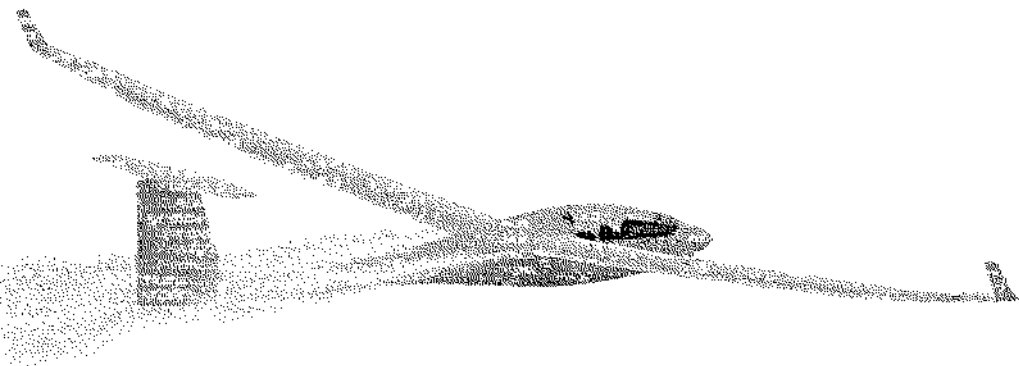


Februar 2010



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

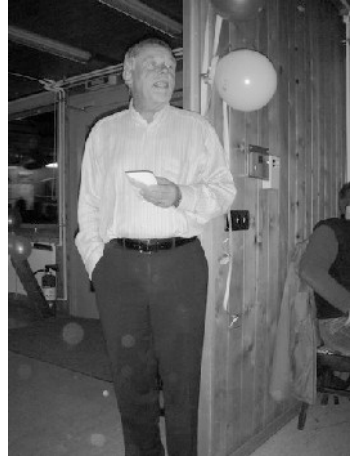
Tätigkeitsprogramm 2010

Monat	Datum	Zeit	Was
Februar	11.2.	19:00	Schneller, höher, weiter: Erfahrungsaustausch für Testatpiloten (Ch. Schläppi)
	20.2.	09:00	Montage durch Montage/Materialgruppe (F. Krebs)
		13:00	Einfliegen
	26.2.	19:30	Hauptversammlung, Villa Thermk
	27.2.	09:00	Weiteres Einfliegen durch Fluglehrer (K.Wenger)
März	5.3.	19:00	Fluglehrer-Briefing
	6.3.	09:00	Pilotenbriefing <u>Bitte Ausweis und Flugbuch mitbringen</u>
		10:00	Schlepp-Pilotenrapport
	13.3.	19:00	Ansaufen Villa Thermik (Reto Blank)
	20./21.3 & 27./28.3.	09:00	Ziellandekonkurrenz (Ch. Schläppi)
April-Mai	Versch.	19:00	Testat-Theorie
	14.-17.4.	Di-Fr	1. Intensivwoche Schulung (Info bei K. Wenger)
Juni	5.6.	09:00	IKARUS Jugendtag mit BaeC (H. Wiehl)
	7.-11.6.	Mo-Fr	2. Intensivwoche Schulung (F. Bhend)
	19.6.-17.7.		Saanelager
Juli	10.7.	19:30	Saanelager-Fest im Landhaussaal (P. Dürig)
	12.7.	09:30	Pro Juventute Ferienpass Saanenland (P. Dürig)
	17.7.	19:00	Schlussbräteln im Mösli
August	19.8.	19:00	Grillparty Berner Aero Club Villa Thermik (P. Dürig)
September	18./19.9.	09:00	Windentage (Ch. Schläppi)
	20.9.-24.9.	Mo-Fr	3. Intensivwoche Schulung (J. Beutler)
Oktober	2.10.	09:00	Bautag (M. Berthoud)
November	6.11.	09:00	Demontage durch Materialgruppe, beginn Baubetrieb (F. Krebs)
Dezember	28.12.	19:00	Altjahresapéro und Essen mit Gästen

Genehmigt vom Vorstand im Januar 2010 / zu genehmigen durch die HV

Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger Liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern

Wir dürfen auf eine gute Saison ohne nennenswerte Materialschäden zurückblicken. Wir können auch wieder vernünftig von unserem „Mösl“ aus Segelfliegen. Die Zusammenarbeit zwischen Skyguide und uns hat sich auf beiden Seiten eingeschliffen, langsam gewöhnen wir uns an die Fliegerei mit Funkkontakt zum Tower. Dies hat uns auch Adrian Schüpbach, Chef des „Tower Bern“, anlässlich des Debriefings im Dezember 2009 bestätigt. Die noch zeitweilig auftretenden Probleme lösen wir in gegenseitigem gutem Einvernehmen.



Die Alpar AG hat Pläne, den Flughafen Bern aufzuteilen zwischen Linien- und Charterfliegerei auf der Nordostseite, sowie der Generalaviation auf der Südwestseite der heutigen Hartbelagpiste. Heute ist man sich noch nicht im Klaren, wie der Betrieb funktionieren soll. Wenn man aber gegenseitig den Willen hat eine gute Lösung zu suchen, findet man auch eine gute Lösung. Wir werden hier „am Ball“ bleiben.

Letzten Sommer hat die SG Bern der Alp-Air AG mit bleifreiem Mogas für ca. 3 Monate unter „die Arme“ gegriffen. Die Alp-Air AG ist uns sehr dankbar. Die Aktion hat aber auch geholfen unsere Betankungsanlage zu amortisieren. Seit Herbst 2009 hat nun die Alp-Air AG eine eigene Mogas Tankanlage. Auch dies ist ein Beispiel von guter Zusammenarbeit unter den Fliegern. Wer weiss, wenn einmal unsere Tankanlage nicht funktioniert - Alp-Air hilft uns dann sicher auch aus!

Mit der Schaffung einer „Certifying Staff“ (nach EASA Vorschrift) haben wir wieder die Möglichkeit an unseren Segelflugzeugen und Motorseglern mehr in Eigenregie machen zu dürfen. Es scheinen sich, durch die europaweiten Widerstände, Wege abzuzeichnen, welche die Kosten für unsere Fliegerei wieder etwas erträglicher machen.

Ich wünsche allen eine erfolgreiche Saison 2010 und „many happy landings!“

Euer Präsi,

Edi Inäbnit

Jahresberichte

Präsident

1. Rückblick

Der Rückgang des Segelfluges in Bern scheint nun doch etwas zu stagnieren. Die Segelflugstunden haben gegenüber 2008 um 9% zugenommen, die Starts sogar um 14%, obwohl die Zahl der aktiven Piloten immer noch leicht abgenommen hat. Die Zunahme der Segelflugstunden geht jedoch auf die Privatpiloten zurück. Mit den Gruppenflugzeugen wurden praktisch die gleichen Flugstunden im Jahr 2009 (1091 Std.) wie 2008 (1067 Std.) realisiert. Die drei Duo's und die zwei ASK 21 erflogen 2009 deutlich mehr Stunden (642 Std.) als die 8 Einsitzer (448 Std.). Wir haben im Moment eine deutliche Überkapazität bei den Einsitzern (vor allem DG 300 und Discus = 37,5 Std./Flugzeug gegenüber DG 800 = 111 Std. Flugzeug). Die totalen Flugstunden der Gruppen-Einsitzer hat im letzten Jahr von 557 Stunden auf 448 Stunden abgenommen. Hier hat der Vorstand noch eine Hausaufgabe zu lösen! 56 Stunden pro Einsitzer (30 Stunden pro DG 300) ist absolut ungenügend.



Das Durchschnittsalter der aktiven Segelflugschwärmer ist immer noch sinkend, was bedeutet, dass sich die SG Bern verjüngt. Dies ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung für unsere Zukunft.

Wie Eingangswort erwähnt, wurde die Möglichkeit einer „Certifying Staff“ geschaffen. In verdankenswerter Weise haben sich Peter Lacher und Pierre-André Walther bereit erklärt, die Kurse und die Prüfung beim BAZL für die M-Lizenz (für Segelflugzeuge und Motorsegler) zu erarbeiten. Dies ist für beide ein sehr grosser Aufwand, vielen Dank an Peter und Pierre-André. Diese M-Lizenz ermöglicht weitergehende Arbeiten gegenüber der „Owner Maintenance“, also auch kleine Reparaturen wie sie bisher gruppenintern ausgeführt werden konnten. Nach den neuen Vorschriften sind diese Arbeiten eben nur noch mit einer „Certifying Staff“ möglich. Was aber besonders interessant ist, mit der M-Lizenz kann in Zukunft zwei mal ein ARC beim BAZL beantragt werden. Wir benötigen dann nur noch alle drei Jahre einen BAZL Prüfer für die Jahresnachprüfung, was für die SG Bern doch eine beachtliche Einsparung an Kosten erbringt.

Im November hat die SG Bern unter dem OK-Präsidenten Christoph Schläppi die Segelflugkonferenz im UVEK-Gebäude (wo auch das BAZL

beheimatet ist) durchgeführt. Wir konnten Nationalrat Rudolf Joder und BAZL-Direktor Dr. Peter Müller als Redner gewinnen. Die Segelflugkonferenz war ein grosser Erfolg, wie mir auch von verschiedenen Seiten schweizweit mitgeteilt wurde. Wir boten für die Segelflieger ein sehr attraktives Menu inkl. nichtalkoholische Getränke und Mittagscafé, sowie Znüni-Café mit Gipfeli und 12 Uhr Apéro, für nur Fr. 26.-- an. Trotzdem ergab es in der Schlussabrechnung (dank der Sponsoren und Aussteller) noch einen Zustupf von fast Fr. 3'000.-- in die SG-Kasse. Herzlichen Dank den Organisatoren Hans Schaller, Christoph Schläppi und Peter Lacher.

2. Schleppbetrieb

Auf die Saison 2010 werden unsere Schleppflugzeuge mit neuen Transpondern „Mode S“ ausgerüstet. Dies ist ein „Muss“, denn seit 1.1.2010 ist fliegen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen in der Schweiz (in Deutschland schon länger) nur noch im Luftraum Echo und nur noch bis max. 2'100 m (7'000 feet) zulässig. Ein Schlepp in die Berner Alpen, weiter als zur Stockhornkette, wäre daher nicht mehr möglich. Auch Alpenrundflüge würden problematisch (bis max. 2'100 m!). Dies belastet aber wieder die SG-Kasse mit ca. Fr. 20'000.--

Unsere Super Dimona wurde bereits im Dezember 2009 auf „Mode S“ umgebaut.

Letzten Sommer hatte unser Robin HB-KFK Leistungsprobleme. Zur Zeit verwenden wir deshalb nur Avgas. In den letzten zwei Monaten wurde die schwache Leistung nicht mehr festgestellt. Ob die Probleme wirklich nur vom Mogas herrühren, kann zur Zeit noch nicht mit Sicherheit gesagt werden.

Was uns Sorgen macht sind die Wartungskosten, welche durch die neuen EASA Vorschriften immer teurer werden. Im Weiteren hatte der Motor von HB-KHO (der blaue Robin) Ende Jahr ca. 1'750 Betriebsstunden. Der Motor ist bis 2'000 Stunden zugelassen, im besten Fall kann man noch die gesetzlich erlaubten 200 Stunden überziehen. In der Regel halten jedoch die Motoren bei Schleppflugzeugen nicht 2'000 Stunden. Wir müssen also damit rechnen, dass eventuell schon in diesem Jahr ein neuer Motor fällig wird. Dies wird uns ca. 40'000 bis 45'000 Fr. Kosten verursachen.

3. Flottenpolitik

Sehr gut ausgelastet sind unsere Duodiscus und die beiden ASK 21 durch die Schulung. Wir müssen uns aber fragen, ob wir wirklich noch drei DG 300 benötigen. HB-1861 war letztes Jahr nicht einmal 6,5 Stunden in der Luft! Dies gibt bereits einen Preis von ca. Fr. 300.-- / pro Flugstunde (Versicherung, BAZL-Gebühren, Funklizenz, Anhängergebühren). Dabei ist die Amortisation des Segelflugzeuges und des Anhängers noch gar nicht eingerechnet. Hier ist ein Verkauf einer DG-300, „Ausmieten“ oder ein Stilllegen für mindestens eine Saison angebracht. Der Vorstand wird eine Arbeits-Gruppe zusammenstellen, welche den Auftrag hat, in diesem Jahr die zukünftige Flottenstrategie zu erarbeiten. Das Resultat soll uns als Grundlage dienen, wenn wir im Frühling 2011 unseren Flugzeugpark erneuern möchten.

4. Verband Kantonalbernischer Segelfluggruppen (VKS)

Auch in der letzten Saison erhielten wir wieder einen ansehnlichen Betrag vom kantonalen Sportfond. Dies ist für unsere Gruppe immer ein sehr wertvoller Zustupf. Im Dezember entnahm ich dem „Bund“ einen Artikel, dass der Sportfond die Handbremse anziehen müsse, sonst sei 2015 der Fond leer. Es wurden Beitragsreduktionen an die Gemeinden im Kanton Bern in Millionenhöhe angekündigt. Ich hoffe, dass es die Sportler an der Basis, wie uns Segelflieger, nicht allzu sehr treffen wird. Ein herzliches Dankeschön dem Kantonalen Sportfond.

Abschliessend möchte ich hier allen Segelfliegern der SG Bern und vor allem meinen Vorstandskollegen für ihre tatkräftige Mithilfe im 2009 ganz herzlich danken.

Edi Inäbnit

Administration / Sekretariat

Abgesehen vom Alltagsgeschäft eines Sekretärs wie Protokolle schreiben, Termine überprüfen etc., welche eigentlich nichts Besonderes zu berichten geben, möchte ich vor allem auf folgende Punkte kurz eingehen:

Das Problem der Rechnungsstellung via Programm Dädalus, von welchem ich letztes Jahr berichtet habe, ist insofern gelöst, dass Kari Weber in

verdankenswerter Weise nochmals einen Einsatz geleistet hatte. Dies ist jedoch keine Langfristlösung. Eine solche ist noch nicht echt in Sicht, obwohl wir einige Aktivitäten und Abklärungen in dieser Richtung unternommen haben, welche zu Hoffnung Anlass geben. In diesem Zusammenhang sei nochmals erwähnt, dass die Masterliste der Mitgliederdaten nach wie vor im Programm Dädalus liegt. Dies bedeutet, dass Adressänderungen an Hansruedi resp. seinem Nachfolger gemeldet werden müssen. Bei einer Änderung im Selfbriefing wird automatisch eine Meldung an die nötigen Stellen versendet und es ist nichts weiter zu unternehmen – dies ist natürlich die einfachste Variante.

Die vermehrte Benutzung der Email-Informationen an die Mitglieder hat sich bewährt und wird weitergeführt. Mit den Erweiterungen der SG-Homepage resp. des Selfbriefings können die Informationswege sicher nochmals verbessert werden. Da nach meiner Erfahrung Email-Adressen schneller ändern als Wohnadressen, bitte ich alle Mitglieder, solche Änderungen umgehend zu melden oder im Selfbriefing vorzunehmen.

Als Vertreter des Vorstandes und der SG Bern habe ich Einsitz in der von der Alpar geführten Arbeitsgruppe „Runway-Safety-Team“. Darin vertreten sind alle wesentlichen Gruppierungen und Firmen, welche den Flughafen Bern-Belp benutzen. Diese Gruppe hat jährlich zwei ordentliche Sitzungen und behandelt Probleme rund um den Bodenverkehr auf dem Belpmoos. Für uns gab es im laufenden Jahr aus dieser Sicht keine Neurungen zu vermelden. Die bestehenden Abmachungen zwischen uns und der Alpar haben bisher reibungslos geklappt. Sollten neue Probleme auftauchen im Bodenbetrieb, werde ich informieren, bin aber auch dankbar um Mitteilung unserer Mitglieder an mich, damit ich solche vorbringen könnte.

Peter Ryser



Cheffluglehrer

Im Hangar und in den Anhängern der SG-Bern stehen mehr als genug Flugzeuge bereit. Die Kommunikation mit Skyguide setzt längst nicht mehr so viel Adrenalin frei, wie noch vor wenigen Jahren. Das Selfbriefing gäbe uns Freiheiten für eine individuelle Freizeitgestaltung. Aber der Preis für diese Freiheit ist leider noch immer das Image eines Schlendrians, Drückebergers oder "Laueris" aber dieses Image mindert das Glück des Fliegens in keiner Weise.



Wer später kommt, findet meistens ein Flugzeug, welches derart gute Flugeigenschaften aufweist, dass sie oder er damit problemlos den Titel eines Schweizermeisters realisieren könnte.

Warum fliegen wir so wenig? Ist es die allgegenwärtige Bürokratie? Messen wir uns an den spektakulären Flug-Leistungen welche im Internet kursieren, dass wir hilflos und demotiviert das Handtuch werfen? Haben wir die Agenda dermassen zugestopft, dass kaum noch Lust und Kraft für das Glück des Fliegens bleibt? Oder ist Segelfliegen ganz einfach nicht mehr zeitgemäss und spannend genug, um gegen alle anderen Versuchungen zu bestehen?

Wir müssen den kleinen Freudchen mehr Beachtung schenken, die das Segelfliegen unheimlich spannend machen. Für mich war in der vergangenen Saison nicht nur der weiteste und schnellste Flug ein grosse Highlight. Die Momente des Glücks offenbarten sich rückblickend auch an Flugtagen, die ich als solche gar nicht geplant hatte. Aus Lust an der Freude, erwartungs- und absichtslos Richtung Belpmoos gefahren, um mal zu schauen, ob da vielleicht sonst noch wer am "nur schauen" ist und um die Nase in den Wind zu halten. Dabei war es nie das grosse Streckenwetter, einmal war ich sogar der einzige Pilot und an den anderen Tagen waren kaum mehr als zweri Flugzeuge in Bewegung.

So haben wir es während eines Checkflugs, nach hartnäckigem Kurbeln über die Kretenhöhe in die Region Gurnigel geschafft und konnten triumphierend ins Simmental und das Berner Oberland blicken.

Ein Sonntagsausflug mit Marcella im Duo sollte uns Richtung Saanenland tragen. Der Flugweg führte unter anderem in den Abkreisraum von Gruyères. Mit ein wenig Glück konnten wir uns dort retten und auf dem

Heimweg stolz eine genüssliche Schlaufe anhängen.

In diesem Sinne werden künftig erfahrene Piloten und Fluglehrer zur Verfügung stehen, um als Coach die kleinen Flüge zu begleiten. Ich rufe alle auf, im Selfbriefing aktiv zu werden, damit wir diese Erlebnisse gestalten und entwickeln können.

Ich freue mich, wenn wir uns in wenigen Wochen auf dem Mösli treffen, um gemeinsam an den bescheidenen Freudchen zu feilen, welche uns bald zu persönlichen Erfolgen tragen.

Kurt Wenger

Finanzer der SG Bern

Das ablaufende Jahr hatte aus der Sicht des Finanzers zwei Seiten:

Einerseits war es ein ruhiges Jahr. Wir konnten mit ausreichend finanziellen Mitteln starten, um die Rechnungen zu bezahlen, welche vor dem ersten Rechnungsversand anfallen. Also ohne besonderen Einsatz für die Mittelbeschaffung und somit ohne hektische Zeiten für den Finanzer. Ein Jahr ohne nennenswerte Investitionen. Der Flugzeugpark ist komplett und die Flugzeuge sind in ordentlichem Zustand. Ein Abschreibungsjahr. Das wird sich im Jahresabschluss an der finanziellen Situation zeigen, indem die flüssigen Mittel überdurchschnittlich hoch sein werden.



Dieser Bestand an flüssigen Mitteln weckt sofort Begehrlichkeiten. Mit diesem Bestand auf unserem Konto könnten wir uns doch zusätzlich noch dieses und jenes leisten. (Noch) etwas mehr Luxus halt oder gar die Beiträge und Pauschalen senken. Hier bin ich als Finanzer dann auch sehr gefordert. Ich muss bremsen und zur Vorsicht mahnen, denn grosse und wichtige Ausgaben sind absehbar. An einem Robin muss der Motor revidiert oder ersetzt werden und die Dimona braucht auch einen neuen Motor und da ist die Sache mit den Transpondern u.s.w. Investitionen in der Höhe von hunderttausend Franken stehen vor der Türe. Da sind wir froh, wenn wir etwas Geld zur Seite gelegt haben und nicht in die

„Schatzkiste des Finanzers“ greifen müssen. Deren Inhalt besteht ja nur in der Phantasie einiger Naturwissenschaftler aus einer Kiste mit Goldstücken drin. In der ökonomischen Realität hat es in besagter Schatzkiste nur zwei Optionen, nämlich die Aufnahme von Darlehen und die Auflösung stiller Reserven, sprich Verkauf von Flugzeugen. Wir wollen beide Optionen nicht ausüben.

Die zweite Seite des Jahres war auch etwas geprägt von der Finanzkrise. Im Vergleich zum Vorjahr hatte ich den grösseren Aufwand, alle Mitglieder zur Begleichung ihrer Rechnungen zu bewegen.

Die HV 2009 hat mich zum Financer gewählt mit – unter anderem - der Aufgabe, dafür zu sorgen, dass alle Mitglieder ihre Rechnungen zeitgerecht und vollständig bezahlen. Deshalb bin ich in dieser Beziehung mitunter auch hart und hartnäckig. Vorab aber herzlichen Dank all jenen – der überwiegenden Mehrheit unserer Mitglieder – welche innerhalb der Zahlungsfrist von 30 Tagen und unter Benützung des mitgelieferten Einzahlungsscheines ihren finanziellen Verpflichtungen nachkommen. Dank diesen Mitgliedern kann auch die SG Bern ihre Rechnungen termingerecht bezahlen und mein Zeitaufwand für die Abwicklung der Transaktionen dieser Mitglieder hält sich in Grenzen.

Jeder kann in einen finanziellen Engpass geraten. In allen derartigen Fällen weicht dann meine Härte und macht Platz für kameradschaftliche Lösungssuche. Es ist mir bisher ausnahmslos gelungen, zusammen mit den Betroffenen eine Lösung für die Tilgung fälliger Verbindlichkeiten zu finden. Zahlungsbefehle hat es bisher keine gegeben und das ist für den Financer ebenso sehr befriedigend wie eine volle Kasse.

Hans Schaller

Material

Vorab zur Erinnerung:

Als älterer Clown erlebte ich (seit 1964...) einige liebe Kollegen, die sich als Materialwart zur Verfügung stellten, oft über viele Jahre, mit extrem viel Fleiss, Entbehrung von X-Stunden, die allenfalls für's Fliegen selbst oder für private Wünsche nicht mehr zur Verfügung standen. Die verschiedenen „Charakteren“ zu beschreiben würde selbst



ein Buch füllen. Nebst breitem Fachwissen wurde schon vor Jahren immer viel „palaveret“, manchmal die Wartungs- und Reparaturarbeiten in eigener Regie durchgezogen... und auch viel „g’heilandet“ und „d’zämegschisse“, wenn dumme Schäden und Leichtsinn im Spiel waren usw usw.

Und deshalb traute ich vor einem Jahr meinen Ohren nicht, als mich Edi fragte: „Fritz, das wär’ doch it’s e Job für di, hesch ja viiiieu Zit, gäu“. Kurz: ich sagte im Sinne einer Übergangslösung für 2-3 Jahre zu, vorausgesetzt, die stillen Helfer und Fachleute wie namentlich P.A. Walther und Co., Dani Tschantre als Ex-Materialwart, ein eingespieltes Wartungsteam sowie unserem Newcomer Markus Hirschi würden mich weiterhin unterstützen. Bekannt war auch, dass ich oft abwesend war (und sein werde).

Nun zur Sache:

Die Flugzeuge waren zu Beginn der Flugsaison rechtzeitig flugbereit. Doch gleich ab Saisonbeginn stellte sich heraus, dass eine kleine Anzahl Pendenzen während der Winterwartung übersehen wurden. Es harzte zum Teil auch die bereitgestellten Flugzeuge spontan einzufliegen. Oder mehrere Götti’s sahen mich mit grossen Augen an und fragten nach ihren „Aufgaben, Rechten und Pflichten“ (siehe weiter unten).

Markus Hirschi als Stellvertreter musste dann in meiner Abwesenheit oft antraben, um Störungen irgendwelcher Art gleich vor Ort zu beheben (ist mustergültig!) oder mit anderen hilfsbereiten Kollegen, unte anderem das Instrumententeam, Funk oder verhockte Instrumente zum Laufen zu bringen. Markus wurde auch gerufen, als zweimal im „Gejufel“ vergessen wurde, dass beim Landen auch noch ein Rad zur Verfügung wäre (kann passieren). Dani Tschantré reparierte subito mit vielen Zusatzstunden, Spachtel und Lack.

Viele, (zu viele!) Schadenmeldungen wurden abgesetzt. Ebenfalls ein Zeichen, dass nach wie vor Diverses noch nicht „rund läuft“. Zum Beispiel wird oft nicht nach Anleitung gearbeitet, wie der Auf- und Abbau der Flugzeuge, das Handling am Boden, unsachgemässes Bedienen von Funk und Instrumenten etc. Aber Hand aufs Herz: „Schadenmeldungen“ wie „roter Faden ersetzen“ oder „Sauerstoff auswechseln“ und so weiter nerven alle Piloten, die in irgendwelcher Weise jahrelang dafür sorgen, dass unsere Gruppenflugzeuge überhaupt fliegen! Statt solche Meldungen zu tippen, würden wir begrüssen, dass kleinste Reparaturen, soweit erlaubt und möglich - oder mit Kollegen auf dem Platz - ad hoc ausgeführt würden. Selbstverständlich führten zu viele Ausfälle und Störungen im

Funk- oder Instrumentenbereich, alte Batterien etc. zu Schadenmeldungen, weil eben solche Geräte in die Jahre gekommen sind und ausgedient haben. Massnahmen wurden bereits im Spätherbst eingeleitet und grössere Beträge für Ersatz bewilligt. – Das System der Schadenmeldungen hat sich sonst bestens bewährt.

Für Aufregung sorgte vor dem Saanenlager auch der Ausfall des Rückholfahrzeuges. Ersatz stand nicht von einem Tag auf den anderen zur Verfügung. Mit etwas Verspätung bemühten wir uns (Markus und Simon Hirschi), notabene samt Einbau (Aschi sei Dank!), eine gute Occasion zu beschaffen. Oder viel zu reden gab auch, welche Flugzeuge und welches Material nach Saanen zu zügeln sei... Die Streithähne haben inzwischen den Job gefasst ab 2010 selbst dafür zu sorgen, dass die Interessen sowohl für's Möсли wie auch für Saanen überprüft und neu geregelt werden.

Aus Sicherheitsgründen wird Sauerstoff empfohlen, wann und für welche Piloten kann anderswo nachgelesen werden. Ab Mitte Jahr gab's kleine Engpässe, entweder wurden Flaschen im Flugzeug leer hinterlassen, Ventile waren undicht oder die Batterien der Sauerstoffgeräten waren leer. Die Flaschenventile werden, so muss angenommen werden, nach Gebrauch nicht immer korrekt geschlossen, Geräte nicht ausgeschaltet. Auch hier gestatte ich nachzudoppeln: Es ist nicht Sache der Materialwarte, Flaschen auszuwechseln solange kein Schaden vorliegt. Eine „Schadenmeldung: kein Sauerstoff mehr“ wurde tatsächlich abgesetzt. Ab April 2010 werden zusätzlich 3 Sauerstoff-Flaschen gemietet.

Unser Balkenmäher, x-mal von Aschi geduldsam repariert, wurde durch einen Fadenmäher ersetzt. „Das gehöre auch zu meinem Job,“ meinte der Präsi.

Das Göttisystem wurde x-mal hinterfragt und vom Vorstand auch thematisiert. Insgesamt funktionierte es recht gut. Einige Piloten (darunter Profis), überwachen „ihr“ zugeteiltes Flugzeug wie ihr eigenes. Andere haben noch Lücken. Vorerst bleiben wir bei diesem System. Im Oktober wurden alle Göttis eingeladen, ihre Aufgaben detaillierter kennen zu lernen. Das Echo war positiv. Neu „gewählte“ Göttis mit noch ungenügenden Kenntnissen muntere ich auf, das Gelernte umzusetzen und erfahrene Piloten stets zu fragen, wenn Unklarheiten auftreten.

Positiv überraschte mich bisher die ausgewogene Professionalität des Wartungsteams. Handwerklich begabte Interessenten sind willkommen, im Wartungsteam aufgenommen zu werden. Hingegen sei offen

kommuniziert, dass wir davon absehen, Piloten zu berücksichtigen, denen es nur darum geht, im Sommer keinen Fludilei-Dienst etc. absolvieren zu müssen!

Ein Materialwart im herkömmlichen Sinn und mit den neuen EASA-Vorgaben gehört der Vergangenheit an. Die Aufgaben sehe ich eher in einem kleinen Team mit klar definierten Chargen. P.A. Walther und Peter Lacher büffeln zur Zeit für ihre Prüfungen im Frühjahr 2010. Sie werden – nach bestandener Prüfung - dann amtlich legitimiert sein, die ausgeführten Wartungsarbeiten durchzuführen, zu überwachen und gegenüber dem BAZL rechtens zu visieren. Im Moment fühle ich mich eher als „Tätschmeister“ dieses Teams, mit Stellvertretung von Junior-Materialwart Markus Hirschi. Endgültig sehen wir im Frühjahr 2010 weiter.

Für ein unfallfreies Jahr bin auch ich äusserst dankbar. Kleine Schäden bringen wir in Ordnung. Ein herzliches Dankeschön meiner Crew, teils namentlich aufgeführt. Die übernommene Aufgabe mache ich gerne und es macht Spass, auch wenn mich das „Konsumentenverhalten“ einiger weniger Piloten oft fürchterlich ärgert. Ist halt nicht mehr wie in den 70-er Jahren (z.B. zu Bärtu's Zeiten).

Fritz Krebs

Infrastruktur

Meine „Saison“ begann schon im Januar, mussten doch alle SG-Fallschirme gefaltet werden. Dabei hat mich wiederum Hamid Hampai tatkräftig unterstützt.

Gleich darauf meldete sich die Gemeinde Belp, dass alle unsere Elektroinstallationen überprüft werden müssten. Beim Rundgang mit dem Inspektor durch Hangar, Werkstatt und Villa Thermik kamen erfreulicherweise nur wenige, geringfügige Beanstandungen zutage, die dann durch unseren „Hof-Elektriker“ Peter Bigler erledigt wurden.



Interessant waren jeweils die Quartals-Rapporte der Alpar AG, zu denen alle Partner auf dem Flughafen eingeladen sind. Dies ist ein wichtiger „Draht“ zur SG, wird man doch über die neuesten Entwicklungen

informiert. Selbstverständlich versuche ich jeweils dort, unsere spezifischen Anliegen und Wünsche so gut wie möglich einzubringen. Wie Ihr ja alle wisst, ist das Ziel der Alpar mit ihrem Masterplan, zukünftig die ganze General-Aviation auf die Gürbeseite zu transferieren! Herr Direktor Häberli hat sich allerdings mehrmals geäußert, dass auch in diesem neuen Konzept der Segelflugbetrieb seinen Platz haben soll. Die sogenannte SIL-Planung ist im Gang, die SG-Bern wird in einem späteren Zeitpunkt einbezogen werden.

Auch im Zusammenhang mit dem Masterplan ist die Versetzung des Bider-Hangars weiterhin ein Thema. Im Vorstand des Bider-Vereins betätige ich mich als „Bindeglied“ zur SG, um die Anliegen des Segelflugs zu vertreten.

Im Herbst fand wiederum unser traditioneller Bautag statt. Diesmal hatten wir Pech mit dem Wetter, es regnete den ganzen Vormittag. Die Beteiligung war leider nur mässig, immerhin konnten wir die wichtigsten Arbeiten wie Heckenschneiden, Anhänger abdampfen, Tore schmieren, Fenster putzen und einige Lande- und Startfeldmarkierungen durchführen. Das gute Mittagessen (gratis!) wurde sehr geschätzt. Für die Abwesenden ist es übrigens nicht verboten, sich bei mir zu melden, denn Arbeit gibt es immer. Zum Beispiel ein neuer Fassadenanstrich der Villa Thermik...

Nach jahrelanger Betreuung unserer Benzintankanlage hat sich nun Hubert Ebner zurückgezogen. Ich danke ihm im Namen der SG ganz herzlich für seinen zuverlässigen Einsatz. Auf unseren ersten Aufruf hat sich spontan Klaus Michel gemeldet, so dass der Betrieb der Anlage weiterhin gewährleistet ist!

Nun danke ich meinen Vorstandskollegen für die angenehme Zusammenarbeit und wünsche der SG eine gute neue Flugsaison.

Marc Berthoud

Veranstaltungen, Jungflieger

Arbeiten an der Zukunft

Beim Rückblick auf das Jahr 2009 ist zunächst von den Teams zu berichten, die bei der Durchführung der Windentage, der ZLK, der Vorbereitung der neuen Website, den Intensivwochen, den gesellschaftlichen Anlässen etc. mitgearbeitet haben. Ihnen allen danke ich herzlich für ihren Einsatz.



Dies gilt insbesondere für das OK der Segelflugkonferenz mit Hans Schaller, Peter Lacher und Edi Inäbnit. Einen aus meiner Sicht sehr wichtigen Akzent setzte im Frühsommer die Zusammenkunft mit Matthias Häberli, an die ich Edi Inäbnit begleiten durfte. Wir wurden freundlich und offen aufgenommen und konnten Klarheit über unsere Bedürfnisse auf dem Belpmoos schaffen. Dann die Segelflugkonferenz: Hier brachten wir erstmals einen BAZL-Direktor mit der Schweizer Segelflugszene zusammen und haben die SG-Bern als Akteur des Schweizer Segelflugs in Erinnerung gerufen. Es wäre schön, wenn wir hier auch auf sportlicher Ebene nachdoppeln könnten. Schliesslich ist es dies, worum das Ganze geht...

Arbeit an der Zukunft ist im Speziellen die Motivation und Förderung des Nachwuchses. Im heutigen Freizeitumfeld, wo allerorten schnelle Kicks versprochen werden, ist es nicht einfach, zu begründen, weshalb jemand eine anspruchsvolle Ausbildung und jahrelange Übungen auf sich nehmen sollte. Unser „Zielpublikum“ können daher unmöglich die Eventlustigen sein, sondern es sind Menschen, die die Sehnsucht nach dem Fliegen in sich tragen. Es sind selten Personen, die auf den ersten Blick auffallen. Es gibt erstaunlich viele solche Leute! Um sie anzusprechen, scheint mir eine breit angelegte Kommunikation wichtig. Diese beginnt dort, wo wir beispielsweise in unserem Bekanntenkreis das Virus streuen. Oder: wir laden unsere Zaungäste ein, auf den Platz zu kommen, und erklären ihnen die Flieger und Abläufe. Einen wichtigen Zugang zu uns muss die Website bilden; sie wird anfangs 2010 in neuer Form erscheinen. Ein frisches, Appetit weckendes, am aktuellen Stand der Sache orientiertes Auftreten soll mit ihr erreicht werden. Unheimlich wichtig wäre Präsenz in den grossen elektronischen und gedruckten Medien. In den letzten Jahren ist der Segelflug vorwiegend im Zusammenhang mit Unfällen ins öffentliche Bewusstsein getreten – da gibt es eine Menge zu verbessern.

Wenn eine Person sich dazu entschliesst, mit mir als Nachwuchsverantwortlichem in Kontakt zu treten, folgen als erstes längere Gespräche. Beide sollen genau wissen, mit wem sie es zu tun haben. Jährlich habe ich bis zu 25 solche Kontakte. Die meisten InteressentInnen haben eine gute Vorstellung von der Grossartigkeit unseres Sports. Aber oft wissen sie zuwenig über den langen Atem, den es bis zum Brevet braucht. Unter dem Strich ist es sicher richtig, dass wir hier reinen Wein einschenken. Daher gebe ich u. a. einen Leitfaden ab, welcher die wichtigsten Fragen schriftlich (und ungeschminkt) beantwortet. Eine Person, die mit vollständigen Informationen auf einen Schnupperflug geht, hat eine gute Entscheidungsgrundlage und wird sich die Sache nicht nach zwanzig Schulungsflügen und ersten Frustrationen anders überlegen. Ganz wichtig ist, dass wir unsere SchülerInnen freundlich und respektvoll in unserer Mitte aufnehmen. Segelfliegen kann eine lebenslange Passion werden. Daher ist es nicht erstaunlich, wenn beispielsweise am diesjährigen Theorie- und Voicekurs Leute mitmachen, deren erste Kontaktaufnahme mehrere Jahre zurück liegt. Sie haben es sich gründlich überlegt!

Christoph Schläppi

Information und Kommunikation

Und bereits ist wieder ein Jahr vorbei – der Sommer kam mir nicht gerade rümenswert vor. Trotzdem – nebst all den Regentagen gab es einige ganz schöne Flüge zu geniessen.

Im letzten Jahr wurde die Bereitschaftstafel durch einen Bildschirm ersetzt. Dieser musste zuerst beweisen, dass er auch funktioniert. Ausfälle waren eigentlich selten, aber diese waren dafür erstaunlicher Natur. Es scheint immer wieder irgendwelche Leute zu geben, die sich einen Spass daraus machen, ein Netzwerkkabel einige millimeter aus dem switch (=blaue Box mit den Antennen im Schrank beim hinteren PC in der Villa Thermik) zu ziehen. Ja, dass ist eine Möglichkeit den Bildschirm lahmzulegen. In Zukunft aber auch nicht mehr... Habe da noch ein Ass im Ärmel ;-)

Die Ungewissheit welche Information jetzt Gültigkeit hat, war somit vom Tisch. Das Selfbriefing hat sich konsistent verhalten. Das Aufgeben von Schadenmeldungen scheint auch recht gut funktioniert zu haben. Was die EASA Vorschriften hier noch so im Sinne von Qualitätsmanagement für



„Continuing Airworthiness“ bringen werden, dürfte noch die eine oder andere Anpassung an Abläufen bedeuten.

Des Weiteren wurde der Aufbau einer neuen Internetseite mit Hilfe von René Vollenwyder und Sandra Hoffmann gestartet. Diese Seite basiert nun auf einem sogenannten Contentmanagementsystem. (Typo3) Dies mag den Benutzer eigentlich nicht interessieren – es ermöglicht aber verschiedenen Personen das einfache Anpassen von Inhalten. Als Probelauf wurde die Seite der Segelflugkonferenz <http://www.sfk2009.ch> bereits so aufgebaut, um in diesem Umfeld etwas Erfahrung zu sammeln. Ein grosses Dankeschön hier nochmals an René.

Die für die meisten benötigten Komponenten des Selfbriefingsystems werden nun schrittweise auch in die Internetseite integriert. Das Selfbriefing in der jetzigen Form bleibt unter <http://selfbriefing.sgbern.ch> vorerst erhalten. Es ist anzumerken, dass alle Inhalte welche im alten Selfbriefing wie auch in der neuen Internetseite erscheinen, aus der gleichen Datenbank stammen und somit identisch sind. Eine Flugzeugreservation muss also nicht in beiden Kalendern eingetragen werden. Sie erscheint automatisch auf beiden Seiten.

Peter Lacher

Blick zurück auf die Anfänge meiner 47 Flugjahre

Von René Hodel

Im Herbst 2008 entschloss ich mich definitiv, meine diversen Flugtätigkeiten einzustellen, dies weil meine Gesamtflugerfahrung wohl recht umfangreich, aber das aktuelle Training zunehmend ungenügend war.

Unter dem Schlussstrich figurierten in meinen Segel- und Motorflugbüchern folgende Zahlen:

Gesamte Anzahl Landungen:

11'654, davon 4577 Segelfluglandungen. Von diesen waren es genau 3968 Schulungsflüge als Segelfluglehrer, wovon ich rund 3000 Schulungsflüge zu Gunsten der SG-Bern absolviert habe.

Von den 7077 Motorfluglandungen entfielen 3582 auf Schulungsflüge als Motorfluglehrer, 174 auf Nachtflüge, 389 auf Gletscherlandungen und 54 auf Wasserungen. Zudem führte ich im Laufe der Zeit 1137 IFR-Anflüge durch.

Wie es begann

Ich war nie Modellflieger. Der Virus Aviaticus packte mich, als ich Gelegenheit erhielt, als Passagier in einem Motorflugzeug mitzufliegen. Fasziniert hat mich dabei das Abheben von dieser unserer Erde und der Blick von oben auf die immer kleiner werdenden Häuser und Strassen und auf die übrigen Strukturen unserer Zivilisation.

Als Student mit schmalem Budget kam für die Schulung nur der Segelflug in Frage.

So belegte ich im Herbst 1961 einen Anfängerkurs im Belpmoos, geleitet vom damaligen hauptamtlichen Segelfluglehrer der Alpar AG, Zoard Szelestenyi, kurz Zulu genannt.

Nach einem Einführungsflug im Schlepp, damals noch auf Rhönlerche, folgte die Schulung an der Winde. Für mich waren es 22 solcher Flüge, danach 5 Schleppflüge. Nach einer Gesamtflugzeit von 2 h 17' war dann der 29. Flug der erste Alleinflug, der schönste Flug in meiner fliegerischen Karriere.

Fliegen hiess damals des öftern auch gerissene Windenseile spleissen und kam der Südwind auf, was die mühsame Änderung der Startaufstellung der Winde zur Folge gehabt hätte, so sagte Zulu nur: „Gehn wir in die Beiz“.

Das damalige Luftamt pflegte in der Person von Segelfluginspektor Werner Ledermann gelegentlich auch unangemeldet zu inspizieren. War er in Sicht, schallte es laut: „Achtung, dr Lädi chunnt !“, worauf alle versuchten, dies und jenes noch in Ordnung zu bringen, vor allem auch zu kontrollieren, ob an den Schleppseilen die richtigen Sollbruchstellen vorhanden waren.

Wie es weiter ging

Im Frühjahr 1962 belegte ich einen weiteren Kurs, erflog die sogenannte Bedingungen, alle auf Rhönlerche, und legte am 18. Juni 1962 die amtliche Prüfung ab. Nachdem ich bereits während der Grundschulung auf das Grunau- Baby umgeschult hatte, folgte nach dem Amtlichen die Umschulung auf Ka-8. Wegen länger dauernden Militärdienstes war ich für den Rest des Jahres fliegerisch nicht sehr aktiv.

Das goldene Jahr 1963

Zu Saisonbeginn legte ich mich ins Zeug und absolvierte ca. 20 Starte auf Ka-8, meist an der Winde. Am 26. April war Bise angesagt und ich konnte in der Bisenthermik meinen Fünfstünder absolvieren.

Zehn Tage später folgte ein günstiger Thermiktag und so konnte ich auf Grunau-Baby meinen 50 km-Flug nach Olten und die 1000 m - Ueberhöhung realisieren, was mir das FAI Silber-C eintrug.

Damals gab es noch kein Testatreglement und so fasste ich 3 Tage später – obschon ich seit dem Amtlichen nur 30 h geflogen war – den kühnen Entschluss, einen 300 km - Zielflug in Angriff zu nehmen. Zulu unterstützte mich in meinem Vorhaben und so legte ich mit Klinkort Olten einen gebrochenen Zielflug Olten – St.Croix – Olten – Flugplatz Neuchâtel auf Ka-8 HB-701 aus.

Um 1035 h starteten Peter Kocher, der die gleiche Absicht hatte, und ich mit unseren zwei Ka-8 im Doppelschlepp. Um 1110 h klinkten wir in äusserst magerer Thermik. Peter verpasste leider den Anschluss und musste in Olten landen.



Ich flog vorsichtig westwärts in schwacher Blauthermik und erreichte dann mit Mühe und

Not St.Croix um 1500 h, was einen sagenhaften Schnitt von 32 km/h ergab. Der Rückflug nach Olten – immer noch in Blauthermik - verlief etwas besser (Schnitt 60 km/h), aber es war bereits ca. 1700h als ich dort eintraf. Auf dem letzten Schenkel Richtung Neuchâtel fand ich im Raume Balsthal den letzten Thermikaufwind mit dem einzigen Cumuluswölkchen des ganzen Tages.

Diesen Aufwind kurbelte ich mit meiner Ka-8 mit allergrösster Konzentration aus und erreichte eine Höhe von 2900 m ü/M. Nun begann der „Endanflug“ auf Neuchâtel. Einen Anflugrechner gab es in der Ka-8 natürlich nicht, nicht einmal ein „Schieber“ existierte damals. So flog ich geduldig mit der optimalen Gleitfluggeschwindigkeit gegen Westen.

Kurz vor St.Blaise musste ich mich entscheiden: Aussenlandung oder Flug über den See zum Flugplatz Colombier. Mein Auge sagte mir, dass es für letzteres reichen würde und so flog ich – allerdings ziemlich verkrampft – über den See, überquerte die hohen Bäume östlich des Flugplatzes mit nicht allzu grosser Reserve und landete nach 8 h 23' – da es für ein Abkreisen nicht mehr reichte – straight-in auf Piste 23.

Mehr Glück gehabt als Verstand, würde ich heute sagen.

Das intensive Jahr 1964

Im Frühjahr bestand ich die Fluglehreraufnahmeprüfung und besuchte den Fluglehrerkurs in Bern, welcher unter der Leitung von Fritz Bigler, Segelfluginspektor des Luftamtes, stand. Im anschliessenden Fluglehrerpraktikum betreute ich verschiedene Schüler, unter anderen kurz auch einen gewissen Edi Inäbñit.

Zulu wollte vom Segelflug in den Motorflug wechseln und fragte mich deshalb an, ob ich an seiner Stelle für die laufende Saison als hauptamtlicher Segelfluglehrer der Alpar AG tätig sein könnte. Nach kurzer Bedenkzeit sagte ich zu und unterbrach entsprechend mein Studium.

Die Alpar AG wünschte, dass ich auch schleppen würde, so dass ich deshalb umgehend meinen Privatpiloten-Ausweis mit Zulu machte. Dieser verzichtete dabei auf sein Motorfluglehrerhonorar und die Alpar AG stellte mir den Piper L-4 zum Haustarif von Fr. 45.- pro Stunde zur Verfügung. Ich benötigte – weil gemäss Ausweisreglement die Segelflugerfahrung zur Hälfte angerechnet wurde – bis und mit PP-Prüfung 17 h, so dass mich der Ausweis auf nur Fr. 765.--zu stehen kam (heute muss man dafür, d.h. ausgehend von einem Segelfliegerausweis, mit einer Grössenordnung von Fr. 10'000.-- rechnen).



Piper L4

Während des Sommers führte ich verschiedene Kurse der Fliegerischen Vorschulung (FVS) durch. Das Schulungsprogramm mit 6 Schülern pro Kurs war dicht. Daneben hatte ich noch sogenannte Privatschüler zu betreuen, so dass ich an gewissen Sommertagen über 50 Windenstarte

in mein Flugbuch eintrug.

Wenn man ein alter Pilot ohne Unfall oder Schaden werden darf, braucht es manchmal auch etwas Glück

Nach verschiedenen mehr oder wenig erfolgreichen Dreieckflügen legte ich am 12. Juni 1965 einen 500 km – Rückkehrflug Olten – Ambérieu – Olten auf Ka-6 HB- 796 aus.

Der erste Schenkel bis und mit Umrundung von Ambérieu verlief ganz leidlich, doch dann trat auf dem Rückweg Überentwicklung auf und die Thermik wurde immer schwächer, so dass ich südlich von Bellegarde eine Aussenlandung ins Auge fassen musste. Die



Ka-6

dortigen Felder lagen wohl in Windrichtung, aber sie waren schmal und vor allem sehr kurz und zudem mittels Zäunen voneinander abgetrennt.

Ich flog ein mir ausreichend lang erscheinendes Feld an, flog knapp über den ersten Zaun und setzte die Ka-6 mit Minimalgeschwindigkeit auf. Der zweite Zaun kam aber bedrohlich näher und so legte ich, mehr instinktiv als mit Überlegung, den linken Flügel ab, um einen „Bodensurri“ um 90 Grad zu produzieren, was mir auch gelang.

Nachdem die Ka-6 still stand und ich mich von meinem Schrecken erholt hatte, stieg ich aus und stellte fest, dass das Ende des rechten Flügels nur gerade ca. einen Meter höher lag als der hintere Zaun.

Eben: „Wenn man ein alter Pilot ohne Unfall.....“

Was im Jahre 1965 und in den folgenden Jahren sonst noch geschah

Im Hinblick auf kommende Flugmeetings im Belpmoos und auf der Allmend, studierten Beat Senn und ich anfangs 1965 ein Akro-Simultanprogramm auf Ka-8 ein, wobei Beat als ausgebildeter Militärpilot den schwierigeren Part als Nr. 2 übernahm. Nach der Vorführung im Rahmen des Para-Meetings vom 27. Juni 1965 auf der Allmend war in der Zeitung „Der Bund“ u.a. folgendes zu lesen: „Beat Senn und René Hodel

vollführten ein vogelflugähnliches Segelflugballet von vollendeter Eleganz.“ Wir waren also zu Ballettänzern befördert worden.

Im Juli 1965 betreute ich in La Chaux-de-Fonds den Jungfliegeraustausch (IACE), an dem zwei schwedische Cadets, fünf US-Cadets und zwei US-Begleiter teilnahmen. In rund 100 Flügen führte ich sie in die Geheimnisse des Segelfluges ein.

Im Gegenzug durfte ich im August 1967 als Begleiter des Jungfliegeraustausches in die USA fliegen. Unter den Jungfliegern befand sich auch Peter Ryser.

Nach einem kurzen Besuch von New York reiste unsere Gruppe in den Süden nach Alabama. In Huntsville besuchten wir das NASA Space Flight Center, wo die Saturn V, die sog. Mondrakete, kurz vor ihrem Erstflug bereit stand.

Höhepunkt war der Empfang bei Wernher von Braun, dem bekannten Raketenbauer deutscher Herkunft, welcher früher zu unseligen Zeiten die V1 und V2 entwickelt hatte.

Wernher von Braun, inzwischen in den USA zu einer hochangesehenen Persönlichkeit mutiert, empfing uns vermutlich nicht zuletzt aus dem Grunde, weil er seinerzeit auch an der ETH Zürich studiert hatte und beantwortete unsere Fragen in einer sehr lockeren Atmosphäre.

Auf meine Frage, wie es die NASA zustande bringe, ihre guten Ingenieure nicht an die vermutlich viel besser zahlende Industrie zu verlieren, antwortete er: „Only NASA is able to present the moon on a silver plate“.

In den Frühlingsferien 1966, 1967 und 1968 war ich in den von Fritz Bigler geleiteten Segelfluglehrerkursen als Instruktor tätig. Es war sehr abwechslungsreich, einmal nicht hinten, sondern vorne in der Rhönlerche als „Schüler“ zu agieren und mögliche, sowie mit einem gewissen Überraschungsmoment gelegentlich auch fast unmögliche, Schülerfehler einfließen und korrigieren zu lassen.

Ausklang

Es gäbe noch sehr viel zu erzählen über meine späteren Flüge.

So über meinen 5000er ab Saanen im Juli 1967 in einer bilderbuchhaften Cumulonimbuswolke über Rougemont mit einem Steigen in der Schlussphase von 10 m/sec, der mir den zweiten Brillanten eintrug.

Oder von meiner Tätigkeit als erster hauptamtlicher Segelfluglehrer der SG-Bern in der Saison 1969, angestellt durch Albert Kiener, dem

damaligen Obmann.

Nach meinem Eintritt ins Luftamt als Jurist verlagerten sich meine Flugtätigkeiten berufsbedingt immer mehr in Richtung Motorflug, war ich doch stark in der Rechtsetzung im technisch-operationellen Bereich engagiert (z.B. Ausweisreglement (RFP), Verordnung über die Verkehrsregeln (VVR), Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr (VBR I), Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL), Verordnung über die Luftfahrt-Unterhaltsbetriebe (VLU)).

Entsprechend der erhöhten Motorflugtätigkeit, unter anderem auch als Motorfluglehrer, reduzierte ich meine Segelflugtätigkeit bis zur definitiven Einstellung im Herbst 2008 sukzessive, dies nicht ohne eine gewisse Wehmut.

Ob Motorflug oder Segelflug, die folgenden Zeilen, die ich allen SG-Piloten und Pilotinnen widme und welche ich seinerzeit einer Fachpublikation entnommen habe, sie gelten für beide Flugarten:

A Superior pilot is one who stays out of trouble by using his Superior judgement to avoid situations which might require the use of his Superior skill.

Unsere neuen Piloten

Letztes Jahr bestanden vier Piloten die Prüfung. Die Segelfluggruppe gratuliert den frisch brevetierten und wünscht ihnen viel Erfolg und erfüllende Flüge bei der SG Bern.

Daniel Bernasconi

Fliegen war für mich, wie für viele Leser wahrscheinlich auch, ein Bubentraum. Wie so viele Träume ging auch dieser irgendwann vergessen. Ausser ein bisschen Flight Simulator am Computer, hatte ich bis zum 37. Altersjahr absolut keine praktische Flugerfahrung. Anlässlich eines Quartergrillierens hat mich Kürte Wenger (beim Fleisch drehen am Grill) 2007 zu einem Schnupperflug überredet. Lange musste er sich dabei nicht abmühen, ich war rasch überzeugt. Am 1. August 2007 war es soweit, Kürte hat mich angerufen und mir mitgeteilt, dass er noch einen freien Platz in einem Duo



habe. Der Schnupperflug war sehr eindrücklich, bis zum Berghaus Gantrisch hat's gereicht. Allerdings war ich das Kurbeln halt noch nicht so gewöhnt und ich musste schon bald mal um Rückflug und Landung bitten, um ein "Unglück" im Cockpit zu vermeiden. Grün im Gesicht aber glücklich, entstieg ich dem Duo und fasste anschliessend schnurstracks das Flugbuch.

So zwischen ein paar Flügen arbeite ich auch mal. Dies tue ich bei der Berner Kantonspolizei als Instruktor in den Bereichen Einsatztaktik, Schiessen und Ordnungsdienst. Ich wohne in Köniz, bin verheiratet und Vater von zwei Töchtern.

Nach vielen lehrreichen Schulungsflügen, Theorie- und Voiceprüfung, war es im April 2009 soweit und ich durfte bei Ruedi Vögeli zur Prüfung antreten. Nach einem problemlosen Prüfungsflug geriet die erste Landung prompt zu lang und der Druck stieg. Die zweite Landung passte haarscharf und die dritte passte auch, wenn sie auch eher ins Landefeld "gemurkst" war. Auf jeden Fall habe ich die Prüfung bestanden und bald auf die DG-300 umgeschult. Irgendwann letzten Sommer habe ich mich auch erstmals alleine bis an den Gurnigel getraut und das Gefühl dabei war fast so schön, wie beim ersten Alleinflug! Ich freue mich mordsmässig auf die neue Saison und hoffe, dass mir die Saanenpremiere gelingt. Den Fluglehrern und allen Segelflugkameraden und Kameradinnen möchte ich für die freundliche Aufnahme in die SG-Bern und die Unterstützung danken!

René Vollenwyder

Als kleiner Junge verbrachte ich mit meinen Eltern oft Wanderferien in den Alpen. Schon damals fielen mir die Segelflugzeuge auf. Mich hat immer fasziniert wie lautlos die Flugzeuge vorbeigeflogen sind und wie man ohne Motor so lange in der Luft bleiben kann.



Ich habe damals oft davon geträumt wie ich selber durch die Alpen fliege. Realität wurde dieser Traum aber nie. Geändert hat sich dies erst als ich mit Küre Wenger und Pesche Lacher am gleichen Ort arbeitete. Beide haben mich richtig „gluschtig“ aufs Fliegen gemacht.

Und so stand ich dann da, vor dem ersten Flug. Noch nicht ganz sicher ob ich wirklich in dieses Fluggerät einsteigen möchte. Aber schliesslich gab

es kein zurück mehr. Und es hat sich definitiv gelohnt. Für mich war schon nach dem Schnupperflug klar, dass ich auch Segelfluggpilot werden möchte. Bis ich dann wirklich damit begonnen habe, hat es nochmals fast zwei Jahre gedauert.

Viele geduldige Fluglehrer und Helfer haben es mir ermöglicht, dass ich seit letztem August den Segelflugschein habe (MERCII!). Seit der Prüfung konnte ich bereits einige Stunden absolvieren und ich freue mich schon sehr auf die neue Saison.

Auch wenn ich heute weiss wieso ein Flugzeug ohne Motor solange in der Luft bleiben kann, so ist doch die Faszination geblieben. Und schlussendlich stimmt es einfach „Flüge macht süchtig“!

Jonas Zbinden

Ich gehe ans Gymnasium Bern-Kirchenfeld, Abteilung Mathematik und Physik und werde voraussichtlich die Matur 2012 abschliessen. Was ich danach studieren will, weiss ich noch nicht genau. Aber eines weiss ich, danach will ich, wenn möglich, eine fliegerische Karriere starten. Den Traum vom Fliegen habe ich seit 10 Jahren. Inspiriert dazu hat mich damals eine Möwe am Strand in Italien. Dieser Traum vom Fliegen hat sich dann entsprechend weiter entwickelt. Das ist auch der Grund, warum ich nun bei der SG-Bern angefangen habe, um der Fliegerei näher zu kommen und auch um heraus zu finden: Ist Fliegen etwas für mich? Und nach dieser Ausbildung muss ich sagen, ich hoffe es. Angefangen hat alles bei der SG-Bern mit meinem Schnupperflug. Er war nur kurz dafür, aber unheimlich berauschend! Natürlich habe ich mich sofort mit Christoph Schläppi in Verbindung gesetzt und als dann auch meine Mutter überzeugt war, mich voll ins Theoriezeug gestürzt.



Nun im Nachhinein muss ich aber sagen, dass die Ausbildung doch ziemlich hart ist und ich von Glück sagen kann, dass ich sie geschafft habe. Neben dem Gymnasium war das zum Teil eine ziemliche Knochenarbeit. Auf der anderen Seite war und ist es natürlich aber ein wahnsinnig schönes und traumhaftes Hobby. Und ich bereue es in keiner Hinsicht es probiert zu haben und kann es nur weiter empfehlen.

Nun, neben dem Gymnasium und dem Fliegen, spiele ich als

Schlagzeuger in einer Band namens NASH. Ausserdem habe ich letzten Sommer angefangen auf einem Laser zu segeln. Im Ausgleich zum Fliegen ist Segeln ein phänomenales Hobby! Jetzt aber noch einmal eine kurze Danksagung an die Leute, die mich auf meiner Ausbildung begleitet haben und bei denen ich sagen kann: Ohne euch... ich weiss nicht ob ich jetzt Pilot wäre!

Ich möchte Christoph Schläppi und Kurt Wenger danken, die mich hier liebevoll in der Gruppe integriert haben und mir in meiner gesamten Ausbildung auch immer wieder geholfen haben. Ausserdem möchte ich noch allen anderen danken, die mir Ratschläge und Tipps gegeben haben. Und, ich denke, mir auch auf meiner Laufbahn geholfen haben und, hoffe ich, auch in Zukunft noch helfen werden.

Flavio Caluori

Die Fliegerei hat mich schon früh fasziniert. Den ersten „indirekten Kontakt“ hatte ich mit den noch sehr einfachen Flugsimulatoren, welche es damals (ca. 1990) für PCs gab. Später setzte ich mir in den Kopf, meinen Vater zu überzeugen einen Flugdrachen zu bauen, welcher mich tragen könnte. Dies hat er mir natürlich aus verständlichen Gründen



ausgeredet. In den nächsten Jahren beschäftigte ich mich immer wieder mit PC-Flugsimulationen (doch davon wird man nicht braun). Was die reale Fliegerei betraf, hatte ich das Gefühl, dass sie viel zu teuer wäre, als dass ich sie mir hätte leisten können. Nachdem ich im Jahr 2006 mein Studium (Englisch im Hauptfach) begonnen hatte, blätterte ich einmal die „Universitätssport-Broschüre“ durch, fand darin das Ausbildungsangebot der Segelfluggruppe Bern und die Möglichkeit, einen Schnupperflug für nur 60 Franken zu machen. Ohne mir allzu viel dabei zu überlegen, ging ich an einem Wochenende ins Belpmoos und machte den Schnupperflug und „ES hatte mich“. Zum Glück fand ich ungefähr eine Woche später eine Teilzeitstelle als Hilfsassistent an der Universität, wodurch ich mir die Segelflug- und auch eine Motorflugausbildung finanzieren konnte.

In diesem Sinn möchte ich mich bei allen Fluglehrern und Fliegerkameraden, die mir die Möglichkeit gaben, „echtes“ Fliegen zu erleben und selbst zu lernen, bedanken! Die Saison 2010 steht nun bereits vor der Tür und ich freue mich, Euch im Belpmoos oder irgendwo in der Luft zu sehen.

Rhönlerche HB-664

Wie vermutlich die meisten bereits gesehen haben, nimmt das Gerippe unsere HB-664 wieder die Form eines Flugzeuges an. Mit dem Ziel in der kommenden Saison mit ihr wieder fliegen zu können, ist ein Team unter der Leitung von Dieter Raschik am „chrampfen“.

Des öfters werde ich gefragt warum wir diese Arbeit machen? Ein Streichholz wäre doch da besser für diesen Rhönstein. Klar, die HB-664 hat nicht die Flugleistungen eines modernen Duodiscus. – Geht es also immer nur um Leistung? Und was ist denn Leistung? Ich meine, wie oft haben wir



Dieter am bespannen

Wetterlagen bei welchen das Potential eines Duos ausgereizt werden kann? Mit einem alten Holzflieger bei mässigem Wetter im Berner Oberland herumfliegen, ist vielleicht die viel grössere persönliche Leistung als im Mösli einen Duo bereitzustellen und die Webcams vom Vallis dauernd zu überprüfen und festzustellen, dass der geplante 500km Flug heute nichts wird.

Jedenfalls dürfte klar sein, welcher Pilot mit einem lächeln beim Feierabendbier sitzen wird. In diesem Sinne möchte ich Dieter für seine grosse Unterstützung danken. Nur so kann die jüngere Generation das Wissen über den Bau historischer Flugzeuge erlernen.

Ich hoffe im Sommer selber einige „Gesundheitsflügli“ mit der HB-664 machen zu können.

Peter Lacher

Kassier

Wie vermutlich alle wissen, erfasst Hansruedi Schmid seit zig Jahren unermüdlich die Startlisten um jeweils die Rechnungen zu erstellen. Oft forschte er Ungereimtheiten nach oder fahndete nach „vergessenegegangenen“ Motorflugmeldezetteln. Nein – täuschen konnte man Hansruedi nicht. Keine Angst, das wird auch so bleiben – denn das Amt bleibt in den Händen eines Polizisten. Daniel Bernasconi wird in Zukunft die Startlisten verarbeiten. Da er



aber die SG-Bern noch nicht seit Jahrzehnten kennt, ist er auch auf euch angewiesen!

Füllt doch bitte die Startlisten und Flugmeldungen leserlich und vollständig aus. Auch diejenigen, welche selten bis nie Startlisten schreiben sind gebeten, ihren Teil beizutragen. Das Flugzeugverteilungsblatt ist nämlich die Grundlage welche der Startlistenschreiber benötigt.

EASA Part M, „certifying staff“

Wie bereits in verschiedenen Berichten erwähnt, hat das EASA Zeitalter angefangen. Der sogenannte Part M der Verordnung EG 2024/2003 trat für uns schweizerischen Segelflieger, gemäss Artikel 7 (3d) unter Ausnützung des maximalen Spielraumes - am 28. September 2009 in Kraft. Diese regelt unter anderem den Unterhalt von nicht gewerbsmässig betriebenen Kleinflugzeugen. Nachzulesen im Detail und in deutscher Sprache unter:

http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Regulation/reg_2042_2003/2042_2003_DE.pdf.

Insbesondere die Seiten 1 bis 3, sowie 16 Punkt M.A.710 und die Seiten 46 bis 48. Dieses Dokument ist stark detailliert geregelt weil sämtliche Luftfahrzeuge berücksichtigt werden mussten - vom Ecolight bis zum Airbus. Das Problem wurde jedoch bereits bei der Verfassung der Verordnung im 2003 erkannt und mittels Artikel 7 (6) im Regelungsprozess berücksichtigt. Wir sind bereits im Genuss der ersten offiziellen Anpassungen in Form der Verordnung EG 1056/2008, welche

neben mehreren Korrekturen des Parts M auch das Konzept der ELA-1-Flugzeuge einführt (nicht komplizierte Luftfahrzeuge mit einem maximaler Startgewicht unter 1000 kg). Volltext ebenfalls in deutscher Sprache unter http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Regulation/reg_1056_2008/reg_1056_2008_DE.pdf. Da diese Verordnung eine Anpassung des Parts M ist, wird der Text etwas undurchsichtiger. Der Part M sowie dieses Dokument müssen miteinander verglichen werden.

Interessant für uns ist, dass die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit zwei Jahre lang von einem Prüfer mit M-Lizenz („Certifying staff“) empfohlen werden kann (die Bescheinigung kommt immer noch direkt vom BAZL) was einen wesentlichen Teil der Kosten spart. Jedes dritte Jahr kommt jedoch weiterhin der BAZL-Prüfer. Aus diesem Grund werden zur Zeit Peter Lacher und Pierre-André Walther ausgebildet im Hinblick auf die kommende Aufnahmeprüfung des BAZLs.

Viel gesagt wird auch über die Einschränkungen bei der Wartung der Segelflugzeuge. Die neuen Bestimmungen erlauben die "normalen Bürger" (Piloten, Eigentümer und Clubmitglieder, welche im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz sind) nur noch minimale Eingriffe in den Innereien unseren geschätzten Vögel. Diese sind im Part M auf den Seiten 46 bis 48 in Volltext beschrieben sowie tabellarisch im EASA-internen Dokument AMC Part-M effective ab Seite 31 bis 34 dargestellt. Dieses Dokument ist aber noch nicht offiziell in Form einer Verordnung, kann aber eingesehen werden unter:

http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2008/Decision_No_2008-013-R_-_Annex_I.pdf. Sorry hier gilt nur die englische Sprache (internes Dokument) - **Jede andere Arbeit an einem Flugzeug ist somit nicht erlaubt-**, oder nur unter direkter Aufsicht eines Flugzeugprüfers mit M-Lizenz. Wir haben zu diesem Zweck vom BAZL eine provisorische Lizenz erhalten, damit wir diese Aufgabe übernehmen können. Die provisorischen Lizenzen gelten jedoch nur bis zur Prüfung. Danach werden wir hoffentlich reguläre Lizenzen erhalten.

Roland Stuck hat die EASA-Situation in seinem Vortrag bei der Segelflugkonferenz sehr gut dargestellt. Hier noch der Link zu seiner Powerpoint-Präsentation:

http://www.segelflug.ch/bilder-pdf_news/SFK_Bern_09_Stuck_EASA.ppt.

Die obenstehende Lektüre ist eigentlich ein Muss für alle die vor haben, in Zukunft an Segelflugzeugen in der Werkstatt Hand anzulegen. Nebenbei ist auch zu erwähnen, dass diese Vorschriften auch für private Flugzeuge gelten! Es ist leider so, dass auch kleinere Reparaturen die früher mal schnell an einem Sommerabend im Saanenlager durch irgendjemanden

erledigt wurden, jetzt zu einem Grounding des Flugzeuges führen, falls niemand mit einer entsprechenden Lizenz für Segelflugzeuge anwesend ist und die Arbeiten kontrollieren und bescheinigen kann. Wir bitten Euch, dies zu beachten. Auch wenn ihr diese Arbeiten sicher gut und gewissenhaft bereits zig mal gemacht habt. Falls irgend etwas schief geht, (dem Prüfer auffällt, Unfall,...) habt nicht nur ihr ein Problem, sondern die ganze Gruppe. In der Hoffnung dass Pierre-André und Peter in diesem Frühjahr die Segelflug Mechaniker Prüfung bestehen, haben wir weiterhin gute Chancen, unsere Flugzeuge „in der Luft“ zu haben.

Beachtet bitte bei einer Flugzeugausleihe diesen Punkt auch. Kontrolliert das Flugzeug und fragt nötigenfalls nach, um nicht nach einigen hundert Anhängerkilometern festzustellen, dass ein kleines Detail (eventuell nur in den Papieren) nicht in Ordnung ist.

Peter Lacher und Pierre-André Walther

Provisorische Daten für das 2011

Monat	Datum	Zeit	Was
Januar	Diverse		Weiterbildungskurse nach speziellem Programm
Februar	19.2.2011	09:00	Montage / Fluglehrer Refresher
	25.2.2011	19:30	Hauptversammlung
	26.2.2011	09:00	Pilotenbriefing
		10:00	Schleppilotenrapport
		19:00	Ansaufen in der Villa Thermik

Impressum

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

Redaktion
Peter Lacher
Grünaustrasse 9, 3084 Wabern
peter.lacher@gmx.net

Flugzeugreparatur in Alaska

Man vergesse besser nichts essbares in Regionen mit Bären...



Wie das Flugzeug repariert und zurückgeflogen wurde:

- 2 neue Pneus
- einige Rollen Klebeband
- einige Rollen Celophanfolie

