

SG BERN

GLIDER NEWS
JUNI 96

Tätigkeitsprogramm 1996

Juni	22.6. - 20.7		Saenenlager
Juli	6. - 7. 13.		Grosseglertreffen Areal SG Bern (F. Wittwer) Saenenlagerfest
August	14. 24.		Grillparty mit Berner Aeroclub Sommerfest auf dem Wasser (Anstelle von SG Abend)
September	15. 21.	09.00 Uhr	Ziellandekonzurrenz mit SG Thun (Bettag) Bautag
Oktober	19.		Jurawanderung
November	16.	09.00 Uhr 18.00 Uhr	Demontage Absaufen
Dezember	27.	18.00 Uhr	Altjahresapéro mit Gästen
Dez. 96 bis März 97			Weiterbildungsthemen gemäss spez. Programm (J. Beutler)
Februar 97			Schlittelpausch/Schlöfle in Zweisimmen mit Fondue
März 97	7. 15.	19.30 Uhr 09.00 Uhr 14.00 Uhr 18.00 Uhr	Hauptversammlung SG Bern Montage Schleppilotenrapport Ansaufen

Impressum 2/96

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

Erscheinungsdaten: Jeweils erster März, Juni, September und Dezember.

Redaktion: Christoph Hammerschlag Rubigenstr. 16, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58. Eingabeschluss: Für letzte, kurze Meldungen 16 Tage vor
dem Erscheinen. Bildbeiträge mindestens zwei Wochen früher.

Inserate: Rita Pirro Litho: Erwin Boschung

Captain's corner

Wie oft schon im Leben ist man einer Situation machtlos gegenüber gestanden? Man konnte Nichts mehr ändern, ein "fait accompli" sozusagen. Dabei wurde man gezwungen, aufgrund der herrschenden Machtsituation einfach zu akzeptieren, sich der Situation zu ergeben und leer zu schlucken.

Ganz anders in der SG! Da versucht man es jedem Mitglied recht zu machen. Man ändert Reglemente und Tarifstrukturen, kauft Mitgliederwunschgerechte Flugzeuge, baut fehlende Anhängerstandplätze, baut Höhenmesser mit Füßchenangabe in Flugzeuge ein, der Anflugrechner und nun auch noch ein Transponder darf nicht fehlen und sogar eine Bedürfnisorientierte Toilettenanlage mit Dusche (inkl. Reglement) wird auf vielseitigen Wunsch realisiert.

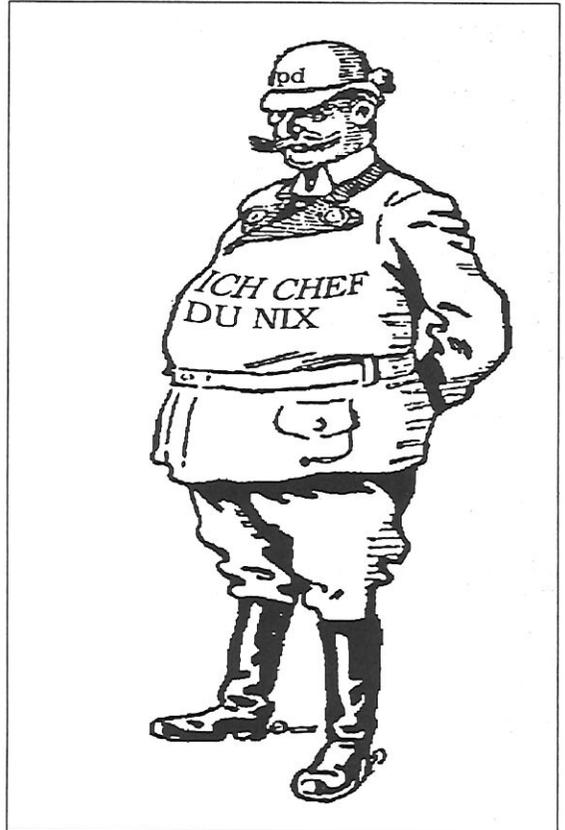
Alle diese Dinge kosten viel Arbeit und viel Geld. Dank dem unermüdlchen Einsatz vieler Mitglieder dürfen wir diese schönen Dinge in der Vergangenheit realisieren.

Unsere Ressourcen sind aber nicht unbeschränkt. Es wird im Vorstand und in Kommissionen daran gearbeitet, das SG-Schiff auf dem richtigen Kurs zu halten. Dabei wird es aber immer wieder vorkommen müssen, dass der Vorstand, der Fluglehrer, der Flugdienstleiter der Barakker, der Schleppilot.....usw. die Verantwortung übernimmt und ein Machtwort spricht im Sinne von

"Ich Chef, Du nix!"

Wir alle werden diesen Machtanspruch mit einem Schmunzeln und viel Würde zu tragen wissen!

Euer Präsi:
Peter Dürig



Neue Instrumente in Segelflugzeugen

1. Allgemeines

Seit diesem Frühjahr gibt es einige Neuerungen bei der Instrumentierung:
alle Discusse, DuoDiscus, DG-300 1984:
ILEC SB8 Vario-Sollfahrgeber
davon mit Anflugrechner GPS-ASR:
Duo, Discus 3022, DG 1984
Voraussichtlich wird der B4 1103 mit dem Cambridge aus der DG ausgerüstet.

In folgenden SG-Flugzeugen sind Notsender (ELT) eingebaut:

Schleppflugzeuge:	EUW, EYN, KIV
Motorsegler:	2280
Duo, ASK:	3131, 1766, 1811
Discusse:	3022, 3043, 3044
DG-300:	1861, 1950, 1984
B4:	1103, 1125, 1319

Weiter läuft eine Neubeschaffung von Wendezeigern, um einige der alten, anfälligen Geräte zu ersetzen

2. Handling der Notsender

Nachdem gewisse Unklarheit bezüglich der Bedienung der Notsender herrscht, möchte ich folgendes Vorgehen empfehlen:

Die Notsender haben drei Schalterstellungen:

OFF heisst ausgeschaltet

ARM heisst armiert, der Notsender sendet nicht, wird aber bei einem Crash eingeschaltet

ON heisst eingeschaltet, die Notsignale werden gesendet.

Durch Schläge (harte Landungen, Schlaglöcher und Vollbremsungen bei Strassentransporten, Fallenlassen) können Geräte, die auf ARM stehen, einschalten und zu senden beginnen. Die Satellitenüberwachung der Notfrequenzen löst nach einer gewissen Zeit automatisch eine Suchaktion aus.

Funktionskontrollen von Notsendern (Schalter auf ON) dürfen nur zu jeder Stunde von 00 bis 05 gemacht werden. Dabei muss auf minimale Sendezeit geachtet werden. Wir haben bei der Werkstatt einen Empfänger, welcher einen laufenden ELT unüberhörbar zur Kenntnis bringt.

Folgende Ratschläge dürften sich im täglichen Umgang mit den ELT's bewähren:

ELT grundsätzlich auf ARM stehen lassen (einschalten zur Kontrolle ist nicht vor jedem Flug nötig). Nach jedem Flug vor Ausschalten des Funkes auf 121.50 abhören, ob kein ELT läuft. Funk so ausschalten, dann wird automatisch nach dem nächsten Einschalten des Gerätes die Frequenz wieder kontrolliert. Falls ein Notsender läuft, muss er gesucht werden (es muss nicht der eigene sein). In der Werkstatt und der Villa Thermik ist eine Liste aufgehängt, welche SG-Flugzeuge mit einem ELT ausgerüstet sind. Für Strassentransporte muss der ELT auf OFF gestellt werden. Weil man ja vor der Abfahrt sowieso in den Anhänger schauen und das Flugzeug sichern muss, empfehle ich, auch bei Flugzeugen, die in den Anhängern hangariert werden, den ELT auf ARM zu lassen und nur für allfällige Transporte auszuschalten. Nach Aussenlandun-

gen für den Transport das Ausschalten nicht vergessen! (laufende ELT's wurden schon durch die ganze Schweiz verfolgt!). Eine ausgelöste Suchaktion muss vom Versucher bezahlt werden!

3. Bedienung der Anflugrechner ASR

3.1. Ohne GPS

- Einstellen der Anflughöhe (wenn gewünscht): Schalter 1 auf Stellung W/A halten, Höhe einstellen am Drehknopf 3, dann Schalter 1 auf AR (Hinweis: wenn Anflughöhe auf Null eingestellt ist, sieht man immer, wieviel Höhe man für die eingestellte Distanz benötigt).
- Eingabe der Distanz am Knopf 3; die ein-

gestellte Distanz ist im rechten Teil des Displays sichtbar, links sieht man die notwendige Höhe (plus die eingegebene Anflughöhe).

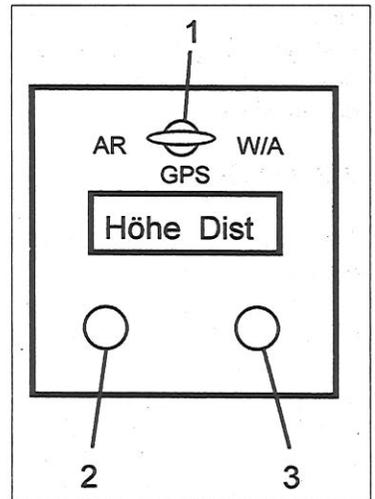
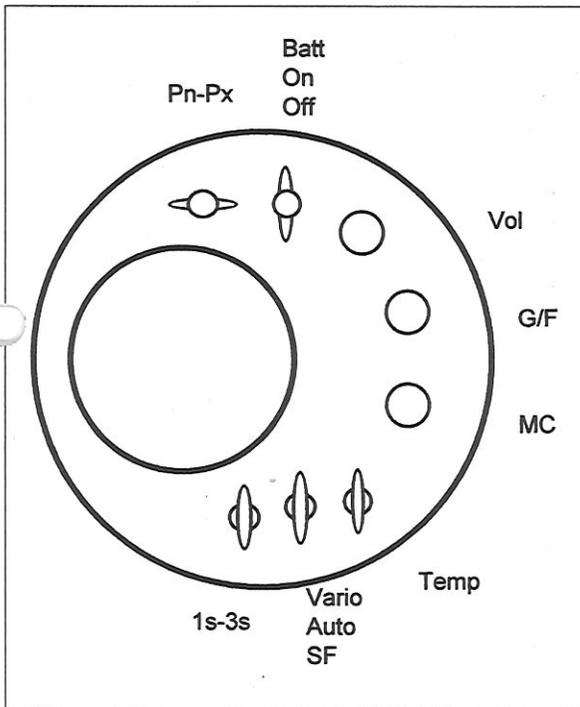
- Die Abflughöhe ist abhängig von:
 - der Windeinstellung (Knopf 2 des ASR)
 - eingestelltem MC-Wert (am SB 8)
 - eingestellter Polare Pn (normal) oder Px (verschmutzte Flügel) am SB 8
 - eingestellte Flächenbelastung (am SB 8)

Der Einfluss der verschiedenen Größen kann gut am Boden "trocken" geübt werden! Windeinfluss und -einstellung:

Bei Beginn eines Anfluges zuerst einmal die geschätzte Windkomponente einstellen (Knopf 2 nach links drehen - Gegenwind, nach rechts - Rückenwind). Wenn der Betriebsartenschalter des SB 8 auf Sollfahrt (SF) steht, bzw auf "Auto" und der Schalter am Knüppel nach vorne, reduziert der ASR

die Distanz gemäss der wahren Fluggeschwindigkeit (TAS, berechnet im SB 8) und rechnet die eingestellte Windkomponente dazu.

Beispiel: Fluggeschwindigkeit



120 km/h; am ASR eingestellt: Distanz 60 km, Gegenwind 30 km/h

Die Rechnung beginnt, wenn die Distanz eingestellt wird (letztes Drehen am Knopf 3, Schalter am SB 8 auf SF)

Nach 15 Min. beträgt die gegenüber der Luft zurückgelegte Strecke 30 km (15 Min. x 120 km/h), die Drift minus 7,5 km (15 Min. x 30 km/h Gegenwind). Die Anzeige steht also auf 37,5 km. Auf der Karte stellen wir fest, dass die effektiv zurückgelegte Distanz 30 km beträgt. Jetzt wird die Windkomponente (Knopf 2) verstellt, bis die angezeigte Distanz mit der effektiven übereinstimmt. Dann hat man die richtige Windkomponente eingestellt (in unserem Beispiel Windkomponente Null).

Es ist gut, wenn man nach so einer Korrektur - die man in einem knappen Endanflug ca alle 10 km machen sollte - den Distanzknopf 3 kurz verstellt und wieder auf den richtigen Wert geht. So beginnt die Windrechnung wieder neu.

Wichtig: Wenn man zwischendurch kreist, muss der Betriebsartenschalter auf "Vario" umgestellt werden, dann wird das Abzählen der Distanz (TAS x Zeit) gestoppt. Nur die Drift (Windkomponente x Zeit) wird auf Stellung "Vario" berücksichtigt. Bei einem Anflug mit Gegenwind wird also beim Kreisen richtigerweise die Anflugdistanz wieder zunehmen.

3.2. Mit GPS

Am 5poligen DIN-Stecker kann ein GPS angeschlossen werden. Belegung der Buchse im Flugzeug siehe Bild rechts. Die anderen DG und Discusse ohne ASR haben eine zweipolige Buchse, um ein GPS ans Bordnetz anzuschliessen.

GPS-Schnittstelle auf NMEA/NMEA stellen (beim Garmin: I/O-Setup).

Schalter 1 am ASR auf GPS, es wird die

Distanz zum gewählten GOTO-Waypoint angezeigt. Die Einstellungen des SB 8 (MC, G/F, Pn-Px) haben den gleichen Einfluss wie ohne GPS, die Betriebsart (Vario/SF) spielt logischerweise keine Rolle. Die Windkomponente kann abgelesen werden, wenn der Schalter 1 kurz auf W/A gedrückt wird (-Vorzeichen heisst Gegenwind). Die Windkomponente muss aber mit dem Windknopf 2 eingestellt werden, dies, weil der Vergleich TAS vom SB 8 und GS vom GPS nur stimmt, wenn auf Kurs zum Ziel geflogen wird. Man kann natürlich auch die Komponente ausrechnen, wenn man den Geschwindigkeitsmesser mit der im GPS angezeigten Geschwindigkeit vergleicht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die angezeigte Geschwindigkeit mit zunehmender Höhe kleiner ist als die TAS (auf 3000m/M ist die wahre Geschwindigkeit bereits 20% grösser als die angezeigte. Eine Anzeige auf dem v-Messer von 120 km/h bei einer GS-Anzeige von 144 km/h auf dem GPS bedeutet also eine Windkomponente von Null). Genug der grauen Theorie. Abfliegen und ausprobieren! Es ist alles halb so schlimm, wie es hier tönt.

Roland Bieri

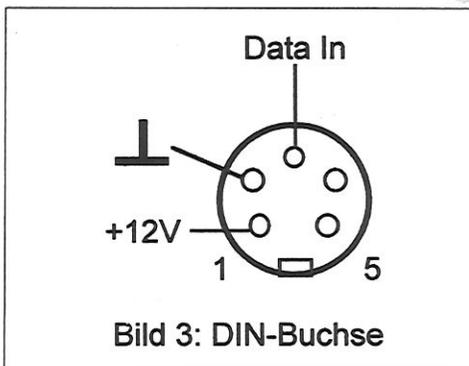


Bild 3: DIN-Buchse

Her mit der Kohle!

An dieser Stelle ein weiterer kleiner Bericht über jemanden, der im Hintergrund für die SG umfangreiche und wichtige Arbeit leistet. Heute erfahren wir, wie Klaus Gasser dafür sorgt, dass unsere Kasse stimmt.

Wie lange bist Du schon Kassier der SG Bern?

Eigentlich seit es sie gibt. Vor 30 Jahren wollte die Alpar, die damals noch Besitzer unserer Flugzeuge war, den Segelflugbetrieb abstoßen, weil er nicht rentabel war. Wir ergriffen die Gelegenheit, alles Material aufzukaufen, und auf eigene Rechnung zu wirtschaften. Diese Aktion erforderte natürlich grosse finanzielle Anstrengungen aller. Damals kostete eine Pauschale 600 Franken, ein hoher Betrag vor 30 Jahren.



Kassier auf Lebenszeit

Kannst Du einmal beschreiben, welche Alltagsarbeiten im Rechnungswesen anfallen, und welchen Aufwand Du dabei hast?

Zuerst wertet H.R. Schmid, unser Kassier II, die Startlisten aus. Diese Rohdaten werden im Sekretariat, bei Stefan Honegger, durch die Transistoren gelassen", und von ihm werden auch die Rechnungen verschickt. Die Rechnungskopien erhalte dann ich, worauf ich sie mit den Zahlungsbelegen zusammen ablege. Dies ist im

Moment noch eine ziemlich mühselige Handarbeit mit Schere und Leim, da ich vom Postcheckamt nur Zahlungslisten erhalte, keine einzelnen Belege. Ich hoffe, dass die Zahlungen in naher Zukunft mit ESR, den blauen Einzahlungsscheinen, abgewickelt werden können, so dass ich diese Arbeit dann am PC erledigen kann. Ich führe separate Monatsrechnungen, auf denen ich die Zahlungen abbuche.

Auf der anderen Seite muss ich lau-

fend Rechnungen begleichen, wie z.B. für Benzin, Versicherungen und alles mögliche Material. Barauslagen von Mitgliedern melde ich als Gutschrift H.R. Schmid, von wo sie mit den anderen Daten zusammen ans Sekretariat weitergeleitet werden. Ich muss dann alle Beträge auf die richtigen Konti verbuchen. Es gibt oft Zahlungen, die auf mehrere Kostenstellen verteilt werden müssen.

Für meine Arbeit stellte mir die SG vor Jahren einen PC zur Verfügung. Unterdessen habe ich allerdings auf eigene Kosten zweimal aufgerüstet, um mit den neuen Programmen arbeiten zu können.

Für das Aufarbeiten der täglichen Post vom Checkamt benötige ich

etwa eine Viertelstunde. Während der Saison beschäftigt mich die 14-tägliche Debitorenkontrolle jeweils 2-3 Stunden. Die Monatsabrechnung dauert nochmals zwei Stunden, ebenso das Zusammenstellen der Rechnungen für H.R. Schmid. Diese Angaben sind allerdings nur im Idealfall zutreffend. Sobald irgendwo etwas nicht stimmt, dauert es natürlich schnell viel länger. Leider gibt es auch immer noch Fehler in unserem komplizierten Buchungsprogramm.

Welche periodischen Arbeiten müssen zusätzlich erledigt werden?

Für den jährlichen Abschluss brauche ich jeweils mehrere Tage. Diesen mit



den Revisoren durcharbeiten dauert auch noch mehrere Abende, die Steuererklärung beansprucht etwa einen Arbeitstag.
Über das Jahr kommen so, inklusive Vorstandssitzungen, etwa 500 Arbeitsstunden zusammen, was etwa 20 Stellenprozenten entspricht.

Wirst Du für Deinen Aufwand von der SG entschädigt?

nämlich in Form einer Gratis-Pauschale wie alle anderen stark belasteten Vorstands-Mitglieder. Die weniger arbeitsintensiven Jobs werden mit einer halben Pauschale entschädigt.

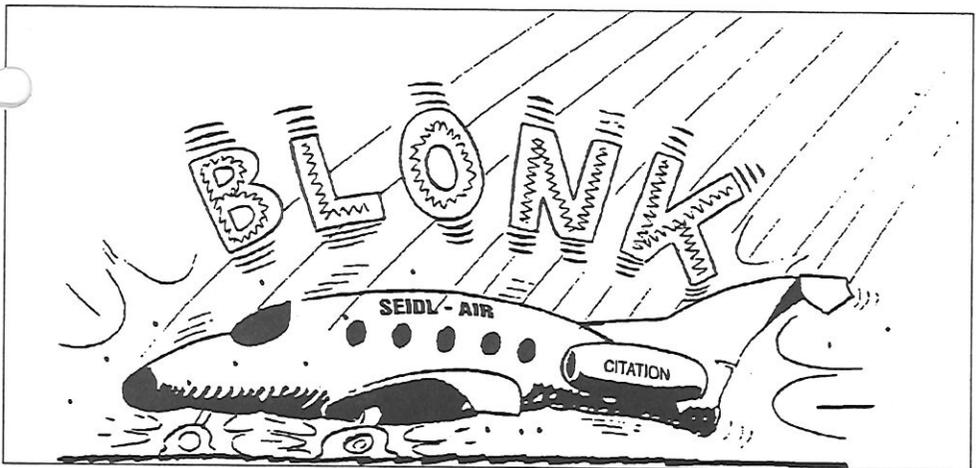
Hast Du besondere Wünsche an die SG Mitglieder?

Ich habe immer wieder unnötigen Mehraufwand, wenn ein anderer Betrag eingezahlt wird, als auf der Rechnung steht. Ich bitte alle, die mit einer Rechnung nicht einverstanden sind, das Problem vor der Einzahlung

mit mir zu klären, wenn es die Startlisten betrifft mit dem Kassier H.R. Schmid. Ferner könnten die Mitglieder die SG entlasten, wenn sie ihre Einzahlungen durch Zahlungsaufträge an die Bank erledigen würden. Denn jede Einzahlung am Postschalter kostet die SG als Empfänger etwa 3 Franken. Man kann bei seiner Bank die Formulare für den Zahlungsauftrag anfordern, darauf Anzahl und Gesamtbetrag der Einzahlungen eintragen und das Formular mit den Einzahlungsscheinen zusammen der Bank schicken. Von dieser kommt dann eine Liste mit den getätigten Zahlungen zurück. Dieses Vorgehen erspart einem das Anstehen am Postschalter. Wer einen Computer mit Modem besitzt, kann alles elektronisch erledigen.

Lieber Klaus, ich wünsche Dir weiterhin viel Befriedigung in Deinem anspruchsvollen Amt und ein langes Leben, nachdem Du Dich ja einmal zur lebenslänglichen Amtsausführung bereiterklärt hast!

Interview von Christoph Hammerschlag



Locarno 1996

Bericht von Gerd Wenger

Was treibt die Gilde der motorlosen Piloten in Regionen mit schlechtestem Wetter? Meistens ist es bewölkt, aber es regnet auch öfter. Und das ausgiebig. Einige dieser angefressenen Luftschwärmer haben vorgesorgt: Sie verstecken einen Motor im Rumpf und sind damit im Vorteil, wenn sie die Guschti zählen können. Dann raus mit dem Zwirbel und schon entschwinden sie den neugierigen Kühen auf der Alp.

Früher war das nicht so. In Niederöblarn, dem Segelflugparadies in der Steiermark, sprach man öfter vom "Räuma-Wetter". Der erstaunte Schweizer liess sich dann von deut-

schon, ehemaligen Lastenseglerpiloten darüber aufklären: "Räuma-Wetter" sind die Wetterlagen, wo man den Segelflughangar ausräumt und beim Auftreten von wenig freundlicher Bewölkung wieder einräumt, um anschliessend wieder ausräumt, weil ein Segelflugkamarad nach seinem Start gute Thermik meldet. Kaum ist man gestartet, verschlechterte sich das Wetter wieder, was der besagte Pilot landet wieder und versorgt rasch sein Flugzeug. Die Frage lautet dann: Räuma aus oder räuma ein?

Motorsegler sind da nicht so zimperlich. Sie starten selber und entscheiden dann, was zu tun ist.



Nun, 1995 stellte sich in Ascona nach Ostern kein "Räuma-Wetter" ein. Vor Ostern war es eine lange Zeit sehr trocken. Die Waldbrände wüteten an vielen Stellen. Die Lage war dramatisch. Italienische Löschflugzeuge versuchten mit Wasser aus dem Lago Maggiore die Feuersbrünste einigermaßen in den Griff zu bekommen. Am Dienstag nach Ostern verabschiedete sich die Sonne. Über Nacht hatte der Regen den Feuerwehrleuten die Arbeit abgenommen.

Alle waren froh über die Nässe. Nur wir nicht. Der Regen hielt fast vierzehn Tage an. Mal mehr mal weniger. Der Pegel des Lago Maggiore nahm bis zu unserer Abreise fast um zwei Meter zu. Vorher war er sehr tief gesunken. Dann schon lieber "Räuma-Wetter". Alle Kammeraden verliessen Ascona. Nur Regula - meine Frau - und ich hielten durch. Am Tage unserer Abreise kam die Sonne wieder langsam zum Vorschein. Keinen Start gemacht. Wie schon im Saanenlager, in Niederöblarn, einige Male in Trieben und nun auch im Tessin.

Nun stellte sich die Frage, wohin 1996. Viele Leidensgenossen wichen nach Südfrankreich aus. Einige Unentwegte zog es wieder nach Österreich, andere machten den Sprung nach Afrika.

Im Klub war keine Rede davon, das Ascona-Lager zu wiederholen. Ich befürchtete schon, den Superschläuchen im Tessin, wie wir sie beim ersten Mal erlebt hatten, endgültig Adieu zu sagen. Bis eines Tages Christoph Hammerschlag überraschend vom Ascona-Lager 1996 sprach. Spontan sagte ich zu. Leider stellte sich später heraus, dass uns mit der Anmeldung in Ascona einige andere Gruppen zuvorgekommen sind.

Ascona ist ein herrlich gemütlicher Platz. Aber mit einer begrenzten Kapazität für Segelflugzeuge. Der dort stationierte Schlepper vermag mit seinen 90 PS in einer Stunde kaum mehr als zwei Segler auf die Klinkhöhe zu befördern. Ausserdem ist zwischen 12:00 und 14:00 sowieso Pau-

se. Da sind uns die Motorsegler eindeutig im Vorteil. Sie können kurz vor zwölf noch einer nach dem anderen raus aus Ascona, während der Kreis der Motorlosen ihnen sehnsüchtig hinterherschaut.

Anfangs April 96 war noch nicht bekannt, ob wir nach Ascona können, welche Schleppmaschine uns in die himmlischen Höhen befördern sollte, welche SG-Piloten teilzunehmen gedenken und ob uns der Vorstand überhaupt ein Flugzeug zusprechen würde. Als dann endlich klar wurde, dass wir in Locarno Magadino unser Basislager aufschlagen werden und dass uns zusammen mit einem dort stattfindenden Akrokurs ein Robin von Gruyère zur Verfügung steht, stellten Gempeler Jürg und ich einen Antrag an den Vorstand, einen Discus für die zwei Wochen nach Ostern entführen zu dürfen. Zu uns gesellten sich dann noch Marco Robbiani und Martin Zumbrennen, die leider nur eine Woche mit uns verbinden wollten. Zuletzt trat noch Lilly Grundbacher und Marcus Meyer mit der Absicht in Erscheinung, ebenfalls am Lager teilnehmen zu wollen. Nun standen wir vor der unerfreulichen Situation, dass sechs Piloten zwei Flugzeuge teilen sollten. Ausserdem klärte sich ein Missverständnis auf. Wir wussten nicht, dass der Vorstand Lilly Grundbacher schon vor ihrer Reise nach Nepal einen Discus für das Ascona-Lager gesichert hatte. Damit war das Gesuch um einen Discus für das Ascona-Lager hinfällig.

Im letzten Moment kam uns in den Sinn, einen Doppelsitzer zusätzlich zu beantragen. Wir waren sehr froh

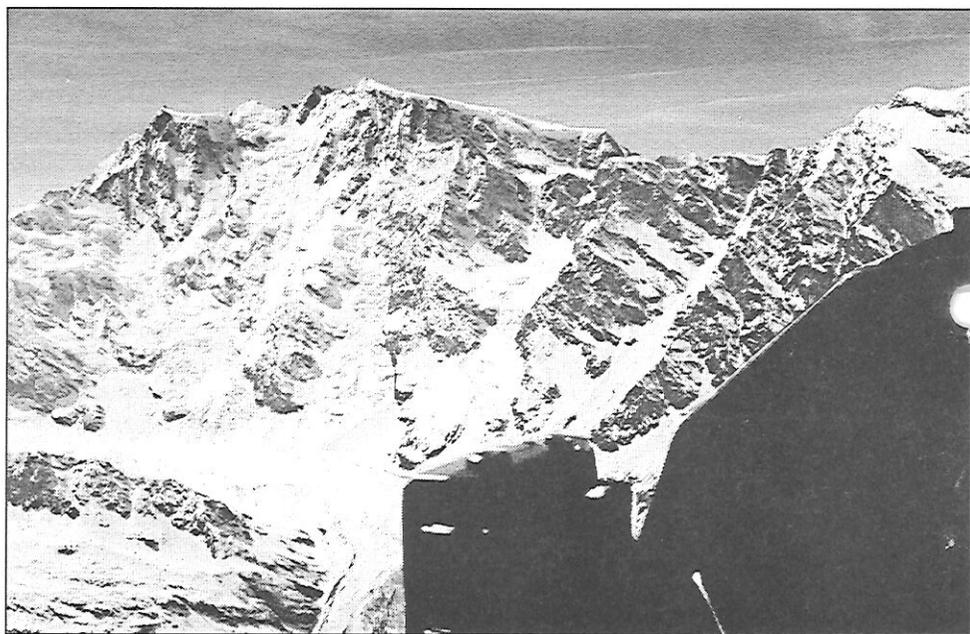
darüber, dass wir beim Vorstand auf Verständnis stiessen und nach wenigen Telefongesprächen die Genehmigung erhielten, eine ASK21 mit nach Locarno zu nehmen. Zuletzt war noch das Problem zu lösen, welches Auto den schweren ASK21-Anhänger ziehen könnte. Als Garagist war Jürg Gempeler in der Lage, kurzfristig ein entsprechendes Fahrzeug zu organisieren.

Bieri Roland flog den Robin von Gruyère nach Locarno. Er selbst konnte aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen, somit waren wir schleppmässig auf die Organisation in Locarno angewiesen.

Endlich war es soweit. Christoph Hammerschlag, Reiner Rychener und Markus Bracher eilten am Gründon-

nerstag in die Sonnenstube voraus, wo Reini und Christoph am Flugplatz Locarno und Markus in Ascona das Lager eröffneten. Christoph benutzte den besinnlichen Karfreitag, um seinen Anhänger auf einen 7-poligen Stecker umzurüsten. Tags darauf entschlossen sich Christoph und Reini - vielleicht das "Räuma-Wetter" ignorierend - auf die Sass da Grüm (Ort der Kraft) zu wandern, um für die zu erwartenden Segelflüge Kraft und Musse aufzutanken.

Am Ostersonntag versprach das Wetter, Christoph das Standard 28 % Dreieck von Locarno nach Varallo (I), Teglio (Veltlin), Olivone (eingangs Lukmanier) zu fliegen. Obwohl eine Basis von 3200 Metern und Viermeter-Schläuche sein Segelfliegerherz



Die Monte Rosa - Gruppe

höher schlagen liessen, verweigerten schlechte Bedingungen um Olivone einen erfolgreichen Abschluss des Vorhabens. Auch am Ostermontag brachte Christoph einen schönen Flug nach Hause, der ihn teilweise mit Fünfmeter-Schläuchen bis auf 3500 Metern beförderte, dies im sogenannten Rayon, welches sich grosszügig zwischen Monte Rosa, Simplon, Gotthard und San Bernardino erstreckt. Während wir SG-Piloten im Alpmoos unsere Reisevorbereitungen teilweise im strömenden Platzregen trafen.

Lilly bemächtigte sich des Discus, Marco und Martin spannten ihr Fahrzeug vor den DG300-Anhänger und zogen schon am Abend gegen Süden. Jürg nahm den ASK21-Anhänger nach Hause und ich war anhängergefrei. Wir wollten uns am Dienstag wieder am Flugplatz Locarno treffen.

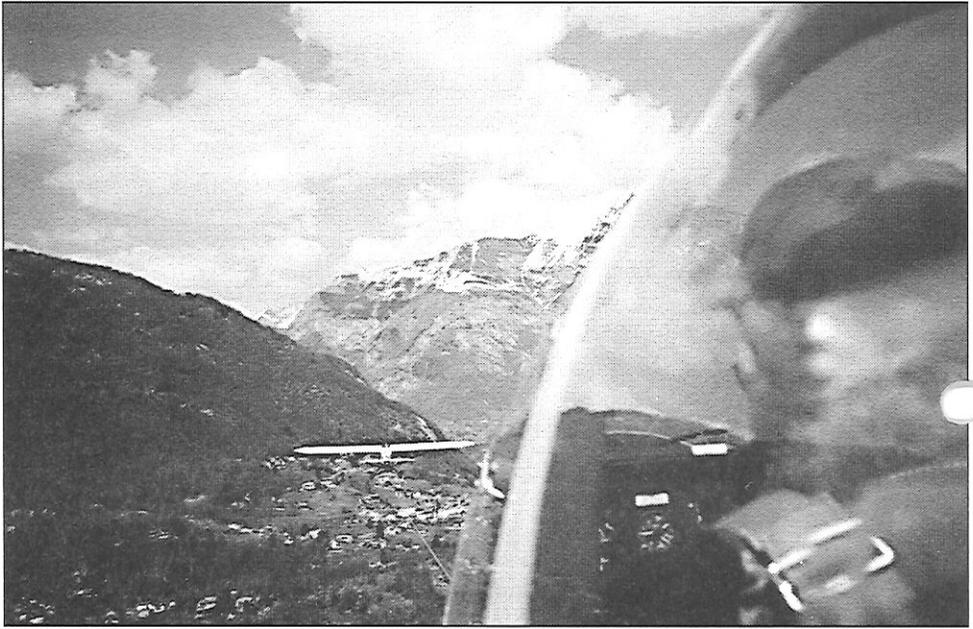
Auf der Fahrt ins Tessin überholte ich Jürg, der sich, mit Rosi neben sich, gemütlich Luzern näherte. Wie üblich trifft man schönes Wetter im Tessin an, wenn sich die Wolken im Norden stauen. Als ich den Flugplatz Locarno erreichte, herrschte dort schon reges Treiben. Christoph stand mit seinem Golf Golf verzweifelt am Start. Prächtige Cumuli am Sassariente, nördlich des Flugplatzes, liessen erahnen, mit welchen Vario-Anzeigen zu rechnen wäre, wenn man dort kreisend die Kreten übersteigt. Aber den Schleppiloten schien das nicht zu interessieren. Er zog immer wieder die Teilnehmer des Akrokurses in den Akroraum, obwohl wir den Robin teilen sollten. Weiter hinten stand Lilly mit dem Del-

ta Whisky bereit und dahinter Martin mit der DG300. Alle waren bereit zu starten.

Dann kam Reini gemütlich daher und begrüßte mich. Er hatte es nicht eilig. Christoph setzte wieder das Standard Dreieck auf das Programm. Alle anderen wollten einfach in die Luft. Ununterbrochen landeten und starteten die Akrokursteilnehmer. Das österreichische, doppelsitzige Akroflugzeug namens Fox, dessen professioneller Fluglehrer seine Schüler ausbildete, machte mit seinem jetthaften Anflügen, bei denen die Kurven in die Base und ins Final fast im Messerflug erfolgten, grossen Eindruck.

Gegen 11:00 Uhr erschienen Jürg mit Rosi. Er meisterte das Problem bestens, das Gefährt mit Anhänger über den kleinen Steg zu manövrieren, ohne irgendwo anzustossen. Flugs war die ASK21 mit Hilfe einiger Zuschauer, welche die Akrobatik-Flüge staunend beobachteten, montiert.

Über Mittag wurde der Flugbetrieb für den Akrokurs eingestellt. Aber Schlepps für andere Flüge sind gestattet. Falls der Schleppilot auf seine Mittagspause verzichtet und falls der Schlepper noch Sprit im Tank hat, kann man mit einer Chance rechnen, über Mittag in die Lüfte befördert zu werden. Nur Christoph gelang es, schon vor dem Mittag zu starten. Lilly und Martin waren über Mittag dran. Jürg und ich machten den Doppelsitzer bereit und kamen endlich um 14:30 Uhr in die Luft. Wie erwartet, schüttelte und rüttelte uns die Thermik sofort nach



dem Klinken, aus der Magadinoebene über Monti di Ditto kommend, kräftig aufwärts. Kaum über der Krete nahmen die Turbulenzen ab und trotzdem stiegen wir kräftig weiter. Sofort folgten wir den prächtigen Cumuli, die sich nördlich des Centovalli in regelmässigen Abständen bildeten. Mit Kurs über Domodossola beabsichtigten wir den Simplon zu erreichen, was uns problemlos mit 3600 Metern Höhe gelang. Jubelnd vor Freude hielt Jürg alles mit seiner Videokamera fest. Über die tief verschneiten Berge des südlich des Goms liegenden italienischen Teils, beförderte uns die Thermik aus dem Valle Antigorio auf Kurs Ost immer wieder über 3500 Meter. Ganz im Norden querten wir die Täler Valle Maggia und Valle Vercasca auf Kurs San Bernardino. Bald war der zugefrorene Ritomsee sichtbar, dann überflogen wir den Rücken des berühmten Thermikspenders Matro, der bei Biasca das Valle Riviera in das Valle Leventina und Vale di Blenio teilt. Wir passierten

das Rheinwaldhorn südlich ins Galancatal, das gemäss Jürg für seinen guten Wein bekannt ist, und schon befanden wir uns am San Bernadino.

Langsam gestanden wir uns gegenseitig ein, dass uns die Kälte trotz aller Herrlichkeit ziemlich zusetzte. Besonders in den Beinen. Daher beschlossen wir, uns in untere Etagen zu begeben, was mit einer Annäherung an Locarno verbunden war. Wir überflogen dabei den berühmt-berüchtigten Jorio-Pass, dessen Koordinaten mir in meinem GPS fehlten. Es handelt sich um den niedrigsten Übergang zwischen dem Tessin und dem Veltlin. Wenn man es aus dem Veltlin kommend nicht schafft, den 2014 Meter hohen Pass zu überqueren, hat man mit Problemen zu rechnen. Denn die Strecke zum nächsten Flugplatz, Caiolobei Sondrio, beträgt rund 50 Km, was mit dem Discus allerdings drinliegt.

Mit der Höhe des Jorios ist man für Ascona oder Locarno bestens bedient. So drückten

wir aufs Tempo. Mitten über dem See, südlich von Ascona, gerieten wir in einen Schlauch, dem Jürg nicht widerstehen konnte. Was macht man auf 2000 Meter über Locarno? Na ja, vielleicht Luino ansehen? Wie gedacht, so wurde es gemacht. Die Höhe über den See abgleiten gelang uns nur bedingt, denn immer wieder hob es uns hinan.

Also raus mit den Bremsen und runter. Um 18:30 Uhr setzten wir auf.

Lauter glückliche Gesichter umgaben uns am Boden. Christoph erledigte seine Aufgabe mit Erweiterung auf 456 Km mit einem Schnitt von 90 Km/h. Lilly war vom Discus entzückt, Martin schwärmte von den Schläuchen und für Reini schien alles normal verlaufen zu sein. Leider musste Marco zu einer Beerdigung und konnte daher noch nicht mitschwärmen.

Mit dem geselligen Teil beendeten wir den phantastischen Flugtag im Flughafenrestaurant. Bracher Markus gesellte sich aus Ascona kommend zu uns. Die

einen hielten Pizzas für unwiderstehlich. Reini konnte nicht erkennen, ob sein Truthahnschnitzel tatsächlich eins war oder vielleicht ein überfahrenes und platt gedrücktes Huhn. Jedenfalls meinte Reini am nächsten Morgen, dass er noch mit der Verdauung des UFOs (unidentifizierbares Fress-Objekt) beschäftigt sei. Mir ging es wie Reini.

Am 10.4.96 war die Reihe an mir, das Standard Dreieck in Angriff zu nehmen. Trotz bester Vorbereitung gelang es uns allen wieder nicht, zur ge-

wünschten Zeit zu starten. Wieder wurden wir das Gefühl nicht los, nur mit Ellenbogen in die Luft zu kommen. Erst um 12:15 setzte sich mein Schleppzug in Bewegung, obwohl bei diesem Wetter der erste Schenkel bereits hätte umrundet sein können. Wie gewohnt, gings nach dem Schlepp wieder mit vier bis fünf Metern an die Basis. Zügig erreichte ich Varallo. Doch die schwarze Basis dort befand sich etwa auf 2200 Metern. Christoph folgte mir und warnte mich auch wegen der nicht gerade komfortablen Höhe. Aber das schwarze Ding nördlich von Varallo hielt den Discus im Geradeausflug auf gleicher Höhe. So zügig wie ich kam, kehrte ich nach Locarno zurück, wo ich den Monte Ceneri nahm. Das diffuse Licht aus dem Norden machte mir zusehens Sorgen, denn ich konnte mir die Wetterlage nicht erklären. Aus dem Norden kam eine milchig weisse Schicht über den ganzen Hauptkamm gezogen, so dass ich am Jorio beschloss, auch wegen





der geringeren Basis im Veltlin, meine Aufgabe vorzeitig zu beenden. Christoph gab ebenfalls auf und war schon am Boden, als ich um 16:45 Uhr landete.

Marco war am Morgen gekommen, um mit der DG 300 seinen Heimatkanton Tessin erstmals aus der Luft zu erkunden. Jürg hatte sich wieder in den Doppelsitzer gesetzt, um diesmal mit Martin die Fliegerei zu genießen.

Leider endete der Tag wieder auf die gleiche Art im Flughafenrestaurant wie gestern.

Am nächsten Tag, Donnerstag dem 11.4.96, sollte Regula eintreffen. Morgens zog eine kleine Störung vom Süden her über das Tessin und brachte, leider für die Vegetation, nur wenig Regen. Am Wasserstand des Lago di Vogrono (Verzasca) sah man deutlich die Trockenheit, an der das Tessin auch heuer wieder litt. Nachmittags klarte es deutlich auf, was den Akrokurs wieder aktivierte. Am Flugplatz gibt es genug Gele-

genheit, sich die Zeit zu vertreiben. Diesmal waren es die Flugplätze in Italien, deren Koordinaten Christoph aus dem AIP besorgte hatte. Ich ergänzte das Waypointfile auf dem PC und überspielte es auch auf die GPS der Kamaraden. Das GPS leistet schon wertvolle Hilfen. Das Kartenstudium im Fluge kann man reduzieren, wenn beispielsweise Varallo unter dem schwarzen Vorhang zu suchen ist. Und auch mit dem Rechner gekoppelt die nötige Höhe zum nächsten Punkt abzulesen, ist immer noch besser, als sich im Fluge mit Karte und Schieber zu bela-

sten.

Christoph und Reini nutzten den fluglosen Tag zu einer Wandernng im Sotto Ceneri. Abends machten es sich Regula und ich in der bewährten Locanda Ticinesi in Ascona gemütlich.

Ein wunderbarer Morgen kündigte am 12.4.96 gutes Streckenwetter an. Ein wenig aufgeregt machte ich mich auf den Weg zum Flugplatz, weil ich mir die Aufgabe Locarno, La Thuile, Teglio mit rund 500 Km gestellt hatte. Nun gesellte sich auch Meyer Marcus zu uns. Wir hielten ein kleines Briefing ab, denn eigentlich sollte Marco die DG 300 satteln und Lilly oder Jürg den Discus nehmen. Nun meinten Marcus und ich als Streckenanwärtler aber, dass wir wie in Bern Vorrang hätten. Diese Meinung teilten aber nicht alle. Trotzdem einigten wir uns darauf, dass Marco und Jürg die

ASK21 nehmen, Lilly am Boden wartete und ich mit dem Discus meine Aufgabe angehen könne. Dieser Tag schien in allen Dingen daneben zu gehen. Kurz vor dem ersten Start kehrte der Wind. Ein Teil der Flugzeuge begab sich in die andere Richtung, so konnten die zuerst starten, die zuletzt kamen. Dann drehte der Wind abermals in die andere Richtung. Seit 10:00 Uhr war ich startbereit, aber in die Luft kam ich wieder erst nach 12:00 Uhr. Auf dem Weg nach Domodossola berichtete mir Marcus, dass unser Vorhaben nicht gelingen werde. Das Aostatal war bewölkt. Kurzum entschloss ich mich, zurückzukehren und Lilly den Discus zu überlassen.

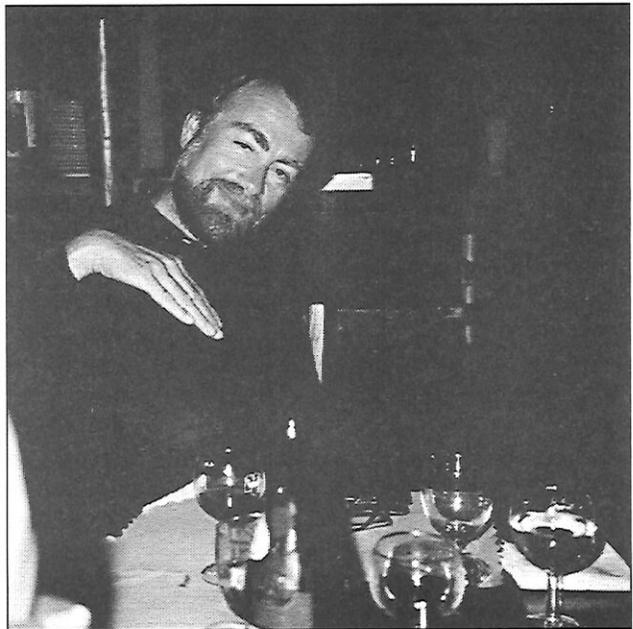
Überglücklich kehrten Jürg und Marco aus dem Veltlin zurück und wiesen einen Super-schlauch mit nahezu 5 Metern integriert und über 1000 Meter Höhengewinn nach. Auf dem Barogramm war das wie die Eigernordwand abgebildet.

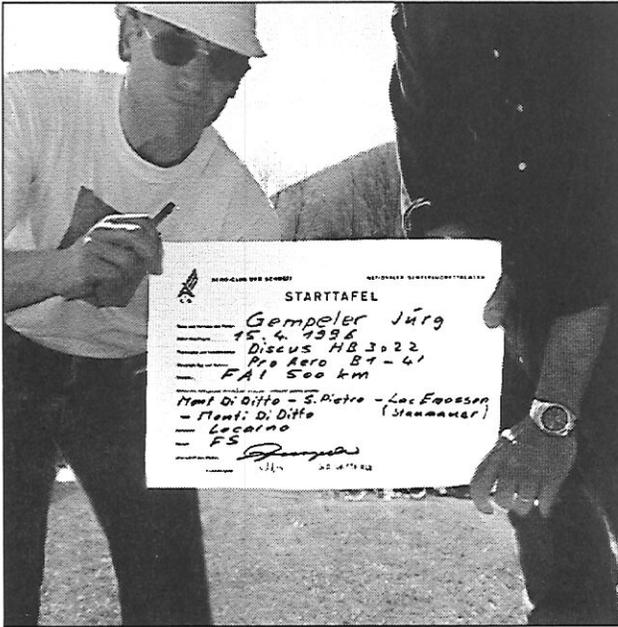
Christoph vergnügte sich im Rayon, nachdem sich die Tagesaufgabe als nicht machbar erwies.

Marcus brach seinen Flug südlich des Monte Rosa-Massivs ab und kehrte ebenfalls mit der unerfüllten Aufgabe zurück, damit auch Lilly zu ihrem Flug kam.

Wenn das Wetter wie am 13. und 14. April keinen Flugbetrieb zulässt, bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, die fluglose Zeit zu überbrücken. Trotzdem entschlossen sich Martin und Marco, uns mit der ASK21 zu verlassen. So war es auch abgesprochen. Sie kehrten

nach Bern zurück. Bei einem so kleinen Lager wie dem in Locarno unternehmen die Teilnehmer meist zusammen etwas, um ihren Horizont zu erweitern. So kommt man sich näher, versteht sich besser, lernt Situationen kennen, mit denen man nicht im geringsten zu tun hat. Beispielsweise erfährt man, wie eine DC10 in Katmandu zu landen ist, etwas über die Schönheiten von Nepal, Interessen und Neigungen der Kameraden und auch über die ganze Problematik einer Geschlechtsumwandlung. Das alles dient dazu, sich gegenseitig besser zu verstehen und akzeptieren zu können. Dabei stehen Wanderungen, Spaziergänge, Besuch von Ausstellungen oder Geschäften auf dem Programm. Auch ein Besuch des Marktes in Luino ist nicht zu verachten. Bei solchen Gelegenheiten nutzt man die Zeit auch dafür, um Geistiges aufzufüllen, denn wer würde wohl nein sagen bei einer Einladung zu einem kleinen Drink aus einem ganz kleinem Glas? Natürlich nur an sol-





chen Tagen! Jürgs Rosi verliess uns ebenfalls am Sonntag.

So verbrachten Regula und ich den Sonntag faulenzend in Ascona, wo wir unmittelbar neben dem Flugplatz logierten. Für Montag schien sich eine überaus starke Hochdrucklage zu entwickeln. Weil am 15. April Jürg endlich den Discus fliegen sollte und Lilly mit der DG300 an der Reihe war, stellte ich mich auf Bodendienst ein. Wir präparierten Jürg schon Tage zuvor, seinen noch ausstehenden 500er zu fliegen. Er liess sich davon überzeugen dass es notwendig sei, sich darauf vorzubereiten und war daraufhin emsig dabei, sich die dazu notwendigen Wendorte bei allen zu erfragen.

Als ich morgens in den Garten trat, war ich über das trockene Gras erstaunt, obwohl die ganze Nacht wolkenloser Himmel herrschte. Das bedeutete, dass es sehr wenig Wolken geben würde. Der Akrokurs endete am Sonntag.

Daher waren nur noch der Restbestand der Berner und Max Baumann mit seinem Motorsegler anwesend. Christoph sorgte dafür, dass der ansässige Obmann namens Vetterli uns seine Mittagspause zur Verfügung stellen und uns über Mittag in die Lüfte befördern würde.

Jürgs 500er-Unterlagen waren zur Unterschrift bereit, die nur der Obmann Vetterli als Kommissär geben konnte.

Es war ein wolkenloser Tag mit tiefblauem Himmel. Zunächst blies eine kleine Brise aus Westen. Reini wärmte den Robin vor, damit Herr Vetterli keine Zeit verlieren sollte. Kurz nach 12:00 Uhr:

Eine Staubwolke und schon stand der Lucia Vetterlis am Parkplatz. In Business-Kleidung hetzte er zum Robin, liess ihn an und stand wenig später am Start, wo Jürg seine Unterlagen noch unterschreiben lassen musste. Endlich klinkten wir den Discus ein, Vetterli wollte starten, aber der Wind drehte im gleichen Augenblick auf Ost und blies so stark, dass nichts anderes übrig blieb, als die Startrichtung zu ändern. Bis wir die vier Flugzeuge auf der anderen Seite hatten, verging wieder viel Zeit. Ich war mit der DG300 im Schlepptau zum Startplatz unterwegs, während Jürg startklar auf den Klappen wartete. Die Seilringe waren aber so dick, dass Reini den kleinen Ring kaum zur Klinke brachte. So musste Jürg wieder aus dem Flugzeug, klinkte selbst, stieg wieder ein, machte sich fertig und los ging's.

Hier sei erwähnt, dass gerade bei solchen Situationen die Eile gebremst werden sollte, denn es bieten sich dabei einige Unterlassungssünden an, die sich entsprechend

nachteilig auswirken könnten. Also Vorsicht bei unerwarteten Handlungen ausserhalb des normalen Ablaufes.

Endlich waren alle in der Luft und ich begab mich zurück nach Ascona, um mit Regula mittels Seilbahn auf die Cardada zu fahren. Lillys Funkgerät diente dazu, mich über die Tätigkeiten der Kameraden in der Luft zu informieren.

Von der Cardada aus bekam ich mit, wie schwer es ist, sich über dem Cervalli in einer Höhe zwischen 4000 und 5500 Metern genau über der Staumauer Palagnedra zu treffen. Jürg und Christoph führten intensive Gespräche darüber. Je grösser die Höhe, desto ungenauer werden die Positionsangaben. Belustigt nahm ich zur Kenntnis, wie zwei Blinde fangen spielten. Ich mischte mich aber nicht ein. Jedenfalls wusste ich, dass Jürg seinen 500er abgebrochen hatte und nun den 3000er anvisierte. Jürg traf auf seiner Gipfelhöhe -20° an, Christoph auf 5600 Metern -25° .

Die Flügeloberfläche des Discus sah im Schein der untergehenden Sonne, die in einem flachen Winkel viele Risse erkennbar machte, dramatisch aus. Später in Bern waren sie weitgehend verschwunden.

Abends kam es zum grossen Fest, denn Jürg schaffte den 3000er. Er kam nicht billig davon. In seinem neuen Logis, in Vira am südlichen Ufer des Lago Maggiore gelegen, liessen wir ihn hoch leben. Inzwischen leuchteten die Lichter von Locarno romantisch in der Finsternis über den See.

Ein Zwillingstag zum 15.4. war der 16.4. Mit einer Ausnahme allerdings. Fast kein Wind mehr am Boden. Und wieder

wolkenlos bei strahlend blauem Himmel. Vetterli erschien auf die gewohnte Art. Christoph startete als erster, gefolgt von mir auf dem Discus und dann von Jürg auf der DG300. Zuletzt erhob sich Max Baumann mit seinem Motorsegler in Vetterlis Schlepp in die Höhe.

Das erste Mal kam ich in den "Genuss" mit Vetterli zu schleppen. Später am Boden waren wir uns einig, dass man manchmal am liebsten die Augen geschlossen hätte, bei der Art der Annäherung an die Hänge.

Christoph klinkte wahrscheinlich zu tief. Ich auf 1800 Metern. Der Hang am Sassariente schien heute Siesta zu halten. Christoph sank unaufhaltsam. Ich folgte ihm. Er versuchte sein Glück am Monte Ceneri, der ihm aber auch nicht hold war. Nach einer Stunde war er am Boden, indessen sich Jürg und ich nach einem Absacken bis 1500 Meter langsam wieder in die Höhe kämpften. Immerhin erreichten wir dann mehr als 3000 Meter. Wir wechselten ins Calancatal, wo offenbar in grösseren Höhen sich Wellen bildeten. Das Hin- und Herfliegen in der Welle reizte mich nicht mehr. Ich entschloss zurückzukehren und den Rest des Tages am Boden zu verbringen. Reini befand sich ebenfalls im Calancatal.

Kurz bevor ich mit dem Absinken begann, rief ich Max Baumann auf, der sich über Pontresina auf 4300 Metern meldete und mitteilte, dass er im Veltlin hervorragende Thermik angetroffen hatte. Das hörte auch Reini und Jürg. Ich beschloss, auch ins Engadin zu fliegen. Reini flog voraus, Jürg wollte lieber zum Simplon und verabschiedete sich daher. Reini markierte einen schönen Schlauch östlich von Chiavenna, der mich auf 3400 Meter brachte. Ohne weitere Kreise erreichte ich Silvaplana auf 3200 Metern und nahm Kurs auf Muottas Mu-

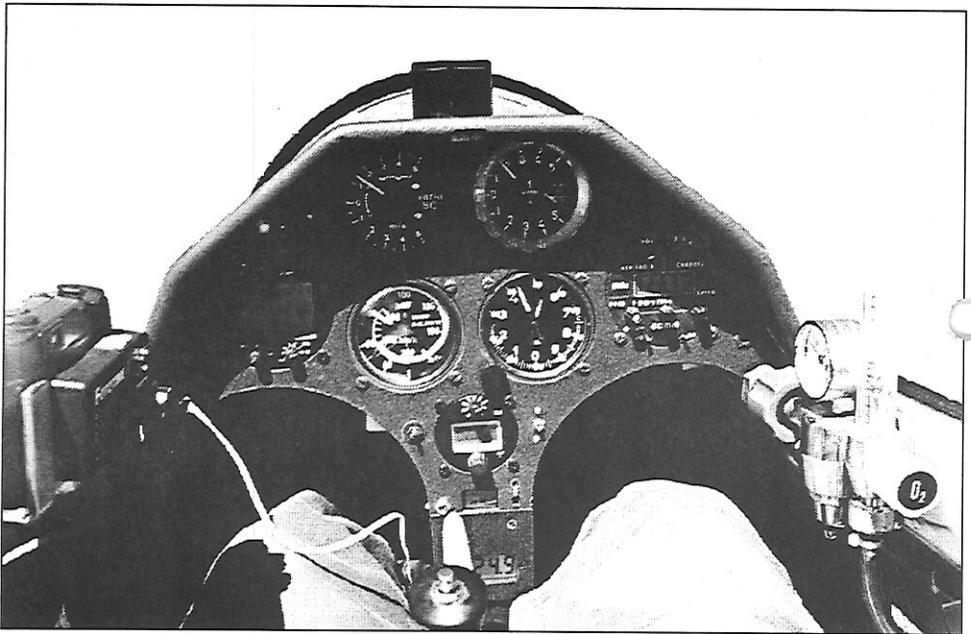
ragt, der bekannt Thermikberg im Engadin. Doch was Reini widerfuhr, geschah auch mir. Mit 5 Metern abwärts, war die schöne Höhe bald dahin. Er holte seinen Zwirbel hervor, der ihn wieder hinauf brachte. Als "Zwirbelloser" flog ich auf den Rat von Max, der sich immer noch auf über 4000 Metern befand und mich beobachtete, geradewegs über Pontresina nach Süden, und tatsächlich ging's dort wieder aufwärts.

Mit 3900 Metern fand ich mich über dem Berninapass wieder. Ein traumhafter Blick über die vollkommen wolkenlosen Alpen. Im Westen präsentierte sich das Massiv des Monte Rosa ganz markant. Das Rheintal lag im Norden. Ein Anblick, wie er nicht schöner sein könnte. Plötzlich ein Knacken im Funk, dann ein Geräusch als ob jemand dauernd qurk, qurk, qurk krächzte, und die Batterie gab nur noch Strom für die Rechneranzeige aus dem GPS. Wenn man das

vertraute Audiovario nicht mehr zur Verfügung hat, fühlt man sich ganz einsam. Kein Piepston bestätigt Thermik. Nun ja, die Situation nehmen, wie sie ist!

Ich querte via Valle di Campo Moro ins Veltlin und nahm Kurs auf den Jorio. Langsam schmolz meine Reservehöhe von 200 Metern über dem Gleitpfad dahin. Jedenfalls gelang es mir, wenn auch nur knapp, die Kette zu überfliegen. Ja ja, der Jorio hat's in sich. Christoph und Lilly überprüften nach der Landung die Batterie. Ergebnis: Unter Belastung war sie "down". Alle waren wieder zufrieden mit dem Flugtag, ausser natürlich Christoph.

Ich habe mich schon damit abgefunden, mit dem Flug ins Engadin das Tessinlager abgeschlossen zu haben. Christoph, Reini und Markus Bracher machten sich am nächsten Tag (17.4.) für



Im Cockpit des Mini Nimbus. Unten in der Mitte die Temperaturanzeige

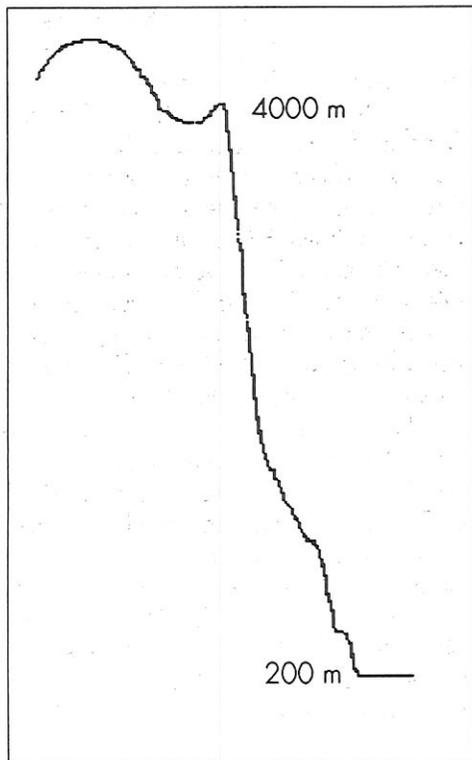
die Rückreise bereit. Mit Eifer putzten wir den Robin im Hangar. Er sah wieder glänzend aus. Das Wetter lud zu Spaziergängen ein, aber nicht zum Fliegen. Nun waren nur noch Lilly, Jürg und ich Platzhalter. Und auch Max Baumann war noch da, der es sich auch überlegte, nach Hause zu reisen.

Regula, Jürg und ich genossen einen Spaziergang über den Römerweg von Ascona nach Ronco. Auf einer Terrasse eines schön gelegenen Hotels liessen wir uns zu einem Kaffee und Kuchen nieder und freuten uns über die herrliche Aussicht. In einem kleinen Grotto in Arcegno, oberhalb Ascona, beendeten wir den stressfreien Tag.

Die Aufbruchstimmung hatte schon so stark um sich gegriffen, dass niemand von uns am nächsten Morgen beim Eintreffen am Flugplatz ans Fliegen dachte. Von Christoph eingewiesen, Herrn Vetterli wegen Schlepplwünschen anzurufen, machten wir Gebrauch, um für heute abzusagen. Er war im Büro abwesend. Seine Sekretärin teilte mit, dass Vetterli gegen Mittag am Flugplatz aufkreuzen würde. Lilly kam mit der Mitteilung vom AIS, dass Stefan Honegger den Robin am Nachmittag nach Gruyère fliegen würde. Somit begannen wir langsam ans Aufräumen zu denken.

Plötzlich erschien Max Baumann. "Bei dem Wetter wollt ihr nicht fliegen? Ich schreibe eine Strecke aus!". Wir waren ganz erstaunt darüber, dass unsere Aufbruchstimmung grösser war als die Lust zu fliegen. Es war der zündende Funke. Wir montieren.

Ich schrieb noch schnell das Standarddreieck aus. So gegen 11:30 Uhr waren wir bereit zu starten. Aber der Vetter-



So steigt man mit dem Mini Nimbus ab, wenn man kalte Füsse hat: Aus 4000 m bis zum Aufsetzen in 10 Min. Der steile Teil entspricht 13,5 m/s bei nur 120 kmh.

li kam nicht. Oh Gott. Hat etwa seine Sekretärin ihm ausgerichtet, dass wir gar nicht wollten...?

Max war sich der Warterei überdrüssig, holte seinen Zwirbel hervor - und weg war er. Würde Vetterli wohl noch kommen? Ausser uns Dreien, Jürg, Lilly und mir war der Flugplatz ganz vereinsamt. Nur die Fliegerstaffel machte Kapriolen über dem Platz.

Plötzlich eine Staubwolke... und Vetterli traf ein. Um 12:37 war ich in der Luft. Zügig ging's nach Varallo. Diesmal

fotografierte ich aus 2700 Metern den ersten Wendepunkt. Plötzlich im Funk: "Bambini Bern von Victor Charly". Hirzel Res kam mit seinem Ventus von Lienz in Osttirol bis nach Sondrio. Später meldete er sich am Tonale auf über 4000 Metern wieder ab.

Ebenso zügig gelangte ich zum Jorio und querte ins Vellin. Früher als erwartet umrundete ich Teglio. Dann verabschiedete sich wiederum die Batterie. Ein Superschlauch brachte mich am Monte Canale, nördlich von Caiolo, von 2400 auf 3700 Meter, was genügte, recht schnell bis zum Rheinwaldhorn zu fliegen. Etwas vorsichtiger umrundete ich Olivone, um mit einem Schnitt von 105 Km/h zum Ausgangspunkt Monti di Ditto zurückzukehren. Nach dem Foto nahm ich übermütig die Erweiterung in Angriff. San Bernardino war das Ziel, das bald erreicht war. Auf dem Weg zum Simplon, den ich als nächsten Wendepunkt wählte, traf ich einen Adler, dem ich im Bewusstsein an die letztjährige Kollision ganz

schnell davonflog. Leider meinte es der Westen wettermässig nicht so gut mit mir. Bei Varzo nahm ich zur Kenntnis, dass der Simplon wegen Schauerfronten nicht erreichbar war. Zu diesem Übel gesellte sich nördlich von Domodossola ebenfalls Regen, der die Flügel bedrohlich nass werden liess. Ich sah nicht einmal mehr ins Centovalli, weil die Berge vor mir so hoch waren. Zum Glück stieg es am Rande der Regenfront so gut, dass ich mir keine Sorgen mehr machen musste. Mit Volldampf folgte ich dem "GOTO Monti di Ditto" am GPS, welches mit den eigenen Batterien noch funktionierte. Das letzte Foto und der Abstieg begann. Um 18:30 Uhr war der Flug beendet.

Ich war sicher, dass Jürg die Heimreise bereits angetreten hatte. Er war aber so "fluggeil", dass er nach der Landung von Lilly so lange ausharrte, bis der Motorsegler mit Christoph und Stefan eintraf und sich dann in der DG 300



um 17:00 Uhr noch einmal mit dem Robin in die Lüfte befördern liess.

Was für einen Tag hätten wir beinahe verpasst! Fast wären wir das Opfer eines "Räuma"-Phänomens geworden, was diesmal allerdings nichts mit dem Wetter zu tun hatte. Ausserdem muss ich eingestehen, dass die "Zwirbelpiloten" doch gewisse Vorteile für

sich verbuchen können, was die Unabhängigkeit in solchen Situationen betrifft, wie wir sie heute vorfanden.

Mit grosser Freude durfte ich für meinen Flug 499 Punkte notieren.

Es war ein erfolgreiches Lager. Ich freue mich bereits darauf, nächstes Jahr im Tessin zu fliegen.

Gerd Wenger

Lienz 1996

Bericht von Andreas Hirzel

Nachdem ich besonders von Andreas Deutsch, aber auch von Kollegen der SG Bern viel Gutes über Lienz gehört hatte, beschloss ich dieses Frühjahr mal nicht im Tessin, sondern im Osttirol zu fliegen.

Lienz-Nikolsdorf ist von Bern aus via Arlbergpass, Innsbruck, Wörgel, St. Johann, Kitzbühel, Pass Thurn, Mittersill, Felbertauernstrasse problemlos erreichbar.

Die Fahrstrecke beträgt 630 km, zum grössten Teil Autobahn.

Kurz vor Wörgel platzte der Pneu des rechten Anhängerrades und da man in Österreich auf der Autobahn mit Anhänger 100km/h fahren darf, geschah dies bei einer Geschwindigkeit, die ich hier nicht genauer erwähnen möchte. Die herumschleudernden Pneureste rissen den Plastic-Kofflülgel auf Nimmerwiedersehen weg. Alles verlief zum guten Glück absolut harmlos, sogar das Reserverad hatte genügend Ätū's drin.

Der Flugplatz liegt ca. 10 km ost-südöstlich der Stadt Lienz im Oberdrautal und weist eine Hartbelagpiste von 600 m Länge auf. Als ich am Ostermontag Abend dort eintraf, zählte ich etwa 40 Anhänger, 25 davon mit Segelflugzeugen ohne Motor, der Rest waren entweder Selbststartende oder solche mit Heimweghilfe.

In der Folge erwies sich der Schleppbetrieb als problemlos, waren doch ständig zwei Robin im Einsatz. Die Schlepppreise sind eher hoch, ein Schlepp auf 700m Grund kostet gute 60 Franken. Um früh starten zu können, genügte es, das Segelflugzeug früh, also etwa um 7 Uhr 30 zu montieren und an den Start zu stellen; nachher kann gemütlich gefrühstückt werden.

Bei starkem Nordwind erlaubt die Lage des Flugplatzes keine Starts, da die Turbulenzen zu heftig sind. Genau diese Wetterlage stellte sich in der Woche nach Ostern ein und es konnte während 4 Tagen nicht geflogen werden. Ich vertrieb mir die Zeit mit Beschaffen eines neuen Kofflügels und

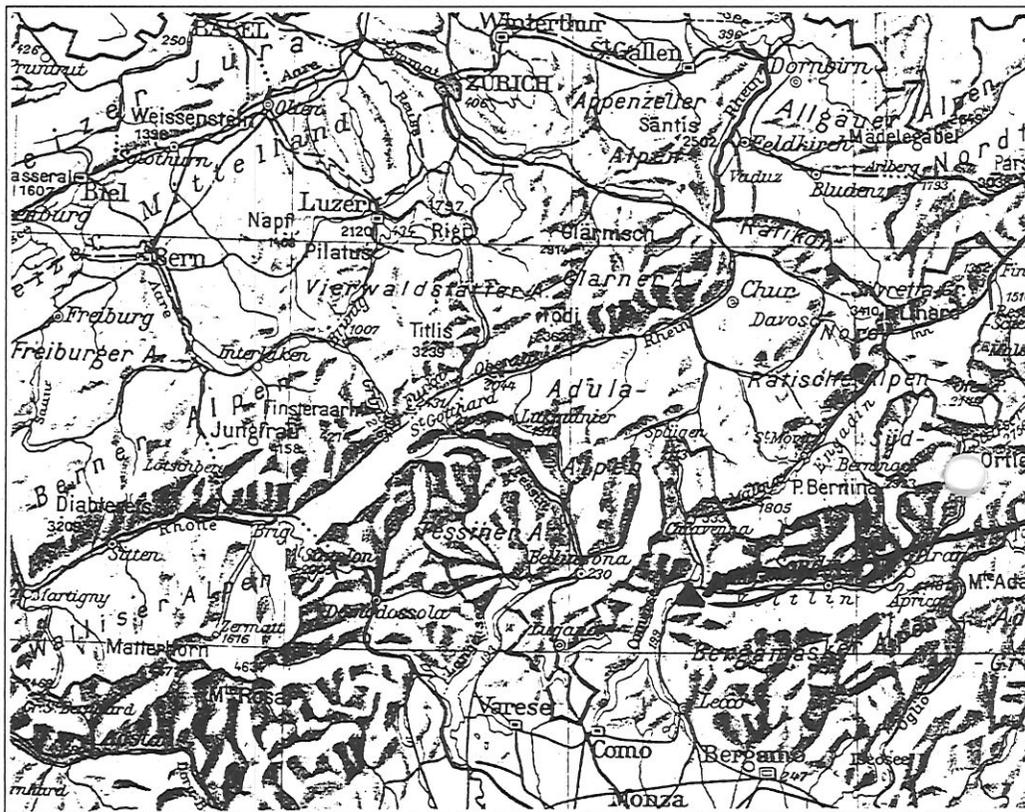
dessen Montage. Die Beleuchtungsvorschriften für unsere Anhänger gaben mir leicht zu denken. Die Deutschen haben Kofflügel ohne jegliche Lampen oder Katzenaugen an ihren Anhängern.

In der zweiten Woche flaute der starke Norwind ab und das Wetter wurde immer besser. Am Donnerstag war leider die Prognose für die Südschweiz schlecht und ich entschloss mich zu einem Flug ohne auszuschreiben. Welcher Irrtum! Da ich erst kurz vor 12 Uhr in die Luft kam, war nicht daran zu denken, nochmals landen zu gehen und noch auszuschreiben. So flog ich dann mit Basis-

höhen von gegen 4000m/M ins Veltlin und kehrte etwas westlich Sondrio um, flog dann noch an den Dobratsch bei Noetsch im Gailtal. Flugstrecke 630 km, Schnitt ca 110 km/h. Mehrmals an diesem Tag konnte ich integriertes Steigen von 5 m/sec. ablesen. Während dieses Fluges hatte ich Funkkontakt zu Gerd Wenger, der von Ascona aus ein Dreieck ausgeschrieben hatte.

Die Wetterprognose für den nächsten Tag beurteilte ich als noch besser (leicht abbaues Hoch) und so schrieb ich folgendes Flug aus:

Iselsberg Kirche (Ausflugsort NE Lienz 1118m/M) - Colico Kirche (Ort zu oberst



Auf der Karte ist ebenfalls das Fluggebiet ab Locarno dargestellt.

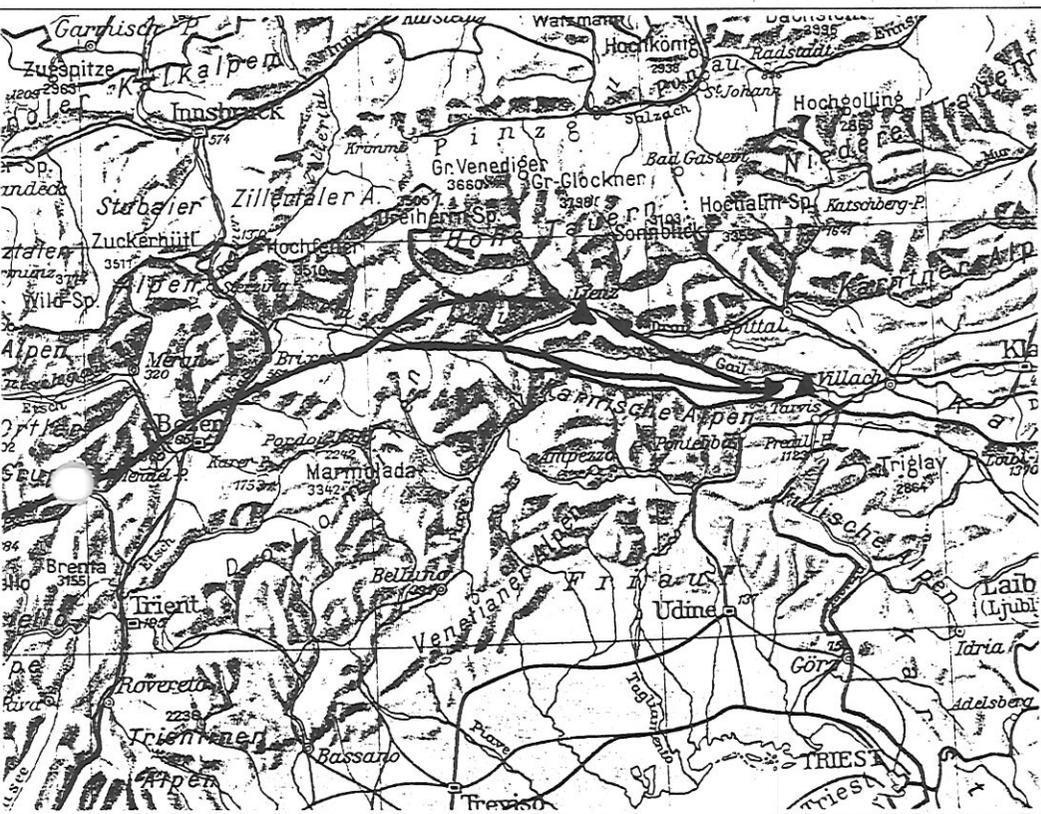
am Comersee, Ostufer) - Noetsch im Gailtal (Flpl), 674 km.

Wie vorher beschrieben montierte ich den Ventus um 7Uhr30 und konnte so meinen Startzeitpunkt optimal wählen. Nach allen notwendigen Vorbereitungen war ich kurz vor 10Uhr startbereit. Ich war schon im Begriff den Schlepp-Piloten ausfindig zu machen, um diesem meine Startbereitschaft kund zu tun. Dieser kam mir aber zuvor und bot mir einen Schlepprabatt von 100 Metern an, falls ich bereit wäre kurz vor halb 11 zu starten. In Österreich bezahlt man nach Schlepphöhe.

Schon im Schlepp musste ich feststellen, dass die guten Verhältnisse des Vortages auf

keinen Fall erreicht werden konnten, da sehr starker Dunst über den Alpen lag. Mit leicht gedämpftem Optimismus flog ich nach dem Abflugfoto (etwa um 11 Uhr) nach Westen durch das Pustertal, bis Toblach auf der Nordseite, wo die besten Schläuche schon 2,5 m/sec hergaben.

Bei Toblach wechselte ich genau auf Kurs auf die südliche Talseite und erreichte ca 10 km nördlich Cortina d'Ampezzo eine Krite und wieder einen guten Aufwind. Dieser Schlauch brachte mich das erste Mal an diesem Tag auf 3000m/M. Mit dieser Höhe überquerte ich das Tal südlich Brixen um in den Sarntaler Alpen wieder guten Anschluss zu finden. Die Ueberquerung des



breiten Tales südlich Meran war kein großes Problem, die Basis gegenüber dem Vortag aber um ca 800 m tiefer. Weil mir ein Weiterflug direkt auf Kurs unmöglich schien, drehte ich nach Süden und querte die Krete ins Val di Sole, das im Westen durch den Tonale-Pass begrenzt ist.

Der Weiterflug erfolgte an der nördlichen Talseite und ich konnte beim Vorbeifliegen die Pistenlänge des Flugplatzes auf dem Tonale ermitteln (Privatflugplatz auf ca 1900m/M. Piste ca 1km lang), alles noch tief verschneit.

Im Vellin angelangt, wählte ich trotz kurzem Umweg wiederum die nördliche Talseite, weil dort einige Cumuli gute Thermik markierten. Nördlich von Morbegno waren starke Waldbrände auszumachen, welche die dunstige Luft noch undurchsichtiger machten.

Es stellte sich heraus, dass der Wendepunkt Colico nicht optimal gewählt war, da der Nordwind gänzlich abgestellt hatte. Nach dem Foto erreichte ich die südliche Talseite Eingans Vellin in 2100m/M aber immer noch über Kretenhöhe. Bis südlich Flugplatz Caiolo blieb ich auf dieser Talseite um dann etwas riskant auf die Nordseite zu wechseln. Dabei dachte ich an eine eventuelle Inversion, wie sie oft im Wallis anzutreffen ist. Der Anschluss gelang problemlos, allerdings etwas unter Kretenhöhe. Am Osthang des Puschlavs, NE Tirano stieg ich dann erstmals auf 3500m/M. Ein deutscher Segelflieger, der nach mir in Lienz gestartet war, hatte am Tonale gewendet und meldete mir sehr gute Verhältnisse in den Dolomiten, was mich natürlich anspornte. Der Weiterflug nach Osten konnte nicht wie am Vortag auf Kurs erfolgen, die erreichbare Höhe war zu gering um breite Täler sicher zu queren. So wählte ich die schmalste Stelle südlich Meran und fand guten Anschluss in den Sarntalern. Auch die Querung des

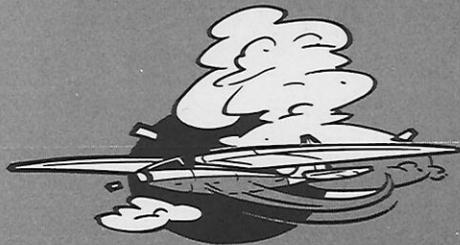
breiten Tales südlich Brixen gelang ohne Mühe. Nun traf ich tatsächlich viel bessere Verhältnisse an und der Flug durch die Dolomiten nach Osten konnte mit Wolkenbasis um 3500m/M mit Genuß fortgesetzt werden. Genau auf Kurs flog ich nördlich des Marmarole an den Plöckenpass, südliche Seite des Lesachtales. Von dort fehlten noch ca. 120 km bis zum Ziel und nach dem Wechsel auf die Nordseite des Tales Richtung Weissensee musste ich mich plötzlich mit 1,5m/sec steigen und 2000m/M zufrieden geben. Diese Umstände liess mich das Gas etwas zurücknehmen und ich erreichte die Westflanke des Dobratsch wiederum über Kretenhöhe. Für die verbleibenden 70 km Strecke zeigte mir der Anflugrechner 1400 Meter benötigte Höhe an. Die Kirche Iselsberg liegt auf gut 1100 m/M und so verliess ich den Dobratsch in 2500m/M um den Flugplatz Noetsch auf den Film zu bannen.

Zurück im gleichen Schlauch erreichte ich nur noch 2300m/M und begann einen Endanflug Richtung Lienz. Auf jeden Fall reichte es für eine sichere Landung in Lienz. Nach einem etwas ungemütlichen Ritt entlang der Krete und meist unterhalb dieser, fand ich den letzten rettenden Bart bei Kreuzberg südlich Westende Weissensee. Das Zielfoto schoss ich kurz vor 18 Uhr in sicherer Höhe. Die anschliessende Landung Lienz war der Abschluss eines sehr lehr- und abwechslungsreichen Fluges. Die Auswertung später in der Schweiz ergab einen Schnitt von knapp 93km/h.

Die zwei Wochen in Lienz gefielen mir trotz relativ wenig Flugzeit sehr gut. Die Preise sind nicht mehr wie einst in Niederöblarn oder Trieben, man muss für alles etwas tiefer in den Sack greifen.

Andreas Hirzel

Wie sie jetzt nicht ins Strudeln geraten.



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

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

ARTISANA

Die Krankenkasse, die für Sie da ist.

PP
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804



Reiseversicherungen «passepartout»


Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

Generalagentur Belp Chr. Schmutz
Telefon 031 818 44 44

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

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



Helio-Rekord Kala AG
Papeterie Papillon

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

