Segelfluggruppe Zürich



www.sgzuerich.ch

gliderZHone 2019





- 4 Editorial
- 6 Jahresbericht des Obmanns
- 8 Jahresbericht des Kassiers
- 10 Jahresbericht des Chef-Fluglehrers
- 12 Jahresbericht des Sportchefs und int. Rangliste
- 14 Jahresbericht des Material-Teams
- 16 Jahresbericht des Safety Officers
- 18 500 km aus Alzate
- 22 Ausbildung aus der Sicht eines Schülers
- 24 Wettbewerbs-Bericht
- 30 Statistisches
- 36 Mitglieder der SG Zürich
- 40 Unsere Gönner

Impressum

Redaktion, Inserentenaquisation und Layout: Willy Frey

Gestaltungskonzept: Kathrin Senn **Druck:** Zindel Druck GmbH, Zürich

Titelbild: Timo Bello **Auflage:** 400 Exemplare



Zindel Druck GmbH 044 431 50 50 info@zindeldruck.ch www.zindeldruck.ch

Editorial

Was macht eigentlich die Faszination des Fliegens aus?

Klar ist es das technische Beherrschen eines Flugzeuges, das Spüren der Elemente in der dritten Dimension, das Ausloten der Thermik, das optimale Ausnutzen eines Aufwindes und nicht zuletzt auch das richtige Einschätzen von gefährlichen Situationen und Wetterverhältnissen.

Aber wie ich nun diesen Jahresbericht erstelle, erkenne ich beim Sichten des Bildmateriales ganz klar, was es auch ist – es sind die Bilder! Nur uns Flieger sind diese in dem Mass vorbehalten! Kein Höhenwanderer hat jemals diese immer wechselnden Aussichten auf Berge, Gletscher und Seen wie wir. Und das macht es einfach einzigartig!

Und darum, liebe Gönner, nutzt die Möglichkeit zu so einem Erlebnis am Doppel-

steuer hoch über dem Flachland oder den Alpen. Mit eurem verdankenswerten, jährlichen Beitrag an unseren Verein seid ihr jederzeit zu einem kostenneutralen Passagierflug berechtigt.

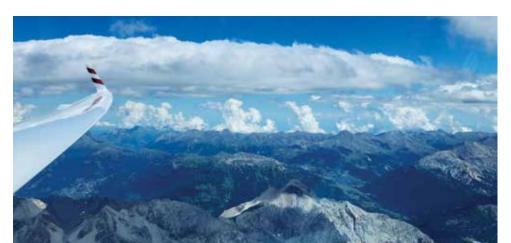
Mein herzlicher Dank gehört all denen, die mit ihren Beiträgen diesen Jahresbericht zu dem gemacht haben, was er ist – ein Rückblick auf ein schönes, erlebnisreiches Flugjahr.

Auch ein grosser Dank an unseren treuen Inserenten. Ohne ihre Beiträge wäre es für uns nicht möglich, diesen Jahresbericht in der jetzigen Form herzustellen.

Und nun wünsche ich allen viel Spass beim Lesen dieser Lektüre und im 2020 natürlich viele wunderschöne Flüge mit unvergesslichen, faszinierenden Bildern.

Willy Frey











Jahresbericht des Obmanns

Neue Vereinsstruktur

Das Jahr begann mit angeregten Diskussionen zu unserer Vereinsorganisation. Es war offensichtlich, dass nach der GV nicht alle Vorstandsämter belegt sein würden. So änderten wir kurzerhand die «Spielregeln» und reduzierten den Vorstand auf drei Personen. Als Ausgleich dieser Massnahme ist aber jedes Mitglied in einem oder auch mehreren Fachteams aktiv. Die Fachteams bearbeiten das ihnen zugewiesene Thema selbständig und eigenverantwortlich. Für gegenseitige Information und Koordination findet die Monatsversammlung immer am ersten Montag eines Monats statt.

Mit dieser neuen Ausgangslage führten wir die GV ordnungsgemäss und ohne offen bleibenden Vakanzen durch und starteten in die neue Saison.

Fliegerische Aktivitäten

Übers ganze Jahr wurde eifrig geschult, in Buttwil und in Lagern geflogen und an Wettbewerben und Meisterschaften teilgenommen. Stundenmässig resultierte weniger als im Vorjahr, nur der Motorsegler war rund drei Mal länger in der Luft als 2018 (2019: 67 Std; 2018: 19 Std). Grundausbildungen wurden abgeschlossen und auch Radiotelefonie-Kurse schlossen mit neu ausgestellten Brevets vor Jahresende.

Bereits im März flogen wir in Buttwil und fuhren Mitte April gut vorbereitet ins Lager nach Alzate. Gemäss OLC wurde in 34 Flügen über 9400 km geflogen, wobei es noch weitere Flüge gab, die den Piloten vermutlich nicht als «OLC-würdig» erschienen.

Das Saanenlager dauerte wiederum vier Wochen – gut besucht waren die mittleren zwei Wochen. Die SGZ stellte während des ganzen Lagers zwei Schleppflugzeuge. Oftmals gab es aber pro Schlepppilot nur eine Handvoll Flüge pro Tag. Unter diesen Umständen dürfte es schwierig werden in Zukunft Schlepppiloten zu finden, welche nicht auch segelfliegen und für uns extra nach Saanen kommen.

Im Herbst fand auch wieder das Aussenlandefest statt. Zweck ist, unter Anleitung und Aufsicht übungshalber auf einem Feld zu landen und damit auf eine effektive Aussenlandung vorbereitet zu sein.

An den Schnupperflugtagen zeigten wir Interessenten unser Hobby Segelfliegen und versuchten neue Mitglieder für unseren Verein zu gewinnen.

Über die Vereinsaktivitäten informierte unsere Webseite www.sgzuerich.ch mit aktuellen Berichten. Interessant und erwähnenswert waren dieses Jahr die Berichte von Pascal und Jonas von der Europameisterschaft und der Junioren-Weltmeisterschaft. Und übrigens: Die Webseite wird laufend ergänzt und vermittelt jederzeit aktuelle «News».

Kampf um den Luftraum

Der Himmel erscheint uns nach oben offen und wir sind fasziniert von den unvorstellbaren Dimensionen der galaktischen Weiten. Die Unendlichkeit ist aber nur ein Traum, denn es liegt über uns ein dichtes Spinnennetz von Luftstrassen und Lufträumen bis tief über den Boden. Ungemach droht wieder einmal durch ein Redesign der Lufträume um den Flughafen Zürich. Ein im Frühjahr veröffentlichter Entwurf sah vor, die Obergrenze des uns zur Verfügung stehenden Luftraumes auf 3500 Fuss (d.h. 1060 Meter) abzusenken. Das würde das Aus für das Segelfliegen, für den Flugplatz Buttwil und weitere Flugplätze im Umkreis von Zürich bedeuten. Segelflugverband und Aero Club koordinieren nun den Kampf gegen die geballte Kraft von Skyguide und Bundesamt für Zivilluftfahrt. Es werden aber viele Stunden an Arbeit, viele Mega- bis Giga-Bytes an elektronischen Dokumenten und politisches Lobbying erforderlich sein, um der grobschlächtigen Regulierungswut Einhalt zu gebieten.

Varga Zertifizierung

Seit diesem Jahr können wir nun auch mit den Vargas-Segelflugzeugen bis 800 kg Startgewicht schleppen. Damit konnten wir ein Projekt erfolgreich abschliessen, das uns viele Jahre, beginnend mit 201..., beschäftigt hat. Die grösste Herausforderung war leider auch hier, den Amtsschimmel zu zähmen. Namentlich erwähnen möchte ich hier:

Martin Barth (er hat die Papiere für das BaZL geschrieben),

Roger Klauser (er hat das Flugversuchsprogramm zusammengestellt),

André Feldmann (er hat die physikalischen Abhandlungen geschrieben) und Urs Schildknecht (er hat bei den Flugversuchen geschaut, dass wir die erforderlichen 15 m Höhe früh genug erreichen).

Resumé

Die im ersten Abschnitt erwähnten geänderten «Spielregeln» in der SGZ beurteile ich als Schritt in eine gute Richtung. Es sind nun alle involviert in den Betrieb des Vereins und ich empfand die Stimmung übers Jahr als gut und engagiert. Wir müssen aber dranbleiben und von Zeit zu Zeit den eigenen Namen auf dem Organigramm suchen. Wenn gefunden, dann überlegen, was denn unter dem Titel der Gruppe noch ansteht oder anstehen könnte – und dann auch entsprechend eine Initiative ergreifen.

Es wurde viel gearbeitet im zu Ende gehenden Jahr – vieles auch im Hintergrund und unbemerkt. Bedanken dafür möchte ich mich bei allen.

Ich wünsche euch und euren Angehörigen einen guten und erfolgreichen Start in die neuen 20er-Jahre.

Max Wyss

Jahresbericht des Kassiers

2019 war ein gutes Jahr, obwohl es für mich persönlich nicht so ruhmreich geendet hat. Ich schreibe diesen Bericht aber nicht als Privatperson, sondern als euer Kassier, und in dieser Hinsicht war das vergangene Jahr sehr erfolgreich.

Das Flugwetter der Saison 2019 war wieder einmal sehr gut. Das zeigt auch, dass das Wetter einen grossen Einfluss hat auf unsere Vereinskasse.

Vor allem unser Motorsegler HB-2084 ist im letzten Jahr 48 mal gestartet und war über 94 Stunden in der Luft. Die Motorlaufzeit betrug für diese Flugzeit nur 31 Stunden.

Im Jahr 2018 wurden mit dem G-109b nur 35 Starts mit 19 Stunden Flugzeit durchgeführt.

Dank den Mose-Piloten, die eine Vorfinanzierung geleistet haben, hat sich der Mose selbst finanziert. Meinen Dank an alle, die sich daran beteiligt haben.

Sportliche Anlässe haben zu meinem Bedauern auf dem Flugplatz Buttwil auch 2019 keine stattgefunden. Den Gewinn, den wir jeweils erwirtschafteten, fehlt uns in der Kasse. Trotzdem konnten wir das vergangene Jahr mit einem positiven Resultat abschliessen.

Eigenleistungen von den SGZ-Mitgliedern trugen ebenfalls dazu bei, dass sich die Nebenkosten in Grenzen hielten. Die

Mitglieder haben sehr viele Arbeiten in Frondienst erledigt. Dafür können wir uns nur auf die Schultern klopfen.

Die Darlehen für den Arcus werden dieses Jahr zurückbezahlt. Das wird für unsere Kasse eine grosse Belastung sein, aber dank Subventionen vom ZKS (Zürcher Kant. Verband für Sport) werden wir das problemlos bewältigen, so dass das Budget eingehalten werden kann.

Der Mitgliederbestand der SGZ ist ebenfalls sehr wichtig für die finanzielle Lage unseres Vereins. Glücklicherweise konnten wir gleich viele aktive Piloten verzeichnen wie im Vorjahr. Wir hatten 7 Eintritte sowie 7 Austritte zu verzeichnen. Was aber sehr positiv auffällt ist, dass sich das Durchschnittsalter der Piloten und Schüler verjüngt hat.

Der jüngste Schüler mit dem Jahrgang 2004 wird seine Ausbildung am 1. April starten. Ich wünsche Nadim viel Erfolg für die Zukunft.

Die gute Finanzlage hat es uns erlaubt, die neue Instrumentierung von ZH, Z3, Z1 und Z2 in Angriff zu nehmen. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass dies nur möglich ist dank grossem Einsatz einiger Vereinsmitgliedern. Wenn die Anpassungen an Fremdfirmen hätten vergeben werden müssen, wären die Kosten wesentlich höher ausgefallen.

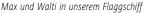
«English only» ist vom Tisch.

Der Ständerat hat am 5. Dezember 2019 oppositionslos der Motion zugestimmt, wonach der nicht gewerbsmässige Sichtflug in der Schweiz neben Englisch weiterhin auch in der ortsüblichen Landessprache stattfinden darf.

«English only in this Country» kommentierte Verkehrsministerin und jetzige Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga den Entscheid. Meiner Meinung nach wäre «English only» fast langweilig, denn wir Piloten können doch fast alle auch deutsch, französisch, italienisch und romanisch.

Unser Budget für 2020 wird voraussichtlich ebenfalls wieder ausgeglichen sein. Allerdings müssen viele Faktoren zu unseren Gunsten ausfallen. Das Wetter muss uns wieder schöne, hohe und weite Flüge erlauben. In diesem Sinne wünsche ich allen eine schöne und erfolgreiche Flugsaison 2020.

Euer Kassier, Walti Haag





Jahresbericht des Cheffluglehrers

EASA

Urban Mäder – unser «Alt-Cheffluglehrer» – durfte sich in der Winterpause einmal mehr ausgiebig mit den Fallen und Tücken der EASA-Administration abmühen. Letztlich ist es ihm gelungen unsere Segelflugschule, gerade noch rechtzeitig zum Saisonbeginn, in eine EASA konforme Declared Training Organisation (DTO) zu überführen. Ohne diese Arbeit hätten wir keine Schulbewilligung erhalten. Flugschüler und Fluglehrer hätten, statt genüsslich Ausbildungsflüge zu vollführen, in der Flugplatzbeiz Kaffee trinken müssen – was allerdings eh immer eine gute Idee ist ...

Schul- und Flugbetrieb

Wenn ich auf das vergangene Jahr zurückschaue, sehe ich vor allem unsere coole Schülertruppe. Die Mischung aus den jungen Hungrigen und ein paar älteren Gelassenen sorgte für eine ausnehmend gute, aktive Stimmung an den meisten Schulungstagen. So macht der Schulbetrieb auch den Fluglehrern Spass und sie sind gerne für den einen oder anderen Zusatzdienst zu haben.

Es stimmt, wir hatten auch ein paar Vorfälle im Flugbetrieb, nichts Tragisches, nur Sachschaden und alles schon verarbeitet. Erinnern wir uns lieber an das Wetter, das uns so viele grandiose Flüge ermöglicht hat oder an die oft harmonische Stimmung auf dem Platz und im Flugbetrieb.

Lizenzen

Neben vier ersten Soloflügen (Corsin Widmer, Patrick Isele, Raphael Lutz, Julius Felner) konnten wir auch drei Schüler in ihre fliegerische Freiheit entlassen. Gratulation zur bestandenen Prüfung an:

Daniel Krejza

Arcadius Jaszcz

Corsin Widmer (drei Tage nach seinem 16. Geburtstag)

Die Prüfungen wurden von unserem erfahrenen Experten Ruedi Wissmann abgenommen. Ruedi ist in Schänis neben Fluglehrer auch Schlepppilot und an den Wochenenden ziemlich ausgebucht. Unsere Prüfungen finden daher jeweils an einem Wochentag statt und Ruedi tuckert jedes Mal von Schänis zu uns – auch für einen einzelnen Kandidaten oder auch wenn das Wetter höchst eventuell ist herzlichen Dank!

Aussenlandefest

Chrigi Gfeller hatte in diesem Jahr seine liebe Mühe ein Feld zu finden. Der sehr heisse und trockene Sommer verbrannte teilweise die Felder und die Bauern wollten den Herbst länger als gewohnt nutzen. In der Folge waren gemähte Landewiesen

Wir mussten auf das gleiche Feld wie letztes Jahr zurückgreifen und konnten dann bei mässigem Wetter, mässiger Stimmung und mässiger Beteiligung doch noch unser Aussenlandefest vollführen.

Schnuppertage

Prachtvolles Wetter mit stimmungsvollem Morgennebel und leichter Nachmittagsthermik, eine gute Organisation, viele Teilnehmer mit einer super guten Stimmung – so habe ich die Schnuppertage erlebt. Grosses Kino! Herzlichen Dank an das OK und alle, die dabei waren.

Ausblick

Wir haben uns in den letzten drei Jahren auf unseren reduzierten Bestand an aktiven Piloten eingestellt. Die Bereichsorganisation, insbesondere beim Material und Unterhalt, zeigt, dass alle Piloten willens

sind, aktiv mitzuarbeiten. Die Schnuppertage waren ein voller Erfolg und wir konnten neue Schüler gewinnen.

Meine Hauptsorge in den nächsten Jahren wird dem Fluglehrernachwuchs gelten. Meine Haltung ist bekannt – nur mit einem funktionierenden Schulbetrieb und genügend Schülern können wir die Prosperität der Gruppe erhalten. Wir haben schon einiges erreicht. Bleiben wir dran.

In diesem Sinne wünsche ich einen guten Start in die kommende Saison 2020!

Dani Stahl

Nach geglückter Aussenlandung



Jahresbericht des Sportchefs

Saison-Bestleistung bereits in Alzate

Wie jedes Jahr wird in der SGZ um die Osterzeit die Saison richtig lanciert. Ein tolles Alzatelager brachte viele Flüge von mehr als 350 km. Die Marke von 521 km am 17. April von Timo Bello blieb der weiteste SGZ-Flug im Jahr 2019. Am nächsten kam ihm Urs Schildknecht mit einem Flug von 513 km zwei Tage vorher – und das in einer Ka 6! Jonas und Pascal nahmen wieder den 1000 km langen Weg ins slowakische Nitra auf sich. Bei schwierigem und unüblich für diese Jahreszeit bereits sehr stabilem Wetter gab es nur 4 von möglichen 9 Wertungstagen.

Der Winter verirrte sich in den Frühling

Anfangs Mai stand die Junioren-Schweizermeisterschaft auf dem Flugplatz Dittingen auf dem Programm. Mit Claudio und Jonas war auch dieses Jahr die SGZ mit zwei Piloten vertreten. Der Wettbewerb begann mit einem schwierigen, stabilen Tag. Nur 2 von 19 Piloten konnten die Aufgabe umrunden. Während es vier, inklusive Jonas, gar nicht an die Startlinie schafften, musste Claudio seinen Flug auf dem Flugplatz Schupfart beenden, was zu Rang 9 reichte. Das war gleichbedeutend auch der Schlussrang, weil an den restlichen vier Tagen keine Wertung mehr zu Stande kam. Das immer schlechter werdende Wetter fand seinen Höhepunkt darin, den Flugplatz am Samstagabend, 4. Mai, mit einer 5 cm hohen Schneedecke zuzudecken. Einige Zelte überlebten diese Nacht nicht . . .

Podestplatz für die SGZ!

Petrus meinte es weiterhin nicht gut mit uns. Eine Woche nach der JSM stand im Birrfeld bereits der nächste Wettbewerb auf dem Programm. Auch hier waren mit Claudio und Ernst zwei SGZ-Piloten dabei. An den zwei Wochenenden gab es nur einen Wertungstag. Dieser nutzte Claudio und flog als dritter auf das Podest. Herzliche Gratulation!

Neuer BFK

Ebenfalls im Mai fand zum ersten Mal ein BFK für Streckenflug statt. Markus Staubli war bei dieser Premiere auf dem Flugplatz Schupfart dabei. Ihr ahnt es schon, auch hier liess das Wetter zu wünschen übrig. So wurde das Streckenfliegen mehrheitlich im Theorieraum besprochen. Markus kehrte aber trotzdem mit positiven Erfahrungen zurück. Ich bin überzeugt, dass dieser neue BFK eine tolle Sache ist und auf einfache aber professionelle Weise junge Piloten auf ihren ersten Schritten beim Streckenfliegen begleiten kann.

Immerhin Entschädigt der Sommer

In Saanen gab es dann viele tolle, weite Flüge. Viel Freude hat mir die Jungmannschaft bereitet, die viele Tage in Saanen verbrachte. Dank dem OLC dufte ich aus der Ferne einige bemerkenswerte Flüge mitverfolgen. Egal ob im Doppelsitzer mit einem erfahrenen «alten Hasen», im Doppelsitzer mit zwei Jungen oder sogar im Einsitzer. Wie ihr weiter hinten lesen könnt, musste ich dieses Jahr leider auf das Saanenlager verzichten.

NSFW

Nach dem 5. Rang von Jonas in der Standardklasse im Jahr 2018 schaffte es Urs Schildknecht mit seinen Flügen in der Ka 6 in der Clubklasse in diesem Jahr auf den 4. Rang. Herzliche Gratulation! Bei den Junioren reihten sich gleich 6 (!) in der Rangliste ein. Jonas, Sönke, Claudio, Colin, Corsin und Sascha holten die Plätze 12, 24, 26, 34, 37 und 38. In der Standardklasse war Peter Nyffeler als 23. der beste SGZler. In den restlichen Klassen war die SGZ nicht in den Top 50 vertreten. In der Gruppenwertung rutschte die SGZ nach starkem Start kontinuierlich bis auf Schlussrang 28 ab.

Ausblick

Der neue Drive von den Jungen stimmt mich positiv. Mit einem Theorieblock im Winter möchte ich das Strecken- und Wettbewerbsfliegen weiter fördern. Mit Sönke wird ein dritter SGZ-Pilot Mitglied der Junioren-Nationalmannschaft sein. Ich gehe auch davon aus, dass ich im nächsten Jahr von einigen Wettbewerbsdebüts berichten darf.

Jonas Pitschen



Interner Wettbewerb 2019

Rang	Name	Punktezahl
1	Jonas Pitschen	2444
2	Heinz Etterli	2161
3	Urs Schildknecht	2136
4	Pascal Brunner	2057
5	Sönke Ahlborn	2042
6	Timo Bello	1957
7	Peter Nyffeler	1868
8	Corsin Widmer	1774
9	Max Wyss	1588
10	Ernst Arnold	1338
11	Colin Krummenacher	1213
12	Dani Stahl	1137
13	Daniel Krejza	1099
14	Walter Haag	1018
15	Claudio Etterli	674
16	Harry Schütz	626
17	Urs Sonderegger	622
18	Sascha Häusler	559
19	Willy Frey	478
20	Marc Dürr	281

Jahresbericht des Material-Teams

Kein Materialwart ...

Da sind wir nun also. Jahr zwei seit wir ohne Materialwart unterwegs sind. Keine Angst, wir haben ihn damals nicht abgesetzt, sondern mussten schlicht und einfach einsehen, dass die Menge an Arbeit langfristig nicht mehr von einer einzelnen Person zu bewältigen ist.

Teams

Entsprechend sind wir nun also als Team unterwegs, bis anhin Peter, Heinz, und ich. Pascal. Und erfreulicherweise haben sich zu Beginn des Jahres auch noch weitere Leute dazu gesellt.

Willkommen im Material-Team Greg, Timo, Stephan, Harry, Markus und Jaron.

Und es weht nicht nur bei den Mitgliedern des Material-Teams ein neuer frischer Wind, sondern auch an anderen Orten. Bei den Flugzeug-Teams haben wir uns dazu entschlossen, einmal kräftig durchzumischen.

Dass dies nicht bei allen Freudenstürme auslösen würde war klar. Aber wenn ich mir den aktuellen Stand der Winterarbeiten anschaue, scheint es seine Wirkung nicht verfehlt zu haben. Die Teams sind alle sehr aktiv und fleissig am Werk. Und sie haben alle auch einen weiteren Schritt in Richtung Selbstständigkeit gemacht, indem die Flugzeugverantwortlichen die Besetzung des Baulokals nun selber im Vereinsflieger koordiniert haben.

Baulokal

ben.

Apropos Baulokal, da gehört an dieser Stelle erneut ein ganz grosses Dankeschön an die Familie Krummenacher. Wir haben's hier warm und flauschig und können selbst wenn's draussen schneit in Ruhe an Flugzeug und Anhänger schrau-

Saubere Arbeiten in einem perfekten Baulokal



Entlastung für Wichtigeres

Dass die zusätzlichen Leute im Team für etwas Entlastung sorgen, macht sich sicher schon an der einen oder anderen Stelle bemerkbar – Langeweile kommt aber bei uns trotzdem keine auf. Als Pensionär steht Peter gerade auch wochentags für die aufwendigeren Punkte der Winterarbeiten im Einsatz. Und Heinz setzt sich gerade sehr intensiv mit dem Update unserer Cockpits auseinander.

Das sind genau solche Aufgaben, bei welchen wir auf unsere Spezialisten angewiesen sind. Und genau hier merkt Mann dann eben, ob wir diese genügend von simpleren Aufgaben entlasten konnten. Ich hoffe, wir bekommen hier auch weiterhin die nötige Unterstützung aller, um ihnen so gut wie möglich den Rücken frei zu halten.

Fazit

Obwohl dieses Jahr nicht ganz all unser Material die Saison schadlos überstanden hat, würde ich trotzdem ein positives Fazit ziehen. Der Zustand unseres Materials hat sich doch in einigen Punkten verbessert. Das Hangar-Einräumen wurde

zum Beispiel trotz eher kleinem Team vor Ort sehr viel gründlicher als bisher, aber trotzdem in überschaubarer Zeit erledigt. Deshalb bin ich jetzt schon ein bisschen aufgeregt, wenn ich daran denke, dass wir schon bald wieder in hübsche und teilweise sogar neu instrumentierte Flugzeuge hüpfen dürfen.

Ich hoffe, ihr unterstützt uns auch 2020 wieder tatkräftig dabei, dass diese auch sauber und hübsch bleiben. Macht ja schliesslich mehr Spass, wenn wir uns dann wieder stundenlang darin durch die Lüfte schaukeln dürfen.

> Für das Maintenance-Team Pascal Brunner

Bald ist es wieder soweit – das Hangar-Ausräumen



Jahresbericht des Safety Officers 2019

Ende Januar 2019 trafen sich die Safety Officers der verschiedenen Fluggruppen im Haus des Sports in Ittigen bei Bern.

Wie üblich wurden am Anfang eine Auswahl von Vorfällen aus dem Jahr 2018 besprochen, um wichtige Erkenntnisse daraus mitnehmen zu können.

Am Nachmittag wurde unter der Leitung des Unternehmens Flytop mit Hilfe der Workshop-Methode «World Café» das Thema moderne Flugsicherheit bearbeitet. Alle Arbeitspapiere und Präsentationen kann man auf der Homepage vom Segelflugverband unter der Rubrik Sicherheit finden.

In der SGZ gab es im 2019 leider drei sicherheitsrelevante Vorkommnisse.

Nach dem Zurückziehen mit dem Traktor kam ein Segelflieger auf dem leicht geneigten Platz vor dem Hangar 2 ins Rollen. Dabei touchierte der Flügel den Traktor. Man kann von Glück reden, dass das Kind auf dem Traktor nicht getroffen wurde. Ebenfalls in Saanen befand sich ein Segelflugzeug im Landeanflug. Kurz vor dem Aufsetzten hat der Pilot gemerkt, dass das Fahrwerk noch eingefahren ist. Anstatt die Landung ohne Fahrwerk zu Ende zu bringen entschied sich der Pilot dazu, in geringer Höhe das Fahrwerk noch auszufahren. Dieses Manöver führte dazu, dass der Flieger auf die Piste krachte und der Rumpf in zwei Teile brach. Der Pilot blieb zum Glück unverletzt.

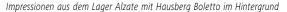
Aufgrund von hohem und nassem Gras mussten in Buttwil zwei Piloten an unterschiedlichen Tagen einen Startabbruch durchführen. Beide Piloten reagierten gekonnt und souverän. Bei diesen milden Ereignissen entstand kein Schaden.

Ich möchte euch daran erinnern, dass jeder Pilot mit seinem Handeln nicht nur für seine eigene Sicherheit, sondern auch für die der anderen Piloten verantwortlich ist. Gerade das erste Ereignis zeigt, dass auch nach der Landung «Safety First» weiterhin gilt.

Gerade im Winter hat man viel Zeit, um sich diverse Abläufe vor dem geistigen Auge durchzuspielen. Was mache ich bei . . . (Startabbruch, Seilriss, Trudeln, Kollision, Absprung, Fahrwerk vergessen etc.)

Ich wünsche euch eine sichere und unfallfreie Saison 2020!

Jonas Pitschen











Mein 500er in Alzate

Von Timo Bello

Dieses Jahr war ich bereits zum dritten Mal in Alzate. Neben der Rennstrecke Veltlin und dem Tessin konnte ich dieses Jahr auch neue Fluggebiete kennenlernen, wie die Ost Route Richtung Lago D'Iseo, das Ossola Tal im Westen oder einen Flug von Süden über den Nufenenpass ins Wallis. Das gute Wetter während meinem Aufenthalt ermöglichte uns fast jeden Tag zu fliegen und so konnte ich innerhalb von 9 Tagen ca. 35 Stunden sammeln. Ein perfekter Start in die Saison.

Ein besonderer Flug für mich war der vom 17. April 2019. Obwohl ich schon ein paar Jahre fliege, hatte ich noch keinen Flug über 500 km. Die meisten von meinen Flügen waren so zwischen 300-450 km. Teilweise hat auch nicht mehr sehr viel zu

den 500 gefehlt, aber natürlich wollte ich gerne mal die 500 knacken.

Am 17.4. war die Wettervorhersage vielversprechend und ich durfte unseren schönen Discus 2c Z9 fliegen. Also plante ich zunächst ins Veltlin bis zum Passo del Tonale zu fliegen, dort zu wenden und nach Westen ins Tessin und weiter Richtung Domodossola zu kommen. Anschliessend wollte ich nochmals soweit wie möglich ins Veltlin, und dann zurück nach Alzate fliegen. Wenn es gut läuft, sollte das für 500 km reichen.

Ab ins Veltlin ...

Gegen Mittag ging es los. Nach schwachem Steigen am Hausberg Boletto konnte ich etwas weiter nördlich am Primo in guter Thermik auf eine angenehme Abflug-





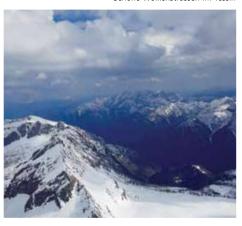
höhe von 2400 m steigen. Danach ging es auf der Standardroute ins Veltlin. Dort habe ich zu Beginn nicht gleich das beste Steigen erwischt, habe aber trotzdem versucht, auf der Südseite weiter vorzufliegen. Kurz vor Edolo konnte ich endlich auf 3000 m steigen. Am Passo del Tonale konnte ich in komfortabler Höhe wenden und nun Richtung Westen fliegen. Die Wolken waren zwar etwas breitgelaufen, aber es gab schöne Aufreihungen, die mir erlaubten, an der Basis ordentlich Gas zu geben. Da am Nachmittag die Nordseite des Veltlins allgemein die bessere Sonneneinstrahlung bekommt, entschied ich mich auf Höhe Tirano auf die Nordseite zu wechseln. Aufgrund von etwas Abschattung und leicht tieferer Basis als zuvor, versuchte ich eine gute Linie zu finden und die Höhe zu nutzen, um schnell wieder zu den angestrahlten Hängen zu kommen. 15 km westlich vom Flugplatz Sondrio gelang es mir von 2300 m in zwei guten Schläuchen wieder auf 2900 m zu steigen. An der Basis angekommen, konnte ich mit guter Geschwindigkeit vorfliegen. Die Talquerung über den Lago di Mezzola nach Westen war überhaupt kein Problem.

und dann ins Tessin ...

Auf der anderen Seite angekommen, konnte ich wieder auf über 3000 m steigen und ins Tessin, über Bellinzona und weiter bis zum Cima del Uomo gleiten. Nachdem ich dort etwas Höhe machen konnte, ging es weiter über das Verzasca Tal und das Maggia Tal ins Val di Vergeletto (ein kleines Tal etwas nördlich des Centovalli). Dort habe ich am Talende wieder

gewendet und wollte denselben Weg ins Veltlin zurück fliegen. Als ich Bellinzona wieder nach Osten überquerte, sah ich, dass die Abschirmung im Veltlin zugenommen hatte. Auch im Tessin gab es aus den Quellungen leichte Regentropfen. So entschied ich, mich vom Tessin aus eher wieder in Richtung Alzate zu orientieren und flog auf der Westseite des Lago Maggiore Richtung Süden.

Schöne Wolkenstrassen im Tessin



und wieder zurück Richtung Valbrembo ...

Dort sah das Wetter wieder wesentlich besser aus und ich überquerte den westlichen Ausläufer des Sees nach Südosten über den Primo in Richtung Lecco. Am Hügel kurz vor Lecco traf ich Christine von der SG Knonaueramt in der ASG 29 und fand dort den Schlauch des Tages, der mich mit bis zu 7 m/s innerhalb kurzer Zeit wieder auf 2600 m brachte. Nachdem die Stunde zuvor etwas mühsamer war, gab mir dieser Hammer-Schlauch wieder neue Motivation. So flog ich weiter

Am Wendepunkt im Val di Vergeletto mit Blick nach Norden. Immer noch viel Schnee im April



Richtung Südosten und wendete am Monte Linzone vor der Luftraumgrenze bei Valbrembo. Anschliessend ging es nochmals Richtung Monte Generoso und über den Luganersee erneut ins Tessin, wo sich das Wetter wieder gebessert hatte. Kurz vor Bellinzona machte ich mich schliesslich auf den Heimweg und konnte den letzten Schenkel noch etwas weiter ziehen. Um 18:30 Uhr bin ich dann nach 521 km in Alzate gelandet und mein erster OLC-500er war geschafft.

Wer den Flug anschauen möchte, hier der OLC-Link: https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/qliding/flightinfo.html?dsId=7072636 Abschattung und etwas tiefere Basis auf der Nordseite des Veltlins







ARCUS 20 NEUER VENTUS DISCUS 2C FES DUO DISCUS XLT





Für jeden das passende Flugzeug "made in Kirchheim/Teck" - als Schweizer Schempp-Hirth Vertreter beraten wir euch gerne.

Mit unserem luftfahrttechnischen Betrieb sind wir ausserdem kompetenter Partner für alle Arbeiten an Segel- und Motorsegelflugzeugen.

Die Kooperation mit der CAMO NT GmbH komplettiert unsere Angebotspalette.

LTB Peter Neukom GmbH Luftfahrttechnischer Betrieb Schmerlatstrasse 12 | 8213 Neunkirch 052 681 10 40 | info@ltb-peterneukom.ch

Wir freuen uns auf eure Kontaktaufnahme!

Meine Segelflugausbildung

Von Corsin Widmer

Die Anfänge

Im Rahmen eines J+S-Camps absolvierte ich im Sommer 2018 meine ersten Segelflug-Stunden. Während einer Woche konnte ich zusammen mit zehn anderen Jugendlichen auf dem Flugplatz Amlikon die ersten Flugerfahrungen sammeln.

Nach dieser Woche war ich begeistert vom Segelfliegen und wollte meine Ausbildung fortführen. Da Amlikon jedoch sehr weit von meinem Wohnort entfernt ist, entschied ich mich für die Segelflugruppe Zürich in Buttwil.

Die ersten Flüge in Buttwil

Im Spätsommer setzte ich meine Ausbildung in Buttwil fort. Ich wurde sehr freundlich in der Gruppe aufgenommen und habe mich schnell wohlgefühlt. Durch das schöne und warme Herbstwetter kam ich schnell mit der Ausbildung voran. Als ich das Landen und Starten beherrschte. kamen auch anspruchsvollere Übungen dazu. So lernte ich, wie man eine Vrille ausleitet, oder wie man nach einem Seilriss reagiert. Zudem hatte ich die Möglichkeit am Aussenlandefest teilzunehmen. Es war eine sehr spezielle Erfahrung auf einem Feld, anstelle einem mir bekannten Flugplatz, zu landen. Doch mit etwas Hilfe von Dani gelang auch diese Landung.

Winterzeit

Zusammen mit Raphael, Stephan und Patrick besuchte ich den Theoriekurs bei der Fliegerschule Birrfeld. Es gab viel Stoff zu lernen, umso erleichterter war ich, als ich die Theorieprüfungen abgelegt hatte.

Saisonbeginn und erster Soloflug

Am 23. März 2019 begann die Flugsaison, nach einer meiner Meinung nach viel zu langen Winterpause, wieder. Zu meiner grossen Überraschung durfte ich am ersten Flugtag nach 2 Kontrollflügen das erste Mal alleine fliegen. Das erste Mal ohne Kommentare vom Rücksitz, ein unbeschreibliches Gefühl. Nach 10 Minuten landete ich wieder sicher auf dem Boden. Besser hätte die Saison nicht beginnen können. Am darauffolgenden Wochenende konnte ich dann auf meinen ersten Einsitzer umschulen, die ASK 23. Ich war von diesem wendigen Flieger begeistert und wollte gar nicht mehr landen. So blieb ich bereits beim ersten Einweisungsflug über eine Stunde in der Luft.

Schulungswoche in Winterthur

Anfangs Mai fand die Schulungswoche in Winterthur statt. Leider konnte ich wegen dem schlechten Wetter nur an einem Tag daran teilnehmen. Es hat mir viel Spass bereitet, nach längerer Zeit wieder einmal an der Winde zu starten. Zudem lernte ich, wie man ein handgeschaltetes Auto fährt. Wir alle hatten sehr viel Spass in Winterthur.

Streckenflüge

Durch längere Flüge in der Umgebung des Flugplatzes bekam ich die Aufgabe,



mich auf meinen 50-Kilometer-Streckenflug vorzubereiten. Bereits zuhause habe ich mir einen Plan erarbeitet, wie ich diesen Flug absolvieren möchte. Am 26. Mai passte das Wetter und ich bereitete die Ask 23 für den Flug vor. Mein Wendeort war Schinznach. Nachdem sich der Nebel verzogen hatte und die ersten Cumulus-Wolken am Himmel standen, schleppte mich Heinz präzise in die Thermik. Nach wenigen Minuten klinkte ich unter einer grossen Wolke aus. Mit 3 Meter konnte ich bis an die Basis steigen. Danach machte ich mich auf den Weg. Der Abflug war gelungen. Doch bereits über Seengen fand ich keinen Anschluss an die Thermik mehr, ich entschied mich umzukehren und flog wieder in Richtung Buttwil. Über der Raketenstation konnte ich dann schnell wieder Höhe gewinnen und entschied mich dann für einen Weiterflug. Der Flug verlief danach soweit problemlos. Auf dem Rückweg machte mir eine hohe Wolkenabdeckung zu schaffen. Am Chestenberg konnte ich noch ein letztes Mal Höhe tanken, danach ging es im Gleitflug und

ohne weitere Aufwinde zurück nach Buttwil. Nach 1h 40 Minuten landete ich überglücklich wieder in Buttwil. Es folgten viele weitere tolle Flüge von Buttwil, aber auch von Saanen aus. Zudem konnte ich auf den Discus 1 umschulen.

Praktische Prüfung

Ich musste mich bis Mitte Oktober gedulden, bis ich zur praktischen Prüfung antreten durfte, da ich erst am 15.10. 16 Jahre alt wurde. Für die Prüfung wurde der 18. Oktober ausgewählt. Das Wetter war mässig. Immer wieder gab es Schauer und es blies ein strammer Westwind. Die Piste war so nass, dass die Ask 21 richtig einsank. Trotzdem konnten Arkadius und ich den Prüfungsflug absolvieren und auch bestehen.

Ich möchte allen Fluglehrern und Schlepppiloten, aber auch allen anderen Mitgliedern der SGZ ganz herzlich danken für diese tolle Saison und die vielen unvergesslichen Flüge. Ich freue mich bereits riesig auf die kommende Saison.



Wie man 6 Wochen des Sommers auf Segelflugplätzen verbringt

Von Jonas Pitschen und Pascal Brunner

Die Wege an Europa- oder Weltmeisterschaften sind lang. Nach Möglichkeit werden die Piloten dafür bereits zwei Jahre im Voraus selektioniert.

Sprich, selbst wenn man die Selektion geschafft hat, liegen da noch weitere zwei Jahre Training, Planung und Organisation voraus. Vor gut zwei Jahren wurden Jonas für die Junioren-Weltmeisterschaften und Pascal für die Europameisterschaften 2019 selektioniert. Wie aus zwei Piloten und zwei Veranstaltungen dann sechs Wochen Sommerferien werden, erzählen euch die beiden hier.

Tja, irgendwie habe ich es durch die Selektion geschafft. Ich darf 2019 in die Slowakei fahren für die Europameisterschaften. Fliegerisch läuft das Training soweit okay, ich kenne das Fluggebiet dort bereits von Wettbewerben und ich darf bis dahin noch zweimal für Trainings-Wettbewerbe hin. Komplizierter läuft das beim Team, speziell wenn es darum geht einen Teamcaptain zu finden, welcher uns dorthin begleitet.

Nachdem es bei mir für die Junioren-WM 2017 leider knapp nicht gereicht hat, habe ich die Selektion für die Junioren-WM 2019 in Ungarn geschafft. Zusammen mit vier weiteren Piloten durfte ich zum ersten Mal die Schweiz an einem Grossanlass vertreten. Das mit dem Teamcaptain gestaltet sich für Junioren etwas einfacher. Uns begleitet jeweils einer unserer Coaches an die grossen Wettbewerbe. Da muss ich mir also keine Sorgen machen.

Richtig, nachdem ich die Junioren immer mal wieder an Wettbewerbe begleitet hatte, lasse ich mich zu Beginn von 2019 zu ihrem Nationalcoach upgraden. Und nachdem die restlichen Coaches aus unterschiedlichen Gründen absagen müssen, bin ich plötzlich in der Pole Position, um 2019 mit an die Junioren-WM zu fahren.

Ich wollte ursprünglich als Helfer von Christoph Ackermann mit an die EM reisen. Wie von Pascal erwähnt, war es fürs Team schwierig einen Teamcaptain zu finden. Da ich doch auch schon ein paar Erfahrungen an internationalen Wettbewerben gesammelt habe, traute ich mir die Doppelfunktion von Helfer und Teamcaptain zu. Ich durfte also ebenfalls ein Upgrade erfahren. Wir waren ein kleines Team von drei Piloten und vier Helfern. Kurz vor der EM lag Christoph mit einer Grippe im Bett. Er wurde leider nicht mehr rechtzeitig fit und musste zuhause bleiben. So konnte ich mich wohl oder übel voll und ganz auf die Arbeit des Teamcaptains konzentrieren. Ich musste also nur noch Davide Giovanelli und Pascal betreuen.

So ein Wertungstag

Meine Arbeit begann jeweils um 09:45 Uhr mit dem Teamcaptain-Briefing. Dort werden die Aufgaben verteilt und Infos von den Organisatoren weitergegeben. So kann man das Pilotenbriefing kurz halten und auf Siegerehrung sowie Wetterbriefing beschränken. Nach dem Pilotenbriefing gab ich meinen Piloten die Infos vom Teamcaptain-Briefing weiter und besprach mit ihnen kurz die grobe Strategie für den Tag. Danach liess ich die Piloten für ihre Startvorbereitungen alleine und richtete unser Teamzelt mit Funk und Tracking ein.

Ich setzte mich in der Zwischenzeit mal ins Flugzeug. Kennt ihr das, wenn in der Luft alles anders aussieht, als man am Boden geplant hatte? In der Teambesprechung hat mir mein Teamcaptain



zwar gesagt, dass ich spät abfliegen soll. Aber der bewegt sich ja auch nicht vom Boden weg sondern setzt sich zusammen mit etwas Popcorn gemütlich ins Teamzelt. Da ist sowas leicht gesagt. Unsere erste Wende liegt in Richtung Tschechien, deutlich weg vom Kurs der anderen beiden Klassen. In diesem Bereich scheint sich die Bewölkung an den Hügeln zu stauen und in Richtung der Wende ist es abgeschattet und die Wolken bewegen sich nicht weg. Was also, wenn sich das heute überhaupt nicht mehr weg bewegt und wir den ganzen Tag langsam und mühsam unterwegs sind? Entgegen der Vorstellung des Teamcaptains mache ich mich daher etwas früher als geplant auf den Weg. Mal schauen ob er es merkt.

Ich habe es leider nicht bemerkt. Das Tracking und auch die Funkreichweite waren in den Hügeln eher schwach, womit es schwierig war, die Piloten vom Boden aus zu verfolgen. Irgendwann poppte dann das Signal von Pascal wieder auf und er war bereits unterwegs.

So, da er mir ja jetzt doch zuschaut, sorge ich doch dafür, dass er auch dabei bleibt. Wie erwartet geht da nichts an thermischer Bewegung unter der Bewölkung. Also den Hügeln entlang das Beste machen und den Gleitflug soweit wie möglich strecken. Dann rum um die Wende und möglichst schnell aus dem abgedecktem Gebiet raus. Das schnell ist dann eher langsam, weil wir einfach sehr tief sind. Aber zusammen mit den

Russen finde ich irgendwo einen Aufwind, der uns langsam wieder nach oben bringt.

Je weiter es in den Süden ging, desto flacher wurde es und somit wurde auch das Tracking besser. Gespannt verfolgte ich Pascal im Vodka-Sandwich (zwischen den beiden Russen) und hoffte für ihn, dass sie sich am Vorabend mit ihrem Nationalgetränk zurück hielten.

Haben sie, oder sie lassen sich zumindest nichts anmerken. Ich kenne das Fluggebiet hier im Flachen ziemlich gut und entsprechend geht's auch gut vorwärts. Bald hab ich die Donau in Sichtweite.

Also eine wunderbare Aussicht, um die Schiffe darauf zu zählen. Es ist zu hoffen, dass es nicht allzu viele Schiffe auf der Donau hat, damit er auch bald mit dem Zählen fertig wird. Im Tracking sieht man,

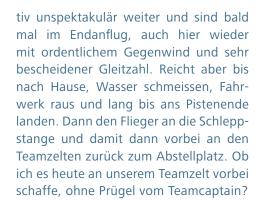
dass die Prominenz (obere Tabellenhälfte), welche ca. eine halbe Stunde später abgeflogen ist, dazu kommt.

Hach wie schön, die Prominenz ist da. Immer ein Zeichen dafür, dass man nicht alles falsch macht. Der Weg zur Donau lief übrigens so schnell, weil wir rund 40 km/h Rückenwind hatten. Könnt ihr euch vorstellen, wie zäh das nun plötzlich ist, wenn nach dem Wenden Gegenwind herrscht?

Natürlich geht es mit Gegenwind etwas gemächlicher zu und her. Dafür kann man jetzt zurücklehnen und die Prominenz die Arbeit machen lassen.

Naja, Knüppel und Pedale müssen ja trotzdem noch irgendwie bewegt werden. Mit mehr Leuten, welche nach Aufwinden suchen, läuft es aber doch etwas flüssiger. So fliegen wir dann auch rela-





Die Prügel für die Aussenlandung vom Vortag scheinen gewirkt zu haben. Vielleicht wären ein bisschen Prügel für das frühe Abfliegen angebracht gewesen, aber es standen gerade zu viele Zeugen um uns herum.

Beim Abendessen machten wir dann jeweils ein ausgiebiges Debriefing vom Tag. Es waren drei spannende Wochen, die mir einen neuen, zusätzlichen Blickwinkel auf die Wettbewerbsfliegerei ermöglichten.

Weiter geht's in den Süden

So verfliegt die Zeit. Noch kurz das Auto tanken und dann fahre ich nach drei Wochen in Prievidza bereits gemütlich am Sonntagmorgen los. Mein Ziel ist das 600 km entfernte Szeged ganz im Süden von Ungarn. Etwa alle 50 km wird es 1°C wärmer, bis ich dann am späten Nachmittag bei ca. 35°C in Szeged eintreffe.

Bei mir ist da leider nichts mit Süden. Ich fahre mit Flugzeug zurück nach Hause. Zeige mich da vier Tage im Büro, um dort nicht vergessen zu gehen, und setze mich dann in einen der grossen lauten Flieger in Richtung Ungarn. Dort ins Mietauto gehüpft und so ziemlich direkt ans Teamcaptain-Briefing. Anschliessend einmal umziehen, damit wir auch Chic aussehen, und dann direkt zur Eröffnungsfeier am Flugplatz.

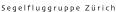
Auch an der Eröffnungsfeier war es sehr warm, wie auch die ganzen nächsten zwei Wochen. Die Eröffnungsfeier war nicht auf dem Niveau von Prievidza, wie leider auch die ganze restliche Organisation nicht.

Ein Tag JWGC

Jetzt, da ihr ja den Ablauf kennt, wollt ihr sicher mal hören, was bei den Junioren anders läuft als bei der Elite? Nun, während bei der Elite die Piloten alle nervös schnellstmöglich zu den Flugzeugen rüber rennen, findet man als Teamcaptain seine Junioren nach dem Briefing meist ziemlich zuverlässig beim nächstgelegenen Glace wieder.

Weil es bei diesen warmen Temperaturen einige Zeit brauchte, bis sich die Thermik entwickelte, tankten wir jeweils nach dem Briefing noch die letzte Flächenbelastung in Form von Glace.

Lassen wir so durchgehen. Trotzdem, früher oder später geht es für sie ab in die Luft. Wir am Boden haben dann erst mal etwas Ruhe von ihnen. Also, zumindest mal halbwegs. Es sind ja jetzt fünf Piloten, da läuft der Funk doch deutlich heisser.





Es war ein seltsamer Tag. Nachdem die Clubklasse in der Luft war, wurde der Schleppbetrieb unterbrochen. Niemand wusste genau warum, denn die Clubklasse konnte sich gut oben halten. Niemand wusste, was die Organisatoren mit der Standardklasse planen. Nach etwa 75 Minuten Pause hörte man wieder die Motoren der Schleppflugzeuge und wir wurden dann auch geschleppt. Bei bereits deutlich schlechterem Wetter. Gut untergebracht im Prominenzpulk machte ich mich auf den Weg. Bereits nach der Startlinie mussten wir grosse Gleitstrecken überstehen. Niemand hatte so richtig einen Plan, welche Route wir wählen sollten. Mit der Zeit kam ich im Pulk immer tiefer. Weil die Vorfluggeschwindigkeit nicht wirklich hoch war, liess ich mich kurz zurückfallen und reduzierte meine Flächenbelastung um 30 kg. So konnte ich von Aufwind zu Aufwind wieder Boden gutmachen und mich wieder bis nach oben hochkämpfen. Die Deutschen verrichteten hervorragende Teamarbeit und fanden immer wieder einen Aufwind.

Und vorwärts geht's bei ihnen, zwei dieser riesigen Wendegebiete haben sie schon erreicht. Nun scheint sich aber allgemeine Verwirrung breit zu machen. Die könnten jetzt zwar wunderbar zurück nach Hause fliegen, machen sie aber nicht. Mit mehr als 90° weg vom Kurs fliegen sie erst mal in Richtung Norden. Ich wüsste ja zu gerne, was die Jungs da so veranstalten, leider reicht mein Funk trotz Hochantenne aber nicht genügend weit, um ihnen mal etwas Prügel anzudrohen.

Vor der letzten Wende mussten wir weit vom Kurs abweichen, um überhaupt irgendwie die Endanflughöhe zu erreichen. Wir waren uns bewusst, dass 60 km vor dem Ziel der letzte Aufwind stand. Mit 100 m Reserve machten wir uns auf den Endanflug. Es war zu keinem Zeitpunkt sicher, dass wir nach Hause kommen. Mit permanent bestem Gleiten erreichten wir dann knapp den Zielkreis und sahen, wie dort etwa zehn Flieger im selben Feld standen. Das war für mich der speziellste Flug an der WM, auch weil die Hälfte der Piloten die Aufgabe nicht erfüllen konnte.

Wie das so ist, wenn man sich an etwas gewöhnt, die Zeit vergeht auch hier im Fluge und schon sind drei Wochen um. Ein letztes Mal mit dem Auto durch die Stadt raus zum Flugplatz. Die Siegerehrung zum Schluss, anschliessend Verabschiedung von ganz vielen Leuten, die man hoffentlich alle irgendwo auf irgendeinem dieser Flugplätze wieder treffen wird.

Und dann ist es auch schon vorbei. Ins Auto hüpfen und ab Richtung Flughafen. Auf der Autobahn überhole ich eine unglaubliche Menge an Anhängern mit Segelflugzeugen drin. Jeder mit einer mehr oder weniger langen Reise noch vor sich. Ich lande erst mal im kompletten Chaos der Sommerferien und brauche ziemlich lange, bis ich endlich im Flugzeug nach Hause sitze. Passenderweise fliegen wir dann aus Ungarn in einem Bogen Richtung Norden, ziemlich genau über den Süden der Slowakei, und ich fühle mich irgendwie um ein paar Wochen zurück versetzt, an den Moment, als dieser Sommer begann.

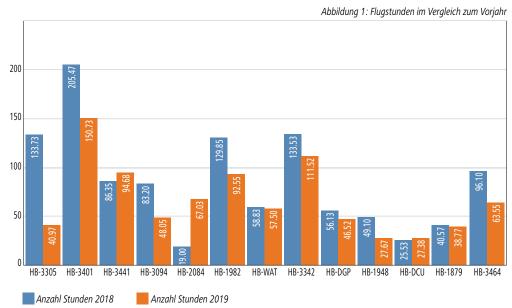
Ganz knapp unter mir fliegt Nitra vorbei, und etwas weiter nördlich zwischen den Hügeln der Fatra sieht man auch den Flugplatz von Prievidza, dort wo für uns diese Geschichte begann.

Auch ich hatte in meinen 17 Stunden Autofahrt zusammen mit meinem Helfer Sascha Häusler genügend Zeit, diese wunderschönen sechs Wochen nochmals Revue passieren zu lassen.

Auf der Homepage vom Verband findet ihr unter der Rubrik Sport – Swiss Gliding Team – Teamblog alle Tagesberichte zum Nachlesen.



Statistisches



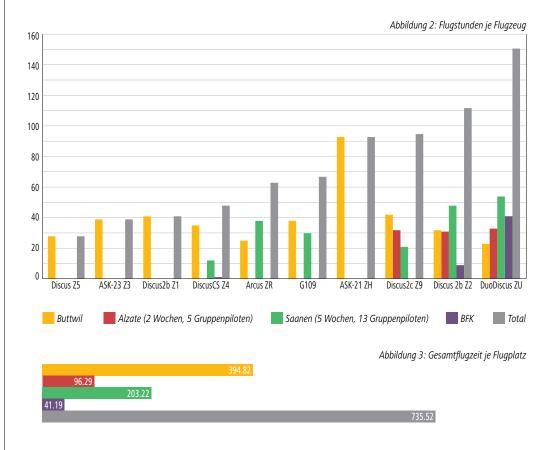
Dieses Jahr zeige ich euch zwei Statistiken und wie ich sie interpretiere.

Vergleichen wir zuerst mal die Flugzeiten unserer Flugzeuge 2018 und 2019 (siehe Abb. 1). Was kann man daraus sehen? Generell wurde dieses Jahr weniger geflogen als letztes Jahr. Ausnahmen bestätigen die Regel – der Motor-Segler (HB-2084) wurde nach Jahren wieder genügend geflogen. Da hoffen wir doch, es bleibt so. Auffallend ist der Einbruch beim Discus 2b Z1 (HB-3305), der dieses Jahr weder in Alzate noch in Saanen im Einsatz war. Der Discus 2b Z2 (HB-3342) war letztes Jahr zwar nicht in Alzate, dafür mit Jonas an etlichen Wettbewerben und machte in Saanen noch zwei Flüge.

Doch, wieso flog unser Flaggschiff Arcus (HB-3463) im seinem zweiten Jahr einen drittel weniger?

Interessant ist sicher mal zu betrachten, wo wieviel geflogen wird. Dazu ein Vergleich der Flugzeiten in Buttwil, Alzate, Saanen und an den BFKs (Abb. 2 und 3). Daraus sehen wir: Nur Flugzeuge, die in Alzate eingesetzt wurden, erreichen eine akzeptable Stundenzahl von mehr als 80 Stunden. Betrachtet man die Zeitdauer des Lagers und Anzahl Teilnehmer, ist Alzate ein effizientes Streckenfluglager. So wurde dort ZU in zwei Wochen mehr geflogen als die ganze Saison in Buttwil. Und Saanen ist sowohl ein tolles Familien- als auch Fluglager.





Was mir dazu noch in den Sinn kommt: Wir verschenken zu viele Flugtage, mich eingeschlossen. Wieso?

An kritischen Tagen, oder wenn kein Schulbetrieb stattfindet, sind wir manchmal zum richtigen Zeitpunkt, der meistens erst am Nachmittag ist, ohne Schlepppilot. Ich hoffe, wir finden kommendes Jahr mit unseren Schlepppiloten eine Lösung, um auch an solchen Tagen in die Luft zu kommen.

Zu oft warten wir auch bis Gartenbänke vor unserem Fenster vorbeifliegen. Doch gerade an schwächeren Tagen lohnt es sich besonders zu fliegen. Es ist doch ein tolles Erfolgserlebnis und lehrreich, das Beste aus dem Wetter herausgeholt zu haben, auch wenn es sich im OLC nicht mit vielen Kilometer niederschlägt.

So wünsch ich uns, dass nächstes Jahr alle Statistik-Balken länger werden, doch gar keiner für Unfälle.

Peter Nyffeler















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!



Tel. 044 713 00 60

Neu in Zürich-Süc

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





