

SG BERN

GLIDER NEWS
MÄRZ 93

Das Wasser soll dann abgelassen werden, wenn man nicht im Stress ist. Fühlen, was passiert: wenn sich ein Tank nicht entleert, spürt man das (Querruderausschlag nötig zum Geradeausfliegen). Mindestgeschwindigkeit anpassen! Abkippen im Landeanflug mit asymmetrisch geleeerten Flügeln - darüber brauche ich wahrscheinlich nicht viel zu schreiben...

5. Anflug und Landung: Wasser früh genug ablassen (spätestens fünf Minuten vor der Landung). Die Flugzeuge sind zwar zugelassen für Landungen mit Wasser, aber das höhere Gewicht zusammen mit der höheren Flugeschwindigkeit bewirken eine bedeutend längere Ausrollstrecke. Ebenso sind Luft und Radbremsen weniger wirksam. Zwei Beispiele:

1. Zu hoher Anflug mit anstecken und bremsen: beim Abflachen dauert die Geschwindigkeitsabnahme länger - Risiko einer zu langen Landung.
2. 10 km/h höhere Aufsetzgeschwindigkeit ergibt ca 30% längere Ausrollstrecke.

Roland Bieri

Termine

3. März	19h30	Villa Thermik
5. März	19h30	Rest. Linde, Belp
10. März	09h00	
	13h30	Villa Thermik
	15h00	Villa Thermik
17. März		
20. März	18h30	Villa Thermik
2. April	10h00	Villa Thermik

- 12. - 24. April
- 26. Juni - 24. Juli
- 17. Juli
- 27./28./29. August
- 23. Oktober
- 13. November
- 30. Dezember

Impressum



Glider News ist das offizielle Mitteilungsorgan der Segelfluggruppe Bern, Postfach 2177, 3001 Bern.
 Erscheinungsdaten: Anfang März, Juni, September und Dezember
 Adresse für Beiträge: C. Hammerschlag
 Rubigenstr. 16, 3123 Belp
 Tel. 819 35 58
 Supervisor: Peter Dürig Satz&Layout: Christoph Hammerschlag
 Lektorat&Litho: Erwin Boschung

- Refresher für Fluglehrer, obligatorisch
- Hauptversammlung
- Montage
- Schleppiloten-Rapport
- Voice-Refresher, für Schleppiloten obligatorisch
- Einfliegen, Saisonstart
- Ansauen
- Variometer und Sollfahrtgeber und deren Anwendung (E. Lobsiger)
- Lager Ascona
- Lager Saanen
- Saanenlagerfest
- IBT - Tage
- SG - Abend
- Demontage und Absauen
- Altjahres-Appéro

Captain's Corner



JAHRESBERICHT 1992 DER SEGELFLUGGRUPPE BERN

FLUGBETRIEB

Mit unseren Segelflugzeugen (inkl. Private und Motorsegler) wurden in 2339 Starts total 3230 Stunden erflogen. Damit nahmen gegenüber dem Vorjahr die Segelflugstunden um 28% ab, die Startzahl um 26%.

Mit 404 Motorflugstunden reduzierte sich dieser Zweig um 13%. Schuld an dieser gegenüber 1991 sehr viel schlechteren Stundenzahl ist vor allem das schlechte Wetter.

Ein besonderer Anlass war die Segelflugschweizermeisterschaft, die vom aktiven Mitmachen der Mitglieder lebte, und trotz Wetterpech würdige Meister hervorbrachte. Besonders gefreut hat mich der Vicemeistertitel von Edi Inäbni.

Noch einmal ein herzliches Dankeschön an alle für die Unterstützung und Mitarbeit.

Wie im Frühjahr wollte das Wetter auch am alpinen Lager in Saanen nicht so richtig, aber gerade deshalb wurde dieses Lager zu einem unvergesslichen, kameradschaftlich intensiven Anlass. Der neu eingeführte Voltenplan hat sich sehr gut bewährt.

Im nationalen Segelflugwettbewerb wurden beachtliche Erfolge erzielt. Als Gruppe Bern erreichten Fritz Krebs, Peter Böhlen und Peter Ryser den sechsten Rang. Als beste Einzelrangierung erreichte Fritz Krebs in der offenen Klasse Rang sieben.

Auf Rang zwei in der Kategorie "Streckenflug in gebrochener Linie" mit 547 km finden wir Peter Böhlen. Die Rangierungen in den anderen Klassen mit zum Teil sehr guten Resultaten entnehmt Ihr bitte dem Schlussklassement NSFW.

Enttäuscht bin ich davon, dass in der Jungfliegerklasse kein einziger teilnahm.

Am RAL Münster flogen unsere HB-KIV mit Markus Egger als Schleppilot und Andreas Hirzel als Konkurrent mit. Res kehrte als Sieger heim. Bravo.

Sehr zufrieden bin ich mit dem Verlauf der Saison 92, in welcher der Flugbetrieb der SG Bern ohne Personenschäden ablief. Mehr zu denken gibt mir die Behandlung des Flugmaterials am Boden, sei dies beim Manövrieren mit dem Flugzeug, oder beim Verlad in den Anhänger. Die so verursachten Schäden kosteten uns tausende von Franken. Hier liegt ein echtes Sparpotential. Obwohl wir keine Unfälle mit Personenschäden hatten, versammelte sich die Gruppe an verschiedenen Beerdigungen. Anfangs Jahr mussten wir von Josef Erb, welcher nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb, Abschied nehmen. Nach langer Krankheit starb Jürg Sonderegger, Ehemann von Edith Sonderegger, im Herbst. Einen weiteren Abschied nahmen wir von Paul Berner, der zwar nicht SGB-Mitglied, aber als

Prüfer des BAZL allen bestens bekannt war. Er verunglückte im Frühjahr, kurz nach seiner Pensionierung, in Gruyères tödlich.

Ich bitte alle, den Verstorbenen ein gutes Andenken zu bewahren.

MITGLIEDERBESTAND

Fünf Austritte standen im Berichtsjahr acht Eintritt gegenüber. Damit betrug der Mitgliederbestand per 31.12.1992 total 215.

VORSTANDSTÄTIGKEIT

Der Vorstand traf sich an monatlichen Sitzungen sowie an einer Reihe von Arbeitstreffen in verschiedenen Kommissionen. Die Hauptprobleme und Geschäfte waren:

- Verkauf der beiden Astire HB-1467 und 1506. Kauf eines dritten B 4. Evaluation eines neuen Doppelsitzers.

- Die Einführung des Air Space 92. Mit der Swisscontrol konnte nach langen und harten Verhandlungen ein gutes Abkommen für die CTR/TMA Bern getroffen werden. Gesamtschweizerisch ist die ganze Angelegenheit recht schwierig, jedoch setzt sich hier die SFK gut ein.

- Die Sanierung des Landefeldes, welche des Wetters wegen noch nicht ganz abgeschlossen ist.

- Die Vernehmlassung zur Einführung der Flughafenzonen. Hier wurde eine weitere gute Grundlage für die Zukunft des Segelfluges auf dem Mösli gelegt. Herzlichen Dank für die grossartige Mitarbeit von Ernst Lobsiger, der mit dieser Arbeit bereits 1991 stark engagiert war.

- Die Mithilfe am 23. August 1992; Sehbe-

hinderten und Blinden wurde die Aviatik nähergebracht.

- Gründung Fachverband Segelflug. Die Gründung erfolgte am 23. Januar 1993 in Luzern.

- Überarbeiten der Betriebsvorschriften. Einige Punkte mussten den Gegebenheiten angepasst werden (Betriebszeiten, Entschädigung der Fluglehrer, etc.)

- Statutenänderung wegen der Neugründung des Fachverbandes. Mitarbeit von Peter Ruedi und Ruedi Vögeli. Weisungen für den Betrieb von eigenstartfähigen Segelflugzeugen und Turbos wurden vom Vorstand erarbeitet.

- Änderung des Gastgewerbegesetzes, welches uns, falls der Grosse Rat den Entwurf genehmigt, grosse Entlastung bringen wird (keine Wirteprüfung mehr).

- Infrastrukturverbesserungen, Einbau einer heizbaren Zelle für die Motorflugzeugwartung.

Ich möchte dem Vorstand, ganz besonders den Fluglehrern, sowie allen Mitgliedern, die mit ihrem Einsatz die SG Bern auch 1992 als Verein funktionsfähig erhielten, recht herzlich danken.

Steffisburg, im Februar 1993

Euer Obmann: Markus Wymann

Mitglieder - Mutationen 1992

Austritte Aktive

Erb Josef (Todesfall)
Bracher Markus
Bühler (Didisheim) Mirjam

Austritte Passive

Jost Thomas
Grunder Barbara

Eintritt Aktive

Moser Corado
Bigler Peter
Gippert Bernhard
Bernasconi Richard
Brönnimann Karin

Eintritt Passive

Thomann Karin
Wolf Elisabeth
Blum Marie-Louise

Schüler

Im Laufe der Flugsaison 1992 wurden bei der SG Bern 25 aktive Flugschüler betreut. Diese absolvierten total 627 Starts und bezahlten dafür Fr. 36'035.-

Theorie - Prüfungen 1993 in Bern für Segelflieger

Daten: 6. März
10. April
12. Juni
21. August
23. Oktober
Beginn jeweils um 0800 Uhr
im Theoriesaal Flughafen Bern-
Belp.



Anmeldung bei

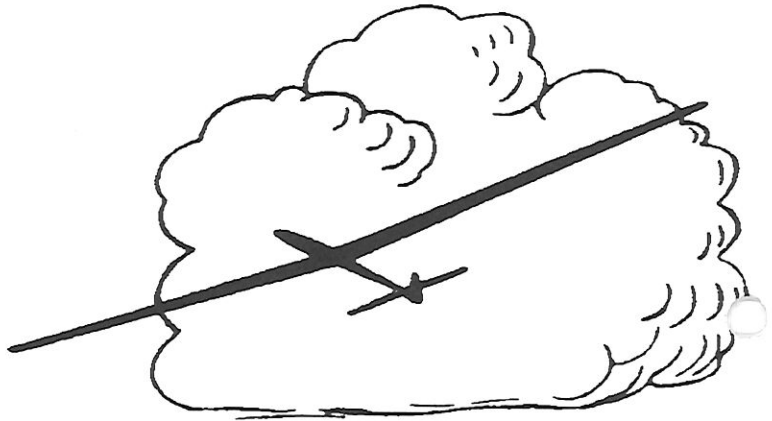
Herrn
Max Fischer
Fuchshubelstr. 15
3063 Ittigen
Tel. 031 58 45 16

Erneuerung von Ausweisen

Wir empfehlen allen Mitgliedern, bereits vor Beginn der Flugsaison zu kontrollieren, ob und wie lange die Ausweise noch gültig sind.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Informationen, welche das BAZL vor einiger Zeit jedem Inhaber eines Ausweises zugesandt hat, und welche **den neuen EDV-Pilotenausweis** betreffen.

Vereinigung der Segelflugveteranen



Reglement:

Aufmunterungspreise für junge Segelflug Nachwuchspiloten

Die Vereinigung der Segelflugveteranen des AeCS richtet jährlich drei Aufmunterungspreise an Segelflug-Nachwuchspiloten aus. Anspruchsberechtigt sind Jungflieger beiderlei Geschlechts, welche vor dem 30. September des Prämienjahres noch nicht fünfundzwanzigjährig werden.

Die Anwärter haben im nämlichen Bewertungsjahr mit einem Segelflugzeug der Gruppen- oder der Standardklasse sowohl am Nationalen Segelflugwettbewerb (NSFW) als auch an einem Regionalen Ausscheidungslager (RAL) oder - anstelle des RAL - an einem nach dem RAL-Reglement gewerteten regionalen Gruppenklasse-Wettbewerb teilzunehmen.

Die Bewertung erfolgt auf Grund der Schlussranglisten der Wettbewerbe. Hierzu wird der Prozentanteil der vom Jungpiloten erfolgten Punkte zu den vom Sieger erreichten Punkte (100%) ermittelt. Die aus jeder der beiden Konkurrenzen errechneten Prozentzahlen werden addiert. Die höchste Summe ergibt

den ersten Rang, die nächstfolgenden Ergebnisse den zweiten und den dritten Rang.

Die Ausmittlung wird der Abteilung Segelflug des AeCS übertragen.

Für den ersten Rang sind Fr. 1000.-, für den zweiten Fr. 750.- und für den dritten Fr. 500 ausgesetzt.

Zudem erhält jeder Prämienberechtigte eine persönliche Erinnerungsgabe, der Erstplazierte überdies den Wanderpreis der Segelflugveteranen (Veteranen-Cup).

Die Preise werden jeweils an der Segelflug-Konferenz des AeCS überreicht.

Erlassen durch den Vorstand am 2. Dezember 1992.

Die vorliegende Fassung ersetzt das Reglement vom 30. Mai 1991.

VEREINIGUNG DER SEGELFLUGVETERANEN DES AERO-CLUBS DER SCHWEIZ

Der Präsident: K. Eggenberger

Der Aktuar: M. Tschudin

SEGELFLUGVERBAND SCHWEIZ (SFVS)

Gründungsversammlung

Am 23. Januar 1993 trafen sich 47 Obmänner der Segelfluggruppen der Schweiz zur Gründungsversammlung des Segelflugverbandes Schweiz in Luzern. Unter der Führung von Georges Bovier wurde vorgängig die letzte Sitzung der Segelflugkonferenz durch die Obmänner abgenommen und aufgelöst. An die Stelle der Segelflugkonferenz tritt nun der Segelflugverband Schweiz. Dieser neue Verband wurde um 15.10 Uhr mit dem Beitritt von 46 Obmännern oder deren Stellvertretern und einer Enthaltung gegründet. Die Gründung wird nun in den einzelnen Segelfluggruppen durch den Beitritt aller Mitglieder bestätigt werden müssen.

Als erster Präsident des Segelflugverbandes Schweiz wurde Georges Bovier einstimmig gewählt. Neu zu den bisherigen Mitgliedern der Segelflugkonferenz wurde W. Wyss gewählt und ersetzt den zurücktretenden H.R. Neyer. Aus unserer Gruppe wird Edi Inäbnit die Geschicke des neuen Verbandes an der Spitze mitgestalten.

Beiträge für das Jahr 1993:

Die Mitgliederbeiträge an den Aeroclub der Schweiz werden für 1993 in unverändertem Rahmen belassen.

Die folgende Aufstellung gibt Aufschluss über die verschiedenen Organe, auf welche der Beitrag aufgeteilt wird:

AeCS	Fr. 23.-
FAI	Fr. 2.-
AeroRevue	Fr. 24.-
Total AeCS	Fr. 49.-
SF-Verband	Fr. 21.-
Total	Fr. 70.-

Mitteilungen aus der Sitzung:

Emil Blumer tritt als Nationalcoach der SF-Nationalmannschaft zurück.

Breitenförderungskurse 1993/94
Kurs 2: (Einführung Wettbewerbsflug)
15. - 28. August 1993

Kurs 1: (Basiskurs)
Kein Kurs 1993
15. - 27. August 94

Anmeldungen über den SG-Vorstand

Peter Dürig

Internationaler Jungfliegeraustausch 1993

für Jahrgang 73 - 76

Informationen und Anmeldung beim Obmann.
Termin 20. März 1993 (siehe Bericht S.7)



Schulung

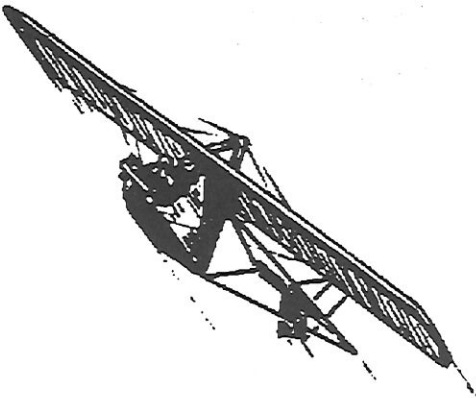
Motivation zum Segelfliegen

Wenn jemand mit der Segelfliegerei anfängt, so kann er dies aus verschiedenen Gründen tun. Einer dieser Gründe ist sicherlich, dass man als Segelflieger dem "Traum vom Fliegen" sehr nahe kommt. Ein anderer Grund kann die Herausforderung sein, mit den natürlichen Aufwinden eine grosse Distanz zurückzulegen, oder eine aussergewöhnliche Höhe zu erreichen.

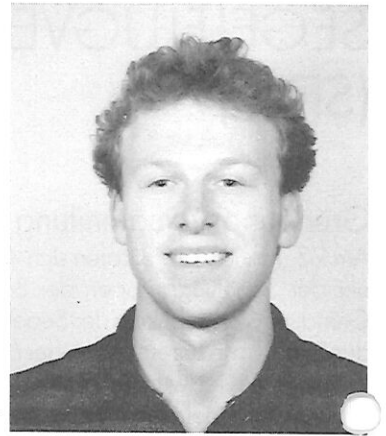
Im folgenden Abschnitt möchte ich ein paar Gedanken dazu äussern, warum ich im Sommerlehrgang 1992 mit der Ausbildung zum Segelflug-Piloten begonnen habe.

Kurz zu meiner Person: Ich bin verheiratet, habe einen knapp einjährigen Sohn und arbeite als Software-Ingenieur in einer grösseren Berner Firma, wo ich mich mit Entwicklungen im Telecom-Bereich beschäftige.

Die Fliegerei hat mich eigentlich begeistert, solange ich mich erinnern kann. So bastelte



ich im Alter von 14 Jahren mit ein paar Kollegen einen fast flugfähigen Deltasegler aus Aluminiumstangen und einem darübergespannten Kunststoffuch. Als die etwa 3 mal 3



Meter grosse Konstruktion fertiggestellt war, gings zum ersten Probeflug an einer sanft abfallenden Wiese. Zum grossen Glück war dieser Gleiter nicht wirklich flugfähig, ein Flug hätte sicher mit einer Katastrophe geendet.

Viele Jahre später waren meine Bubenträume immer noch nicht verfliegen. So lernte ich auf dem Flughafen Bern die Motorfliegerei kennen. Seit dem 18.10.1989 bin ich nun im Besitz einer Privatpiloten-Lizenz. Schon während der Motorflug-Ausbildung habe ich manchmal an der Segelfluggpiste angehalten, um dem Betrieb "auf dieser Seite" zuzusehen. Mir ist dabei aufgefallen, dass es auf dem Segelfluggelände sehr kollegial zu und herging. Alle halfen einander, damit die zierlichen Segelflugzeuge rasch in die Luft kamen.

Dieses Jahr habe ich mich nun entschlossen, die Ausbildung zum Segelflug-Piloten in Angriff zu nehmen. Im zweiwöchigen Sommerlehrgang 1992, welcher von Ende Juli bis Anfang August durchgeführt wurde, konnte ich meine ersten Segelflugerfahrungen sammeln. Ich habe gelernt, dass ein Segelflugzeug zu steuern eine Menge Feingefühl erfordert.

Anfangen hat es damit, dass ich wie eine Fahne hinter dem Schleppflugzeug herflatter-

te. Glücklicherweise hat der Fluglehrer geduldig eingegriffen, wenn es nötig war und mir beigebracht, wie der Schleppflug stabilisiert wird. Die Einteilung des Landeanfluges will ebenfalls gelernt sein, denn ein Durchstarten bei einem Fehlanflug ist bekanntlich mit einem Segelflugzeug nicht möglich.

Belohnung für die Grundausbildung war dann der erste Alleinflug. Plötzlich sitzt man alleine in der Röhlerche, kreist über dem Hühnerhubel und konzentriert sich darauf, möglichst alles genau wie eingeübt auszuführen. Nach der Landung steigt man aus und fühlt sich ir-

gendwie grossartig.

Später bei der Thermikeinweisung über dem Längenberg, beim Kreisen im Aufwind, wusste ich, dass ich mit dem Segelfliegen dem "Traum vom Fliegen" etwas nähergekommen bin.

Während der Winterpause habe ich nun Gelegenheit, mich der Segelflug-Theorie zu widmen und mich auf den ersten Segelflug im Frühling zu freuen.

Martin Frieden

Internationaler Jungfliegeraustausch '92

Alljährlich selektioniert die IACE (International Air Cadet Exchange) -Kommission elf schweizer Jungpiloten für den Internationalen Jungfliegeraustausch. Diese werden dann für zweieinhalb Wochen in die verschiedensten Länder entsandt, um dort als Vertreter des AeCS Freundschaften zu knüpfen, Erfahrungen zu sammeln und zur Erweiterung der Fliegergemeinschaft beizutragen.

Ich hatte das Glück den Anforderungen zu genügen, und durfte vom 21. Juli bis 6. August 1992 mit Daniel Kost, SG Basel, nach Holland reisen.

Am frühen Morgen des 21. Juli starteten wir mit der Beech King Air HB-GDL des BAZL im Mösl für den Flug nach Zürich, um dort die übrigen Jungflieger der Schweizerdelegation aufzunehmen. Von Zürich ging es weiter nach Frankfurt. In der dortigen Rhein-Main US-Air Base, wo wir Gastrecht geniessen durften, wurden wir dann mit Jungfliegern anderer Nationen in die entsprechenden Gruppen nach Finnland, England, in die USA und



Holland aufgeteilt. Nach der Uebernachtung im Sheraton Hotel (Doppelzimmer pro Nacht: DM 570.-!) konnten wir wegen technischer Probleme der niederländischen Fokker F-27, welche für den Weiterflug vorgesehen war, nicht direkt nach Holland fliegen. Wir wurden deshalb mit einer belgischen Hercules zuerst nach Brüssel geflogen und von dort aus mit dem Car nach Soesterberg (NL) gefahren. Im Officer's Club der Soesterberg AFB (Air Force Base) empfing man uns dann mit einem Welcome-dinner (mehrgängiges Menü) und anschliessender Welcome-party. In den darauffolgenden Tagen überhäuften sich die Ereignisse geradezu. So besuchten wir unter anderem den grössten Windkanal Europas



(DNW), die F-16 Air Base von Volkel, das esa-Forschungszentrum in Noordwijk, den Flughafen Schiphol in Amsterdam, die dort ansässigen Fokker Aircraft Industries sowie die Wartungshallen der KLM. Ein Tag war für den Segelflug reserviert. Jeder von uns, wir waren 38 Jungpiloten (Segelflieger, Motorpiloten, Fallschirmspringer und ein israelischer F-16 Pilot!) aus 14 Nationen, konnte vom Segelfluggesellschaft Terlet aus mit einer ASK-21 einen Flug mit Windenstart machen. Da uns nur wenige Segler zur Verfügung standen,

dauerten die Flüge leider nicht lange. Weiter durften wir einen Flug mit der DC-3 der Dutch Dakota Association über die Gegend von Amsterdam, sowie Flüge mit einmotorigen Sportflugzeugen genießen. Zum Abschluss des Austausches standen noch ein Besuch bei der Bierbrauerei Heineken (ein voller Abend!) und eine Farewell-party im Officer's Club der Soesterberg AFB auf dem Programm. Während diesen zweieinhalb Wochen wurden wir immer von den beiden aufgestellten Militärpiloten Peter und Roy begleitet, dank derer wir uns viele interessante Dinge ansehen konnten. Der Rückflug mit der inzwischen reparierten Fokker F-27 der holländischen Luftwaffe führte wiederum über Frankfurt, wo wir uns dann wieder zur gesamten Schweizergruppe zusammenschlossen, um tags darauf gemeinsam in unsere Heimat zurück zu fliegen. Diese unvergesslichen Tage verdanken wir einerseits der IACE-Kommission, dem AeCS, dem BAZL, dem EMD und andererseits der holländischen Luftwaffe, der IACEA und der KNVVL (holländischer AeC) sowie besonders für mich der Empfehlung durch die SG Bern.

Beat Furrer



Wertewandel

Die Motorisierung des Segelflugs

Da auch wir in der SG Bern nicht an diesem Thema vorbeikommen, soll dieser Aufsatz aus dem Aerokurier Anstoss geben zu einer sachlichen Diskussion; ein Vorgang, der allen Beteiligten nützen kann.

Glaubt man den Gegnern von Motorseglern, dann hat die Endzeit des reinen Segelflugs längst begonnen. Der Einbau von Motoren in Segelflugzeuge komme einem Verrat an der Natürlich- und Sportlichkeit des Segelflugs gleich, der den Sinn und das Ansehen dieser Sportart gefährde. Glaubt man hingegen den Befürwortern von Motorseglern, dann ist die Ablehnung der Motorhilfe nur Ausdruck von Technik- und Fortschrittsfeindlichkeit, die eine zeitgemässe Entwicklung des Segelflugs behindere.

Ein Teil dieser Meinungsverschiedenheit ist sicher darauf zurückzuführen, dass die Definition dessen, was Motorsegler sind, angesichts der Vielfalt unterschiedlicher Typen schwierig ist. Unter dieselbe Bezeichnung fallen Segelflugzeuge mit Hilfsmotor wie auch Motorflugzeuge mit Segeligenschaften. Auch wenn die Unterscheidung verschiedener Motorseglerarten schwierig ist, verzichte ich auf dieörterung technischer Abgrenzungskriterien wie Steigleistung im Motor- oder Gleitleistung im Segelflugbetrieb, Versenkbarkeit des Motors im Rumpf oder Eigenstartfähigkeit und baue auf die Sinnfälligkeit der Gegenüberstellung segelnder Motorsegler und motorisierter Segelflugzeuge. Nur von letzteren soll im folgenden die Rede sein. Der Kern der skizzierten Meinungsverschiedenheit ist in meinen Augen ein anderer. Mit der Motorisierung von Segelflugzeugen beginnt ein neues Kapitel der Segelfluggeschichte. Derzeit stehen in Deutschland rund 1650 Motorsegler zirka 7500 Segelflugzeugen gegenüber, werden

aber rund 40 Prozent der motorisierbaren Segelflugzeuge mit Motor ausgeliefert. Diese Motorisierung liegt nun nicht mehr nur in den Händen eigenwilliger Tüftler und Bastler, sondern ist in das Stadium industrieller Serienproduktion getreten. Mit vermehrter Nachfrage wird auch das Angebot steigen, und die Konkurrenz unter professionellen Anbietern wird den technologischen Fortschritt beschleunigen. Wird die Motorisierung des Segelflugs soweit gehen, dass reine Segelflugzeuge nur noch Symbole für Segelflughnostalgie oder Sammelobjekte von Oldtimerfans sind, den Flugzeugen der Vor- und Nachkriegszeit vergleichbar? Oder bleibt sie ein randständiges Phänomen, das den lautlosen Flug nicht zu gefährden vermag? Der Zweck dieses Beitrags ist ein doppelter. Zum einen versuche ich, in eine unübersichtlich gewordene Diskussion etwas Klarheit zu bringen. Dabei sage ich nichts grundsätzlich Neues. Das meiste war auch schon in dieser Zeitschrift zu lesen (aerokurier 6/89, 1/89, 3/91 und 1/91). Gleichwohl verzichte ich auf Wort- oder Sinnzitate. Neu dürfte sein, dass die Argumente für und gegen die Motorisierung des Segelflugs geordnet und einander gegenübergestellt werden. Zum anderen möchte ich mit dem Beitrag die Grenzen der bisherigen Diskussion überschreiten. Ich frage mich und die Leser, ob die Motorisierung des Segelflugs nicht ein Symptom des vielzitierten Wertewandels im Sport ist. Ein solcher Wandel wird dem Sport von der Sportwissenschaft generell nachgesagt. Warum sollte der Segel-

flugsport davon unberührt bleiben? Doch der Wandel der Werte in der Gesellschaft und im Sport erklärt allenfalls die zunehmende Motorisierung des Segelflugs, er bewertet sie nicht. Deshalb werde ich abschliessend eine Voraussage wagen und wertend Stellung nehmen.

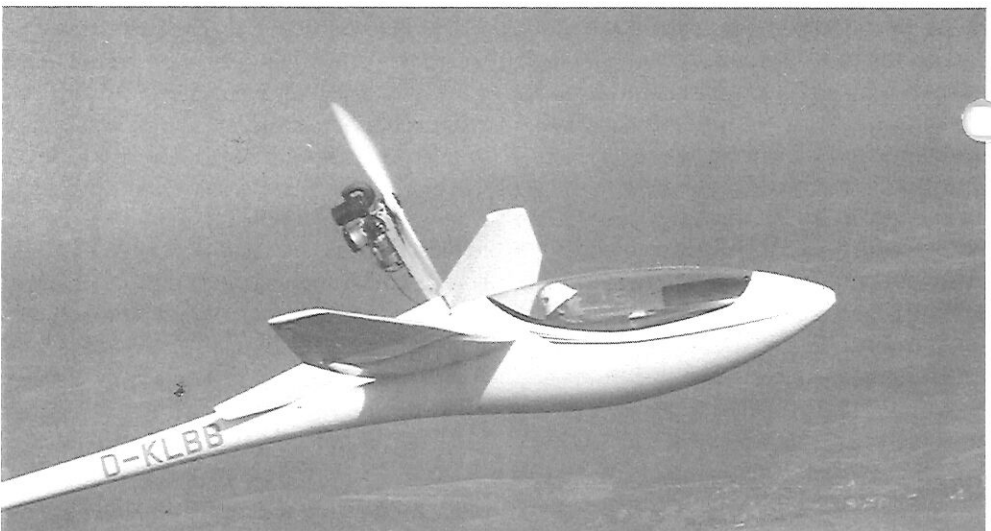
Argumente für Motorsegler

In der bisherigen Diskussion über Motorsegler haben die Befürworter meiner Meinung nach zwei Typen von Argumenten angeführt, die ich im folgenden stark vereinfacht wiedergebe. Den ersten Typ könnte man Unabhängigkeitsargumente nennen: Durch die Motorisierung würden Segelflieger und natürlich auch Segelfliegerinnen von fremder Hilfe unabhängig, was als wünschenswert angesehen wird. Im Falle sogenannter Flautenschieber liefert der Motor die Heimflughilfe. Die einwandfreie Funktion des Motors und des Klappmechanismus vorausgesetzt, werden Rückholer bei Überlandflügen entbehrlich. Im Falle selbststartender Motorsegler kommt die Unabhängigkeit von fremder Starthilfe hinzu. Man kann, die behördliche Erlaubnis voraus-

gesetzt, auch dann starten, wenn sonst kein Flugbetrieb stattfindet. Der Segelflugbetrieb funktioniert, Start und Landung betreffend, wie der Motorflug.

Unabhängigkeit

Nicht nur von fremder Hilfe, auch vom Wetter sind motorisierte Segelflieger unabhängiger. Sie können bei Wetterlagen fliegen, die im reinen Segelflug nur selten genutzt werden. Sie können knapp vor oder mit dem Einsetzen der Thermik starten und müssten beim Absinken am Platz nicht um den günstigen Startplatz fürchten. Sie könnten Streckenflüge an Punkten beginnen, die ausserhalb der Reichweite des Windenstarts oder der Bezahlbarkeit des F-Schleppstarts liegen. Und sie können Streckenflüge optimistischer planen, denn das Ende des Segelns muss nicht das Ende des Fluges sein. Für Leistungsflieger geht der Traum vom 1000er Dreieck mit der Gewissheit motorisierter Heimflughilfe schneller in Erfüllung, wenn sie öfter versuchen, sich diesen Traum zu erfüllen. Und für Genussflieger bleiben ein 600er oder 700er Dreieck auch dann ein Erlebnis, wenn sie zwischenzeitlich kurz auf



den Motor zurückgreifen müssen. Fazit: Durch Motorhilfe wird das Segelfliegen planbarer; mit dem Hilfsmotor steigt die Autonomie der Segelflieger(innen).

Nutzbarkeitsargumente

Einen zweiten Argumenttyp könnte man Nutzbarkeitsargumente nennen.

Darunter fallen solche Begründungen, die auf die ideellen und materiellen Folgen der vermehrten Unabhängigkeit hinweisen und diese als erstrebenswert ausgeben. Durch die Motorisierung werden Segelflugzeuge vielfältiger und intensiver nutzbar, die Einsatzmöglich- und -häufigkeit steigt. Platzflieger werden zu Streckenfliegern, die Furcht vor der Aussenlandung lähmt nicht mehr oder zumindest weniger ihre fliegerische Mobilität. Dreiecksflieger werden zu Wandersegelfliegern, die nicht zum 10. mal das 400er oder 500er Standarddreieck des Vereins umrunden, sondern in wetterangemessenen Etappen einen Wandersegelflug unternehmen. Und Flachlandflieger lernen sicherer die Besonderheiten des Gebirgssegelfluges kennen. Mit den Einsatzmöglichkeiten steigt auch die Auslastung eines Flugzeuges. Wenn nicht nur an Wochenenden geflogen wird, sondern selbst startend auch in der Woche, dann machen auch Haltergemeinschaften von zwei oder drei Piloten noch Sinn. Auch Vereinsflugzeuge sind besser ausgelastet, wenn mehr Piloten auf Strecke gehen. Das Verhältnis der reinen Flugzeit zu der für das Fliegen aufgewandten Zeit wird günstiger, die für das Fliegen aufgebrauchten Geldmittel werden rentabler eingesetzt, selbst wenn man in Rechnung stellt, dass die Motorisierung eines Segelflugzeugs seinen Preis um einen Fünftel oder Viertel erhöht. Solchen Pro-Argumenten steht aber eine Reihe von Contra-Argumenten gegenüber. Genau genommen sind es nicht nur Argumente gegen Motorsegler, sondern eher solche für reine Segelflugzeuge, die einfach

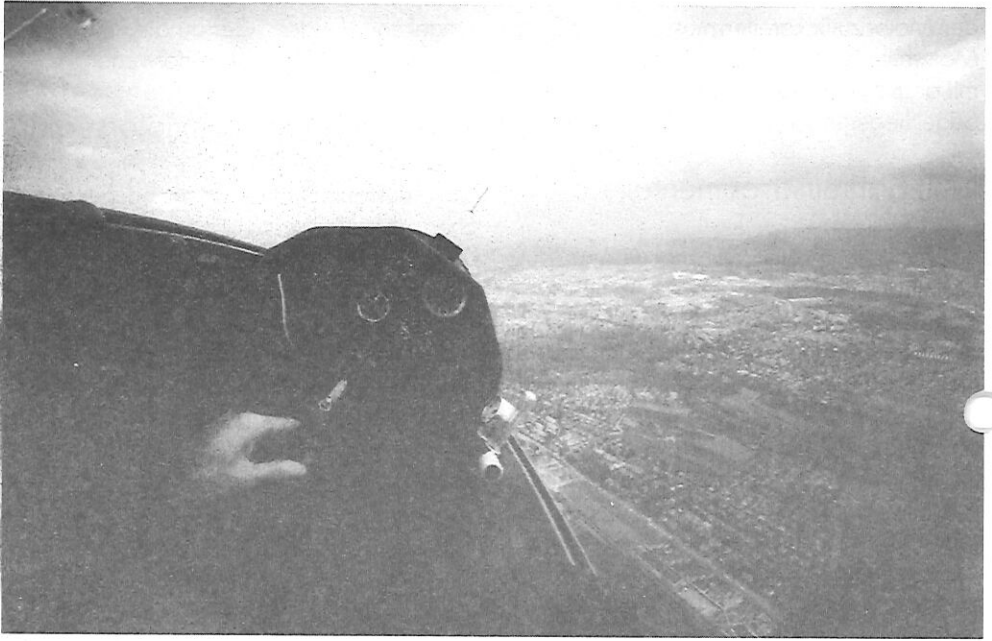
umgekehrt werden. Genau dies macht ihre Unterscheidung bisweilen notwendig.

Argumente gegen Motorsegler

Um die Argumentation überschaubar zu machen, vereinfache ich wiederum beträchtlich und unterscheidet vier Argumenttypen. Erlebniswertargumente laufen darauf hinaus, dass der Segelflug durch die Motorisierung eine andere Erlebnisqualität erhält. Die ursprüngliche Idee des Segelflugs, nur mit Hilfe natürlicher Kräfte zu fliegen, werde mit dem Rückgriff auf Motorkraft zur Vermeidung von Aussenlandungen verraten. Der Kampf gegen das Absaufen reduziere sich auf den Griff zum Anlasser. Mit der Minimierung des Aussenlanderrisikos verliere der Überlandflug seinen Reiz. Ein mit Motorhilfe beendeter Flug habe eine andere Erlebnisqualität als ein reiner Segelflug. Der Motor stellt eine künstliche Ressource dar, die als erlebnismindernd beziehungsweise als unспортlich gilt, sowohl im Kampf mit der Natur als auch im Wettbewerb mit reinen Segelflugzeugen. Auf Grund derartigen Überzeugungen herrscht unter eingefleischten Segelfliegern die Auffassung vor, dass Motoren in Segelflugzeugen etwas Unnatürliches sind - und zwar auch dann, wenn sie in normalen Rümpfen untergebracht und im eingeklappten Zustand gar nicht zu sehen sind. Die Motorlosigkeit wird zum Kriterium der Abgrenzung von Motorfliegern, das Fehlen des Motors wird zu einer Art Reinheitsgebot des Segelflugs.

Sportlichkeit

Sportlichkeitsargumente kommen aus dem Bereich der Strecken- und/oder Wettbewerbsfliegerei (NSFW) und laufen allesamt darauf hinaus, dass das Segelfliegen durch Motoreinsatz seine Sportlichkeit verliere. Das Risiko der ungewollten Aussenlandung sei so gering, dass eine einwandfreie Dokumentation



der jeweiligen Flugbetriebsart vorausgesetzt - zwar nicht die Bedingungs-, wohl aber die Chancengleichheit verletzt werde. Der motorisierte sei gegenüber dem reinen Segelflieger im Vorteil, weil die Vermeidung der Ausenlandung seine Flugplanung und -durchführung weniger stark beeinflusse. Somit sei der Wettbewerb zwischen Segelflugzeugen und Motorseglern unlauter. Deshalb sollen Motorsegler an Segelflugwettbewerben wie dem NSFWS gar nicht oder nur mit blockiertem Motor teilnehmen. Damit wird die Sportlichkeit des Segelfliegens allein an der Möglichkeit festgemacht, den Segelflug mit Motorhilfe verlängern zu können. Entscheidend ist nicht, ob jemand von dem eingebauten Motor Gebrauch macht oder nicht. Allein die Möglichkeit dazu reicht, ihn von den reinen Segelfliegern zu trennen.

Umwelt

Umweltverträglichkeitsargumente vergleichen den reinen Segelflug und die umweltbelasten-

den Folgen seiner Motorisierung. An vorderster Stelle wird dabei die Lärmbelastigung von Menschen (im Gebirge auch die von Tieren) genannt. Der bislang lautlose Sport werde durch die in der Startphase oder im Steigflug hochtourig laufenden Motoren zum lauten Sport. Wo die Anlieger von Flugplätzen und Umweltschutzinitiativen ohnehin gegen Fluglärm jeder Art vorgingen, wechsle eine bislang umweltfreundliche Sportart ohne Not in die Reihen der Umweltsünder. Mit zunehmender Motorisierung liefen zahlreiche Segelflugplätze Gefahr, Einschränkungen ihrer Betriebserlaubnis zu riskieren oder sie gar zu verlieren. Gemeinschaftlichkeitsargumente gegen motorisierte Segelflugzeuge gehen davon aus, dass Segelfliegen heute zwar weniger als früher (als die Flugzeuge noch selbst gebaut und per Gummiseil in die Luft gebracht wurden), aber noch immer ein vorwiegend gemeinschaftlich betriebener Sport ist. Noch erfordert der Flugbetrieb nicht nur Flieger, sondern auch Helfer. Auf einen Segelflieger kommen vier bis sechs Menschen, die

für ihn arbeiten. Selten gegen Bezahlung, meist auf Gegenseitigkeit. Durch die Motorisierung drohe die Gemeinschaftlichkeit des Segelfliegens zu zerfallen. Die feste Gemeinschaft der Segelflieger laufe Gefahr, eine lose Gruppierung fliegender Individualisten zu werden. Eine solche Tendenz ist stellenweise schon Wirklichkeit. Der motorisierte Segelflieger kommt weitgehend unabhängig von fremder Hilfe in die Luft. Er holt das Flugzeug allein aus der Halle, rüstet es selbständig auf, zieht es mit seinem Wagen zum Start, startet und kehrt, ob mit oder ohne Motorhilfe, sicher zum Platz zurück. Was im Motorflug gängige Praxis ist, wird durch Motorhilfe auch im Segelflug möglich.

Werte im Wandel

In den letzten Jahren ist viel über den Wandel der Werte in Gesellschaft, Arbeit und Freizeit geschrieben worden. Der Sinn des Lebens, so die zentrale These vom Wertewandel, würde immer weniger in Arbeitswerten wie Fleiss, Leistung und Anpassung, sondern immer häufiger in Freizeitwerten wie Ungebundenheit, Unterhaltung und Vergnügen gesucht. Der Bereitschaft zur Askese (freiwilliger Verzicht) und Bedürfnisaufschub wird das Verlangen nach Glück und Genuss gegenübergestellt. Im Sport sei es zu einer einseitigen Überbewertung von Lust, Vergnügen und Genuss gekommen (DIGEL, Wertewandel im Sport, 1990). Mit dieser These werden jene Veränderungen erklärt, die sich seit geraumer Zeit im organisierten Sport abzeichnen: Jugendliche treten aus Sportvereinen vermehrt aus; die Konkurrenz kommerzieller Sportanbieter wird immer härter; Ehrenamtlichkeit ist kaum noch gefragt. Kongresse wie „Menschen im Sport 2000“, Plakatwerbung wie „Im Verein ist Sport am schönsten“ oder Anzeigenkampagnen wie „Fair geht vor!“ - alles Initiativen des Deutschen Sportbundes - kommen nicht von ungefähr. Sie sollen dem

Zerfall des Sportvereins, der Individualisierung und Kommerzialisierung des Sports entgegenwirken. Ob sie auch den Segelflugsport schon erreicht haben, ist fraglich. Nicht fraglich ist, dass auch im Segelflug ein Wertewandel stattfindet und dass die fortschreitende Motorisierung dies zum Ausdruck bringt.

Vom Arbeits- zum Lustprinzip

Das Segelfliegen ist so arbeits- und zeitaufwendig wie nur wenige Sportarten. Fliegen heisst auch arbeiten, auf dem Platz wie in der Werkstatt. Im Vergleich zu anderen Sportarten ist das Verhältnis der Zeit, die für die Ausübung der Sportart aufgewandt wird (Flugzeit), zu der für die Schaffung der Voraussetzungen notwendigen Zeit (Arbeits- und Dienstzeiten) extrem ungünstig. Aber auch dieses Verhältnis ist im Wandel begriffen. Mit der Wiederaufnahme des Segelflugs nach dem Zweiten Weltkrieg war verbunden, dass mehr gearbeitet als geflogen wurde. Flugplätze mussten angelegt, Hallen errichtet und Flugzeuge gebaut werden. Insbesondere der Bau, die Wartung und Reparatur der damals gebräuchlichen Holzflugzeuge erforderten viel Arbeitskraft und -zeit. Ohne den immensen Arbeitswillen und -einsatz der Kriegsgeneration hätte sich der Segelflug in den 50er Jahren nicht so schnell entwickeln können wie trotz zahlreicher Hemmnisse und Widerstände geschehen. Mit dem Aufkommen der Kunststoffflugzeuge Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre waren nicht nur bessere Flugleistungen



verbunden, sondern auch geringere Flugzeugarbeiten. Der Eigenbau von Flugzeugen kam mit der Kunststoffbauweise weitgehend zum Stillstand. Der Umfang notwendiger Wartungsarbeiten sank erheblich. Grössere Reparaturen wurden werkseitig oder in Luftfahrttechnischen Betrieben ausgeführt. Die neue Flugzeugbauweise erhöhte also nicht nur die Flugleistungen, sondern senkte auch die Arbeitszeiten für das Fluggerät. Mit der Motorisierung von Segelflugzeugen, in den 80er Jahren in grösserem Umfang aufgenommen und in den 90ern im unübersehbaren Aufschwung, ist eine dritte Entwicklungsphase eingeleitet. Wie die Nutzbarkeitsargumente für Motorsegler ausweisen, verbessert sich nicht nur das individuelle Verhältnis von Boden- zu Flugzeit. Auch die Einsatzmöglichkeiten des Flugzeugs steigen: Es erlaubt Leistungs- wie auch Genussflüge, Wettbewerbs- wie auch Wanderflüge. Und wie die Unabhängigkeitsargumente zeigen, geht der Gewinn an persönlicher Freiheit einher mit der Einsparung an Dienstzeiten, zumindest bei selbst startenden Motorseglern. In dem Masse, wie die für das Fliegen zu erbringenden Arbeiten und Dienste sinken, steigen die für das Flie-

gen verfügbare Zeit und der Genuss.

Voraussage und Bewertung

Der Wertewandel in der Gesellschaft kann die Motorisierung des Segelflugs vielleicht erklären, positiv oder negativ bewerten kann er sie nicht. Auch wenn man der vorgestellten Erklärung zustimmt, kann man ihr Ergebnis bedauern. Man kann fordern, Werten wie Gemeinsinn und Arbeitsmoral wieder mehr Geltung zu verschaffen - was auf Vereinsversammlungen auch häufig geschieht. Ob derartige Appelle allerdings wirken, ist eine andere Frage. Für ihre Wirksamkeit ist nicht nur eine Erklärung der Vergangenheit massgeblich, sondern auch eine Voraussage der Zukunft. Wie wird sich der Segelflug im 21.

Jahrhundert entwickeln? Wie soll man die vorausgesagte Entwicklung bewerten? Und wie lässt sich diese steuern? Sowohl die These vom Wertewandel in der Gesellschaft als auch die Argumente für Motorsegler sind meiner Meinung nach so plausibel, dass sie sich durchsetzen werden. Motorisierte Segelflugzeuge werden die reinen Segelflugzeuge nicht



verdrängen, ihre Zahl aber deutlich verringern. Vereine und Verbände sind daher gut beraten, sich auf diese Entwicklung einzustellen und sie wenn möglich zu steuern. Ein Naturgeschehen vorauszusagen ist das eine, eine gesellschaftliche Entwicklung zu prognostizieren etwas anderes. Voraussagen des Wetters beeinflussen das Wetter nicht, allenfalls seine Wahrnehmung. Voraussagen über die Entwicklung des Segelflugs aber können auf eben diese Entwicklung Einfluss nehmen. Sie können sich selbst erfüllen oder vernichten. Wer der vorausgesagten Entwicklung entgegensteuern will, tut gut daran, die Argumente gegen Motorsegler kritisch zu bewerten. Erlebniswertargumente sind rationaler Beurteilung nicht zugänglich. Man muss sie als persönliche Wertauffassung akzeptieren; man kann sie durch Vorteilsargumente wie den Zugewinn an Unabhängigkeit und Nutzbarkeit allenfalls relativieren.

Die Sportlichkeitsargumente sind in meinen Augen nicht stichhaltig und von Bruno Gantenbrink (aerokurier 11/89) überzeugend widerlegt worden.

Die Umweltverträglichkeitsargumente sind sehr ernst zu nehmen. Segelflugvereine in Naturschutzgebieten und Ballungsräumen würden durch drastisch wachsende Schallemissionen vor die Existenzfrage gestellt. Deshalb sind technischer Fortschritt und umweltpolitisches Fingerspitzengefühl gefragt.

Schliesslich sind auch die Gemeinschaftlichkeitsargumente zu würdigen. Segelflugvereine sind regelhaft mehr als Gruppierungen zum Zweck des Segelflugs. Für manche Mitglieder sind sie eine Art Erst- und Zweitfamilie, für andere ein Ort zwangloser Geselligkeit. Wenn dies durch zunehmende Individualisierung gefährdet wird, steht die Zukunft der Segelflugvereine in Frage.

Wie immer man sich zu der Frage der Motorisierung des Segelflugs äussert, es gibt gute Argumente dafür, aber auch dagegen.

Bekannte Argumente auszutauschen, neue zu finden und dem besseren Argument Geltung zu verschaffen, darauf kommt es in nächster Zeit an.

Der Autor dieses Artikels, prof. Dr. Karlheinz Scherler, ist Professor für Sportpädagogik an der Universität Hamburg und derzeit Präsident der Deutschen Vereinigung für Sportwissenschaft. In seiner Freizeit betätigt er sich seit 1964 als Segelflieger.



Ein Sonntagspilot auf Strecke

Motivation

An wettermässig guten Samstagen breitet sich schon vor 0800 Uhr auf dem Segelfluggelände eine gewisse Hektik aus. Beim Eintreffen auf dem Gelände stehen oft schon die Segelflugzeuge privater Piloten montiert bereit. Meist sind es bekannte Namen wie Fritz Krebs, Christoph Hammerschlag, Böhlen Peter oder Andreas Hirzel, die ihre Streckenambitionen im nationalen Wettbewerb mit den montierten Seglern kundtun.

Für Sonntagspiloten wie ich einer bin, blieb an guten Tagen immer nur die Hoffnung auf ein freies der sechs Hochleistungsflugzeuge, die der Vorstand in den letzten Jahren anschaffte. Denn die Streckenpiloten haben immer Vorrang gegenüber anderen Konkurrenten. Meistens klappte es, den gewünschten DISCUS zu erhalten. So startete ich in der Regel nach den Streckenpiloten. Oft wurde es 1400 Uhr, bis ich in die Luft kam. In den Alpen hörte ich auf der gemeinsamen Frequenz die Positionen und das Vorwärtkommen der Kollegen. Ich freute mich immer sehr, Teilziele anderer Piloten zu erreichen, ein Stück des Weges mitzufiegen und abends problemlos das stille Abenteuer mit einer tadellosen Landung zu beenden. So gelang es mir im August 1990 mehrere Male die Hochalpen zu geniessen und an den Hängen des Mont Blanc zu segeln, während andere Piloten ihre ausgeschriebenen Strecken flogen.

Roland Bieri betreibt sein Hobby mit einer ungläublichen Akribie. Immer wieder ist er in den Wintermonaten dabei, neue Strecken ausfindig zu machen und versucht, sie im Frühjahr in die Tat umzusetzen. Am Flugplatz hantiert er oft mit einer Liste solcher Strecken. Er



überlässt seinen Kollegen eine Kopie, mit der Bedingung ihn seine Arbeit mit einer guten Flasche Wein zu honorieren, falls man eine "seiner" Strecken in die Tat umsetzt.

Roland überliess mir eine Kopie seiner Streckenunterlagen. Plötzlich begann ich mich im Winter 91/92 theoretisch mit den vorliegenden Möglichkeiten zu beschäftigen. Ich suchte die Wendorte auf der Karte und machte mir über die Durchführung und die Routenwahl Gedanken. Mein Ehrgeiz für eine Teilnahme am nationalen Wettbewerb war aber noch nicht soweit entwickelt, dass ich daran dachte, meine Gedanken in die Tat umzusetzen. Eher wollte ich die eine oder die andere Route versuchen. Ein Versuch aber bleibt meistens ein Versuch. Oft fliegt man dann nicht ganz bis zum Wendort oder gurkt irgendwo neben der Strecke in einer unnötigen Höhe herum und verliert Zeit.

Der Frühling 1992 kam. Da Roland jedes Wetter in seiner Freizeit in Strecken umsetzt, nimmt er auch jede Gelegenheit - auch an Wochentagen - wahr, das zu tun. Schon Ende April berichtete er über eine Strecke mit Wendepunkt Venetberg (bei Landeck). Allerdings musste der den Flug wegen eines Gewitters, das ihm den Rückweg nach Bern versperrte, in Interlaken landend abbrechen. Solche Taten nehme ich mit einem gewissen

Achtung (weil ich mich als einen Sonntagspiloten verstehe) und neidvoll (weil ich mich bisher nicht entschliessen konnte, da mitzumachen) zur Kenntnis.

An einem Wochenende schrieb Andreas Hirzel die Strecke Bütschelegg, Pillon, Elm, Balsthal, Bütschelegg aus. Er war schon einige Zeit unterwegs, als einige von uns am Belpberg ausklinkten. Das war eine Sache! Wir flogen zu viert (Krebs Fritz und Beutler Johannes waren dabei) und stiegen 100 Meter, um diese Höhe gleich wieder gemeinsam zu verlieren. So torkelten wir knapp über dem Belpberg herum, ohne nennenswerte Höhe zu erreichen (später erfuhr ich, dass Fritz Krebs sehr sauer über diese Tatsache war). Überraschend erreichte ich über Gerzensee 1600 Meter. Das meldete ich über Funk an die "Bambini Bern" und flog nach Süden ab. Da leichter Westwind blies, entschloss ich mich, die von der Sonne bestrahlten Hänge östlich des Thunersees anzufliegen, denn westlich des Sees vermutete ich ein starkes Stockhorn-Lee. Aus unverständlichen Gründen ging gar nichts bei Heiligenschwendli. Wenig später fand ich mich am Flugplatz Thun wieder. Ich erfuhr, dass bereits 4 Piloten aus Bern vor mir das gleiche Schicksal erlitten. Nach mir kamen dann auch noch zwei weitere Piloten aus Bern, um die Thuner zu begrüßen. Ich liess mich anschliessend über das Stockhorn schleppen. Die ganze Schleppstrecke über dem Stockertal (im vermeintlichen Lee) war von starkem Steigen geprägt. Ich klinkte südlich des Stockhorns auf ca. 2200m aus, legte den DISCUS in eine steile Linkskurve und es ging mit integrierten 3 Metern bis an die Basis auf 3500m. Anschliessend machte ich einen Vergnügungsflug in das Saanenland. Am Funk hörte ich, dass Andreas Hirzel mit seinem Ventus von Balsthal kommend am Belpberg hängen blieb und die restlichen 5Km nicht zustande brachte. Er hätte noch das Bütschelegg fotografieren müssen. Aber seine Höhe erlaubte das nicht. Abends

erzählte mir Beutler Johannes, dass auch er vom Belpberg weggkam und erstaunlicherweise problemlos im Stockertal den Anschluss Simmental schaffte.

Hirzels erfüllter Flug (er fotografierte das Bütschelegg vom Belpberg aus, was der Aeroclub anerkannte) stimulierte meinen segelfliegerischen Ehrgeiz. Ich wusste, dass auch ich in der Lage wäre, die eine oder andere Strecke zu bewältigen.

Vorbereitung

Mit einem gutem Gefühl und bester Laune stand ich am 16.5. früh auf. Die Spitzensportler bezeichnen eine solche Situation als "mental gut vorbereitet". Kiener Albert bemerkte einmal: "Flüge lehrt ma im Nescht". Das sollte man öfter beherzigen. Die Wetterprognosen verstärkten mein gutes Gefühl: Schönes Wetter, Nordostwind - also Bise. Ich brauchte nicht lange, um im Auto zu sitzen und die 30 Km zu Flugplatz hinter mich zu bringen. Gottlob traf ich früh genug am Flugplatz ein: "Mein" favorisierter DISCUS, Delta Whisky (DW) war noch frei von Interessen anderer Piloten. Daher schrieb ich mich schnell in die Liste ein und gab dabei meine Absicht bekannt, eine Strecke fliegen zu wollen. Tatsächlich wusste ich aber noch nicht, wofür ich mich entscheiden solle. So diskutiert man in solchen Fällen mit den Kameraden, wägt ab, und wartet was sie machen. Beutler wollte etwas unternehmen. Kiener Vreni war an einem Testflug Nr. 18 (Bern-Gsteig-Lenk-Bern) interessiert. Ich entschloss mich für Bütschelegg-Pillon-Elm-Balsthal-Bütschelegg, 28%-Dreieck, Strecke 396 Km. Als Krebs Fritz das sah, schrieb er die gleiche Strecke aus.

Entgegen meiner üblichen Gewohnheiten ersteinmal abzuwarten, bis sich die anderen entschlossen zu starten, machte ich mich als einer der ersten startklar. Um 1051 hob der Schleppzug ab. Die gemäss Reglement zulässige Klinkhöhe ohne Km-Abzug zu bekom-

men, ist 1000m über dem Startpunkt. Das hiess in meinem Falle: Bütschelegg ist 1050 m über Meer - also betrug meine Klinkhöhe 2050 m. Das sollte reichen. Der starke Wind half mir, recht schnell den Ziegerhubel (Gurnigel) zu erreichen. Die gute Thermik hatte bereits eingesetzt. Gut liess sich der vom Wind in die Luft geblasene Blütenstaub, der in voller Blüte stehenden Nadelbäume, erkennen. Er zeigte die Thermik bei wolkenlosem Wetter.

Was ist mit dem Wind?

Der Ziegerhubel-Bart brachte mich auf die nötige Höhe, um ins Simmental zu gelangen. Und das war auch schon mein erster Fehler. Woher blies der Wind? Aus Nordosten. Was geschieht in solchen Fällen im Simmental? Lee! Bei der starken Sonneneinstrahlung heisst das: Achtung Turbulenzen!

Mühsam kämpfte ich mich langsam hinauf, während Rupp Edi, weit nach mir gestartet, mit seiner gelben Elfe gemütlich an den Nordhängen der Stockhornkette weit unter mir nach Westen flog, ohne Höhe zu verlieren, wie er am Funk bekanntgab. Ich aber merkte es noch immer nicht, was ich in einem solchen Falle machen müsste. Ich begab mich auf die Standardroute zu den Spillgärten, anstatt des Windes wegen die Nordhänge zu benutzen. So kämpfte ich an den Spillgärten um jeden Zentimeter Höhe. Inzwischen meldete Edi Rupp gutes Steigen am Hundsrügg. Innerlich gab ich auf. Ich kam zu langsam voran und befand mich auf einer falschen Route. Langsam näherte ich mich den Staldenfluehen, von denen Rupp Edi 3000 m gemeldet hatte. Glücklicherweise war es nicht zu kalt. Sonnencreme befand sich in meiner Tasche. Hin und wieder cremte ich mein Gesicht damit ein. Denn das Discuscapot ist nicht getönt. Schliesslich erreichte ich den Col du Pillon mit ziemlicher Verspätung. Na ja, den Parkplatz fotografieren und wieder zurück. Ich nahm sogar das Risiko auf mich, nur ein Wendefoto

zu machen, da ich nicht mehr überzeugt war, den Flug wunschgemäss zu beenden.

Kreisen oder Gleiten?

Als ich mich in einem Schlauch zwischen Wistätthorn und Lauenenhorn befand, kreiste Krebs Fritz unter mir in denselben Schlauch ein. Fritz spricht im Fluge nie viel, daher weiss man meistens nicht, wo er sich befindet. Er fliegt eine DG 600. Mit dem DISCUS habe ich von der Leistung her gesehen, keine Chance mit ihm mitzuhalten. Als er den Schlauch verliess, folgte ich ihm - ohne einen Kreis zu fliegen - bis an die Westhänge bei Kandersteg. Ich kam 200 m unter ihm an, weil er bereits im Schlauch kreisend Höhe machte.

Über Grindelwald ins Gadmental

Fritz sagte über Funk, dass er Wasser dabei hätte und dabei schlechter steigen werde als ich. Nun, das Wasser machte nichts aus. Er kann's einfach besser. Ich traf ihn erst abends am Flugplatz wieder. Jedoch über Funk blieben wir stets in Verbindung.

Erflog südlich vom Schilthorn weiter. Ich nahm die nördliche Route. Diesmal die richtige. Ein guter 2-metriger brachte mich an der Isselfuh auf eine gute Höhe. Und weiter ging's über Grindelwald zum First, wo sich ein einsamer Gleitflieger in grosser Höhe befand. Ich orientierte mich dann zusehens nach den Angaben von Fritz.

Der Schlund von Altdorf

Die Gegend um den Titlis kenne ich nicht so gut. So war ich eingangs Gadmental damit beschäftigt herauszufinden, wie ich weiterfliegen sollte. Zwei Möglichkeiten boten sich an: Sustenpass oder über Engelberg nördlich des Titlis vorbei. Die Titlisspitze (3200m hoch) war von Wolken verhüllt. Ich nahm die nörd-

liche Seite, um den Wind auszunutzen. An den Hängen des Uri-Rotstocks entlang fliegend erreichte ich den Gitschen auf 2200m Höhe. Der Gitschen selbst ist 2500m. Altdorf befindet sich ca. 2000 Meter tiefer im Tal unten. Ein gewaltiger Schlund zwischen mir und dem Klausenpass beeindruckte mich so sehr, dass ich mich entschloss, mit meiner Höhe von 2200 Metern umzukehren und mein Vorhaben aufzugeben. Fritz meldete Klausenpass 3000m.

Als ich so am Nordhang des Gitschen entlang zurücksegelte, kam ich doch wieder auf 2700m. Nun machte ich meinen Entschluss rückgängig und überquerte tapfer den Schlund, immer im Bewusstsein den Militärfluplatz Buochs in der Tasche zu haben. Nun achtete ich viel mehr auf den Wind. Am Klausenpass über Unterschächen nutzte ich die Thermik der Schächentaler-Windgällen. Anschliessend wechselte ich zu den Nordhängen des Klausenpasses. Fritz riet mir vom Urnerboden aus, den Wind zu beachten. Später erzählte er mir, dass er über dem Urnerboden des Win-

des wegen einen grossen Fehler machte, der ihn zeitlich um eine Stunde zurückwarf. Inzwischen erreichte ich 3000m. Es war fast wie in einer Welle. Im Geradeausflug verlor ich keine Höhe. Fritz kam mir auf der Passhöhe 500 m tiefer entgegen.

Wo ist Elm?

Über Linthal angekommen, machte ich mich auf die Suche nach Elm. Auf der Karte ist das ganz einfach. Die Glarnertäler sind aber derart tief eingeschnitten, dass man erst kurz nach der Überquerung der Bergkämme etwas im Tale erkennen kann. Elm liegt auf 977m und der Surenstock - südlich davon - ist 3056 Meter hoch. Gewaltige Abhänge beeindruckten mich immer wieder. Teilweise verbargen die Wolken die über 3000m liegenden Gipfeln. Ich flog über den Bergkämmen und unter den Wolken. Viel Platz war da nicht mehr vorhanden. Die Sonne war weg. Es wurde immer kälter. Schnell machte ich zwei Fotos von Elm. Denn langsam begann ich daran zu



glauben, den Flug dennoch erfolgreich zu beenden.

Langsam aber sicher

Mit der gleichen Taktik flog ich wieder zum Klausenpass zurück. Und wieder war der gewaltige Schlund zu überfliegen. Ich kam auf 2500m beim Gitschen an, wo ich einen anderen Segler traf. Mit dem besten Gleitwinkel (100Km/h) schlich ich die Hänge entlang, liess Engelberg links von mir, überquerte das Melchtal und erreichte südlich von Sachseln die gut bestrahlten Hänge, wo sich eine Menge Segler tummelten. Ich quetschte den Schlauch bis zur Basis aus, denn vor mir lag die ganze Breite des Mittellandes, das ich zu überqueren hatte, falls ich Balsthal fotografieren wollte. Als ich noch am Klausen war, teilte mir Fritz mit, dass er mit 2700m in das Mittelland abflog und gut voran kam. Das war beruhigend. Nun - mal sehen. So hoch war ich noch nicht. Es lagen immerhin rund 70 Km bis Balsthal vor mir.

Der Luftraum im Mittelland

Am Fürstein (nordwestlich Saarnersee) erreichte ich tatsächlich 2700m. Das reicht aber nicht aus, um Balsthal auf mindestens 1600m zu erreichen. Diese Höhe ist notwendig, um im Jura wieder Höhe gewinnen zu können. Nach Norden wurde die Sicht immer dunstiger. Der Wind machte sich sehr unangenehm bemerkbar. Es war, als fahre man mit angezogener Handbremse Auto. Nach unten sah ich gut, aber geradeaus war nichts zu sehen. Also musste ich nach Kompasskurs 360 Grad (Nord) fliegen. Ausserdem war zu beachten, die von Zürich nach Genf führende Luftstrasse auf der Linie Zollbrück - Willisau liegend, mit einer maximalen Höhe von 2000m zu unterfliegen. Im weiteren ist für die über Langenthal liegende Einflugschneise des Flugplatzes Grenchen eine Durchfluggenehmigung einzuholen, falls ich zwischen 1500m und 2000m dort durchzufliegen gedenke. Gegen den Wind kämpfend suchte ich verzweifelt nach Langenthal, um mich zu orien-



fieren. Einmal war ich überzeugt, dass es vor mir liegt, dann wieder neben mir, usw. Endlich bemerkte ich den weitaus grössten Ort in der Gegend links vor mir. Eigentlich glaubte ich schon weiter zu sein. Aber der Wind liess mich nicht so recht vorwärtskommen. Ich war froh darüber, immer wieder gute Steigwerte anzutreffen. Dennoch lohnte es sich nicht einzukreisen, weil dann das Steigen wieder weg war oder der Wind das Flugzeug wieder abtreiben liess. Der Delphinflug ist in solchen Fällen das richtige Mittel: Langsam im Steigen und schnell im Sinken fliegen, ohne zu kreisen.

Die Klus bei Balsthal

Im Dunst liessen sich langsam die Umrisse der Klus zwischen Oensingen und Balsthal erkennen. Aus der Luft sieht die Klus wie ein hohler Zahn aus. Westlich davon machte ich einige 100 m gut. Plötzlich bekam ich Schwierigkeiten mit meinen Augen. Es war auf den Höhen, in denen ich mich nun befand, wieder spürbar wärmer geworden. Ich schwitzte im Gesicht. Die aufgetragene Sonnencreme floss mit dem Sch weiss in meine Augen. Auswischen machte die Sache noch viel unangenehmer. Am liebsten hätte ich die Augen geschlossen gehalten. Ich versuchte, so gut es ging, dem Sch weiss mit meiner Kappe aus dem Gesicht zu wischen, um die Sache nicht schlimmer werden zu lassen. Dabei kreiste ich mit anderen Seglern im gleichen Aufwind. Meine Höhe reichte aus, um den Bahnhof von Balsthal anzufliegen, das Wendefoto zu schiessen und wieder in den gleichen Aufwind zurückzukehren.

Der letzte Schenkel

Im Jura hätte ich noch länger bleiben und höher steigen können. Aber meine Augen machten wirklich Schwierigkeiten. Sie tränkten nach wie vor. Nur nicht wischen war die

Devise. Inzwischen meldete Fritz, dass er den Endpunkt Bütschelegg hinter sich hätte und nun als Verlängerung des Fluges in das Oberland unterwegs sei.

Ich berechnete meine notwendige Höhe, um das Belpmoos zu erreichen. In diesem Moment war mir die Erfüllung des Fluges ziemlich egal, da meine Augen immer noch tränkten. Mein einziger Wunsch war, so schnell wie möglich zu landen. Ich war ja schon über sechs Stunden unterwegs.

Endlich erreichte ich die Abstechhöhe nach Belpmoos. Zuerst spielte ich mit dem Gedanken, die Anflugschneise Belpmoos zu meiden. Das bedeutete, das Belpmoos östlich bis Gerzensee zu umfliegen und dann das Bütschelegg anzufliegen. Aber wie gesagt, war mir letzteres im Augenblick nicht wichtig. Ich flog mit der Abstechhöhe Belpmoos im Jura ab. Ich war mir bewusst, mit dem Turm Bern Kontakt aufnehmen zu müssen, um die Erlaubnis einzuholen, die Einflugschneise zu durchqueren. Aber was würde geschehen, falls ich zu tief fliegend die Erlaubnis nicht erhalten sollte? Lasse die Sache auf Dich zukommen, dachte ich.

Der Wind war so stark, dass er mich mit unglaublicher Geschwindigkeit Richtung Bern blies. Bald sah ich das Belpmoos, nahm mit dem Turm Kontakt auf und erhielt die Erlaubnis zum Hühnerhubel zu fliegen. In den letzten Minuten beachtete ich meine Augen nicht. Ich stellte fest, dass sich die Situation sehr verbesserte. Sie tränkten nicht mehr und ich sah daher wieder klarer. So fasste ich den Entschluss, das Bütschelegg doch noch zu fotografieren. Es war ja nicht mehr weit entfernt. Am Längenberg machte ich noch die dazu nötigen Meter. Als ich das Bütschelegg umrundete, fragte mich Fritz wo ich mich befände. Als er meine Position hörte, sagte er kurz: Bravo. Dann wollte ich seine Position wissen: Und wieder antwortete er kurz wie immer: Jungfrauojoch, 4000m. Wau, war meine Antwort.

Die Landung war nur mehr Routine. Man darf

aber nach einem so langen Flug die Landung nicht unterschätzen. Man muss, konzentrierter als sonst, den Landecheck machen. Im Rausch der Freude über einen gelungenen Flug, haben schon manche Piloten vergessen zu landen. Sie haben vergessen, das Rad auszufahren, sind mit zu hoher Geschwindigkeit angefliegen, haben zu hoch durchgezogen, haben zu schnell aufgesetzt, gebrauchten die Sturzflugbremsen nicht. Die Freude über einen gelungenen Flug wird in solchen Fällen mit einer verpatzten Landung, durch die daraus resultierenden finanziellen und - im schlimmsten Falle - gesundheitlichen Folgen, ziemlich getrübt. Ich nahm mich im Bewusstsein dessen zusammen und setzte Delta Whisky um 1753 Uhr, nach 7 Stunden und zwei Minuten, auf dem Landefeld auf.

Ausklang

Ich war sehr stolz über meinen gelungenen Flug. Der Papierkram macht natürlich keine grosse Freude. In solchen Fällen aber stört er nicht sehr. Das Barogramm war in Ordnung und die Wendefotos ebenfalls. Es bot sich mir leider keine Gelegenheit mehr, in diesem Jahr einen oder mehrere wertbare Flüge zu machen. Ende Mai herrschte überwiegend schlechtes Wetter. Im Juni fand das Saanenlager statt, an dem ich nicht teilnahm. Mit meinem einzigen Flug im Nationalen Wettbewerb würde ich natürlich unter "ferner fliegen" erscheinen. Das wusste ich und es störte mich nicht. In der Endabrechnung erreichte ich den 58. Platz von 75 gewerteten Piloten in der Standardklasse. Mit 515 Punkten lag ich nur einen Punkt hinter der besten Punktezahl der Piloten, die nur mit einer Wertung im Ergebnis erscheinen. Das ist doch nicht schlecht, oder? Übrigens bekam Fritz für seinen Flug mit Erweiterung "nur" 537 Punkte, weil er in der Offenen Klasse fliegend, für sein Flugzeug ein ziemliches Handikap akzeptieren muss. Allerdings kann er drei Wertungen nachwei-

sen und liegt damit in der Offenen Klasse unter 23 Konkurrenten an 7. Stelle des Endklassements 1992.

Selbstverständlich hat Roland Bieri noch eine Flasche edlen Weines von mir zu Gute. Bin nur gespannt, was er für die nächste Saison alles aushecken wird.

Gerd Wenger

An dieser Stelle



ist durchaus Platz für Leserreaktionen: Ergänzungen zu Berichten oder anderen Beiträgen, Kommentare und Anregungen. Es hat auch Raum für Deinen Geistesblitz, hier findest Du mit Deinen Sorgen offene Ohren:



Texte bitte wenn möglich in einem Windows-Programm schreiben, sonst Programm auf Diskette nennen, und für alle Fälle im ASCII-Format abspeichern. Keine Text-Formatierung vornehmen, Return-Taste nur für neuen Abschnitt benutzen.

Letzter Termin für kurze, dringende Beiträge 13. Mai. Alles andere unbedingt so früh wie möglich; dies erleichtert meine Arbeit sehr. Die Adresse steht im Impressum (letzte Seite).

Fliegen mit Wasserballast

Die SG bietet uns sechs Flugzeuge an, bei welchen die Flächenbelastung mit Hilfe von Wasserballast erhöht werden kann. Ich möchte in der Folge einige Gedanken zum Fliegen mit Wasser auflisten - sicher unvollständig, als Gedankenanstoss. Letzten Sommer musste ein SG-Mitglied eine Aussenlandung mit einem leeren und einem halbvollen Flügeltank machen. Es ging gut - dank Können und viel Glück. Dieser Vorfall zeigt, dass Flüge mit Wasserballast schnell kritisch werden können und vorbereitet sein müssen.

Warum Wasserballast?

Zusätzliches Gewicht erhöht die Flächenbelastung. Dadurch verschiebt sich die Geschwindigkeit für den besten Gleitwinkel nach oben, ebenso erhöht sich die Mindestgeschwindigkeit. Vorteil: man wird schneller, teilweise wird der Gleitwinkel sogar ein wenig besser. Nachteil: die Kreisfluggeschwindigkeit wird höher, der Kurbelradius grösser, enge Aufwinde können weniger gut genutzt werden. Der Ballast im Flügel reduziert die Wendigkeit um die Längsachse (dieser Effekt wird teilweise durch die höhere Geschwindigkeit kompensiert).

Wann lohnt es sich, Ballast mitzunehmen?

Gemäss DG-300-Handbuch: ab 1,5 m/s mittlerem Steigen halb voll, ab 4 m/s voll. 1,5 - 2 m/s entsprechen einem schweizerischen Hammertag! Folgende Faktoren sind zu berücksichtigen:

- starke Thermik mit hoher Basis, Wolkenstrassen sowie weite Aufwindfelder (eher Flachland) sprechen für eine höhere Flächenbe-

stung

- bei enger Thermik lohnt sich Ballast weniger (z.B. häufig bei Blauthermik)

- wenn viel gekreist werden muss ebenfalls

- wenn möglichst früh gestartet werden soll, um die erste (schwache) Thermik auszunutzen, ist Ballast eher hinderlich

Folgendes Beispiel soll zeigen, worauf es ankommt:

Annahmen: DG-300, Berechnungen mit SG-Schieber nach McCready, steigen mit Wasser ist wegen der grösseren Geschwindigkeit um 0,2 m/s schlechter als ohne.

Mittleres Steigen, Flächenbelastung Geschwindigkeit:

1,5 m/s	32 kg/m ²	77,47 km/h
1,3 m/s	40 kg/m ²	76,99 km/h
2,5 m/s	32 kg/m ²	94,34 km/h
2,3 m/s	40 kg/m ²	97,23 km/h

Man sieht gut, dass sich Ballast nur lohnt, wenn das Steigen nicht darunter leidet!

Warum fliegen Wettbewerbspiloten immer mit Wasser?

Beim Startlinienüberflug ist ein höheres Fluggewicht von Vorteil - man hat mehr potentielle Energie, die vor dem Ueberflug "ausser Konkurrenz" aufgeladen wurde. Danach - bei schlechtem Wetter werden die Hähnen auf dem Weg zum ersten Schlauch geöffnet. Ansonsten spielt sich das Rennen im besten Steigen des Tages ab. Die thermisch schwache Startphase wird ausgelassen. Beim Pulkfliegen ist man mit Wasser im Vorteil, weil im Steigen kaum überholt werden kann, hingegen der Vorteil des besseren Gleitens beim Vorfliegen voll zum Tragen kommt.

Wie fliegt man mit Wasser?

Wer die Möglichkeiten unserer Orchideen voll ausnützen will, muss sich darauf vorbereiten. Fliegen mit Wasser soll zuerst im Platzbereich geübt werden; die Flugeigenschaften verändern sich. Wer diese Erfahrung erst auf der Strecke machen will, ist garantiert langsamer. Wieviel schliesslich getankt wird, muss sich jeder selbst erarbeiten. Es ist eine Mischung von Wettereinschätzung und dem Gefühl für die Flugeigenschaften (Ich persönlich tendiere bei gutem Wetter (mittleres Steigen gemäss Prognose über 1,5 m/s) auf ca 40l, bei sehr gutem (über 2 m/s, hohe Basis, grosses Operationsintervall) auf ca 80 l mit dem Discus. Der psychologische Effekt ist auch zu berücksichtigen...

Folgende Vorbereitungen sind wichtig:

1. Flughandbuch studieren: Wie tanken; wo ablassen (wie lange dauert es?); Schwerpunktverschiebung; ev. Hecktank benutzen; Not-

verfahren, z.B. Ausleiten einer Vrille mit Ballast oder wenn sich ein Tank nicht entleert; Anflug und Landung.

2. Vor dem Flug: Höhe der Nullgradgrenze kennen! Risiken bei Aussentemperatur unter Null Grad sind Einfrieren der Ablassventile und/oder Entlüftungslöcher. Folge: langsames, asymmetrisches Entleeren oder gar kein Entleeren mehr möglich. Ein weiteres Problem ist das Einfrieren des Wassers im Tank (speziell im Hecktank!) mit entsprechender Ausdehnung und Beschädigung des Flugzeuges.

Beim Einfüllen empfehle ich, ca 1 l mehr einzufüllen und dann eine Funktionskontrolle zu machen: Hähnen geschlossen und dicht, Hähnen öffnen (Abfluss gleichmässig?), Hähnen schliessen (dicht?).

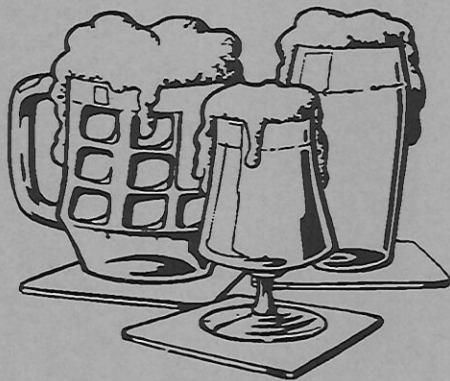
3. Start: Vor dem Anrollen Flügel etwa 15 Sekunden horizontal halten, damit sich bei nicht ganz vollen Tanks das Wasser verteilen kann.

4. Im Flug: Es muss schneller gekreist werden! Wieviel, das spürt man gut...



ANSAUFEN

bei Suurchabis & Schinke



20. März
18h30 in der Villa Thermik
Anmeldung bis 17. März an
Jacqueline Stampfli
Haltenstutz 32 3145 Niederscherli
031 849 12 63



Traiteur
Pâtisserie
Tea-Room

CAFE STEIBACH

R. + E. Huber
Neumattstrasse 8
3123 Belp
Telefon 031 8191565

Unsere Hausbäckerei bietet täglich vielseitiges Brotsortiment: Butterzöpfen, Bauernbrot, Spezialbrote, Buttergipfeli, Rahmpâtisserie, Schwarzwälder-, Quarktorten usw.

Lassen Sie sich verwöhnen zum angenehmen Preis!

AZB
3123 Belp

Sichere Zukunft – mit Sicherheit.

SECURITAS

Securitas AG
Schweiz.
Bewachungsgesellschaft
3052 Zollikofen/Bern
Telefon 031 910 11 11



SECURITON

Securiton AG
Alarm- und
Sicherheitssysteme
3052 Zollikofen/Bern
Telefon 031 910 11 22



CONTRAFEU

Contrafeu AG
Brandschutzsysteme
3052 Zollikofen/Bern
Telefon 031 910 11 33



Wir schützen Menschen und Sachwerte.