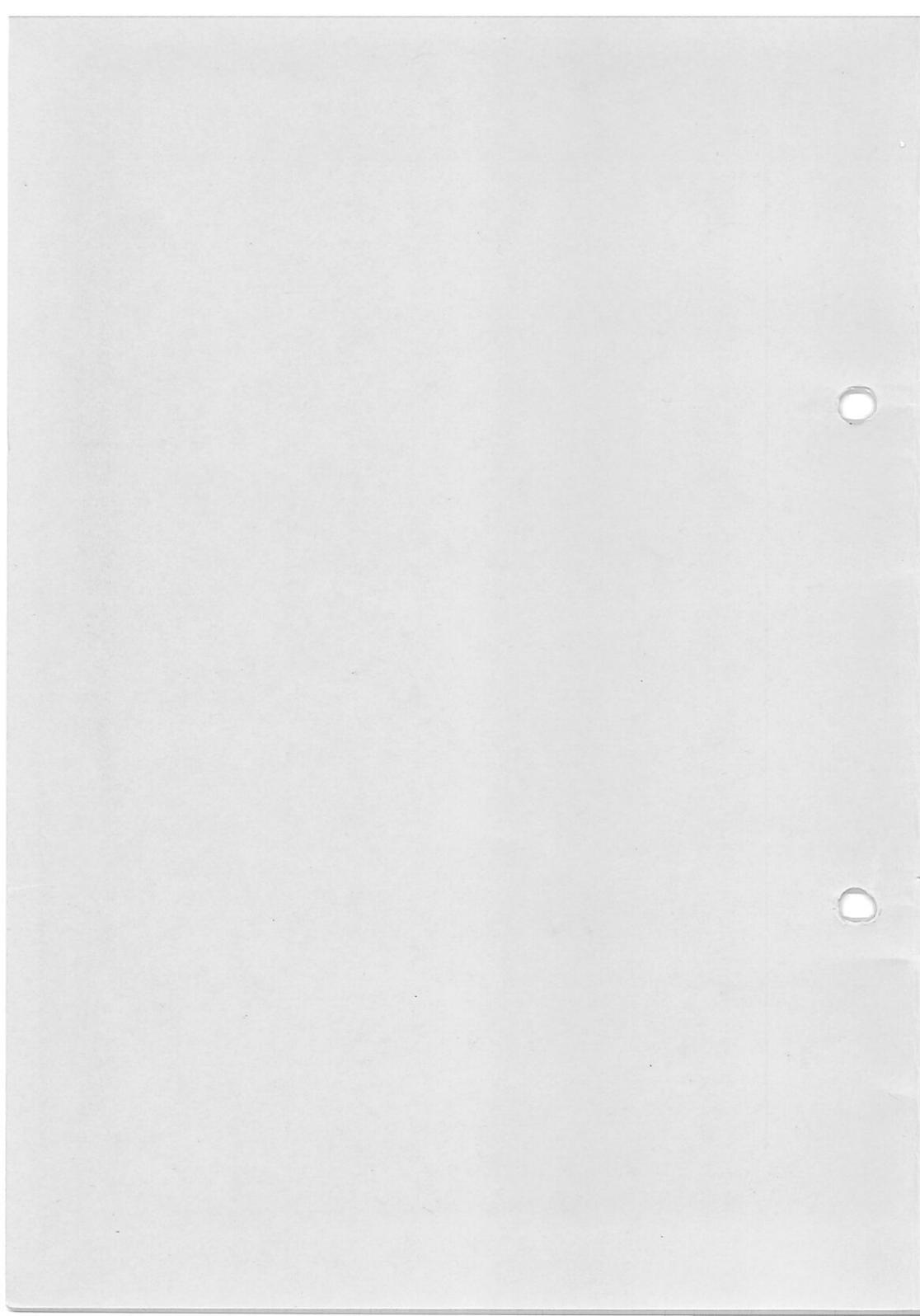


SG BERN

GLIDER NEWS
SEPTEMBER 95



Captain's corner

Wo viel Sonne ist, da ist auch Schatten.
So ist's im Leben, und so ist es auch im Sport!

Wie jedes Jahr - kaum sind die Lagerwochen in Saanen vorbei, riecht es nach Herbst. Rückblickend sind die vier sonnigen Wochen hitverdächtig. Nur gerade an vier Tagen wurde im Saanenlager nicht geflogen! 691 Mal durfte ein weisser Vogel von der Startpiste abheben. Diverse 500er und 300er wurden ein- und doppelsitzig erreicht, auch 50er und Testate en Masse, und wie gewöhnlich hat in der ersten Lagerhälfte ein kulinarischer Höhepunkt den andern abgelöst. Abgesehen von Bauchlandungen war kein nennenswerter Schaden zu verzeichnen.

Seither hat sich leider eben die Schattenseite in unserer Sportart gezeigt. Kollisionen in Münster und am Spitzhorn müssen uns alle aufhorchen lassen und uns daran erinnern, wohin ungenügende Aufmerksamkeit führen

können. Auch hat wieder einer unserer Kameraden sein Leben verloren, weil er aus geringer Höhe seine Verwandten und Freunde grüssen wollte. Das Abschmieren bei zu geringer Geschwindigkeit bleibt eine der häufigsten Absturzursachen.



Genug der Warnungen!
Nutzen wir die noch verbleibenden Flugtage in diesem Jahr, um uns bewusst die fliegerische Fitness anzueignen, damit die Risiken minim bleiben und wir uns der Sonnenseiten unserer Sportes erfreuen können.

Euer Präsi
Peter Dürig

Finanzierung Rotax-Falke:

Kaufpreis Rotaxfalke: ca. Fr. 140'000
Versicherung: ca. Fr. - 25'000
Verkaufspreis Bruch: ca. Fr. - 35'000

Zu investieren: ca. Fr. 80'000

Die ausstehenden Abschreibungen des Motorsegler HB-2060 müssen zur Investition von Fr. 80'000 gerechnet werden. Es sind dies Fr. 43'000 (=nicht geflogene Stunden bis Amortisierungsende).

1. Abschreibungen:

a. Bisherige Abschreibungen

Lebensdauer Std. 6000
Kalk. Neuinvestition Fr. 95'800 (Basis 93; exkl. Unterhalt)

Abschreibungen pro Std. Fr. 15.96

Restabschreibungsbedarf Fr. 43'000
(= 2700 Reststunden, ab Unfall)

b. Abschreibungsbedarf mit neuem Motorsegler

Lebensdauer Std. 6000
Kalkulierte Neuinvestition Fr. 123'000
(80'000 + 43'000)

Abschreibungen pro Std. Fr. 20.50
Differenz Abschreib. pro Jahr ca. Fr. 900
(Bei 200 Flugstunden)

2. Zinsertrag

Der Zinsertrag für die zu bezahlende Summe von Fr. 80'000 geht ab dem Kaufdatum verloren. Auf ein Jahr aufgerechnet ergibt dies ca. Fr. 4'000 (= 5%).

3. Unterhalt und Reparaturen

Es wird angenommen, dass der Reparaturaufwand und die Unterhaltsarbeiten weiterhin durch SG-Mitglieder ausgeführt werden können. Es wird geschätzt, dass sich die Aufwände für Material etc. im gleichen Rahmen bewegen werden.

4. Benzinverbrauch

Der Benzinverbrauch dürfte sich im gleichen Rahmen bewegen oder eher niedriger sein

Kommentar

Aus den Berechnungen ist ersichtlich, dass die Teuerung im Bereich Motorsegler nach heutigem Stand des Wissens mit ca. Fr. 5'000 (Zinsverlust Fr. 4'000; Mehrkosten für Abschreibungen Fr. 1'000) ausfallen wird. Die neue Abschreibungspolitik, die mit der Tarifordnung 1995 in Kraft gesetzt wurde, bewährt sich zum ersten Mal. Da auf Wiederbeschaffungswerten abgeschrieben wird, ist der Fehlbetrag gering ausgefallen. Er wird nur durch die Übernahme der Abschreibungsdifferenzen des alten Motorseglers erhöht.

Schwerer gewichten die in absehbarer Zeit zur Verfügung zu stellenden Mittel für die Sanierung der Startbahn, den Anbau am Pavillon und die Revision EYN. Eine Abschätzung der aufzuwendenden Mittel ist hier noch nicht möglich. Es muss bedacht werden, dass nach der Investition in einen neuen Motorsegler geringere flüssige finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Das Kapital ist gebunden und kann nicht an anderen Orten eingesetzt werden.

Der Zinsertrag, der heute auf dem angelegten Kapital verloren geht, beläuft sich auf ca. Fr. 35 pro Mitglied und Jahr.

Schwer abzuschätzen sind die Aufwände für Reparaturen und Unterhalt. Die Revision des Motors dürfte höher zu stehen kommen als heute. Dafür dürfte der Aufwand für Unterhaltsarbeiten etwas geringer sein. Eventuell sind spezielle Werkzeuge oder Maschinen zu kaufen.

Die Abschreibungsdauer von 6000 Stunden ist sehr hoch und muss überdacht werden (ev. 4000 Std. einsetzen).

Reparatur des alten Motorseglers

Die Kosten von Fr. 20'000 (Selbstbehalt) haben keine direkte Auswirkungen auf die kalkulatorischen Abschreibungen, da sich der Wiederbeschaffungspreis dadurch nicht ändert (nur liquiditätswirksam).

Der Zinsertrag ginge um ca. Fr. 1'000 zurück (=5%).

Vergleich der beiden Varianten

Mit der Neuinvestition entsteht der Gruppe eine Finanzeinbusse resp. Mehraufwände von ca. Fr. 5'000 oder ca. Fr. 50 pro Mitglied und Jahr. Eine geringfügige Tarifierhöhung für den Motorsegler muss ins Auge gefasst werden. Die Reparatur des alten Motorseglers kann mit den heutigen Tarifen abgedeckt werden.

Nach den heute zur Verfügung stehenden Informationen muss der Motorsegler-Minutentarif um Fr. 0.10 bis Fr. 0.40 resp. die Pauschale um Fr. 50.— angehoben werden.

Ergebnisse der brieflichen Abstimmung

Eingegangene Stimmkarten	82
Für Rotax-Falken	61
Für Reparatur der HB-2060	19
Ungültig	2

Saanen 95

Samstag, 24.6.

Zügeltermin!

Wohl oder übel: Die beiden K8 und ein B4 mussten trotz widriger Wetterverhältnisse überflogen werden. Bei tiefer Wolkendecke und recht viel Wind erfolgte der Überschlepp via Gruyère nach Saanen.

Grund: Wegen dem Natascha-Konzert stand der Hangar nicht mehr zur Verfügung. Am Abend begann die kulinarische Saanenlager-Eröffnung mit den Super-Hörnli von Edith, Karin, André und Co mit 54! Teilnehmern.

Ungefähr zur gleichen Zeit wurden im SG-Hangar rökenderweise etwa 200 kWh Strom verbraucht. Belp muss demnächst wohl ein neues AKW bauen.

Ein kleines Detail: Kommen da doch gewisse Anhänger nach Saanen in der Meinung, ein bestimmtes Objekt befinde sich darin. Anstelle von BG wurde das Objekt DS transportiert, worauf ein findiges SG Mitglied den Transporteur fragte, ob er denn nun Dodi Sühler heisse?

Sonntag, 25.6.

Der Tag der Bise bei Bilderbuchwetter und schönster Cumuli-Zeichnung.

Gegen vier Uhr Start von Zwei (2) Seglern. Fluglehrer Thomas W.

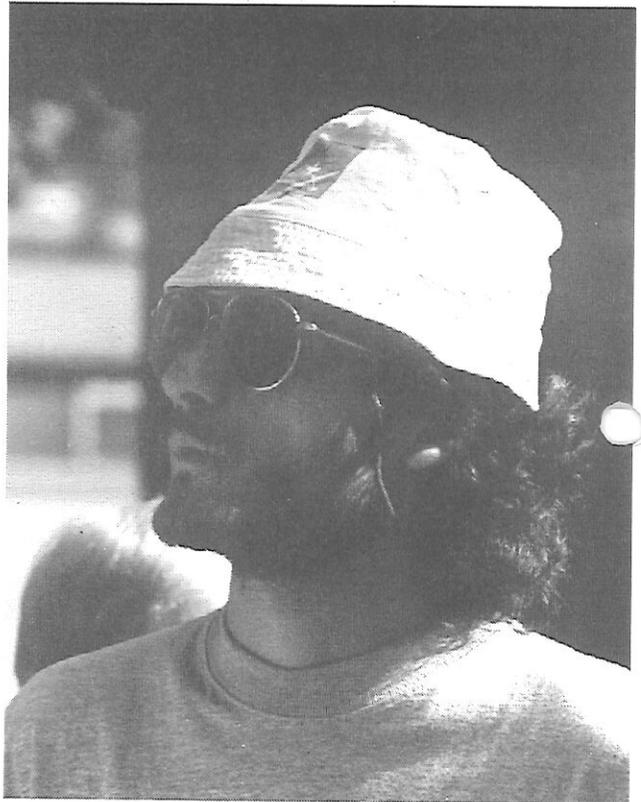
und der Präsident a.l. benutz-

ten den Moment des "Hängenden Windsackes" für einen Erkundungsflug. Weitere Flugwillige verzichteten zu Gunsten der Ausflüge in Most und andere Gegenden auf einen Start.

Wie üblich hat die Küchencrew am Sonntag frei, und deshalb waren einige Abstürze im Bahnhöfli vorprogrammiert

Dienstag, 27.6.

Endlich, nach geduldigem Warten auf eine bisenfreie Lage, wurde heute das Saanenlager eröffnet. Mit einigen Schlepps noch



vor der Thermikentwicklung wurden Einführungsflüge und damit die Spitze für den eigentlichen Andrang für die Schnupper- und Streckenflüge eröffnet.

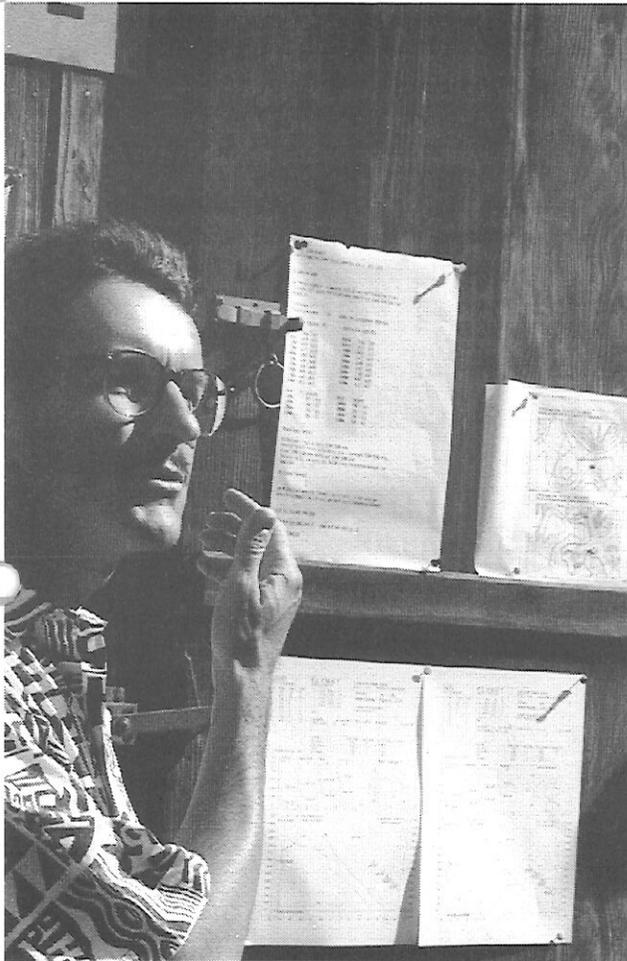
So etwa um 11 Uhr erfolgten die Schleppts für die Cracks, welche aber offenbar aufgrund der Meteo von Roland Bieri keine grösseren Strecken ausgeschrieben hatten. Der Tag entwickelte sich zu einem ausgezeichneten Flugtag vorallem im Wallis.

Auch der Schreiber versuchte einfach so zum Plausch einen 300er nach Münster und Mégève. Einfach toll, wo die heutigen Flug-

zeuge (Discus 3044) sich einfach so hinfliegen lassen. Erkenntnis: Ein Tschü Pi Äs (nach der Nomenklatur von Gerd Wenger) vermittelte die notwendige Sicherheit. Die Crew um Peter Böhlen (Urs Siegrist und Peter Ryser mit Passagier Peter im DUO Discus) hatten offenbar Spass an einem unkonventionellen Ausflug in die Südseite des Wallis. Es ist mir nicht möglich die Aussagen der Betroffenen hier wiederzugeben. Interessierte melden sich am besten persönlich bei der Fluggemeinschaft.

Absaufer in Sion: Willy Böhlen und Reini Rychener, welche wohlbehalten am Abendessen versorgt werden konnten.

Am Abend: Grosses Käse- Buffet mit dem berühmten Salat nach Karin. Als Krönung zur späten Stunde die Bräzeli von Toni Fuchs, welche hier explizit erwähnt werden müssen. Gegensteuer von Hans Bachmann mit den Gutzis von Kambly. Wo gibt es da noch Steigerungen bei diesem Wetter? Mittwoch, 28.6.



Erwartungsvoll begann der Tag, Grand Beau mit weniger Bise war angesagt. Spätestens nach dem Klinken am Eggli, Rellerli oder wo auch immer wurde schnell klar.... Heute ist kein Streckentag. Die ausgeschrieben Routen wurden abgebrochen, um noch vor dem aufkommenden Regen nach Saanen zurückzuflogen.

Und alle Jahre wieder: Eine Landung auf der Klinken am DISCUS 3044 erreichte die

Gemüter und verglühte die Klinke. Die eingeleitete Reparatur gestattete den Einsatz des 3044 schon am nächsten Tag wieder. Drum liebe Leute lasset euch sagen: Der Radcheck gehört halt auch zum Fliegen. (Der Schreibende meisselt sich dies besonders ein).

Am Abend übernimmt die SG-Pilatus die Küche. Älplermacronen nach Marianne und Moritz mit vielen Helfern. Die Kuchen wurden exklusiv von Mama Bühler und Helferinnen gesponsert resp. gebacken

Donnerstag, 29.6.

Laut Wetterprognose von Hofmetereologe Bieri wurde die mittlere Thermik mit 1,5 m veranschlagt mit einer mittleren Basis von ca. 2500 m und Gewittertendenz gegen Abend.

Gegen 11 Uhr der erster Start von Role Bieri. Der 33 Start erfolgte um 15.59 Uhr. Absauffer in Sion, Interlaken und Buochs bereicherten das Abendprogramm der Rückholer.

Am Abend wie schon gewohnt ein fantastisches Essen: Irish Stew von Karin und Andy mit Küchencrew.

Freitag, 30.6.

Sonnig und warm, so kündigte sich das Wetter schon zu Beginn des Tages an. Früh schrieben die Streckencracks riesige Strecken aus und bereits um 7 Uhr 45 standen die ersten Flieger zumindest in der Nähe des Starts. Role Bieri erflog 427 km und Pilatus-Piloten gar über 500

km. Diverse Testate und ein 50er rundeten die Flugleistungen positiv ab.

Zwei Flüge für Behinderte konnten durchgeführt werden. Die Passagiere waren sehr dankbar für die fliegerische Rundreise im wunderschönen Saanenland.

Nach der hurtig einberufenen Sitzung der Beschaffungskommission für den Motorsegler in der Villa Thermik kamen die drei Herren (Bhend, Wittwer und Dürig)

pünktlich zum Bahmi Goreng per Robin wieder nach Saanen zurück.

Wieder ein toller Tag für alle!



Samstag, 1. Juli

Wieder ein strahlender Tag, allerdings mit der Ankündigung von feuchter Luft mit Tendenz zu früher Überentwicklung. (So der Meteorologe Role Bieri)

Speditiv kamen alle Flugwilligen rechtzeitig in die Luft und durften am Abend von imposanten Flügen berichten.

Am Abend schockte PD die Bodencrew mit der Meldung Rad ausgefahren aber eben doch nicht und wartete auf die Meldung per Funk vom Bodenpersonal.

Die Meldung kam kurz vor dem Aufsetzen, und der Discus 3044 konnte relativ normal landen.

PD entschuldigt sich an dieser Stelle für die strapazierten Nerven der Bodencrew. Der Test war ev. doch etwas übertrieben.



Sonntag, 2. Juli

Ein neuer Schreiberling kommt zum Zuge, welcher nun einen schweren Stand haben wird, nur annähernd so gut zu schreiben wie sein Vorgänger. Sei dem wie es will, versuchen kann ich es ja.

Das Wetter scheint sich am Morgen besser zu zeigen als der Wetterbericht aussagt, aber nur scheinbar.

Um ca. 0800 startet ein Heissluftballon zu einer Fahrt. Es scheint, als ob es dem Ballon auch nicht so recht ums Fahren zumute ist. Nur zögernd fängt er an zu steigen. Kaum aber hat er etwas an Höhe gewonnen, geht die Fahrt recht zügig mit relativ starkem Südwestwind auf und davon.

0930 Briefing: Das Wetter hat inzwischen um 180 Grad gedreht, das heisst, wir müssen schon bald unters Dach.

Um 12 Uhr das zweite Briefing. Die meisten "Berufspiloten" sind heute in den Streik getreten, nur gerade 3 Piloten haben den Streik gebrochen und haben es fertig gebracht unseren Flugdienstleiter Paul zu verpflichten, ebenso musste auch Bhend Fritz daran glauben.

Immerhin hat es 246 Flugminuten gegeben und 61 Schleppminuten.

Das 12-Uhr Briefing hat wahrscheinlich nicht viel neues gebracht. Auf jeden Fall sind einige aufs Rellerli zum Rodeln gegangen, einige haben sich im Minigolf gemessen, und der Rest.....

Montag, 3. Juli

Schitter bis Bewölkt. Alternativprogramme waren gefragt.

Reini feierte seinen 71ten Geburtstag mit allen seinen Nachwehen, welche sicher dazugehören. Die Küche hatte heute keinen Strom, um sich zu betätigen.

Eine kleinere Gruppe hat sich nach Lauenen begeben zu einem musikalisch umrahmten Nachtessen mit allen Schikanen.

Der Rest der Crew hat das Einheimische Gastgewerbe berücksichtigt.

Dienstag, 4. Juli

Heute wie gestern kein Flugbetrieb.

Die Aktivitäten beschränkten sich auf das einheimische Gastwirtschaftsgewerbe, und Ausflüge in die nähere Umgebung des Saanenlandes.

Kulinarischer Höhepunkt mit Spaghetti und den drei Saucen der Küchenmannschaft.

Mittwoch, 5. Juli.

Wiederum kein Flugbetrieb, da sich das Wetter immer noch nicht anders besonnen hat, und sich auch noch die Bise breitmacht.

Auch heute wiederum gemeinsames Nachtessen.

Donnerstag, 6.5

Kari Messerli hat auch dieses Jahr wieder einen Geburtstag zu verzeichnen, und so werden die obligaten Gratulationen ausgetauscht. Das Wetter hat sich nun doch anders besonnen, und es wird wiederum ziemlich rege geflogen.

Heute hatten wir eine Ausenlandung eines fremden Piloten zu Verzeichnen, es war Domenic Planta.

Kari Messerli und Ruth Rychner, welcher morgen seinen

Geburtstag feiert, spendieren den Apéro für das heutige Abendessen. Bravo!

Freitag, 7.7.

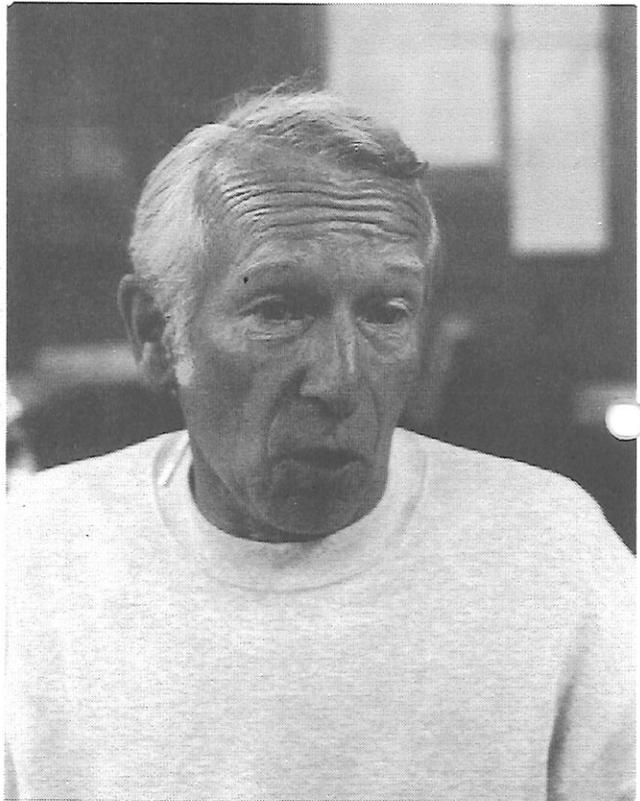
Wiederum sehr gutes Flugwetter. Einige Piloten haben sich wiederum ins Wallis gewagt.

Einer von diesen Piloten nahm diesen Ausflug zum Training einer Ausenlandung in Sion, ich weiss nicht ob John Neracher den Fendente testen wollte, oder ob er sonstige "Gründe" dazu hatte.

Der schöne Tag wurde wiederum mit einem zünftigen Nachtessen beendet.

Samstag, 8.7.95

Sehr gutes Flugwetter, und dementsprechend auch sehr reger Flugbetrieb.



18 Piloten verirren sich heute ins Wallis, aber dank ihren guten Navigationshilfen kommen sie alle wiederum heil ins Saanenland, nicht zuletzt um das gemeinsame Nachtessen unserer bewährten Küchenmannschaft unter der Leitung von Karin und André zu geniessen.

Sonntag, 9.7.

Auch heute wiederum reger Flugbetrieb. Es hat auch heute wiederum 13 Piloten ins Wallis verschlagen.

Da der Schreiber dieser Zeilen für einige Tage abwesend war, konnte er sich nur auf die Auskünfte der "redseligen Segelflieger" für seinen Bericht abstützen.

Montag, 10.7.

Sehr schöner Tag, hohe Basis in ca. 4000 mM, dementsprechend auch der Flugbetrieb.

Erster Start um 10 Uhr 52.

Grosser schöner CB über Saanen, welcher

sich senkrecht nach oben entwickelt, und sich dann um ca. 17.30 Uhr mit sehr starkem Regen nach unten "entsorgt".

Telefon und Funkgeräte wurden einem Wassertest unterzogen, was Ihnen gar nicht gut bekam.

Das Telefon liess sich ungefähr 3 Stunden "verhätscheln", bevor es sich wiederum zu seinen Diensten bereit erklärte.

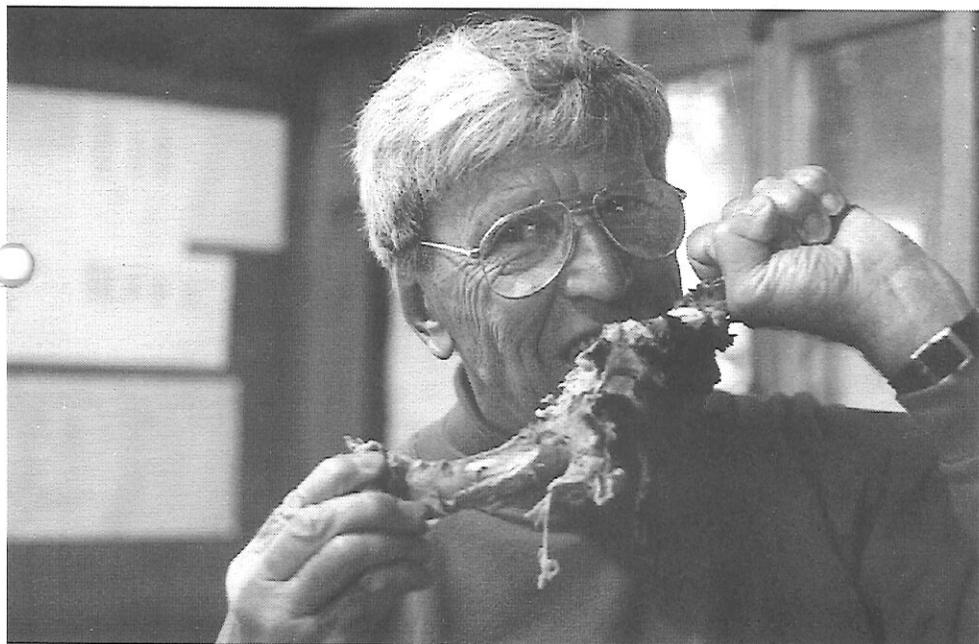
Ausgenommen 4 Segelflugzeuge, welche sich im Westen in der Umgebung von Rougemont aufhielten, wurden alle andern von der Natur geduscht.

Letzte Landung um 19 Uhr 21.

Dienstag, 11.7.

Der KIV hat sich einen "Plattfuss" eingehandelt, warum weiss allerdings niemand so genau, vielleicht wollte er sich einen Ruhetag herauschinden, was im aber nicht gelang, dank unseren guten Wartungsleuten.

Erster Start um 10 Uhr 49.



Heute liess der Regen nicht so lange auf sich warten. Trotzdem schöne Flüge. Letzte Landung um 16 Uhr 30, welche von Albert Rosselet ausgeführt wurde, welcher aus dem Regen auftauchte.

Die SG Biel bereitet ein Super Nachtessen vor, welches die Baracke bis zum letzten Patz füllt.

So wird der heutige Tag auch wieder mit den nötigen Sprüchen und Fliegerlatein beendet.

Mittwoch, 12.7.

Wetteraussichten mit sehr tiefer Basis ca. 2000-2100 mM

Erster Start um 11 Uhr 28.

Von Bergen Christoph grüsst kurz die Kameraden in Zweisimmen. Sprich Aussenlandung.

Heute hat sich kein Pilot aus Saanen ins Wallis verirrt.

Letzte Landung 17 Uhr 12

Donnerstag, 13.7.

Basis 2500-2600 mM .

Wallis unterschiedlich, Montana 2400, Petersgrat 3800 mM.

Erster Start 10 Uhr 38. Marc Hauser hat einen 50er ausgeschreiben, welcher ihm auch gelingt: Eggishorn retour. Bravo Marc.

Neben Marc hat es heute auch noch einige andere Piloten ins Wallis verschlagen.

Am späteren Abend sehr heftige Gewitter über Gstaad und anschliessend sehr heftige Regenfälle.

Letzte Landung 19 Uhr 45

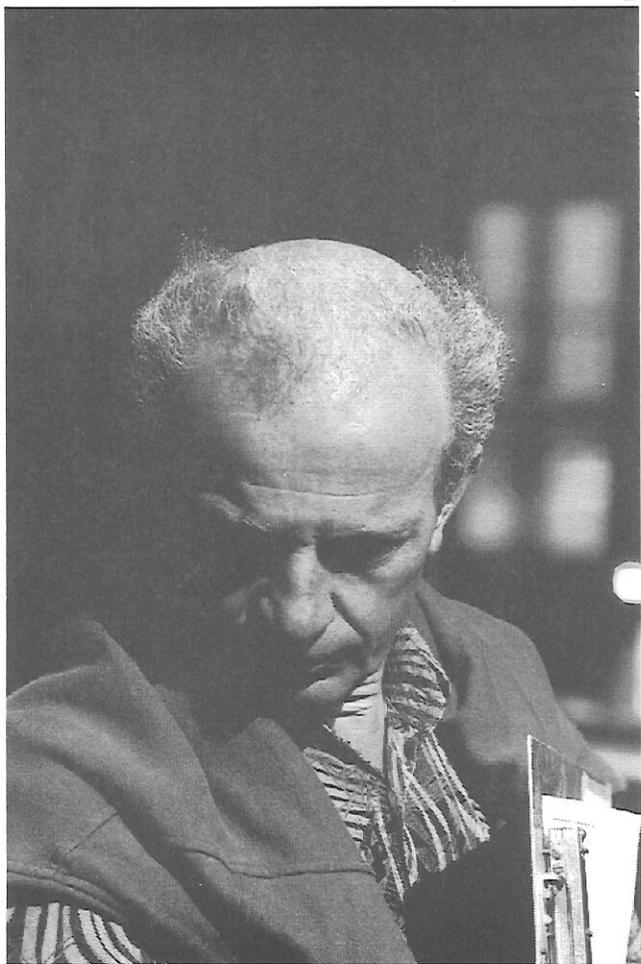
Freitag 14.7.

Die Wetteraussichten dämpfen den Elan der Berner Segelflieger.

Nur gerade die Doppelsitzer werden aus Ihrem Schlaf gerissen und startklar gemacht. Einige Akroflüge werden vorgeführt.

Erster Start um 10 Uhr 30.

Aus Bern ist Besuch eingetroffen. Fritz Bhend und Hans Michel sind mit der neuen Katana nach Saanen gekommen. Nach deren Aussage wollten die beiden eigentlich an einen ganz anderen Ort, ich glaube aber, die beiden hatten "Längezyt" nach Saanen.



Die letzte Landung wurde von den letzten Mohikanern (Felix und Freitag F+F) um 13 Uhr 38 ausgeführt.

Samstag, 15.7.

Keine Grosse Euphorien zum Fliegen. Nur gerade 4 Passflüge werden heute geflogen. Es scheint, dass das Wetter nicht mehr so richtig mitmachen will.

Nun ja, wir haben ja bis jetzt wegen dem Wetter wirklich nicht zu klagen. Erster Start um 11 Uhr 56, letzte Landung 17 Uhr 25.

Am Abend Grande Fiesta in der Badi von

Saanen. Da sich die Leitung entschlossen hatte, diesmal das traditionelle Saanenlagerfest auf dem Boden durchzuführen, war der Andrang auch gewaltig. Etwa 120 Personen nahmen am gelungenen Grillfest teil. Merci Jaqueline für die tadellose Organisation!

Sonntag, 16.7.

Erstes Briefing 9 Uhr 30. Lange Gesichter, welche sich in einer eher komischen Lage bewegen (fast alle mit Blick senkrecht nach oben) aber trotzdem lässt sich das Wetter nicht beeinflussen.

Ein zweites Briefing wird auf 12 Uhr angesagt, welches sich eigentlich erübrigt hätte, da es nach kurzer Zeit zu regnen beginnt.

Montag, 17.7.

Das Wetter hat sich wieder anders besonnen, als es eigentlich vorausgesagt wurde.

Insgesamt wurden 27 Starts ausgeführt. Erster Start um 11 Uhr 15.

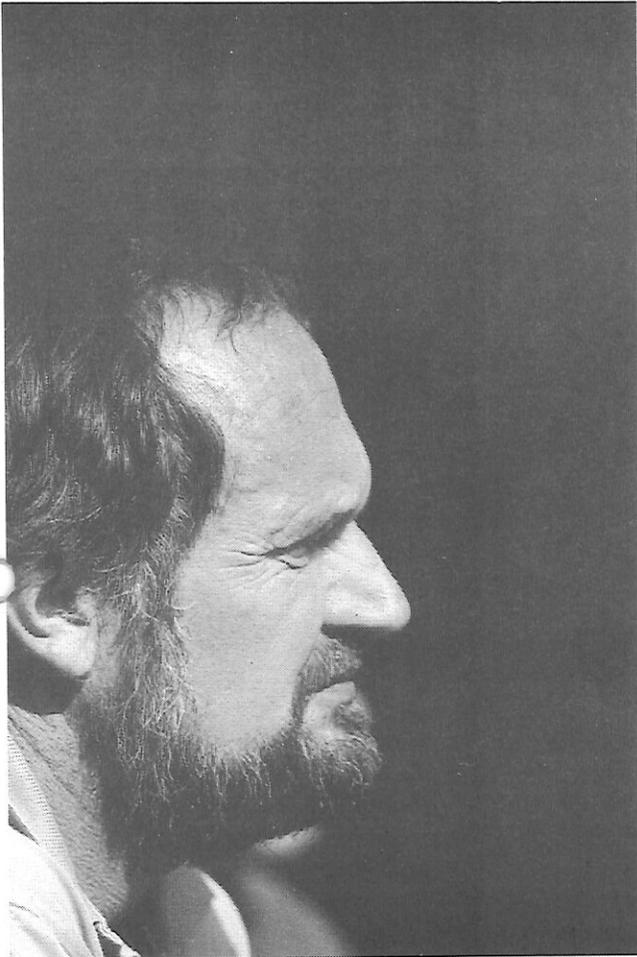
Heute ist auch wieder eine Einweisung auf dem Flugplan. Ein Pilot meldet sich um 13 Uhr 57 ins Wallis ab. Schlaubitz Thomas erfliegt heute Testat Nummer 9. Bravo Thomas.

Letzte Landung um 16 Uhr 55 von Furrer Beat.

Dienstag, 18.7.

Wieder ein Supertag.

Diverse Testate wurden ausgeschrieben und auch erfüllt. Die Piloten B. Furrer und L. Egli erkämpften Testat 9.



Roger Stettler erflieg Testat 12 (50 er) mit anschliessender Landung in Thun wegen aufkommender Gewitterneigung. Insgesamt wurden 30 Starts verzeichnet. Gegen den immensen Durst der Segelflieger wurde von Markus Wymann ein Fass Bier gesponsert.

Mittwoch, 19.7.

Wetter????

Erster Start 12.37 Uhr, letzte Landung 19.12 Uhr.

Das Duo Herzig und Schlaubitz erfliegen das Testat 10.

Dramatisch gehts in der Nähe von Münster zu:

Unser Gast Werner (Charly) aus der Au stösst 400 m über Grund mit einer nagelneuen ASK 21 aus Bellechasse zusammen. Beide Flugzeuge verlieren bei der Kollision den äusseren Teil eines Flügels (die DG 400 etwa 2,5 m) Beide können aber in Münster resp. in Ulrichen notlanden. Da war eine gewaltige Portion Glück mit dabei!

Donnerstag, 20.7.

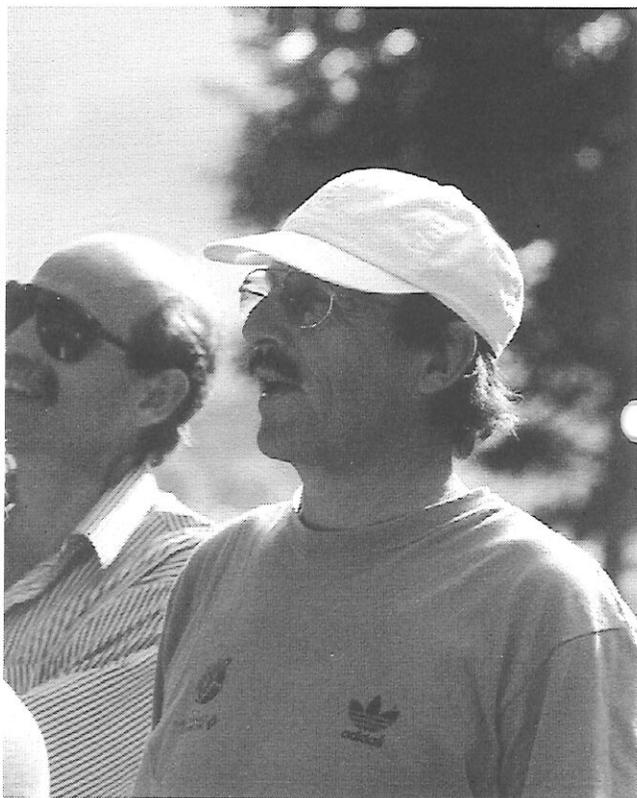
Erster von total 34 Starts um 11.31 Uhr, letzte Landung um 19.04 Uhr. B. Furrer und L. Egli erfliegen das Testat 10. Jürg Rettenmund erkämpft sich aus sicherer Höhe (Basis um 3600 m) das Testat 17 und er wird schon bald fliegen für grössere Taten in das Südwallis (T18). Maurice Ducret erfliegt seinen 50er, und M. Robbiani fliegt eine Strecke für den NSFV. Roger Stettler besucht die Kollegen in Zweisimmen.

Freitag, 21.7.

Für die SG Bern bedeutet der heutige Tag Phase I des Rücktransports. Wie zu erwarten war, kamen die Kommentare, wie jedes Jahr übrigens, heute könne doch voll geflogen werden, am Samstag sei doch genügend Zeit, die Segelflugzeuge nach Belp zu verfrachten. Von der sich verschlechternden Wetterlage redete niemand. Immerhin, Bob zeigte sich bereit, wegen den beiden 50er-Kandidaten anstelle der beiden Ka 8 zwei B4 und den Skylark überfliegen zu lassen und auch den Husky in Belp zu deponieren. Als dies erledigt war, wurden die Piloten nach Saanen zurückgeflogen.

Danach wurde die Bierrechnung beglichen: gegen Fr. 1800.-!

Unterdessen starteten die Ka 8 zu ihrem



50er, den Thomas Schlaubitz erfolgreich an der Blume abschliesst, während Marc Herzig mit einer DG 300 und einem Discus zusammen direkt nach Belp fliegt, gefolgt vom Duodiscus.

Während sich Toni Fuchs mit dem offenen Anhänger und einer Menge Kram ins Belpmoos aufmacht, kümmert sich Ruth Vögeli um die Reinigung der Briefing-Baracke.

Samstag, 22.7.

Schon vor 8 Uhr trudelt Hans Bachmann mit dem Lastwägelchen ein. Es folgt das Aufladen und die Übergabe der Gebäude.

Dann starteten die beiden ASK 21 mit Fritzli Soltermann und Lorenz Egli am Steuer Richtung Belpmoos. Um 11 Uhr 27 ging ein letzter Funkspruch über 119.425: Saa-

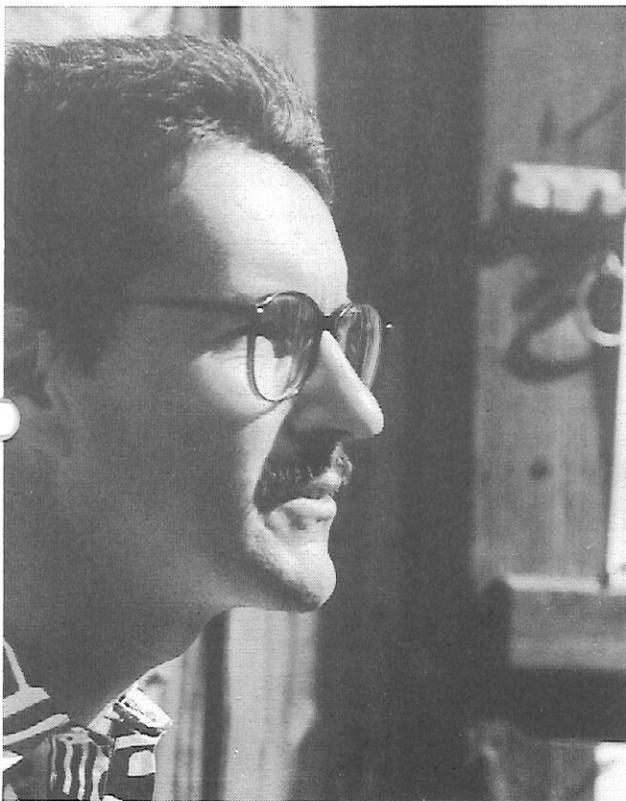
nen Tower, Bravo Tango, Saanenmöser, leaving your frequency..."

PS: Die 100 in der Bierkasse verbliebenen Fränkli verprassten wir dann anlässlich der Bye Bye Saanen-Party auf dem Möslü.

Während Eugen Jenny die Bieler ASK 21 nach Courtelary überflog. Er soff dann allerdings 8 km vor dem Platz ab und fing damit einen schönen Vollbart ein, denn der Anhänger stand immer noch in Saanen...

Autoren: P. Dürig / Res Rieder / Bob Thomann

Fotos: P. Dürig



Die Charakterköpfe:

- S.4: Gut im Moos:
Thomas Wyss
- S.5: Der Meteorolüge:
Roland Bieri
- S.6: Der Klinkenputzer:
Peter Dürig
- S.7: Die Chefköchin:
Karin Thomann
- S.8: Der Lagerboss:
Pole Keller
- S.9: Immer noch mit Biss:
Reini Rychener
- S.10: Das Gewerbe:
Peter Bigler
- S.11: Die Krücke:
Peter Ryser
- S.12: Nebengeräusche:
Trene Burri
- S.13: Durchblick:
Role Bieri

Wieder einmal im Karwendel

Ein Bericht von Res Hirzel

Schon am Freitag Abend nach Ansehen der Meteo nach der Tagesschau begann ich mit Starttafel ausfüllen, Barogramm beschriften und Kartenvorbereitung.

Mein Flugvorhaben: Gurnigel Berghaus - Sanetsch Staumauer - Maurach am Achensee - Gurnigel-Berghaus.

Am Samstag 5. August 1995 traf ich um 08Uhr20 im Belpmoos ein und Maurice Ducret half mir beim Montieren. So konnte ich noch vor dem Briefing beim Hangar Wasser laden, 60 Liter pro Flügel und den Ventus anschliessend wieder zum Anhänger schleppen ohne das Ausräumen zu behindern.

Nachdem mir Peter Ryser von einer sehr guten Meteo erzählte, erschien mir die geplante Strecke von 736 km im Bereich des Möglichen zu liegen. Wie sich später herausstellte, war mein Start um 10 Uhr 45 um mindestens eine Stunde zu spät angesetzt. Chrigu Mäder startete als erster Richtung Voralpen mit einer Passagierin im ASK-21 und meldete sofort nach dem Klinken gute Verhältnisse. Der Schlepp hinter der EUW mit Kari Kopp am Steuer war wie immer optimal und ich klinkte um 11Uhr00 in 2450m/M über dem Berghaus aus. Die von Chrigu geschilderten Verhältnisse waren wirklich sehr gut und schon beging ich den ersten Fehler indem ich viel zu schnell und zu optimistisch an die Staumauer des Sanetsch-Sees brau-

ste und diese in etwa 2150m/M auf den Film bannte. Die gewöhnlich guten Schläuche am Spitzhorn und an der Walliser Wispille waren nicht auffindbar und ich schlich schon etwas kleinlaut Richtung Berghaus an der Wispille, wo sich viele Gleitschirme teils noch am Boden und teils schon in ansehnlicher Höhe aufhielten. Auf der Wispille befindet sich seit kurzem ein Meteo-Lehrpfad und nur zu gut konnte ich die vielen Wanderer sehen, die ihr Wissen in Sachen Wetter vertiefen wollten. Dann endlich stieg mein Ventus mit anfänglich einem halben Meter und in 2700m/M flog ich an das Lauenenhorn und weiter via Iffigenalp mit der Absicht über den Rawil ins Wallis zu gelangen. Wieder fand ich nirgends etwas und war schliesslich am Regenboldshorn in 2100m/M parkiert. Auf dem GPS konnte ich 340km bis zum Wendepunkt ablesen was der Stimmung im Cockpit nicht besonders gut bekam. Schlussendlich flog ich weiter nach Norden und fand am Schatthore westlich des Laveygrates einen sehr guten Schlauch mit Aufstieg auf 3000m/M und überquerte anschliessend die Gemmi. Dort gelang mir ein weiterer Fehler in dem ich in Richtung Uebergang ins Lötschental flog und diese Ueberquerung prompt nicht schaffte. Zurück bis an den Grat östlich Gemmi (Plattenhörner), hinauf auf 3300m/M und jetzt hatte ich genügend Fehler begangen und ca. eine bis anderthalb Stunden auf die Marschtabelle eingebüsst. Peter Ryser und Markus Meyer im Duo-Discus hatten als er-

ste Wende den Pillon gewählt und fanden südlich Arnensee sofort einen guten Bart hinauf auf 2800m/m und waren längst im Wallis.

Nun wurde der Flug entlang der Nordseite des Rohnetales zu einem richtigen Hit und die oftmals heikle Ueberquerung des Gebiets von Andermatt zu einem eigentlichen Luftrennen. So flog ich dann meist gerade aus und nicht selten zeigte das GPS einen Groundspeed von über 200 km/h an. Bis ans Crap Sogn Gion kannte ich das Gebiet und wusste auch von vielen Berichten, dass Chur am besten weitläufig zu umfliegen ist, wegen Absaufgefahr. Betrug die Basishöhe in der Surselva (Vorder Rheintal) noch etwa 3600m/M, so waren am Calanda noch gerade etwa 3100m/M zu holen. Mit dieser Höhe überquerte ich das Rheintal und orientierte mich dann anhand der guten Cumuli und flog dadurch etwas südlich vom Strich auf der Karte via Küblis an die Bieler

Höhe. Die Basis dort war etwa gleich hoch wie am Calanda und die Talqueren waren nicht ganz ohne, weil die Cumuli nun in grösseren Abständen standen. Da meine Batterie schon etwas schwach auf der Brust wurde stellte ich den Funk ab, um diesen etwa alle 30 Minuten einmal wieder anzudrehen und Peter und Markus nach ihrer Posi zu fragen. Peter meldete Superhammer im Engadin und das war dann auch das letzte Mal an diesem Tag, wo wir Funkverbindung hatten. Nördlich von St. Anton wurden die Verhältnisse schlagartig viel besser und ich konnte herrliche Wolkenstrassen ausmachen mit Basis um die 3800m/M. So flog ich dann genau auf Kurs an den Venetberg, weiter via Tschirgant und, um eine sehr grosse Talquerung zu vermeiden an die Nordseite des Inntales vorbei an Nassereith Richtung Seefeld. Jetzt stand mir der wunderbare Flug durch das Karwendelgebirge bevor, an das ich mich sehr gerne erinnere seit all den Flügen von Niederöblarn



und Trieben aus. Das Karwendel hielt denn auch was es versprach und ich erreichte Maurach um 15Uhr30, eine halbe Stunde vor meiner geplanten Zeit an der Wende. Nachdem ich zweimal abgedrückt hatte tippte ich am GPS "go to Seftigen" ein und konnte 326 km ablesen. Um ja nicht zu erlarmen oder gar ans Aufgeben zu denken teilte ich die Strecke geistig in drei Teile und beschloss, bei Erreichen von km 200 einen Erfolg zu feiern und mich dort schon auf das Erreichen von km 100 zu freuen. Dieses "autogene Training" hat sich in der Folge gut bewährt. Die Route führte wieder via Karwendel an die Nordseite des Inntales. Querab Innsbruck entsann ich mich meiner beruflichen Tätigkeit und sagte auf 120.1: Innsbruck Tower, good afternoon, HB-1989, request the actual metreport from Bern, LSZB". Tower: HB-1989 stand by". Ich hörte weiter mit auf der Frequenz und stellte dann fest, dass der Fluglotse am Tower durch eine Dame abgelöst wurde. Unterdessen war ich schon zwischen Telfs und Nasse-reith am Mieminger-Gebirge und hatte immer noch keine Wettermeldung erhalten. Auf eine weitere höfliche Anfrage bei Innsbruck Tower bekam ich nach zwei Minuten einen guten Wetterbericht mit cavok und nosig und einer grossen Differenz zwischen Temperatur und Taupunkt, also keine Gewitter in Bern. Am Tschirrgant über dem fast weissen Südabhang stieg ich auf 3600m/M, und auch der Venetberg enttäuschte mich ein weiteres Mal nicht. Ueber Landeck hinaus erreichte ich die Parseierspitze und flog dort zuerst etwas am falschen Hang. Nach einer weiteren Krete fand ich dann den wohl besten Schlauch des Tages. Die Auswertung auf dem Barogramm ergab 3,6 m/sec., Ausgangshöhe 2600m/M, Basis 3800m/m. Solchermassen gestärkt flog ich ab Richtung Arlberg, Bludenz. Ich flog schon seit längerer Zeit genau gegen die Sonne

und musste mich stark anstrengen, um im Gegenlicht allfällige andere Luftzraumbenützer rechtzeitig zu erkennen.

Die nächste bevorstehende Hürde war die Querung des Rheintales. Westwärts waren immer noch schöne Cumuli sichtbar, gegen Nordwesten (Walensee) nur Dunst und keine Wolken. Wie schon beim Hinflug war die Basis wieder deutlich tiefer und die Steigwerte betrug noch 1,2m/sec. Am Falknis stieg ich geduldig bis auf 3000m/M und flog dann ab, Richtung Pizol, durch das Taminatal über den Kunkelspass nach Flims wo ich in 2000m/M eintraf und für etwa 20 Sekunden den Wasserablass betätigte. Nach einigem Suchen stieg ich wieder mit 1m/sec auf 3000m/M und setzte den Flug fort, via Disentis zum Oberalp-Pass. Dort traf ich einen unerwartet starken Abwind an und erreichte Andermatt um 18Uhr10 in 2200m/M. Richtung Furkapass und Damastock war es sehr dunkel, überentwickelt und an ein Weiterfliegen nach Westen war nicht zu denken. Es blieb mir die Route durch das Reusstal hinunter, wo ich bald einmal eine mässige Strömung aus Norden ausmachen konnte. Dieser Wind war vermutlich auch der Grund für das starke Sinken am Oberalp gewesen. Nun öffnete ich den Wasserablass endgültig. Bei Wassen mit Blick gegen den Susten stellte ich Sonne schein fest im Meiental, hätte aber an der nördlichen Talseite Aufwind suchen müssen, also wieder im Lee. Die Höhe schien mir nicht auszureichen für einen Suchflug Richtung Susten und so flog ich weiter gegen Ersfeld hinunter. Oberhalb Schattdorf zeigte mir eine Fahne bei einer Sennhütte Nordwind an und ich stieg dort im Hangwind wieder ca 100m. Den Flug setzte ich fort am Ostufer des Urnersees, und fand Landemöglichkeiten bei Brunnen und Schwyz. Die Höhe und der Nordwind mus-

sten ausreichen, um Buochs in ca 15km zu erreichen. Landung in Buochs um 19Uhr00. Geflogene Strecke 660km. Ohne alle die Fehler zu Beginn des Fluges wäre die Auf-

gabe bestimmt zu erfüllen gewesen. In verdankenswerter Weise holte mich John Duret mit dem Anhänger ab. Merci viu mau, John!

Strecke	Distanz	Dauer	Durchschnitt
Gurnigel-Maurach	406 km	4h30	90 km/h
Sanetsch-Maurach	360 km	4h	90 km/h
Gemmi-Maurach	334 km	3h	112 km/h
Maurach-Buochs	258 km	3h30	74 km/h
Ganzer Flug	660 km	7h50	84,3 km/h

Fotos T. Wyss



ROLLEN DÜRIG

Als Spezialist im Abändern von Klinken offerieren wir Ihnen gerne einen zeitgemässen Ersatz durch unsere heavy duty Rollen!



GODI BRINGTS!

Bühler Inh. Dodi Sühler

Transporte

Wir bringen auch Ihren Segelflugzeuganhänger nach Saanen - zu sehr günstigen Tarifen.



HIER

könnte ein interessanter Text über einen
Flug nach Slowenien stehen

Gratulaciòn!

Martin Zumbrunn und Marco Robbiani haben
am 5. August ihren FAI-500er geflogen.

Bericht folgt!

(hoffentlich)

Das

Besondere von Sonderregger

Spitalgasse 36
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC

Impressum 3/94

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

Erscheinungsdaten: Jeweils erster
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
Meldungen 16 Tage vor
dem Erscheinen.

Bildbeiträge unbedingt
wesentlich früher!

Inserate & Supervision: Peter Dürig

Redaktion & Satz:
Christoph Hammerschlag
Litho: Erwin Boschung

Hausfrauen
aufgepasst!



Schluss
mit Flaschen
schleppen!

Telefonieren genügt, wir liefern ins Haus.

Zum Discountpreis!

Tel. 031 819 27 37

**Getränke
Hans Hofmann
3199 Gelterfingen**

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

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



**Helio-Rekord Kala AG
Papeterie Papillon**

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



AZB
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804

Dabeisein, wo Sport Spass macht.



Wir machen mit.



Schweizerische
Bankgesellschaft