Segelfluggruppe Zürich

www.sgzuerich.ch

gliderZHone 2023

häusermann.com

JETZT PROBEFAHRT VEREINBAREN!

Häusermann Automobile AG
Bernerstrasse Nord 188, 8048 Zürich, 044 435 36 36

Inhaltsverzeichnis

4 Editorial, Willy Frey
6 Jahresbericht Obmann, Sascha Häusler
10 Jahresbericht Kassier, Walti Haag
12 Jahresbericht Chef-Fluglehrer, Dani Stahl
16 Jahresbericht Sportchef und interne Rangliste
22 Jahresbericht Safety Officer, Thomas Bazzigher
24 Jahresbericht Schlepp-Chef / Motorflug, Corsin Widmer
30 Jahresbericht Material-Team, Pascal Brunner
32 JSM Fricktal-Schupfert, Claudio Etterli
36 SM Schänis, Raphael Lutz
42 Junioren Europameisterschaft, Söhnke Ahlborn
46 YES- und Schnupperflugtage, Corsin Widmer
50 Föhnflug ab Buttwil, Sascha Hüsler / Raphael Lutz
54 Statistisches, Sascha Häusler

Impressum

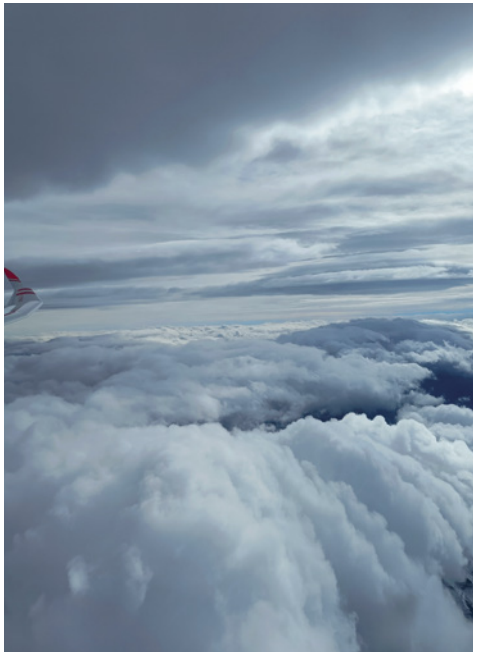
Redaktion, Inserentenakquisition und Layout: Willy Frey
Gestaltungskonzept: Kathrin Senn
Druck: Zindel Druck GmbH, Zürich
Titelbild: über den Wolken im Föhn, Sascha Häusler
Auflage: 400 Exemplare

Editorial

Alte Zeiten – Neue Zeiten
Dieses gelungene Bild unten, das mir Urs Schildknecht zukommen liess, zeigt doch sehr schön nostalgisches, traditionelles Segelfliegen vor einem modernen Business-Jet im Landeanflug auf dem Flugplatz Saanen. Eben … alte Zeiten – neue Zeiten

In der heutigen, neuen medialen Zeit ist es zum Beispiel nicht mehr erlaubt, aus Gründen der neuen Datenschutzverordnung, die Mitglieder- und Gönnerlisten in diesem Jahresbericht zu veröffentlichen. Es sei denn, von jedem Einzelnen würde ein schriftliches Einverständnis vorliegen, was unsere Möglichkeiten zur Zeit schlichtwegs sprengen. So haben wir entschieden, auf diese Listen zu verzichten.

Einerseits hilft mir das beim Gestalten dieses Jahresberichtes. Ich habe mehr Platz zur Verfügung und es entfällt der Aufwand des Redigierens der Datensätze. Es können mir da auch keine Fehler unterlaufen … Anderseits fällt es mir doch etwas schwer (ich stamme ja noch aus der alten Zeit) jedesmal wenn ich eine Telefonnummer oder Adresse eines Fliegerkollegen benötige, mich ins Internet einzuloggen, um auf unserer Homepage fündig zu werden. Da war mir der Griff zu unserem Jahresbericht doch viel lieber. Liegt immer auf – schnell, kein Internet, kein Passwort, nichts …



Aber das gehört nun halt auch in die Vergangenheit, sprich alte Zeit. Unseren jungen Mitgliedern ist das sicher egal, sind sie doch ohnehin immer mit dem Internet verbunden.
So bleibt mir nur noch, euch liebe Mitglieder und Gönner um Verständnis zu bitten. Ihr seid nicht vergessen gegangen, sondern nur ganz zeitgemäss digital und datengeschützt auf unserer Webseite aufgeführt.

All jenen, die mit ihren Bild- und Textbeiträgen mitgeholfen haben, diesen Jahresbericht interessant zu gestalten mein herzliches Dankeschön.

Zudem möchte ich mich hier bei unseren Gönner für ihre Treue bedanken. Nicht zuletzt speziellen Dank unseren Inserenten, welche es ermöglichen, dass dieses Heftchen einmal mehr kostenneutral erscheinen konnte.

Ich wünsche euch allen viel Spass beim Lesen und viele schöne und interessante Flug- und sonstige Erlebnisse in der bevorstehenden Saison.

Hebed Sorg!

Willy Frey

Jahresbericht des Obmanns

Die Tage sind kurz – es ist Zeit, die letzte Saison Revue passieren zu lassen. Das Jahr 2023 begann für die SGZ gleich ereignisreich. Ein Vorstandswechsel steht an, der MOSE steht weiterhin ohne Propeller im Hangar – wann er kommt, unklar, der Liefertermin für den bestellten Discus 2c-FES verzögert sich weiter, und die Entscheidung hinsichtlich der Durchführung einer JSM / RM im Jahr 2024 muss getroffen werden. Doch eins nach dem anderen.

Vorstandswechsel

Im letzten Jahr war es schlussendlich so weit. Max verkündete, dass er als Präsident der SGZ nun definitiv zurücktreten wird. Nach zahlreichen Jahren in diversen Vorstandsämtern und als Präsident der SGZ hat es sich Max Wyss redlich verdient, auf die Saison 2023 hin aus dem Vorstand zurückzutreten und sich rein der Fliegerei zu widmen. An dieser Stelle möchte ich mich, im Namen der gesamten SGZ nochmals ganz herzlich bei Max für seine Arbeit bedanken, die er für die SGZ über all die Jahre geleistet hat. Es ist uns eine Ehre, ihn künftig als Ehrenmitglied in der SGZ willkommen zu heissen.

Somit galt es im Winter den Vorstand neu zu besetzen, ein unerwartet einfaches Unterfangen. Mit dem Ziel, eine für die SGZ langfristig optimale Vorstandbesetzung zu erreichen, begannen die ersten Gespräche. Glücklicherweise liess sich schnell ein Team von sechs motivierten Mitgliedern finden, welche bereits in Vergangenheit bei diversen Gelegenheiten gut zusammenarbeiteten, wodurch der Vorstand sogleich wieder verdoppelt werden konnte. Erfreulicherweise konnten zwei bisherige Vorstandsmitglieder dazu gewonnen werden, ihr Amt weiterhin auszuführen. Die Mischung aus viel Erfahrung, mit neuem, frischem Input stellt eine vielversprechende Konstitution dar. Frisch gewählt, galt es für den neuen Vorstand, sich nach der GV gleich an die Arbeit zu machen. An dieser Stelle möchte ich mich bei all meinen Vorstandskollegen für ihren grossen Einsatz für die SGZ und die hervorragende Zusammenarbeit bedanken. Herzlichen Dank!

Segelfliegen als Sport

Ein erstes wichtiges Traktandum stellte das Thema RM / JSM 2024 in Buttwil dar, welches bereits seit einigen Monaten hängig war. Erfreulicherweise stimmten die Mitglieder der SGZ an der März-Monatsversammlung zu, den Anlass im Jahr 2024 in Buttwil durchzuführen. Die beiden grössten Herausforderungen sollten aber noch anstehen. Einerseits galt es, genügend Platz zu finden und andererseits das OK-Team mit einem Präsidenten zu komplettieren. Nachdem sich rasch abgezeichnet hat, dass der benötigte Platz nicht zur Verfügung gestellt werden kann, die Landwirte brauchen eine Vorlaufs Frist von drei Jahren, damit sie die Anbauplanung entsprechend tätigen könnten, entschied sich die SGZ pragmatisch, ausschliesslich die Junioren Schweizermeisterschaft im Segelflug (JSM) auszutragen. Als schwieriger gestaltete sich die Suche nach einem OK-Präsidenten, welcher sich glücklicherweise in Form von Jonas Pitschen, unterstützt durch seinen Vater Markus schlussendlich doch noch finden liess. Nun komplettiert, machte sich das Organisationskomitee sogleich an die Arbeit. Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an das gesamte OK-Team für euren Einsatz so dass wir die Schweizer Segelflugjunioren vom 29. Mai - 2. Juni 2024 zu einer tollen Junioren Schweizermeisterschaft in Buttwil begrüssen dürfen. Doch, liebe Mitglieder, was wäre das OK ohne eure Unterstützung? Darum zähle ich auf euch, und bedanke mich bereits dafür, dass ihr das OK an der JSM tatkräftig unterstützen werdet.

Wenn wir bereits beim Thema Wettbewerb sind, freut es mich ausserordentlich, dass unsere Junioren auch dieses Jahr an zahlreichen Wettbewerben mitgeflogen und hervorragende Resultate erzielt haben. Speziell stolz macht, dass mit Raphael Lutz, Sönke Ahlborn und Claudio Etterli die SGZ an der Junioren EM in Dänemark die gesamte Schweizer-Mannschaft der Standardklasse und den Coach (Jonas Pitschen) stellte. Ein grosses Dankeschön auch an Pascal, welcher beim Verband seit Jahren herausragende Arbeit als Juniorentrainer leistet. An der EM selbst, so hörte man, stellte vor allem das Wetter eine riesige Herausforderung dar, damit überhaupt ein gültiger Wettbewerb zustande kam.

Die Saison – Im Flug vorbei

Wo wir schon beim Wetter sind. Die Teilnehmer des Alzate-Lagers konnten bereits früher wieder in die Lüfte steigen doch in Buttwil begann die Segelflugsaison so richtig erst Ende Mai / Anfangs Juni! Das habe ich definitiv noch nie erlebt zuvor. Doch ab dann dafür wie. Im WeGlide konnten zahlreiche sehr weite Flüge in den Schwarzwald, auf die schwäbische Alb, in die Alpen und den Jura beobachtet werden, unter anderem auch von Buttwil aus. In späteren Berichten aber mehr dazu. Nebst den zahlreichen fliegerischen Highlights liess aber etwas ganz Unerwartetes aufhorchen. An diversen Tagen (unter anderem an fliegerisch herausragenden) blieben zahlreiche Sitzplätze in der Röhre oder der Schlepppilot stand sogar alleine auf dem Flugplatz. Dadurch vergingen tolle Segelflugtage ungenutzt. Es ist ja nicht so, dass wir zusätzliche neue Sitzplätze angeschafft hätten – nein, das Gegenteil traf zu. Nach dem Verkauf von Z4 im Winter und der Lieferverzögerung des neu bestellten Discus 2c-FES war die Flotte gar um einen Platz reduziert, nebst zahlreichen Flugzeug-Sprechungen für Wettbewerbe. Der dadurch befürchtete Sitzplatz-Engpass blieb dennoch aus, was uns im Vorstand doch etwas nachdenklich stimmt. Hoffen wir, dass dies nur ein einmaliges Phänomen darstellte und sich unsere Flugzeuge in der nächsten Saison wieder einer grösseren Beliebtheit erfreuen.

Besonders positiv, dass der Grob, unser MOSE, nach langer Wartezeit (Propeller) im Mai endlich wieder abheben konnte und sich grosser Beliebtheit erfreute. Zahlreiche Ausflüge, Reisen ins Ausland,

Umschulungen und lokale Flüge wurden unternommen und unterstrichen die Flexibilität, welche der MOSE unseren Piloten bietet. Ausserdem befinden sich aktuell gleich diverse Mitglieder in der Theorieausbildung, um die TMG-Erweiterung im nächsten Jahr in Angriff zu nehmen.
Segelfliegen ist Leidenschaft, erfordert Neugier, Teamgeist, Selbsteinschätzung, Disziplin, Rücksichtnahme, Vorsicht und die Fähigkeit regelmässig rationale Entscheidungen zu treffen und belohnt einem mit atemberaubenden Eindrücken und unvergesslichen Erlebnissen. Unsere Flugschule bildet jedes Jahr professionell und mit grossem Einsatz der Fluglehrer neue Segelflugpilot*innen aus und gibt ihnen das nötige Rüstzeug für die weitere Segelflugkarriere mit auf den Weg – und das ehrenamtlich. Ein herzliches Dankeschön all unseren Fluglehrern für euren unermüdlichen Einsatz für unseren Nachwuchs.

Saanenlager
Traditionell fand im Juli / August das Saanenlager statt. Das Wetter war letztes Jahr definitiv besser, doch der Stimmung tat dies nichts, sie war wie in früheren Jahren ausgezeichnet. Durch das eher laue Wetter fiel der Schleppertrag aus dem Saanenlager leider auch tiefer aus als im Vorjahr.

Aussenlandefest
Auch dieses Jahr fand im Herbst das Aussenlandefest statt, welches sich reger Teilnahme erfreute. Zweck des Anlasses ist, unter Anleitung und Aufsicht übungshalber auf einem Feld zu landen und damit auf eine effektive Aussenlandung vorbereitet zu sein.

Junioren
In der Juniorenwertung des Nationalen Segelflugwettbewerb auf WeGlide beendete die SGZ die Liga auf dem zweiten Platz. Herzliche Gratulation unseren Junioren zu dieser wiederholt tollen Leistung. Zudem sorgten ein paar weite und hohe Flügen ab Buttwil dafür, dass die SGZ auch ausserhalb des Flugplatzes Buttwil wieder vermehrt wahrgenommen wird.

Fit für die Zukunft
Ein ständiger Begleiter des Jahres war das Thema Schleppstrategie. Im Hinblick auf die anstehenden TBOs der Schleppflugzeuge in den nächsten Jahren (2025, 2026 und 2030) und die damit verbundenen enormen (und wohl nicht zu stemmenden) finanziellen Investitionen, musste hierfür eine Lösung gefunden werden. Nach intensiven Sitzungen, zahlreichen Stunden um Lösungswege zu erarbeiten und intensiven und spannenden Verkaufsgesprächen und Inspektionen konnten wir das Jahr mit dem Verkauf der Varga (HB-DCU) im Dezember abschliessen. Wir wünschen dem neuen Besitzer bereits viel Freude an dieser tollen Maschine und many happy Landings.
Weiterhin begleiten wird uns das Thema Discus 2c-FES. Wann und ob das Flugzeug kommen wird, steht aktuell leider

weiterhin in den Sternen. Nichtsdestotrotz werden wir den eingeschlagenen und den Bedürfnissen der heutigen Zeit entsprechenden Weg, die «motorisierte» Segelfliegerei auch in der SGZ zu etablieren weiter schreiten. Auch wenn es etwas länger dauert als ursprünglich einmal angenommen, werden wir weiterhin daran arbeiten, euch, geschätzte Mitglieder, eine bedürfnisgerechte, zeitgemässe und attraktive Flotte zur Verfügung zu stellten, damit wir unser Hobby bestmöglich ausüben können.
Auch dieses Jahr wurde viel gearbeitet, oftmals im Hintergrund. An dieser Stelle möchte ich mich bei euch allen herzlich für euren Beitrag zum Gelingen des Vereins und den zahlreichen Facetten bedanken. Die erstmalig durchgeführten YES-Flugtage bereitete sowohl den zahlreichen Teilnehmern als auch den vielen Helfern riesig Freude. Ein tolles Konzept, welches wir auch nächstes Jahr weiterverfolgen werden.
Die neue Saison 2024 steht vor der Tür. Bereits jetzt sollte sich jeder mit der persönlichen Planung auseinandersetzen, das Wissen auffrischen und sich Ziele stecken. Ich wünsche euch eine unfallfreie Saison, unvergessliche Momente und dass ihr eure Ziele erreichen mögt.

Sascha Häusler

Jahresbericht des Kassiers

Jedes Jahr kommt es mir vor, dass ich den letzten Jahresbericht gefühlt erst vorgestern geschrieben habe. Die Flugsaison geht jeweils sprichwörtlich im Flug vorüber.

Auch dieses Jahr habe ich wieder schöne Ferien verbracht auf dem Flugplatz Alzate. Der harte Kern der SGZ Piloten war wieder vollzählig über Ostern anwesend. Wie jedes Jahr konnte ich im Doppelsitzer mit unseren Fluglehrern sehr interessante Flüge durchführen.

Im Sommerlager in Saanen hatten wir ja mit einigem Wetterglück auch wieder sehr gute Flugbedingungen. Einmal mehr konnte ich mich wieder machen als Camping-Chef. Im Nachhinein möchte ich mich noch einmal bedanken für die angenehme Zusammenarbeit mit allen Lagerteilnehmenden.

Besonders gefreut hat mich als Kassier, dass auch unser Motorsegler viele Stunden in der Luft war. Vor allem weil wir im Verein einige Diskussionen hatten über einen eventuellen Verkauf. Das zeigt, dass der Vorstand und im Besonderen einige Piloten einen finanziellen Vorschuss geleistet haben und der G-109 in der SGZ bleiben durfte.

Als euer Kassier möchte ich mich herzlich bei allen Pilotinnen und Piloten, ob fliegend oder nicht fliegend und allen Gönnern und Freunden des Flugsports bedanken für die gute Zahlungsmoral im vergangenen Jahr. Ich hoffe, dass auch das laufende Jahr im gleichen Sinne abläuft.

Aus meiner Sicht können wir das Geschäftsjahr 2023 mit guten Zahlen abschliessen.

An dieser Stelle möchte ich auch die Gelegenheit nutzen, und dem Aero-Club Zürich für die PR-Unterstützung unseres Schnupperflugtages Danke sagen.

Dieses Jahr werden wir wieder einmal einen Anlass auf unserer Homebase in Buttwil durchführen. Ich freue mich sehr auf die JSM, bei der die jungen Piloten Gelegenheit bekommen um ihr Können unter Beweis zu stellen.

Auch dieses Jahr waren die kameradschaftlichen Begenungen ein wichtiger Teil des Segelfliegens. Für Gespräche wurde die Zeit noch lange über das offizielle Ende hinaus rege genutzt.

Für die kommende Flugsaison wünsche ich allen erlebnisreiche und unfallfreie Flüge.

Walter Haag

Jahresbericht des Cheffluglehrers

Gefühlt ist das mindestens der dreissigste Jahresbericht den ich schreiben soll – und das möglichst ohne mich zu wiederholen – effektiv sind es natürlich erst halb so viele. Trotzdem habe ich dieses Mal Mühe damit, und es wird wohl langsam Zeit mich in Rente zu schicken. Die Vorzeichen dazu stehen nicht mal schlecht und damit komme ich zum Bemerkenswertesten, was aus meiner Sicht im letzten Jahr passiert ist.

Ihr erinnert Euch sicher, dass Max bereits schon seit zwei Jahren mit seinem Rücktritt als Obmann gedroht hat. Wahrhaben wollte das zu Beginn niemand so wirklich. Als Max dann allerdings hart blieb und in der Folge Kund tat, dass er im 2023 definitiv nicht mehr zur Verfügung stehe, hatten wir echt ein Problem. Wer sollte das Amt übernehmen – wer traute sich überhaupt zu, in die grossen Fussstapfen von Max zu treten?

Nun, wir haben seit der GV 2023 einen neuen Obmann und Vorstand. Manchem scheint das rückblickend gar keine so grosse Sache gewesen zu sein … aber … da haben einige Leute, allen voran Bazzi, fast ein Jahr lang versucht einen Nachfolger für Max zu finden. Bis weit in den Herbst führten die vielen Gespräche nicht zum Erfolg. Dann – eines Tages, fast wie selbstverständlich, trat einer vor und sagte – klar, ich mach's – und damit hatten wir ihn, den neuen Obmann – Sascha Häusler.

Danach ging es dann allerdings tatsächlich schnell. Als Schleppchef hatte sich bereits vorher Corsin Widmer zur Verfügung gestellt, Bazzi war sowieso dabei und Markus Pitschen konnte sich vorstellen, Sascha als Vize-Obmann zu unterstützen. Damit war alles klar und wir konnten Max in die längst verdiente „Pension" schicken.

Mittlerweile hatte ich das Vergnügen ein Jahr lang mit dem neuen Vorstandsteam zu arbeiten. Am Anfang noch etwas skeptisch aber sehr rasch völlig überzeugt. Sascha und Corsin haben einfach unglaublich Drive und agieren dabei sehr kompetent. Bazzi sowieso und die Mischung mit uns „Alten" funktioniert unter Saschas gelassener Führung überraschend gut.

Das alles mag jetzt nicht unbedingt in einen Bericht des Chef-Fluglehrers gehören, aber wie unsere beiden neuen Fluglehrer, Jonas und Sönke im Vorjahr, ist der neue Vorstand aus meiner Sicht das wichtigste Highlight im letzten Jahr!

Flugbetrieb

Der Flugbetrieb in Buttwil und Saanen hat mir durchwegs gut gefallen. Besonders der geordnete Tagesabschluss mit einem Verantwortlichen klappt immer besser und wird langsam Kultur. Alles in Allem konnten wir das Jahr fliegerisch ohne signifikanten Vorkommnisse geniessen.

Sehr erfreulich war auch wieder die Beteiligung von SGZ-Piloten an nationalen und internationalen Wettbewerben und die Bereitschaft der Gruppe diesen Piloten grosszügig Flugzeuge zur Verfügung zu stellen.

Schulbetrieb

Im Oktober hatte Stefan Rüffer seinen grossen Tag und konnte seine amtliche Prüfung bestehen, herzliche Gratulation. Meinen Dank auch an den Experten Andy Brunner, der sich einmal mehr ausserordentlich flexibel zeigte.

Unsere beiden jungen Fluglehrer haben fleissig instruiert, Jonas vornehmlich im Speck und Sönke bei uns. Sie haben beide ihre Praktikumsphase abschliessen können und werden uns in der kommenden Saison als „vollwertige" Fluglehrer zur Verfügung stehen.

Nach einer Pause haben wir in diesem Jahr wieder ein Aussenlandefest unter der Organisation von Chrigi durchgeführt. Leider mit eher mässiger Beteiligung. Im Sinne des aktuellen Trainings lege ich auch brevetierten Piloten die Teilnahme am Aussenlandefest ans Herz. Gegen eine kleine Gebühr gerne auch mit Chrigi oder mir im Doppelsitzer.
Im Weiteren wurde unsere Flugschule turnusgemäss einem Assessment unterzogen. Wir haben bestanden. Viel mehr kann ich dazu nicht sagen, da Bazzi, als Owner unserer Flugschule die ganze Arbeit übernommen hat. Überhaupt werden mir von Bazzi sehr viele Arbeiten abgenommen, insbesondere die mühsamen Sachen wie Reglemente, EASA usw. An dieser Stelle meinen herzlichen Dank an Thomas!

Seit dem Dezember läuft auch der Theoriekurs für unsere drei Flugschüler. Organisiert wurde der Intensivkurs von Sönke, als Instruktoren amten Sönke, Max, Jonas, Bazzi, und ich selber.

Ausblick

Für die Prosperität oder das „Gedeihen" eines Vereines wie wir es als Segelfluggruppe sind, ist meiner Meinung nach der Bestand an aktiven Mitgliedern ein wesentlicher Faktor … Wir sollten also unsere Schülerwerbung intensivieren und vielleicht auch neue Wege suchen, um die Faszination des Segelfliegens zu vermitteln und andere dafür zu begeistern…

So etwa habe ich es in meinem letztjährigen Bericht beschrieben und es freut mich, dass im vergangenen Jahr in Sachen Schülerwerbung einiges unternommen wurde. Allerdings blieben die erhofften Massen an Nachwuchs trotz des grossen Aufwandes noch aus. Das macht nichts und vielleicht braucht es einfach zwei, drei Jahre bis die Aktionen greifen.
Also machen wir weiter so – und lassen nicht nach.

Dani Stahl

Jahresbericht des Sportchefs

Das Segelflug-Sportjahr 2023 war wieder ein sehr erfolgreiches für die SGZ. Unsere goldene junge Generation, angeführt von Raphael Lutz, legte sich wieder mächtig ins Zeug und sorgte für Aufsehen. Der folgende Bericht führt chronologisch durch die Wettbewerbssaison, gespickt mit tollen Streckenflügen.

RM Schaffhausen – Junges Teilnehmerfeld und Gruppenausflug ins Feld

Lanciert wurde die Wettbewerbssaison mit der RM auf dem Flugplatz Schmerlat. Vom 28. April bis 1. Mai flogen 18 Teilnehmer in zwei Klassen um Ruhm und Ehre. Der Altersdurchschnitt lag bei 25 Jahren. Sönke war als einziger SGZ'ler dabei und landete auf dem 10. Schlussrang. Das herausfordernde Wetter machte es Konkurrenzleiter Mike Rainer nicht einfach. Trotzdem fand er an zwei Tagen ein fliegbares Wetterfenster. Am Samstag gesellte sich Sönke zu einer Gruppe von 6 anderen, die im Gleichen Feld mit einer Aussenlandung ihren Flug beenden mussten.

RM Birrfeld – Minimalismus wird belohnt

Eine Woche später ging es mit der RM im Birrfeld weiter, die über zwei Wochenenden ausgetragen wurde. Jeweils am Samstag lies das Wetter eine sehr kleine Aufgabe zu. Es gab eine Klasse mit 12 Teilnehmern. Jonas war der einzige SGZ-Vertreter. Er flog zusammen mit Alex Berger (SG Dittingen) im Team. Die Kombination aus frisch lackiertem Flieger bei Alex und einem tiefen Trainingsstand bei beiden, führte zu einer sehr konservativen und minimalistischen Strategie. Die beiden AAT Aufgaben (1h30 & 1h00) flogen sie in 1h16 bzw. 40 Minuten. Dafür gab es 2x keine Speedpunkte in der Wertung. In der Schlussrangliste belegten sie trotzdem Punktgleich Platz 6.

SM Fricktal-Schupfart – Knapp daneben ist auch vorbei

Vom 17. bis 21. Mai trafen sich 16 Junioren zur Juniorenschweizermeisterschaft, um einen neuen Juniorenschweizermeister zu küren. Mit Raphael, Sönke und Claudio war die SGZ gut vertreten. Es konnte immerhin an vier Tagen geflogen werden. Da am ersten Tag nur sechs Teilnehmer (unsere Piloten waren leider nicht dabei) die Aufgabe erfüllten, gab es in der Rangliste schon eine erste Zäsur. Danach lief es deutlich besser. Mit Raphael als 2. und Sönke als 3. (2. Tag) sowie Sönke als 2. und Claudio als 3. (3. Tag) holten die SGZ-Piloten 4 Tages-Podestplätze. Mit nur 29 Punkten Rückstand auf Schlussrang 3 schrammte Sönke denkbar knapp an einer Medaille vorbei. Raphael wurde 7. und Claudio (mit einem Flugtag weniger) 11.

RM Yverdon – Der klassische Juraf***

Für Sönke und Raphael ging es gleich weiter in den Westen nach Yverdon, wo vom 26. bis 29. Mai sich 19 Teilnehmer in zwei Klassen duellierten. Sönke flog in der gemischten 15m Klasse und Raphael gesellte sich mit Leon Blum (ASG Zweisimmen) im Arcus zu den grossen Schiffen. An allen vier Tagen gab es klassische Aufgaben entlang des Juras. Mit konstant guten Flügen erreichte Sönke Schlussrang 3. Raphael setzte nach der Aussenlandung am ersten Tag auf dem Flugplatz Montricher zur grossen Aufholjagd an und kämpfte sich noch auf Schlussrang 4 vor. Ganz herzliche Gratulation zu diesen Leistungen.

SM Schänis – 8 Flugtage am Stück

Vom 3. bis 11. Juni traf sich die Schweizer Segelflugelite in Schänis, um in zwei Klassen neue Champions zu küren. Raphael und Claudio flogen beide in der gemischten 15m Klasse mit. Petrus war der SM wohl gesonnen. Er hielt für die Teilnehmer derart gutes Wetter bereit, dass sie in dieser Woche Aufgaben im Mittelland, Jura, Schwarzwald, Schwäbische Alb bis in die Österreichischen Alpen fliegen durften. Unsere zwei Piloten waren die einzigen im ganzen Wettbewerbsfeld, die alle acht Aufgaben erfüllten. Das führte zu den hervorragenden Gesamtplätzen 3 (Claudio) und 4 (Raphael). Nach Silber von Raphael im letzten Jahr haben wir nun mit Bronze die nächste Medaille an einer Schweizermeisterschaft. Speziell zu erwähnen gilt es, dass Raphael im leistungsmässig benachteiligten Standard Cirrus teilgenommen hat. Der letzte Tag war als Reserve eingeplant und wurde selbstredend nicht gebraucht.

10. Juni – 4x um Zürich

Wer bis jetzt aufmerksam mitgelesen hat, hat realisiert, dass der 10. Juni der letzte Tag der SM war. Für die SM-Piloten wurde die Aufgabe Gösgen – Winzeln-Schrammberg – Schiener Berg (am Bodensee) – Schänis ausgeschrieben. Die Routenwahl hat seinen Grund, denn im Zentrum dieses Vierecks liegt der Luftraum von Zürich. Heinz und Sönke kopierten diese Idee und dachten sich, was ab Schänis geht, geht auch ab Buttwil. Und so umrundeten an diesem Tag gleich vier SGZ-Piloten die TMA von Zürich.

17. Juni – 500km FAI-Dreieck ab Buttwil

Am 17. Juni deklarierte Raphael folgendes 500km FAI-Dreieck: Hütten-Hotzenwald – Ittersbach (nördliches Schwarzwaldende) – Dehlingen (östlich von Aalen-Elchingen) – Hütten-Hotzenwald Ð im Uhrzeigersinn um die TMA Stuttgart Er umrundete das Dreieck erfolgreich. Leider fehlten ihm am Abend ein paar hundert Meter um nach Buttwil zurück zu kehren. Nach 8h Flugzeit landete er kurz vor 19 Uhr auf dem Flugplatz Birrfeld. Dieser Flug wurde auf Weglide mit 823 Punkten belohnt und ist der Spitzenwert im Jahr 2023. Ein ähnlicher Flug gelang im am 6. Juli im Trainingslager der Juniorennationalmannschaft ab Schänis.

09. Juli – Einer der weitesten Flüge ab Buttwil überhaupt

Am 9. Juli schnappten sich Raphael und Sascha den Arcus. Um 11:30 Uhr liessen sie sich in Richtung Pilatus schleppen.

Eine gute halbe Stunde später waren sie bereits auf 3500m. Weiter ging es via Entlebuch ins Berner Oberland. Um 13:30 Uhr wendeten sie südwestlich von Bex zum ersten Mal. Via Walliser Südseite und Engadin legten sie um 16:15 Uhr kurz nach der Schweiz-Österreichischen Grenze die zweite Wende. Danach ging es den gleichen Weg zurück bis nach Brig. Via Grimselpass und Luzern landeten sie nach 8 Stunden Flugzeit und etwas mehr als 800km wieder in Buttwil. Das war der weiteste Flug in der Saison 2023 und wahrscheinlich einer der weitesten ab Buttwil überhaupt. Ganz herzliche Gratulation zu dieser tollen Leistung!

Junioren EM Arnborg – Im Konzert der Grossen

Am Montag 24. Juli machten sich Claudio, Sönke und Raphael auf die 1200km lange Reise nach Arnborg, Dänemark. Nach einem Zwischenstopp in der Nacht erreichten sie rund 24h Später ihr Ziel. Jonas unterstützte die Mannschaft als Teamcaptain. Die Trainingswoche wurde für die technische Abnahme des Fliegers und das Kennenlernen des Fluggebiets genutzt. Die Eröffnungsfeier fand am Samstag 29. Juli bei typisch dänischem feuchtem Wetter statt. In den darauffolgenden zwei Wochen machte das Wetter leider nur vier Wertungstage möglich. Es war durchwegs kühl, sehr windig und immer wieder nass. Der OK-Chef fasste es folgendermassen zusammen: «In Dänemark gibt es zwei Winter. Einen grünen und einen weissen.» Dank Monopoly, Mariokart und diversen touristischen Ausflügen wurde dem Team aber nie langweilig. Am dritten Wertungstag mussten leider alle drei aussenlanden, womit die Chancen für eine Platzierung in den vorderen Regionen zerronnen. Trotzdem darf die SGZ stolz sein, mit 3 von 5 Schweizer Flugzeugen 60% des Teams an der Junioren Europameisterschaft gestellt zu haben. Das ist eine weitere Bestätigung dafür, dass wir eine tolle Nachwuchsarbeit betreiben.

29. Oktober – Hoch hinaus zum Saisonabschluss

Leider ging das Knowhow in der SGZ über das Föhnfliegen etwas verloren. Sascha und Raphael nutzen aber im letzten Jahr die Gelegenheit an einem Workshop von der SG Knonaueramt teilzunehmen. Für den Sonntag 29. Oktober war Föhn

prognostiziert und Sascha und Raphael nahmen einen Anlauf, die gelernte Theorie in die Praxis umzusetzen. Um 08:30 Uhr liessen sie sich im Arcus in Richtung Rigi schleppen. Danach ging es weiter in die Region von Altdorf, bis sie schliesslich im Schächtental den Einstieg in das Wellensystem fanden. Ihre Route führte via Klausenpass und Piz Segnas in Richtung Bad Ragaz, wo sie um 10:15 Uhr auf 5800m waren. Sie verlängerten noch über Schesaplana und wählten anschliessend den gleichen Weg zurück. Vorbei am Titlis ging es über das Engelbergertal nach Hause. Weitere 4.5 Stunden Flugzeit konnten im Flugbuch notiert werden. Es war übrigens nicht das einzige Mal in dieser Saison, dass unser Arcus Höhenangst hatte. Am 19. Juli nutzen Raphael und Marc Dürr im Saanenlager die Gunst der Stunde und genossen im Wellensystem über dem Hornberg die Aussicht von 6000m über das Saanenland und darüber hinaus.

Liga – Zurück auf dem Podest

In den Jahren 2020 und 2021 konnte die SGZ jeweils die Junioren Liga gewinnen. 2022 war der Erfolgshunger etwas gestillt und man verpasste mit Rang 4 einen weiteren Podestplatz knapp. Dieses Jahr gab es jeweils an den Wochenenden zwischen dem 29. April und 19. August 17 Runden. Das erste Ausrufezeichen setzten unsere Jungs in Runde 4, die sie gewinnen konnten und in der Gesamtwertung

einen Sprung von Rang 6 auf Rang 2 machten. Eine Runde später musste man den zweiten Rang an die SG Dittingen abtreten um ihn wiederum eine Runde später zurück zu gewinnen. Mit dem Sieg in Runde 8 konnte der zweite Platz gefestigt werden. Danach passierte nicht mehr viel. Die SG Schaffhausen führte ab Runde 1 und feierte einen Start-Ziel-Sieg. Und weil einerseits von hinten zu wenig Druck kam, andererseits aber auch konstant die Punkte nach Hause geflogen wurden, darf sich die SGZ Vize Schweizermeister in der Juniorenliga 2023 nennen! Es nahmen total 26 Vereine teil. Bei der Elite ist man mit Rang 18 von 42 Vereinen im Bereich der letzten Jahre. Das Potential ist durchaus vorhanden, um in Richtung Top 10 zu schielen.

Interner Wettbewerb – Erfolgreiche Titelverteidigung

Es ist nicht überraschend, dass Raphael mit seinen überragenden Flügen auch dieses Jahr den internen Wettbewerb gewinnt. Heinz crasht die Party der Jungen und wird mit soliden Flügen ab Buttwil 2. Sascha komplettiert das Podest als 3. Zur Erinnerung: Flüge ab Buttwil werden mit einem Faktor von 1.5 belohnt. Piloten die noch keinen 300km Flug vorweisen können, erhalten zusätzlich einen Bonus von Faktor 2. Leider konnten zwei Flüge nicht in die Wertung einfliessen, weil sie im Weglide zu spät gemeldet wurden und somit kein Gültigkeitssiegel haben.

Interner Wettbewerb 2023

Rang	Name	Punktezahl
1	Raphael Lutz	3757
2	Heinz Etterli	2379
3	Sascha Häusler	2129
4	Claudio Etterli	1912
5	Sönke Ahlborn	1624
6	Arkadius Jaszcz	1370
7	Jonas Pitschen	1025
8	Pascal Brunner	807
9	Corsin Widmer	674
10	Peter Nyffeler	495
11	Daniel Krejza	321
12	Max Wyss	244
13	Harry Schütz	234
14	Daniel Pfamatter	189

Ausblick – Die Crème de la Crème der Junioren kommt nach Buttwil

Speziell freue ich mich auf die Junioren Schweizermeisterschaft 2024 vom Mittwoch 29. Mai bis Sonntag 2. Juni. Die SGZ wird nämlich diesen Anlass organisieren und wir kommen in den Genuss der besten Junioren unseres Landes. Ich gratuliere allen Piloten zu ihren Leistungen und wünsche für das Jahr 2024 viele erlebnisreiche und sichere Flüge.

Jonas Pitschen

Bericht des Safety Officers 2023

Liebe SGZ

Das Jahr neigt sich dem Ende zu. Wir durften in Buttwil, in diversen Lagern, an nationalen und internationalen Meisterschaften, schöne und sichere Flüge geniessen. Wir freuen uns auf die Saison 2024 und hoffen gleichzeitig auf schönes und thermikstarkes Wetter.

Wie immer an dieser Stelle einige Gedanken zum Thema Safety. Irgendwie logisch ist, dass man die kalte Jahreszeit gut nutzen kann, sein theoretisches Wissen in der Fliegerei aufzufrischen oder up-zudaten. Der Luftraumrefresher, sofern er denn kommt, sollte eigentlich Pflicht für jeden fliegenden Piloten sein. Mal wieder in Fachliteratur stöbern, sich mit Anleitungen über Instrumente auseinandersetzen, mit Kollegen fachsimpeln oder eine der zahlreich verfügbaren elektronischen «Spielzeuge» benutzen … warum auch nicht. Die Fliegerei ist ein Hobby, welches von uns allen ein gewisses Mass an geistiger Auseinandersetzung erfordert.

Aber da ist noch mehr. Wenn die Saison wieder beginnt und wir uns auf dem Flugplatz befinden, kommt ein weiterer Aspekt des Safety Themas hinzu. Jede und jeder von Euch hat fliegerisches Wissen, ganz unabhängig ob er Flugschüler oder Experte ist. Und jede und jeder hat Augen und Ohren. Und so ein Flugtag, sei es in Buttwil, in Saanen oder sonstwo bietet eine Unmenge von Handlungen, Abläufen oder Vorgängen wo Fehler passieren können. Und Fehler passieren immer, sei es der Fluglehrer, der Streckenflugpilot, der Beginner, der Experte, es passiert jedem und jeder. Und genau jetzt kommt das Schwarmwissen in's Spiel. Vielleicht sieht der/die etwas, was andere nicht sehen … sei es eine nicht montierte Düse, oder ein schräg stehender Rumpf bei der Montage oder irgendwas bei der Startliste oder ein landendes Flugzeug oder oder oder. Und wenn man das sieht und sich eine ungünstige Situation abzeichnet, so kann man dies kundtun und etwas dagegen beitragen.
Selbstverständlich ist das «wie» … man es kundtut entscheidend. Da plädiere ich für sog. Ich-Botschaften. Bitte nicht: «Du machst alles falsch» sondern viel besser z.b.: «Mir ist aufgefallen dass …» oder «Ich sehe noch ein landendes …» etc.

Ich rufe zur aktiven Teilnahme am Fluggeschehen auf. Jede und jeder kann etwas dazu beitragen, auch das ist Safety.

Im 2024 erwartet uns neben vielem Anderen die Junioren Schweizermeisterschaft im Streckensegelflug. Die Vorbereitungen des OK's sind in vollem Gange. Gerne mache ich an dieser Stelle Werbung für diesen Anlass. Er stärkt das Gruppenbewusstsein, macht Spass und bietet unserer Gruppe eine Plattform sich zu präsentieren.

Wie eingangs erwähnt und alle Jahre wieder mache ich den Luftraumrefresher 2024 beliebt (https://www.segelflug.ch/safety-und-luftraum/luftraum-ii/).
Ich gehe davon aus, dass da noch was kommt, bzw. bereits da ist. Zum Zeitpunkt der Verfassung weiss der Schreibende nicht viel. Ggf. gibt es kleinere Änderungen bei CTR/TMA Meiringen und womöglich gibt es Änderungen im Raum Biasca (Quelle: SHV schweizerischer Hängegleiterverband) und vielleicht ist noch mehr zu beachten.

Zum Thema Safety kann man beispielsweise auch unsere Instrumentierung ins Feld führen. In vielen Segelflugzeugen ist ein LX9050/LX9070 installiert. Dieses Ding kann wirklich viel, es kann einem beispielsweise Rechenaufgaben abnehmen oder Hinweise auf Lufträume geben … aber … das kann es nur, wenn man es richtig bedient. Der Verfasser spricht aus Erfahrung, weil er nämlich selbst noch ein Anfänger betreffend LX-Navi ist. Es lohnt sich aber wirklich dieses Ding kennen zu lernen.

Die Saison steht vor der Tür. Vor dem ersten Flug, Solo oder mit Passagier, ein kurzer «Check» der Recency-Bedingungen ist auch immer eine gute Sache. Und wenn Ihr betreffend Recency unsicher seid, fragt einfach. Ich wünsche Euch allen schöne und sichere Flüge, wo auch immer. Den Gönnern/Segelfluginteressierten/Fan's wünsche ich viel Spass beim Lesen unseres Jahresberichtes und weiterhin Interesse an unserem schönen Hobby…nebenbei; man darf auch jederzeit in Buttwil zu Besuch kommen. Es hat immer Sitzplätze frei, und sehr oft wird am Abend noch zusammen ein Bier getrunken und grilliert. Wir sehen uns.

Euer Safety-Bazzi

Bericht des Schlepp-Chefs / Motorflug

Das Jahr 2023 war meine erste Amtsperiode im Vorstand der Segelfluggruppe Zürich, und ich bin davon überzeugt, dass wir in dieser Zeit bereits einige Fortschritte erzielen konnten. An dieser Stelle möchte ich mich aufrichtig für die engagierte Unterstützung des gesamten Vorstandsteams bedanken, insbesondere bei Sascha Häusler und Thomas Bazzigher. Ihre Mitwirkung hat massgeblich dazu beigetragen die Schleppstrategie 2023 umzusetzen. Gerne möchte ich auf einige Punkte aus meinem „ersten Amtsjahr" genauer eingehen.

Die Schleppsaison

Die Saison 2023 war von äusserst wechselhaftem Wetter geprägt, was dazu führte, dass unsere drei Schleppmaschinen leider nur wenig in der Luft waren. Neben dem üblichen Schleppbetrieb in Buttwil war unsere HB-DGP auch bei der Regionalmeisterschaft in Schaffhausen sowie bei der Junioren-Schweizermeisterschaft in Schupfart im Einsatz.

Im Saanenlager konnten wir ebenfalls mit der HB-WAT und HB-DGP zum Einsatz kommen.

Trotz der zusätzlichen Schleppeinsätze an Wettbewerben und einiger Charterflüge verzeichneten unsere Maschinen in der Saison 2023 einen rekordverdächtig niedrigen Flugstundenstand!

Die HB-DGP absolvierte im Jahr 2023 rund 70 Flugstunden bei 432 Landungen. Die HB-WAT erreichte lediglich knapp 40 Flugstunden und 213 Landungen. Besonders besorgniserregend war die Situation bei der HB-DCU, die nur knapp 16 Stunden in der Luft war und dabei lediglich 40 Landungen durchführte.

Es bedarf glaube ich keines Experten, um festzustellen, dass dies bei weitem zu wenig ist! Für den Vorstand war klar, dass wir im Bereich der Motorfliegerei dringenden Handlungsbedarf haben.

Grob G109b

Positiv hingegen war, dass unser Motorsegler G109b nach einer 1,5-jährigen Pause endlich wieder fliegt. Ende Oktober 2021 wurden sowohl der Motor als auch der Propeller für eine obligatorische Überholung nach Deutschland geschickt. Während die Überholung des Motors rasch vonstattenging, liess der Propeller auf sich warten. Die genauen Gründe hierfür erscheinen uns ehrlich gesagt nie ganz schlüssig – wahrscheinlich spielten Corona, Lieferprobleme von Ersatzteilen und Fachkräftemangel eine Rolle. Hoffmann schien sich zunächst wenig eifrig darum zu kümmern, unseren Propeller rechtzeitig fertigzustellen. Zahlreiche E-Mails und Telefonate wurden geführt, bis der Propeller schliesslich im April in Buttwil ankam. An dieser Stelle gebührt dem Team von Rotor & Wing Tech ein großer Dank, da sie massgeblich dazu beigetragen haben, dass unser Motorsegler schnell wieder abheben konnte.

Anschliessend wurde die HB-2084 wieder regelmässig geflogen. Wir erreichten dabei etwa 65 Flugstunden mit der G109,

was unter unseren Erwartungen lag. Dies ist wahrscheinlich auf das wechselhafte Wetter und darauf zurückzuführen, dass wir in dieser Saison keine TMG-Schüler hatten. Für die kommende Saison streben wir an, mit unserem TMG mindestens 100 Flugstunden zu erreichen.

Während der Wintermonate bieten wir in Zusammenarbeit mit der Alpinen Segelflugschule Schänis einen TMG-Theoriekurs an. Insgesamt nehmen sechs SGZ-Mitglieder daran teil. Unsere TMG-Fluglehrer freuen sich bereits darauf, mit ihnen im Jahr 2024 die praktische TMG-Ausbildung durchzuführen.

So bin ich sehr zuversichtlich, dass die HB-2084 im kommenden Jahr fleissig in der Luft sein wird.

Schleppstrategie

Als ich meine Tätigkeit im Vorstand aufnahm, war für uns alle rasch klar, dass Handlungsbedarf im Bereich der Motorflieger besteht. Drei Schleppmaschinen sind für unseren Verein einfach zu viel. Das sieht man deutlich an den Bewegungszahlen in den vergangenen Jahren.

Die Segelfluggruppe Zürich betrieb bis und mit dieser Saison 3 Motorflugzeuge, die speziell für den Einsatz als Schleppmaschinen konfiguriert sind. Die Flotte umfasst die folgenden Modelle:

- **1x DynAero MCR ULC mit 115 PS Rotax-Motor (Rotax 914 UL4 Turbo) – HB-WAT**
- **2x Varga 2180 A mit 180 PS Lycoming-Motor (Lycoming O-360-A4D) – HB-DGP /HB-DCU**

Andere vergleichbar grosse Segelfluggruppen betreiben jeweils 1 Schleppflugzeug. Neben der Anzahl von Schleppflugzeugen standen wir auch technisch bedingt vor grossen und vor allem teuren Herausforderungen. Die drei Motorflugzeuge in unserer Schlepp-Flotte stehen vor einer entscheidenden Phase, da die sogenannte

Time Between Overhauls (TBO) erreicht wird. Diese Wartungsarbeiten sind mit erheblichen Kosten verbunden und erfordern eine sorgfältige Planung.

- **DynAero MCR (HB-WAT): Beim MCR steht im Jahr 2025 eine Motor TBO an, welche den Verein ungefähr CHF 40'000.– kosten wird.**
- **Varga 2180 A (HB-DCU): Bei der Varga HB-DCU steht im Jahr 2026 eine Motor TBO, die Kosten werden auf ca. CHF 40'000.– geschätzt.**
- **Varga 2180 A (HB-DGP): Bei der Varga HB-DGP steht im Jahr 2030 eine Motor TBO, die Kosten werden auf ca. CHF 40'000.– geschätzt.**

Die Vargas haben der SG Zürich über viele Jahre hinweg als zuverlässige und einfach zu bedienende Schleppflugzeuge gedient. Der MCR ist an sich ein äußerst leistungsfähiges Flugzeug, leider haben wir aber in letzter Zeit Temperaturprobleme bei heissen Bedingungen. Um den Schleppbetrieb in der SG Zürich langfristig und nachhaltig zu sichern, hatte der Vorstand eine Schleppstrategie erarbeitet. Dieses Dokument bot den Mitgliedern der SG Zürich eine Übersicht über die aktuelle Situation, verschiedene Optionen und Vorschläge, um eine fundierte Diskussion und Entscheidungsfindung zu ermöglichen. In einer Monatsversammlung wurde schliesslich beschlossen, eines unserer drei Schleppflugzeuge zu verkaufen.

Verkauf HB-DCU

Nach dem Beschluss in der Mitgliederversammlung habe ich unsere Schleppflugzeuge auf verschiedenen Internetplattformen zum Verkauf angeboten. Es dauerte nicht lange, bis sich Interessenten meldeten, die sogar aus Belgien anreisten, um unsere Varga zu besichtigen.
Im November haben wir schliesslich unsere Varga an Konrad Schindler verkauft. Als grosser Fan der Varga werde ich unsere HB-DCU natürlich vermissen. Umso erfreulicher ist es, dass die HB-DCU weiterhin in der Schweiz bleiben wird. Sobald die Piste in Buttwil einen Start erlaubt und Koni's Hangarplatz im Speck frei wird, wird die HB-DCU ihre alte Heimat in Buttwil verlassen.
Wir wünschen Koni viel Freude und grossartige Flüge mit der HB-DCU.

Ausblick fürs 2024:

In der Saison 2024 werden wir mit 2 Schleppflugzeugen auskommen müssen. Die MCR1 wird voraussichtlich im Winter 2024/2025 mit einem neuen Motor und einem grösseren Kühler ausgestattet.

Ich wünsche euch bereits jetzt fantastische Flüge in der Saison 2024 und tolles Segelflugwetter.

Corsin Widmer

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

FES-Nachrüstungen bei Discus-2c und Duo Discus möglich!
Diverse neue Features für Arcus-Modelle verfügbar...
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

Materialteam

Wie jedes Jahr startet unsere Saison irgendwo mit Winter. Also oft noch nicht was das Fliegen anbelangt, aber es gibt beim Material speziell im Winter viel zu tun. Und für uns war es in diesem Sinne ein spezieller Winter, da wir unsere halbe Flotte einmal beim LTB Neukom vorbeibringen durften. Bei Z3 und ZH musste jeweils die Haube ersetzt werden. Bei Z2 gab es eine Reparatur am Rumpfboot, welche bei einer Aussenlandung im Verlauf der vergangenen Saison entstanden war. Und dann durften wir natürlich auch noch unser neu lackiertes Z1 wieder in Empfang nehmen. Dankeschön ans Team vom LTB Neukom, schön ist es geworden. Auch unsere Flugzeugteams kamen mit den Winterarbeiten soweit gut voran. Einzig ein Team kam zum Schluss doch noch etwas ins Rotieren, als das Hangarausräumen plötzlich schneller da war als geplant. Aber schlussendlich konnten wir mit komplett einsatzbereiter Flotte in die Saison starten.

Zum Start der Saison hat das Materialteam auch das Merkblatt „Ist mein Flugzeug fit?“ mit euch geteilt. Dieses soll nicht nur ein zusätzlicher Beitrag zur Sicherheit sein, sondern soll auch die Zusammenarbeit zwischen den Flugzeugteams und dem Materialteam etwas genauer erläutern. Wenn Ihr euch also jetzt fragt, was da nochmal drin stand, dann werft einen Blick in Vereinsflieger oder schaut mal in unserem Container vorbei wo das Merkblatt ebenfalls aufliegt.

So waren wir also bereit für die neue Saison. Langweilig wurde unserem Materialteam da aber trotzdem nicht. Gleich zu Beginn, gab es eine gebrochene Trimmfeder an der ASK23 und einen ausgefallenen Fahrwerksdämpfer am Duo Discus. Aber dafür verlief dann die restliche Saison ohne grössere Ausfälle. Trotzdem möchte Ich an dieser Stelle den Hinweis weitergeben, dass wir drei vom Materialteam immer auch auf eure Mithilfe angewiesen sind. Denn alleine können wir unsere komplette Anzahl Flugzeuge nicht einfach so am Fliegen halten. Oder eben nur indem wir uns die Hilfe extern für teures Geld einkaufen, was sich wiederum auf unsere Flugkosten niederschlagen würde. Sprich auch während der Saison sind die Flugzeugteams durchaus auch mal gefragt. Das klappt bei einigen Flugzeugteams wirklich hervorragend, bei einigen gibt’s aber auch noch ganz kleines Verbesserungspotential.

Tja und jetzt steht bereits wieder der nächste Winter an. Und auch wenn die Liste mit den noch zu erledigenden Punkten aktuell doch noch ziemlich lang ist, sind wir zuversichtlich, dass wir nächsten Frühling wieder eine Sammlung Flugzeuge flugbereit haben werden. Deshalb zum Schluss ein Danke an die Flugzeugteams für die Unterstützung, ein Danke an Dani Trümpi für deinen Support bei der jährlichen Prüfung unserer Flugzeuge und ein Danke an Pius Krummenacher für unser Baulokal. Dort sind wir dann auch die nächsten paar Wochen noch zu finden und freuen uns über die Mitglieder die uns entweder mit Kuchen oder alternativ auch mit Flugzeug besuchen kommen.

für das Materialteam
Pascal Brunner

JSM Fricktal-Schupfart

Bericht von Claudio Etterli

Am Auffahrt Wochenende im Mai fand die Schweizer Junioren Meisterschaft auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart statt. Raphael, Sönke und ich wollten diesen als Vorbereitung auf die Junioren Europa Meisterschaft in Dänemark nutzen, um das Teamfliegen weiter zu trainieren und verbessern. Dazu kamen uns die sehr gut vertrauten Fluggebiete Jura, Mittelland und Schwarzwald bestens gelegen, denn so konnten wir uns gut auf die Kommunikation und weniger auf die Schwierigkeiten des Geländes fokussieren.
Den ganzen Wettbewerb durch sollte uns eine Bisenlage begleiten, welche das Halten im Warteraum spannend machte.

1. Wertungstag
Am ersten Wertungstag hatten wir eine AAT Aufgabe (grosse Wendekreise und eine Mindestzeit) und mussten in die Region Grenchen, dann wieder den Jura hinauf, das Rheintal queren in Richtung Hotzenwald und schlussendlich zurück nach Fricktal. Sönke und ich schleppten fast zeitgleich und flogen daher schon im Warteraum Flügel an Flügel. Raphael stiess dann erst bei der Startlinie zu uns. Nach dem Wenden auf der Höhe Grenchen machte sich der Gegenwind stark bemerkbar und wieder bei Olten angekommen, mussten wir in den Überlebensmodus umschalten. Das heisst ausschwärmen und auf Thermik hoffen. Das klappte auch bei allen, jedoch wurden wir dadurch getrennt. Bei mir war die Thermik bei 1500 Meter ausgelaugt und ich hoffte eine neue noch vor Fricktal zu finden, um genug Höhe für die Querung des Rheintals machen zu können. Dies ging nicht auf und so fand ich mich relativ schnell vor meinem Anhänger gelandet auf.
Auch Sönke hatte kein Glück und leistete mir Gesellschaft. Raphael konnte sich immerhin noch bis Hotzenwald durchschmuggeln.

2. Wertungstag
Am zweiten Wertungstag konnte ich leider aus privaten Gründen nicht teilnehmen. Dafür flogen Raphael und Sönke geradewegs mit fast gleicher Punktzahl und den Rängen 2 und 3 aufs Podest.

3. Wertungstag
Der dritte Wertungstag ergab einen Racing Task den Jura runter bis auf Höhe Grenchen, zurück zum Schenkenberg und dann nach Fricktal. Mit einer sehr tiefen Basis und verrissenen Aufwinden wurde der Warteraum schnell mühsam. Die Klinkhöhe war mit ca. 1400 Meter einer der höchsten Punkte des gesamten Fluges. Mit Rückenwind flogen wir der Jurakrete entlang. Bald bemerkten wir, dass der Wind die beste Linie deutlich auf die Leeseite der Krete versetzt hatte. Dennoch waren es kleine Distanzen zwischen tragenden Linien und starkem Sinken. Da

wir anfangs Luftraum Grenchen unter die Kretenhöhe gesunken waren, entschieden wir, uns ein wenig zu verteilen, um die nächste Thermik zu treffen. Ich flog näher am Hang, theoretisch komplett im Lee, und fand nach vermehrtem Probieren ein schwaches Steigen von ca. 0.3 m/s. Sönke flog hinter mir und konnte sich ebenfalls damit halten und den Wendepunkt holen. Die Stelle war jedoch ausser Reichweite von Raphael, welcher nur 500 Meter weiter südlich flog, und er musste in Grenchen aussenladen. Auf dem Rückweg fanden Sönke und ich eher unerwartet eine tragende Linie und konnten uns so wertvolle Zeit mit Kreisen ersparen. Der Endanflug ging gerade perfekt auf und war natürlich überhaupt nicht nervenaufreibend. Damit konnten wir uns mit Rang 2 und 3 mit nur 0.2 km/h Unterschied Durchschnittgeschwindigkeit aufs Podest befördern.
Für die Teilnehmer der JSM gab es am vierten Tag eine kleine Erholung, da das Wetter nicht mitspielte und somit der Tag neutralisiert wurde.

und nochmals eine AAT

Als letzte Aufgabe des Wettbewerbes gab es nochmals eine AAT. Der Start war in Ibach und die anderen Wendepunkte waren in der Nähe von Donaueschingen und St. Georgen, da es in der Region Fricktal mehrheitlich blau war. So wurde bis nach Hotzenwald geschleppt, dennoch mussten wir weiter in den Schwarzwald hineingleiten, um endlich eine Spur von Thermik zu spüren. Zusätzlich erschwerten Regenschauer und mehrere Wolkenbasen den Einstieg. Auch als wir über die Startlinie flogen, mussten wir immer wieder Wolken ausweichen. Die erste Wende verlief eher harzig und wir wollten wieder Zeit gutmachen, indem wir den zweiten und grösseren Kreis ganz ausfliegen. Diese Entscheidung kam daher, da das Wetter im Norden visuell besser aussah als im Süden. Diese ging leider nach hinten los, da wir uns geirrt hatten und wiederum nur langsam vorankamen. Erst auf dem Rückflug in Richtung Fricktal konnten wir unser Tempo steigern, da es trotz Regenschauern stärkere Thermik gab als vorher. Obwohl wir ca. 20 Kilometer weiter als die meisten anderen Teilnehmer geflogen waren, war unser Schnitt dennoch gute zehn km/h tiefer als jener des Tagesbesten. Das brachte uns Wertungen im Mittelfeld ein.

Resümee

Trotz einem Flugtag weniger hatte es bei mir auf Platz 11 von 16 gereicht. Sönke konnte einen starken vierten Platz sichern und Raphael flog auf Platz sieben. Wir waren sehr zufrieden mit unserem Stand des Teamfluges und konnten noch ein zwei Sachen ausprobieren. Abschliessend kann ich sagen, dass mir persönlich das Teamfliegen sehr viel Freude bereitet hat. Es machte sehr viel Spass, während des Fluges mit Raphael und Sönke die nächsten Schritte im Flug zu besprechen und gemeinsam schwierige Situationen zu meistern, auch wenn wir uns ab und zu aus den Augen verloren hatten.

Claudio Etterli

SM Schänis 2023

Bericht von Raphael Lutz

Wie schon im 2022 wurde die SGZ auch in diesem Jahr von Claudio Etterli und mir an der Schweizermeisterschaft in Schänis vertreten. Claudio fliegt dabei mit dem Discus 2b und ich mit einem Std. Cirrus. Im Gegensatz zum letzten Jahr hatten wir im 2023 Wetterglück. Es konnte an allen 8 Tagen geflogen werden.

Tagesablauf

Durch das gute Wetter war der Tagesablauf jeden Tag ziemlich identisch. Nach dem Aufstehen und Frühstücken haben wir die Flügeltücher der Flieger entfernt. Um 09:30 Uhr war das Briefing, an welchem wir die Aufgabe bekommen haben. Nach einer kurzen Besprechung, wie wir die Aufgabe fliegen wollen, haben wir dann den Flieger in die Reihe gestossen. Zwischen 11:30 Uhr und 13:00 Uhr wurden wir geschleppt. Nach dem Erfüllen der Aufgabe sind wir wieder in Schänis gelandet und haben die Flieger in ihre Pyjamas verpackt. Nach dem Abendessen gab es dann noch ein Bier in der Werkstatt, bei welchem man sich mit den anderen Piloten über den Tag austauscht und den Zusammenhalt zwischen den Vereinen fördert. Was zwischen dem Schleppen und dem Landen so passiert, versuche ich anhand zweier Flugtage aufzuzeigen

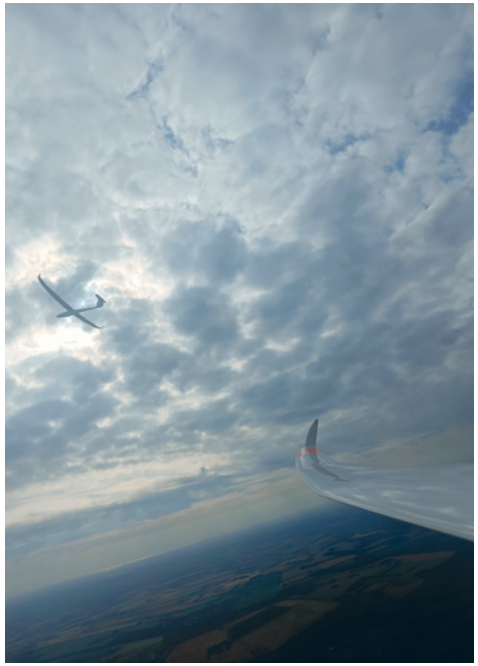
Fünfter Tag

Nach vier Tagen im Flachen, ging es heute endlich in die Berge. Es wurde ein 338 Km Racingtask mit nur einem Wendepunkt nördlich vom Flugplatz Innsbruck ausgeschrieben. Ein Flug auf welchen ich mich besonders gefreut habe, denn in dieser Richtung war ich noch nie. Die Basis rund um die Churfirsten war tiefer als vorhergesagt, darum wurde das Queren des Rheintals Richtung Österreich zu der ersten Herausforderung. Die Basis ist dann Richtung Arlbergpass bis auf 3000m angestiegen. Diesen haben wir allerdings nördlich umflogen, um mehr Spielraum zwischen der Basis und dem Gelände zu erhalten. Weiter ging es vorbei an der Zugspitze, dem höchsten Berg Deutschlands. Durch die wieder tiefer werdende Basis, konnte man allerdings die Spitze der Zugspitze nur erahnen. Der Wendepunkt war bereits in Sicht. Allerdings mussten wir noch ein weiteres Tal queren, der Wendepunkt lag direkt auf der anderen Seite. Ich habe mich nach dem Queren dazu entschieden, über den Wendepunkt hinauszufliegen, um für die erneute Talquerung etwas Höhe mitzunehmen. Dies würde man an einem Wettbewerb eigentlich nie machen. In dieser Situation hat es meiner Meinung nach allerdings Sinn gemacht, denn ich wurde mit dem Schlauch des Tages belohnt und das Überqueren zurück war kein Problem mehr. Auf dem Rückweg bin ich dann über den Arlbergpass geflogen. Dies habe ich mir so vorgenommen, damit ich mir diese Schlüsselstelle für kommende Flüge mal aus der Nähe anschauen kann. Zudem hat es keinen Umweg bedeutet.

Ein letztes Mal spannend wurde es dann bei der Überquerung des Walensee. Auch wenn das LX ein sehr deutliches Plus auf Schänis anzeigt, ist es ein spezielles Gefühl, über diesen langgezogenen See mit steilen Felswänden zu fliegen. Am Ende des Tages hat es bei mir für Platz drei gereicht. Claudio, welcher ziemlich gleich schnell unterwegs war, wurde durch den höheren Index seines besseren Flugzeuges fünfter. Klar im Vorteil war an diesem Tag der Arcus, welcher sein besseres Gleiten vor allem beim Überqueren der Täler ausnutzen konnte. Warum müssen wir überhaupt in der 15m Klasse gegen einen Arcus mit 20m Spannweite fliegen? Die Antwort ist ganz einfach, es braucht mindestens 8 Teilnehmer pro Klasse um eine gültige Wertung zu erhalten. Weil aber nur sieben Flugzeuge mit 15m Spannweite angemeldet waren, wurde uns der Flieger mit dem tiefsten Index der anderen Klasse zugeteilt.

Der letzte Tag

Vor dem letzten Tag war Claudio mit 100 Punkten Vorsprung auf dem dritten und ich auf dem vierten Platz der Gesamtwertung. Durch eine gute Zusammenarbeit am Vortag, waren wir in dieser guten Ausgangslage. Als wir am Abend beim Nachtessen über den Flug gesprochen hatten, war Claudio verwundert darüber, dass ich mit dem deutlich älteren



Cirus gar nicht viel schlechter gleite als er. Ich habe ihm dann gesagt er müsse einfach mindestens 150 Km/h fliegen, dann habe ich keine Chance mehr. Der letzte Tag führte uns mit einem Racingtask um den Luftraum von Zürich herum. Ich bin nach dem Klinken nicht richtig weggekommen und so ist Claudio etwas vor mir über die Startlinie. Durch eine gute Linie konnte ich Claudio am Rossberg bereits einholen. Ich dachte mir, ich fliege ihm jetzt einfach nach. Durch den tieferen Index meines Fliegers reicht es vielleicht, um 100 Punkte aufzuholen. Doch Claudio hat gut zugehört und ist mit 150 Km/h Richtung Baldeggersee geflogen. Motiviert vom ersten Teil des Fluges, habe ich versucht ihm hinterherzukommen. Schnell habe ich diese Entscheidung bereut, aber spätestens als ich am Baldeggersee auf 950 m angekommen war. Claudio konnte den See noch überqueren und hat da Anschluss gefunden. Ich konnte mich zwar auch wieder ausgraben, Claudio habe ich aber über den Tag nicht mehr gesehen. Jetzt alleine unterwegs, mussten wir uns beide noch mehrmals tief ausgraben. Das Wetter war schlechter als vorhergesagt und ein starker Westwind hat die Thermik zerrissen. Claudio ist am Ende mit 15 Minuten Vorsprung ins Ziel gekommen. Dadurch wurde er in der Gesamtwertung starker Dritter und ich habe mich mit 50 Punkten Rückstand auf dem 4 Platz eingereiht. Diese guten Resultate haben wir vor allem durch unsere Konstanz erreicht, denn wir haben an allen 8 Wertungstagen die Aufgabe erfüllt.

Fazit

Mit 40 Flugstunden aus diesen acht Tagen und den guten Resultaten war die SM 2023 für uns ein Erfolg. Wir haben beide sehr viel gelernt und konnten neue Fluggebiete entdecken. Zudem haben wir unsere Kommunikation am Funk untereinander verbessert. Auch wenn wir nicht mit dem gleichen Flugzeug teilgenommen haben, konnten wir verschiedene Flugwege und Taktiken über den Funk besprechen. Also eine gute Vorbereitung für die EM, an welcher wir zusammen mit Sönke im Team fliegen werden. Zum Schluss nochmals herzliche Gratulation an Claudio zu seinem Podestplatz.

Raphael Lutz

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 | Di bis Do geschlossen
Mo 10.00 - 18.30 / Fr 14.00 - 18.30 / Sa 9.00 - 16.00

Krummenacher
Saattechnik AG
CH- 6042 Dietwil

Junioren-Europameisterschaft

Bericht von Sönke Ahlborn

Für fünf Schweizer Jungpiloten ging es im Juli ins rund 1000km entfernte Arnborg in Dänemark zur Europameisterschaft der Junioren. Neben Valeria Huber (SG Schaffhausen) und Matteo Merk (SG Winterthur) nahmen auch Claudio, Raphi und ich in der Standardklasse teil. Jonas unterstützte uns durch seine Erfahrungen als Teamcaptain. Da wir ganze drei Wochen in Dänemark waren, unterteile ich den Bericht in die einzelnen Wochen.

Erste Woche: Die Trainingstage

Bis auf mir sind alle bereits zu Beginn der Trainingstage am Sonntag angereist. Diese werden für das Vertrautmachen mit der Region, den fliegerischen Gegebenheiten und für die Vorbereitungen am Boden genutzt. Dazu gehört auch das Scruteneering (technische Inspektion des Flugzeugs durch die Wettbewerbsleitung). Am Dienstag liess das Wetter ein paar Flüge zu, wodurch sich das Team schonmal einen Überblick über die Wettbewerbsregion machen konnte. Ich erreichte Arnborg am regnerischen Mittwoch, knapp vor dem Safety Meeting, in dem Gefahren von Lufträumen, Kollisionen und Aussenlandemöglichkeiten besprochen wurden.

Am Donnerstag konnte zum ersten Mal eine Aufgabe geflogen werden, welche wir in der Standardklasse gut erfüllen konnten. Die Clubklasse hatte etwas Mühe und Valeria musste aussenlanden.

Freitag war der letzte Trainingstag mit recht guten Wetterverhältnissen. Während alle die Aufgabe gut erfüllen konnten, musste ich den Flug leider abbrechen und ohne LX, Flarm, Funk und Vario wieder nach Arnborg finden, da meine Batterien plötzlich schlapp gemacht haben. Nach dem Flugtag wurden wir von einer BBQ-Welcome Party verwöhnt, bevor am Samstag die offizielle Eröffnungszeremonie den Wettbewerb einläutete.

Zweite Woche: Der Wettbewerb beginnt

Der erste offizielle Wettbewerbstag war der Sonntag. Es zeichnete sich schon in den Prognosen ab, dass der Tag wahrscheinlich von der Wettbewerbsleitung neutralisiert wird. Daher waren wir sehr überrascht, am Morgen bei blauem Himmel und Sonnenschein aufzustehen. Schnell wurde uns aber klar, dass es nicht so bleiben würde, weshalb beim Briefing um 10 Uhr der Tag neutralisiert wurde. Dieses Phänomen, dass das Wetter anfangs viel besser aussieht aber schnell schlecht wird, sollte uns noch einige Male überraschen.

Am Montag war das Wetter besser angesagt und ein Wettbewerbstag stand in Aussicht. Allerdings gingen immer wieder Schauer über Arnborg nieder, weshalb die Startbereitschaft immer weiter nach hinten geschoben wurde. Dann gab der Meteopilot aber das ok und wir starte-

ten kurz vor 13 Uhr. Die Aufgabe war ein zweieinhalbstündiger Area-Task mit sechs Wenden. Und hier wurde mir klar, was es heisst, auf internationalen Wettbewerben zu fliegen. Wichtig ist, einen bestmöglichen Überblick über das gesamte Feld zu haben, zu wissen, welche Nationen wann über die Startlinie geflogen sind und Entscheidungen zusammen im Team zu fällen. Dies klappte auf dem ersten Wettbewerbsflug natürlich noch nicht so gut, weshalb Claudio, Raphi und ich ganz schnell ganz weit hinten geflogen sind. Bei schwacher Thermik, starkem Wind und einer recht niedrigen Basishöhe war es kein einfacher Flugtag und wir sahen den Boden nicht nur einmal sehr sehr nahe. Trotzdem haben es alle wieder zurückgeschafft und die Aufgabe erfolgreich beendet.

Dienstag schlug das schlechte Wetter wieder zu und wir verbrachten den Tag mit Monopoly und Mario Kart im Airbnb, in dem das gesamte Team untergebracht war.

Am Mittwoch liess das Wetter wieder einen Flug zu, auch wieder unter erschwerten Bedingungen. Ein nur sehr kurzes Wetterfenster auf einem kleinen Raum stand zur Verfügung, weshalb ein 170km Speed Task mit sieben Wenden ausgeschrieben wurde. Alle Piloten hatten zu

kämpfen und nur das Erfüllen der Aufgabe stand am Ende im Fokus. Raphi und Claudio konnten die Aufgabe zusammen beenden, während ich den Anschluss verlor. Mit den letzten paar Aufwinden des Tages habe aber auch ich den Weg zurück nach Arnborg gefunden.

Der Donnerstag war wieder geprägt von Regen, weshalb kein Flugtag stattfand. Am Abend wurde der Internationale Abend organisiert, bei dem jede Nation kulinarische Spezialitäten aus dem eigenen Land anbietet. Wir waren natürlich mit Raclette am Start. Nach diesem gelungenen Abend stand ein weiterer Flugtag vor der Tür.

Am Freitag ging es dann zwar in die Luft, der Wettbewerbstag wurde aber zunächst für die Clubklasse, dann für die Standardklasse gecancelt. Bei einem bedeckten Himmel und rund 40km/h Wind war es unmöglich, eine Wertung zu erfliegen.
Der Samstag sah bereits sehr gut aus in der Prognose, weshalb ein grosser Task ausgeschrieben wurde. Für die Standardklasse ging es auf einen 329km Speed Task an die Ostseeküste. Die Thermik entwickelte sich allerdings etwas zögerlich, weshalb Raphi, Claudio und ich wieder in Arnborg landen mussten. Raphi und Claudio sind mit vollen Wassertanks gelandet, weshalb sie gleich wieder starten konnten. Ich musste das Wasser vor der Landung abwerfen, weshalb am Boden unter Aufsicht des Stewarts wieder nachgetankt wurde. Nach dem Start versuchte ich, Raphi und Claudio wieder einzuholen, was auch zum grössten Teil gelang. Bei der vierten Wende im Nordosten wurde ich aber nachlässig und flog im tieferen Höhenband. Dies führte zur Aussenlandung auf einem schönen langen Feld. Auch Raphi und Claudio mussten später aussenlanden, weshalb wir alle mit dem Auto und Anhänger zurück zum Flugplatz zurückkamen. Die Clubklasse hatte mehr Glück und Valeria und Matteo landeten beide mit vollendeter Aufgabe in Arnborg.

An den drei darauffolgenden Tage gab es eine Sturmwarnung, weshalb wir alle Flieger in die Anhänger stellen, diese in den Wind drehen, festbinden und das Teamzelt abbauen mussten.

Die letzte Woche: Schlechtes Wetter
Die drei Tage im Sturm verbrachten wir auf verschieden kleinen Ausflügen durch Dänemark, zum Meer, in die Nachbarstadt Silkeborg und natürlich Mario Kart und Monopoly in der Unterkunft.
Am Mittwoch fand noch der dänische Abend statt, bei dem die lokale Spezialität Hakkebøf aufgetischt wurde. Danach stieg die Party im grossen Festzelt.

Am Donnerstag war der Druck gross uns in die Luft zu bekommen, da wir noch einen Wertungstag benötigten, damit die JEM überhaupt gültig ist. Bei rund 45km/h Wind bestritten wir den vierten Wertungstag. Ein zweieinhalbstündiger

Areatask wurde ausgeschrieben. Um das Risiko zu minimieren, aus dem Wetterfenster herauszufallen, entschieden wir uns, möglichst früh abzufliegen und uns aus taktischen Spielchen herauszuhalten. Die Thermik war allgemein recht gut, jedoch immer zerrissener je tiefer man flog. Der Task war zudem zu klein für das Wetter. Die grösstmögliche Schnittgeschwindigkeit lag bei 114km/h, welche die meisten übertrafen. Es galt daher die Sektoren so weit wie möglich auszufliegen. Leider musste Raphi aussenlanden.

Am Freitag stand der letzte Wettbewerbstag an und das Wetter machte uns wieder einen Strich durch die Rechnung. Zwar wurde die Standardklasse noch geschleppt, der Wettbewerbstag dann aber in der Luft neutralisiert. Wir nutzten die Möglichkeit und flogen noch solang die Thermik uns oben hielt in der Region herum und genossen das letzte Mal die Szenerie, das flache Gelände und landeten am Nachmittag wieder in Arnborg. Schlussendlich belegte Claudio den 17., ich den 19. und Raphi den 20. Rang der JEM.

Nach der Farewell Party am Abend und der Schlusszeremonie am Samstag traten wir wieder mit lauter schönen Erinnerungen die Heimreise an. Ich persönlich, aber sicher auch alle anderen haben an diesem Wettbewerb sehr viel hinzugelernt. Seien es die Flugtaktiken auf internationalen Wettbewerben, das Fliegen im Team oder die Organisation am Boden.

Ich möchte mich auch bei allen Helfern bedanken, bei Jonas für die wertvollen Tipps und Tricks, bei Sabrina, Colin und Nadim, die als Helfer den weiten Weg auf sich genommen haben und natürlich allen anderen die es uns ermöglicht haben, in Dänemark zu fliegen.

Sönke Ahlborn

YES-und Schnupperflugtage

Bericht von Corsin Widmer

Schnupperflugtage

In Bezug auf unsere Schnupperflüge verfolgten wir im Jahr 2023 eine etwas andere Strategie. In den vergangenen Jahren richteten wir einmal jährlich ein grosses Schnupperflugwochenende aus, bei dem über 60 Flüge durchgeführt und eine eigene Festwirtschaft betrieben wurden. Diese Veranstaltung erfreute sich stets grosser Beliebtheit bei unseren Gästen, jedoch bedeutete sie für die SGZ einen erheblichen personellen und materiellen Aufwand. Aufgrund der Vielzahl von Schnupperpilotinnen, -piloten und Zuschauern kam der persönliche Austausch oft zu kurz.

Um dem entgegenzuwirken, entschieden wir uns, ab 2023 jeden Monat einen Schnupperflugtag im kleinen Rahmen zu organisieren. Die Schnupperflugtage fanden jeweils zu Beginn des Monats in Gruppen von bis zu 6 Personen statt. Die Teilnehmer hatten die Gelegenheit, einen ganzen Tag auf dem Flugplatz zu verbringen, angefangen beim Briefing bis hin zum Flug. Mit einem unserer Fluglehrer konnten sie erste Flugversuche unternehmen und alle aufkommenden Fragen stellen. Dieses Konzept werden wir auch im Jahr 2024 fortsetzen, in der Hoffnung, viele neue motivierte Mitglieder für unsere Segelfluggruppe zu gewinnen.

YES-Flugtag

Neben unseren traditionellen Schnupperflugtagen, führten wir in diesem Jahr, das erste Mal einen YES-Flugtag durch.

Das Jugendförderungsprogramm YES – Young Eagles of Switzerland – wurde von der Jugendkommission des Aero-Clubs der Schweiz entwickelt und hat zum Ziel, das Interesse von Jugendlichen an der Welt des Fliegens zu wecken, und zwar mit Hilfe von ehrenamtlich tätigen Piloten.

Die Segelfluggruppe Zürich bietet seit 2023, zusammen mit dem Aero-Club der Schweiz, allen Jugendlichen zwischen 12 und 18 Jahren die Möglichkeit, kostenlos am YES-Flugtag teilzunehmen, um dabei alles rund um das Segelfliegen zu erfahren und schlussendlich selbst «abzuheben». Am YES-Tag konnten die Jugendlichen gemeinsam mit einem Fluglehrer ihren ersten Schnupperflug absolvieren und das Steuer einmal selbst übernehmen.

Erfahrungsbericht YES-Flugtag

Am 2. September 2023 war es endlich so weit, der erste YES-Flugtag der Segelfluggruppe Zürich konnte stattfinden. Die Woche zuvor mussten wir den YES-Tag aufgrund schlechten Wetters noch verschieben.

Der Tag begann um 09:30 Uhr, als sich acht junge, flugbegeisterte Teilnehmer im Alter von 13 bis 15 Jahren auf dem Flugplatz Buttwil zum Briefing einfanden. Nach der Begrüssung durch unseren Präsidenten Sascha Häusler und einer kurzen

Vorstellungsrunde erläuterte Jungfluglehrer Sönke Ahlborn in einer spannenden Präsentation die wichtigsten Informationen über das Segelfliegen, die Segelfluggruppe Zürich und die Luftfahrt im Allgemeinen.

Diese theoretische Einführung legte den Grundstein für das Abenteuer des Segelfliegens. Anschliessend begaben sich die Jugendlichen zu den Segelflugzeugen, wo sie hautnah miterleben konnten, wie diese montiert und für den Flug vorbereitet wurden. Unter der sachkundigen Anleitung der beiden Fluglehrer, Thomas Bazzigher und Sönke Ahlborn, hatten die Jugendlichen die Möglichkeit, die Aussenkontrolle der Segelflugzeuge durchzuführen. Dadurch erlangten sie bereits einen fundierten Einblick in die umfangreichen Vorbereitungen, die notwendig sind, um mit einem Segelflugzeug sicher in die Luft zu steigen.

Nach einem köstlichen Grill-Mittagessen brach um 13:00 Uhr der von den Teilnehmenden lang ersehnte Flugbetrieb los. Die Jugendlichen waren voller Vorfreude auf ihren ersten Segelflug. Unter den aufmerksamen Augen der Fluglehrer durften sie vorne im Segelflugzeug Platz und selbst die Steuerung in die Hand nehmen. Nach einer kurzen Eingewöhnungsphase waren sie bereits in der Lage, ihre eigenen Kurven zu fliegen. Der schwache Aufwind ermöglichte es ihnen sogar zu erleben, wie sich allein durch die Kraft der Natur Höhe gewinnen lässt. Nach etwa 30 Minuten Flugzeit kehrten die begeisterten

YES-Piloten sicher auf den Flugplatz Buttwil zurück.
Im Anschluss an ihren Flug hatten sie die Gelegenheit, unter Aufsicht weitere wichtige Aufgaben im Flugbetrieb kennenzulernen. Dazu gehörte das Fahren der Rückholtraktoren, das Einklinken der Schleppseile und das ordnungsgemäße Abgeben der Flügel beim Start. Diese Erfahrungen verdeutlichten den Jugendlichen rasch, dass das Segelfliegen ein Teamsport ist, bei dem die Teammitglieder einander tatkräftig unterstützen müssen.
Nach einem erlebnisreichen Tag durften wir die glücklichen YES-Teilnehmer um 17:00 Uhr wieder an ihre Eltern übergeben. Aus der Sicht der Segelfluggruppe Zürich war der YES-Tag ein voller Erfolg, und wir hoffen, dass wir einige von ihnen schon bald in unserer Flugschule in Buttwil begrüssen dürfen. Dieser Tag war zweifellos eine unvergessliche Erfahrung, welche die Leidenschaft für die Luftfahrt bei den jungen Teilnehmern weiter entfacht hat.

Im Jahr 2024 planen wir 2 Yes-Tage durchzuführen. Für eure Unterstützung bedanken wir uns bereits im Voraus.

Corsin Widmer

Föhnflug ab Buttwil

Bericht von Sascha und Raphi

Die Vorbereitung:
Weit und hoch auch im Winter? Durch Portale wie WeGlide bekommt man Flüge von anderen Piloten sehr gut mit. Während man im Winter zuhause sitzt, werden regelmässig Flüge mit grossen Strecken und spektakulären Bildern hochgeladen. Die meisten davon sind Föhnflüge. Dabei wird das Verlangen natürlich mit jedem hochgeladenen Flug grösser, das Föhnfliegen selber zu erlernen. Durch Kontakte zu der Fluggruppe Knonau konnten Sascha, ich und andere junge Piloten im letzten Winter an einer theoretischen Föhneinweisung auf dem Flugplatz Hausen teilnehmen, bei welcher die Grundlagen und aber auch die Gefahren des Föhnfliegens hervorragend vermittelt wurden. Da das theoretische Wissen jetzt vorhanden war, wollten wir dieses unbedingt in Realität umsetzten. Als weitere Vorbereitung haben wir unzählige Föhnflüge, ab diversen Schweizer Flugplätzen, auf WeGlide analysiert. Wie und wo steigen die anderen in die Welle ein? Bei welchen Routen verlieren sie am wenigsten Höhe? Solche Fragen und viele mehr haben wir versucht zu beantworten. Föhnlagen gibt es vor allem im Winter, das lange Warten auf einen Föhntag hat begonnen.

Der Flug:
Für den 29. Oktober hat dann die Prognose endlich gut genug ausgesehen. 10 Hektopascal Druckunterschied zwischen Kloten und Lugano waren vorhergesagt. Windgeschwindigkeiten von 100 Km/h auf 4000 m. Skysight prognostizierte Steigwerte von ca. 3 m/s in Altdorf in der Welle und bis über 4 m/s in der Montafonwelle. Doch passt die Windrichtung? Gehofft hatten wir auf Wind aus 180°, prognostiziert wurde er aus ca. 240°. Nach langem Überlegen und Absprache mit erfahrenen Föhnpiloten aus Hausen, haben wir uns entschieden es zu versuchen.
Wir haben uns am Sonntagmorgen um 07:30 Uhr in Buttwil getroffen, um den Arcus zu montieren. Dank der Mithilfe von Saschas Freundin waren wir um 08:30 Uhr wie geplant startbereit auf der Piste, ausgerüstet mit dicker Kleidung und Sauerstoff. Corsin, welcher netterweise etwas früher aufgestanden war, hat uns dann bis über Arth-Goldau geschleppt. Auf 2100 m haben wir ausgeklinkt und sind Richtung Urmiberg geflogen. Wenn wir am Urmiberg steigen finden, dann sollte in Altdorf auch die Welle funktionieren. Und so war es auch, wir konnten bis auf 2300 m steigen. Weiter ging es Richtung Altdorf, immer mit den Worten aus der Theorie im Hinterkopf: bleibt bis zum Ende des Vierwaldstättersees auf der Westseite, um nicht zu viel Höhe zu verlieren. In Altdorf angekommen haben wir nach kurzem Suchen das erste Steigen bei einer schönen Rotorwolke gefunden. In Rotoren enge Kreise fliegen haben wir in der Theorie gelernt. An das habe ich

allerdings in dem Moment nicht gedacht und ich habe versucht, wie in Wellen üblich, Achten zu fliegen. Nach der ersten Acht hat uns der Wind dann auch schon wieder aus dem Rotor geworfen. Nach erneutem Suchen haben wir dann wieder einen neuen Rotor gefunden. Jetzt kreisend ging es richtig gut und so wurden wir nach kurzem Durchschütteln mit Steigwerten von über 7,5 m/s belohnt. Die Anspannung war weg und wir konnten die wunderschöne Aussicht über die Alpen und das Wolkenmeer geniessen. Ab 4000 m brauchten wir eine Freigabe des Fluglotsen von Alps Radar. Diese haben wir, dank des vorhandenen Transponders, problemlos erhalten und wir durften bis auf 5000 m Steigen. Unser Flugweg führte uns Richtung Bad Ragaz. Mit fast 100 Km/h Rückenwind sind wir schnell vorwärtsgekommen. Wie von Skysight vorhergesagt, stand über Bad Ragaz die nächste Welle. Nach Rücksprache mit dem Fluglotsen durften wir hier bis auf

Flugfläche 195, also ca. 5800 m, weiter steigen und so entschieden wir uns noch bis zur Montafonwelle weiterzufliegen. Auch diese ging mit bis zu 4 m/s, wie vorhergesagt, gut. Auf dem Rückweg gegen den Wind haben wir dann schnell an Höhe verloren. Durch das Mitnehmen von jedem Steigen, sind wir allerdings nie unter 4000 m gekommen. Zurück über Altdorf war der Druck in unseren Sauerstoffflaschen nahe dem roten Bereich. Da wir in diesen Höhen nichts riskieren wollten, haben wir uns entschieden via Titlis nach Buttwil zu fliegen. Um ca. 13:00 Uhr sind Sascha und ich dann nach 4h 30 Minuten und etwas über 300 Km glücklich in Buttwil gelandet. Durch die Mithilfe von Pascal hatten wir den Flieger schnell im Anhänger versorgt und wir konnten uns erschöpft von den vielen neuen Eindrücken auf den Heimweg machen.

Fazit:
Abschliessend kann ich sagen, dass das Föhnfliegen von der Aussicht wunderschön ist. Zudem ist es die perfekte Möglichkeit die Saison zu verlängern. Eine gute Vorbereitung, sowie viel Training auf dem Flieger sind allerdings das A und O. Denn bei Windgeschwindigkeiten von über 100 Km/h kann es nicht nur mit über 7 m/s nach oben gehen, sondern im nächsten Moment auch ebenso stark nach unten.

Sascha, Raphi

Statistisches

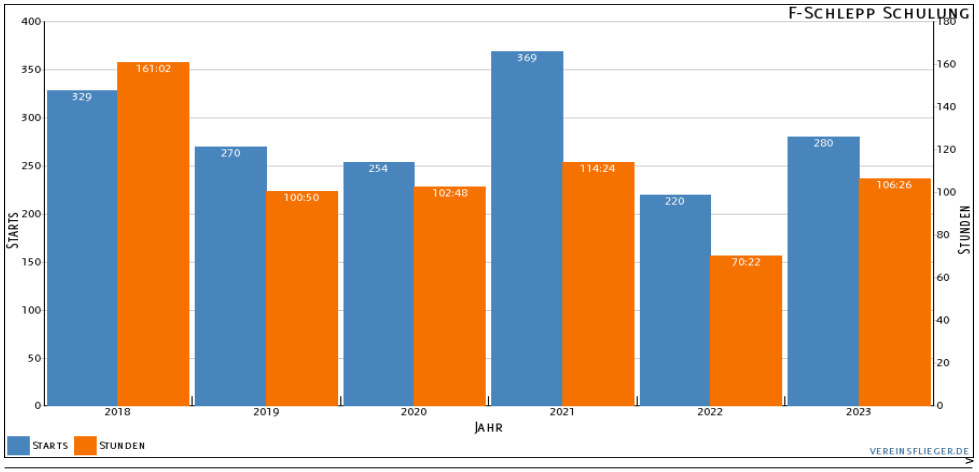
von Sascha Hüsler

Heutzutage gibt es zahlreiche Möglichkeiten, verschiedenste Segelflug-Statistiken über einzelne Flüge, Piloten, Fluggruppen oder Saisons auf Plattformen wie WeGlide zu erstellen und auszuwerten. Natürlich sind darin nur Daten zu den Flügen auswertbar, welche auch hochgeladen werden.
In der Saison 2023 sind auf WeGlide zum ersten Mal seit zig Jahren SGZ-Flüge ab Buttwil mit Distanzen von mehr als 500 km zu finden. Hinter vorgehaltener Hand vernahm man in Vergangenheit bereits Getuschel, dass ab Buttwil nicht weit geflogen werden könne. Dass dies mit gar vier Flügen über 500 km eindrücklich wiederlegt werden konnte, erfreut umso mehr.

Distanz | Free | SG Zürich × | Buttwil × | Mehr

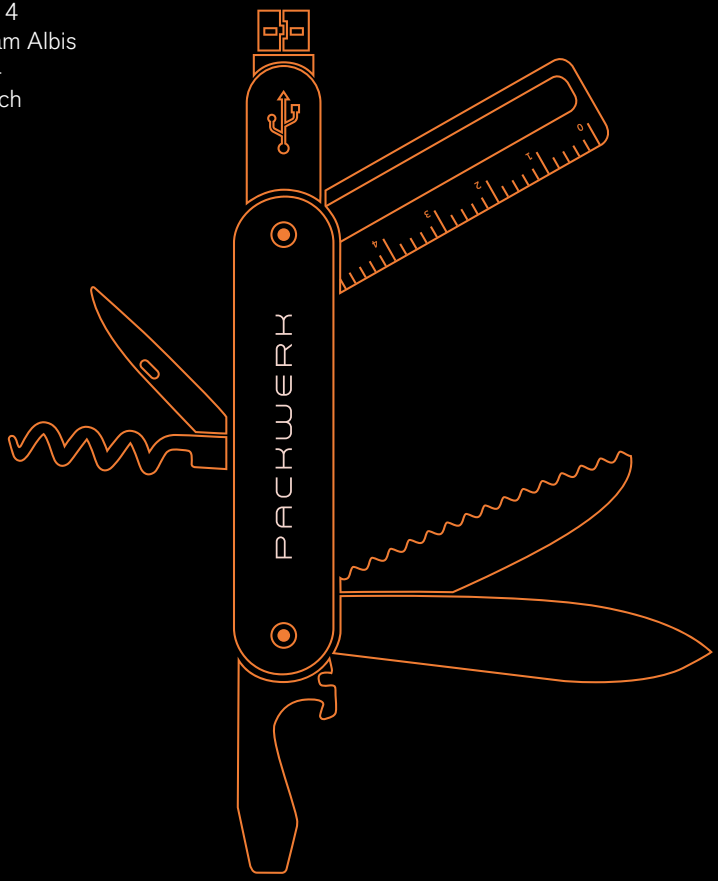
#	Punkte	Name	km	km/h	Flugzeug	Flugplatz	Datum
1	742	Sascha Häusler & Raphael Lutz SG Zürich	806	104	Arcus	Buttwil Schweiz	09.07.2023 09:31 → 17:39
2	823	Raphael Lutz SG Zürich	695	89	Discus 2c 15m	Buttwil Schweiz	17.06.2023 08:56 → 16:57
3	538	Pascal Brunner SG Zürich	516	97	Discus 2b	Buttwil Schweiz	17.06.2023 09:58 → 15:24
4	467	Raphael Lutz & Sascha Häusler SG Zürich	507	110	Arcus	Buttwil Schweiz	10.09.2023 10:04 → 14:50

Gesamthaft wurden in der Saison 2023 121 Flüge von SGZ-Mitgliedern mit einer Gesamtdistanz von 27770 km hochgeladen (Vorjahr: 147 Flüge & 37643 km). Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus Vereinsflieger, wo die Flugzeit pro Jahr (1320.55h) gegenüber dem Vorjahr (1538.58h) ebenfalls abgenommen hat. Gründe für den Rückgang kann es zahlreiche geben, doch hoffen wir, dass die Zahlen im nächsten Jahr wieder zunehmen.
Erfreulich stimmen uns unsere Schüler, welche mit 280 Starts im Jahr 2023 wieder vermehrt aktiv waren. Wir freuen uns darauf, sie bald als aktive Aktivpiloten in der SGZ zu begrüssen und darauf, auch in Zukunft fleissig Segelflug-Nachwuchs auszubilden.



PACKWERK

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



Vielseitig wie ein Sackmesser

DESIGN
ETIKETTEN
PACKAGING
DRUCKSACHEN