Segelfluggruppe Zürich

8000 Zürich – www.sgzuerich.ch

gliderZHone 2017/18

VOLVO

CLEARED FOR DEPARTURE.

DER VOLVO XC60.

SWISS PREMIUM

10 JAHRE/150 000 KM GRATIS-SERVICE
5 JAHRE VOLL-GARANTIE

INNOVATION MADE BY SWEDEN

häusermann.com

Effretikon
Vogelsangstrasse 14
052 354 11 11

Wetzikon
Rapperswilerstrasse 66
044 933 61 61

Dübendorf
In Huebwiesen 11
044 823 80 90

Zürich
Bernerstrasse Nord 188
044 435 36 36

Inhaltsverzeichnis

Editorial	4
Jahresbericht des Obmanns 2017	5
Jahresbericht des Obmanns 2018	7
Jahresbericht des Chef- Fluglehrers	9
Jahresbericht des Sportchefs 2018	12
Jahresbericht des Safety Officers	14
Jahresbericht des Kassiers	16
Zurück zu den Wurzeln	18
Ausbildung aus der Sicht eines Schülers	22
Das neue Saanenlager: Aus 2 wird 1!	26
Erstes Jahr Wartung durch Flugzeugbetreuer	30
Bericht eines Wartungsteams	32
Archeopteryx Gruppe	34
Statistik	38
Unsere Gönner	40
Mitglieder der SG Zürich	42

Impressum

Redaktion und Inserate	Willy Frey
Auflage:	400 Exemplare
Gestaltungskonzept:	Kathrin Senn
Layout und Druck:	Zindel Druck GmbH, Zürich
Titelbild: Ueli Messmer	Ueli und Roger über dem Aletschgletscher

Editorial

Ist das Festhalten an Traditionen eine Notwendigkeit oder nicht?

Meiner Meinung nach vermitteln Traditionen Werte, die für den Fortbestand eines Vereines wichtig sind. So verhält es sich auch mit unserem Jahresbericht. Soweit ich mich zurückerinnere, erschien dieses Heft jeweils pünktlich zur GV im Frühling und wurde immer mit Interesse gelesen.

Klar kann man argumentieren, dass die Zeiten sich geändert haben, dass man sich auch mittels elektronischer Medien informieren kann. Der wirklich Interessierte wird sich seine Informationen auch online holen, doch ist es genauso wertvoll, sich die Zeit mit einem physischen, gedruckten und schönen Jahresbericht zu vertun, auch wenn's nur auf dem stillen Örtchen ist.

Im Jahre 2003 hat unsere Kathrin diese Aufgabe übernommen und unseren, damals eher einfachen, Jahresbericht zu einem professionell gestalteten Produkt entwickelt. Auch das Label gliderZHone entsprang ihrer Feder. Nach einigem Überlegen habe ich mich entschieden, dass ich dieses Erscheinungsbild beibehalten will, zeigt es doch gut auf wofür wir stehen, nämlich Segelfliegen. Zudem bewegen wir uns in Segelflugzonen und sind eine Zürcher Gruppe.

Nachdem ich den Aufwand ein solches Heftchen zu erstellen nun kenne, finde ich es angebracht Käde für all die vergangenen Jahre ein Kränzchen zu winden. Ich glaube, ihre Leistung wurde nie genug wertgeschätzt. Im Nachhinein verstehe ich auch, warum die Weiterführung des Berichtes nicht ganz einfach gewesen ist.

Damit so ein Jahresbericht zustande kommt, braucht es natürlich auch Beiträge. Vielen Dank all denen die sich die Zeit genommen haben, ihre Gedanken oder Erlebnisse auf Papier zu bringen und mit Bildern zu untermalen.

Bei der Produktion unseres gliderZhones entstehen Kosten und wir versuchen, diese mit Werbung aufzufangen. So möchte ich es nicht unterlassen, allen Inserenten unser herzliches Dankeschön auszusprechen. Sie ermöglichen mit ihrem Beitrag das Erscheinen dieses schönen Heftes.

Ein Dankeschön gebührt auch Markus und Lukas Zindel. Dank ihnen war es möglich, diese Ausgabe auch zeitgerecht erscheinen zu lassen. Sie standen mir jederzeit mit Rat und Tat zur Seite und führten mich ein in die Tücken der Polygrafie.

Nun wünsche ich allen weiterhin schöne Flug-, Lese- und andere Erlebnisse.

Willy Frey

Jahresbericht des Obmanns 2017

Es wurde offen und genug früh kommuniziert, dass sich die Hälfte des Vorstands, darunter Präsident, Chefflugleh-rer und Materialwart auf die GV 2017 aus den Vorstandsarbeiten zurückziehen wird. Um dieses Problem zu lösen und der SGZ ein Lifting zu verpassen, gab es zwei Workshops mit vielen Ideen, wie wir ein SGZ-NewGeneration-Denken auf die Beine stellen könnten. Allerdings war (noch) niemand von diesem Workshopteam wirklich bereit, mit der Fahne in der Hand voraus zu laufen. So war die SGZ nach der ordentlichen GV von Anfang März plötzlich präsidenten-, chefflugleh-rer- und materialwartlos. Obwohl es jeder wusste, herrschte doch eine überraschte Stimmung. Eine ausserordentliche GV für Ende März wurde einberufen. Die Mitglieder waren somit immer noch gefordert, eine Lösung zu finden. In der Zwischenzeit durften wir ein sehr spezielles Frühlingsfest mit einer Flughafenrundfahrt und anschliessendem Nachtessen im Restaurant Runway 34 in Zürich geniessen. Die Diskussionen, wie es denn jetzt mit der SGZ weiter geht, liefen weiter auf Hochtouren. Mir liegt unsere Leidenschaft und somit die SGZ sehr am Herzen. Ich konnte bereits viel von der SGZ profitieren, also möchte ich auch einen grossen Teil davon zurückgeben. Das ursprüngliche Ziel als Sportchef in den Vorstand einzusteigen wurde an der ordentlichen GV bereits erreicht. Nach einem Telefonat mit Dani Stahl gipfelte das Sportchef-Mandat schliesslich im Präsidentenamt. Max Wyss als Vize-Obmann, Dani als Chefffluglehrer und Ernst Arnold als Materialwart waren die Grundlage und Unterstützungs-Voraussetzung für die bekannte Überzeugungsarbeit von Dani. Ich hatte mich mit meiner Entscheidung selber überrascht. Allerdings bin ich der Meinung, dass ich nichts zu verlieren habe und ab sofort viel für die Zukunft lernen kann. Man sollte keine Angst haben Fehler zu machen, sondern Angst haben es gar nicht erst zu versuchen.

Nachdem das Fortbestehen der SGZ gesichert war, wurde die Saison auch gleich richtig lanciert. Die SGZ verteilte sich über Ostern in halb Europa. Das traditionelle Alzatelager ermöglichte schöne Flüge in den Südalpen, Pascal Brunner zog es in die Slowakei an den Pribinia Cup in Nitra und ich verbrachte knapp zwei Wochen in sibirischer Kälte am Hockenheimwettbewerb. Dort gelang mir mit 488km bereits der weiteste SGZ Flug 2017.

Der wichtigste Task in dieser Saison war die Beschaffung unseres neuen Flaggschiffs – der Arcus. Unter der Koordination von Pascal Brunner haben wir es geschafft, dass der Flieger auf den kommenden Frühling abhol- und flugbereit ist. Herzlichen Dank an alle die hier mitgearbeitet haben!

Peter Nyffeler hat viel Arbeit in unseren neuen Online Mitgliederbereich, der jetzt auf vereinsflieger.de zu finden ist, investiert. Auch hierfür ganz herzlichen Dank.

André Feldmann und Roger Klausner haben sich stark dafür eingesetzt, dass unsere Vargas eine Aufstockung der Schlepplast bekommen. Die Papiere liegen beim BAZL

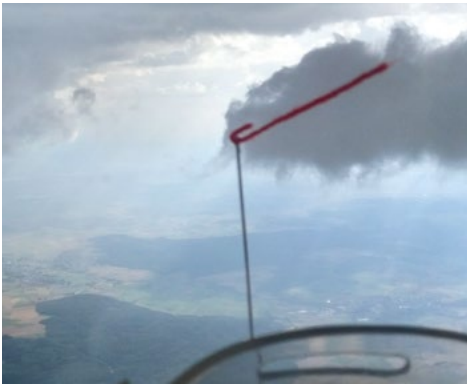
Das Voiceobligatorium für März 2018, das dann im letzten Moment auf Semptember 2020 hinausgeschoben wurde, gab vielen fluggesättigten Piloten den Anlass, ihre Segelflugkarriere zu beenden. Wir sind nun bei einer Mitgliederanzahl angelangt, die es verlangt, dass jeder einzelne seinen Beitrag zum Überleben der SGZ leisten muss.

Die Ideen zu SGZ NewGeneration, also dass das einzelne Mitglied mehr Verantwortung übernimmt und wir so von der 20/80 Formel (20% der Mitglieder machen 80% der Arbeit) wegkommen sind vorhanden. Jetzt gilt es diese schrittweise umzusetzen.

Ich möchte mich bei meinen Vorstandskollegen für die tatkräftige Unterstützung und die schrittweise Heranführung an das Präsidentenamt bedanken. Ebenso gehört der Dank allen Mitgliedern, die dafür sorgen, dass wir jedes Wochenende mit intaktem Material unserer Leidenschaft nachgehen können.

In diesem Sinne wünsche ich Euch schöne, weite und lange Flüge im 2018.
Always stay motivated!

Jonas Pitschen



Jahresbericht des Obmanns 2018

Für 2018 einen Jahresbericht des Obmanns zu schreiben ist keine leichte Sache. Je nach Gewichtung und Prioritäten kann er recht unterschiedlich ausfallen. So habe ich mich entschlossen, mit den positiven Ereignissen zu beginnen.

Der Arcus ZR wurde im Frühling geliefert. Unglückliche Umstände führten zu einem Schaden am Seitensteuer, was die Inbetriebnahme verzögerte. Danach wurde der Flieger viel geflogen und die Piloten zeigten sich begeistert.

Die Schulung wurde neu organisiert: pro Tag drei Schüler mit Schulungsbeginn um 09:00 und offiziellem Ende um 15:00. Das ist sehr gut angekommen und hat zu guten Fortschritten geführt, so dass Ruedi Wissmann einige Male nach Buttwil kommen musste, um Prüfungen abzunehmen.

Einige Mitglieder sind an Wettbewerben mitgeflogen, damit sind sie mit je mehr als 100 Flugstunden in der Saison 2018 die Spitzennutzer der Segelflugzeuge.

Unsere Schleppflugzeuge sind über 800 Mal abgehoben und haben dabei knapp 140 Flugstunden geflogen.

Im Sommer stand das Saanenlager wieder auf dem Programm. Die erste Durchführung nach dem Umbau in Saanen. Es gibt nun kein Berner- und Zürcher-Lager mehr sondern ein Lager über vier Wochen. Die Roste auf denen wir in früheren Jahren campiert hatten, wurden herausgerissen und die Zelte und Wohnwagen standen nun auf einem Schotterbett. Keine einfache Sache unter diesen Umständen ein Zelt sturmsicher zu verzurren. Aber es hat beinahe keine Schäden gegeben und wir hoffen auf 2019 mit einem besseren Untergrund.

Etwas Bauchweh hat der Betrieb der SGZ verursacht. Der Vorstand hatte nach der GV noch Vakanzen und die damit verbundenen Rollen wurden eben nicht wahrgenommen. Ab Juli war ich dann plötzlich wieder Obmann - nicht dass ich mir das gewünscht hätte.

In Saanen haben wir an einem Regentag diskutiert, wie der Betrieb der SGZ aussehen soll. Die Monatsversammlungen finden wieder statt, um die Kommunikation zwischen den Mitgliedern zu gewährleisten. Für die Wartung der Flugzeuge haben wir ein Baulokal bei Krummenachers in Dietwil. Damit haben wir ein angenehmes Ambiente für die Arbeiten und ein positves Umfeld fördert bestimmt gute Arbeit.

Der Betrieb einer Segelfluggruppe umfasst mehr als das ‘daily business’. Unser Umfeld ändert sich ständig, Anforderungen an

Technik und Piloten steigen beinahe täglich und die Infrastrukturkosten passen sich leider nicht den Mitgliederzahlen an. Die Flugzeuge müssen langfristig unterhalten werden und eine Flottenplanung ist ein Muss. Neue Mitglieder kommen nicht einfach auf den Flugplatz, in der heutigen Zeit müssen sie aquiriert werden. So bin ich Ende Jahr vorsichtig optimistisch gestimmt: das SGZ-Schiff und die Besatzung rudern in die richtige Richtung, aber am Schluss sind auch Taten gefordert.

Ich bedanke mich bei allen, die tatkräftig mitgearbeitet haben und wünsche euch und euren Angehörigen ein erfolgreiches und zufriedenes 2019.

Max Wyss

Unser neues Flaggschiff in Saanen

Jahresbericht des Chef- Fluglehrers

EASA

Das erklärte Lieblingsthema meines Amtsvorgängers Urban hat auch in diesem Winter einiges zu reden gegeben. Die Einführung DTO (Declared Training Organisation) wurde um ein weiteres Jahr auf den 8. April 2019 verschoben und unsere Schulbewilligung automatisch entsprechend verlängert. Noch bemerkenswerter ist die erneute Verschiebung der EASA-Lizenzpflicht auf September 2019. Ich hoffe, dass die Piloten die deswegen aufgehört haben, nun weitere zwei Jahre aktiv fliegen werden …

Mir selber kam diese Verschiebung fast etwas ungelegen, hat sie doch dafür gesorgt, dass die Hälfte der Teilnehmer unseres Voice-Kurses wieder ausgestiegen ist. Von ursprünglich zwölf definitiv angemeldeten sind jetzt noch fünf aktiv am Kurs – da macht doch organisieren Freude – war jetzt ziemlich böse, ist nicht so gemeint.

Schulbetrieb

Zugegeben - wir sind etwas orientierungslos in die Flugsaison gestartet - keine Flugdienstleiter, keine Monatsversammlungen und die Absicht nur noch an Samstagen zu schulen. Das Fluglehrer-Team schaffte es aber noch in der Hauptsaison unseren Schulbetrieb anzupassen und die Schüler zu motivieren. In der Folge konnten wir mit unseren aktiven Schülern unter anderem fünf Streckeneinweisungen, zwei Soloflüge und einige Gefahreneinweisungen vollführen.

Apropos aktive Schüler – nominal sind wir mit deutlich über zehn Schülern (ich meine es waren sogar vierzehn) in die Saison ge-

Unsere drei frisch gebackenen Piloten

startet. Es zeigte sich dann allerdings, dass sich nur etwa sechs einigermassen regelmässig am Schulbetrieb beteiligten. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein und vielleicht liegt es auch im Zeitgeist.

Lizenzen

Nicht aufgegeben haben unsere «Jungs»; Gian-Luca, Sönke, Ronny und Colin - im Gegenteil. Nach einigen motivierenden Hinweisen seitens der Fluglehrer haben sie richtig Gas gegeben und ausser Colin Ende Saison noch ihre Prüfung gemacht. Colin hatte lange Ferien und verschob die seine bewusst auf den kommenden Frühling.
Ich gratuliere an dieser Stelle unseren Jungpiloten nochmals ganz herzlich und danke unserem engagierten Fluglehrerteam für ihren permanenten Einsatz zugunsten des Vereines.

Peter Wehrli

Wenn ich die Fluglehrer anspreche und ihnen danke, gilt mein ganz besonderer Dank unserem erfahrensten Fluglehrer Peter Wehrli. Ich bin mir sicher, dass wir alle schon mit Peter in der Luft waren, ob Aktive, Schüler oder Ehemalige. Es Ist gar nicht anders möglich, denn Peter ist seit 1963 Fluglehrer (in Zahlen: 54 Jahre Fluglehrerdienst). Bei der SGZ selber ist er meines Wissens seit dem 3.10.1990 und hat damals unsere Piloten für die Winde am Almend-Anlass fit gemacht.

In all den Jahren stand Peter zugunsten der SGZ im Einsatz. Sei es in der ordentlichen Schulung, für Checkflüge oder auch an Schnuppertagen und anderen Events. Immer konnten wir ganz selbstverständlich auf Peter zählen. Toll waren auch seine Windenwochen in Hotzenwald oder wenn er wieder einmal einem Schüler von hinten zurief: «lueg emol, do stiegts – drai ii».

Nun hat Peter die letzte Saison als Fluglehrer geleistet und tritt in den wohlverdienten «Fluglehrer-Ruhestand» über.

Peter in Aktion

Alles Gute Peter – und hoffentlich hast Du ab und an etwas Sehnsucht nach uns und kommst uns in Buttwil besuchen.

Ausblick

In den kommenden Jahren werden wir uns vor allem auf unseren massiv reduzierten Bestand an aktiven Piloten einstellen müssen. Das wird sicher nicht einfach und die eine oder andere schwierige Entscheidung wird getroffen werden müssen. In meinen Augen ist eine gut funktionierende Schulung, mit genügend aktiven Schülern und motivierten Fluglehrern, in dieser Phase eine wesentliche Voraussetzung um die Prosperität der Gruppe zu erhalten. Dabei ist aber auch jedes einzelne Gruppenmitglied gefragt – Schüler sind künftige Piloten und Gruppenmitglieder – wir müssen weiter aktiv versuchen Schüler zu gewinnen. Ich meine das lohnt sich.
Und …
… ah ja – weiterhin steht zu befürchten, dass uns EASA auch nächste Saison beschäftigen wird.
In diesem Sinne wünsche ich einen guten Start in die kommende Saison 2018!

Update 2018

Die Zeit hat uns bereits wieder eingeholt und das Flugjahr 2018 ist Geschichte.
Ich habe mich entschieden meinen Jahresbericht 2017 unverändert zu lassen und im Folgenden mit dem Wesentlichen aus dem letzten Jahr zu ergänzen:
Gestartet in die Schulsaison 2018 sind wir mit einem deutlich dezimierten Fluglehrerteam. Der übliche «Vollservice» über alle Flugtage war damit in Frage gestellt. Mit neuen Schulungszeiten – Start schon um 9 Uhr und ordentliches Ende um 15 Uhr – versuchten wir auch an Tagen Fluglehrerdienste anzubieten an denen kein Fluglehrer den ganzen Tag frei machen konnte. Das Prinzip hat sich bewährt und auch unsere Schüler fanden es cool, dass sie trotz frühabentlicher Ausgangsabsichten einen Schulungstag geniessen konnten.
Segelflugprüfungen konnten wir im 2018 gleich jede Menge durchführen.

Colin, Roger, Markus, Sascha und Harry haben ihre amtliche Prüfung erfolgreich bestanden – Gratulation. An dieser Stelle auch einen herzlichen Dank an unseren unermüdlichen Experten, Ruedi Wissmann!

Im letzten Jahr mussten wir bekanntlich das Aussenlandefest nach drei Versuchen wettertechnisch absagen. Dieses Jahr passte es und wir konnten unter der Leitung von Chrigi und mit guter Beteiligung, anspruchsvolle Aussenlandungen auf einem interessanten Feld vollführen.
Die letzte Schulsaison werde ich in sehr guter Erinnerung behalten. Unsere Schüler haben sich engagiert gezeigt, sich gut abgesprochen und das gute Wetter optimal genutzt. Uns Fluglehrer hat das Spass gemacht und motiviert, auch mit reduziertem Bestand, durchzuhalten.

So … damit mein Bericht nicht noch länger wird, breche ich hier mal ab und freue mich auf die kommende Saison 2019!

Dani Stahl

Jahresbericht des Sportchefs 2018

Traditionell wird an Ostern die Segelflugsaison richtig lanciert. Ein Teil der SGZ sammelte seine ersten Flugstunden im Frühlingslager in Alzate. Pascal Brunner und Jonas Pitschen nahmen den weiten Weg auf sich, um am Pribina Cup in Nitra, Slowakei teilzunehmen. Leider waren die Wetterbedingungen im Osten ziemlich schlecht. Regen, grossflächige Abschattungen oder bereits Anfangs April (!) zu stabiles Wetter trugen ihren Teil dazu bei, dass an nur 2 von möglichen 9 Tagen geflogen werden konnte. Der Wind, der stur mit ca. 50 km/h wehte, machte auch die fliegbaren Tage zu einer Herausforderung. Pascal und Jonas mussten an beiden Tagen ihre Flüge im Acker beenden. Für Pascal reichte es zu Schlussrang 14, Jonas wurde 25. Beide flogen in der gemischten 15m Klasse. Ende April gab es dann bereits ein erstes Hammer-Wochenende mit einer Wolkenbasis am Jura von 3000m. Leider konnte dies kein SGZ Mitglied für grosse Flüge nützen.

Die Jungen geben Gas

Das Duo Pascal / Jonas reiste Anfangs Mai weiter nach Süddeutschland an den Hahnweide Wettbewerb. Das Niveau war wie gewohnt enorm hoch, fliegen doch dort jedes Jahr diverse Weltmeister mit. Auch das Wetter entschädigte für Nitra. Es konnte an 6 von 8 Tagen geflogen werden. Pascal konnte sich auf den 19 Rang fliegen, für Jonas reichte es zu Schlussrang 23. (beide Std. Klasse) Nach einer Woche Pause reiste Jonas weiter an die Junioren Schweizermeisterschaften in Langenthal. Mit Claudio Etterli waren seit langer Zeit wieder einmal zwei SGZ Piloten an einer JSM vertreten. Auch wenn die Wetterfenster zum Teil kurz und schwierig waren, konnte das gesamte Pfingstwochenende (Freitag – Montag) geflogen werden. – Sehr atypisch für einen Schweizer Wettbewerb, dass man jeden Tag fliegen kann. Bei einem stark besetzten Teilnehmerfeld wurde Claudio 13., Jonas reihte sich gleich hinter ihm auf Platz 14 ein.

Für Claudio ging es Mitte Juni weiter an die Schweizermeisterschaften der Elite im Birrfeld. Es war sein erster Wettbewerb, der eine Woche dauerte. Er kam in den Genuss von 7 Wertungstagen. Mit konstanten Flügen seinem Niveau entsprechend flog er auf Rang 17 von 22. Speziell zu erwähnen gilt der 7. Tagesrang am letzten Wertungstag. Die Aufgabe führte in den für uns doch fliegerisch eher weniger bekannten Schwarzwald.

Wir haben wieder einen WM Piloten!

Mitte Juli fand in Polen die Weltmeisterschaft in der Club-, Standard- und 15m Klasse statt. Pascal Brunner hatte die Ehre, Teil des Schweizer Teams zu sein. Die SGZ darf stolz sein, einen WM Piloten in ihren eigen Reihen zu haben! Bei – wie so oft an Wettbewerben – schwierigen Bedingungen durften die Piloten an sieben

Wertungstagen ihr Können unter Beweis stellen. Pascal wurde mit konstanten Rangierungen um Platz 40 am Schluss 45.

Namibischer Sommer in Europa

Mit der WM begann auch der scheinbar endlose, grossartige Sommer. Das vierwöchige Saanenlager lud praktisch täglich zum Fliegen ein. In den ersten drei Wochen herrschte Hammerwetter mit Flügen ins Engadin oder nach Südfrankreich. So gelang Pat Schnorf mit 715km der weiteste SGZ Flug in der Saison 2018 und Claudio Etterli das erste FAI 300km Dreieck und das gleich mit Wendepunkt Zermatt/Matterhorn. – Herzliche Gratulation! Gleichzeitig fand Anfangs August der traditionelle Klippeneck Wettbewerb statt. Hier konnte Jonas Pitschen bereits seine vierte Teilnahme verbuchen. Auch hier gab es 7, zum Teil rekordverdächtige Wertungstage. Jonas flog das erste Mal um die TMA von Stuttgart, es war zugleich sein erster Flug über 500km. Einen Tag später folgte der erste 600er mit einem OLC Schnitt von 111km/h. Der schnellste Aufgabenschnitt von Jonas in dieser Woche war 124km/h.

Nationaler Segelflugwettbewerb

Im NSFW (OLC) hat die SGZ noch Luft nach oben. Abgesehen vom 5. Rang in der Standardklasse von Jonas war die SGZ in keiner Flugzeugklasse in den ersten 20 vertreten. Bei den Junioren wurde Jonas 7., Claudio 14. Und Colin Krummenacher 27. Die Liga schlossen wir als Gruppe auf Rang 17 ab.

Fazit und Ausblick

Mit Pascal, Claudio und Jonas haben wir drei aktive Wettbewerbspiloten, die die SGZ national wie auch international vertreten und repräsentieren. Sie wissen alle, an welchen Dingen sie arbeiten müssen, um sich in Zukunft noch verbessern zu können. Trotzdem würde ich mir wünschen, wenn in Zukunft noch der eine oder andere zusätzliche SGZ'ler an einem Wettbewerb teilnehmen würde. Ich bin der Meinung, dass man an einem Wettbewerb in sehr kurzer Zeit sehr viel lernen kann. Beim NSFW sehe ich noch grosses Verbesserungspotential. Es werden noch zu häufig Hammertage ausgelassen. Mein Ziel wäre es, dass an jedem fliegbaren Ligawochenende mind. 3 Piloten in der Luft sind und für die SGZ Punkte sammeln. So können wir sehr schnell in die Top 10 aufrücken. Wir wollen doch zeigen, dass wir zu den besten 10 Fluggruppen der Schweiz gehören. Ich blicke bereits mit grosser Freude auf das Jahr 2019. Mit Claudio, Colin und Jonas werden gleich drei Piloten in der Juniorennationalmannschaft vertreten sein. Jonas reist Ende Juli nach Ungarn an die Junioren WM. Und Pascal wird die Schweiz und die SGZ im Mai an der EM in der Slowakei vertreten. Somit wird es wieder vieles zu berichten geben.

Ich gratuliere allen Piloten für die erflogenen Leistungen und wünsche allen viele weite, hohe, lange, schnelle und erlebnisreiche Flüge.

Jonas Pitschen

Jahresbericht des Safety Officers

Im Januar 2018 trafen sich die Sicherheitsbeauftragten in Bern zum jährlichen Safety Workshop des Segelflugverbandes. Wir stellten uns an diesem Tag die Frage, warum denn immer wieder erfahrene Piloten mit einem guten Trainingstand verunfallen. Das Ziel war es, die eigene Risikobereitschaft einzuschätzen und wenn nötig anzupassen.

Haltung & Einstellung

Es gibt viele mögliche Antworten, um die oben gestellte Frage zu beantworten. Jeder hat aber sicher schon einmal festgestellt, dass seine Disziplin nicht mehr zu 100% die gleiche ist, wie noch in der Ausbildung. Man beginnt Systematiken wie Checks, Briefings etc. zu vernachlässigen. Man beginnt die Grenzen auszuloten, der Respekt vor Gefahren wird kleiner und man beginnt eigene «Mödelis» zu entwickeln. Zusätzlich nimmt die Ablenkung während des Fluges durch Avionik, Funk oder Handy immer mehr zu.

Ehrgeiz & Leistungsdruck

Wir alle beschreiben das Segelfliegen als einen Sport. Dort gehört ein gewisser Ehrgeiz ganz natürlich dazu. Man fühlt sich super, wenn man zu oberst im Aufwind kreist, oder den weitesten Flug des Tages hingelegt hat. Das kann dazu führen, dass wir beginnen, uns in gewissen Situationen zu überschätzen. Wir erhöhen unsere Risikobereitschaft und verfallen in einen Herdentrieb. (Der andere fliegt jetzt auch dort durch also kann ich das auch) Wir verlieren so die Fähigkeit, uns an sich ändernde Umstände anzupassen.

Routine

Mit zunehmender Routine schleichen sich Unaufmerksamkeiten und Unkonzentriertheiten ein. Automatismen beginnen unsere Flexibilität zu stören und wir fallen einer gewissen «Risikoblindheit» zum Opfer.

Risiken erkennen und vermeiden

Wir müssen uns alle zugestehen, dass Segelfliegen nun mal gewisse Risiken mit sich bringt. Um so wichtiger ist es, dass jeder Pilote seine eigenen Grenzen erkennt. Es darf und muss Platz haben, dass man Angst und ungute Gefühle zulässt. Die Luftfahrt braucht keine tollkühnen Helden. Dazu gehört, dass man sein Handeln immer wieder selbstkritisch hinterfragt. Bereite ich mich genügend auf meine Flüge vor? Mache ich meine Checks und Briefings immer noch seriös? Stimmt meine Work-Life-Gliding-Balance? Muss ich meinen Flugstil mit ansteigendem Alter anpassen? Das sind alles Fragen, die sich jeder Pilot regelmässig für sich selber stellen und noch wichtiger: eine ehrliche Antwort finden muss.

Internes vs. Externes Feedback

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie man erkennen kann, dass im Flug nicht alles 100% optimal verläuft. Man kann

hierzu internes und externes Feedback unterscheiden. Beim internen Feedback merke ich selbständig, dass etwas nicht ganz optimal ist. Das kann z.B. das Piepsen der EDS Anlage sein. (Man atmet nicht mehr gleichmässig oder nicht mehr durch die Nase). Mit einem Feedback System auf den Pedalen kann man erkennen, ob man sich verkrampft oder man kann mit einer simplen Pulsuhr den Puls beobachten.

Grundsätzlich sollte im Verein eine offene und liberale Fehlerkultur herrschen. Wenn man Doppelsitzer fliegt, ist zwingend nötig, dass der eine dem anderen etwas sagt, wenn es dem einen nicht passt und das völlig unabhängig von der Erfahrung. So kann man auch mit Checkflügen, die länger als zwei Kreise um den Platz dauern mit gezielten Übungen die erwähnten «Mödeli» erkennen. Wie überall auf der Welt müssen die erfahrenen Piloten, zu denen man aufschaut, als Vorbilder dienen, damit die neuen und unerfahrenen Piloten sich ebenfalls sicherheitsbewusst verhalten. Es gab in diesem Jahr eine Situation, in dieser das leider nicht der Fall war. Die Situation wurde mit dem betroffenen Piloten besprochen und er war einsichtig.

Als Safety Officer möchte ich nicht den Flugplatz-Polizisten spielen, sondern die Piloten mit den im Workshop besprochenen Themen sensibilisieren, alles dafür zu geben, unseren Sport sicherer zu machen. Die detaillierten Unterlagen mit entsprechender Literatur sind auf der Homepage vom Segelflugverband abgelegt und öffentlich zugänglich.

Auch mit 10000 Flugstunden sind wir leider immer noch keine Vögel.

In diesem Sinne wünsche ich Euch eine unfallfreie Saison 2019.

Jonas Pitschen

Interner Wettbewerb 2018

Rang	Name	Punktezahl
1	Pat Schnorf	3146
2	Jonas Pitschen	2537
3	Colin Krummenacher	2270
4	Peter Nyffeler	2257
5	Pascal Brunner	2195
6	Timo Bello	2157
7	Ernst Arnold	2055
8	Marc Dürr	1995
9	Heinz Etterli	1930
10	Claudio Etterli	1633
11	Dani Stahl	1437
12	Urs Schildknecht	1172
13	Greg Schirmer	1128
14	Walter Haag	984
15	Daniel Krejza	859
16	Ronny Sennrich	815
17	Max Wyss	748

Jahresbericht des Kassiers

Der Kassier über den Wolken

Ich möchte in meinem Bericht etwas über «früher und heute» loswerden.

Aber Achtung; liebe Freunde der Nostalgie, das wird Euch möglicherweise nicht schmecken: Früher mag zwar einiges einfacher gewesen sein - besser war es deshalb noch lange nicht.

Zum Beispiel: Früher mussten wir uns im Segelflieger mit Fahrtmesser, Höhenmesser und Kompass zufrieden geben. Dann kamen die «Zander» hinzu, die man noch halbwegs zu überschauen vermochte. Heute benötige ich eine IT-Ausbildung um unsere LX 9000 bedienen zu können. Auch kommunizieren konnten wir vor 30 Jahren noch wie uns der Schnabel gewachsen war. Trotz Voice-Ausbildung und guten Englischkenntnissen, fällt es mir immer wieder nicht leicht die richtigen Phrasen zu finden! Die Statistik sagt ja, dass nicht wenige Piloten das Fliegen aufgegeben haben, weil sie sich nicht dem Stress einer Voice-Prüfung stellen wollten.

Um auf das Thema «gestern und heute» zurückzukommen: Die neue Instrumentierung in unseren Cockpits sind selbstverständlich viel besser und informativer als früher, aber die Umstellung hat die materialverantwortlichen Vereinsmitglieder manchmal an Ihre Leistungsgrenzen gebracht. Trotz finanzieller Unterstützung vom BAZL in Form des BV86, haben die neuen Instrumentierungen unsere Finanzen negativ belastet. Zu diesen Neuanschaffungen in den letzten zwei Jahren zählen: Power Flarm, ELT, Funkgeräte und Flugrechner. Nicht zu vergessen die Wartung von den in die Jahre gekommenen älteren Instrumenten. Beim Stichwort «Wartung» fällt mir ein, dass wir dank Colin ein neues Baulokal gemietet haben. Ich bin überzeugt, dass die Räumlichkeiten bei der FA Krummenacher in Dietwil dazu beitragen die Sicherheit unserer Flotte weiterhin sicher zu stellen.

Jetzt noch einige Gedanken über meine Erlebnisse im Jahr 2018: Im Januar konnte ich noch die fehlenden Darlehensverträge für den ARCUS abschliessen.

Bei dieser Gelegenheit nochmals einen herzlichen Dank an die elf Darlehensgeber. Damit war die Finanzierung des neuen Hochleistungs-Seglers gesichert. Die Rückzahlung der Darlehen wird planmässig erfolgen.

Im Februar hatte ich dann noch Zeit unsere Buchhaltung für das vergangene 2017 fertig zu stellen. Im März war dann die Revision durch Dani Trümpi und Pat Schnorf. Die GV der SGZ fand am 7. März statt.

Am Sonntag, den 11. März unternahm ich dann einen Ausflug mit Peter Nyffeler nach Kirchheim unter Teck zur Firma Schempp-Hirth Flugzeugbau. Wir quartierten uns im Hotel ein, um am nächsten Tag frühzeitig bei Schempp-Hirth anzutraben. Am Montag war um 7 Uhr Tagwache und dann Frühstück. Gestärkt sind wir um 8:30 Uhr bei Schempp-Hirth zur Abnahme von HB-3463 eingetroffen.
Für die Kontrolle der technischen Unterlagen und des Flugzeugs benötigten wir so ziemlich den ganzen Morgen, da Peter alles genau wissen wollte.

Gegen 11:30 Uhr war es dann soweit, dass wir ZR verpacken konnten, um ihn dann an meinen PW zu koppeln. Um 12 Uhr war Abfahrt Richtung Zollamt Trasadingen. Nach dem Mittagessen sind wir dann um 15 Uhr am Zoll angekommen.
Dank der guten Vorbereitung von Peter waren die Zoll-Formalitäten zügig erledigt. Am frühen Abend stand dann unser Arcus auf dem Flpl. Buttwil. Wir waren zufrieden dass alles gut gelaufen ist und auch mein in die Jahre gekommener Volvo zuverlässig seinen Dienst geleistet hat.

Da ich seit Jahrzehnten vom Lager Alzate ein grosser Fan bin, war ich auch dieses Jahr wieder dabei. Traditionsgemäss findet dieser Event immer über Ostern statt. Wir mussten einige Tage Regen überstehen, trotzdem haben wir die Tage ohne Flugbetrieb gut überstanden. Vor allem die Aperos bei Hansruedi Steiner im Vorzelt seines neuen Wohnwagens. Hansruedi hat uns exzellent bekocht: Tomatenspaghetti, Polenta mit Käse, Gersten- Tomaten- oder Mehlsuppe. Auch die süffigen italienischen Weissweine sind noch zu erwähnen. Vielen Dank an Käthi und Hansruedi.

In bester Erinnerung ist auch der Schnupperflugtag vom 26. Mai 2018. Dank den Piloten Max Wyss, Dani Stahl und Ernst Arnold konnten wir 18 Starts durchführen. Die Organisation wurde von Franziska, Flurin und Claudio bewerkstelligt, ebenso sorgten sie für die Verpflegung von Schnupperpiloten und Helfern.

Über das grossartige Saanenlager lasse ich meine Kollegen berichten. Ich persönlich habe viele schöne Flüge machen können.

Zum Schluss möchte ich noch erwähnen, dass unsere Finanzen auf Budget-Kurs sind, so dass ich positiv ins kommende Jahr blicken kann. Ich wünsche allen Lesern schöne Sommermonate, mögen eure Wünsche in Erfüllung gehen, am Boden und in der Luft.

P.S: Mein Jahresbericht 2017 kann auch im «Vereinsmitglieder.de» gelesen werden.

Many happy landings,

Walter Haag

Zurück zu den Wurzeln

Wie hat alles angefangen, wie kam ich auf das Oldtimer-Fliegen?

Nach über 44 Jahren fliegerischer Tätigkeit stand ich vor der Frage: «War's das?»

Die Fliegerei hat sich während dieser Zeit enorm entwickelt, speziell die Segelfliegerei. Von meinen Anfängen mit der Rhönlerche, Ka8 und Ka6, dem Abverdienen für den Segelfluglehrer auf der Ka2, den ersten Flügen auf GFK-Segelflugzeugen wie Standard-Libelle, Club-Libelle, Astir, den immer grösser werdenden Segelflugzeugen von diversen Mustern, bis hin zum eigenstartfähigen Doppelsitzer der Offenen-Klasse durfte ich alles fliegen. Dann stand ich nun vor der Frage: «Soll ich mich nun neu orientieren und etwas Neues anfangen?»

Was ist aus dem Segelflug-Spirit-Gedanken geworden?

Während meinen Anfängen mit der Holz-Fachwerk-Segelfliegerei war eine enorme Kameradschaft auf den Flugplätzen von morgens bis abends zu spüren. Man war eine verschworene Gemeinschaft. Das Ziel war, dass nicht nur «man», sondern dass «alle» fliegen konnten. Es brauchte den Kameraden/-In, um dies möglich zu machen. Ein Flugzeug musste mit diversen Piloten geteilt werden. Viel Arbeit war stets da, nicht nur über den Winter, sondern auch während der Saison, damit unsere Flieger immer einsatzbereit waren.

Und heute?

Holzflieger sind in der Schweiz kaum mehr sichtbar. Und wenn, dann wird dieser

Gummiseilstart-Vorbereitungen mit Moswey in Mauborget

sogar belächelt. Heute muss es, wenn möglich, ein eigenstartfähiges Segelflugzeug, wenn nicht möglich, das neueste Segelflugzeug sein und natürlich mit einer Einmann-Aufbauhilfe. Dieser Wunsch ist auch zum Teil nachvollziehbar. Die von den modernen Segelfliegern angestrebte Freiheit muss vor allem unabhängig, nicht verbindlich und frei von fremder Hilfe sein. Man müsste ja sonst noch jemanden fragen und wenn es dann ganz krumm läuft, müsste dieser angefragten Person später auch «noch» geholfen werden.

Der OLC-Wettbewerb hat unglaublich viele guten Dinge bewirkt (z.B. Offenlegung von sehr viel Wissen, sprich Streckenwahl). Was aber zur Folge hat, dass heute eben viele Piloten/-Innen von zu Hause aus im stillen Kämmerlein vorbereiten. Diverse Flüge werden vom OLC im PC übereinandergelegt. So ist im Voraus bekannt, wo sich die meisten Aufwinde auf der abzufliegenden Strecke befinden. Diese Stellen werden als Wegpunkte abgespeichert, im Segelflugrechner hochgeladen, dann wird die Strecke allein abgeprescht und schon ist man «Wer».

Aus meiner Sicht ist der heutige Segelflugpilot/-In auf dem besten Weg sich immer mehr zu einem «Eigenbrötler» zu entwickeln.

Ich hatte eine phänomenale, super schöne Zeit in den letzten Jahren auf vielen verschiedenen Flugplätzen erleben dürfen. Soll ich es nun bei dem belassen? Als ehemaliger Wettkampf-Segelflugpilot beobachte ich heute noch interessiert die Wettkampf-Szene. Dort geht die Entwicklung vom Einzelkämpfer bereits wieder in die Richtung Team/Gemeinschaft zurück. Ich hoffe, dieser Team-/Gemeinschafts-Spirit kommt wieder zurück auf alle Schweizer Segelflug-Flugplätze.

Zurück zum Anfang

Durch meine Fluglehrertätigkeit bin ich für ein Nachtessen, verbunden mit einem Höck des Oldtimer-Club Schänis, eingeladen worden. Da die Zeit meiner Holzfliegerei zu den schönsten Zeiten zählte, entschloss ich mich spontan, dort Mitglied zu werden. Ich entschied für mich, die Saison 2018 auf/mit Holz zu fliegen und dann weiter zu schauen.

Meine Saison 2018

Nach dem Einfliegen in Schänis durfte ich die Ka6 mit nach Alzate-Brianza in Italien nehmen. Speziell war der freundliche Empfang als die Alzater gehört haben, dass ich mit einer Ka6 auf ihrem Platz war. Ausgerüstet mit meinem alten Töffkombi, Töffschuhen und spez. Überschuhen, (die mir verdankenswerterweise ein Flugkollege leihte) und wieder wie früher mit Massstab und Karten bewaffnet, konnte ich die ersten Streckenflüge in Angriff nehmen.

Ich war froh, dass ich mit meiner Frau, meistens während dem Apéro, ein Yatzy spiele, wo das Kopfrechnen, wenn auch im kleinen Masse, noch gebraucht wird («Mann» will ja gewinnen!). Aus diesem Grunde kam ich mit dem Überschlagen von «100 Meter

Höhe gleich 3 km Strecke» auch während des Fliegens gut zu recht.

In spezieller Erinnerung ist mir ein Flug geblieben. Bei diesem bin ich von den südlichen Veltliner-Alpen herabgleitend am Mte. Grigna und an der Ortschaft Lecco vorbei, in Richtung dem sogenannten Lumpenhügel (Mte. Rai), glücklich mit meiner Kopf-Rechnerei über der Krete angekommen und nicht unter dem Getümmel unserer Textil-Kollegen.

Oben an mir modernstes Flugmaterial. Eine ASG29, ein Ventus 2CAX, eine LS10, war da noch ein Ventus 3 oder was? Aufgrund der Art und Weise wie diese kreisten, mussten sie viel Frostschutz und wenig Wasser geladen haben, bei den herrschenden tiefen Temperaturen. Es war schon ein sehr erhabenes Gefühl als ich engkreisend, innerhalb des modernsten Flugmaterials mit meinem alten Holzflieger an diesen vorbei steigen durfte. Die Flächenbelastung lässt grüssen!

Als ich meine Abstechhöhe für Alzate-Brianza erreicht hatte, flog ich schön gemäss Reichmann: «Beim äussersten Kreisradius zum Ziel hochziehen, nicht zu nah an die Minimalgeschwindigkeit und während des Durchfliegens der Thermik die Nase runterdrücken, die Geschwindigkeit auf ca. 115km/h (für die Ka6) aufbauen» ging's flugs weiter Richtung Alzate-Brianza. Im konzentrierten Gleiten zu dem Zielflugplatz spielte auf einmal mein Flarm verrückt. Da ich in Front vor mir nichts erkennen konnte, kam die Antwort umgehend von hinten oben links, hinten oben rechts, hinten unten rechts und von hinten unten links. Das war wohl die Retourkutsche…!

Mit bestimmt weit über 200 km/h ist die Vierergruppe (um nicht zu schreiben Bande) nahe an mir vorbei gebraust und haben mir ihre Gleitfähigkeit demonstriert und das wohl mit einem breiten Grinsen und Schalk im Gesicht. Die Flächenbelastung inkl. Flügelprofil grüsst zurück!

Einerseits war ich froh darüber, dass ich meinen Kurs gehalten habe, trotz des verrücktspielenden Flarms. Anderseits hatte ich wohl ein noch breiteres und glücklicheres Grinsen in meinem Gesicht, nach einem spannenden, genussvollen über vierstündigen (wieder) ersten Streckenflug mit der Ka6 vom OCS.

Kopfrechnen erhält ja schon jung. Aber da wir ja bekanntlich in der Luft nicht mehr unsere volle geistige Fähigkeit abrufen können, besorgte ich mir dann doch noch ein Oudie mit der Polare der Ka6 und der Moswey, aus dem Restbestand an Geräten eines guten Segelflugfreundes. Besten Dank Marc.

Es folgten schöne Erlebnisse mit der Ka6, Flädi, Ka2 und dem Moswey in Blumberg, Mauborget, Saanen, Gundelfingen, Schänis und Aalen / Elchingen.

In Aalen /Elchingen hatte ich die ganz besondere Möglichkeit, einen Schulgleiter

SG38 aus den 30er-Jahren zu fliegen. Es ist schon etwas Einmaliges auf einem «Holzbrettli mit Drähten und etwas Flügel» sitzend hinter einer Piper Super-Cub geschleppt zu werden und dann mit einer Gleitzahl von ca. 1:8 zu fliegen oder eher runter zu kommen. Allen einen herzlichen Dank, die mir das ermöglicht haben.

Besonders hervorheben muss ich die sehr, sehr freundlichen Empfänge auf den Flugplätzen in Blumberg, Gundelfingen und Aalen/Elchingen. Vielleicht liegt es daran, dass in Deutschland noch viel mehr Holzflieger im Clubbetrieb sind und es nicht nur normal ist, sondern immer noch etwas besonders, einen Holzflieger zu fliegen.

Beim Retourbringen der Ka6 in die Schweiz wurde ich dann wieder schnell in die Schweizer Realität zurückgeholt, eigentlich schade. Der Segelflugsport und die Kameradschaft gehören aus meiner Sicht doch einfach zusammen.

Resumée:
Das Fliegen mit Holzfliegern, das Fliegen auf neuen Flugplätzen, das freundliche und hilfsbereite Zusammensein der Holz-Segelflieger, hat mir persönlich wieder die Freude am Segelflug zurückgegeben, zurückgeschenkt!

Ich danke im Besonderem Silvio und allen anderen Beteiligten, für die Stunden, die ich mit ihnen verbringen und fliegen durfte, sowie den stillen Machern, die dafür sorgen, dass unsere Flotten einsatzfähig sind und bleiben.

Dezember 2018 Urs Schildknecht

Schulgleiter SG38, Erstflug 1938

Ausbildung aus der Sicht eines Schülers

Ich möchte im nachstehenden Text über meine Erlebnisse der Schulung berichten. Welche Schwierigkeiten, aber auch welche schönen Momente ich erleben durfte. Eine Schwierigkeit aus meiner Sicht war die Theorieprüfung, welche nach einigen Anläufen auch geklappt hat. Dies war mein grösster Laster und ich war froh, als alles fertig war. An der ganzen Ausbildung war die Prüfung die einzige Schwierigkeit. Deshalb möchte ich über meine schönen Erlebnisse berichten, welche ich in den letzten drei Jahren gehabt habe. Angefangen hat alles mit den ersten Schulungsflügen. Nach einigen Flügen konnte ich den Flug schon selber leiten, wie auch den Start und die Landung tätigen.

Meine erste Aussenlandung

Weiter ging es mit der ersten Aussenlandung am Aussenlandefest. Die erste Aussenlandung habe ich mit einem Duo-Discus gemacht und somit neue Flugerfahrungen auf einem anderen Typ gesammelt. Ich hatte mir die Landung schwieriger vorgestellt als sie schlussendlich war. Diese Erfahrung ist mir gut geblieben und kann ich nur weiterempfehlen. Auch die Schulung war sehr abwechslungsreich und man hat bei jedem Flug neue Dinge dazu gelernt.

Mein erster Looping

Der bisher zweitbeste Flug nach dem Streckenflug war das Akrobatikprogramm mit Dani. Er gab mir Angaben wie ich vorgehen sollte, welche ich mit meinem Besten versuchte. Der erste alleingeflogene Looping schleuderte meinen Puls sowie mein Adrenalin in die Höhe. Man merkt erst dann für wie viel der Mensch und der Segelflieger im Stande sind.

Mein erster Soloflug

An einem schönen Tag auf dem Platz begannen wir mit der Schulung. Nach dem dritten Flug kam Dani auf mich zu und fragte mich ob ich im Stande bin meinen ersten Alleinflug zu absolvieren. Auf diese Frage zögerte ich nicht lang und machte mich bereit für ein unvergessliches Erlebnis. Anweisung des Fluglehrers: kleine Platzvolte und saubere Landung. Wie gesagt so getan. Als dieser Flug beendet war, war mein Ansporn zur praktischen Prüfung noch mehr gestiegen.

Mein erster Streckenflug

Die Punkte im Schulungsheft arbeitete ich langsam ab, bis mir nur noch der Streckenflug bevorstand. Diesen habe ich ausführlich geplant und mit Dani in Angriff genommen. Gestartet in Buttwil begaben wir uns in Richtung Schänis. Das war das erste Mal als ich so nahe an Bergen geflogen bin und fand dies von Anfang an meinen bisher schönsten Flug. In Schänis machten wir eine Zwischenlandung und begaben uns nach einem kühlen Getränk an einem heissen Sommertag zurück nach Buttwil.

Und jetzt der Prüfungsflug …
Jetzt hiess es nochmal gut für die praktische Prüfung vorbereiten welche bald anstand. Am Tag der Prüfung versammelten wir uns auf dem Platz und machten einen letzten Checkflug. Zuversichtlich startete Gian-Luca und kam mit einem grossen Lächeln vom Platz. Ebenso war dies bei Sönke und mir. Alle drei waren happy als ein weiterer Stein vom Herzen gefallen ist. Die bestandene Prüfung wurde dann ausgiebig gefeiert.

Und dann noch die Voice …
Die Prüfung habe ich jetzt im Sack, jedoch fehlt mir noch eine Kleinigkeit und zwar die Voice. Am Anfang bereitete der Kurs nicht viel Freude. Mit der Zeit wurde es jedoch sehr spannend und witzig. Ende Februar stand der Prüfungstermin an. Wir übten oft zusammen und gingen mit gutem Gewissen an die Prüfung. Ich war sehr erleichtert als die Experten die Worte «Alle haben bestanden» gesprochen haben. Deshalb freue ich mich auf die anstehende Saison und auf noch mehr unvergessliche Flüge wie Gespräche auf dem Flugplatz.

Herzlich möchte ich mich noch bei den Fluglehrern bedanken, welche sich für uns Zeit nehmen und ihre Nerven behalten auch wenn zwischendurch ein Fehler passiert. Ronny Sennrich

Design?

Wir gestalten. Fast alles.
zindeldruck.ch, 044 431 50 50.

ZINDEL
DRUCK&
DESIGN

FOCUS
Dedicated IT Engineering

Unsere modulare Dienstleistungspalette, bestehend aus

- Kundenspezifischer Software-Entwicklung
- Professionellem Projektmanagement
- Mandatsübernahme in komplexen Projekten

eignet sich sowohl für KMUs als auch für Grosskunden.

Testen Sie jetzt **FLUX Integrated Factsheet Production**! FLUX IFP beherrscht die Ausnahmen in Ihren personalisierten Fund-Factsheets, macht sie zur Regel und gibt Ihnen die Kontrolle zurück.

Focus Consulting AG
www.focusconsulting.ch

Untere Bahnhofstrasse 16
CH-8932 Mettmenstetten

Tel: 044 768 20 40
info@focusconsulting.ch

IMMOWIR Immobilien Bewirtschaftung AG
Uitikonerstrasse 23, 8952 Schlieren / 044 730 19 07 /
www.immowir.ch

VERWALTUNG
- Mietwohnungen
- Eigentümergemeinschaften

VERKAUF
- Eigentumswohnungen
- Einfamilienhäuser
- Mehrfamilienhäuser
- Bauland

Suchen Sie eine kompetente, engagierte Verwaltung oder möchten Sie Ihre Liegenschaft / Wohnung verkaufen? Gerne offerieren wir Ihnen Ihren Wunsch!

25 Jahre Saanenlager-Leitung

Man schrieb das Jahr 1992, als ein gewisser Benno Lüthi beschloss, nach 25 Jahren alleiniger (!) Saanenlager-Leitung einen Nachfolger zu suchen. Zu jener Zeit zählte die SGZ noch wesentlich mehr aktive Piloten als heute. So waren wir bald eine sehr initiative Gruppe, welche das beliebte Segelfluglager in die Zukunft führen wollte.

Im Vergleich zu früher, als Benno das Lager immer alleine drei Wochen geleitet und mit Marianne's Mithilfe nachher auch alle Abrechnungen erstellt hatte, war der jeweils einwöchige Einsatz als Lagerleiter ab 1993 schon fast ein Ferienjob!

Vorbereitung ist das A und O

Die Vorbereitungsarbeiten begannen jeweils bereits zu Jahresbeginn und die letzten Tätigkeiten endeten im November mit dem Debriefing / Vorbriefing. Hauptaufgaben waren: Organisation der Schlepp-Maschinen, Flugplatz-Infrastrukturen, Grill- und Segelfliegerfest sowie Aktualisierung aller Dokumente und Listen. Damit die Flugdaten-Erfassung im Lager reibungslos funktionierte (und das tat sie über all die Jahre perfekt dank Dani Stahl's massgeschneidertem Computerprogramm), mussten alle Daten der Teilnehmer vor dem Lager auf den aktuellen Stand gebracht werden (was allerdings nur bei fristgemässer Anmeldung möglich war….).

Fliegerische Highlights

Von den vielen eindrucksvollen Flügen sind mir drei in spezieller Erinnerung geblieben: In meinem ersten Lager (1990) erkundete ich das erweiterte Saanenland in einem Flug mit der ASK-23 während mehr als sieben Stunden – unvergesslich! Ich erinnere mich auch noch gut daran, als ich das Matterhorn zum ersten Mal alleine begrüsste – grossartig! Nie vergessen werde ich auch die Perspektive auf über 6'000 m über dem Konkordiaplatz – fantastisch!

Das hat mir speziell gut gefallen…

Ich habe mich immer sehr über die Flugberichte an den Briefing's gefreut. Da hat man den Stolz der Piloten über ihre tollen Flüge so richtig gespürt. Geschichten (bzw. Flüge), die das Leben schrieb, konnte man jeweils im Multipack an der Bier-Zapfstelle nach einem grossartigen Flugtag erfahren. Wer nicht dabei war, hat oft viel verpasst!

Ein spezieller Höhepunkt war natürlich auch das Briefing vom 28. Juli 2015 mit Bundesrat Johann Schneider-Ammann! Schafi Weber und ich hatten ihn tags zuvor als Wandermann erkannt und in die Runde eingeladen.

Grosse Freude hatte ich auch an unserer «Jungmannschaft», sprich Steini's Enkelinnen und Enkel + Co. Der Ideenreichtum

dieser Kid's ist unglaublich – sei es als Kiosk-Mannschaft, als Familien-Clan oder als Unterhaltungs- und Animationstruppe beim traditionellen «Multifurz» – sensationell!

Traurige Momente

Ja, die gab es leider auch. Ich erinnere mich an ein Ereignis, das gleichzeitig tragisch und auch glücklich endete: Kaum hatte ich nach einem Schlepp geklinkt, sah ich auf der Wispile in Richtung Spitzhorn einen Fallschirm in der Luft. Ich wusste sofort, dass dies ein Segelflugkamerad sein musste, da ich gleichzeitig Trümmer eines Flugzeuges erblickte. Umgehend flog ich zurück nach Saanen und landete sicher.

Wie sich später herausstellte, gab es eine Kollision zwischen einem Doppelsitzer aus Zweisimmen und einem Einsitzer aus unserem Lager. Zwei Piloten konnten «aussteigen» – beide erlitten nur einen Fussbruch. Für einen Kameraden kam leider jede Hilfe zu spät.

Auch daran erinnere ich mich gerne…

Jeweils am Samstag nach der ersten Lagerwoche trafen sich alle Teilnehmer, Verwandte, Bekannte und Freunde beim Hangar 2 zum Flugplatz-Grillfest. Otto und Dora Nydegger waren über all die Jahre die Grill-Tätschmeister und verwöhnten uns mit köstlichen Spezialitäten. Aber auch an die rauschenden Segelfliegerfeste im Palace in Gstaad oder auf den Bergbahnen-Gipfel denke ich gerne zurück. Auf dem Rellerli waren's einmal über 170 Personen!

Unvergesslich bleibt für mich auch der Anlass 2017 auf dem Wasserngrat. Ich durfte eine unglaubliche Wertschätzung erleben, die darin gipfelte, dass der Jodelclub Wasserngrat extra zu meinem Jubiläum angereist war und wunderschöne Lieder vortrug. Die fantastische Sonnenuntergangs-Stimmung war noch die Krönung dazu!

In all den vergangenen 25 Jahren habe ich mich immer gerne für das Alpine Segelfluglager Saanen engagiert. Es stand mir auch stets ein tolles Team zur Seite. Herzlichen Dank an alle, die einmal mit von der Partie waren oder immer noch aktiv mitarbeiten: Beat Schwaar, Urs Schildknecht, Fredi Weiss, Dani Felix, Dani Stahl, Thomas Bazzigher, Peter Frei, Reto Frei, Schafi Weber, Roland Barcelon und Pat Schnorf.

Markus Pitschen

Das neue Saanenlager: Aus 2 wird 1!

Seit mehr als 70 Jahren werden in Saanen Segelfluglager der SG Bern und SG Zürich durchgeführt. 2018 wurden die beiden Lager zusammengeführt und gemeinsam organisiert.

Neuer Verein

Dazu wurde der Verein «Alpines Segelfluglager Saanen» gegründet. Schafi Weber (SG Knonaueramt) führt als Präsident den Verein, unterstützt von Felix Deutsch (SG Biel) als Vizepräsident. Ivan Hausammann (SG Bern) ist verantwortlich für das Ressort Flugbetrieb und Markus Pitschen (SG Zürich) ist zuständig für die Finanzen (bis Ende 2018).

Gelungene Premiere

Wir durften feststellen, dass das erste gemeinsame vierwöchige Lager von grossem Erfolg gekrönt war. 80 Pilotinnen und Piloten fanden den Weg ins Saanenland. Bei hervorragenden Bedingungen wurden im Gebiet zwischen Südfrankreich und Graubünden 380 Flüge absolviert und fleissig Flugstunden gesammelt. Jeder Flug dauerte rund vier Stunden!

Tolle Familienferien

Einmal mehr zeigte sich, dass «Saanen» eben auch immer tolle Familienferien sind, wo sich speziell Kinder und Jugendliche ausserordentlich wohl fühlen (Originalzitat: «Saane isch eifach geil…»). Ja, wer bei der Premiere nicht dabei war, hat wirklich etwas verpasst! Das nächste Alpine Segelfluglager Saanen findet statt vom 13. Juli bis 11. August 2019. (www.segelflug-saanen.ch)

Markus Pitschen

Mal etwas Neues – Campieren auf der Baustelle

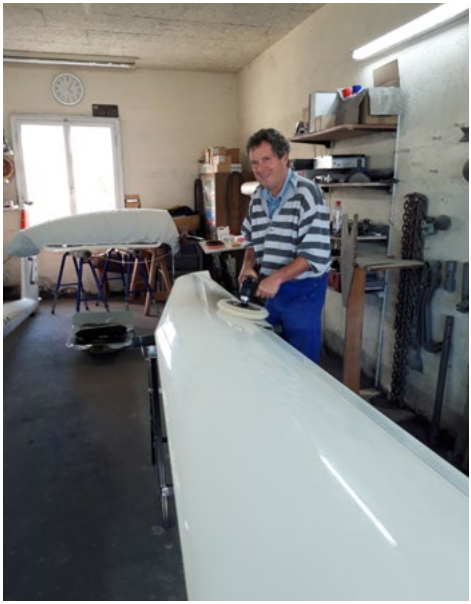
Erstes Jahr Wartung durch Flugzeugbetreuer – und Maintenance-Team.

Da die Wartung einer Segelflugzeugflotte wie wir sie besitzen nicht mehr von einem einzelnen Materialwart betreut werden kann, stellte sich an der letzten GV auch keiner mehr dafür zur Verfügung.

Daher versuchten wir dieses Jahr die Wartung primär den Flugzeug-Göttis mit ihrem Team zu übertragen. Zur Beratung für eine fachgerechte Ausführung steht ihnen das Maintenance-Team, gebildet aus den Mitgliedern welche eine M-Lizenz besitzen, zur Seite.

Im Maintenance-Team hat sich grob folgende Aufteilung eingespielt. Den Bereich Glas-, Kohlefaser Arbeiten und Lackierung betreut Heinz Etterli. Er betreut auch den extrem wichtigen und nicht an die Flz. Betreuer delegierbaren Bereich der Aktenführung, was ein besonderes Lob von uns allen verdient. Pascal Brunner und André Feldmann kümmern sich um den allgemeinen mechanischen Zustand, während ich mich vorwiegend der Avionic und Ersatzteilbeschaffung widme.

Es war natürlich klar, dass es seine Zeit brauchen wird bis diese neue Struktur voll zum Tragen kommt, umso erfreulicher ist, dass besonders die jüngeren Mitglieder (das ist nicht nur altersmässig gemeint) voll mitmachen.



André poliert Z5

Nachwuchs an der ZÜSPA

Unser neuer Arcus – ermöglicht durch die Subvention vom Zürcher Kantonalverband für Sport

Gänzlich unerwartet kann uns Colin im Betrieb seines Vaters grosszügige Räumlichkeiten für die Winterarbeiten zur Verfügung stellen. So können wir erstmals auch die Anhänger unter Dach instand stellen. Wovon insbesondere der ZH Anhänger bereits profitierte. Mit den laufenden Winterarbeiten sind wir zwar etwas im Verzug, dafür wurden bereits einige kleinere versteckte Mängel entdeckt und behoben.

Das Maintenance-Team wird sich bemühen die Instandhaltung unseres HiTech Sportgerätes durch seine Benutzer weiter zu erleichtern, z.B. mit einem gut geführten Verbrauchs- und Ersatzteil-Lager.
Ich denke, es macht allen Piloten Spass auf Flugzeugen zu fliegen, die durch ihren persönlichen Beitrag in top Zustand sind. Wir sind auf dem richtigen Weg, gehen wir weiter auf ihm.

Leider hat André den Entschluss gefasst, sich vom Segelfliegen zurück zu ziehen. Ich bedaure dies sehr und bedanke mich bei ihm im Namen der ganzen SGZ für seine wertvolle Arbeit, welche er für das Maintenance-Team und die Varga Auflastung geleistet hat. André, ich hoffe du wirst das Abheben vermissen und findest zu uns zurück.

Peter Nyffeler
(Mitglied des Maintenance-Teams)

Bericht eines Wartungsteams

Wenn unsere Flugsaison langsam endet, geht es an die Planung und Durchführung der jährlichen Flugzeugwartung und Überprüfung.

So hiess es für uns im November auch unseren Schulungsflieger ASK 23 «Z3» für die nächste Saison zu checken und auf den neusten Stand zu bringen. Gleichzeitig bietet dies eine tolle Gelegenheit sich mit dem Segelflieger im Detail auseinanderzusetzen und viel über Konstruktion und die notwendige Wartung zu lernen.

Zuallererst ging es an die Politur des Flugzeuges um Reibungswiderstände zu reduzieren und die guten Flugeigenschaften zu erhalten. Im Anschluss haben wir alle beweglichen Teile geprüft. Dazu wurden Umlenkrollen, Gelenke, Bolzen und ähnliches geprüft, gereinigt, neu eingefettet und sofern nötig von Rost befreit und neu lackiert. Im Rahmen der Kontrolle wurde auch die Bereifung kontrolliert, aufgepumpt und das Hauptrad gewechselt. Natürlich haben wir die Fluginstrumente geprüft und auf den neusten Stand gebracht. Hierzu wurde durch unser Materialteam ein ELT Gerät eingebaut, das im Falle einer härteren Landung oder im Bedarfsfall automatisch ein Notsignal aussenden kann, um Hilfe zu rufen.

Wir Flugschüler (Sebastian, Arkadiusz und Daniel) haben uns dieses Jahr um unser Fluggerät gekümmert. Dank einer grossartigen Unterstützung und Expertise durch unser Materialteam (Peter, Pascal, André, Heinz) und der Firma Krummenacher Saattechnik AG, die uns eine Wartungshalle zur Verfügung gestellt hatte, konnten wir alle Arbeiten rasch abschliessen.

Wir freuen uns auf die neue Flugsaison und auf viele neue Erfahrungen.

Daniel Krejza

Mit vereinten Kräften wird der Segelflieger poliert

A-Z MODELLBAHNEN GMBH

a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch

Tel. 044 713 00 60

Neu in Zürich-Süd:

Das Modellbahnparadies im Sihltal

- Grosses Modelleisenbahnsortiment in allen Spurgrössen
- Landschaftsbauartikeln und Zubehör
- Anlagenbauberatung und Anlagenplanung
- Digitale und analoge Anlagensteuerung
- Workshops und Schulung

A-Z Modellbahnen GmbH | Sihltalstrasse 67
8135 Langnau am Albis | Mo & Di geschlossen
Mi – Fr: 14.00 - 18.30 Uhr, Sa: 10.00 –17.00 Uhr

Krummenacher

Saattechnik AG

CH- 6042 Dietwil

Archeopteryx Gruppe

Über die ganze Saison 2018 standen drei Archi- (Archeopteryx) Anhänger in der Reihe der Segelflugzeug-Hänger.

Die Piloten, welche zu dem Inhalt der Anhänger gehören sind: Urs Meier, Hans-Peter Iten und Peter Zollinger. Die drei haben unterschiedliche fliegerische Werdegänge, sind aber ein harmonisches Team bei der Ausübung ihres Hobbys. Sie stehen sich bei der Rückholung nach einer Aussenlandung, wie auch bei Tips um ergänzende Ausrüstung zur Seite. Meistens sprechen sie sich zum gemeinsamen Fliegen ab. Dank Eigenstartfähigkeit des «Archis» braucht es zwar keinen Schlepp-Piloten wie beim normalen Segler, aber der Aufbau geht schneller zu zweit als alleine und ein Flügelmann macht den Start auch einfacher als mit hängendem Flügel.
Der «Archi» gilt als Hängegleiter und untersteht den Richtlinien des Schweizerischen Hängegleiter Verbandes SHV.

Das hat Vorteile/ je nach Gesichtspunkt auch Nachteile:

- Es gibt keine jährliche Prüfungs- bzw. Flugstunden-Bestätigung
- Es gibt keine obligatorische Flugzeug-Abnahme
- Der Motor hat kein TBO Limit
- Es gibt keinen Med-Check für die Piloten
- Der «Archi» hat ein Gesamt-Rettungssystem mit Raketen-Auslösung

Grundsätzlich ist es von Vorteil neben der Segelflieger-Erfahrung auch die des Hängegleiters zu besitzen, denn Flüge von weniger als 100 m über Grund im Mittelland und ein paar Wiesen in Sichtweite sind für einen ehemaligen Delta- oder Gleitschirm-Piloten sowieso nicht Adrenalin geschwängert, und den «Archi» brächte man auch quer zur Piste sicher zu Boden. Ein kreisender Vogel ist auch auf niedriger Höhe mit dem Archeopteryx ein sicherer Wegweiser nach oben. Wobei wir gleich beim Thema «Unterschied» zum Segelflieger sind.

Die Flugtaktik beim «Archi» ist geprägt durch die begrenzte Fluggeschwindigkeit und den Gleitwinkel von 1:25 (laut Handbuch 1:28). Der Speed liegt zwar nach Handbuch bei 130 kmh, aber nur dann, wenn das Sinken keine Rolle spielt. Der echte Speed Range liegt bei knapp 50 kmh (Klappen+15°) bis 100 kmh (klappen -7°). Die neue Li Ionen Batterie lässt den Archi während ca. 15 Minuten Vollast ca. 1'200 Höhenmeter erklimmen. Im neutralen Geradeausflug bei 40-50% Gas, hält die Batterie rund 90 Minuten bei 75 kmh. Bei starker Bise ist es z.B. nicht geraten weit mit dem Wind zu fliegen, denn die Heimkehr gegen den Wind dauert ewig lang. Dafür sind stundenlange thermische Flüge weit in den Herbst hinein unter der Inversion möglich. Die dann meist herrschende leichte Bise in der untersten Luftschicht wird darüber oft von einer SW Gegenströmung kompensiert, das beschleunigt den Rückflug von Westen her, vorausgesetzt es hat noch genügend Saft in der Batterie um über die Grenzschicht zu steigen und mit dem Wind nach Hause motoren zu können. Selbstverständlich sind der Jura und die Alpen über die Thermik-Saison auch mit dem Archeopteryx sichere Reviere, aber übers Mittelland, von einem Hügelzug zum nächsten zu fliegen, immer im Luftraum Golf, unter der TMA Bern bis an den Bielersee und wieder zurück, das sind Flugstrecken, die eröffnen sich sogar noch im Oktober dem «Archi» Piloten. Leider wirkt das Cockpit des Archeopteryx bei laufendem Motor wie eine Resonanz-Trommel, das heisst, wenn man lange mit Motor fliegen will, man sich mit Vorteil ein Noise Reduction Headset kauft. Der Propeller-Lärm ist zwar bei 40% Last und 300 m über Grund nicht mehr hörbar aber im Cockpit dröhnt es leider immer noch. Das war auch der Grund, weshalb der Mann am Tower beim Aufruf an «Archi» 457 sich darüber ärgerte, dass er keine Antwort erhielt, obwohl seiner Meinung nach der Motor nicht gelaufen sei. Aber das war vor dem Einsatz des aktiven Bose Headsets. Unter dem Bose Headset hört sich der Motor nur noch wie ein leises Säuseln an, aber das Vario kommt glücklicherweise gut durch.

Die schönste Nachricht der «Archi»-Gruppe ist, wir sind beim Rest der SGZ aufgenommen und integriert, es ist wahrlich ein schönes Gefühl dabei sein zu dürfen und von allen Kollegen als «fast» gleichwertige Piloten akzeptiert zu sein.

Peter Zollinger, 2018

FW

LTB Peter Neukom GmbH
Luftfahrttechnischer-Betrieb Peter Neukom GmbH

Der kompetente Partner für alle Arbeiten an Segel- und Motorsegelflugzeugen:

- GFK / CFK-Strukturarbeiten
- Komplexe Reparatur- und Lackierarbeiten
- Jahreswartungen an Zelle und Motor
- Polierarbeiten
- Instrumentenbrett-Umbauten
- Kreative Umsetzung von Kundenwünschen
- Ersatzteillieferungen
- Nachprüfungen, Ausstellen von ARCs
- Schempp-Hirth Vertretung Schweiz

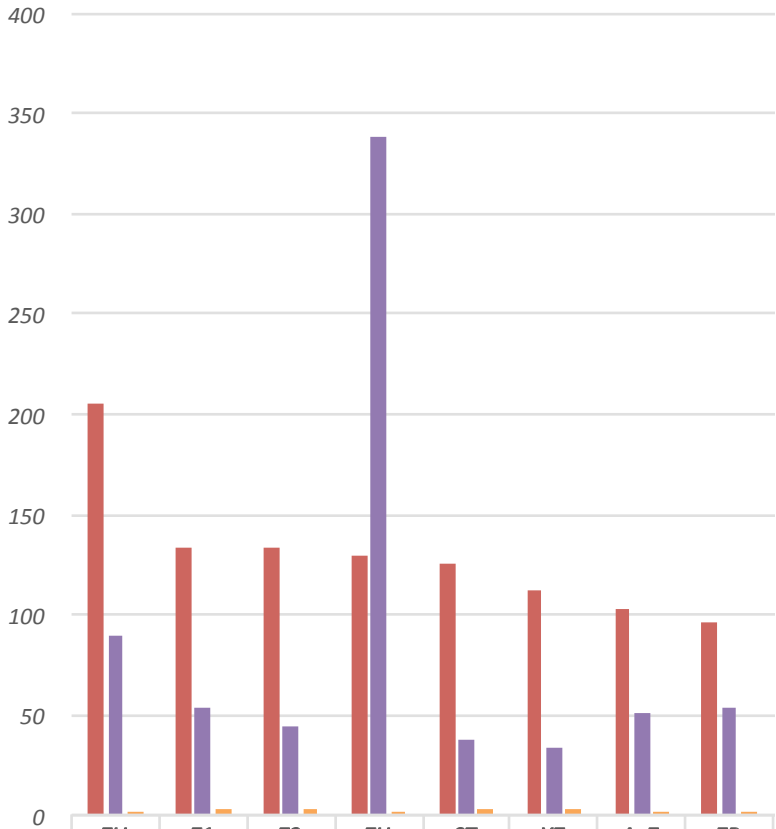
Ventus 2cxa und Discus 2c jetzt auch mit FES-Heimkehrhilfe

LTB Peter Neukom GmbH
Schmerlatstrasse 12
8213 Neunkirch

052 681 10 40
info@ltb-peterneukom.ch
ltb-peterneukom.ch

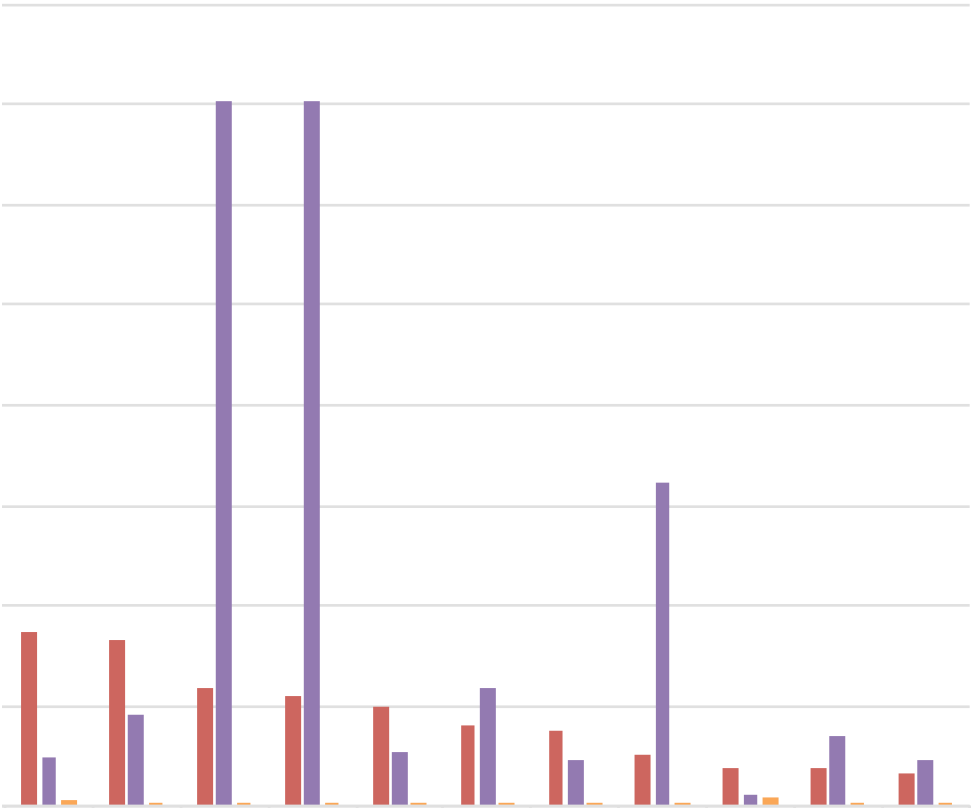
Statistik

Flugzeiten und Starts unserer Flugzeuge inkl. Privatflugzeuge



	ZU	Z1	Z2	ZH	ST	Y7	AeZ	ZR
Flugzeit	205.47	133.73	133.53	129.85	125.17	111.6	102.14	96.1
Starts	90	54	44	338	37	33	51	54
Flugzeit/Start	2.28	2.48	3.03	0.38	3.38	3.38	2.00	1.78

Flugzeit Starts Flugzeit/Start



Z9	Z4	WAT	DGP	Z5	Z3	AeI	DCU	KK	G109	AeM
86.35	83.2	58.83	54.95	49.1	40.57	38	25.53	19.15	19	16
24	45	352	352	27	59	23	161	5	35	23
3.60	1.85	0.17	0.16	1.82	0.69	1.65	0.16	3.83	0.54	0.70

IRNIGER
www.irniger-ag.ch / frisch, innovativ, kundennah
Ihr Schreiner
Ladenbau
Messebau
Objektbau
Innenausbau
Lassen Sie sich durch uns beraten.
„So individuell wie der Kunde - sind auch unsere Lösungen“
Irniger Innenausbau AG
Mellingerstrasse 12
5443 Niederrohrdorf
Tel. 056 485 88 22
kontakt@irniger-ag.ch

air avionics

DER NEUE STANDARD FÜR KOMPAKTE HÖHENMESSER

Das AIR Control Display ist die moderne und robuste Alternative zu klassischen Höhenmessern. Ohne bewegliche Teile bleibt die Anzeige nie hängen, springt nicht und läuft auch bei schnellen Höhenänderungen nicht nach.

Es ist voll zugelassen, perfekt auch in der Sonne ablesbar und bietet tolle Funktionen wie das Umschalten von [m] auf [ft] per Knopfdruck, nachträgliche Erweiterbarkeit um Funk und Transponder sowie eine sehr präzise Anzeige.

Erfahren Sie online mehr auf air-avionics.com oder rufen Sie uns einfach an unter +49 6224 98 96 999

WIR PRÄGEN AUCH IHREN AUFTRITT!

www.etidruck.ch