

SG BERN

GLIDER NEWS
SEPTEMBER 93

Motorfahrzeugversicherungen



Generalagentur
Bern-West

Heinz Etter
Bümplizstrasse 142
3018 Bern
Telefon 031/991 41 12
Telefax 031/991 50 16


Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

Patrick Spycher
Versicherungsberater

Captain's corner

Liebe Mitglieder
Liebe Freunde der SG Bern

Schon ist der August fast vorbei, und damit auch unsere Saison. Diese Saison, wie auch schon die Saison 1992, zeichnete sich nicht durch ein glanzvolles Segelflugwetter aus, vor allem während dem Saanenlager nicht. Dennoch gab es einige gute Streckenflugtage, welche auch zu schönen Flügen genutzt wurden.

Die verbleibende Zeit empfehle ich mit Weiterbildung zu nutzen, gibt es doch so manches, was noch zu schulen oder zu überprüfen ist. Wendet Euch an den diensthabenden Fluglehrer.

Jetzt ist die Zeit auch günstig für Arbeiten, für die während der Hauptsaison keine Zeit war, und die im Winter nicht sehr angenehm durchzuführen sind, zum Beispiel an den Anhängern.

Bitte beachtet auch unseren Terminkalender.



Ich wünsche Euch allen eine weiterhin unfallfreie Saison.

Euer Präsident
Markus Wyman

Einführung in den Streckensegelflug

Im Frühjahr 1994 wird unter der Leitung von Dänu Boschung ein Streckenflugkurs durch-

geführt. Der Kurs ist ausgelegt für Piloten zwischen dem Silber-C und dem Gold-C. Teilnahmebedingung ist ein erfolgtes Silber C. Der Kurs wird an zwei Wochentagen (Mo, Di oder Do, Fr) über drei Wochen verteilt durchgeführt. Die Teilnahme an einzelnen Tagen wird nicht möglich sein. Datum und Anmeldeformular folgen in der nächsten Ausgabe.

Segelfliegen ist teuer ...

Die Redaktion des "Glider News" hat mich gebeten, unseren Mitgliedern einmal vor Augen zu führen, was das Segelfliegen so teuer macht. Deshalb habe ich hier die grösseren Aufwendungen aufgelistet, die wir allein in diesem Jahr bezahlen mussten:



100-Stunden-Kontrolle HB-EYN	6'822.35
Dünen des Landefeldes	3'904.-
Betonschwellen für Hangareinfahrt	4'790.85
Spantenbruch ASK-21, HB-1811	3'792.40
Gomolz:ig-Schalldämpfer	3'689.70
Zustandsprüfung BAZL	3'376.60
Pisten-Markierungen auf dem neuen Landefeld	2'765.85
Stromverteiler für Hangar	1'826.10
Flügel spritzen	1'740.-
Flaschen-Kühlschrank	1'350.-
Starter HB-EYN	794.40

Im weiteren hat der Vorstand folgende Offerten eingeholt:

Revision Oberfläche ASK-21	12'000.-
Revision Robin	6'000.-

... und auch die Post kostet mehr!

Einzahlungen am Postschalter sind teuer. Wer sein Geld für die SG-Rechnung auf die Post bringt, kostet die Segelfluggruppe bis zu Fr. 2.90 für jede Einzahlung. Überweisungen via Bank- oder Postcheck-Konto hingegen sind gebührenfrei.

Trotzdem zahlen noch immer viele Segelflieger ihre Rechnungen am Postschalter ein.

An der nächsten Vorstandssitzung wird darüber entschieden, ob diese Gebühren in Zukunft den Verursachern verrechnet werden sollen.

Euer Kassier:
Klaus Gasser

Hilfe, Wanted, Gesucht!

Gruppe einen historischen Wert darstellt, wird hiermit eine "Oldtimer-Gruppe" gesucht.

Diese "Oldtimer - Gruppe" hat die Aufgabe, den Skylark vollumfänglich zu betreuen.

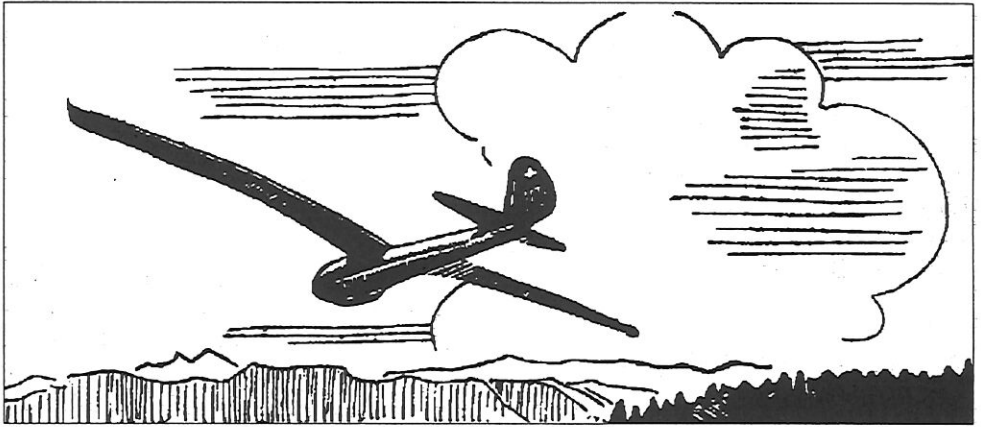
Unser Oldie "Skylark" kommt langsam aber sicher in die Jahre.

Der Skylark wird nur noch sehr wenig geflogen und ist nicht mehr im Ausbildungsprogramm der SG integriert.

Da aber andererseits der Skylark für unsere

Interessenten melden sich bitte beim Materialwart Willy Wittwer (031/ 961 03 65).

Wenn es nicht gelingt diese Gruppe zu rekrutieren, muss der Syklark womöglich verkauft werden! Wäre das nicht wirklich schade?!



Ausbildungsprogramm für das Winterhalbjahr

Liebe SGler

Ich bitte Euch, mir an untenstehende Adresse Eure Ideen, Wünsche und Anregungen für das Winterprogramm mitzuteilen. Damit erleichtert Ihr die Realisation eines Euren Bedürfnissen entsprechenden Programmes.

Für Eure Mitarbeit danke ich Euch im voraus bestens.

Joh. Beutler
Mitteldorfstrasse 49
3072 Ostermündigen

Saaanlager 1993

Randnotizen von Peter Dürig

Samstag, 26. Juni 1993

“Züglete“ nach Saanen! Bei relativ gutem und problemlosem Wetter werden 9 Ueber-schlepps gemacht. Am gleichen Tag werden auch die obligaten Strassentransporte der Anhänger und Wohnwagen durchgeführt. Auch die Camping- und Hangarordnung konnte ohne Nebengeräusche erstellt werden. Ein kleiner Flugbetrieb mit total 8 Flügen kann durchgeführt werden. Am Abend eine berühmte Thai-Suppe mit viel Flüssigkeit in der Baracke.

Sonntag, 27. Juli 1993

Das erste Briefing verläuft in sehr professionellem Rahmen.

Der Fludilei Pole Keller macht dieses Briefing sehr ausführlich, und die (fast) durchzechte Nacht nach erstem kulinarischem Höhepunkt (Organisiert durch Karin und André mit freiwilligen Helfern) und dem Ländlertrio John Neracher, Willy und Jürg Wälty ist Pole fast nicht anzumerken.

Höhepunkt der diversen Mitteilungen aus dem Publikum ist das Toilettenpapier: Toni Fuchs möchte mit allem Nachdruck vermeiden, dass die Vorräte des Toilettenpapiers nach kurzer Zeit bereits verschwinden. Unter Strafandrohung ist die Entnahme von

Toilettenpapier für “private Zwecke“ aus dem nun abgeschlossenen Schrank verboten! Sehr erfreuen konnte das Publikum die Mitteilung der Spende des Fasses Bier von Kari Kopp anlässlich seines z'igsten Geburtstages. Obschon: Das nächste Briefing wurde auf 13 Uhr vertagt. Schöne Flüge konnten bei prächtigem Wetter bis in die späten Abendstunden durchgeführt werden. Total 24 Flüge inkl Einweisungen.

Probleme gab's nur bei einem Discus: Geladene Batterie aber kein Strom. Selbst der Zuzug von “Experten“ ergab vorerst keine Klärung der Störung bis schliesslich a Oberexperte Bob empfahl, evtl. doch noch den Hauptschalter am Armaturenbrett auf Power ON zu switchen!

Montag, 28. Juni

“Grand Bleu“! Gute Stimmung schon am frühen Morgen. WN bereits in Pole Position zwecks früher Rückkehr für den Termin 20 Uhr: Fütterung der Segelfliegerhorde (Pardon: hochgenüssliches Diner wollte ich eigentlich schreiben) Die schwache Druckverteilung zwischen 2 Hochs im Norden und im Süden prägen die heutige Wettersituation. Wir genau in der Mitte. Testate und Streckenflüge wurden ausgeschriebe Schon bald wird aus dem Lötschental DIE (seltene) Welle gemeldet.

Nach und nach trifft man sich über der Löt-schenlücke auf max 4'500 m/M. Delta Genf gibt diese Höhe bis ca 16 Uhr frei. Laminar kann unter stetigem Steigen das Matterhorn erreicht werden! Allerdings nur unter ständiger Betätigung der Luftbremsen. Ab 16 Uhr dann die Freigabe via Eugene von Delta Genf bis auf 7'500 m/M. Res Rieder nutzt die Gunst der Stunde für seinen 5'000 er

(siehe separater Bericht).

Fantastische Flüge via Eiger/Mönch/Jungfrau zurück ins Saanenland runden den aussergewöhnlichen Tag fliegerisch ab. Weitere Leistungsflüge: Charly Raedersdorf T18, René Ernst und Willy Böhlen T17 und Ernst Lüthi T10

Auch kulinarisch: Bis spät in die Nacht hinein wurde zum Filet und zu reichlich Tranksame plagiert.

Dienstag, 29.6.93

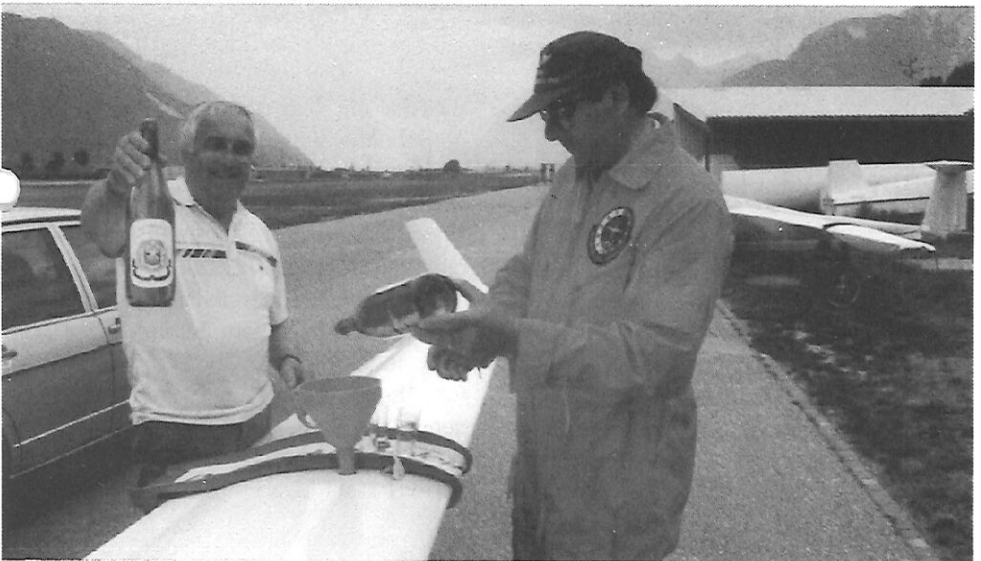
Nach durchzechter Nacht kommen einige Geister beim Morgenbriefing nicht so schnell auf Touren. Auch die Wetterlage und der vorangegangene Supertag tragen dazu bei, sich nur noch für eine Besichtigungstour des Saanenlands zu rüsten. Für's Wallis reichs nur ganz wenigen, und einige landen dann prompt in Sitten. Der Rückschlepp wegen z.T. heftigen Gewittern erfolgte über den Col du Pillon.

Die bereits beim Nachtessen versammelte Segelfliegerfamilie staunte nicht schlecht, als beim soeben gelandeten Flugzeug HB - 1769 aus den Wassertanks eine Kostprobe der 45 l klaren, köstlichen Fendant abgelassen wurde. Im Motorenraum des Ventus wurden zudem zwei Hälften eines ganzen Raclettekäse entdeckt. Herzlichen Dank für die Spenden für den nächsten Abend an Gilbert Jenni von der SG Sitten.

Das Essen der Gruppe Pilatus schmeckte vorzüglich: Tomaten mit Mozarella, das restliche Filet vom Vorabend mit Saucen, ein Riesenspiess und Reissalat. Früher als sonst war Nachtruhe.

Mittwoch, 30. Juni 93

Grau, grau, Regen, grau. Endlich Zeit um sich im Sannenland etwas umzusehen. Eine Gruppe geht baden, Familie "Moritz" schaut sich den Arnensee an, und eine weitere dutzendköpfige Gruppe fährt nach Lave-





nen in die Rösti-Factory und schwärmt von vergangenen Zeiten.

Am Abend dann das angekündigte Racelette mit dem "Flügelwein" von Gilbert.

Als man sich daran schickte, die restlichen ca 30 Liter Fendant aus dem rechten Flügel abzuzapfen, fand man nur noch 2-3 Tropfen. Das Ventil war wohl undicht, und die ganze Herrlichkeit war im Gras versickert! Prost!

Donnerstag, 1. Juli 1993

Nach morgendlichen Sonnenstrahlen kocht bald schon ringsum eine weiss-graue Blumenkohlsuppe. Nur gerade zwei Jungpiloten versuchen gleich zweimal, sich am Eggli-Hornberg-Rellerli zu halten.

Ohne Erfolg. Der Abbruch des Flugbetriebes fällt mit dem ersten Regen zusammen. Das Kultur-Programm Schaukäserei in Château d'Oex wurde durchgezogen, nicht

ohne ausgiebige Degustationen der Speisekarte.

Am Abend das legendäre Menü "Gigot à la mode de Karin et d'André"

Freitag, 2. Juli 1993

Wieder ein Tag ohne spezifische Flugeigenschaften. Ausflüge per Velo und zu Fuss prägen den Tag.

Das Velo hat es offenbar in sich: Res Rieder fuhr damit auf den Hund von Bob und Bobine, RR fiel auf den Boden. Verletzt, Schürfwunden und Knochenanriss.

Spätestens nach dem Saanenlager kann Res wieder fliegen.

Am Abend wieder ein kulinarischer Hochgenuss bei Karin's und André's Nudeln à l'Indienne. Ernst Leu musste das Zuviel davon in der Nacht büssen.

Samstag, 3. Juli 1993

"Grand Bleu" im Unterland, "Petit Bleu" im Oberland.

Reini Rychener spendiert zum Geburtstag und zu "50 Jahre Flugbrevet" ein Fass Bier. Die für heute geplanten Patienten-Spitalflüge konnten bei tiefer Wolkenbasis durchgeführt werden. 4 Patienten- und 2 Spitalpersonalflüge konnten absolviert werden, bevor es am frühen Abend ein Gewitter gab. Am späteren Abend Rückkehr des schönen Wetters.

Sonntag, 4. Juli 1993

Alle rüsten zum Grosskampftag. Zwei Tausender werden ausgeschrieben! Ebenso diverse Testate und zwei 300er. Nach dem Beginn des Schleppbetriebes wird im Wallis ein grosser Deckel gemeldet. Kein einziger Cumulus zeigt sich im Wallis. Aus der Traum von langen Flügen. Dafür gings recht flott im Saanenland. Die restlichen Spitalflüge wurden durchgeführt. Sa/So hatte das Restaurant "Chez Karin und André" wegen gewerkschaftlicher Auflagen geschlossen!

Montag, 5. Juli 1993

Eine Wettermischung zwischen Nebel, Dunst und etwas Sonne am frühen Morgen. Am Mittag Aufhellungen zu ganz blau.

Kurt Oswald (Gast der SG Aarau) spendet zum Jungfernflug seiner neuen LS 4b vom Vortag ein Fass Bier.

Wenige Unentwegte organisieren den Mini

Flugbetrieb. B4 und ASK 21 können später vom Rellerli aus an den Absauf-Rettungsübungen von den drei Rellerliwanderern der SGB beobachtet werden. Besser gelingt dies dem 2 Meter Modellsegler auf dem Rellerligrat. Am Abend Ausgang in den Bernerhof, wo's heute chinesisch zugeht.

Dienstag, 6. Juli 1993

Das erste Briefing wird auf 13.00 Uhr verschoben, aber auch um diese Zeit ist wegen einer kalten Bisenlage nicht an segelfliegerische Aktivitäten zu denken. Erneut ziehen einige erfahrene Piloten das Programm "Schaukäserei" in Château d'Oex durch. Andere wiederum vertreiben sich die Zeit mit Einkäufen und dem Tennis Swiss Open in Gstaad. Grosse Einkäufe machen heute Karin und ihre Crew für die 52 hungrigen Mäuler am Abend zum Menu: Aelplermarkronen/Bauernbratwurst/gemischter Salat.

Mittwoch, 7. Juli 1993

Heute kommt der Wind von der falschen Seite: Viva la Bise! Nur sehr zögernd entschliesst sich, so nach dem Mittag, Willy Wittwer für einen Probestart mit Rückenwind. Dem erfolgreichen Experiment folgen noch einige Unbeirrbare und es können noch etwa ein Dutzend Segler starten. Doppelsitzig verläuft das Experiment mehr als fragwürdig. Die Alternativprogramme werden bei schönstem Bisenwetter eifrig genutzt. So auch der Berichterstatter, welcher sich mit Frau und Schwiegervater an's Tennis Open nach Gstaad absetzt.

Donnerstag, 8. Juli 1993

Wieder "Grande Bleu"! Meteorologe Peter Ryser schliesst für heute einen Hammetag nicht aus, aber die zu hohe Stabilität könnte diesem Tag fliegerisch ein Schnippchen schlagen. Letzteres trifft zu: Bei klarster Sicht gelangen schöne Flüge im Saanenland, aber das Wallis ist heute sehr schwierig zu erfliegen! Selbst unsere Profi- Streckenflieger kapitulieren für längere Strecken und Raini R. muss seinen Motor anwerfen, um wieder nach Saanen zu gelangen. Voller Stolz komme ich von Goppenstein auch ohne Motor wieder zurück in die heimatlichen Gefilde.

Freitag, 9. Juli

Verheissungsvoller Tag mit viel Sonnenschein. In der Hoffnung auf einen Hammer-

tag wird eine Startliste erstellt und mehr oder weniger lange Flüge ausgeschrieben. Neu steht nun auch das dritte Schleppflugzeug KIV zur Verfügung. Innext kurzer Zeit sind (fast) alle Flugzeuge in der Luft. Auch Andreas Hirzel kann von Bern aus seine fliegerischen Aktivitäten entwickeln. Fritz Krebs fliegt eine Strecke von etwa 460 km, und Peter Ryser eine von über 500 km.

Am Abend steigt ein grosses Fest: Toni Fuchs, Hans Bachmann und Hansruedi Schmid laden das ganze Camp zu ihren 60-igsten Geburtstagen ein.

Samstag, 10. Juli 1993

Briefing bei grau verhangenem Himmel. Zwar scheint kurzfristig die Sonne zwischen Wolkenfetzen durch, aber die Aussichten in fliegerischer Hinsicht sind nicht vielversprechend. Schnee bis 2'300 m ist angekündigt. Also, Alternativprogramme werden geplant für die Zeit nach dem 2. Briefing um 13 Uhr, welche dann im familiären Rahmen



auch durchgeführt werden. Arnensee, Horneggli, Hallenbad werden herumgeboten. Der Vorstand trifft sich zu einer ausserordentlichen Vorstandssitzung, welche nach etwa zwei Stunden mit einem Bier aus dem Fass abgeschlossen wird.

Der Chronist:
Peter Dürig

Teil 2 dieses Berichts erwarten wir in der nächsten Ausgabe von "Glider News".

Hast du Zeit?

Ein Bericht von HP Frehner

So und nicht anders werde ich während dem Briefing am 9. Mai 1993 von Housi Nietlispach geheimnisvoll angesprochen. Natürlich habe ich Zeit und gedanklich schiebe ich meine 50% des DISCUS KM bereits wieder demontierend in den Anhänger. Das Wetter macht zwar alles andere als einen guten Eindruck und mir scheint jedenfalls nicht so klar wie heute mit einer ASK-21 ans Matterhorn geflogen werden soll. Lustig ist eigentlich bereits der Gedanke Matterhorn, denn Housi hat sich eigentlich nie in dieser Form geäussert. Aber irgendwie spricht sich in der Gruppe herum, dass wenn man mit Housi fliegen geht, ob BLANK oder was auch immer, das Matterhorn ein selbstverständliches Ziel ist.

Nun bekomme ich noch kurz bündig Anweisungen wie: "Du weisst was du zu tun hast, bereite alles vor, nimm sämtliches Material mit, besorge eine ASK-21 und mache sie startklar." Eigentlich entsteht in mir schon ein wenig das Kribbeln, darf ich

doch mir nun keine Blösse geben und ja keinen Fehler machen. Nach dem Briefing stürze ich mich gleich auf das Blatt der "heiligen" Fliegerreservation, mit dem unguten Gefühl es könnten ja sämtliche Doppelsitzer bereits belegt sein. So ein kleiner Bonus für den doch speziellen Flug müsste ja auch drin liegen, denke ich noch und siehe da, eine ASK-21 ist noch völlig frei.

Als Schreibender nehme ich mir die Unverblümtheit heraus, hiermit ganz öffentlich mitzuteilen, dass auch Champion's nicht ohne Fehler, oder zumindest ihre Flugvorbereitungen nicht 100% durchführen. Jetzt wird nämlich Housi sichtlich nervös und erklärt mir, dass er gleich wieder zurück sei, er müsse nämlich noch ganz rasch nach Hause. Grund: An seiner Strickjacke hat der Reissverschluss ganz offensichtlich seinen Geist aufgegeben. Ich murmle noch so etwas wie: "Zur Flugvorbereitung gehört eben auch der Reissverschluss-Check", aber da ist Herr Fluglehrer bereits weg, und ich bleibe den Vorbereitungen selbst überlassen. Ob dies wohl nur ein fauler Trick war?

Warm angezogen, hebt in Bern die ASK-21 HB 1766 um 11.06 Uhr Sommerzeit mit uns beiden Richtung Belpberg ab. Über dem Belpberg bekommt der Schleppilot nun die Anweisung Einzukreisen und hier Höhe zu machen. Wir wollen doch ans Matterhorn, und somit Richtung Stockhornkette, was soll denn diese Kreiserei über dem Belpberg denke ich noch für mich, da gibt bereits mein Gastgeber den Kommentar: "Weisst du, die meisten fliegen direkt an die Stockhornkette und wenn möglich noch durch das "Saufen" durch. Wir machen nun unsere Höhe hier am Belpberg und fliegen dann mit Höhe Richtung Gurnigel. Das hat zwei Vorteile:

1. fliegen wir nicht zu tief und eventuell in die Abwinde und
2. wenn wir die Stockhornkette anfliegen und genügend Höhe haben

und sehen, dass wir darüber kommen, können wir frühzeitig klinken und die Schleppmaschine hat einen kürzeren Nachhauseflugweg. Dies spart Schleppkosten". Zum ersten Mal erfahre ich, wie man dank seinem alleine fliegen viele gute Kenntnisse und Erfahrungen anderer, gar nicht mitbekommt.

Zwanzig Minuten nach unserem Start hören wir über Funk, dass der Flugplatz Bern offensichtlich gesperrt und der Segelfluggruppe durch Bern-Tower der weitere Schleppbetrieb für den Moment untersagt wird. Wir meinen noch, dass es gut ist, und wir uns glücklich nennen dürfen, dass wir jetzt bereits in der Luft sind. Zu diesem Zeitpunkt kann ich noch nicht wissen, dass in diesem Moment ein guter Freund meines besten Freundes in seiner DIMONA den Fliegertod fand.

Nach dem Klinken queren wir nach einigen Metern Höhengewinn rasch die Stockhornkette auf die Südseite, wo wir feststellen, dass die "Lift AG" offensichtlich noch schläft und wir langsam aber sicher an Höhe verlieren. Housi meint lapidar: "Wir müssen nun jedem Meter Höhe Sorge tragen, und im Moment sieht das nicht gerade gut aus, und ich übernehme jetzt das Steuer". Nach Zweisimmen absaufen, so spielen meine Gedanken, wäre ja eigentlich schon nicht das erklärte Ziel. Doch kommt für mich ein neues Gefühl auf, denn nun kann ich in aller Ruhe miterleben, da die Verantwortung ja nun bei meinem Gastgeber liegt, der ja hoffentlich seinem Namen gerecht wird und unsere Flug-Orchidee oben hält. Ich spüre, wie im hintern Cockpit nun mit sichtlicher Konzentration alles darangesetzt wird, um Höhe zu gewinnen, respektive keine Höhe mehr zu verlieren. "H.P. jeder Meter Höhe den wir jetzt gewinnen, ist ausgesprochen kostbar und wir fliegen erst weiter, wenn wir

sämtliche Höhengewinne ausgekurbelt haben".

Bereits zweimal wurde ich nun schon höflich aber bestimmt darauf aufmerksam gemacht, dass ich meine Fragen und das Gespräch sofort zu unterbrechen habe, wenn auf der Flugfrequenz gesprochen werde. Ich merke, dass für Housi sämtliche Funksprüche betreffs Positionen, Höhen und Steigraten nun von äusserstem Interesse sind und er diese aufsaugt wie ein Löschpapier die nasse Tinte. Recht hat er, denke ich. Jedem Funkgespräch so konzentriert zuhören, das ist für mich ebenfalls verbesserungswürdig.

Langsam aber sicher haben wir 100m Höhe gewonnen, und verschieben uns via Kaise-regg nach allgemeiner Richtung Jaunpass. Beim Hundsrück, zwischen Jaunpass und Hundsrück suchen wir sehr tief Thermikanschluss, und ich schaue immer wieder auf den Flugplatz Zweisimmen (Vorbereitung muss sein) und suche sicherheits halber die Flugplatz-Frequenz Zweisimmen. Hin und her fliegen, verbunden mit einem regelrechten Hochkonzentrationskurbelkrampf, ist im Moment unsere Situation. Nach zirka einer halben Stunde erwischen wir ein paar Centimeter Aufwind, und plötzlich ganz unerwartet kommt für mich ein neues Erlebnis durch die Stimme von Housi: "H.P. wir gehen jetzt hier in diese Wolke, du kannst über Funk dies den andern Segelflieger melden". Ich schalte den Wendezeiger ein, melde dies auch untertänigst und genieße es sichtlich vorne mit freier Sicht im Cockpit sitzend, Fragen zu stellen und ohne grosse Eigenverantwortung miterleben zu dürfen und zu harren auf die Dinge die da kommen. Das Gefühl in die erste Wolke zu fliegen ist für mich ein spannendes und noch viel wichtiger für mich, dank dem Namen meines Gastgebers, ein sicheres Gefühl. Endlich die Wolke und die Sicht ist völlig weg.

Da, die ersten Zweifel! Housi sollte ja jetzt kreisen, fliegt aber gerade aus, zur Wolke aber trotzdem nicht mehr raus und
. . die Instrumente zeigen ja irgendwie auf Kreisen. Langsame Zweifel über den unsichtbaren Geist der mir da im Rücken sitzt, kommen für Sekunden auf. Doch sofort beruhige ich mich wieder mit dem Gedanken, dass der da hinten das ja nicht zum ersten Mal übt. Nun versuche ich mich auf die Instrumente zu konzentrieren, jetzt ist ja die Gelegenheit etwas zu lernen. Der Kompass dreht, wenn auch nicht kontinuierlich, der Wendezeiger zeigt tatsächlich auf Schräglage, und die Geschwindigkeit ,
hoppla da sind wir aber schon nicht mehr zu schnell und bereits sehe ich uns in Gedanken mit kreisenden Instrumenten in einer Vrilie unkontrolliert abstürzen. Als frischgebackener Wolkenfluganfänger möchte ich am liebsten punkto Geschwindigkeit etwas sagen, mein innerer Zweikampf entscheidet sich jedoch zu Gunsten der Höflichkeit und schweigt. Ich verstehe ja nichts, und mein Gastgeber hat ja offensichtlich bereits mehrere Flüge auch in den Wolken überlebt. "Wir fliegen nun nach Süden aus der Wolke", meldet Housi, und ich freue mich sichtlich aus diesem grauen und für mich ungewöhnlichen Schleier mit all den eigenartigen Gefühlen heraus und ans schöne Sonnenlicht mit der Orientierung des Bodens und all der vielen Berge zu kommen. Nun spürt Housi aber wirklich das Alter oder was auch immer, denn ich stelle zu meinem Schrecken fest, dass er die Linkskurve ausleitet und anstelle des Gerade-Ausfluges in eine völlige Rechtskurve überdreht. Eigenartigerweise zeigen aber der Wendezeiger wieder eine Normallage und der Kompass hat sich völlig beruhigt und zeigt tatsächlich nach Süden. Doch die Wolkenwand löst sich nicht auf, und das Flugzeug

dreht mit meinen doch sonst immer so guten Gefühlen meiner Meinung nach, völlig rechtskreisend. Da, wie fotografiert und mit einem Schlag hab ich vor mir das Panorama von Spielgerten, Wildstrubel, Rawilpass und rechts unten das Saanenland. Ich denke zu mir, dass ich über die Faschgefühle und Gefahren des Wolkenfluges für nicht eingewiesene Piloten schon viel gelesen und gehört habe. Ich bin jedoch sichtlich überrascht, wie stark man sich in den Gefühlen in einer Wolke, ohne die bekannte Sicht, täuschen kann. Ich melde nach hinten (man soll ja auch kundtun, das wenige was man kann), dass ich den Wendezeiger ausgeschaltet und melde den "Bambini's" dass HB-1766 aus der Wolke raus ist. "H.P. du kannst jetzt wieder selbst fliegen". Ich fliege allgemeine Richtung Rawilpass. Dank der gemachten Höhe und in das neu einfliegende Gebiet via Hahnemoospass machen wir keine Höhenverluste mehr und von Zeit zu Zeit sogar gutes Steigen. Beim Rawilpass kommen wir mit einer stattlichen Höhe von runden 3000m an. Das Wallis lässt sich verführerisch blicken, und ich erwarte für jeden Moment das Kommando des Überfliegens des Rawilpasses. "Wir fliegen jetzt allgemeine Richtung Iffigsee, auf der Krete entlang und beobachten noch ein wenig die Aufwinde und das Wallis", tönt es aus dem Hintergrund. "Siehst du dieses Schneefeld hier unten und die Wolkenschatten darauf? Dann weisst du jetzt auch gleich die Windrichtung und wie stark der ist". "Schau auf dem Iffigseeli kannst du die Wolken ebenfalls sehen und Windstärke und Richtung bestimmen". "H.P. ich denke die Basis im Wallis ist nicht das Gelbe vom Ei, und wir gehen kein Risiko ein". "Schau diese Wolke im Wasserengrat, wir fliegen über die Mondlandschaft dorthin und gehen etwas parkieren". "Wir haben ja Zeit und die Zeit

kann uns nur bessere Thermik und eine höhere Basis bringen". Diese Zeit nutzend erklärt mir Housi diverses aus seiner Trick-Kiste und von seinen Erfahrungen. Immer wieder stelle ich fest wie zurückhaltend Housi punkto Risiken ist, und wieviel Sicherheit mit Nachdruck bei jeder Gelegenheit gezeigt und erklärt wird. Wir sprechen über die Höhe des Rawilpasses und seine Länge und die Mindestüberflughöhe die seiner Meinung nach mindestens 3000m sein sollte, da beim Überfliegen doch die diversesten Unbekannten und Gefahren mitberücksichtigt werden müssen. "Passe hier auf, passe da auf, halte Abstand, halte Geschwindigkeit, was würdest du machen wenn etc. etc.". Ich verspüre, hier ist ein Meister am Werk, der nicht sein Können schaumässig präsentiert, sondern dem es ein echtes Anliegen ist, seine Erfahrungen den weniger Erfahrenen nutzbringend weiterzugeben.

"Grüss Gott ihr Kleinen da unten" tönt eine bekannte Bernerstimme aus einer DG-300 uns entgegen (ich verate nicht wer). Ein Blick nach oben zeigt mir, dass da an Höhe tatsächlich noch etwas gutzumachen wäre, doch die vertraute Stimme hinter mir meldet bereits den nächsten Wolkenflug an und nach kurzer Zeit grüssen wir höflich aber bestimmt einen netten Bernerkameraden in der DG-300 klein und weit unter uns. Ich höre noch so was wie "ich fliege jetzt wieder nach Hause, tschou zäme und alles Gute!" Einen schönen Nachhauseflug wünschend, kann ich es dem DG-300-Piloten nicht verkneifen, mit Nachdruck zu melden, dass wir uns jetzt ins Wallis abmelden.

Der Überflug hoch über den Sanetsch ist alles andere als schwierig, und zum ersten

Mal dieses Jahr im Wallis, verspüre ich erneut das eigenartige Gefühl, wenn man die Bernerseite überflogen hat und nun unausweichlich eben im Wallis ist. "Schau H.P. die Basis ist wirklich nicht hoch, und wir werden beim Weiterfliegen das Wallis hinauf auf auch hier jeden Meter gut ausnutzen". Da, mitten im Pinwald bei Susten eine grössere Baustelle, das Entstehen eines neuen Campingbades für 500 Campingfreunde. "Housi das ist meine Baustelle, mein Bad, siehst du es"? "Eh wie interessant, eh du verrückte Zeit, mitten im Pinwald", tönt der Kommentar von hinten, worauf ich spötteln



weitergebe, dass sowas durch die Naturschützer doch schlicht verboten werden müsste. Ein kurzes kicherndes Housi-Lachen und gleich die dritte Ermahnung, jetzt hätte jemand im Funk gesprochen und ich hätte mein Gespräch nicht unterbrochen, ruft mich in die fliegerische Wirklichkeit zurück. Das nächste Erlebnis lässt nicht lange auf sich warten, denn ich durfte das Steuer wieder übernehmen und im Begriff weiter vorne eine Krete mit einer grossen Vertiefung zu überfliegen frage ich meinen "Passagier", ob er

auch der Meinung sei, dass die Höhe dazu bestens reiche? "Doch, doch, das reicht gut, das finde ich auch. Aber weiss H.P. man kann nie wissen und durch Abwinde sich ganz heftig täuschen. Schräg anfliegen und die Rückflugmöglichkeit immer im Auge halten, das ist das Wichtigste". Nun tatsächlich, selbst zum grossen Erstaunen des erfahrenen Piloten hinter mir, wird wie näher wir an die Krete kommen die Überflughöhe immer knapper. Kurz davor müssen wir uns rasch entscheiden, ob überfliegen oder wenden. Nun übernimmt mein Copilot wieder das Steuer und ich darf auf der Karte genau nachschauen, wie weit das Wallis hinauf wir fliegen müssen, um für die Talüberquerung die TMA Sion zu umfliegen. Zwischen Naters und dem Nesthorn gehts dann nochmals in die Wolke und dann direkt über die Visperterminen nach Stalden. Wir haben durch den Überflug einiges an Höhe verloren, doch finde ich, dass wir immer noch eine stattliche Höhe besitzen. Im Gegensatz zu mir ist Housi anderer Ansicht und ermahnt, dass dies nun wirklich eine kritische Höhe sei und wir ja wieder zurück kommen möchten, und die ASK-21 halt doch etliches beim Überflug an Höhe verliere und er jetzt gleich wieder das Steuer übernehme, denn wir dürften jetzt keinen Meter mehr verschenken. Nun wird wieder konzentriert, längere Zeit gekurbelt, und ich versuche ein neues Problem in den Griff zu bekommen. Ich kämpfe nun plötzlich wie angeschlagen gegen Müdigkeit und erwische mich, wie mein Kopf für Sekunden einnickt und wie vom Starkstrom getroffen wieder aufjuckt. Ich empfinde dies als unfair, meinem Gastgeber gegenüber und kämpfe heftig gegen dieses unmögliche Problem an. Wenn Housi nur nichts merkt, wenn ich nur selbst jetzt fliegen könnte geht es so durch meinen Kopf, was mich aber mit diesen Gedanken auch

nicht wacher macht. Nach zirka zehn Minuten Krise geht es mir plötzlich wieder gut, und Housi hat nichts ahnend was sich da vorne im Cockpit abspielt, nett und artig einiges an Höhe erkurbelt. Nun tasten wir uns ganz vorsichtig Stück für Stück an der Ostkante des Mattertales, via Grächen, St. Niklausen, Randa Richtung Zermatt entlang. Jetzt verspüre ich das erste Mal wie es mir mit meinen Turnschuhen kalt wird, und ich bin froh, dass ich nicht fliegen muss und die Füsse etwas zurückziehen kann. Die Basis ist tief und steigt nur ganz schwach an. Auf der Höhe Täsch, kurz vor Zermatt ist dann Endstation. In einer Höhe von 3200m geht es schlicht nicht mehr weiter, und wir entschliessen uns ans Umkehren zu denken. Housi erklärt mir immer wieder erneut, wie wichtig es ist hier gut Höhe zu halten und keine Risiken auf sich zu nehmen. Inmitten dieser Erklärungen hören wir über Funk eine nicht gerade überzeugende Stimme, ich glaube sowas wie: "HB-912, meine Position ist bei Täsch 2300m/M". Etwas erschrocken schauen wir nach unten und sehen nach einigem Suchen klein und hässlich ein Segelflugzeug über Grund kreisend. "H.P., was meinst du wie da unten dieser Pilot jetzt seine Adrenalinausstösse hat. Wie vergleichst du jetzt unsere gegen seine Situation. Was meinst du wie ruhig wir jetzt hier sitzen und wie unruhig der jetzt da unten sitzt".

Der Rückflug läuft recht gut. Jetzt meldet sich mein Magen langsam aber sicher mit Hunger und erfahrener und auch kecker geworden, fordere ich nun meinen Lehrer auf, mir doch mein Sandwiches aus dem Seitenfach seitlich von ihm, mir zu reichen. "Hostess" Nietlispach bemüht sich sichtlich und Töne von sich gebend, bis er endlich mein Sandwiches seitlich im Fach versteckt ergreifen kann. Das Wenden auf einem schmalen

Sitz fällt eben nicht allen gleich leicht. Sichtlich erschöpft, aber auch erleichtert vom Vollbrachten, wirft Housi das Sandwiches mir nach vorne und mit letzten Anstrengungen kann ich es auch vom Boden aufheben. "Was meinst du H.P. wie du fluchen würdest, hätte ich dir das Sandwiches auf dein Instrumentenbrett nach vorne geworfen und du könntest es jetzt nicht essen, sondern nur noch anschauen , für dich unerreichbar anschauen"! Ein herzliches Nietlispatch-Kichern beendet auch diesen Dialog. Die Stimmung ist gelöst und lustig, und ich genieße. Auf der Höhe Gemmipass und anschliessend Rawilpass könnten wir problemlos auf die Bernerseite zurückkehren. Ich verstehe nicht recht warum wir das nicht tun, wären wir doch vom Wallis und einer weiteren Absaufgeschichte gerettet. Doch Housi lässt seelenruhig weiterfliegen und siehe da, mit einigem Aufwind und sehr schöner Überhöhung überqueren wir schlussendlich problemlos den Sanetschpass. Wir fliegen dann noch über die Niesenkette, und ab dort bekomme ich die Aufgabe, möglichst gerade die Stockhorn-Bergstation anzufliegen. Housi lacht dazu immer, ermahnt mich gerade zu fliegen und gibt mir schlussendlich zu bemerken, er würde mir dann später einmal erzählen, warum ich das tun musste und im übrigen sei dies gar nicht so einfach. Ich hätte das noch recht gut gemacht, meint Schweizermeisterchen Nietlispatch, aber warum ich so genau geradeaus fliegen musste, weiss ich bis heute, trotz mehrfachen erfragen, immer noch nicht. "H.P. du kannst jetzt nach Hause fliegen und du landest so, dass wir fünf Stunden Flugzeit erreichen, aber auch nicht länger, weil dann bin ich meiner Blase etwas schuldig. Alles schenkt einem der Meister dann trotzdem nicht, erklärt er mir doch beim Abkreisen im Hühnerhubel mit Nachdruck, dass

ich jetzt wieder fliegen würde und die Landung selbst übernehmen müsse und er mit dieser ganzen Lande-Geschichte aber gar nichts mehr zu tun habe. Mit solchen netten und schwungvollen Worten, weiss dann vermutlich jeder wo seine Aufgabe liegt, was er zu tun hat und auch was von einem erwartet wird. Nicht zuletzt dank unserem neuen Landefeld, gab es dann ein so weiches Aufsetzen, dass ich zur Krönung des lehrreichen und schönen Fluges anschliessend sogar noch ein Lob vom Maestro entgegennehmen durfte. Ein gemütliches Nachtessen, verbunden mit einem lehrreichen und einmaligen Flugerlebnis beendete dann den 9. Mai 1993.

In diesem Zusammenhang möchte ich besonders Housi aber auch allen Fluglehrern einmal ein ganz herzliches Dankeschön aussprechen. Immer wieder verzichten Fluglehrer auf schönste Eigenflüge um Schülern, oder auch Piloten ihre Hilfe und Zeit zu opfern. Fünf Stunden bei schwierigem Wetter sich mit einem Greenhorn in einer Doppelsitzerkiste auf dem hintern Sitz abmühend, ist nicht einfach selbstverständlich. Die vielen wöchentlichen Platzrunden mühselig ein- und aussteigend in Rhönlerchen, kann auch nicht als selbstverständlich bewertet werden. Ich glaube, dies braucht mehr als nur Fluglehrer zu sein, dies braucht echte Freude zu unserem so schönen Sport und eine stark gesunde Portion guten Kameradschaftsgeistes. Hast du Zeit? Diese Frage müsste eigentlich lauten: Habt ihr Zeit? In diesem Sinne und diese Stelle als gute Gelegenheit nutzend, möchte ich stellvertretend auch für viele meiner Kameraden sagen, dass Ihr Fluglehrer soviel Zeit und Eigenverantwortung für uns opfert, ist nicht selbstverständlich und gehört einmal deutlich ausgesprochen. Einen herzlichen Dank an alle. H.P.F

Einfach mal geradeaus

von Christoph Hammerschlag

VORGESCHICHTE

Den Wandersegelflug lernte ich 1985 und 86 kennen, als ich an der Transeuropéenne teilnahm. Dies war ein von Franzosen organisierter Wettbewerb, der durch verschiedene Länder führte. Während zwei Wochen hatte man Zeit, die von einigen Wendepunkten bestimmte Strecke von etwa 2500 km abzufliegen. Dabei wurde man von einem Rückholer auf der Strasse begleitet, was natürlich einen riesigen Aufwand darstellte, und was wohl auch der Grund ist, dass man das heute nicht mehr in dieser Form durchführt. Diese Art zu fliegen hat aber einen ganz einmaligen Reiz: Fliegen, "so weit einen die Flügel tragen", immer neue, unbekannte Landschaften durchqueren, sich lösen vom heimatischen Angelpunkt, um den sich sonst immer alles dreht, sich hingeben dem Unbekannten und Unberechenbaren, kurz ein wenig echtes Abenteuer.

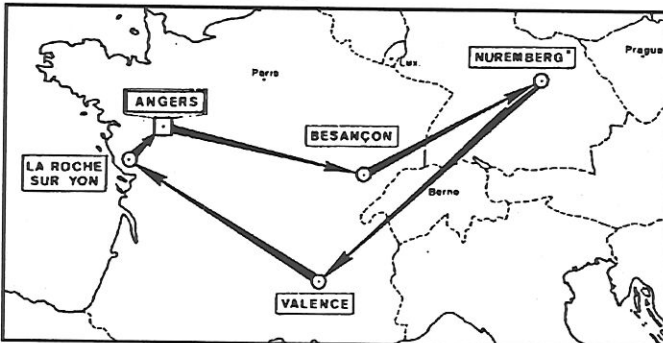
Damals endete praktisch jeder Flug mit einer Landung auf einem Acker, zum Teil sogar zweimal am Tag, denn auch bei schwachem Wetter wurde geflogen.

Die Frage war nun, wie kann ich mit grösstmöglicher Sicherheit solches vermeiden, damit ich stets wieder in die Luft komme? Ich musste sicherstellen, dass ich stets einen Flugplatz treffen würde. Ich wusste aber aus Erfahrung, dass dies mit den ICAO-Karten mit ihren wenigen Details kaum möglich ist. Dazu kommt, dass die vielen kleinen Grasplätze fast unauffindbar sind, sogar wenn man sehr nahe ist. So entschied ich, mich einem GPS (Satelliten Navigationsgerät) anzuvertrauen. Nach umfangreichen Vorbereitungen hatte ich weit über hundert in Frage kommende Plätze programmiert, und sämtliche Luftraumfragen geklärt.

PFINGSCHE GOHTS AM RINGSCHTE

Während es in den Frühlingsferien zu früh, im Hochsommer zu spät für einen Flug nach Nordosten ist, hatte ich dieses Jahr aus unerfindlichen Gründen eine zusätzliche Woche "Heuferien" zu Verfügung. Das war für Jahre die Gelegenheit, und ich war ent-

schlossen, sie zu nutzen. Am Pfingsttag tauchte brav ein passendes Wetterfenster auf. Während es in Singapur bei 28 Grad stark bewölkt war (sowie so etwas zu weit östlich), lag über Europa ein flaches Hoch. Die grossen Koryphäen schrieben Strecken in die wolkenver-



hangenen Alpen aus, und ich schrieb frech einen Zielflug nach Jena aus (wenn schon...)

NICHT SO RING

Um 1145 klinkte ich über dem Platz, erhielt aber keine Freigabe zur Querung in den Ostsektor. So musste ich via Belpberg schleichen, wo es erst mal ums Obenbleiben ging. Mit etwa 1400 m flog ich dann ab, um durchs Emmental an den Jura zu kommen. Zwischendurch erreichte ich auch mal 1600 m, und um 1340 h konnte ich endlich in 1700 m von Schupfart aus (wo alles am Boden zu liegen schien) den wolkenlosen Nordjura verlassen. Bis hier hatte ich gerade einen Schnitt von 36 km/h geschafft. Jena?

Der Südschwarzwald zeigte sich ebenfalls wolkenlos, und ich musste bis Todtmoos vorfliegen, wo ich endlich aus 1600 m richtig wegkam und die grösste Höhe des Fluges, nämlich 2200m erreichte. Von da weg ging es flott weiter über das Donautal an das Klippeneck und immer weiter an der Westkante der Schwäbischen Alb entlang, vorbei an der Burg Hohenzollern, und um 1630 h passierte ich den Hornberg, hier noch mit etwa 1700 m Basis und 3/8 Cu. Als ich um

1700 h Ellwangen erreichte, war mein Drang nach Jena nicht mehr allzu ausgeprägt, und ich überlegte mir Alternativen. Da entdeckte ich auf der neu geöffneten Karte die vor einiger Zeit notierte Adresse eines Bekannten in einem gewissen Bad Windsheim ("Ich komme dich vielleicht mal besuchen..."). Nach Befragung des GPS nahm ich also Kurs auf den noch etwa 65 km entfernten Ort. Im FTK (einem Mini-AIP) informierte ich mich über die Details, und um 1740 landete ich auf einem kleinen Plätzchen, wo ich herzlich aufgenommen wurde. Auf der Strecke entlang der Alb bis hierher hatte ich übrigens Schnitte zwischen 75 und 95 km/h erreicht.

BEI HANSI UND TRAUDL

Bald stellte sich heraus, dass mein Bekannter hier unbekannt war. Rasch und unkompliziert wurde ich von Hans Fähnlein in der Wohnung seiner inzwischen ausgeflogenen Tochter aufs komfortabelste einquartiert. Der Hund interessierte sich vor allem für meine Socken (da hatte ich keinen Ersatz dabei). Mit der Zeit erfuhr ich dann eher zufällig, dass Hans mit einem Zielflug nach Châteauroux von 766 km (mit einem Salto!) als einer



der ersten den Barron Hilton Cup gewonnen hatte, dass er durch das Buch eines gewissen Housi N. in den Fünfzigerjahren zum Segelflug gekommen sei, und dass er jener Glückspilz war, der einmal, den abgebrochenen Steuerknüppel seines Salto in der Hand, glatt auf einem Engadiner Gletscher gelandet war (es stand im Flieger-Blick).

Der Pfingstsonntag begann mit herrlichem Wetter. Doch Hans meinte nach Abhören der Wetterberichte: "Den Tag kannst du vergessen!" Richtung Südwesten waren stürmische Gewitter angesagt. Weiter nach Norden fliegen wollte ich nicht, denn das Wetterfenster für den Rückflug schien mir knapp. So verbrachte ich einen herrlichen Wandertag in dieser lieblichen, einsamen Gegend mit den weiten Tälern und sanften Hügeln, begleitet vom Gezwitscher der Lerchen und dem Zirpen der Grillen, und vom süßen Duft der Buschröschen und des Holunders.

Auch der nächste Tag verging ähnlich, doch weniger friedlich, denn zur Abwechslung blies ein Wind mit 40 -50 km/h aus Südwest, dazu war es meist stark bewölkt.

HEIM ZU MUTTI

Erst der Dienstag, der 1.6. zeigte sich optimistischer. Nachdem um 0900 h noch einige Regentropfen gefallen waren, entstanden bald leckere Cumuli am Himmel, und nach herzlichem Abschied erhob ich mich um 1110 h wieder über die inzwischen liebgewordene Landschaft. Es zeigte sich dann, dass in der Höhe immer noch ein kräftiger Gegenwind blies, und dass das Zentrieren der Aufwinde nicht einfach war. Bei einer Basis von anfänglich 1300 mM flog ich entlang der Frankenhöhe, wobei ich lange Delphinstrecken einschalten konn-

te, so dass der Wind weniger störte. Das genüssliche Dahingleiten auf unterdessen 1600 m fand jedoch bereits vor Erreichen der Alb ein jähes Ende: Vor mir lag alles wolkenlos, so weit das Auge blickte, und der Himmel überzog sich immer mehr mit Cirren. Zwischen 12 und 1400m, manchmal etwas höher, schlich ich die Alb (700 mM) entlang. Auf den vielen Flugplätzen lagen die Flieger reihenweise. Ab und zu sah ich einen kläglich stranden. Nun wurde das GPS wieder wichtig. Gezielt steuerte ich einen Platz nach dem andern an. Unterdessen war ich allein am Himmel, und nur mit viel Glück kam ich immer wieder weg. 15 km vor dem Klippeneck erwischte ich gerade noch in Landeshöhe einen schönen Lift. Um 1520 h konnte ich mit 1850 m vom Klippeneck abfliegen und via Schwenningen versuchen, den Schwarzwald zu erreichen. Dort versuchte ich noch über eine Stunde den Einstieg. Aber eine milchige Suppe, die sich von Freiburg heraufdrängte, war ein deutliches Zeichen. Nun hatte ich auch Kontakt mit Roland Bieri, der noch in den Voralpen herumhing, und unterrichtete ihn von meiner absehbaren Niederkunft in deutschen Landen. Schliesslich schaffte ich noch einen gestreckten, GPS-gezielten Anflug auf Donaveschingen, wo es ohne jegliche Schnörkel direkt in den Final passte. Um 1635 h war der fliegerische Teil des Abenteuers sauber zuende gebracht. Gegen 2130 h meldete meine treue Rückholeerin Ursula Hettich über Funk ihr Herannahen, so dass ich sie einweisen konnte. Roland war gleich mitgekommen, aber er ist sich ja jetzt Langstrecken gewohnt. Nach der Beiz, einem aufdringlichen Zöllner sowie einem Schwächeanfall eines Aussenspiegels erreichten wir das Belpmoos um 0130 h wohlbehalten in leichtem Regen.

Wie ich Segelfliegerin wurde

- anno dazumal



Schon als 11-jähriges Mädchen begann ich mich für das Fliegen zu interessieren, und schliesslich kam es soweit, dass ich die erste brevetierte Segelfluglehrerin wurde. Vorerst hatte ich mich für das Motorfliegen interessiert. Diesem Sport hatte ich gehuldigt von 1934-1939. Mit 18 Jahren durfte man diesen ausüben.

Plötzlich hiess es, die Armee braucht Benzin. Mit dem Motorfliegen war es aus. Neue Verfügungen kamen - und sogar die Autos verschwanden. 1940 zeigte sich endlich ein neuer Weg. Das Kommando der Fliegertruppen gab den Segelflug frei. Wenn ich es als Segelfliegerin versuchte? Ich habe es gewagt und nie bereut.

Ich weiss noch gut, wie ich den ersten Rutscher auf einem "Zögling" machte. 1 Meter über dem Boden dem Schleppseil nachfliegen, dann das Seil ausklinken und landen. Ich zog am Höhensteuer ein wenig und flog durch die Luft. Mich dünkte etwas höher als ich hätte gehen sollen. Nach kurzer Zeit warf ich das Seil ab und landete, nachdem ich eine Distanz von ca. 400 m zurückgelegt hatte. Ich musste mich beim Fluglehrer melden, um die Kritik entgegenzunehmen. Sie fiel scharf aus, denn ich war tatsächlich zu hoch geflogen. Erste Bedingung beim Segelfliegen ist es eben, die Aufgabe genau zu erfüllen, die einem gestellt wurde. Schon kamen die Kameraden und halfen mir beim Rücktransport des Flugzeuges und des Schleppseils zum Startplatz. Nun stei-

gerte ich das "In-die-Höhe-Gehen"; bald flog ich auf 10 m, nachher wagte ich die erste Kurve, so ging es weiter. Das "Zögling-Fliegen" nahm bald ein Ende, ich konnte auf ein Trainingsflugzeug umschulen. Das "Grunau-Baby" ist ein richtiges Flugzeug. Heute hat man modernere.

Beim ersten Flug mit dieser Maschine ging es wiederum zu hoch hinauf. Ich flog auf 20 m und warf das Fahrgestell ab (statt auf 4 m) und gleitete scheinbar endlos weit über den Flugplatz hinaus, - der war damals 700 m - über Kornfelder und saftige Wiesen hinweg und näherte mich einem Kartoffelacker. Schon fürchtete ich dort landen zu müssen und am Ende die Maschine zu demolieren. Aber das gute Baby schwebte über die Furchen hinweg und kam glücklich in einem kleinen Mätteli an. Die Kritik fiel milde aus, offenbar war der Flug gut. Mich hat begeistert, konnte ich doch ganze 50 Sekunden oben bleiben. Das ist lange für einen Geradeausflug bei der Anfängerschulung.

Als ich dann die Maschine beherrschte, konnte ich schnell auf die "Meise" umschulen, die ich in der Folge viel flog. Da machte ich auch das Akrobatikbrevet.

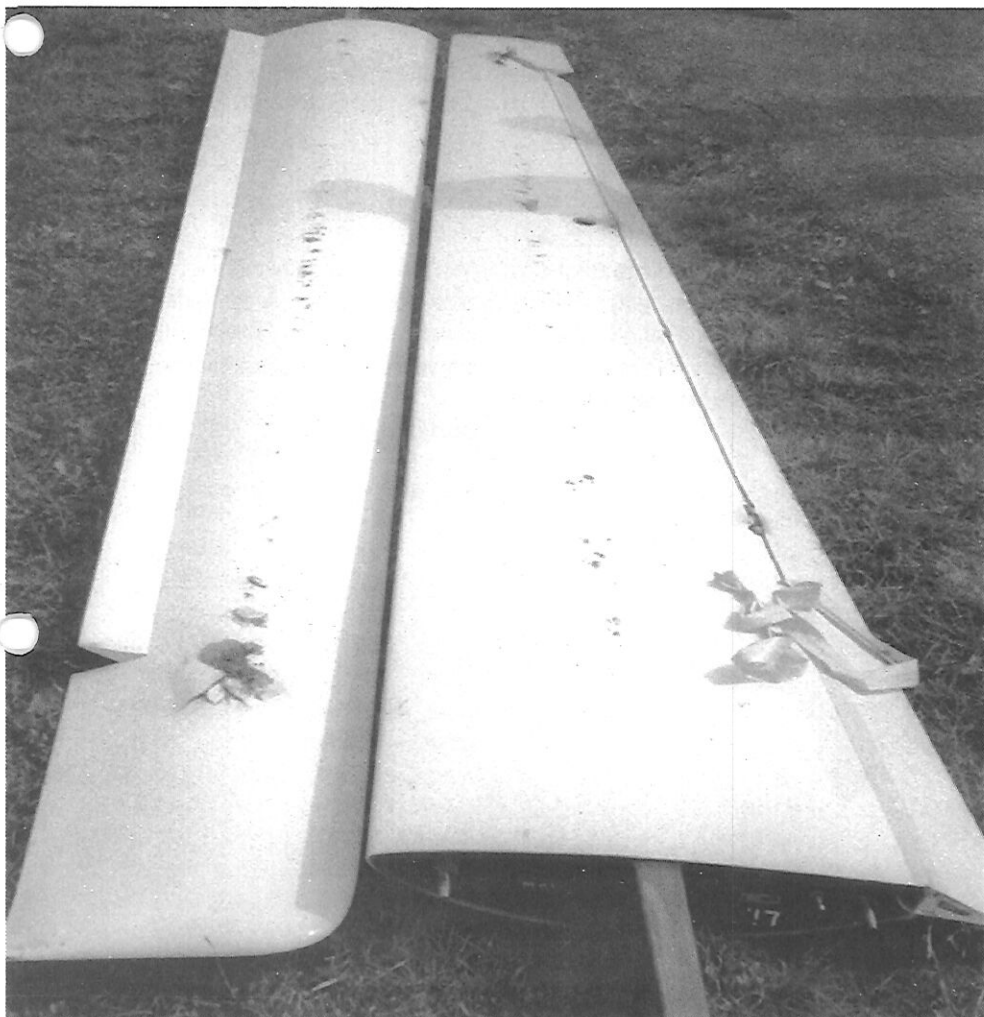
Nun bin ich nur noch Veteranin und interessiere mich von der Erde aus für das Fliegen.

Elf(riede) Schlatter-Müller

Carbonflügel als Blitzableiter?

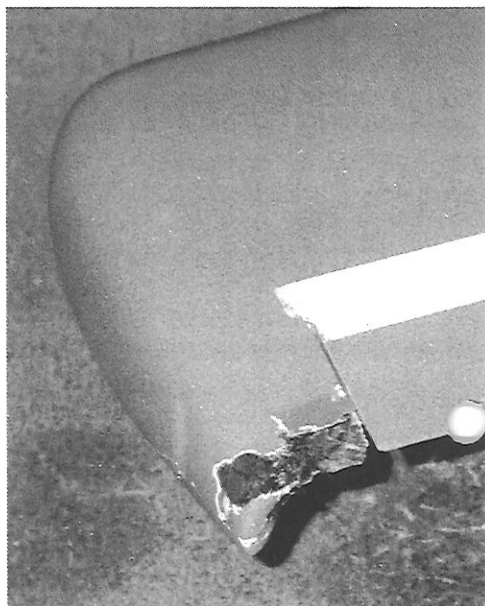
Es war ein ganz normaler Frühsommertag im Juni 1993. Auf dem Flugplatz in Zell am See (A) herrschte reges Treiben. Im Verlauf des Nachmittages entwickelten sich drei lokale Gewitterherde, einer davon in der

Region Pass Thurn/Kitzbühel. An der Schmittenhöhe, ca. 30 km vom nächsten Gewitterherd entfernt, kreisten mehrere Segelflugzeuge, da dort der Gewittereinfluss recht gering zu sein schien und noch gute thermische Verhältnisse vorherrschten. Rund um die Gewitterherde begann es zu blitzen, und lokal traten Regenschauer auf. Plötzlich hörte man über Funk, dass über der Schmittenhöhe ein Segelflugzeug vom Blitz getroffen worden war und sich der Pilot zur



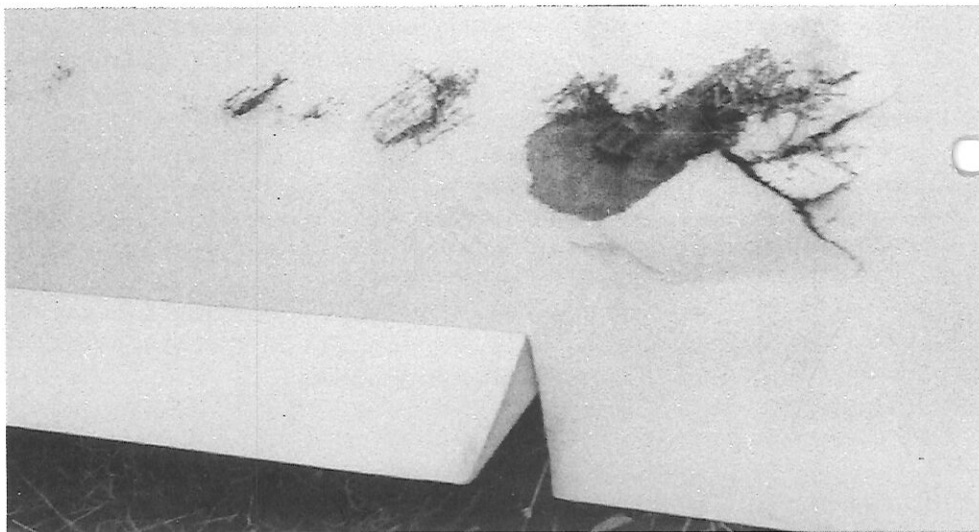
Notlandung anmeldete. Beim Unglücksflugzeug handelte es sich um eine ASW 24 (ihre Flügel sind teilweise aus Carbon gefertigt), welche in Lanzen-Turnau zu einem Streckenflug gestartet war und sich auf dem Heimflug befand. Das eine Bild zeigt die beiden Flügel der ASW 24 (Brandspuren auf Ober- und Unterseite, sowie die durch Blitzein- und Blitzaustritt entstandenen Löcher). An diesen Flügeln waren ebenfalls die Querruderscharniere verschmolzen und auf der ganzen Länge des Hauptholmes die Gewebestruktur aufgeplatzt. Die für den Wasserablass eingebauten Elektromotoren wurden zerstört, so dass mit vollen Wassertanks gelandet werden musste.

Kaum war die Notlandung der ASW 24 geglückt, da wurde schon wieder ein Segelflugzeug von einem Blitzschlag getroffen. Dieses Mal traf es einen Nimbus 2 vom Flugplatz Trieben. Das Bild rechts zeigt das beschädigte, aus Carbon gefertigte Flügelende. Auch bei diesem Flugzeug wurde ein Ablassen des getankten Wassers durch Beschädigung der dazu notwendigen Vorrichtung verunmöglicht.



Mit diesen Bildern möchte ich alle Piloten zum Überdenken ihres Verhaltens bei Gewittern anregen und wünsche trotzdem allen weiterhin viele schöne Segelflüge.

Johannes Beutler



Wie kommt man unverhofft zu einem 5000er ?

Ein Saanentag, vielleicht nicht ganz so, wie viele andere. Das Segelflugwetter ist eigentlich ganz normal, das heisst, nicht Hammerwetter, aber auch nicht schlecht zum Segelfliegen.

Nun, nachdem unser Fludilei Paul Keller wieder einmal allen ins Gewissen (nur für diejenigen die noch eines haben) geredet hat, scheint es nun doch zum Fliegen auszuarten. Die Flugzeuge sind recht ordentlich verteilt, für mich hat sich ein Discus für den ganzen Tag zur Verfügung gestellt.

Nun geht es los, mit Flugzeugen aus den Hangaren zu zerrren, an den Startplatz mit ihnen, dann die Batterie einbauen, Steuerkontrolle und was noch so alles dazugehört. Ich nehme auch noch einen Barografen mit, (8000m) man kann ja nie wissen. Auch die Sauerstoffmaske wartet auf ihre "Entjungferung".

He nu ja wie es etwa so geht, wenn so einer wie ich den Barographen und dann oben drauf noch die "Gasmasken" mitnimmt, dann fehlt es an den nötigen Sprüchen sicher nicht, aber das lasse ich heute mit einer für mich selber unverständliche Ruhe über mich ergehen.

Nun fehlt nur noch das Kissen, das Combi wird zugemacht, der Fallschirm an den Rücken, einsteigen angurten und schon werde ich an den Start geschoben.

Startzettel abgeben, Seil einhängen, letzte Steuerkontrolle, Bereitschaftszeichen geben, alles schon fast automatisch, Flügel hoch und schon geht es los mit einem versierten Schlep-Piloten (Mischler Kurt) Richtung Egg-

li. Startzeit: 12.14 Uhr. Ein paar mal richtig durchgeschüttelt, wird nach dem zweiten Schlauch geklinkt, was sich eigentlich gar nicht als besonders gut erwiesen hat. Nanu, absaufen wird man wohl nicht gerade, aber immerhin so um die 100m sind noch schnell weg. Ich möchte hier nicht über alle Fehler welche ich im Laufe des Tages noch gemacht habe einen Bericht abgeben.

Habe ich eigentlich den Barografen eingeschaltet? Einmal gut hinhören, und das beruhigende Ticken ist hörbar.

Langsam kann ich hier nun doch etwas Höhe machen und schon geht es ab Richtung Sanetsch. (Fehler zwei, wie sich rasch zeigte).

Wispiele Lauenenhorn Spiellgerten folgen in einem auf und ab.

Endlich einmal 2800 m, und schon juckt es mich ins Wallis zu fliegen, habe ich doch so etwas wie "Welle im Lötschental" gehört. Also nichts wie los, aber diesesmal über den Rawil, aber oha da scheint es wiedereinmal in die falsche Richtung zu "Steigen".

Obschon ich mit einer guten Höhe hinüber geflogen bin, scheint mir das Torrenthorn schon recht weit oben. Ich erreiche das Lötschental nicht gerade in beachtlicher Höhe, dafür rüttelt es mich so richtig durch. (Armes Frühstück).

Es ist mittlerweile 13 Uhr 45 geworden, und vorbei am Kistenhorn erreiche ich nun doch etwa auf der Höhe Goppenstein in ca. 2500 Meter ein ganz beachtliches Steigen, allerdings mit einem ganz schönen "Schüttelbecher".

Zweimal wird das Tal in beiden Richtungen durchfliegen, wobei es immer ruhiger wird und schon bin ich auf 4000 m.

Ich gurke dort noch etwas herum, und wer meldet sich am Funk? Es ist Röfe Rubin und René Devaux, sind einfach plötzlich auch da. Auch Delta Sierra mit dem Piloten Peter Dürig ist da.

Nun juckt mich das Mattertal, wurden von dort eigentlich schon einige Zeit Wellen gemeldet.

Fest entschlossen heute endlich einmal so richtig aus freien Stücken ins Südwallis zu fliegen, starte ich richtung Süden, aber ja nicht zu schnell wegen der schönen Höhe, die ich nicht einfach so "Verbohren" möchte. Aber oha, das ging ins Auge, mit etwas Käse und Brot erreiche ich wieder das Löschental, und zwar so tief, dass ich mit den Touristen welche zwischen Alp Laden und Kistenhorn unterwegs sind hätte Dutzis machen können.

Also das Ganze mit dem Löschental noch einmal, bis die alte Höhe wieder erreicht ist. Dieses mal ist ein Kollege dabei, sprich Pesche, der hat mehr Mumm. Er fliegt ab, natürlich viel schneller als ich es zuvor getan habe.

Nun ja, diesesmal den Knüppel einmal richtig nach vorne, es hat ja hier überall Flugplätze, und als Peter schon ein anständiges Steigen auf der andern Seite meldet, geht es mir schon etwas besser.

Über Stalden angekommen, beginnt es so richtig zu Steigen, und mich verwundert es, wie ruhig es in einer Welle ist.

Durch das Mattertal Richtung Zermatt steigt es nun zwischen 4-5 Meter, und hier kommt mir das erstmal der Gedanke an meinen 3000er, welcher mir ja immer noch fehlt. Wenn Genf etwa noch die Höhe etwas anheben würde, wer weiss.

Ich bin nun schon über Zermatt, was für mich schon was heissen will, bin ich doch das erstmal überhaupt im Südwallis.

4500m sind schon wieder erreicht, das heisst, mit dem Steigen welches ich im Moment habe, (zwischen 3-4m) gibt es für mich nur die Bremsen raus, wenn ich in Genf nicht auf der schwarzen Liste verewigt werden soll. Es ist mittlerweile 16.30 Uhr geworden, und schon meldet Eugen eine Höhenerlaubnis von 6000m was für mich heissen würde, der 3000er wäre zu verwirklichen.

Zuerst mache ich zwar noch einen riesigen Anfängerfehler, (ich erlebe ja das erste mal einen Wellenflug) also schnell mal ums



Matterhorn herum, und schon bin ich 500 Meter tiefer. Auf dem Barogramm konnte die Nadel für diese 500 m gerade 4 Löchlein machen.

Es ist unglaublich was so in einem Cockpit alles rumliegt, wenn's mal richtig auslöst. (Von der Getränkeflasche über die Karte und alles was so in der Seitentasche ist zeigt sich plötzlich in der Schwerelosigkeit). Immerhin mit der Höhe welche ich hatte, und ich war zum grossen Glück für mich nicht nahe ans Horn geflogen, wurde ich eigentlich nur mal so richtig durchgeschüttelt.

Die verlorene Höhe hatte ich rasch wieder gutgemacht, und auch meine Sauerstoffmaske hat sich bis jetzt gut bewährt.

Eigentlich hatte ich jetzt meinen 3000er im Sack, und man höre und staune, Eugen gibt in dem Moment als ich abbrechen will, gerade durch, dass bis 7500m offen ist. Soll ich oder soll ich nicht? Ihr könnt euch sicher vorstellen was ich meine, und ich tat es, nämlich weitersteigen.

Ich drehe den Sauerstoff auf 4 Liter/min. Nun ja, um das Matterhorn kann ich dann noch einmal, aber diesmal in einer anderen Höhe wenn überhaupt.

Ich erreiche in relativ kurzer Zeit 7200m, und das in einem Flug quer zum Tal. Komisch, ich fliege doch mit ca. 90 Stundenkilometer, und trotzdem kommt das Matterhorn von hinten auf mich zu, also wird schneller geflogen. Da ich nur meine Zielkamera dabei habe, in welcher wie ich feststellen konnte nur noch gerade zwei Bilder zur Verfügung standen, wollte ich doch noch Zermatt aus dieser Höhe fotografieren.

Jetzt wurde es langsam Zeit für mich den Heimflug anzutreten. Also nichts wie los Richtung Norden, und da mir gesagt wurde, dass mein Funk nicht mehr richtig funktioniere, flog ich Richtung Nord-Osten, damit ich nicht im letzten Moment dem Flug-

platz Stion ins Gehege komme.

Nun flog ich mit etwa 170 km/h Richtung Saanen, kam aber doch nur sehr langsam vorwärts, was auf den sehr starken Wind hinwies.

Ich bin dann auch in grosser Höhe über den Rawil aus dem Wallis zurückgekommen, ein Anblick den man erleben muss um es in sich aufzunehmen.

In Saanen angekommen, war es nun 17 Uhr 45, also fast 5 1/2 Stunden Flug, kam die bange Frage, hat der Barograf geschrieben oder hat nicht. Er hatte.

Für mich war das ein ganz grosser Höhepunkt in meiner Fliegerei, war es doch das erstmal, dass ich in einem Einsitzer im Südwallis war, ebenso das erstmal in einer Welle, und dann noch in dieser Höhe.

Ich glaube das können nur diejenigen mitfühlen und miterleben, welche es schon hinter sich haben, es ist kaum möglich dieses Erlebnis in Worten wiederzugeben.

Noch etwas möchte ich hier erwähnen, lasst euch ruhig die Sprüche erzählen wegen dem Barografen und dem Sauerstoff. Ich hätte den 5000er nicht im Sack, wäre ich einfach losgeflogen. Am Morgen beim Start hatte ich nämlich überhaupt nicht daran gedacht einen Höhenflug zu machen. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt, und dann ist man froh, wenn alles da ist.

Hier möchte ich aber auch nicht vergessen, all denen zu danken welche mir indirekt zu dem Flug verholfen haben, und sei es nur, dass ich Ihre Funkgespräche abhören konnte.

Ganz besonderen Dank an Eugen Jenni, welcher eigentlich die "Radioarbeit" mit Genf erledigt hat.

Im Saanelager am 28.06.1993

Res Rieder

MITGLIEDERLISTE



Name	Strasse	PLZ	Ort
AEBI JUERG	RIEDWEG 46	3043	UETTLIGEN
AFFOLTER ERICH	HALDENSTRASSE 34	3014	BERN
ALDER JUERG	BAHNHOFSTRASSE	3762	ERLENBACH
ALTORFER FELIX	SAEGESTRASSE 9	3097	LIEBEFELD
ATTESLANDER JAN	THORMANNSTRASSE 48	3005	BERN
AUGSBURGER PETER	HONDRICHSTRASSE 24	3700	SPIEZ
BACHMANN HANS	DORFSTRASSE	3555	TRUBSCHACHEN
BAUDENBACHER PETER	SCHUERLIMATTWEG 40	5103	WILDEGG
BAUMANN JUERG	BUCHSISTR. 5C	3038	KIRCHLINDACH
BERGER FRITZ	ERLENWEG 3	3176	NEUENEGG
BERNASCONI RICHARD	SCHULSTUTZ 6	3118	UTTIGEN
BERTHOUD MARC	BELPBERGSTRASSE 85	3110	MUENSIGEN
BEUTLER JOHANNES	MITTELDORFSTRASSE 49	3072	OSTERMUNDIGEN
BHEND FRITZ	HAUBENSTRASSE 13	3515	OBEDIESSBACH
BIERI ROLAND	WEISSENBUHLWEG 10	3007	BERN
BIERI-STECK KATHARINA	WEISSENBUHLWEG 10	3007	BERN
BIGLER MARTIN	SCHORRGASSE 23	3174	THOERISHAUS
BIGLER PETER	BREITAEGERTENSTR.3B	3122	KEHRSATZ
BIRCHER HEINZ	MUELINENSTR. 17	3006	BERN
BLAETTLER DOMINIQUE	JURABLICKSTRASSE 65	3028	SPIEGEL
BLAETTLER STEFAN DR.	STAPPENSTRASSE 7	3098	KOENIZ
BLESSING KURT	PROGRESSASTR. 46	3414	OBERBURG
BLUM MARIE-LOUISE	CHALET MARIA	3792	SAANEN
BOEHLEN PETER	FLUGBRUNNENSTR. 410	3065	BOLLIGEN
BOEHLEN WILLI	GURTENFELDSTRASSE 32	3053	MUENCHENBUCHSEE
BORN LAURENT	TALBRUENNLIWEG 17	3098	KOENIZ
BOSCHUNG DANIEL	WINKELRIEDSTRASSE 4	3604	THUN
BOSCHUNG EDUARD	WERKGASSE 17	3018	BERN

BOSCHUNG ERWIN	RIEDERNRAIN 281	3027 BERN
BOSSERT PETER	NEUHAUSWEG 23	3027 BERN
BRACHER MARKUS	FREIBURGSTR.819	3174 THOERISHAUS
BRAENDLI ALDER FRANZISKA	BAHNHOFSTRASSE	3762 ERLENBACH
BRENNWALD RENE	SEILERWEG 7	2557 STUDEN
BRODBECK SANDRO	THUNSTRASSE 53	3005 BERN
BROENNIMANN KARIN	THUNSTRASSE 103	3006 BERN
BUEHLER GOTTFRIED	NEUENEGGSTRASSE 43	3172 NIEDERWANGEN
BUEHLER MIRIAM	GRUENEBURG HAUS K2	3213 KLEINBOESINGEN
BUEHLER STEFAN	POSTPLATZ	3086 ZIMMERWALD
BUETIKOFER HANSPETER	TRACHSELWEG 5	3008 BERN
BUETIKOFER MAX	ALPENWEG 8	3150 SCHWARZENBURG
BURRI ANDREAS, DR.	STIGLISRAIN 10	6043 ADLIGENSWIL
CANDRIAN HANSPETER	RUNDIHALDE 14	8707 UETIKON
CHRISTEN ULRICH	MOOSWEG 4	3112 ALLMENDINGEN
DELLA CASA EDUARD	HASENBUEHL 11	6300 ZUG
DIGGELMANN PETER	WILLISHALTEN	3086 ZIMMERWALD
DIGGELMANN WALTER	GOSSETSTRASSE 48	3084 WABERN
DREYER MARTIN	HUEHNERHUBELSTR. 43	3123 BELP
DUCRET MAURICE	SPITALACKERSTR.9	3013 BERN
DUERIG PETER	SPRENGERWEG 15	3084 WABERN
EBEL CHRISTIAN	RUETIWEG 99	3072 OSTERMUNDIGEN
EGGER MARKUS	SAEGEMATTSTR.82/31	3098 KOENIZ
EGLI LORENZ	ASTERWEG 16	3004 BERN
EIDGEN.LUFTAMT INSELGASSE	HERRN A. DEUTSCH	3003 BERN
EIDGEN.LUFTAMT INSELGASSE	HERRN FRITZ BIGLER	3003 BERN
ELSAESSER ROBERT	NEUHOF	3422 KIRCHBERG
ERNST KUNO	UNTERER WEHRLIWEG 9	3074 MURI
ERNST RENE	UNTERER WEHRLIWEG 9	3074 MURI
FAHRNI ERICH	MUEHLEHOLZSTRASSE 13	3800 UNTERSEEN
FANKHAUSER BEAT	STEINHOFFSTRASSE 36	3400 BURGDRORF
FANKHAUSER HEINZ	HUEHNERHUBELSTR. 12	3123 BELP
FISCHER MAX	FUCHSHUBELSTRASSE 15	3063 ITTIGEN
FLUECKIGER FRANZISKA	RAEMELGAESSLI 6	3067 BOLL
FLUECKIGER PAUL	KOENIZSTRASSE 300	3098 KOENIZ
FREHNER HANS PETER	ROEMERSTRASSE 15	3125 TOFFEN
FRIEDEN MARTIN	FUHRENSTR.3	3098 SCHLIERN
FUCHS ANTON	THUNSTRASSE 47 A	3700 SPIEZ
FURRER BEAT	LOCHSTIEGWEG 60	3053 MUENCHENBUCHSEE
GABRIEL HEINRICH	OBERE BAHNHOFSTR.22D	3700 SPIEZ
GANDER JEAN-JACQUES	AEMMENMATTSTR.5B	3123 BELP
GASSER KLAUS	LERCHENWEG 12	3613 STEFFISBURG STATION
GEHRIG JUERG	BERNSTRASSE 33	3110 MUENSINGEN
GEMPELER JUERG	WAHLACKERSTR. 1	3052 ZOLLIKOFEN
GERBER FRANZ	STOECKGASSE	3308 GRAFENRIED
GERBER HEINZ	BUENDACKERSTR. 31	3047 BREMGARTEN
GERTSCH KARIN	HNT.ENGEHALDENSTR.56	3004 BERN
GIPPERT BERNHARD	WALDHEIMSTRASSE 48	3012 BERN
GOTTIER CHRISTINE	BERNSTRASSE 39	3613 STEFFISBURG
GRIMBUEHLER PATRIC	HUSMATTSTR. 47	3123 BELP
GRUNDBACHER WILLY	POSTFACH 6372	3001 BERN
GUGGISBERG GOTTFRIED	STAMPFEWEG 4	3550 LANGNAU
GYSIN MARLISE	SCHWARZENBURGSTR.148	3097 LIEBEFELD
HAMMERSCHLAG CHRISTOPH	RUBIGENSTRASSE 16	3123 BELP

HASLER MARKUS	WIEREZWIL 214 A	3255 RAPPERSWIL
HAUETER THOMAS C/O KEMPF	RUE JOSUE HOFER 202	0000 F-68200 MULHOUSE
HAUSER MARC	KAPPELENRING 10	3032 HINTERKAPPELEN
HEBEISEN HANS	TAVELWEG 30	3006 BERN
HEIM MARKUS	MURLOCH	3704 KRATTIGEN
HEIMBERG THOMAS	KABISRAIN/POSTF.38	3512 WALKRINGEN
HERRN ALEX HUSY	INSELGASSE	3003 BERN
HERZIG MARC	RAINACKERWEG 5	3067 BOLL
HETTICH URSULA	WILDERMETTWEG 52	3006 BERN
HEUGEL DIETER	POSTFACH 3150	3000 BERN 7
HIRZEL ANDREAS	SCHILLINGSTR.10	3005 BERN
HODEL RENE	MONREPOSWEG 20	3008 BERN
HOFER HANSPETER	ANKERSTRASSE 26	3006 BERN
HOFER WALTER	KEHLHOFSTR.14	8542 WIESENDANGEN
HOFMANN JUERG	BREITAEGERSTENSTR.22	3122 KEHRSATZ
HOLDENER-MEIER RITA	LOHNWEG 17	3122 KEHRSATZ
HONEGGER DANIEL	WALDRIEDSTRASSE 28	3074 MURI
HONEGGER STEFAN	BALLIZRAIN 5	3526 BRENZIKOPEN
HOSTETTLER FREDERIK	KAPellenWEG 9	3145 NIEDERSCHERLI
HUBACHER FRANZISKA	BLUMENSTEINSTRASSE 7	3012 BERN
HUBACHER URS	RIGISTRASSE 22	6210 SURSEE
HUBER ERNST	NEUMATTSTRASSE 8	3123 BELP
HUERZELER PETER	BERGSTRASSE 2	8340 HINWIL
HUGO STOCKER	ZELGSTRASSE 25	3027 BERN
HUSY ALEX	ALPENSTRASSE 32	3066 STETTLEN
HUSY-FLUECKIGER URSULA	ALPENSTRASSE 32	3066 STETTLEN
INAEBNIT EDUARD	LEISERNWEG 6	3122 KEHRSATZ
INNIGER BEAT	AEHRENWEG 29	3027 BERN
JAQUES ROSSEL	RUE DE L'UNION 3	2502 BIENNE
JEANMAIRE DANIEL	HOCHRUETI	4932 GUTENBURG
JENNI GILBERT	HOTEL SUISSE	1874 CHAMPERY
JOSS MARGRET	OSTRING 8	3006 BERN
JOST PETER	BUCHSERSTRASSE 20	3006 BERN
KAESER ROLAND	PFAENDWIESENSTR. 12	8152 OPFIKON
KELLER PAUL	RINGSTRASSE 18	3421 LYSSACH
KIENER ALBERT	BUEHLI	3067 VECHIGEN
KIENER VERENA	BUEHLI	3067 VECHIGEN
KOCHER PETER	POSTFACH 563	6403 KUESNACHT
KOELLER HANS-PETER	STAATSSTRASSE 90	3044 SAERISWIL
KOHLER BERNHARD	AUWIESENSTRASSE 28	9030 ABTWIL SG
KOLB JUERG	WEIERMATTSTRASSE 30	3027 BERN
KOPP KARL	MOESLIMATT 13	3037 HERRENSCHWANDEN
KREBS FRITZ	FLURWEG 8	3507 BIGLEN
KREBS WALTER	KIRCHGASSE 28	7310 BAD RAGAZ
KULL ANDREAS	HAUSMATTEN	3086 ZIMMERWALD
KUSTER-BALSIGER KAETHI	WIESENSTRASSE 10	3073 GUEMLIGEN
LAECHLER ROLF	GASSACKERSTRASSE 15	3033 WOHLLEN
LANG HEINZ	IM MOESLI	3502 TAEGERTSCHI
LANG RUDOLF	RIETSTRASSE 9	8307 TAGELSWANGEN
LEHMANN JUERG A.	HUEBELIWEG 3	3074 MURI
LEU ERNST	HANGWIESENSTRASSE 43	3122 KEHRSATZ
LEUTENEGGER ALBI	TANNACKER 21	3122 KEHRSATZ
LEUTHOLD MARKUS	SCHAUFELWEG 33	3098 SCHLIERN
LOBSIGER ERNST, DR.	HUEHNERHUBELSTR. 27	3123 BELP

LOBSIGER ROLF	ZIPFELSTR.10	8302 KLOTEN
LUEDI THEODOR	THALSTRASSE 709	9424 RHEINECK
LUETHI ERNST	HUBELHUSISTRASSE 29	3147 MITTELHAEUSERN
MAEDER CHRISTIAN	ROSSWEID	3086 ZIMMERWALD
MAEDER HUBERT	ANKERSTRASSE 23	3006 BERN
MATHYS HEINRICH	WEEKENDWEG BLOCK C	3646 EINIGEN
MESSERLI KARL	LANGENDORFSTR. 5	4500 SOLOTHURN
MEYER MARCUS	ERLENWEG 4	3700 SPIEZ
MICHEL HANS	HALTENSTR.10	3145 NIEDERSCHERLI
MICHEL KLAUS	BOTTIGENSTRASSE 270	3019 BERN
MICHEL PETER	STEINENBRUENNEN	3148 LANZENHAEUSERN
MISCHLER KURT	WYTENBACHSTRASSE 32	3013 BERN
MOSER CORADO	TANNACKERSTRASSE 14A	3073 GUEMLIGEN
MUELLER DIDIER	MUEHLESTRASSE 18	3123 BELP
MUELLER KATHRIN	MURISTRASSE 78	3123 BELP
MUELLER MARKUS	DORF 31	3096 OBERBALM
MUELLER ROGER	BALSIGERRAIN	3028 SPIEGEL
NERACHER HANS	ROLLMATT	3123 BELP
NEUMANN WOLFGANG	EIGERWEG 2	3138 UETENDORF
NIETLISPACH HANS	MAULBEERSTRASSE 14	3011 BERN
NIETLISPACH JOSETTE	MORILLONSTR.16	3007 BERN
NYFFENEGGER ERNST	KOENIZBERGSTR.45	3097 LIEBEFELD
PROBST HANS	BERNSTRASSE 83	3122 KEHRSATZ
RAEDERSDORF CHARLES	SCHWARZENBURGSTR.301	3098 KOENIZ
RASCHIC DIETER	SCHWANDENHUBELSTR.41	3098 SCHLIERN
REGUSCI ORLANDO	VIELBRINGEN	3075 RUEFENACHT
REIS HANS, DR.	BALDERNSTRASSE 16	8134 ADLISWIL ZH
RETTENMUND JUERG	NEUFELDDSTRASSE 13	3415 HASLE RUEGSAU
RIEDER ANDREAS	KORNWEIDLWEG 3A	3700 SPIEZ
ROBBIANI FRANCO	HUBERSTRASSE 34	3008 BERN
ROBBIANI MARCO	PESTALOZZISTRASSE 34	3007 BERN
ROHNER RUEDI	BUERENSTRASSE 15	3007 BERN
ROHRER PETER	SEIDENWEG 66	3012 BERN
RUBIN ROLF	LAENGENRUEPPSTR.12	3322 URTENEN-SCHOENBUEHL
RUCH FRITZ	SCHWANDENHUBELSTR.41	3098 SCHLIERN
RUCH MARKUS	FUHRENSTRASSE 35	3098 SCHLIERN
RUPP EDUARD	WIESENSTRASSE 33	3073 GUEMLIGEN
RYCHENER REINHART	DORFACHER 1	8127 FORCH
RYSER PETER, DR.	ALBITWEG 32	3095 SPIEGEL
RYSER-STEFFEN SANDRA	TANNENWEG 2A	3073 GUEMLIGEN
SALVISBERG BERNHARD	SANDRAINSTRASSE 85	3007 BERN
SCHAFER MANFRED	DORFSTRASSE 69	3555 TRUBSCHACHEN
SCHMID HANSRUEDI	BLINZERNFELDWEG 10	3098 KOENIZ
SCHNEIDER WALTER	IM GAESSLI 13	3043 UETTLIGEN
SCHOENENBERGER ALEX	JAEGERSTRASSE 4	3074 MURI BE
SCHOPFER JUERG	SCHEUERMATTWEG 43	3043 UETTLIGEN
SCHUERCH KARL	LOCHGUTWEG 1	3123 BELP
SCHWANDER JUERG	DOERFLI	3617 FAHRNI
SCHWARZ GERHARD	UNTERE TRUERMATT 20	3624 GOLDIWIL
SCHWEINGRUBER PAUL	GOSSETSTRASSE 17	3084 WABERN
SCHWEIZ.VOLKSBANK	WEINBERGSTR.58	8021 ZUERICH
SECURITON AG VDIR.MUELLER	ALPENSTRASSE 20	3052 ZOLLIKOFEN
SEGELFLUGGRUPPE BERN	POSTFACH 2177	3001 BERN
SEIDL PATRICK	MITTELDORFSTR.23B/22	3072 OSTERMUNDIGEN

SENN BEAT	STEINISWEG	3034 MURZELEN
SG BIEL, HERRN FRED KNOERR	ERLENWEG 9	2503 BIEL
SG LA CHAUX-DE-FONDS	BLV.DES EPLATURES 56	2200 LA CHAUX-DE-FONDS
SG PILATUS HR.FRANZ ARNET	UNTERGUETSCH 25	6038 HONAU
SG ZUERICH HR.B.LUETHI	GEN.GUISANSTR. 5	8127 FORCH
SIEGRIST URS	ELFENAUWEG 17	3006 BERN
SOLTERMANN FRIEDRICH	MAEDERGUTSTR. 77	3018 BERN
SONDEREGGER EDITH	I DR HAHLE	3207 GOLATEN
SPRENGER JUERG	BODENACKER 2	3065 BOLLIGEN
SPYCHER ANDREAS	KILCHMATTWEG 9	3053 MUENCHENBUCHSEE
SPYCHER HANSJUERG	KILCHMATTWEG 9	3053 MUENCHENBUCHSEE
STAMPFLI JACQUELINE	HALTENSTUTZ 32	3145 NIEDERSCHERLI
STAUDENMANN KURT	AEMMENMATTSTR. 39	3123 BELP
STEFFEN FRED	BERGWEG 4	3114 WICHTRACH
STETTLER ROGER	BEUNDLIWEG 441	3203 BUTENRIED
STRAHM HANS-LUDWIG	ROSENWEG 29	3097 LIEBEFELD
STREIT MARKUS	HAUSMATTEN	3086 ZIMMERWALD
STRITTMATTER CLAUDE	SCHOENEGGWEG 23	3053 MUENCHENBUCHSEE
STURM BERNHARD	DORFSTRASSE 20 A	3550 LANGNAU
TANNER NIKLAUS	RODTMATTSTRASSE 48	3014 BERN
THOMANN KARIN	BYFANG	3124 BELPBERG
THOMANN ROBERT E.	AESCHENBRUNNMATTS.47	3047 BREMGARTEN
TRACHSEL WERNER	FELSENSTRASSE 4	3047 BREMGARTEN
VIFIAN HEINZ	JUPITERSTRASSE 3/729	3015 BERN
VILLIGER URS	SONNHALDENSTRASSE 32	6331 HUENENBERG
VOEGELI RUDOLF, DR.	NEUMATTSTRASSE 10	3114 WICHTRACH
VOEGELI RUTH	NEUMATTSTRASSE 10	3114 WICHTRACH
VON NIEDERHAUSERN ANDR.	HINTERE GASSE 6	3132 RIGGISBERG
W.HAASE, SG THUN	WARTH	3512 WALKRINGEN
WAGNER DANIEL	REICHENBACHSTR. 1	3004 BERN
WALTHER PIERRE ANDRE	EIGERWEG 7	3122 KEHRSATZ
WEBER KARL	BERGACKERSTR. 94	3066 STETTLEN
WEBER WERNER	OB.ZOLLGASSE 42	3072 OSTERMUNDIGEN
WEHRLI ULRICH, DR.	GOSSETSTRASSE 29	3084 WABERN
WEISSWANGE VOLKER, DR.	SAALBURGSTRASSE 82	6382 FRIEDRICHSDORF 4/BRD
WENGER GERHARD	CHRUEZHUBEL 5A	3178 BOESINGEN
WENGER KURT	WALDRAINSTRASSE 12	3098 KOENIZ
WERNER MARTIN	STEFAN-ZWEIG-WEG 6	3380 GOSLAR/DEUTSCHLAND
WIEHL HERBERT DR.	WEIERMATT 38	3325 HETTISWIL
WINET ANDRE	BIFANG 21	3124 BELPBERG
WIRTH SIMON	IN WEIZENAECHERN 17	8103 UNTERENGSTRINGEN
WIRZ MARC	MELCHENBUEHLWEG 2	3006 BERN
WITTWER BERNHARD	SEESTR.53/CH.HEIMELI	3654 GUNTEN
WITTWER WILLY	FLUGPLATZSTRASSE 45	3122 KEHRSATZ
WOLF ELISABETH	HUEHNERHUBELSTR.43	3123 BELP
WYMANN MARKUS	UF DEN MUEREN 19	3612 STEFFISBURG
WYSS KLAUS, AKAD.FLUGGRP.	SCHLIERENSTR.9	8142 UITIKON
WYSS THOMAS	WEIDLIWEG 8	3700 SPIEZ
WYSSMANN SUSY	SONNHALDE	3175 FLAMATT
ZAHND ROGER DR.	NEUMATTSTR. 2	3123 BELP
ZBINDEN ROLAND	BANTIGERSTR.1A	3072 OSTERMUNDIGEN
ZIGERLI HEINI	MATTACKERWEG 3 A	3073 GUEMPLIGEN
ZIOERJEN HANS RUDOLF	SAANENSTRASSE 2	3770 ZWEISIMMEN
ZUMBRUNNEN MARTIN	EIGERWEG 30	3073 GUEMPLIGEN

Impressum 3/93

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

Erscheinungsdaten: Anfang März, Juni,
September und Dezember

Adresse für Beiträge: Peter Dürig
Sprengerweg 15, 3084 Wabern
Telefon 961 18 78 / 077 51 78 71

Eingabeschluss: Für letzte, kurze Mel-
dungen zwei Wochen vor dem
Erscheinen. Bildbeiträge unbedingt
mindestens 2 Wochen früher!

Supervisor: Peter Dürig **Satz&Layout:**
Christoph Hammerschlag **Redaktions-**
team: Jacqueline Stampfli, HP Frehner
Lektorat&Litho: Erwin Boschung

Termine

18. September,	0900 h	Bautag
18. sowie 25./26. September		Ziellandekonkurrenz
23. Oktober		SG - Abend à l'oriental ?
13. November,	0900 h	Demontage
	1830 h	Absaufen
30. Dezember		Altjahres - Apéro

HERRN
HUSY ALEX
ALPENSTRASSE 32

1494/2

3066 STETTLEN

AZB
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804

Fechten, Hüpfen, Joggen, Kegeln, Klettern, Kugelstossen, Langlauf, Laufen, Rodeln, Radfahren, Reiten, Rennen, Ringen, Rodeln, Rollbrettfahren, Rudern, Schiessen, Schlittschuhlaufen, Schwimmen, Segeln, Skifahren, Spielen, Springen, Sprinten, Spurten, Stossen, Tauchen, Trampolin, Turmspringen, Turnen, Wandern, Weitspringen, Werfen, Wettlaufen, und so weiter, und so weiter.

Unsere Mitglieder machen sich oft einen Sport daraus.

GRÜTLI 

Ihre sportliche Krankenversicherung
Schweizerische Grütli, Hauptsitz
Weltpoststrasse 21, 3000 Bern 15