 soll im Zeichen des

Fliegens stehen, nachdem wir 1992 viel Arbeit in die SM investiert haben, und vom Wetter nicht gerade begünstigt worden sind.

Ich wünsche allen frohe Weihnachten, gute Gesundheit und allen, die am 30. Dezember nicht am Neujahrs - Apero teilnehmen können, einen guten Rutsch in ein erfolgreiches 1993.

Ever Obmann

Markus Wymann

## Internationale Belpmoostage 1993.

Dieser Anlass wird vom <sup>27. Aug.</sup> ~~14.-16. Mai~~ 1993 durchgeführt.

Die SG Bern wurde mit der Organisation der Bodenausstellung sowie den Bau- und Parkplatzfragen betraut. Für die Ausstellung zeichnet Hannes Beutler verantwortlich. Der Chef Bau und Parkplatz ist ad interim Albert Kiener; für diese Stelle suchen wir noch einen Chef. Wer sich zur Verfügung stellen möchte, sei dies für die Chefposition oder für die Mithilfe bei einem der Ressorts, melde sich bitte beim Obmann.

Da die Durchführung eines solchen Anlasses immer ein recht grosses Risiko birgt, tragen alle Sparten eine Defizitgarantie; die SG Bern muss Fr. 5000.- dazu sicherstellen. Wir dürfen aber auf unserem Gelände selber eine Restauration betreiben, d.h. an drei Tagen werden wir dort bestimmt mehr Gewinn als Fr. 5000.- erarbeiten. Ich hoffe, dass das SM-Team noch einmal aktiv wird. Die Flugshow

wird mit den gewohnten Attraktionen aufwarten, allerdings können leider keine Jets an den Flugvorführungen teilnehmen. Da an diesen drei Tagen nicht geflogen werden kann, erwarte ich eine lückenlose Beteiligung von allen Mitgliedern.

Ever Obmann

Markus Wymann

## Ziellande- konkurrenz 1992

1	Hofer	Walter	126
2	Christen	Ueli	140
3	Kölller	Hans-Peter	204
4	Bhend	Fritz	230
5	Wymann	Markus	253
6	Thomann	Bob	338
7	Keller	Paul	386
8	Guggisberg	Godi	460
9	Michel	Hans	549
10	Böhlen	Willi	759
11	Fuchs	Toni	933
12	Walther	Pierre-A.	978
13	Messerli	Karl	1193
14	Kopp	Karl	1216
15	Soltermann	Fritz	1282
16	Stettler	Roger	1332
17	Wenger	Kurt	1346
18	Altdorfer	Felix	1648
19	Bühler	Godi	1750
20	Raschick	Dieter	2375
21	Inäbnit	Edi	2660
25	Robbiani	Franco	5815

Da in dieser Saison keine Akro-Konkurrenz durchgeführt wurde, konnte der Kombinationspreis nicht vergeben werden.

Für die Organisation:  
Dieter Raschick

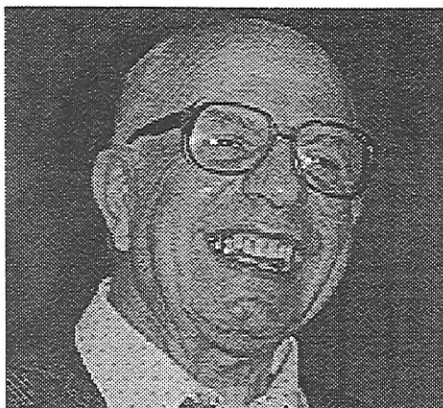
# Pickel - Bär

Dieser von Hannes Beutler 1979 gestiftete Wanderpreis wird durch den Vorstand demjenigen Piloten zugesprochen, der in der vergangenen Saison die grösste FAI - Leistung oder den grössten Flug nachweisen kann. Dabei werden die Strecken bewertet:

- ein Zielflug mit dem Faktor 0,15
- ein Streckenflug mit Faktor 0,125

Man sieht, es wird ziemlich weit hinters Komma gerechnet. Folgende Rangliste wurde vom Obmann am Absaufen bekanntgegeben:

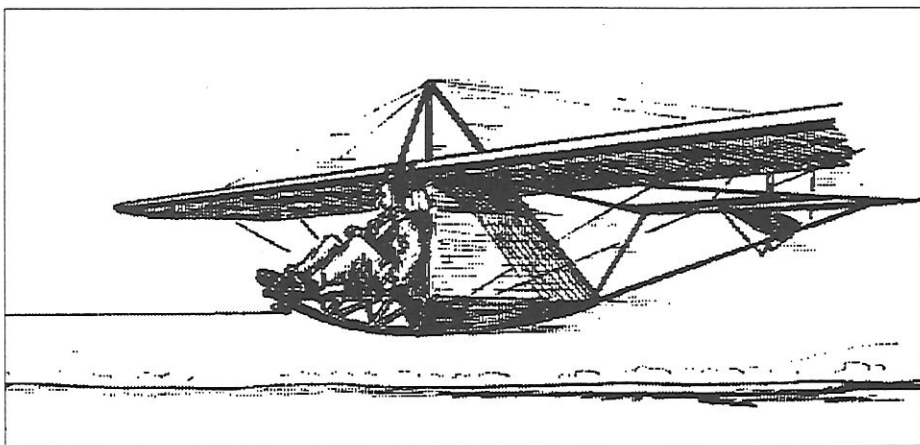
1. Rang: Christoph Hammerschlag  
69,6 Punkte für den Flug vom 15.5.92  
mit den Wendeorten Col du Pillon - Bad  
Ragaz - Säckingen (D) über 464 km (28%)
2. Rang: Peter Böhlen, 68,37 Punkte
3. Rang: Roland Bieri, 65,5 Punkte
4. Rang: Fritz Krebs, 64,8 Punkte



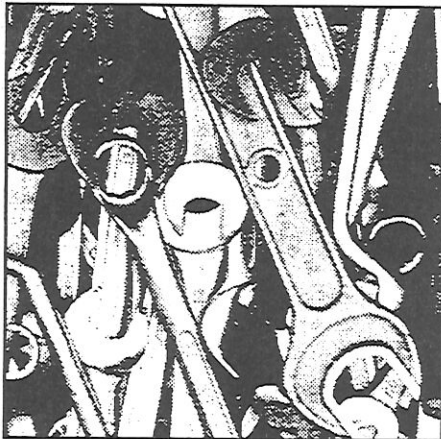
## Zögling

Mit riesigem Aufwand hat Hugo Stocker einen Zögling perfekt nachgebaut, und zwar mit funktionstüchtiger Steuerung und dazugehörigem Personal, alles in gewohnt erstklassiger Ausführung und im Massstab 1:10.

Das der SG anlässlich des Absaufens übergebene Meisterwerk wird in der Villa Thermik einen Ehrenplatz erhalten. Im Namen der SG dankt nochmals herzlich:  
Markus Wymann, Obmann



# Baubetrieb



Wer am Flugbetrieb (Segel- oder Motorflug) teilnimmt, ist verpflichtet...

so steht es im noch gültigen Baustundenreglement. Ein überarbeitetes und im Detail präziseres Reglement wird der nächsten HV vorgelegt.

Meldet euch für die Baustunden auf dem bereits verschickten Formular an die entsprechenden Chefs!

Den Baubetrieb Winter 92/93 will ich neu in vier Gruppen organisieren:

**1: Motorflugzeuge inkl. MS**  
Chef K. Staudemann  
Aemmenmattstr. 39, 3123 Belp  
(ab 15.1.93)

Die Arbeiten werden im geheizten Raum im Hangar erledigt. Der Husky KIV bleibt (Vertrag mit Hans Nietlispach) für 3 Jahre durchgehend betriebsbereit.

**2: Kunststoffflugzeuge**  
Chef P.A. Walther  
Eigerweg 7, 3122 Kehrsatz  
In dieser Gruppe werden alle Kunststoffflugzeuge gewartet.

**3: Holzflugzeuge**  
Chef M. Zumbrennen  
Eigerweg 30, 3073 Gümligen  
RL, Ka 8 und Skylark  
Die Tragflächen der Ka8 701 werden neu eingetucht.

**4: Metallflugzeuge**  
Chef A. Winet  
Bifang 21, 3124 Belpberg  
Blanik und B4  
Dieter Raschick und ich werden in den einzelnen Gruppen abwechselnd die Oberaufsicht haben.  
Es besteht die Möglichkeit, auch in folgenden Teams mitzuarbeiten:

**Sauerstoff:** R. Bieri  
Weissenbühlweg 10, 3007 Bern  
Kontrolle aller eingebauten Anlagen, Auffüllen der Flaschen etc.

**Capot:** R. Bieri

**Instrumente:** E. Lobsiger,  
J. Schwander, B. Thomann  
Sämtliche Instrumente inkl. Funk müssen kontrolliert und überprüft werden.

**Fallschirme:** K. Kopp,  
M. Berthoud, T. Fuchs

**Barografen, Höhenmesser:**  
E. Inäbnit

**Flügeltücher:**  
A. und V. Kiener, E. Sonderegger

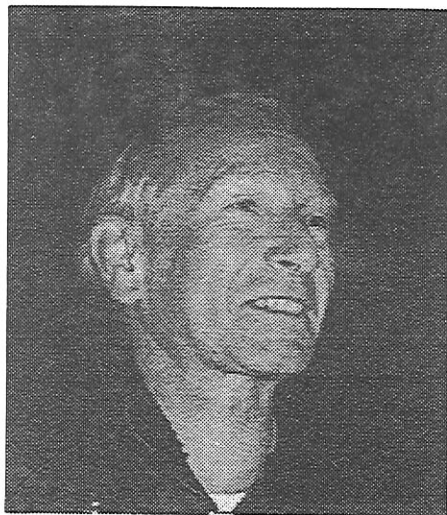
**Allgemeine Arbeiten:**  
E. Nyffengger

Der Materialwart: Willy Wittwer

# MOTORFLUG

In einer SG . . . ? Wozu . . . ? Und trotzdem brauchen wir sie, diese Arbeitstiere, unsere Schleppmaschinen! Nach wie vor ist der Schlepp die klassische Startart für die Segelflugszeuge.

Um den Leserinnen und Lesern die Arbeit dieses notwendigen Übels, eben der Schleppmaschinen, etwas näher zu bringen, seien hiermit vorerst, nach einer meteorologisch schlechten Flugsaison, einige statistische Angaben aufgeführt:



## 1. Schweizer meisterschaft

Eigene Maschinen Immatrikulation	Schlepp Starte	Zeit	Total Starte	Zeit		
EUW	64	10:36	189	31:19		
EYN	56	8:14				
KIV	69	12:29				
Fremde Maschinen Immatrikulation	Schlepp Starte	Zeit	Total Starte	Zeit		
EMQ	4	0:39	195	29:36		
EXW	19	2:34				
KBK	14	2:25				
KCB	50	8:07				
KIQ	50	6:36				
OQB	17	3:07				
ORH	12	1:58				
PNU	29	4:10				
SM 92 Gesamttotal					384	60:55

## 2. SG - Schleppflüge (Stand 30.9.92)

Immatrikulation	Schulung		Training		Total	
	Starte	Zeit	Starte	Zeit	Starte	Zeit
EUW	324	30:18	571	86:03	895	116:21
EYN	254	23:11	528	87:26	782	110:37
KIV	128	12:21	234	38:42	362	51:03
Gesamttotal	706	65:50	1333	212:11	2039	278:01

### 3. SG - Ausbildungs- und Reiseflüge (Stand 30.9.92)

Immatrikulation	Ausbildung		Reiseflüge		Total	
	Starte	Zeit	Starte	Zeit	Starte	Zeit
EUW	5	1:10	60	34:01	65	35:11
EYN	0	0:00	46	26:46	46	26:46
KIV	90	14:12	20	11:00	110	25:12
<b>Gesamttotal</b>	<b>95</b>	<b>15:22</b>	<b>126</b>	<b>71:47</b>	<b>221</b>	<b>87:09</b>

### 4. Total Positionen 2 und 3 (Stand 30.9.92)

Immatrikulation	Schul./Ausb.		Train./Reise		Total	
	Starte	Zeit	Starte	Zeit	Starte	Zeit
EUW	329	31:28	631	120:04	960	151:32
EYN	254	23:11	574	114:12	828	137:23
KIV	218	26:33	254	49:42	472	76:15
<b>Gesamttotal</b>	<b>801</b>	<b>81:12</b>	<b>1459</b>	<b>283:58</b>	<b>2260</b>	<b>365:10</b>
SM 92					189	31:19
<b>Gesamttotal mit SM 92</b>					<b>2449</b>	<b>396:29</b>

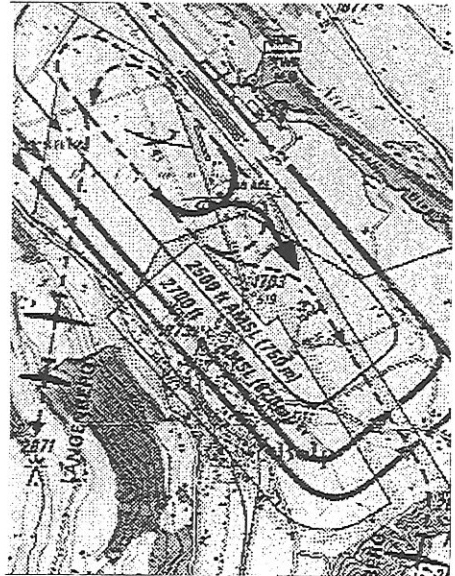
### 5. Wartungskosten (Stand 31.10.92)

1992	EUW	EYN	KIV	Total
	14'693.65	6'676.65	3'137.20	24'507.50

Die relativ hohen Wartungskosten der EUW erklären sich aufgrund der Ausführung einer 50-Stunden - sowie zweier 100-Stunden - Kontrollen in der laufenden Saison. Ausserdem hat der Ersatz des Bremszylinders wesentlich zur Erhöhung derselben beigetragen.

### 6. Schleppvolten

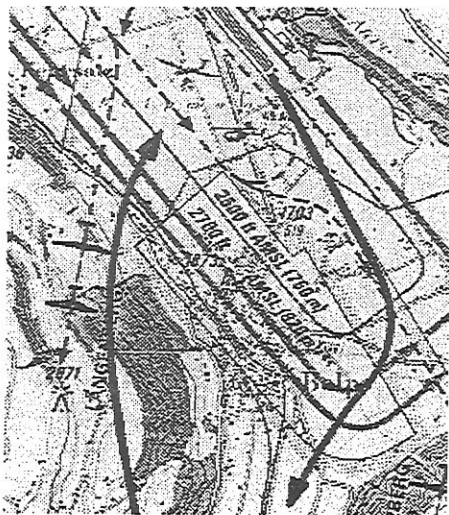
Die im AIP publizierte Schlepplolte tangiert das Wohngebiet am Nordrand der Gemeinde Belp. In der Publikation der Schlepplolten für die SM 92 wurde der südöstliche Teil der Volte verkürzt, indem die Linkskurve schon im Bereich Industriegebiet - Heliswiss eingeleitet wurde. In Bezug auf Fluglärm haben wir damit gute Erfahrungen gemacht. Eine grosse Anzahl



unserer Schlepp-Piloten hat während dem restlichen Teil der Saison diese empfohlene Verkürzung beibehalten und somit wesentlich zur Lärminderung im Raum Belp beigetragen. Hiermit sei allen, welche in dieser Beziehung mitgeholfen haben, mein Dank ausgesprochen. Dieses empfohlene Verfahren soll weiterhin beibehalten werden. Eine entsprechende Neupublikation wird unsererseits studiert.

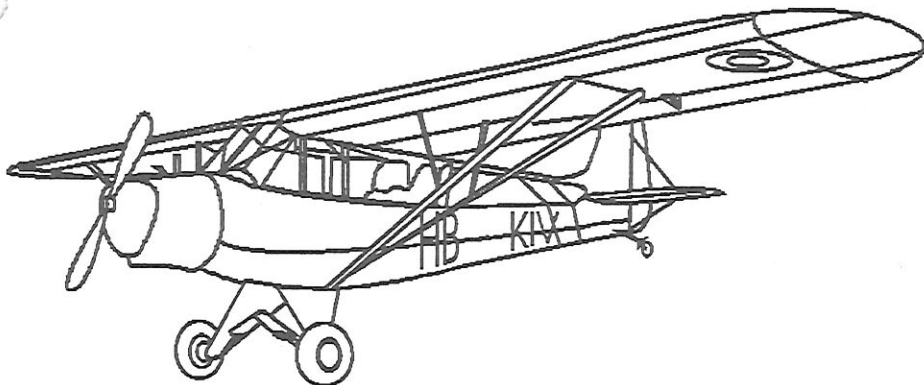
### 7. SF 32 - MF 14

Was ist das für ein Thema. . . ? Die Reklamation einiger CROSSAIR - Piloten, welche einen ILS-Anflug auf die Piste 14 ausführten und beim gleichzeitigen Schleppbetrieb auf der Piste 32 eine gefährliche Annäherung sahen, ist in unsere Ohren gedungen. Ein Handeln unsererseits wurde unumgänglich. Um in solchen Fällen (Südwind) eine allseitige Befriedigung anzustreben, hat uns die Direktion der Alpar AG die kostenlose Benützung der Graspiste 14 R für den Schleppstart, Ausflug via SIERRA, angeboten. Eine entsprechende Voltenstudie wurde von allen



Beteiligten um Versuch freigegeben. Platzflüge sind aus Lärmgründen (Belp) noch zu studieren. Leider spielte das Wetter nicht in diesem Sinne mit, so dass die Versuchsflüge auf nächstes Jahr angesetzt werden müssen.

Der Bereichsleiter Motorflug:  
Paul Keller



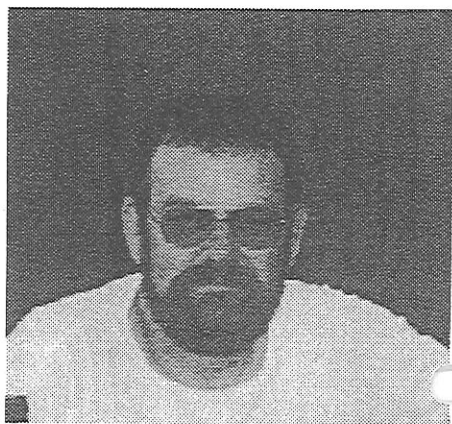


# RAL Münster

Die AFG-Zürich organisierte das RAL in Münster vom 16. bis 22. August. Die 10 Teilnehmer, davon eine Frau, flogen in einer gemischten Klasse mit Index.

Das Wetter war dem Wettbewerb gut gesinnt. Die Stimmung auf dem Flugplatz war vom ersten bis zum letzten Tag ausgezeichnet und gekennzeichnet durch die äusserst kompetente und doch lockere Führung durch die drei AFG-ler Olivier Liechti, Alfred Ueltsch und Klaus Wyss. Parallel zum Wettbewerb fand der Breitenförderungskurs 1 statt. Die ASH-25 AM (Ave Maria) der AFG flog jeden Tag mit, und somit konnten die Wettbewerbsleiter die Qualität ihrer Ausschreibungen selbst beurteilen. Die Verhältnisse auf dem Flugplatz Münster sind ideal für solche Anlässe. Zu schwitzen gab jeweils am Morgen das von Hand an den Start schieben der Segelflugzeuge, waren doch ca. 800 m Distanz mit 8 m Steigung zu überwinden. Meinem sportlichen Hilfsmann Markus Egger möchte ich an dieser Stelle nochmals ganz herzlich danken für seinen Einsatz.

Start- und Zielort war für alle Flüge die Galmihorn-Hütte 2100 m/M auf der nördlichen Talseite querab des Flugplatzes. Geschleppt wurden wir jeweils auf 2600 m/M, resp. 1300 m/Platz. Am eindrücklichsten waren die Schleppts hinter der Turbinen-Maule von Walter Steiger (Startleistung über 400 PS), die für einen



solchen Schlepp lediglich 5 Minuten benötigte. Unsere KIV unter kundiger Führung von Märku Egger wirkte mit jeweils 13 bis 16 Minuten etwas weniger spritzig.

## 1. Aufgabe

Sonntag, 16.8.92: Galmihornhütte, San Bernardino/Südportal, Lac de Moiry, Galmihornhütte (267 km).

Das Wetter war eher mässig, die Basis mit etwa 3000m/M im Wallis noch gut. Weiter östlich, zwischen Leventina und Mesolcina, lagen die Wolken auf den Kreten auf. Durch die geringe Flughöhe in dieser Gegend war ich gezwungen, bis südöstlich von Biasca zu fliegen, um überhaupt ins Calancatal und von dort nachher ins Misox zu gelangen. Nach einem langen Gleitflug fotografierte ich die erste Wende in ca. 1600m/M. Weil eine Ueberquerung der Kreten auf dem direkten Kurs unmöglich war, flog ich das ganze Misox am Westhang hinunter, vorbei an San Vittore, um den Claro an Lodrino vorbei (militärische Fahrschule mit Lastwagen auf der Piste), um am Südhang des Matro endlich einen 1 m-

Schlauch anzutreffen der mich auf 1700m/M brachte. Diese Höhe erlaubte es mir, den nächstgelegenen problemlosen Landeplatz Ambri anzusteuern. Nach langem Hangsegeln etwas über Voltenhöhe markierten mir plötzlich zwei Gleitschirme Steigen beim Dorf Quinto. Via östliche Talseite gelangte ich zum Ritomsee und erreichte 2500m/M. Von Nordwesten her hatte sich inzwischen eine hohe Wolkendecke über das Bedretto geschoben, und es war nicht mehr möglich, den Nufenen zu überfliegen. Die Landung erfolgte in Ambri zusammen mit drei weiteren Konkurrenten, einer davon war direkt von Münster nach Ambri geflogen. Drei weitere landeten in Lodrino.

3. Tagesrang.

## 2. Aufgabe

Montag, 17.8.92: Saxon Bahnhof, Grosser St. Bernhard/Hospiz (229 km) Wegen Wetterverschlechterung wurde vor dem Start verkürzt auf Lac de Tseuzier retour (130 km).

Nach dem Klinken erwischte ich als einziger auf der Nordseite den idealen Schlauch, flog in etwa 3900m/M in eine Welle ein und konnte mit 4200m/M abfliegen. Mit dieser Höhe gelangte ich bis zur Gemmi, musste aber dann unter Kretenhöhe bis zur Bella Lui weiter-

San Bernardino  
Südportal

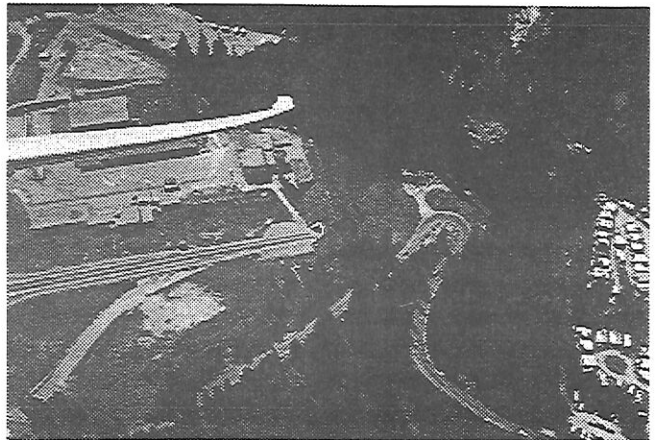
gleiten, um dort wieder gutes Steigen zu finden. Nach der Foto am Stausee war der Schlauch an der Bella Lui immer noch sehr gut. Weiter östlich zwischen Leuk und Visp wurden die Verhältnisse zusehends schlechter, und ich teilte den Endanflug zu optimistisch ein. Dies ergab, dass ich unter der Galmihornhütte ankam, und nach etwa 30 Minuten Hangsegeln auf der gleichen Höhe schon etwas den Mut verloren hatte. Ich beobachtete, wie auf der Südseite des Tales drei Segler nacheinander absoffen und landen gingen. Da ich nur etwa 10m Höhe gewonnen hatte, musste ich etwas unternehmen und wechselte trotz der gelandeten Segler auf die Südseite. Dort stieg ich im Schatten mit 1m/s auf 2300m/M, um dann die Foto zu holen.

4. Tagesrang, Gesamt: 1.

## 3. Aufgabe

Dienstag, 18.8.92: Gotthard/Hospiz, Gr. St. Bernhard/Hospiz (266 km).

Nach der ersten Wende wählte ich die Südseite des Rhonetales: Nufenen-Blinnenhorn-Binn-Stalden. Die Thermik war



anfänglich mässig, und meine Flughöhe wurde immer geringer, bis ich schliesslich mit wenig Reserve über die Kette südlich Gebidem schleichen konnte und dann bei Gspon oberhalb Stalden auf etwa 2500m/M am Hang Steigen fand. Nach etwa 400m Höhengewinn wechselte ich via Hannigalp nach Grächen und konnte dann mit 3100m/M ins Mattertal einfliegen. Am Rothorn östlich von Zermatt ging es bis auf 3500m/M, und schliesslich am Südwest-Grat des Obergabelhornes auf 3900m/M. Mit dieser Höhe flog ich direkt an die zweite Wende Gr. St. Bernhard. Diverse Funkgespräche verleiteten andere auch zum Flug ins Mattertal, jedoch ohne Erfolg. Alle kehrten um und flogen dann nördlich der Rhone westwärts. Für den Rückflug wählte ich eine nördlichere Route: nördlich Grand Combin, Grand Dixence, Bella Tola, Augstbordhorn. Dort gings nochmals an die Basis auf 3500m/M, Endanflug zur Gal-mihornhütte.

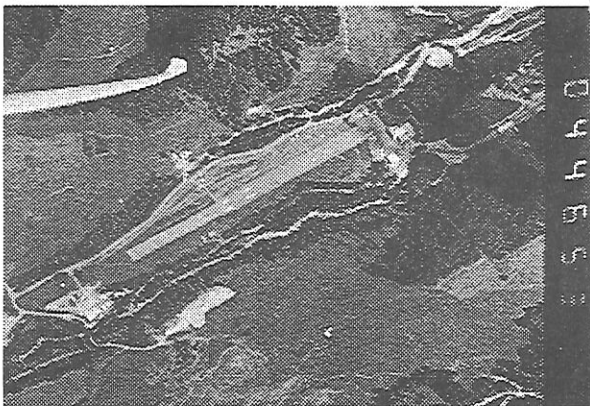
1. Tagesrang, Gesamt: 1. Rang.

## 4. Aufgabe

Mittwoch, 19.8.92: Megève/Flugplatz, Gornergrat/Bergstation (300 km).

Auf dem Hinweg nach Westen traf ich Hammerwetter an, Schnitt bis Chamonix ca. 110km/h. Von Chamonix bis zur 1. Wende blau, stabil, Gleitflug. Foto problemlos. Rückweg via Gros Béchar (westl. Ausläufer des Mont-Blanc). Wetter: unterdessen von Süden 8/8 Ab-

deckung ins Wallis einfliegend. Weitere Route: Col de la Forclaz, südlich Martigny, Verbier, überflogen aller Täler südlich Rhonetal bis an den Illgraben. Inzwischen waren nur noch die Hänge nördlich der Rhone besonnt, also überflog ich das Rhonetal und traf bei den Satelliten-Antennen ob Leuk in 2000m/M ein. Natürlich ging mir die Geschichte von der Raclette-Inversion durch den Kopf, es ging aber mit 1,5m/s aufwärts und später etwas östlicher gar mit 2,5 m/s. Spätestens dort merkte ich, dass meine Route südlich der Rhone falsch gewesen war, ich hätte vom Col de la Forclaz via Grand Muveran, Sanetsch fliegen sollen. Trotz dem eingesehenen Fehler flog ich mit vollem Einsatz weiter, konnte am Bietschhorn auf 3900m/M steigen und mit dieser Höhe gegen das Mattertal abfliegen. Dieses präsentierte sich unterdessen rabenschwarz und südlich des Augstbordhornes traf ich starken Regen an. Auf der Tagesaufgabe war vermerkt, dass Stalden als Fotolandepunkt genommen werden konnte. Inzwischen meldete die ASH Landehöhe in der Gegend von Visp, und ich entschloss mich zur Fotovache in Stalden. Nun flog ich gemütlich Richtung Goms, die Spannung war weg, ich war ja "gelandet". Nach-



Megève - Altiport

dem ich bereits am Eggishorn vorbei war, weckte mich der Funk gründlich auf. Peter Jeger meldete Randa 3000m/M mit 1 m/s Steigen. Auf meine Anfrage bestätigte ein weiterer Konkurrent, er sei zwischen Stalden und Zermatt, ohne Regen, mit schwachem Steigen am Hang. Deshalb entschloss ich mich, es nochmals zu versuchen; also zurück von Fiesch ans Bietschhorn, in 3700m/M Abflug nach Süden, wieder Regen, Grächen 2900m/M kein Steigen, keine Geduld mehr, Uebungsabbruch, Endanflug nach Münster. Flugzeit an diesem Tag 6h02.

8. Tagesrang, Gesamt: 3.

## 5. Aufgabe

Donnerstag, 20.8.92: Pontresina/Bahnhof retour (254 km).

Bester Tag mit sehr guter Thermik. Das Gebiet zwischen dem Ritomsee und Marmorera-See war für mich Neuland. Vor dem Splügen-Pass geriet ich in ein starkes Lee und war dann etwas im Keller auf 2500m/M. Nach der Foto Bahnhof Pontresina problemloses Steigen am Schafberg und den zwei Schwestern bis auf 4000m/M, weiter ins Roseggtal an den Tschierva, kurzer Wellenflug bis 4400m/M, Rückflug via Lago di Lei und Pizzo Tambo ans Rheinwaldhorn, via Olivone, Ritomsee und Nufenenpass zurück, Schnitt 98,5km/h.

2. Tagesrang (Peter Hochstrasser mit LS4 und 92,5km/h Schnitt Tagessieger), Gesamt: 2. (95 Punkte hinter Peter Jeger)

## 6. Aufgabe

Freitag, 21.8.92: Disentis/Bahnhof, Orsières/Kirche (320 km).

Wir trafen wieder sehr gute Verhältnisse an; mein Schnitt Münster-Disentis-Münster ca. 105km/h. Route südliche Rhonetalseite. Bis kurz vor Verbier sehr gute Bedingungen, queren der grossen Täler immer mit Ankunft oberhalb Krete. Westlich von Verbier sah man starken Dunst, und die Luft im Umkreis von 10 km um Orsières war absolut tot. Ich flog am Wendepunkt vorbei weiter ins Val Ferret und fand schliesslich zerrissene 0,5m/s Steigen, das mit grösserer Höhe zunahm. Nach mühsamem Hochschrauben Abflug



Disentis

mit 2900m/M Richtung Orsières. Foto brauchte wegen Kamera links montiert einen Vollkreis, glückliches Erreichen der Krete westlich von Verbier (Pierre Avoi). Weiterflug auf der Südseite des Rhonetales mit immer weniger Operationshöhe und schliesslich wieder Talquerung zu den Satelliten-Antennen ob Leuk. Weiter östlich immer schlechtere Steigwerte und eine Suchaktion im Lötschental (Ostseite

ob Goppenstein) kostete nur Zeit und brachte weder Höhe noch den insgeheim erhofften Weg über die Lötschenlücke. Wieder im Rhonetal erreichte ich kurz vor Visp mit 2800m/M die grösste Höhe und flog dann alles mitnehmend den Endanflug zur Galmihornhütte. Nach der Landung spannendes Warten auf Peter Jeger, der über 50 Minuten länger brauchte als ich. Ohne die genauen Zeiten und ohne Computer war es nicht möglich, das En-

dergebnis zu ermitteln. Warten bis zur Rangverkündigung um halb neun.

Tagesrang 1 ex aequo mit Wädi Elmer, Gesamt: 1. Rang mit 3 Punkten Vorsprung auf P. Jeger.

Ganz besonders gefreut hat mich ein Gratulationsschreiben unseres Obmannes Markus Wyman, herzlichen Dank!

Andreas Hirzel

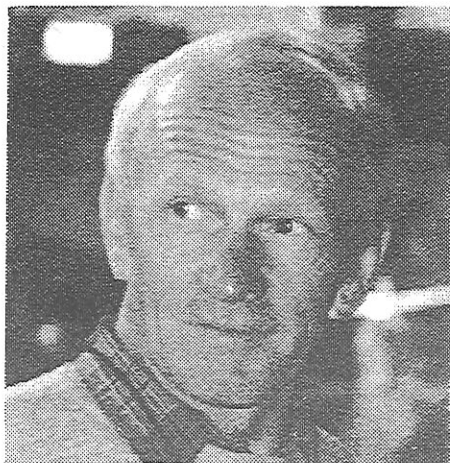
## Saanen? - Saanen!

Liebes SG-Mitglied

Kürzlich stichelte mich ein SG-Mitglied mit der Frage, ob Saanen als alpines Segelfluglager in unserer Gruppe überhaupt noch erwünscht sei. Die Frage wurde gestellt, an der letzten Vorstandssitzung auch vorgetragen und - selbstverständlich mit anderen Pendenzen - diskutiert. Vorderhand besteht im (verjüngten) Vorstand Einigkeit darüber, dass Saanen auch in naher Zukunft weiterbetrieben wird und als offizieller Ausweich- und Ferienflugplatz auf jeden Fall aufrecht zu erhalten ist.

Ueber den effektiven (Erholungs-) Wert des Saanenlagers machen sich viele SG-Mitglieder falsche oder keine Vorstellungen. Vorstand und Lagerleitung gelangen zu unüblicher Jahreszeit an alle SG-Mitglieder, und fordern Euch auf, über folgende Exklusivitäten kurz zu hirnien:

- Dauer des Lagers: 4 Wochen (war früher kürzer und könnte in Zukunft ebenfalls kürzer ausfallen)



- Ausgezeichneter Ausgangsort für Erholungs- sowie Leistungsflüge.

- Infrastruktur: Welcher Ort bietet mehr auf dieser Welt...? Z.B. für Alternativsportarten.

- kulturelle Anlässe, Zufahrt, Unterkunft etc.  
- Abgeschlossenes Camping auf dem Flugplatz

- Einfaches und ausserordentlich lockeres Lagerleben möglich

- Kulinarische Genüsse (sofern man diese wahrnimmt...)

- Vorzügliches Angebot unserer modernen Vereinsflugzeuge

- Nach wie vor günstige Benutzerbedingungen des Flugplatzes (auch wenn der Lagerbeitrag ab 1993 angehoben werden muss)

Saanen wird seit Jahren durch andere auch sehr attraktive Flugplätze konkurrenziert. Viele SG'ler machen vermehrt auch "normale" Ferien. Saanen ist mit dem modernen Flugmaterial von Bern aus nähergerückt, und Saanen ist per Auto schnell erreichbar - für Ferien zu nah?!

Wir müssen zum traditionellen Saanenlager Sorge tragen! Wenn die Teilnehmerzahl in Zukunft noch weiter sinkt,

laufen wir ernsthaft Gefahr, dass andere Segelflieger an unserem Ast zu sägen beginnen. Darum fordere ich jedes SG-Mitglied auf, sich bereits heute über die Fliegerferien in den kommenden Jahren Gedanken zu machen und nach Möglichkeit eine, zwei oder gar drei Wochen Ferien in Saanen einzuplanen. Die Daten für 1993 sind:

26. Juni bis 24. Juli 1993

**"Saanen wiederentdecken"** heisst der Slogan für 1993! Ueber Saanen einmal nicht mehr verfügen zu können, wäre ein nicht mehr gut zu machender Verlust!

Vorstand und Lagerleitung hoffen auf möglichst viele Teilnehmer in den kommenden Jahren. Mit bestem Dank für die Aufmerksamkeit und mit freundlichen Grüssen verbleibt

Die Lagerleitung: **Fritz Krebs**



# Schulung

Christoph Patric Andreas Marc Albijürg Daniel Karin Felix Markus  
Beat Sandro Ueli Margret Christine Peter Lorenz Hans Rita Marc  
Stefan Martin Andreas Katharina Beat Hansjürg Andreas Jürg Jürg

Das sind sie, unsere Schüler: aufgestellt, fleissig, auf dem Sprung, hilfsbereit, allzeit bereit, fleissig, hübsch, flott, schnell, überlegt, vorsichtig, lernfähig.

So wie wir uns zukünftige Mitglieder vorstellen.

DRUM HEIT SORG ZUENE

Im Winter läuft wieder ein Theoriekurs. Die Anmeldeformulare sind verschickt worden. Wer keines erhalten hat, melde sich bei mir. Für diesen Kurs suchen wir noch einige tüchtige Referenten für die Theoriefächer. Interessenten melden sich ebenfalls bei mir.

Erich Affolter

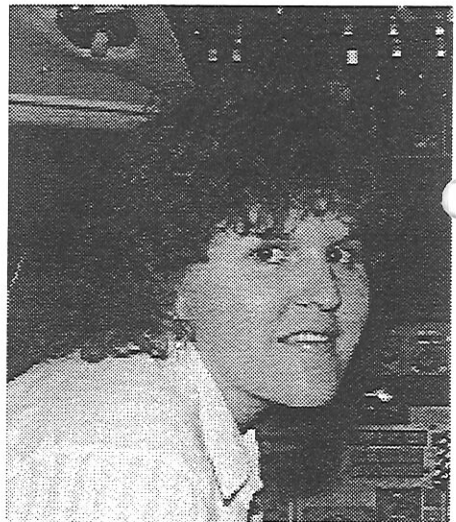
## Segelflugkurs 1992

Bericht über einen Anfängerkurs für ehemalige und zukünftige Anfänger von Kathi Bieri

Segelfliegen ist die Kunst, sich mit einem Flugzeug ohne einen Tropfen Sprit so lange in der Luft zu halten, bis ein Acker oder ein Flugplatz die Reise beendet.

Am 27. Juli trafen wir uns im Mösl. Wir waren acht Schüler, davon vier Frauen. Ich war die einzige Anfängerin. Die anderen Schüler hatten schon früher mit Schulen angefangen oder konnten, wie Martin, schon Motorfliegen. Ich wusste zwar schon einiges über Streckenflüge, kenne Wendeorte im Bündnerland, Wallis und in Frankreich, jedoch praktisch hatte ich noch keine Erfahrung.

Um 1106 h startete der Robin zum ersten Schleppflug. Ich konnte ganz entspannt alles geniessen. Thomas Wyss flog, und ich fühlte, was unser Flugzeug



machte. Nur 7 Minuten dauerte dieser erste Einweisungsflug. Auch die folgen-

den waren nicht länger, aber dafür viel anstrengender. Kurven waren nicht koordiniert, die Geschwindigkeit unkontrolliert, im Schlepp kamen die Korrekturen zu langsam. Ob ich das wohl je lernen würde?

Fast täglich konnten wir schon einen ersten Alleinflug feiern, und ich war immer noch am Pickeln, übte Slips und Landungen. Jedoch Ende der zweiten Woche war es dann auch für mich soweit. Ein tolles Gefühl, so allein im Flugzeug zu sitzen. Nach gelungener Landung ist man überglücklich und könnte die Welt umarmen.

Während des ganzen Kurses herr-

schte sehr heisses Sommerwetter. Die Stimmung war super, und wir genossen jeden Tag aufs Neue. Wasser-, Nussgipfel und Glacénachschub klappten hervorragend. Mittags gingen wir jeweils für's Picnic und die ersehnte Abkühlung ins Giessenbad. Ich glaube, alle waren ein wenig traurig, als es nach zwei so schönen Wochen Abschied zu nehmen galt. Bei Kerzenlicht und einem feinen z'Nacht verabschiedeten wir uns von unseren Fluglehrern und Schleppiloten, die den Kurs so erfolgreich durchgeführt hatten. Noch einmal ganz herzlichen Dank dafür!

Kathi Bieri

## Der kleine Brockhaus

### 1 Frauen

Im Gegensatz zu vielen anderen Sportarten sind die Frauen aktiv am Segelfliegen beteiligt und können so das Hobby ihrer Männer teilen. Sollten sie nicht fliegen, können sie sich so sinnvollen Tätigkeiten wie dem Abwaschen der Gläser in der Villa Thermik oder dem Besorgen des Bieres für das abendliche Saufgelage widmen. Fliegen sie aber, sind sie häufig besser als die Männer.

### 2 Schleppflug

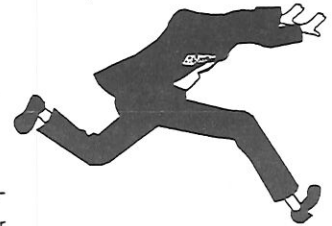
Verbindung zweier unterschiedlicher Flugzeuge. Meist wird dabei vorne nur eine (nicht zwei!) Motormaschine angebunden. Das andere Ende des Seils ist für ein Segelflugzeug reserviert. Sollte es andersherum vorkommen, ist etwas noch falscher gemacht worden. In diesem Fall ist der Vorstand gefordert, den Zustand der Piloten zu überprüfen.

### 3 Erster Alleinflug

Sieben spannende Minuten für den Fluglehrer, der immer weniger davon überzeugt ist, dass sein allein in der Luft kreisender Schüler das Thymian-Landefeld wiederfindet.

### 4 Fluglehrer

Erfahrener Pilot, der alles kann, alles besser weiss, alles schon einmal erlebt hat. Während des Fluges gibt er die Richtung an, bei der Landung schimpft er, und manchmal greift er dem Schüler auch ins Steuer. Ist der Fluglehrer aber still, dann ist das auch nicht angenehm - er führt dann meist etwas im Schilde. Ob er seinen Flugschüler etwa beim nächsten Start allein in die Luft lassen will?





## 5 Slip

Nein, es ist nicht das, was du jetzt denkst. Der Slip ist eine Glissade, bei dem der Pilot Quer- und Seitenruder kreuzt, was alte Hasen als unschön ansehen. Strafe muss sein: Es geht dann abwärts - kontrolliert zwar, aber unaufhaltsam.

## 6 Schleppilot

Grob lassen sich Schleppiloten in vier Typen einordnen:

a) Der fluggeile Stundenschrubber: Er entfernt sich nie weiter als zehn Meter von der Schleppmaschine und behält dabei aus den Augenwinkeln den Platz im Blick, ob nicht einer gerade aufbaut und geschleppt werden könnte.

b) Der K.u.K. Jagdflieger: Er hat schütteres Haar und ist Gründungsmitglied. Kurven fliegt er immer mit mindestens 60 Grad Schräglage. Insgeheim bedauert er, dass die Schleppmaschine eine Seileinzugs-Vorrichtung hat - denn früher konnte er immer spektakulär den Strick über dem Platz abwerfen und anschliessend eine

extrem verkürzte Platzrunde fliegen.

c) Der gemütliche Familienvater: Er schaut alle zwei, drei Wochen mal am Flugplatz vorbei, klopft Sprüche, macht den einen oder andern Gastflug und schleppt auch - nicht immer an die richtigen Wolken, aber Hauptsache, diese ewig nörgelnden Segelflieger sind in der Luft.

d) Der Segelflieger: Nur widerwillig, wenn wirklich kein anderer da ist, setzt er sich in die Benzinkutsche, um seinen besten Freund in die Luft zu bringen. Er schleppt ihn an die schönste Wolke, hat dann aber auch schon genug. Nach der Landung rollt er schnell die Schleppmaschine an die Seite und stellt



den Motor ab.

1 bis 6 aus: Segelfliegen, ein fröhliches Wörterbuch. Erschienen im Tomus-Verlag; künstlerisch aufgewertet.

Kathi Bieri

## Welle!

Damit wir der nächsten Föhnwelle gelassen in Sachen Sauerstoff entgegenblicken können, sei hier noch einmal die Gelegenheit offen, **Sauerstoffmasken** zu bestellen. Es handelt sich hierbei um DIN geprüfte Masken, welche für Höhenflüge zugelassen sind.

Die von der Firma Dräger angebotene Maske trägt die Bezeichnung: "Dauerflussmaske P/NE 24014, leichte Ausführung mit Sparbeutel und Durchflussanzeige" und kostet ca. Fr. 145.-

Bestellungen bitte an das SG-Sekretariat, HP Frehner.

# SM-Splitter

TRANSSCRIPT VOM TONBAND,  
AUFGENOMMEN AN DER SM BERN  
AM SCHLUSS DES REGENTAG - BRIEFINGS  
VOM 2.6.92

Hausi, gespenstisch beleuchtet, hochdeutsch, getragen, mit dramatischen Kunstpausen:

Meine Damen und Herren, ich brauche Ihre Hilfe. . (gespannte Stille im Publikum). Vor fünf Tagen schon bin ich ihm begegnet.. Ich war bass vor Erstaunen. Ich flog hinter ihm her und sah, wie er schräg operieren musste.., denn sein linker Flügel war zwanzisch Meter lang.., jedoch der rechte nur sechs Meter, dafür fünf Meter tief.. Und je näher ich kam, umso mehr stellte ich einen Höllengestank fest. . (Einzelne Lacher). Und es bestätigte sich, auf dem rechten Flügel war ein Teufel gemalt.., mit allen schlechten Accessoires, von den Pferdefüssen über die drei Schwänze bis zu den Hörnern.. und noch einem Doppelorgan, über das ich jetzt nicht reden will.. (sporadische Pornolacher). Je näher ich kam, umso mehr nahm der Höllengestank zu und mir wurde klar: Das ist ein verwünschtes Segelflugzeug.. Und was sah ich?.. Am langen, linken Mückenputzerfaden (klei-

nes Gelächter) hing eine flatternde Nachricht, ich kam in die Nähe, öffnete im richtigen Moment meine Haube.. und zackkk, drinn war es.. Es war ein Vertrag mit dem Teufel.. Und was stand darin?.. Es kam heraus: Ein ehrgeiziger Segelflieger hat sich mit dem Teufel eingelassen und hat erreicht, dass er nie mehr absaufen werde und immer unter allen Umständen oben bleiben könne .. (Hausi leise: ) oder müsse. Und siehe da, er flog herum und wird auf lange Zeit weiter herumfliegen in allen misslichen Verhältnissen, bei Regen, bei Schnee, im Nebel, in der Nacht von Acht bis

Acht (einige Hähähä).. Einzig.., die Treue eines Weibes (ha ha).. könnte ihn davon erlösen, ewig oben bleiben zu müssen bis zum jüngsten Tag.. Und so muss er denn oben bleiben auf ewig,..



Nun, ich habe Hilfe von Ihnen erbeten: Es ist klar, dass ich als international anerkannter Regisseur selbstverständlich einen seriösen Horrorfilm aus diesem Thema machen werde. Ich habe bereits die Hauptrolle besetzen können.., sie wird bestritten werden von Clint Eastwood (einige eingeweihete Lacher). Wissen Sie, meine Damen und Herren, dass Clint Eastwood ein Schweizer ist - er hat einen Schweizer

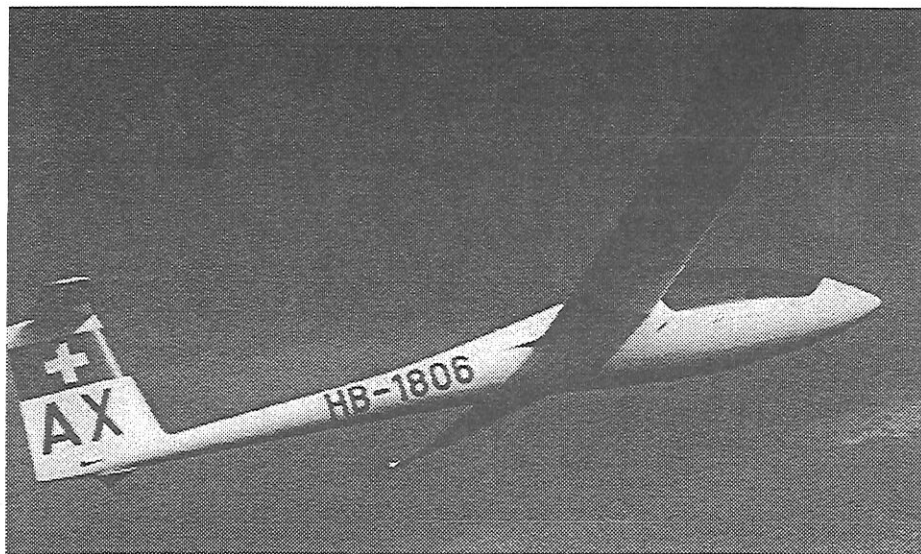
Pass.. Clint Eastwood ist nur ein Tarnname.. Er heisst in Wirklichkeit Uniform Papa (allgemeines Gelächter) und ist im realen Beruf Swissair-Captain.. Zur Tarnung fliegt er bei uns sogar die Meisterschaft mit, hie und da verschwindet er nach Amerika und als Clint Eastwood bestreitet er seine Rollen.. Wo bist Du, Clint Eastwood, zeige Dich, steh auf, jawohl, hier ist er (grosser Beifall).. Seine Gage wird sich so um eine Million Pfund herum bewegen, das ist schon abgemacht, auch die Scriptgrite habe ich schon, ist dies die weltbekannte Hilfsfrau Lyss, bitte zeigen (Applaus, Gelächter).. Natürlich auch meine bewährte Josette wird sich weiterhin als Regieassistentin betätigen können. Was ich von Ihnen erbitten möchte ist Hilfe: Ich brauche unbedingt einen Produzenten. Natürlich



hat sich schon angeboten die Firma "Solarplexus" (Hausi dreht sich ins Profil und drückt eine Fingerpyramide in die Magenregion, Gelächter der wenigen anatomisch Versierten).. Eeh, aber, solar solar, da ist mal was gewesen, oder? solar, plexus, lexis, solarlexus, (Hausi leise:) solarleckmich (Gelächter wegen der omnipräsente

ten Lexusreklame..) Nein, also, das ist eine unsichere Sache, aber meine Bitte an Sie, wenn Sie jemand wissen, der als Produzent einspringen kann, dann kommen Sie zu mir., aber der Film wird gemacht mit Clint Eastwood, der Scriptgrite Lyss, und (leise:) Josette natürlich.. (laut:) Auf Wiedersehen in Cannes. (Gelächter, Langapplaus.)

HN, 28.Sept.1992



Segelflug: Hans Nietlispach tritt vom Wettkampfsport zurück

## Er hatte den Erfolg gepachtet

**bsp. An der Nationalen Segelflugkonferenz, die am Samstag in Basel stattfand, trat der erfolgreichste Segelflieger der Schweiz, der 68jährige Berner Hans Nietlispach, vom Wettkampfsport zurück.**

Mit Hans Nietlispach verlässt eine Legende des Schweizer Segelflugsports die Wettkampfbühne. Für seine 43jährige, ununterbrochene Qualifikation für die Nationalmannschaft wurde er in Basel zum Ehrenmitglied ernannt. Hans Nietlispach ist 17facher Schweizer Meister, erstmals stand er 1949 auf dem nationalen Siegerpodest.

1964 und 1967 gewann er die belgische Landesmeisterschaft. Ferner vertrat er die Schweiz an zwölf Weltmeisterschaften und wurde einmal Vierter. Seine letzte Weltmeisterschaft bestritt er 1985 in Rieti (Italien). Nebst den Schweizer Meisterschaften gewann Nietlispach mehrere internationale Wettkämpfe: 1971 beispielsweise die Vor-WM in Belgrad, die Internationalen Meisterschaften in Rieti (1975) sowie zweimal in Issoudun. Für seine vielfältigen Verdienste für den Segelflug (auch als Buchautor) – auf nationaler und internationaler

Ebene – ehrte ihn die Fédération internationale aéronautique (FAI) 1983 mit der Otto Lilienthal-Medaille, ihrer höchsten Auszeichnung.

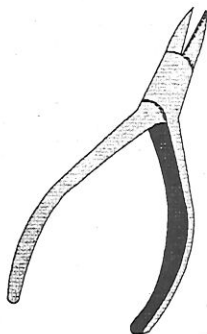
In Basel erfolgte auch die Preisverleihung des Nationalen Segelflug-Wettbewerbs 1992. Die Goldmedaillen gingen in der Standardklasse an Felix Doebeli (SG Lägern; 2620 Punkte), in der 15-m-Klasse an Franz Strahm (SG Lägern; 2318 Punkte) und in der Offenen Klasse an Daniel Künzler (SG Churfürsten; 2201 Punkte). Zweitplatzierte dieser drei Kategorien sind Fridolin Hauser (Lägern; 2233 Punkte), Peter Jost (Bad Ragaz; 2042 Punkte) und Hanspeter Geier (Schindellegi; 2084 Punkte). Die Bronzemedaillen gewannen Christian Hostettler (Churfürsten; 2152 Punkte), Werner Baumann (Knonau; 1909 Punkte) und Federico Blatter (Sud Alpin; 2073 Punkte).

Zahlreiche Piloten erhielten Goldmedaillen für Bestleistungen in Einzelflügen: Felix Doebeli für den längsten Streckenflug (1040 km), Hanspeter Geier für den längsten Umkehrflug (722 km) oder Alois Bissig für den längsten freien Dreieckflug (750 km). Ehrendiplome gingen an Piloten mit Geschwindigkeitsrekorden über 300 bzw. 500 km.

# Gedanken

eines Werkstattbenützers

Nein, nicht an die ganzen Werkzeugsätze, die sich klammheimlich davongeschlichen haben. Aber zum Beispiel an den einzelnen Schraubenschlüssel, der doch nun schon seit einiger Zeit nicht mehr an seinem Platz an der Wand gesehen wurde, und der nun über-



schend im Rumpf der HB-XYZ zwischen den Steuerstangen gefunden wurde, nachdem seltsame Geräusche zur Nachschau Anlass gegeben hatten. Ein eifriger Baustünder hatte ihn nämlich bei Feierabend mit allerlei anderem am Ort des Einsatzes zurückgelassen, damit er am nächsten Arbeitstag gleich zur Hand sei. Nun, der Betreffende konnte dann wegen eines überraschend sich meldenden Nierensteins (4 Millimeter!) begreiflicherweise die Arbeit nicht zu Ende führen, so gehts halt.

Gedanken auch an die seuchenhaft oder auch vereinzelt auftauchenden Gläser, Büchsen, Schächtelchen und Döschen aller Art, in denen säuberlichst eine Anzahl Schrauben, Splinte, Federchen und Unterlagsscheibchen lagern. Selbstverständlich hat keiner eine Ahnung, woher und wozu die Teile. Ehrfürchtiges zur Seite rücken, schulterzucken. Schliesslich wird die Sammlung zu all den anderen in die

grosse Schublade gekippt oder anderswie entsorgt. Klar anschreiben oder gleich wegwerfen, bitte.

Ähnlich die ominösen Gläser mit einem eingetrockneten Lösungsmittelrest samt Pinsel, und wenn möglich noch voller Farbe.

Das ganze lässt sich auf einen Nenner bringen:

Nach jedem Betrieb die Werkstatt sauber aufräumen, erspart manchen Ärger und ist wesentlich für die Sicherheit

## Fromme Wünsche

Ja bitte gerne,  
selbstverständlich sofort!

So säusle ich täglich in mein Telefon, im Zusammenhang mit dem neusten Presse-Erzeugnis, auf das die Welt seit Jahren wartet.

Nun, ich betätige mich fürs Leben gern als Hobby-Redaktor, Freizeit-Schriftsetzer, Pseudo-Grafiker usw.

Trotzdem könntest Du mir die nicht ganz unbeträchtliche Arbeit erleichtern. Dazu einige Tips:

Bleibe ganz cool, wenn jemand von Dir einen Beitrag wünscht, und dazu erst



noch einen Termin nennt, und dazu noch etwas von Redaktionsschluss meint. Dieser dient dazu, dass ich etwa weiss, wann ich die Beiträge erwarten kann. Dringendes sollte bis dahin bei mir sein. Wenns bis dahin nicht reicht, gehts vielleicht auch noch etwas später.

Du sollst Dein Jahrhundert-Erlebnis in Worte fassen: ziere Dich nicht unnötig. Du liestest ja auch gerne die Berichte der anderen.

Hast Du Bilder zu Deinem Text, oder solche, die unser Blättchen aufwerten könnten? Alles einsenden, kommen garantiert retour.

Deinen Text nehme ich am allerliebsten auf einer 3,5" Diskette entgegen, welcher Du einen Ausdruck beilegen solltest. Wenn Du keinen PC hast: es gibt genügend andere, die Dich auch mal ranlassen, oder es gleich selber eintippen, wenn Du Dich ausreichend dumm anstellst. **Achtung: Text nicht formatieren, einfach endlos eintippen ohne die Re-**

turn-Taste zu benützen, ausser bei einem Abschnitt. Im Notfall kann ich auch versuchen, Schreibmaschinenschrift zu scannen und durch die Texterkennung zu lassen.

## Erscheinungsdaten

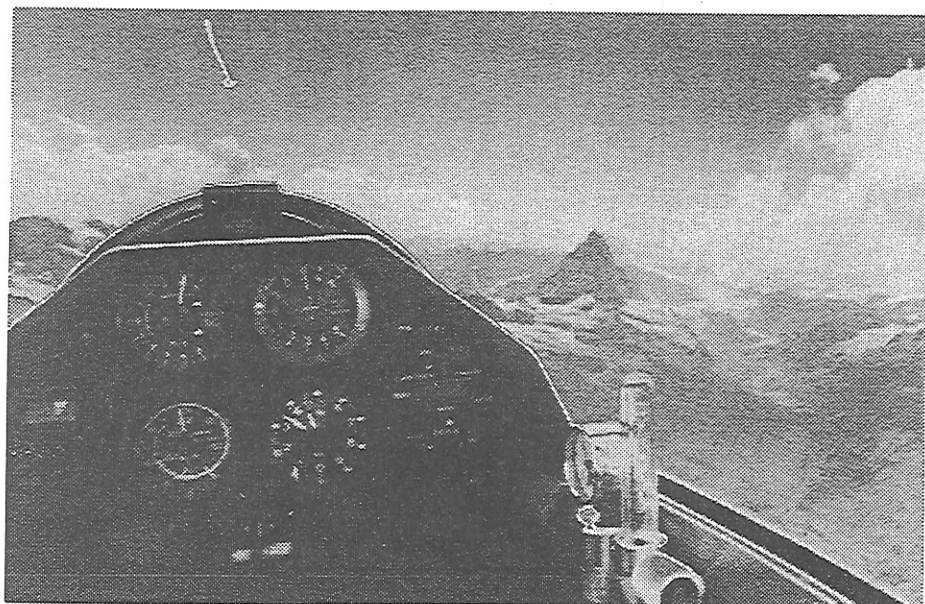
Anfang März, Juni, September, Dezember

## Redaktionsschluss

jeweils 2 Wochen vorher.  
Beiträge laufend einreichen, d.h. so früh wie möglich. Danke!

Der Schriftsetzer:  
**Christoph Hammerschlag**  
Telefon 819 35 58

C. Hammerschlag  
Rubigenstr. 16  
3123 Belp



# Protokoll der ausserordentlichen HV

der Segelflugguppe Bern vom 24. Juni 1992 um 1900 Uhr  
im Flughafenrestaurant Belpmoos

Obmann Markus Wymann eröffnet die HV um 1910 Uhr.

Als Stimmzähler werden gewählt und amten: Fritz Soltermann und Heinz Gerber.

## 1. PROTOKOLL DER HAUPTVERSAMMLUNG VOM 28. FEBRUAR 1992

Das Protokoll der Hauptversammlung vom 28. Februar 1992 wird einstimmig genehmigt.

HV-Beschluss

## 2. GENEHMIGUNG DER SANIERUNG UNSERES LANDEFELDES

Allgemeines:

Obmann Markus Wymann erklärt über Prokiblätter die Gründe, warum unser Landefeld sofort saniert werden muss:

A: Zustand

B: Unsicherheit

Wann vorgesehen: ab 24. August 1992

Bauphase: ca. 2 Wochen, ev. 3 Wochen

Die Piste ist ab 1993 wieder einsatzbereit.

Gesucht werden: 1 Polier (Koordinator) und Helfer aus der Gruppe.

Wir können selber Maschinen und Stun-

den stellen und die Offerte vergünstigen.

Zwei Offerten wurden eingeholt:

Feller Gartenbau SFr. 95'000.- nett

Rothen Münsingen SFr. 89'500.- netto

Variante 1: Ganzer Auftrag auswärts ohne obligatorische SG-Eigenleistung

Variante 2: Auftrag an Unternehmung plus fixierte Eigenleistung aus der SG.

Geschätzte maximale Eigenleistungen: SFr. 25'000.-

Garantien nach SIA:  $\pm 3$ cm. Graszusammensetzung nach zwei Jahren wie heute. Technische Beratung und Betreuung durch Firma Samen Schweitzer. gratis

Mitglieder-Fragen und Antworten:

E. Lobsiger: erklärt Höhenkurvenkarte und dass die Sanierung grösser wird als das jetzige bestehende Landefeld.

Peter Ryser: Braucht es eine Bewilligung der ALPAR? Antwort des Obmannes: Nein.

Hans Bachmann: Wie wird finanziert? Über die SG-Kasse.

**Hans-Peter Köller:** Haben wir dann noch Geld für Robine? **K. Gasser:** sofort und gleichzeitig nicht.

**Jürg Rettenmund:** Wie schädigen unser Landefeld die Helikopter? Das Landefeld kann, jedoch wurden die Markierungen beschädigt. Wir werden die HELISWISS diesbezüglich ansprechen.

**Fred Steffen:** Humus wird best. wieder verwendet und warum brauchen wir neuen Humus?

**M. Wymann:** wir brauchen wenig neuen Humus, aber viel Sand.

**Charles Raedersdorf:** Geht durch die Sanierung unsere Pauschale künftig hinauf?

**Klaus Gasser:** Es wird im Herbst eine neue Finanz-Vorlage zur Diskussion vergelegt. Die Kosten werden über Jahre verteilt und genutzt.

**Fritz Bhend:** Hält fest, dass wir dank dem neuen ALPAR Vertrag, heute viel einsparen.

**Fred Steffen:** Warum muss gerade jetzt saniert werden? Hat die Abstimmung für uns Gefahren?

Antwort: Heute braucht es keine Baubewilligung. Nach der Abstimmung könnten unter Umständen grössere Probleme für unsere Sanierung entstehen.

**Ernst Lobsiger:** erklärt detailliert die Zukunftsprobleme und schlägt vor, die Sanierung sofort durchzuführen.

**Bob Thomann:** Können Gelder von SG-Mitglieder aufgenommen werden?

**M. Wymann:** Ja, aber im Moment brauchen wir dies nicht. Wenn wir voll vergeben, können wir immer noch mit Eigenlei-

stungen sparen.

Für die Sanierung des Landefeldes wird einstimmig die Variante 1 genehmigt

HV-Beschluss

Bemerkung des Protokollführers:

Durch die gute Stimmung und die einstimmige Annahme von Variante 1, hat unser Obmann automatisch auch die Annahme der Sanierung angenommen.

Formell hätte auch noch abgestimmt werden müssen, ob wir überhaupt sanieren wollen (ja/nein). Dieser Formfehler ist wenigen Mitgliedern erst später aufgefallen. Es liegen aber keine Beanstandungen deshalb vor.

### 3. WAHL EINES ERSATZREVISORS

Fritz Ruch wird neuer Ersatzrevisor.

HV-Beschluss

### 4. VERSCHIEDENES

Keine Wortmeldungen.

Schluss der ausserordentlichen Hauptversammlung: 20.20 Uhr.

Euer Sekretär:  
H.P. Frehner



# Veranstaltungskalender 1993

31.12.92		Silvesterhöck
04.02.93	19.30 Uhr	Tarifsysteem Orientierung, Rest. Linde Belp
18.02.93	19.30 Uhr	Tarifsysteem Orientierung, Rest. Linde Belp
05.03.93	19.30 Uhr	Hauptversammlung, Rest. Linde Belp
13.03.93		Montage und "Ansaufen"
12.04.-24.04.93		Frühlingslager Ascona
26.06.-24.07.93		Saanelager
01.08.93		Brätile bei Villa Thermik
19.09.93		Bettag (wer organisiert was?)
23.10.93		SG-Abend (wer hilft organisieren?)
13.11.93		Demontage und Absaufen

Jacqueline Stampfli

## Weiterbildung Winter 92/93

Nachdem der Saisonabschluss mit wenig Sonne aber mit viel Wasser versickert ist, machen wir uns Gedanken über die kommenden Weiterbildungsmöglichkeiten.

In verdankenswerter Weise stellen sich wieder Kameraden zur Verfügung, ihr Wissen und Können an uns weiterzugeben. Die vorgesehenen Termine sind leider noch nicht definitiv und müssen später bekannt gegeben werden.

Vorgesehenes Programm:

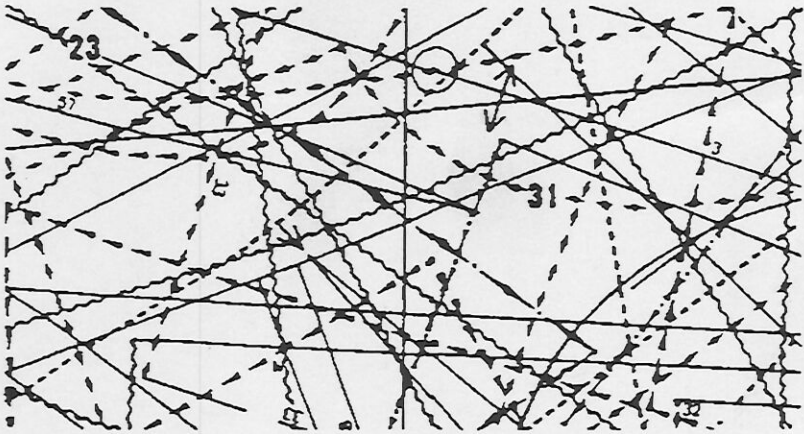
30.1.93, 1330	Flugplatzrest.	Die Eisbrise, H. Nietlisbach (Wiederholung)
24.2.93, 1930	Flugplatzrest.	Streckenflugtheorie, P. Böhlen (Wiederholung)
gemäss Publikation		Elektrovario und seine Anwendung (Referent?)
03.3.93, 1930		Lärmkurs für SG - Fluglehrer, Besuch obligatorisch
vor Beginn des Flugbetriebs		Refresher für Fluglehrer, Besuch obligatorisch
		Voice-Refresher für Schleppiloten, Besuch obl.
		Theoriekurse für Anfänger, E. Affolter

Aus zeitlichen Gründen kann diesen Winter keine PP-Theorie für Motorsgleranwärter vermittelt werden. Interessenten können sich z.B. bei der Alpar AG informieren. Die Kurskosten ohne Material betragen Fr. 840.-

Der Cheffluglehrer:  
Fritz Bhend

AZB  
3123 Belp

**Versicherungslösungen  
der «Winterthur»  
sind massgeschneidert.**



**Gerne berät Sie in allen Versicherungs-Fragen**

**Christian Mäder**

**Agentur Zimmerwald**

**Tel. 031/819 52 81 Fax. 031/819 17 37**

**winterthur**  
=====