Segelfluggruppe Zürich

www.sgzuerich.ch

gliderZHone 2021

*ENTDECKEN SIE DEN NEUEN **JEEP® WRANGLER 4xe** PLUG-IN-HYBRID
MIT 50 KM REIN ELEKTRISCHER REICHWEITE UND FAST 70 %
TIEFEREN EMISSIONEN ALS BEI BENZIN-MODELLEN IM WLTP-ZYKLUS.

Jeep Wave
CAMING FOR YOUR FREEDOM

Jetzt mit Mitgliedschaft im exklusiven Jeep Wave® Programm.
Entdecken Sie mehr auf jeep.ch

Jeep® 4xe

Energieetikette 2021
A B C D E F G
A

Unverbindliches Berechnungsbeispiel der FCA Capital Suisse SA, Schlieren: Jeep® Wrangler 4xe Plug-in-Hybrid Sahara, 2.0 Turbo, 381 PS, 3,5 l/100 km, 22,1 kWh/100 km, 79/km, Energieeffizienz-Kategorie: A, Barzahlungspreis CHF 72 490.– (inklusive 4000.– Bonus). Leasingrate pro Monat CHF 348.–, 25,02% Sonderzahlung CHF 18 137.–, Laufzeit 36 Mte., max. Fahrleistung 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszins 0,9% mit oblig. Vollkaskoversicherung*, optionaler Ratenversicherung** und GAP-Kaufpreisschutzversicherung** nicht inbegriffen. Eine Leasingvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Gültig bis Widerruf. *Motorfahrzeugversicherung CHF 105.– (Im Rahmen der oblig. Vollkaskoversicherung ist der Versicherer frei wählbar. FCA Capital Suisse SA empfiehlt die FLAT-Versicherung der Allianz Suisse Versicherungs-Gesellschaft AG, Wallisellen.) **ComfortPlus-Ratenversicherung CHF 17.–, GAP-Kaufpreisschutzversicherung CHF 29.– (Versicherer für beide: AXA Versicherungen AG, Winterthur) Monatsrate Prämien CHF 499.–. Die erwähnten Prämien gelten für die gesamte Leasinglaufzeit und sind nur für natürliche Personen erhältlich, die einen eines der aufgeführten Neufahrzeuge über FCA Capital Suisse SA leasen sowie die Annahmerichtlinien und die allgemeinen Bestimmungen der Versicherer erfüllen. Die Versicherungsdeckungen und sämtliche Versicherungsbedingungen sind unter folgendem Link unverbindlich abrufbar: https://www.fcacapital.ch/de/transparenz/versicherungen. Irrtümer und Fehler sowie Bewilligung durch FCA Capital Suisse SA vorbehalten bzw. durch Versicherer vorbehalten. Abgebildetes Modell: Jeep® Wrangler 4xe Plug-in-Hybrid Rubicon, 2.0 Turbo, 381 PS, mit Sonderausstattung, CHF 78 490.–. Alle Beträge inkl. MwSt. Unverbindliche Preisempfehlungen, Preisänderungen vorbehalten.

häusermann.com

Jetzt Probefahrt vereinbaren!

Häusermann Automobile AG
Bernerstrasse Nord 188, 8048 Zürich, 044 435 36 36
info.zh@haeusermann.com

Inhaltsverzeichnis

4 Editorial, Willy Frey
6 Jahresbericht des Obmanns, Max Wyss
8 Jahresbericht des Kassiers, Walti Haag
10 Jahresbericht des Chef-Fluglehrers, Dani Stahl
14 Jahresbericht des Sportchefs und interne Rangliste
18 Jahresbericht des Material-Teams, Pascal Brunner
20 Jahresbericht des Safety Officers, Thomas Bazzigher
22 Oldtimerfliegen, Alessia Spada und Sabrina Pfiffner
26 Fremdgegangen, Jonas Pitschen
28 Statistisches, Peter Nyffeler
30 Schnupperflugtage, Corsin Widmer
34 Sauerstoff – Studie von Julius Felner
40 Mitglieder der SG Zürich
44 Unsere Gönner

Impressum

Redaktion, Inserentenakquisition und Layout: Willy Frey
Gestaltungskonzept: Kathrin Senn
Druck: Zindel Druck GmbH, Zürich
Titelbild: Felix Schneebeli – Plaine-Morte
Auflage: 400 Exemplare

Editorial

Der ewige Schnee . . .
Unser Titelbild zeigt die Plaine-Morte, aufgenommen von Felix Schneebeli während des Saanenlagers im 2021.
Das Aussergewöhnliche daran ist dieser Schmetterling, gestampft in den Schnee des Gletschers, mit absoluter Präzision.
Es erinnert fast etwas an die mystischen Figuren in der Wüste von Nazca in Peru, deren Entstehung bis ins Jahr 800 v. Ch. zurückreichen.
Anders als bei diesen Mysterien von damals ist es heutzutage gut vorstellbar, mit Hilfe von GPS-Technik ein Bild in dieser Dimension auf den Schnee zu applizieren. Was es aber auch deutlich aufzeigt, ist die Liebe des Akteurs zum ewigen Schnee unserer Gletscher und der Sorge darüber, dass wir daran sind, diese zu verlieren. Es ist ein Appell an alle und jeden für sich im Rahmen seiner Möglichkeiten unserer Natur Sorge zu tragen.
Was wäre denn Segelfliegen in unseren Alpen ohne unsere Gletscher?!

Ein grosser Dank all denen, die mit ihren Text- und Bildbeiträgen bei der Entstehung dieses Jahresberichtes mitgeholfen haben.
Natürlich möchte ich auch unseren Inserenten und Gönnern unseren Dank aussprechen. Ohne ihre Unterstützung wäre es nicht möglich, diesen Bericht in der vorliegenden Form drucken zu lassen.

Willy Frey

Jahresbericht des Obmanns

Erstmals in der Geschichte der SGZ konnte eine GV nicht mit physischer Präsenz abgehalten werden. Teilnahme war nur virtuell mit Hilfe von Handy, Tablet oder PC möglich. Trotzdem wurde das Vereinsjahr 2020 erfolgreich abgeschlossen und mit gleicher Mannschaft erfolgt der Start in die Saison 2021.

Grundvoraussetzung – das Wetter

Für 2020 hiess es in der Jahres-Zusammenfassung von Meteo-Schweiz: Die landesweite Durchschnittstemperatur des Jahres 2020 betrug 6,9°C. Damit liegt sie 2020 2,3°C über dem Durchschnitt des Zeitraums 1961–1990 und 1,5°C über der Norm 1981–2010 und ist gemeinsam mit 2018 das wärmste Jahr seit Messbeginn 1864.

Für 2021 sagte Meteo-Schweiz: Die Schweiz erlebte den kältesten Frühling seit über 30 Jahren mit einem landesweiten Mittel von 1,1°C unter der Norm 1981–2010. Kalt zeigten sich die Monate April und Mai. Der Sommer 2021 war nördlich der Alpen einer der nassesten seit Messbeginn. In den Zentralalpen war es lokal der deutlich nasseste Sommer in den über 100-jährigen Aufzeichnungen.

Flugbetrieb – das wünschen wir uns

Segelfliegen ist Leidenschaft, Spannung und Genuss und wir wünschen uns jedes Jahr von neuem viele und lange Flüge. Zahlenmässig wurden mit den Segelflugzeugen des Vereins trotz mehr Starts weniger Stunden geflogen – was unter den Wetterbedingungen von 2021 verständlich ist. Es gab im Vergleich zum Vorjahr zusätzliche Schleppflüge, aber auch ausserhalb der Schlepperei wurden die Motorflugzeuge mehr bewegt.

Erfreulicherweise verlief die Saison in Buttwil unfallfrei. Ausserhalb gab es einen Schaden am Flugzeug eines unserer Privatpiloten vor dem Start durch das Schleppseil eines landenden Flugzeuges. Zum Glück entstand – neben einem grossen Schreck – nur Materialschaden.

Glück hatten wir mit dem MCR, als der Turbo während des Fluges einen Schaden erlitt, der Pilot professionell und umsichtig reagierte und auf dem nächsten Flugplatz eine Sicherheitslandung machte.

Lager – Ferien, die wir lieben

Das Frühlingslager Alzate ist tief verwurzelt in der SGZ und darf eigentlich nicht fehlen. Da aber eine Reise nach Italien über Ostern pandemiebedingt weder sinnvoll noch möglich war, organisierte Peter Nyffeler kurzerhand «Alzate in Buttwil». Es wurde viel geflogen, nicht nur – die Teilnehmer pflegten auch die zu Alzate gehörende Tradition eines täglichen reichhaltigen Apéros.

Das Saanenlager dauerte nur drei anstatt der üblichen vier Wochen. Unter einem oberen Abschnitt ist erklärt, warum es ein Lager ohne Hammertage mit eher bescheidener Ausbeute war.

Die SGZ-Crew verbreitete trotzdem eine gute Stimmung, was irgendwie ansteckend auf das ganze Lager war.

Flugschule – unsere Begeisterung weitergeben und den Gruppennachwuchs sicherstellen

Unsere Flugschule war «gerade richtig» ausgelastet und wiederum wurden nach erfolgreicher Prüfung neue Brevets ausgehändigt. Erfreulich zudem, dass Jonas und Sönke die Aufnahmeprüfung zur Fluglehrerausbildung bestanden haben. Sie werden ab 2022 unser Ausbildungsteam verstärken. Für die Ausbildung 2022 hat es übrigens noch freie Kapazität!

Schlepp – unser Katapult

Das Schlepppilotenteam ist grösser geworden und wir haben ab 2022 wieder die Möglichkeit, pro Flugtag zwei Schleppflugzeuge zu betreiben. So möchte ich schon jetzt für Rossberg-Schlepps werben. Der Hintergrund ist, dass die Motorflugzeuge damit Ertrag generieren, den wir sehr gut gebrauchen können. Auch der Schleppertrag aus dem Saanenlager und aus Einsätzen an Meisterschaften ist sehr willkommen.

Material – es braucht einiges

Unser Material muss gepflegt und unterhalten werden – dessen ist sich heute jedes Vereinsmitglied bewusst. Es sind nicht nur die Flugzeuge, die gewartet werden müssen, sondern auch eine erweiterte Infrastruktur. Wir haben ein neues Pistenfahrzeug, welches eingerichtet sein will, einen Flarm-Empfänger, der für eine elektronische Startliste notwendig ist und einen Rasenmäher, der nur etwas nützt, wenn er auch periodisch im Einsatz ist. Auch die Administration in Vereinsflieger ist «Material», welches unterhalten und gepflegt sein will. Vieles wird von vielen im Hintergrund erledigt, ohne dass es im ersten Moment bemerkt wird.

Die Flotte wurde durch den Zukauf von 15 m-Flügelenden für Z9 breiter einsatzfähig. Bestellt haben wir einen zweiten Discus 2c. Wir konnten ihn mit einem FES-Antrieb konfigurieren, den wir nicht aus der SGZ-Kasse zahlen müssen.

Finanzen – ohne geht es nicht

Der Ertrag aus Mitgliederbeiträgen und Schlepp ist im Vergleich zum Vorjahr etwa in gleicher Höhe. Durch den Kauf der 15 m Flügelenden für Z9 und die Anzahlung für den Discus 2c konnten keine Reserven geäufnet werden.

Danke – für das gelungene Jahr

Es hat viel gebraucht, um alles notwendige auf die Reihe zu kriegen. Alle Mitglieder haben sich engagiert und haben zu einem erfolgreichen Vereinsjahr beigetragen. Wohl auch deshalb habe ich an der Samichlausfeier in Bülach nur zufriedene Gesichter gesehen.

Dafür allen ein riesiges Danke.

Max Wyss

Jahresbericht des Kassiers

Zunächst möchte ich unserem Präsident Max und dem Chef-Fluglehrer Dani und allen Mitgliedern, die auf ihre Weise für den Verein Frondienst geleistet haben, herzlich danken.

Homeoffice – nichts Neues
Vor mehr als zwei Jahren brach die Covid-Pandemie aus. Da ich die Arbeit als Kassier schon immer im Homeoffice erledigt habe, hat sich in dieser Beziehung für mich nichts verändert. Nach der virtuellen Revision am 12. Februar mit Hanspeter und Urs konnte ich das Geschäftsjahr 2020 erfolgreich abschliessen.
Die Bilanzsumme belief sich auf einen Betrag von CHF 374'730 und einem Gewinn von CHF 7'516 nach Abschreibungen.
Besten Dank an die Revisoren.

Ersatz unseres Pistenfahrzeuges
Nach dem Verkauf unseres altersschwachen VW-Buses machte ich mich daran, einen Ersatz zu beschaffen. Im Internet habe ich dann ein passendes Fahrzeug ersteigert. Dank gültiger MFK-Zulassung konnte ich den Renault Kangoo (unser Känguru) von Egnach TG nach Buttwil überfliegen.

Alzate – ich vermisse dich . . .
Ein Anlass, der mir in guter Erinnerung geblieben ist, war «Alzate in Buttwil».
Aus bekannten Gründen konnten wir schon das zweite Jahr in Folge nicht nach Alzate reisen. Buttwil als Ersatz war nicht ganz dasselbe, aber wir haben viele schöne Erinnerungen ausgetauscht. Traditionsgemäss haben wir auch den 17 Uhr Apero genossen. Danke an Peter Nyffeler, der diesen Anlass weitgehend organisiert hat.

Saanenlager
Der nächste Anlass fand in Saanen statt. Das Wetter war nicht so gut wie im Vorjahr und darum wurden auch weniger Schleppflüge durchgeführt. Das heisst auch weniger Ertrag in die Vereinskasse. Das Finanzielle ist ja nicht das wichtigste, das Vereinsleben auf dem Camping kam nicht zu kurz. An dieser Stelle meinen Dank an Felix Deutsch und seine Helfer für die professionelle Organisation.

Schnupperflugtage
Im August haben wir den alljährlichen Schnupperflugtag durchgeführt. Dank Wetterglück konnten wir 39 Flüge absolvieren. Dank dem Engagement der ganzen Gruppe waren die zwei Tage ein voller Erfolg. Wer interessiert ist an der detaillierten Abrechnung kann diese im Vereinsflieger unter *SGZürich > Dokumente > Newsletter > Schnuppertag* abrufen.

MoSe
Unser Motorsegler Grob G 109 war erfreulicherweise wieder sehr viel mehr in der Luft als im Vorjahr. Wie ich im VF gesehen habe, wurden fast doppelt so viele Starts durchgeführt wie letztes Jahr. Wie Ihr seht, sehe ich alles etwas aus der kommerziellen Seite, was natürlich mit meinem Job zusammenhängt.
Für mehr statistische Daten wird unser Kollege Peter in seinem Jahresbericht besorgt sein.

Für die kommende Saison wünsche ich allen Lesern gut Gesundheit und viele schöne, lange Flüge.

Walti Haag

Jahresbericht des Cheffluglehrers

Flugbetrieb

Was ist mir nachhaltig zum Flugbetrieb 2021 in Erinnerung geblieben? Das zumeist ziemlich mühsame Wetter vielleicht oder der engagierte und harmonische Flugbetrieb in Buttwil das ganze Jahr durch? Eigentlich nicht. Am stärksten erinnere ich mich an einen Flugtag Ende März und das kam so:

Unser Alzate-Lager ist zum zweiten Mal ausgefallen. Für mich selber ist das ziemlich blöd, denn in diesem Lager kann ich vorallem für mich selber fliegen. Damit kann ich meine gröbsten Flugbedürfnisse befriedigen und schon mal meine ersten dreissig Flugstunden absolvieren, bevor ich gross als Fluglehrer in die Saison einsteige.

Der rettende Vorschlag kam dann von Nyffi – machen wir doch einfach ein «Alzate in Buttwil». Und er ging gleich daran zu organisieren und meinte, dass so auch wir Fluglehrer zu unseren Flügen kommen sollen. Zu Beginn klappte das mässig gut. Es gab einige berechtigte Bedürfnisse nach Checkflügen so früh in der Saison.

Am Mittwoch oder Donnerstag – ich weiss das nicht mehr so genau – wurde das Wetter richtig gut und ich fasste den Vorsatz, einen Streckenflug mit meinem «KK» zu vollführen. Als ich an diesem Morgen auf den Platz kam, passierte das Besondere. Die anwesenden Streckenpiloten, die Jungen allen voran, nahmen mich unter ihre Fittiche, gaben mir Tipps zum Wetter und der Flugtaktik, warnten mich vor zu viel Ehrgeiz und versprachen unterwegs zu helfen, falls es bei mir noch harzen würde. Sie haben sich alle um mich gekümmert, mich als Segelflieger-Kameraden wahrgenommen und nicht wie sonst als Fluglehrer. Ein eher seltenes und cooles Erlebnis.

Wir sind dann alle den Jura hinunter gedonnert und ich selber war mit meiner Leistung nicht ganz unzufrieden; knapp vierhundert mit knapp einem Hunderter-Schnitt. Dass mich dabei die Jungs allesamt «abgetrocknet» haben, hat meine Zufriedenheit nicht im Geringsten geschmälert. Für einmal konnte ich beim Apéro am Abend beim gegenseitigen Austauschen von übelstem Segelfliegerlatein mitmachen, statt wie sonst Unterschriften in Flugbücher zu verteilen.

Das mag jetzt alles etwas sentimental klingen – aber egal – dieser Tag ist es, an den ich mich zuerst erinnere, wenn ich an die letzte Flugsaison zurück denke. Er steht für mich stellvertretend für meinen Eindruck einer sich wandelnden Kultur in unserer Gruppe – im positiven Sinne. Nicht immer ist alles super, aber immer öfter.

Schulbetrieb

Die Schulsaison konnten wir bereits anfangs März starten. Allerdings führte das anhaltend mühsame Wetter immer wieder zu Ausfällen von Schultagen. Unsere Flugschüler trugen es mit Fassung und kamen trotzdem stetig voran und im späte-

ren Herbst war dann wieder Prüfungszeit. Kay Bucher, Lisa Lustenberger und Nadim Elsaid haben ihre amtliche Prüfung erfolgreich bestanden und konnten in ihre fliegerische Freiheit entlassen werden, herzliche Gratulation. An dieser Stelle wiederum meinen herzlichen Dank an Ruedi Wissmann und neu auch Heinz Brem, unserem Experten-Team aus Schänis. Trotz grenzwertiger Wetterbedingungen wussten sie die Prüfungstage kompetent und für die Kandidaten angenehm zu gestalten.

Ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung auf dem Weg zur Prüfung stellt unser Aussenlandefest dar. Perfekt von Chrigi Gfeller organisiert durften vier Schüler erleben, wie es sich anfühlt mal eben statt auf einem Flugplatz auf einem ganz normalen Feld oder Acker zu landen. So ein Aussenlandetag ist ausserdem auch der körperlichen Ertüchtigung förderlich. Immerhin muss die ASK-21 für jede Landung abgebaut, zurückgefahren und wieder aufgebaut werden. Am Abend weiss dann jede und jeder wie's geht. Am Abend haben wir uns beim Grillieren und Bazzi's pointierten Bemerkungen zum Nervositätsgrad der Schüler vor deren Landungen von den Strapazen bestens erholen können.

Besonderes

In meinem letzten Bericht habe ich mich aus gegebenem Anlass zum Thema Sicherheitskultur ausgelassen. Keine Angst ich will das Thema nicht abnützen.

Was ich jetzt kurz ansprechen will ist die Flugzeugverteilung. Letztes Jahr wurden aussergewöhnlich viele Flugzeuganträge für Wettbewerbe und BFK eingereicht. Als Gruppe haben wir in der entsprechenden Monatsversammlung allen diesen Anträgen stattgegeben. Ich bin nicht sicher, ob es andere Segelfluggruppen gibt, die mit der gleichen Grosszügigkeit ihre Flugzeuge zur Verfügung stellen. Im Nachhinein hat sich gezeigt, dass die befürchteten Engpässe praktisch nicht zum Tragen gekommen sind. Für einmal hat da sicher auch das mässige Wetter mitgeholfen. Ich persönlich finde diese Grosszügigkeit grundsätzlich top.

Trotzdem birgt die Flugzeugverteilung an sich ein gewisses Konfliktpotential. In der

zweiten Saisonhälfte haben wir daher die Regeln für die Flugzeugreservation angepasst. Allerdings kann jede Regelung nur funktionieren, wenn alle Beteiligten sie einigermassen kongruent interpretieren und mit gesundem Menschenverstand handhaben.
Unser Ziel muss es sein, die fliegerischen Bedürfnisse aller SGZ'ler zu beachten und mit einer gewissen Gelassenheit eine Balance zwischen Geben und Nehmen zu praktizieren. Wenn da jeder mitmacht und die Kommunikation unter gegenseitiger Würdigung stattfindet, haben wir eine gute Chance, dass wir alle unsere Fliegerei weiterhin genussvoll und befriedigend vollführen können.

Wie jedes Jahr betone ich an dieser Stelle die Wichtigkeit einer funktionierenden Flugschule für die Prosperität der SGZ. Umso erfreulicher ist die Tatsache, dass Jonas und Sönke nicht nur willens sind, unser Fluglehrerteam zu verstärken, sondern überraschenderweise auch ihre Eignungsprüfung zum Fluglehrer erfolgreich bestehen konnten.
Wenn alles klappt haben wir im kommenden Herbst zwei frischgebackene, junge neue Fluglehrer und müssten eigentlich nur noch dafür sorgen, dass sie auch Flugschüler zum Ausbilden haben . . .
In diesem Sinne wünsche ich eine tolle Flugsaison 2022!

Dani Stahl

Ausblick

Jahresbericht des Sportchefs

Im Coronajahr Nummer zwei waren wir deutlich weniger eingeschränkt als noch im Jahr zuvor. Somit kann ich als Sportchef wieder auf zahlreiche sportliche Veranstaltungen zurückblicken, was mich natürlich sehr freut. In der Schweiz wurde einzig die RM in Amlikon nochmals um ein weiteres Jahr verschoben. Wie sagt man so schön: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben!

Erster Hammertag

Am 1. April – nein, kein Aprilscherz – präsentierte uns die Saison den ersten Hammertag im Jura. Wer diesen Tag verpasste, handelte sich schon einen ordentlichen Rückstand im internen Wettbewerb ein. Timo Bello gelang mit 462 km bereits der längste SGZ-Flug in dieser Saison. Sönke, Heinz und Jonas absolvierten ebenfalls Flüge über 350 km.

Alzate in ~~Buttwil~~ – nein, im Birrfeld

Leider fiel auch das traditionelle Alzatelager der Coronapandemie zum Opfer. Um aber trotzdem zwei Wochen fliegen zu können, wurde unter der Initiative von Peter Nyffeler dafür gesorgt, dass wenigstens in Buttwil etwas Alzate-Stimmung aufkommen kann. Leider vergass Peter einen wichtigen Teil in seiner Planung, nämlich die Absprache mit seinem Namensvetter. Buttwil wurde nochmals vom Winter heimgesucht und präsentierte sich in einem wunderschönen weissen Kleid. Wir dislozierten an den wenigen fliegbaren Tagen ins Birrfeld und machten aus Alzate in Buttwil, Alzate im Birrfeld. Am Ende des «Lagers» konnten wir wieder in Buttwil fliegen und noch viel wichtiger, das eine oder andere «Aperoplättli» geniessen.

24. / 25. April

Dieses Wochenende wird einigen von uns noch lange in Erinnerung bleiben. So homogenes Wetter, wie wir dort erleben durften, ist eine Seltenheit in der Schweiz. Einige machten sich auf, um klassisch den Jura hinunter zu fliegen. Corsin, Raphael, Sönke sowie Colin & Julius im Arcus stellten dann auf Höhe Yverdon den Blinker und bogen 90° in Richtung Mittelland ab. Corsin und Raphael flogen dann entlang der Freiburger-, Berner- und Zentralschweizervoralpen zurück nach Buttwil. Sönke sowie das Arcusteam entschieden sich noch weiter in den Süden vorzufliegen und via Berneroberland, Wallis und Grimselpass nach Buttwil zurück zu kehren. Der Verfasser dieses Texts war leider am Samstag mit Universitätsverpflichtungen beschäftigt. Ich freute mich aber sehr über die Bild-, Text- und Sprachnachrichten und versuchte ein paar Tipps auf den Weg zu geben. Gleichzeitig entwickelte sich eine starke Lust, ebenfalls einmal alle drei Grossregionen der Schweiz in einem Flug abdecken zu können. Die Wetterprognose für Sonntag sah ähnlich aber nicht mehr ganz so gut aus. Trotzdem gelang es mir zusammen mit meinem Vater die Flüge vom Vortag zu kopieren. Auch Sönke flog nochmals die gleiche Route. Der Familienexpress Etterli entschied sich am Sonntag für das Vorderrheintal. Corsin und Raphael liessen den Jura am Sonntag weg und bewegten sich den Voralpen entlang zwischen Mollis und dem Thunersee.

Regionalmeisterschaft Birrfeld – «SGZ Meisterschaft»

Der Wettbewerbshunger, gerade bei der Jungmannschaft, ist sehr gross. Gleich sieben SGZ-Piloten nahmen am Pfingstwochenende an der RM Birrfeld teil. Pascal, Claudio, Corsin, Colin und Jonas flogen in der gemischten 15 m-Klasse mit. Raphael und Sönke zusammen im Arcus massen sich in der gemischten Offenen-Klasse im Arcus. Der Freitag wurde aufgrund des schlechten Wetters bereits am Donnerstagabend neutralisiert. Am Samstag wurden eher konservative Aufgaben am Jura ausgeschrieben. Das Wetter entwickelte sich besser als gedacht, was zu rekordverdächtig hohen Schnittgeschwindigkeiten führte. Jonas konnte den Tag mit einem Schnitt von 139.45 km/h gewinnen. Pascal folgte mit nur einem Punkt Rückstand auf Rang 2. Wenn Colin nicht das zulässige Wettbewerbsgebiet verlassen hätte, wären sogar drei SGZ'ler auf dem Podest gestanden. Die Punkteabstände waren sehr gering, womit für den zweiten Tag noch alle Chancen offenstanden. Am Sonntag hatten die Kleinen nochmals ein Rennen am Jura. Die Grossen bekamen die Herausforderung gestellt, via Steffisburg und Moudon rund um die TMA Bern zu fliegen. Da bei den Kleinen alle vor 18 Uhr zurück waren, hatten wir genug Zeit, um mit unserem Arcusteam mitzufiebern. Mit einem Hitchcock-Endanflug landeten Raphael und Sönke um 19:20 Uhr mit vollendeter Aufgabe. Der Pfingstmontag fiel erneut dem Wetter zum Opfer. Mit zwei sehr soliden Flügen beendeten Raphael und Sönke die RM in einem stark besetzten Feld auf dem tollen 5. Rang. In der 15 m-Klasse konnte Jonas seine Führung nicht ganz verteidigen und wurde noch von Pascal Zollikofer (SG Cumulus) abgefangen. Dafür machte Claudio fünf Ränge gut und schnappte sich Platz 3. Das gesamte Podest war somit in der Hand der Juniorennationalmannschaft. Pascal (5.), Corsin (7.) und Colin (11.) rundeten das hervorragende SGZ-Ergebnis ab.

Schweizermeisterschaft Grenchen

Es gibt das Sprichwort: Wenn man die Sahara im Sommer wässern möchte, muss man einfach einen Segelflugwettbewerb in dieser Region organisieren. Auch für die SM war Petrus nicht gnädig gestimmt. Es konnte zwar am ersten Tag bereits geflogen werden. Allerdings hatten die kleinen Flugzeuge Mühe, mussten doch immer wieder grosse Gleitstrecken durchflogen werden. Gerade mal 4 von 15 Piloten in der gemischten 15 m-Klasse konnten die Aufgabe umrunden. Am zweiten Tag wurde der Schleppbetrieb aufgenommen, die Sonneneinstrahlung war aber zu schwach. Praktisch in der gleichen Reihenfolge wie gestartet wurde, landeten die Flieger eine halbe Stunde

später wieder. Der Tag wurde neutralisiert. Am dritten Tag war nochmals ein Wetterfenster vorhanden, um eine kleine Aufgabe vor der herannahenden Gewitterfront zu fliegen. Mit ausgezeichneter Teamarbeit am Boden konnten alle Flugzeuge noch vor dem Regen in die Hänger versorgt werden. Und dann kam der Regen. Keine Wetterstation in der Schweiz mass mehr Niederschlag in den nächsten 24 Stunden als diejenige in Grenchen. Tag fünf wurde aufgrund der unter Wasser stehenden Piste ebenfalls neutralisiert. Jonas war der einzige SGZ-Pilot und flog auf Rang 8.

Juniorenschweizermeisterschaft Bex

Während des Sannenlagers fand die vier-tägige JSM in Bex statt. Alle Einsitzer und zwei Privatflugzeuge nahmen den Weg über den Col de Mosses nach Bex in Angriff. Mit Claudio, Sönke, Corsin, Raphael, Colin und Jonas war die SGZ wieder mit der grössten Anzahl an Piloten vertreten. Bei einem Zwischenfall im Schleppbetrieb am ersten Tag wurde der Flieger von Jonas leicht beschädigt. Die Junioren entschieden sich nach Absprache dazu, den Tag zu neutralisieren. Die RM-Klasse wurde nach einem längeren Unterbruch geschleppt. Weil das Wetter für die Tage drei und vier keine Flugbedingungen bereithielt, wurde die JSM an nur einem Tag entschieden. Dafür kamen alle in den Genuss eines schönen Alpenfluges. Claudio schrammte als 4. knapp am Podest vorbei. Sönke (7.), Corsin (11.), Colin (13.) und Raphel (14.) zeigten, dass die SGZ in Zukunft eine starke Jungmannschaft zur Verfügung hat. Jonas fand im Arcus M von Florian Anklin (SG Dittingen) Unterschlupf. Sie erreichten mit zwei soliden Flügen den 6. Schlussrang. Für Jonas war es aufgrund des Alters die letzte JSM.

Klippeneckwettbewerb – Das Wetter wird nicht besser

Die Werbung von Jonas für den Klippeneckwettbewerb schien Früchte zu tragen. Pascal und Sönke folgten ihm an den Fuss der Schwäbischen Alb. Für Jonas war es bereits die fünfte Teilnahme. Diese Woche kann sehr schnell zusammengefasst werden. Sönke und Jonas verbrachten mehr Stunden in der Sauna als im Segelflieger. Das Wetter liess nur einen von acht möglichen Wertungstagen zu. Und dieser war alles andere als einfach. Gerade mal vier Piloten konnten die Aufgabe der 15 m-Klasse umrunden. Pascal brach den Flug ab und landete auf dem Klippeneck. Jonas konnte einen Schauer nicht umfliegen und musste auf dem benachbarten Motorflugplatz in Rottweil landen. Sönke absolvierte seine erste Aussenlandung ganz in der Nähe vom Klippeneck. Somit waren alle SGZ'ler in der hinteren Tabellenregion zu finden. Gegen Ende der Woche wurde nochmals ein Versuch für einen weiteren Wertungstag unternommen. In der 15 m-Klasse erreichten allerdings zu wenige die Minimaldistanz. Sönke kam zu seiner zweiten Aussenlandung.

Liga – U25 Titel bleibt in der SGZ

Die erste fliegbare Runde war am Pfingstwochenende (22./23. Mai). Mit den Flügen aus dem Birrfeld konnte die SGZ gleich dort ansetzten, wo sie letzte Saison aufgehört hat und die Runde gewinnen. Die Tabellenführung musste nur einmal abgegeben werden und konnte in der darauffolgenden Runde sofort wieder zurückerobert werden. Ab da liessen die SGZ-Jungs nichts mehr anbrennen und verteidigten die Führung souverän bis zum Ende der Saison. Somit dürfen wir uns ein weiteres Jahr U25-Schweizermeister nennen.

Die Saison 2021 hat sportlich grosse Freude bereitet. Gerade die Leistungen unserer Jungmannschaft zeigen, dass viel Potenzial in der SGZ steckt. Meine Zeit als Junior ist nun zu Ende, womit ich mich jetzt offiziell aus der Jungmannschaft ausklammern kann. Ich freue mich schon jetzt, auf tolle neue sportliche Herausforderungen mit einem super Team.

Auch am letzten Tag des Jahres wurde noch geflogen

Die Flieger waren bereits im Winterschlaf und die Gespräche vom Flugplatz ins Baulokal verlegt worden. Kurz nach Weihnachten entstand mit Blick auf den Wetterbericht die Idee, man könne doch am Silvester ins Birrfeld fliegen gehen. Ein paar Nachrichten und Telefonate später wurde dieser Plan umgesetzt. Pascal und Jonas transportierten Z2 und den Arcus ins Birrfeld, wo sie auf Raphael, Sönke, Lisa und Corsin (Schlepppilot) trafen. Pascal und Sönke teilten sich Z2, Raphael, als einziger mit gültiger Passagierflugberechtigung, führte zuerst seine Eltern aus, danach kamen auch Jonas und Lisa in den Genuss eines Silvesterfluges. Widererwarten war es nicht nur ein Abgleiten. Aufgrund des starken Westwindes stand am Chestenberg eine Welle, die es uns erlaubte, den ganzen Tag bis zum Sonnenuntergang zu fliegen. Die Eindrücke waren sehr speziell und wunderschön. Es hat sich also gezeigt, dass Segelfliegen keineswegs nur ein Sommersport ist. Das Jahr wurde dann mit einem feinen Nachtessen bei Corsin gebührend verabschiedet. Vielen Dank für die spontane Idee und diesen wunderbaren Abschluss des Jahres 2021.

Jonas Pitschen

Interner Wettbewerb 2021

Rang	Name	Punktezahl
1	Sönke Ahlborn	2522
2	Jonas Pitschen	2479
3	Timo Bello	2110
4	Heinz Etterli	1990
5	Raphael Lutz	1979
6	Corsin Widmer	1755
7	Peter Nyffeler	1717
8	Sascha Häusler	1361
9	Claudio Etterli	1303
10	Pascal Brunner	1301
11	Daniel Krejza	1180
12	Colin Krummenacher	1012
13	Walter Haag	531
14	Harry Schütz	302
15	Greg Schirmer	298
16	Julius Felner	240
17	Urs Sonderegger	39

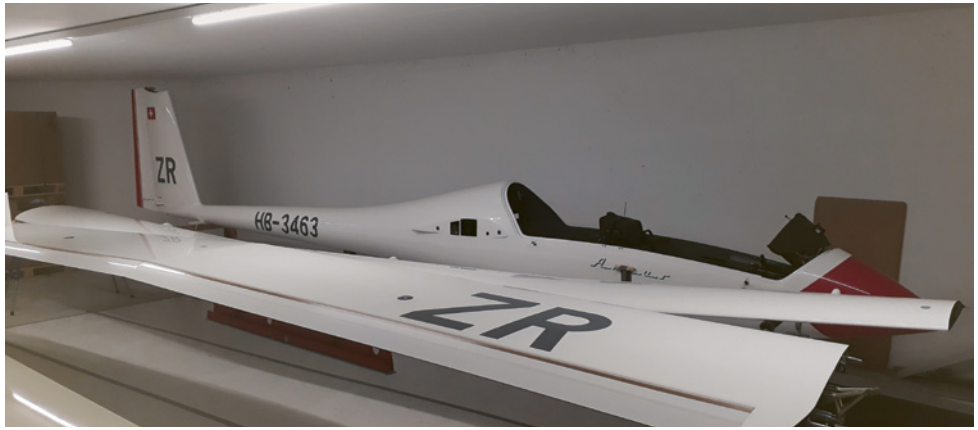
Jahresbericht des Material-Teams

Erfreuliche, positve Entwicklung
Wie so eine Saison unter Pandemie-Bedingungen geht, wissen wir ja bereits. Und entsprechend konnten die Winterarbeiten auch in einem leicht optimierten, aber man könnte doch auch schon sagen, gewohnten Rahmen ablaufen. Erfreulich ist hier die positive Entwicklung in der Selbstständigkeit der Teams, was sicher zur Entlastung des Materialteams beiträgt. Und dank des wirklich hervorragenden Baulokals, verbessert sich auch der generelle Zustand unserer Flugzeuge von Jahr zu Jahr.
Es dürfte aber auch in der kommenden Saison wichtig sein, dass man die Spezialisten im Materialteam auch weiterhin entlastet und ihnen vor allem bei den Aufgaben, welche viele von uns erledigen können, wie z. B. mal ein Flugzeug zu Neukom zu fahren, entsprechende Unterstützung bietet. Nur so können wir die Arbeiten, welche die Wartung und Unterhalt unsere Flugzeugflotte nun mal mit sich bringen, auf genügend Schultern verteilen.

Aus 18 m wird 15/18 m
Um unsere Flotte möglichst flexibel zu halten, wurde gegen Sommer hin entschieden, einen der bald zwei Discus 2c sowohl mit 15 m wie auch mit 18 m Aussenflügeln auszustatten. Und da unserer neuer Discus 2c einen FES Antrieb bekommen wird, fiel die Wahl für die 15 m Aussenflügel auf unser Z9. Denn die Flächenbelastung wird beim Flugzeug ohne Antrieb kleiner sein und entsprechend macht die zusätzliche kleine Spannweite auf diesem Flieger auch mehr Sinn.
Im Vergleich zur endgültigen Lösung war der Entscheid dazu noch einfach gefällt. Ein wirklich ganz grosses Dankeschön gehört deshalb an dieser Stelle Martina und Peter vom LTB Peter Neukom. Sie haben nicht nur beim Prüfen und Organisieren aller möglichen Optionen mitgewirkt, sondern haben die Occasions Aussenflügel anschliessend auch noch bis in Ihre Sommerferien hinein an unseren Flieger angepasst. Und dank diesem Einsatz durfte Z9 auch mit allen unseren weiteren Einsitzern an der JSM mit dabei sein.

Sichtbarkeits-Blitzer
Positiv ist sicher auch der Entscheid der SGZ im Herbst zu sehen, dass alle unsere Flugzeuge mit Blitzern ausgestattet werden um in der Luft besser sichtbar zu sein. Das heisst wiederum, dass unser Materialteam den Winter über gut beschäftigt sein wird. Da die wetterbedingten geringeren Flugbewegungen beim Material aber zu eher weniger Schäden und Problemen geführt haben, sind wir da zuversichtlich, dass wir das hinbekommen werden.
Bis im Frühling wird unsere Flotte wieder in einem einwandfreien Zustand am Start sein. Und natürlich hoffen wir ebenfalls, dass auch Ihr alle den Winter gut übersteht und bis im Frühling alle gesund und mit viel Motivation wieder an den Start geht.

Pascal Brunner



Bericht des Safety Officers 2021

Die Zeit rast.
Schon wieder geht ein Jahr vorüber. Das Wetter hätte, etwas diplomatisch ausgedrückt, durchaus noch Potenzial gehabt. Nichtsdestotrotz konnten wir schöne Strecken-, Plausch-, und Wettbewerbsflüge absolvieren. Ob's auch Wellenflüge gab, entzieht sich meiner Kenntnis, aber wir setzen uns ja mit dem Thema Wellen in einem ganz anderen Gebiet eingehend auseinander.

Und das allerwichtigste . . .
alles unfallfrei. Der Umgang mit den Themen Safety, Fehlerkultur und Meldewesen hat sich in der SGZ etabliert. Mir scheint der Umgang mit diesen Themen ist entkrampfter, nicht zuletzt auch darum, weil es dabei nie um Bestrafung oder dergleichen geht.
Im Jahr 2021 sind drei Meldungen eingegangen. Bei zwei dieser drei Meldungen ging jeweils eine Info an die Mitglieder raus.

Workshop
Ich werde am 15. Januar 2022 am Safety-Workshop teilnehmen . . . bzw. wenn ihr den Jahresbericht in den Händen hält, habe ich schon teilgenommen.
Ein Thema dort wird TEM sein (threat & error Management). Wir werden sehen. Das Thema in all seinen Ausprägungen macht sicher Sinn im kommerziellen oder militärischen Umfeld. Inwieweit sich diese Disziplin auf die Freizeitfliegerei «stülpen» lässt, da bin ich mir noch nicht ganz im Klaren.

Checkliste
Die Saison 2022 steht an. Das gibt mir Gelegenheit, auf ein paar Punkte aufmerksam zu machen:

- Mentales Training hilft. Spielt Flüge, besonders Vorflug-, Start- und Landesequenz gedanklich durch. Rekapituliert die Handhabung der Instrumente, inkl. LXNAV.
- Auch immer wichtig; macht euch mit den Lufträumen vertraut. Gibt es Änderungen? Falls ja, was für welche?
- Mal einen Blick auf die Webseite von Avistrat-ch werfen kann auch nie schaden. Die Damen und Herren der Projektgruppe AVISTRAT-CH sind seit 2016 am Arbeiten. Was dabei irgendwann mal rauskommt, wissen wir nicht (https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/avistrat.html)
- Montage- Demontage ein Dauerbrenner; auch hier ist Vorbereitung alles.
- Für unsere Motorflug-/Schlepppiloten; bereitet euch vor. Zudem hatten wir zu Beginn der letzten Saison wieder einmal eine unschöne Annäherung mit einem Modellflugzeug. Auch das ist ein Dauerbrenner und, das ist meine persönliche Meinung, nicht optimal gelöst. Was der Motorflugpilot machen kann ist ausweichen . . . Was aber ist mit einem Segelflugzeug, das tief bis ganz tief den Modellflugplatz kreuzen muss oder will?
- Das bringt mich augenblicklich zu den Regeln, unter welchen wir unser schönes Hobby betreiben. VFR heisst das Zauberwort, also rausschauen, see und avoid
- Ich habe bereits an einer Monatsversammlung darauf aufmerksam gemacht. Macht Euch mit TMZ vertraut. Per 24. April 2022 werden wir, mit allergrösster Wahrscheinlichkeit, ein Transponder Mandatory Zone….TMZ… haben. Siehe (https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/flugsicherung-und-luftraum/transponder/tmz_nordostschweiz.html)
- Und zum Schluss; wie sieht es mit der Lizenz und dem Medical aus? Alles gültig? Recency Bedingungen erfüllt?

Ihr seht, die kalten Monate kann man mit sinnvollen Aktivitäten füllen.

Mit dieser kleinen Checkliste schliesse ich und wünsche eine erfolgreiche, sichere und unfallfreie Saison, geprägt von Dauerhammerwetter.

Bazzi

Oldtimerfliegen in Buttwil

Viele Segelflugpiloten versammelten sich am 30. Oktober 2021 in Buttwil, um mit dem ehemaligen Holzflieger Ka2b zu fliegen. Wie in den Wettervorhersagen war das Wetter solide und Morgennebel in Buttwil ist nichts Neues. Dank der erhöhten Lage des Flugplatzes erbot sich eine eindrückliche Sicht auf das Nebelmeer.
Das Briefing war um 10.00 Uhr angesetzt und Urs Schildknecht war mit der Ka2 bereits auf dem Flugplatz. Nachdem die meisten Interessenten vor Ort waren, wurde der alte Holzflieger gemeinsam zusammengesetzt. Es war mal eine Abwechslung, einen Holzflieger zu montieren, anstelle von den üblichen Segelfliegern. Die Ka2 war flugbereit, dennoch musste wegen dem aufziehenden Nebel einen Moment gewartet werden. Als die Sicht besser wurde, konnte der erste Start von Alessia Spada durchgeführt werden. Die Ka2 lockte sogar die Segelflugpilotin Sabrina Pfiffner aus Bad Ragaz auf den Flugplatz. Kurz nach der zweiten Landung fing es an zu regnen und der Nebel stieg wieder an. Aus diesem Grund wurde der Flieger in den Hangar gebracht. Da es bereits Mittag war, versammelte sich die ganze Mannschaft im Restaurant, um sich aufzuwärmen und zu verpflegen. Zum Glück spielte danach das Wetter wieder mit und der Flugbetrieb konnte wieder aufgenommen werden. Somit konnten am Nachmittag alle Interessenten einen Flug durchführen.
Trotz den vereinzelten Regenschauern war der Tag gelungen. Nach der Demontage waren alle froh die Heimreise anzutreten, da es doch sehr frisch wurde. Die Jungmannschaft liess den Tag durch einen gemeinsamen Abend ausklingen.
Ein grosser Dank geht an Urs Schildknecht, welcher das Ganze erst ermöglicht hat und an Corsin Widmer, dem Schlepppiloten.

Sabrina Pfiffner und Alessia Spada

Flugerlebnis von Alessia
Es war für mich ein grossartiges Erlebnis, da der Flieger einfach super ist. Beim Start musste ein wenig mehr «gehebelt» werden als bei der ASK 21. Auf ca. 1'200 m. ü. M. klinkte ich, durch den aufziehenden Nebel über der Piste mussten wir leider kurze Zeit später den Sinkflug einleiten. Urs Schildknecht übernahm für einen kurzen Moment das Steuer und wir verloren entsprechend an Höhe. Die Landung konnte ich wieder selbständig durchführen. Es war ein grossartiges Erlebnis, der Flieger ist einfach super.

Flugerlebnis von Sabrina
Der Flug mit dem Holzsegelflieger war für mich eine einzigartige Erfahrung, da es auch mein erster Flug in Buttwil war. Ich bekam vor dem Start eine kurze Instruktion von Urs Schildknecht, dann ging es schon los. Die Aussicht war atemberaubend, da sich das ganze Nebelmeer unter uns erstreckte. Das Flugverhalten des Fliegers war angenehm und durch die Möglichkeit langsamer zu fliegen als mit heutigen Fliegern, konnte der Flug noch mehr genossen werden. Nach einigen Kurvenwechsel und dem steigenden Nebel wurde es Zeit zu landen. Es war für mich die erste Landung auf einer Graspiste und darum ein wenig ungewohnt.
Für mich persönlich war der Tag gelungen und ich habe mich gefreut, dass ich dabei sein durfte. Ich konnte einiges vom Flug mitnehmen und gleichzeitig eine neue Flugumgebung kennenlernen. Auch war es für mich spannend zu sehen, wie der Flugbetrieb in einem anderen Verein abläuft.

Design?

Wir gestalten. Und drucken.
zindeldruck.ch, 044 431 50 50.

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

Antarctic Research Trust

Pinguine brauchen Freunde!

Unterstützen Sie den Antarctic Research Trust, eine Schweizer Stiftung, beim Schutz der Pinguine.
Geht es den Pinguinen gut, sind auch ihre Lebensräume intakt!

Jede Spende hilft, mehr über die Pinguine und ihre Lebensräume zu erfahren. Wir setzen z.B. Fernerkundungsgeräte ein, um das Verhalten der Tiere im Meer zu erforschen, und verbessern durch umfangreiche Renaturierungs-Maßnahmen die Brut-Bedinungen an Land.
Näheres unter www.antarctic-research.org.

Schempp-Hirth Vertretung Schweiz

LTB Peter Neukom

Auch der beliebte Vereins-Doppelsitzer Duo Discus wird in Kürze in einer FES-Version verfügbar sein!
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.

Wir freuen uns auf eure Kontaktaufnahme!

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

Zwei Wochen fremdgegangen

Anschliessend an den verregneten Klippeneckwettbewerb reiste ich direkt weiter an die Deutsche Juniorenmeisterschaft auf dem Flugplatz Burg Feuerstein nördlich von Nürnberg. Immer wieder schaute ich in die Langzeitprognosen, die sehr vielversprechend aussahen. Ich wollte schon immer mal eine DMJ fliegen und in diesem Jahr ging es vom Zeitplan her perfekt auf. Die Motivation dahinter sind die Dauer (12 Wertungstage) und das enorm hohe Niveau der Deutschen Piloten. Am ersten Wertungstag konnte ich mich und die Deutschen Piloten mit einem 2. Rang gleich mal überraschen. Das Wetter hielt sich allerdings nicht an die vorgängigen Langzeitprognosen. An jedem Tag war es unklar, ob es für einen Flugtag reicht und die wenigen Wertungstage, nur deren fünf, waren allesamt schwierig. Mit einem weiteren Top 10 Ergebnis am zweiten Wertungstag konnte ich meinen Platz auf dem Podest als dritter vorerst halten. Die Gastfreundschaft war sehr gross und der Austausch mit den Piloten sehr spannend. Allerdings musste ich doch immer wieder erklären, dass ich niemandem einen WM- oder Nationalmannschaftsplatz wegnehmen werde. Sobald ich als Gast und nicht mehr als direkter Konkurrent wahrgenommen wurde, war die Stimmung um einiges entspannter. Am dritten Wertungstag konnte ich mich wieder im Pulk mit den Topfavoriten unterbringen. Ich sah dann eine Chance, den Pulk nach vorne zu verlassen und ev. zum Pulk vor mir aufschliessen zu können. Dieses Manöver war natürlich mit grossem Risiko

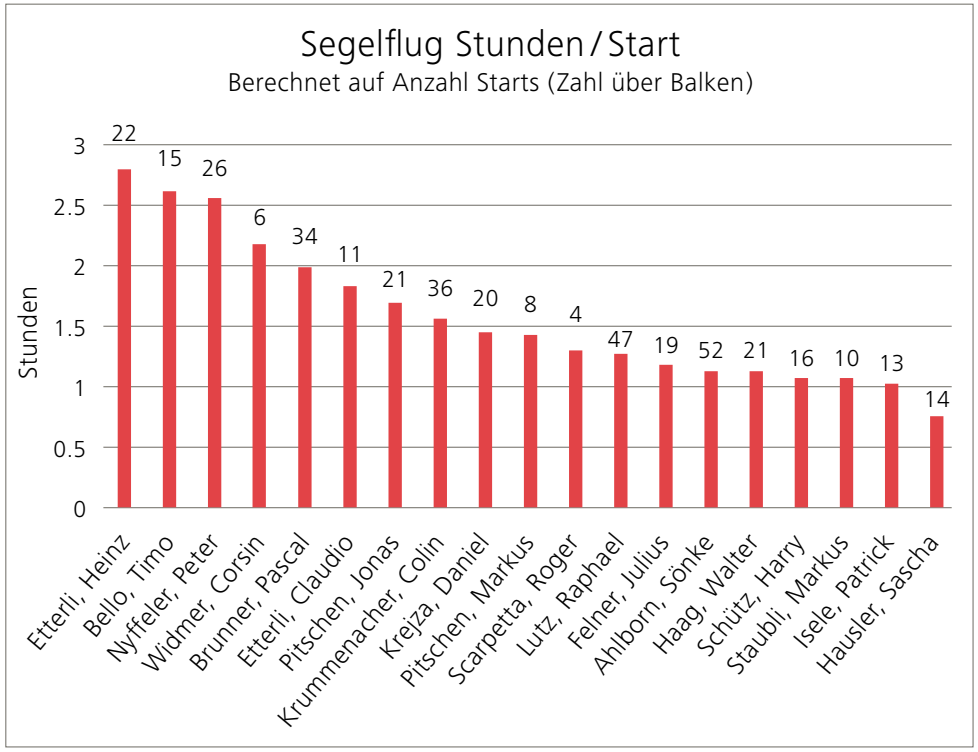
verbunden. Wenn ich den Anschluss an den vorderen Pulk nicht schaffe, bin ich im schwierigen Wetter total auf mich alleine gestellt. Ich konnte Sichtkontakt zum vorderen Pulk erstellen. Allerdings traf ich den letzten Aufwind für den Endanflug nicht richtig. Leider musste ich 20 km vor dem Ziel aussenlanden. Der Pulk hinter mir schaffte es zurück auf den Flugplatz. Zwischenzeitlich lag ich etwa 20 Minuten vor dem Favoritenpulk und es hätte nicht viel gefehlt, um nach diesem Tag die Gesamtführung zu übernehmen. Naja, hätte hätte Fahrradkette… Mit der Aussenlandung fiel ich auf Rang 8 zurück. Mir war es aber wert, so viel Risiko einzugehen, gerade an einem Wettbewerb, an dem ich nichts zu verlieren hatte. Der vierte Wertungstag war wiederum sehr schwierig und es gab viele Aussenlandungen. 3 von 39 Piloten konnten die Aufgabe umrunden. Am fünften Wertungstag, gleichzeitig auch der letzte Wettbewerbstag, zeigte sich das Wetter versöhnlich und wir hatten nochmals ein tolles und schnelles Rennen. Die anderen sieben Tage waren geprägt von der Übung IKEA. Am Morgen alles aufstellen, warten, hoffen, resignieren und wieder alles zusammenräumen. Trotzdem kann ich auf spannende zwei Wochen mit einem tollen 11. Schlussrang zurückblicken. Das Fliegen in fremden Ländern zusammen mit fremden Piloten erweitert den Horizont immer wieder aufs Neue.

Jonas Pitschen

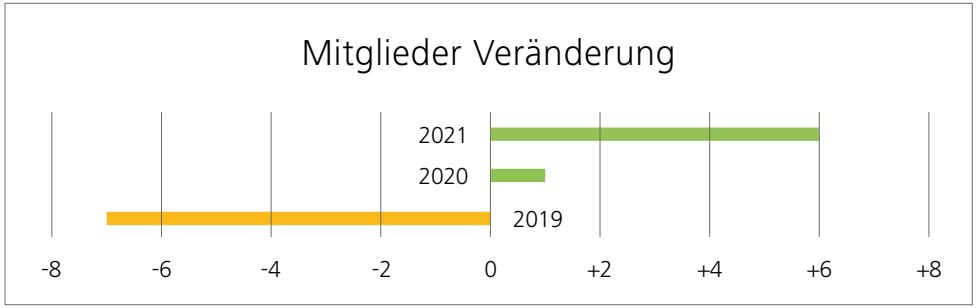
Statistisches für 2021

14.12.2021 e-mail von Max, wer was für den Jahresbericht schreiben soll.
Mich breicht es für Statistisches. Doch was soll ich diesmal über uns anhand Statistiken zeigen? – Also habe ich mir angesehen was unsere Verwaltungsplattform Vereinsflieger.de an Statistiken bietet.
Da erfährt man Erstaunliches. So wurden 2021 nach Aufschlüsseln der Flugarten u. a. auch 6 Werbeflug-Bannerschlepps mit 2h38 gemacht. Oder habt ihr gedacht, dass letztes Jahr an 31 verschiedenen Orten gelandet wurde.

Fliegerisch habe ich diesmal die Top 20 Piloten mit Sitzleder herausgefiltert.

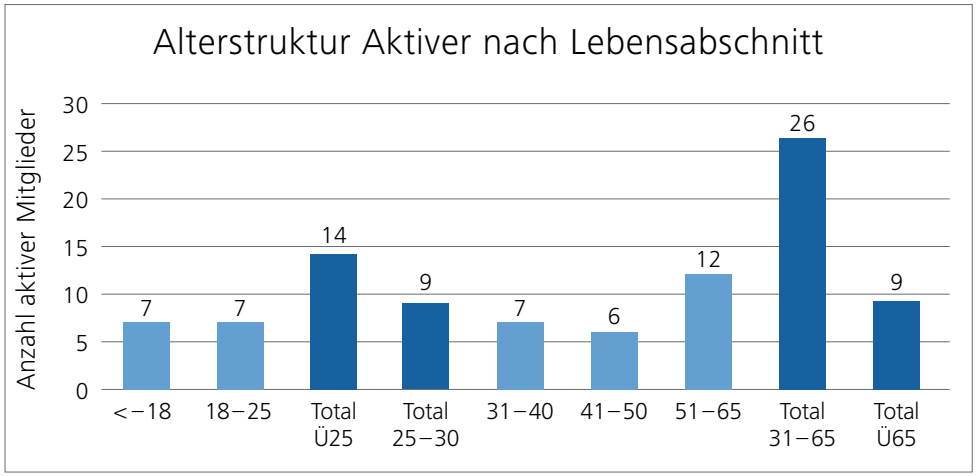


Interessant dürfte auch immer sein, wie sich die Mitglieder-Struktur entwickelt. Betrachten wir wie sich der Mitgliederbestand in den letzten 3 Jahren veränderte.



Wie ihr sehen könnt, konnten wir den Mitgliederbestand gerade halten.

Wichtig für das Vereinsleben ist natürlich die Altersstruktur, aufgeschlüsselt nach Lebensabschnitt.



Es ist erfreulich zu sehen, dass viele Junge Freude am Segelflug in unserer Gruppe finden.
Sie prägen das Erscheinungsbild der SGZ. Hoffen wir, dass sie trotz auf sie zukommenden Änderungen der beruflichen und persönlichen Situation, den Segelflugsport immer und in der Segelfluggruppe Zürich ausüben werden.

Peter Nyffeler

Das waren die Schnupperflugtage 2021

Die Vorbereitung
Gemeinsam mit Sasha Häusler und Sönke Ahlborn organisierte ich in diesem Jahr die Schnuppertage. Wir entschieden uns für das Wochenende vom 25. und 26. August. Schon früh zeigte sich, dass wir schönes Wetter mit SEHR heissem Wetter erwarten konnten. Am Freitag fuhr ich nach der Arbeit mit Jaron Treyer zum Top-CC nach Häntschikon, wo wir die Verpflegung für das Wochenende einkauften.
Jaron Treyer war gerade in den Ferien in der Schweiz und chauffierte mich netterweise zum Einkaufen, da ich selber noch nicht Auto fahren darf.
Am Abend haben wir in Buttwil die Festzelte aufgebaut, Plakate und Wegweiser aufgestellt und den Hangar umgeräumt. Nochmals ein riesiges Dankeschön an die Helfer Walti, Pascal, Peter, Colin und Alessia.

Samstag
Um 9 Uhr trafen wir uns zum Briefing, die Aufgaben waren schnell verteilt. Schon um diese frühe Uhrzeit war es sehr warm, was das Montieren der Doppelsitzer zu einer schweisstreibenden Arbeit machte.
Ich war an diesem Tag auf «meiner» geliebten Varga Golf Papa als Schlepppilot eingeteilt. Gegen 9 Uhr trafen die ersten Passagiere in Buttwil ein. Nach dem Check-In bei meiner Cousine Alessia und dem Bezahlen bei Walti an der Kasse wurden die «Schnupperer» von Lisa am Z9 eingewiesen.

Um 10 Uhr startete ich zum ersten Schlepp. Trotz des Duo Discus und bereits Temperaturen über 25 °C kletterte die Varga schnell auf 1’600 Meter. Aufgrund der fehlenden Thermik schleppten wir alle Schnupperflüge auf 1’500–1’600 Meter. Die Schnupperflugtage waren unterdessen richtig angelaufen. Mit drei Doppelsitzern und zwei Schleppmaschinen konnten wir einen speditiven Flugbetrieb sicherstellen. Die Temperaturen stiegen gegen Mittag auf über 30 °C und somit verringerte sich auch die Überflughöhe der Schleppverbände über dem Wegli am Ende der Piste zunehmend. Doch «Golf Papa» zeigte keine Schwäche und behielt trotzdem einen kühlen (Zylinder-)Kopf. Die Bodenhelfer hatten unter diesen heissen Umständen mit Abstand den anstrengendsten Job. Aber auch die Temperaturen im Segelflugzeug am Boden wurden zunehmend unangenehmer und auch in der Luft war nur eine kleine Verbesserung spürbar.
Die pralle Sonne, die hohen Temperaturen und die ruhende Luft machten allen Helfer zu schaffen. Am späten Nachmittag sorgte eine Abdeckung zu einer leichten Abkühlung. Noch nie habe ich bei Segelfliegern eine so grosse Freude über einen «Cirrenschirm» gesehen!
Am Abend nach dem Flugbetrieb und dem Aufräumen haben wir alle zusammen gemütlich Pizza gegessen. Wir wussten, dass wir am Sonntag deutlich mehr Anmeldungen vorliegen hatten und die Quecksilbersäule wieder ähnlich hoch klettern würde. So fuhren wir dann alle früh nach Hause, nahmen unsere wohlverdiente kalte Dusche und stellten uns auf einen strengen Sonntag ein.

Sonntag
Um 9 Uhr trafen wir uns erneut zum Briefing – wie immer mit Kafi und Gipfeli. Da die meisten Helfer bereits am Samstag anwesend waren, wurden die Vorbereitungen sehr rasch erledigt. Ich selbst hatte wieder den Schleppdienst auf «Golf Papa» übernommen und wurde dabei tatkräftig von Phillip Perren mit dem MCR unterstützt.

Am Sonntag hatten wir wie bereits erwähnt viele Anmeldungen und zudem gab es diverse Anfragen für Kunstflug-Schnupperflüge. Markus Pitschen, Bazzi und Dani Stahl hatten das Privileg, sich mit unseren Passagieren über dem Himmel von Buttwil auszutoben ;-). Unter der Leitung von unserem Flugdienstleiter Pascal konnten wir die Schnupperflugtage erfolgreich und vorallem auch vorfall- und unfallfrei durchführen.

Fast pausenlos wurde an diesem Wochenende über dem Lindenberg geschleppt, geflogen und «geturnt». Auch die aufziehenden Gewitter rund um den Flugplatz verschonten uns und liessen den Flugbetrieb ohne Unterbruch zu.
Die strahlenden Gesichter unserer Passagiere waren Lohn genug für unsere Arbeit und wir freuten uns über das grosse Interesse in der Bevölkerung an unserer grossartigen Freizeitbeschäftigung.
«Segelfliegen at it's best!»

Ich möchte mich ganz herzlich bei allen Helfer*innen für ihren Einsatz und ihre Unterstützung bedanken! Dank euch konnten wir grossartige, vorfallfreie und erlebnisreiche Schnupperflugtage durchführen. DANKE!

Corsin Widmer

Sauerstoff im Segelflug

Maturitätsarbeit von Julius Felner

Mein gewähltes Thema

Ende letzten Jahres mussten wir Schüler der Kantonsschule Limmattal uns Gedanken zu unserer Maturitätsarbeit machen. Mir war schnell klar, dass ich etwas in Verbindung mit meinem Hobby, dem Segelfliegen machen wollte. Mein gewähltes Thema, die Benutzung von Sauerstoff während dem Flug, entsprang den Erzählungen meiner Kollegen, die öfters Sauerstoff benutzen, um ihre Konzentration nach einem langen Flug zu fördern. Auch nach Recherche im Internet erschloss mir nicht, wieso Sauerstoff in tiefen Höhen schon einen Effekt haben sollte. Also nutzte ich die Gelegenheit und konnte mein Interesse in diesem Bereich mit meiner Maturitätsarbeit verbinden.

Wie beeinflusst Sauerstoff

Somit war mein Thema gewählt und es entstand die Frage: «Wie beeinflusst zusätzlicher Sauerstoff die Konzentration und Aufmerksamkeit der Piloten während dem Segelflug unter einer Höhe von 4'000 m. ü. M.?», wobei die 4'000 m. ü. M. mit der Gesetzgebung von vor 2018 in Verbindung zu bringen sind.
Die Untersuchung teilte ich in 2 Abschnitte. Der erste Abschnitt war eine Umfrage. 496 Teilnehmer und Teilnehmerinnen teilten ihre Erfahrungen und Beobachtungen mit Sauerstoff. Der Zweite Abschnitt war ein Experiment. Der Aeroclub unterstützte mich finanziell und ermöglichte mir so die Durchführung. Leider entsprach das Wetter öfters nicht den Sichtflugbedingungen und ich konnte nur fünf Probanden untersuchen.
Die Ergebnisse entsprachen den Beobachtungen meiner Kollegen. Sauerstoff hat einen positiven Effekt auf die Aufmerksamkeit und Konzentration der Piloten unter 4'000 m. ü. M.. Jedoch wurde mir mittels Literaturrecherche bewusst, dass diese 4'000 m. ü. M.., welche bis vor zwei Jahren der gesetzlichen Maximalhöhe ohne dem Benutzen von Sauerstoff entsprachen, für den normalen Piloten unrealistisch hoch ist. Diese Höhe basiert auf Ergebnisse einer Studie, die nach dem zweiten Weltkrieg mit jungen Militärpiloten in einer Unterdruckkammer durchgeführt wurde.

Sauerstoffstättigung im Blut

Ärzte und Experten sprechen von einer Störschwelle ab 3'000 m. ü. M., ab welcher Sauerstoffmangelsymptome auftreten. Doch auch unter dieser Störschwelle konnten die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Umfrage Sauerstoffmangelsymptome beobachten. Auch in meinem Experiment konnte ich eine Verbesserung der Konzentration unter der Störschwelle feststellen. Dies liegt wohl daran, dass in gewissen Höhen die normale Sauerstoffsättigung im Blut (94%–98%) nicht erreicht wird (91%–93%) und der Sauerstoffpartialdruck somit auch unzureichend ist (Hypoxie erst ab 90% Sauerstoffsättigung im Blut). Die Diffusion zwischen Blutbahn und Zelle kann nicht genügend schnell stattfinden und die Zelle wird unterversorgt. Gerade das Gehirn ist von einer sehr hohen Sauerstoffversorgung abhängig. Kleine Änderungen wie diese des Sauerstoffpartialdrucks mögen auf andere Organe wenig Einfluss haben, beim Gehirn wird es jedoch schnell – für den Beobachter – bemerkbar. Es hat sich auch aus den Ergebnissen der Umfrage klar gemacht, dass die Reaktionen auf Sauerstoff individuell ist und sehr stark auf das Alter ankommt. Dies wird wohl daran liegen, dass die Sauerstoffsättigung (und somit auch der Sauerstoffpartialdruck) mit zunehmendem Alter sinkt. Auch bei Rauchern und Raucherinnen ist diese bemerkbar tiefer, was mit fortgeschrittenem Alter eine interessante Kombination ergibt.

Fazit

Trotzdem kann man sagen, dass die Benutzung von Sauerstoff immer und für jeden sinnvoll ist. Für ältere Piloten und Pilotinnen mehr als für jüngere. Da das Thema ‹Sauerstoff während dem Flug› in unserem Sport und bei Anlässen wie dem Segelfluglager Saanen oder Wettbewerben sehr präsent ist, lohnt sich sicher eine Aufklärung in diesem Gebiet.
Man muss jedoch auch beachten, dass es sich hier um eine Maturitätsarbeit handelt. Die Methoden und das Untersuchte genügen keineswegs, um eine klare Aussage zu machen und basieren grösstenteils auf Recherche und logischen Schlussfolgerungen. Trotzdem kann man diese Arbeit und meine Hypothese sicher als Anstoss oder Ausgangspunkt für weitere Forschungen in diesem Gebiet nutzen. So könnte man auch die Piloten und Pilotinnen in diesem Gebiet aufklären und Fehler bzw. Unfälle vermeiden.

Zum Schluss will ich mich noch bei Colin, Sönke, Walti, Marc und Raphi für ihre Unterstützung meiner Arbeit als Probanden bedanken. Auch bei Dani und Pasci will ich mich für ihre Unterstützung bei der Umfrage bedanken.

Julius Felner

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!

A-Z MODELLBAHNEN GMBH
a-z-modellbahnen.ch | info@a-z-modellbahnen.ch
Tel. 044 713 00 60
Exklusiv 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 9.00 – 16.00 Uhr

Krummenacher
Saattechnik AG
CH- 6042 Dietwil

Saanen – nächstes Jahr wird's besser …

Hoh Hoh Hoh – De Chlaus chunt uf Bülach in Rathuscheller …

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

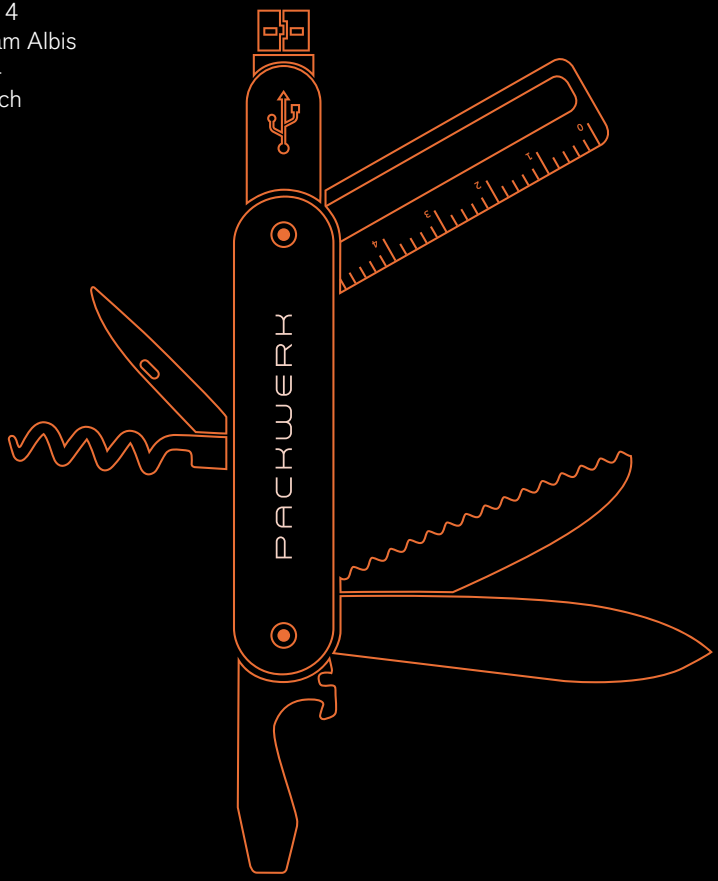
Das AIR Control Display ist die moderne und robuste Alternative zu klassischen Höhenmessern. Ohne bewegliche Teile bleibt die Anzeige nie hängen, springt nicht und läuft auch bei schnellen Höhenänderungen nicht nach.

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

PACKWERK

Weisbrod-Areal 4
8915 Hausen am Albis
041 761 80 04
www.packwerk.ch



Vielseitig wie ein Sackmesser

DESIGN
ETIKETTEN
PACKAGING
DRUCKSACHEN