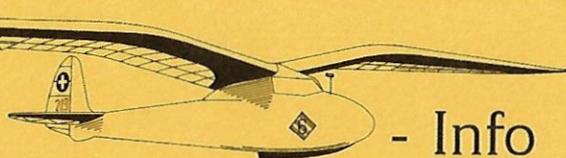


Albatros



- Info

Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
29. Jahrgang Heft Nr. 60 November 2023

100 Jahre Segelflug in Bern



100 Jahre Segelfluggruppe Bern

Bericht Daniel Steffen

«Auch wenn ich wüsste, dass morgen die Welt untergeht, würde ich heute noch einen Apfelbaum pflanzen.». Nach diesem Motto – es wird dem Reformator Martin Luther zugeschrieben – leben die Berner Segelflieger. Obwohl die Zukunft des Segelfluges auf dem Flugplatz Belpmoos immer düsterer wird, feiern sie am Samstag, 2. September 2023, mit Humor und Engagement ihr 100-Jahr-Jubiläum. Im Rahmen des Möglichen, denn auf einem internationalen Airport ist ein grosser Flugtag nicht mehr durchführbar. Es brauchte von den Organisatoren viel Ausdauer und Geduld, um die Erlaubnis für Gummiseilstarts auf dem nahen Längenberg zu erhalten. Wohl wissend, dass auf dem Längenberg schon vor 95 Jahren ein Gummiseilstart erfolgreich durchgeführt wurde.

Humorvolle Berner Segelflieger

Den Humor haben die Berner Segelflieger noch nicht verloren, das zeigt sich bereits beim Briefing. Zum Beispiel bei der ausführlichen Beschreibung der für die Jahreszeit erstaunlich guten Thermik - die an diesem Jubiläums-Event für die Segelflugpiloten absolut tabu ist. Geflogen wird am 2. September 2023 gemäss Anweisung der Skyguide (Flugverkehrsleitung) nach dem Start nur abwärts. Es folgt die Diskussion, ob die Piloten auf oder hinter dem weissen Leintuch landen dürfen/müssen. Dabei gehört der Hinweis, dass man mit einem Leintuch noch andere Dinge tun kann, nicht zu den klassischen Themen eines Piloten-Briefings. Wichtig ist dagegen die Ermahnung, dass Hunde auf dem Flugplatz Belpmoos generell an der Leine zu führen sind – selbstverständlich mit Ausnahme der Gummihunde, die an diesem Jubiläumstag zahlreich ange-reist sind. Zusammengetrommelt wurden sie - unter anderem - mit einem schweizweiten Aufruf des Segelflugverbandes.

Windenfahrer aus Deutschland

Gesucht wurden für die 100-Jahr-Feier auch Windenfahrer, welche bei der Segelfluggruppe Bern rar sind. Windenstarts haben im Belpmoos eine lange Tradition; man erinnert sich an die legendäre Elektrowinde mit Trammotor während des Zweiten Weltkrieges. Nach einem 15jährigen Stillstand wurden die Windenstarts auf dem Belpmoos 2019 reaktiviert. Die umweltfreundliche Startart soll vor allem im Schulbetrieb angewandt werden. Analog zum Flugplatz Amlikon. Für die 100-Jahr-Feier finden die Berner Segelflieger einen Windenfahrer in Deutschland – weshalb das Briefing nicht im Berner Dialekt, sondern in der deutschen Standardsprache abgehalten wird – wobei der Kollege aus dem Norden die von einem Berner vorgetragene Standardsprache durchaus auch als Schweizer Mundart identifiziert haben könnte.

Berner Segelfluggeschichte

Eröffnet wird das Briefing mit einem an die Leinwand projizierten Bild des Doppeldecker-Hängegleiters von Francis Chardon. Der Berner Postbeamte absolvierte im Februar/März 1922 in Gstaad einen Anfängerkurs im motorlosen Flug und gewann den abschliessenden Wettbewerb. 1923 (also vor 100 Jahren) gründete er mit anderen jungen, flugbegeisterten Bernern den Flugtechnischen Verein. Geflogen wurde in dieser Pionierzeit mehrheitlich mit Hängegleitern à la Lilienthal.

Einen zukunftsweisenden Impuls gab Alfred Elsässer als Mitglied des Berner Flugsport Clubs: Im Winter 1927/28 baute er zusammen mit A. Obrecht und W. und H. Hügli das Segelflugzeug «Röbi». Am 5. Februar 1928 flog Elsässer mit dem «Röbi» vom Längenberg nach Belpmoos. Die AeroRevue schrieb in der März-Ausgabe von 1928: «Sous la traction des sandows, l'appareil décolla après un glissement de quelques mètres seulement, glissement grandement favorisé par une neige durcie. M. Elsässer vola d'abord en direction de l'Aar, puis tourna contre un vent de la vallée en remontant l'Aar dans la direction du Belpberg; l'atterrissage eut lieu après 5 minutes 30 secondes dans les environs de Belp. Le parcours à vol d'oiseau était de 3,5 km, alors que le parcours réel pouvait être évalué à presque 5 km. Par ce vol, M. Elsässer devient détenteur du prix d'encouragement de Frs. 300,-- de l'Aéro-Club Suisse, plus la prime spéciale de Frs. 100. -- offerte gracieusement par M. le colonel von Gugelberg.» Gemeint war natürlich A. und nicht M. Elsässer. Irrtümliche Fehler gab es schon 1928.

Fünf Gummiseilstarts vom Längenberg

95 ½ Jahre später, genauer am 2. September 2023, werden wiederum Segelflugzeuge vom Längenberg (beim Dorf Englisberg) per Gummiseil in die Luft katapultiert. Die zum Einsatz kommenden Gummiseile der Stiftung Segelfluggeschichte sind vermutlich etwas stärker als beim Elsässer-Start 1928, denn der «Röbi» mit 13,6 m Spannweite wog leer nur 115 kg. Am 2. September 2023 wird der Flugweg von der Skyguide bestimmt.

Dass nur die Spalinger S-19 HB-225, der Moswey 3 HB-374 und die K8B HB-695 am Start sind, begründet sich unter anderem mit den wenigen Schweizer Piloten, welche über eine Gummiseilstartberechtigung mit aktuellem Training (zwei Gummiseilstarts in den letzten zwei Jahren) verfügen. Deshalb starten Thomas Fessler (S-19) und Urs Schildknecht (Moswey 3) zweimal, während Res Stotzer seine K8B nur einmal zu Tal fliegt.



Die Segelflugzeuge werden auf dem Längenberg vorbereitet. Vorne Moswey III, dahinter Spalinger S 19.
Foto Verena Tschanz



Die S 19 ist bereit – Warten auf die Startfreigabe.

Foto Hans Peter Tschanz



Die Gummihunde werden instruiert.

Foto Verena Tschanz



... und sie rennen.

Foto Hans Peter Tschanz

Die fünf Gummiseilstarts auf dem Längenberg klappen unter der Leitung von Marius Fink perfekt, die Stimmung unter den Gummihunden könnte nicht besser sein. Es ist ein tolles Gefühl, gemeinsam ein manntragendes Segelflugzeug in die Luft zu katapultieren. Einige Gummihunde waren schon 2021 auf der Rigi dabei. Spontanes Klatschen nach jedem Start. Die Flüge können vom Startplatz aus bis zur Landung nach dem weissen Leintuch verfolgt werden.



Res Stotzers K8B ist am Gummiseil perfekt gestartet.

Foto Hans Peter Tschanz

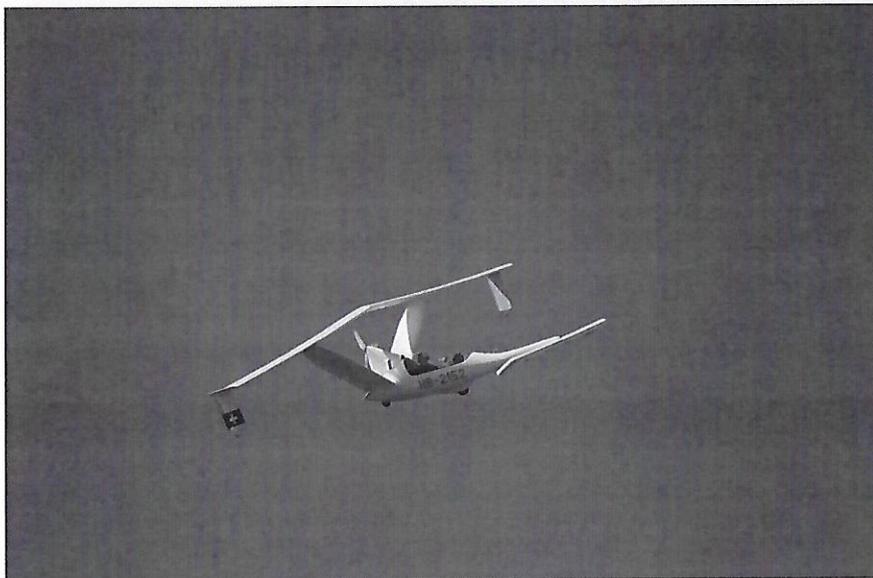


Auch der Start von Urs Schildknecht mit der Moswey III gelingt.

Foto Hans Peter Tschanz

Windenstarts auf dem Flugplatz Belpmoos

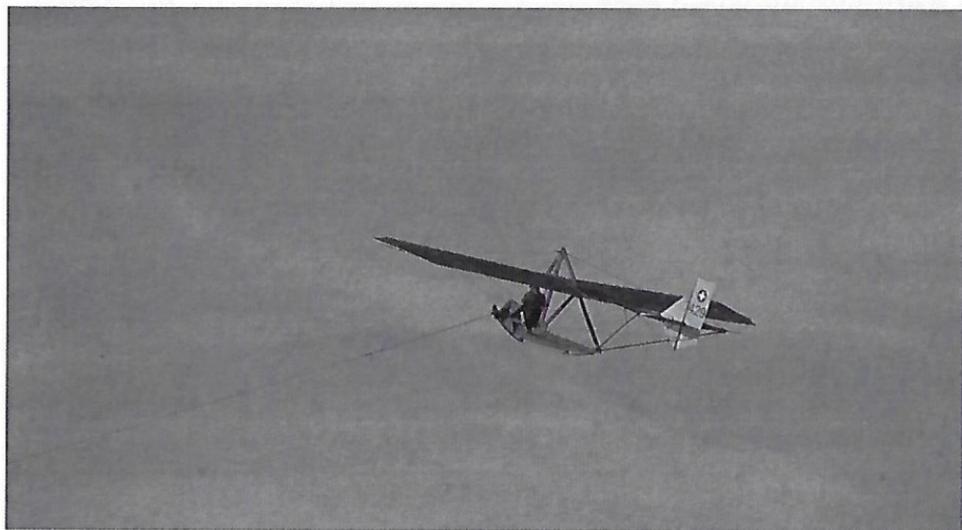
Auch auf dem Flugplatz Belpmoos ist die Stimmung gut. Das Wetter ist perfekt; die demonstrierten Windenstarts mit den modernen doppelsitzigen Segelflugzeugen sind für das Publikum ebenfalls eindrücklich. Wobei sich beim Adjektiv «modern» die Frage stellt, ob die ASK 21 (Erstflug am 6. Februar 1979) mit ihren 44 Jahren nicht bereits eine Klassikerin ist. Wer den Mut hat, kann mit einem Fluglehrer einen kurzen Passagierflug absolvieren. Zwischendurch fliegt Walter Jäggi die Canard SCM vor. Ein eindrückliches Fluggerät, das in unzählige Teile zerlegt, in einem erstaunlich kleinen Anhänger Platz findet.



Überflug von Walter Jäggi mit dem Canard SCM über dem Längenberg.
Foto Hans Peter Tschanz

Als Höhepunkt demonstriert Thomas Fessler ganz am Schluss einen Windenstart mit dem AeCS-Zögling HB-429. Dieses Flugzeug wurde 1944 von der Flugtechnischen Zentrale Belp gebaut und anschliessend an die Schweizer Segelflugschule Bern (SSS) verkauft. Also ein Berner Flugzeug, das an seinen Ursprung zurückgekehrt ist. Thomas Fessler gewinnt genug Höhe, um nach einer Umkehrkurve in entgegengesetzte Richtung zu landen. Ein originalgetreuer Flug eines Originalflugzeuges auf seinem ursprünglichen Heimatflugplatz. Es fehlt nur noch die Tram-Winde. Wie zu hören ist, träumen die Berner Segelflieger tatsächlich von einer Elektrowinde.

Die Zuschauer sind vom AeCS-Zögling-Flug begeistert – und Thomas wird von einem Berner Piloten spontan als «geile Siech» bezeichnet. Verständlich, denn das ist Fliegen pur. Ohne ein einziges Instrument an Bord.



Der «geile Siech» Thomas Fessler hängt mit dem Zögling am Windseil.
Foto Verena Tschanz

Die Hoffnung stirbt zuletzt

Wir wünschen den Bernern Segelfliegern trotz momentan düsteren Aussichten eine rosige Zukunft. Die Hoffnung stirbt zuletzt. Wir erinnern an den Flugplatz Olten Gheid, der im September 1978 definitiv geschlossen wurde – und dank lärmarmen und umweltfreundlichen Windenstarts noch heute in Betrieb ist.

