

GLIDER NEWS 2025

S E G E L F L U G G R U P P E
B E R N





Titelseite: Südwand Täschhorn

Umschlag Titelseite: Engstligenalp/Fitzer

Die Bilder von der Titelseite, den Umschlagseiten und dem Centerfold, wurden bei einem Flug am 28.07.24 von Mathias Zimmermann und Kurt Wenger aufgenommen.

Nach neun Saisons als aktiver Pilot war der Wechsel zum Passivmitglied keine einfache Entscheidung. Nach wie vor zieht es mich (und meinen Sohn) ins Mösli, umso mehr genoss ich den Sommerflug mit Küre ans Matterhorn. Wie immer habe ich am Vortag mein eigenes Briefing gemacht und eine Flugidee vorbereitet - Das Matterhorn schien ambitioniert aber realistisch. Am Pilotenbriefing suchten einmal mehr alle Piloten alle möglichen Gründe warum man an dem Tag gar nicht oder nur regional fliegen könnte. Vielleicht - vielleicht auch nicht, ich suche lieber Gründe, warum das Wetter besser sein könnte, als das Meteo prophezeit. Einfach war der Weg ans Matterhorn nicht, sicher gehörte auch eine Portion Glück dazu. Die Inversion im Wallis forderte uns am Hang auf 1700m bevor wir im Matternal in schöner Thermik auf 4200m steigen konnten.

«Mehr fliegen» bedeutet für mich schon immer, das Meteo optimistisch zu beurteilen und Absafer als tolle Erfahrungen mit zu nehmen. Wie wär's mal ohne lange Meteotheorien, einfach fliegen wenn die WetterApp eine Sonne mit oder ohne Wolken anzeigen?!

EDITORIAL

Stefan Graf, Redaktion Glider News



Liebe Pilotinnen und Piloten,
liebe Freundinnen und Freunde der SG Bern,

Meine Frau Marianne und ich waren kurz vor Weihnachten Gäste im Soaring Club Kingaroy in Australien. Marianne, die kein Englisch spricht und darum nur als stille Zuhörerin die Piloten beobachtete, die hinter dem Clubhaus bei 30°C ihr Bier tranken und über die Flüge des Tages redeten, sagte später: «Weisst du, eigentlich fühlt es sich hier genauso an wie an einem Abend im Belpmoos.» Anscheinend versammelt der Segelflug überall auf der Welt ähnliche Menschen. Ich musste darüber nachdenken, welches Phänomen uns denn über geografische, kulturelle und sprachliche Grenzen hinweg verbindet. Ich glaube, es sind die Emotionen, die wir beim Fliegen empfinden, und hier nicht zuletzt die Freude. Unverstellte, plötzliche Freude, die uns immer wieder überfällt, wenn wir über der Erde schweben. Diese Freude ist auch beim tausendsten Flug noch da, und selbst der abgebrühte Wettbewerbspilot, der verbissen um jeden Höhenmeter und jeden Stundenkilometer kämpft, fühlt sie noch, wenn er in einer ruhigen Minute auf die Felder oder die Bergspitzen unter sich schaut. Es ist kein Rausch, eher ein tiefempfundenes, lange anhaltendes Glücksgefühl, das uns noch Stunden nach der Landung ein Lächeln ins Gesicht zaubern kann. Dieses Gefühl entsteht über den endlosen Weiten von Queensland ebenso wie über den Felsgraten des Berner Oberlands.

Positive Gefühle brauchen allerdings ein positives Umfeld, um blühen zu können. Dafür mussten wir die letzten zwei Jahre heftig kämpfen, und vielen von uns ist darüber ein Teil der Lust abhandengekommen. In verschiedenen Beiträgen dieses Hefts wird dieser Kampf und der Frust, den er auslöst, thematisiert. Ich finde, wir sollten nicht zulassen, dass uns Andere dauernd als quantité néglieable verunglimpfen oder als elitaire Störenfriede abstempeln und uns so unsere Freude verderben. Unser Tun hat einen Wert, der weit über unsere persönliche Befriedigung hinausgeht. Das dürfen wir offensiv und ohne schlechtes Gewissen vertreten.

Segelflug ist Teamsport, es braucht viele Helfer, damit ein Pilot in die Luft kommt. Ein bemerkenswertes Beispiel für Teamgeist an einer anderen Stelle ist mein Mitstreiter bei den Glidernews, unser Grafiker Mäthu Zimmermann, der wieder viele Stunden Arbeit in das Layout dieses Heftes investiert hat, obwohl er derzeit gar nicht mehr zum aktiven Pilotenteam gehört. Dafür möchte ich ihm herzlich danken. In diesem Heft finden sich vier Nachrufe auf verstorbene Piloten. Auch das ist Verein: wir stehen auf den Schultern unserer Vorgänger und sollten sie nicht vergessen, nicht um die Asche zu hüten, sondern weil sie uns ermöglichen, das Feuer weiterzutragen. ♦

Viel Freude beim Lesen, und wie immer many happy landings.

Stefan Graf

FAKten, VISIONEN, SPEkULATIONEN UND HOFFNUNGEN

Bernhard Gerber, Co-Präsident



RÜCKBLICK

Es war fliegerisch ein ruhiges Jahr. Die Kommunikation und das Vorgehen seitens FBAG bezüglich der Delle in der Pistenmitte, war einmal mehr eine grosse Handvoll Sand in unserem Getriebe.

Nach bereichernden Stages in Courtelary, Bellechasse, Thun und Zweisimmen konnte wenigstens die zweite Saisonhälfte in Belp stattfinden. Die Piste ist jetzt unbestritten sicherer als vorher. Hätten wir allerdings vom Verdict früher gewusst - die Umsetzung der Massnahmen im Herbst hätte uns viel Umlauf erspart. Nochmals ein grosses Merci an alle Akteure und Sponsoren in Sachen Welle, insbesondere an Marco Robbiani und den Berner Aeroclub.

Unsere Flugzeugflotte wurde der Realität angepasst, so dass die Belastung und der Unterhalt finanziell und ressourcenmäßig bewältigbar bleiben. Auch hier grossen Dank an die Protagonisten, insbesondere an Edi für seine erfolgreichen Verkaufsbemühungen. In der für uns schwierigen Zeit ist es wichtig, die kritische Grösse nicht zu unterschreiten, so dass wir unser Angebot aufrechterhalten, aber auch die Fixkosten und -arbeiten stemmen können.

Leider haben wir Abgänge zu verzeichnen, welche aktuell besonders schmerzen. So wie es damals nicht gereicht hat, Pole Keller durch einen Fluglehrer zu ersetzen, wird wohl auch für Bruno Ruch einer alleine nicht genügen. Es wird mindestens zwei Jahre dauern, bis die Lücke, die Bruno in der Flugschule hinterlässt, ansatzweise gefüllt werden kann. Umso mehr ein grosses Merci an Bruno für die hunderte, wenn nicht tausende von Instruktionsflüge in Belp, Sannen und Zweisimmen.

AUSBLICK

Gibt es eine Zukunft in Belp mit ernsthaftem Segelflugbetrieb?

Am Neujahrsapéro der FBAG wurde über ein erfolgreiches Jahr 2024 informiert. Dies immer unter der stillschweigenden Voraussetzung, dass die jährlich 9 Mio. Franken für den Tower von anderswo kommen und die fehlenden etlichen Millionen für den Unterhalt aktuell kein Thema sind. Bedingt durch den Nebel der vergangenen Wochen könnte die schwarze noch in eine rote Null kippen. Das liegt jedoch wohl in den Händen des Finanzchefs.

Es gab bei der FBAG aber auch Rückschläge. So kann die für den 20.3.2025 geplante Luftraumanpassung noch nicht umgesetzt werden, und es bedarf einer Zusatzschlaufe. Wir sind in dieser Sache zu einem Luftraumworkshop eingeladen, bei welchem die Bedürfnisse aller Betroffenen abgeholt werden sollen. Vermutlich hat das viel mit unserem Input zu tun – vielen Dank an alle die sich intensiv damit auseinandergesetzt haben, insbesondere Christoph Schläppi und Sämi Indermühle.

Der zweite Dämpfer für die FBAG ist das Stocken im Projekt Belpmoossolar. Die immer wieder öffentlich beschworenen «konstruktiven Verhandlungen» zwischen der Belpmoosolar AG und der SG Bern sind in Wahrheit im Sand verlaufen. Unsere konstruktiven Vorschläge wurden nicht ernsthaft geprüft, sondern einfach pauschal zurückgewiesen. Die Verhandlungen am Tisch sind übergegangen in einen Briefwechsel mit der Aufforderung an uns, alternative Standorte zu konkretisieren und die Planung dafür voranzutreiben. Dies betrachten wir allerdings nicht als unsere Aufgabe, zum einen, weil die Mitglieder der SG Bern sich bisher eindeutig dafür ausgesprochen haben, dass der Segelflug im Belpmoos bleibt, zum anderen, weil uns für eine solche Planung weder personelle Ressourcen noch finanzielle Mittel zur Verfügung stehen würden.

Der gefühlst stark zunehmende Jetbetrieb in Belp stagniert anscheinend, da die Konkurrenz in Payerne wesentlich bes-

sere Voraussetzungen hat (länger, breiter, flacher. ILS etc.) und die letzte Meile per Heli oder Limousine nur unwesentlich länger ist.

Für die Umsetzung der Vision des grossen, solar begründeten Jetbetriebes ab Belp gibt es außer unserem Kampf zum Glück noch ein paar andere Hürden. Ob der Flugplatz dank äusserst grosszügiger Aktionäre und allenfalls einer Solaranlage überleben kann, bleibt also offen.

Noch immer werden 75% unserer Energie importiert, dies nebst dem Import von Grauenergie durch eingeführte Konsumgüter. Dass wir innert weniger Jahre auch nur annähernd unabhängig werden, ist wenig wahrscheinlich. Von den 17 Solarprojekten der BKW mussten aus verschiedenen Gründen bereits 14 begraben werden. Ob der Druck auf das Projekt Belpmoossolar damit zunimmt, ist nicht klar. Viel wichtiger scheint die Kooperation mit umliegenden Ländern.

Die Bilder mit Robert Itschner (CEO BKW) auf einer Windturbine in Südalitalien gefallen mir wesentlich besser als jene vom «schwarzen Meer» in Belp (Fotos abrufbar über QR-Code). In Apulien sind die Investitionen offensichtlich eher willkommen als in der Schweiz. Es wird dort zwar kaum weniger Fledermäuse oder Beeinträchtigung von Zugvögeln geben als bei uns, aber eine geringere Bevölkerungs-, Einkommens, und Einsprachdichte schon.

Wir tun alles dafür, dass unser traditionsreicher Verein und unsere Flugschule fidel bleiben, um ab 2026 wieder eine Vorwärtsstrategie zu fahren, mit der Rekrutierung von Schülern und Piloten, der Erneuerung der Flotte und der Sicherung des Standortes für die nächsten Jahrzehnte.

Vielleicht liegt die Zukunft auf dem Mittelweg – ein überschaubarer, rentabler Flugplatz Bern, mit eigener Stromproduktion auf Dächern, Parkplätzen und Zäunen, sowie einem Segel- und Elektroflugmekka auf der Südwesthälfte. Vielleicht können wir in absehbarer Zukunft mit dem Flughafen als Partner reden – wie wir zwar schon genannt, aber nicht behandelt werden.

Es könnte auch sein, dass künftige Projekte schneller realisiert werden können, wenn Zusatzschlaufen durch partnerschaftliche Zusammenarbeit wegfallen.

Und wer weiss, was alles möglich würde, wenn unterschiedliche Interessen, wie zum Beispiel Solarstrom, gleichgerichtet werden könnten. ♦



Typisches Winterwetter im Belpmoos.

Magere Ausbeute für Photovoltaik

LIEBE PILOTINNEN, LIEBE PILOTEN LIEBE FREUNDE DER SEGELFLUGGRUPPE BERN

Richi Rapold, Co-Präsident

Die Zeit vergeht wie im Fluge, die Saison 2024 ist schon wieder Geschichte. 101 Jahre fliegen Segelflieger nun schon auf dem Belpmoos, seit mehr als 50 Jahren als Verein SG Bern. Die Flughafen Bern AG interessiert das herzlich wenig, wie wir immer noch und immer wieder zu spüren bekommen. Ich würde dies hier nicht erwähnen, wenn von unseren guten Gesprächen und Sitzungen in diesem Jahr auch nur ein kleiner Lichtblick festzuhalten wäre. Im Gegenteil, grosses Gerede, unter anderem an der Generalversammlung der FBAG, darauffolgende «gute Gespräche» und Lösungssuche mit BelpmoosSolar (FBAG und BKW), aber dann kamen leider von ihrer Seite nicht nur keine, sondern gar keine Lösungsvorschläge. Naja, wir fliegen jetzt wieder ein Jahr, und dann werden wir sehen...

Es liegt mir hier sehr viel daran, allen Mitgliedern und Freunden der SG Bern, die uns in dieser Zeit die Stange halten, herzlichst zu danken. Wer das Belpmoos, unsere Kameradschaft im Verein und die vielen tollen Flüge von diesem schönen Flugplatz liebt, wird uns nicht so schnell verlassen. Wenn wir zusammenhalten, werden wir sicher Aufwind bekommen, vielleicht sogar einen guten.

Ein kleiner Jahresrückblick meinerseits. Die Saison begann, wie schon oft kommuniziert, sehr spät, infolge unserer Pistenkorrektur. Das fast permanent schlechte Wetter bis in den Juni hinein trug das Seine dazu bei, dass das Gras nur spärlich wuchs und unsere Flugzeuge häufig am Boden blieben. Die Saison war danach sehr kurz, trotzdem gab es noch lange und schöne Flüge.

Wie ich in den letztjährigen Glidernews ankündigte, wollte ich endlich wieder viel fliegen. Es kam leider anders. Mein geliebter Bruder erkrankte Ende Juni schwer. Anstatt Kilometer in der Luft zurückzulegen, finden sie nun mehrheitlich zwischen dem Berner Oberland und Schaffhausen auf der Strasse statt. Nichtsdestotrotz können wir erneut auf eine unfallfreie und gute Saison zurückblicken. Ich sage es wieder, auch dieses Jahr, und an dieser Stelle: «Auf und davon» ins neue Flugjahr 2025 und immer wieder zurück aufs Belpmoos.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Freunden des Segelflugs ein gesundes, gutes 2025. ♦



AUS DEM SEKRETARIAT

Philipp Aeberhard, Sekretär



Gerne informiere ich euch über unsere Mitgliedermutationen. Insgesamt hatten wir 3 Neueintritte und 18 Austritte sowie diverse Mutationen, hier die Übersicht:

EINTRITTE:

Richard Beer (Schüler)
Sarah Crus (Schüler)

AUSTRITTE:

Philip Fischer (Schlepppilot)
Bernhard Germanier (passiv)
Alexander Gräfisch (Gastmitglied)

VON SCHÜLER AUF AKTIV:

Michael Aebersold
Severin Kühni

Lilly-Annemarie Grundbacher (passiv) Bruno Hänni (Schlepppilot) Marcus Meyer (passiv) Clemens Meier (Schlepppilot) Franz Meyer (passiv)

VON PASSIV AUF AKTIV:

Pascal Stadelmann

Lea Schneeberger (Schülerin)
Stefan Serena (aktiv)
Natascha Wirth (Gastmitglied)
Simon Wirth (passiv)

VON AKTIV AUF PASSIV:

Marc Attinger (Schüler)
Jérémie Held
Martin Leuch
Bruno Ruch
Martin Wolf

IN GEDENKEN AN:

Bernhard Salvisberg (05.05.1933 – April 2024)
René Hodel (12.05.1941 – 16.08.2024)
Fritz Krebs (29.08.1942 - 25.10.2024)
Aschi Nyffenegger (01.05.1936 - 19.11.2024)
Fred Steffen (18.12.1934 – 21.11.2024)
Ueli Christen (02.11.1944 - 23.11.2024)

WAS GETAN WERDEN MUSS

Christoph Schläppi, Cheffluglehrer



In unserer vereinseigenen Flugschule haben die meisten von uns selbst fliegen gelernt, haben FluglehrerInnen in tausenden ehrenamtlich geleisteten Stunden SchülerInnen, PilotInnen, KollegInnen Kenntnisse vermittelt und mit ihnen zusammen ein sicherheitstechnisch einwandfreies Umfeld geschaffen. Den Behörden gegenüber erbringen wir den Nachweis, dass unsere CH.DTO.0208 den Anforderungen des europäischen Gesetzgebers an Ausbildungseinrichtungen der Aviatik genügt. Die drohende Aussicht, diese Schule mit ihrer langen Tradition aufzugeben zu müssen, ist für mich eine Bankrotterklärung der Luftfahrtpolitik in unserem Land und ein Schlag ins Gesicht eines Gemeinwesens, das in vielen Belangen nur deshalb funktioniert, weil Freiwillige das tun, was getan werden muss. Vereine gehören zum Kitt, der die Gesellschaft zusammenhält. Dass ich die zwei zurückliegenden Jahre nicht zu den schwierigsten zähle, die ich in der Fliegerei erlebt habe, liegt nur daran, dass wir unfallfrei unterwegs waren. Dafür bin ich allem voran dankbar.

Aus Sicht des für einen sicheren und effizienten Betrieb Verantwortlichen erlaube ich mir eine Metapher: Wenn es ringsum blitzt und donnert, ist nicht der Moment, zu kontrollieren, ob alle die Fingernägel sauber geputzt haben. Wichtiger ist mir die Feststellung, dass unser Aufruf zur Airmanship, der am Pilotenbriefing 2023 erging, im Wesentlichen auch 2024 gelebt wurde. Wohl kracht es im Gebälk, natürlich sind wir mit Schreckstarre, Austritten und katastrophaler Planungsperspektive konfrontiert, doch spüre ich bei vielen Mitgliedern eine Vitalität und Resilienz, die mir auch in Bezug auf einen sicheren, umsichtig durchgeföhrten Flugbetrieb Zuversicht geben. Wenn ich mit einem grossen Wunsch beginnen darf, dann jenem, dass das Commitment und die Konzentration unserer PilotInnen sich auch weiterhin nicht davon beeindrucken lassen, dass wir über die Grenzen des Zumutbaren hinaus gepiesackt werden.

Doch nun zu den Details – wie oft sind sie es, die zählen: Zwei Piloten haben im Berichtsjahr ihr Brevet bestanden: Michael Aebersold und Severin Kühni. Diese Leistung haben sie ihrer Beharrlichkeit in schwierigen Zeiten zu verdanken. Es ist unter anderem auch gerade deshalb eine

große Freude, sie in den Kreis unserer aktiven PilotInnen aufnehmen zu dürfen. Wenn wir ihnen grandiose fliegerrische Karrieren wünschen, sind wir stolz, dass sie in der SG Bern begonnen haben – egal wie die Zukunft aussehen wird. Bravissimi!

Was die FluglehrerInnen anbelangt, sind wir im Berichtsjahr an Grenzen gestossen. Mehrere haben freiwillig oder unfreiwillig pausiert, und es gab gesundheitliche und unfallbedingte Standbys bei den Medicals, mich selbst eingeschlossen. All dies hatte Konsequenzen für unsere Verfügbarkeit im Flugbetrieb und in der Ausbildung.

Eher im Stillen ging ein grosser Rücktritt über die Bühne. Alex Husy liess im August seine Lizenz als CFI auslaufen. Er hatte dankenswerterweise den Abschluss dieser Tätigkeit lange zum Voraus geplant und kommuniziert und bleibt uns als Schlepppilot erhalten. Während vieler Jahre durften unsere MotorpilotInnen mit Alex von einem exzellenten fliegerischen Urgestein profitieren, wie es heutzutage nur noch selten anzutreffen ist. Lieber Alex: Du hast der SG viel, sehr viel gegeben. Du warst auch für mich als CFI ein aufmerksamer Partner, der mir mit unzähligen, stets professionell untermauerten Anregungen den Rücken gestärkt, den Kompass neu ausgerichtet und Sicherheit gegeben hat. Herzlichen Dank für alles.

Alex Husy war es auch gelungen, für seine saisonalen Absenzen Natascha Wirth als Backup in unsere Fluglehrercrew zu holen. Ende Jahr hat nun auch Natascha ihre Aufgabe abgegeben. Wenn Alex das fliegerische Yin verkörperte, dann war sie fraglos das Yang dazu. Liebe Natascha, ich danke auch dir herzlich für deinen Support und bin glücklich, dich in unseren Reihen gehabt zu haben. Gerne werden wir deine fliegerischen Leistungen verfolgen, die ja nicht selten so spektakulär sind, dass sie uns über die Medien zugetragen werden!

Derweil es im Vorstand zahlreiche Diskussionen gab, wie diese personellen Lücken zu überbrücken seien, hat Peter Lacher in bekannt zupackender Art reagiert und sich zu unserem neuen CFI ausbilden lassen. Lieber Pesche: Du hast

bewiesen, dass die Steine am schönsten in der Fliegerei vom Herzen fallen – Flächenbelastung hin oder her. Herzliche Gratulation!

Dass dieses Jahr auch für die Segelfluglehrer ein Jahr mit gravierenden Einschnitten war, liegt unter anderem daran, dass Bruno Ruch Ende Saison seine Tätigkeit an den Nagel gehängt hat. Bruno war während vieler Jahre wahrscheinlich die prägende Figur der Grundausbildung. Er absolvierte ein beeindruckendes Pensem, wie es sonst nur von Legenden wie Pole Keller erzählt werden kann. Lieber Bruno: Herzlichen Dank für dein grosses Engagement. Du darfst zu Recht behaupten, das Fundament zu zahlreichen Pilotenkarrieren gelegt zu haben!

Zu den unliebsamen Überraschungen der neueren Zeit gehörte kurz vor Weihnachten 2023, dass FBAG und Skyguide uns am Saison-Debriefing mitteilten, dass sie unsere Startpiste und den Taxiway Delta infolge von Setzungen im Untergrund gesperrt hätten. Während für den Taxiway mit einer geringfügigen Verlegung eine einfache Lösung gefunden werden konnte, mussten wir zur Behebung der Senke auf der Startpiste im Frühjahr mit Lastwagen, Bagger und Traktor auffahren. Dass während der Konzeptarbeiten, bei denen Richi Rapold mich und Alain Walther unterstützte, Marco Robbiani die Detailplanung und Ausführung übernahm, war eine unschätzbare Hilfe. Mit schnörkeloser Professionalität zog er das Projekt durch. Einen wichtigen finanziellen wie auch moralischen Aufsteller verdanken wir dabei dem Berner Aero-Club, welcher grosszügigerweise für mehr als die Hälfte der Kosten einstand. Danke allen, die mitgeholfen haben! Und du, Marco, hast mit deiner Unterstützung am Boden die Präzision, das Fingerspitzen- und Zeitgefühl eines alten Streckenflughasen unter Beweis gestellt! Dass anstelle der inzwischen behobenen Unebenheit auf einmal Unruhe aufkam, hatte mit dem Gras zu tun, das trotz des feuchten Wetters nur zögerlich Wurzeln schlug. Immerhin verschaffte mir die dadurch verursachte Wartezeit Gelegenheit, kübelweise Feldsteine aus der sanierten Fläche zu tragen.

Eine eher wenig beachtete, für mich jedoch wesentliche Entwicklung war der Abschluss der Testphase Windenbetrieb. Damit sind wir nun bereit, Einsitzer und Einweisungs-Solos ans Seil zu hängen. Die Tage, an denen die Winde hervorgeholt wurde, sind mir alle in bester Erinnerung. Dass Küre Wenger unter Aufsicht von Hans-Peter Mayer und Döm Haldemann auf die Seilwinde wechselte, schmälerte zwar den ohnehin spärlichen Pool der Windenfluglehrer, hat aber auf der Pilotenseite dennoch von Anfang an Spass gemacht. Und immer, wenn ich unseren StarthelferInnen und besonders Dani Honegger bei der Arbeit zuschauen darf, fühlt sich alles so leicht an, als gäbe es keine Sorgen auf dem Belpmoos.

Das letzte Kapitel, über das ich berichten möchte, hat eben eine entscheidende Wende genommen. Ich beginne mit einem Zitat aus unserer Eingabe zum AIC 002/2024 B betreffend die ursprünglich auf 2025 geplante Anpassung des Luftraums Bern für die neuen Südflüge: «Angesichts der oben dargelegten Punkte erscheint es uns ratsam, die Luftraumänderung in Bern um mindestens ein Jahr zu verschieben und mit angemessener Berücksichtigung der Bedürfnisse der GA einen vertieften Planungsprozess zu absolvieren. Dabei erachten wir es als zweckdienlich, die SG Bern in das Verfahren mit einzubziehen.» Genau dies ist nun geschehen. Es würde zu weit führen, das Papier, das unter dem beiliegenden QR-Code heruntergeladen werden kann, hier im Detail zu erläutern. Hier nur so viel: Die publizierte Luftraumstruktur war so dahergekommen, als gäbe es uns Segelflieger gar nicht. Als vor kurzem nun eine Einladung zum Workshop einging, in dem man jetzt plötzlich mit allen Playern Lösungen erarbeiten will, fühlten wir uns zum ersten Mal nicht mehr als Zombies, herumirrende, seelenlose Tote, sondern als Menschen wahrgenommen, mit allem, was dazu gehört, beispielsweise der Freude am Fliegen. ♦



JAHRESBERICHT INFRASTRUKTUR

Alain Walther, Chef Infrastruktur



Das Sprichwort sagt, man solle nicht erklären, wie man ein Schiff baut, sondern zeigen, wo hin man segeln will und welche Abenteuer erlebt werden können. In diesem Sinne möchte ich gerne mit euch zusammen einen Blick zurück auf das vergangene Jahr und auch nach vorne werfen.

Egal ob wir mit den Vögeln über dem Gurten kreisen oder nach Südfrankreich fliegen – die wunderschönen Alpenlandschaften mit Felsen, Schnee, Seen und Bergen, Lichtern und Stimmungen, genauso wie die Farben und die Weite der Ebenen und Hügellandschaften, das sportliche Erlebnis, die Freude am Weitergeben des fliegerischen Könnens - all dies lockt und zieht uns ständig in die Luft. Am Anfang des Abenteuers steht immer das Beschleunigen und Abheben von unserer Graspiste. Wie wichtig diese für uns ist, erfuhren wir zu Beginn der Saison 2024, als das Gras einfach nicht wie versprochen über der aufgefüllten Grube wachsen wollte. Dank grossem Einsatz von Christoph, Kürre und vor allem unserem Projektleiter Marco Robbiani, und mit der finanziellen Unterstützung des Berner Aeroclubs, gelang es wenigstens, dass wir ab Ende Mai endlich wieder unserer Leidenschaft nachgehen konnten. Ich möchte allen, die unser Schiff kurzfristig wieder flottgemacht haben, herzlich merci sagen und freue mich nun umso mehr auf den wellenfreien Frühling 2025!

Ein Flugtag oder ein Werkstatteinsatz bei der SG Bern beginnt dank der Nähe zur Stadt mit einer kurzen Anfahrt, welche auch mit dem Velo oder dem ÖV kein grosses Thema ist, in der heutigen hektischen Zeit ein unverzichtbarer Trumpf. Nach dem Briefing folgt meistens ein Gespräch darüber, ob heute in den Alpen, im Mittelland, im Jura oder in Süddeutschland die stärkere Thermik zu finden sei, eine Qual der Wahl, die deutlich demonstriert, wie optimal unser Flugplatz gelegen ist. Kurz: Es lohnt sich, um diesen für den Segelflug einzigartigen Standort zu kämpfen und dafür einzustehen.

Ein grosser Erfolg in dieser Sache war die von Michael Aebersold initiierte Vereinbarung zum Rückzug der Kündigung unseres Mietvertrags, zu welcher wir am 18.3. eine

ausserordentliche HV einberufen hatten, und welche im Anschluss beidseitig unterzeichnet wurde. Auch danach blieb die Taskforce sehr aktiv, arbeitete das ganze Jahr über agil und von aussen unberechenbar, genauso wie wir es brauchen. Auf diese Art konnten wir uns beispielsweise Zugang zu den Gesprächen zur Anpassung des SIL verschaffen. In der Mitwirkung zur Anpassung des kantonalen Richtplans verfassten wir eine Stellungnahme, welche die nationale Bedeutung des Photovoltaikprojekts auf der Grundlage fundierter Argumente in Frage stellt. Die Gespräche mit BelpmoosSolar wurden hingegen nach einem halben Dutzend Treffen auf Eis gelegt, da die Gegenseite keine Lösung ausser dem Wegzug der SG Bern diskutieren wollte.

Ein grosser Erfolg ist die von Christoph Schläppi geführte Eingabe zu den Luftraumänderungen, die zusammen mit weiteren Eingaben dazu führte, dass Flughafen und Skyguide das Projekt nun überarbeiten müssen. Manche Aktionen erfolgen naturgemäß im Hintergrund. Dadurch mag manchmal der falsche Eindruck entstehen, dass nichts gehe, auch wenn wir dieses Jahr regelmässig Newsletter verschickt haben. Bébé s'amuse, wie mir neulich Stefan Graf nach einem halt nicht bekanntgewordenen Streich auf WhatsApp schrieb. Und weil unser Spieltrieb geweckt ist, bleiben wir dran, bis der Fall dereinst erledigt sein wird. Die momentan auf der Gegenseite spürbaren Reaktionen wecken auf jeden Fall vorsichtige Zuversicht. An dieser Stelle ein grosser Dank an alle Mitstreiter der Taskforce!

Gefühlte vierzig Pizzas, die am Absauf-Abend von Jung und Alt verspeist wurden, beweisen es: Feiern gehört zur SG, und unsere Präsidenten haben uns mit ihrem Team zur Freude aller sehr verwöhnt! Hier in der Villa Thermik geniessen wir Kameradschaft, tauschen uns vor und nach dem Flugbetrieb aus, kommen zum Treffen der Alten Adler,



Winter im Belpmoos:
oben blau, unten grau

zum Theorieunterricht oder zum samstäglichen Kaffee im Winter. Auch die Pergola und vor allem die Werkstatt und der Hangar sind wichtige Orte für unsere Tätigkeiten und das Schmieden gemeinsamer Pläne. Bei der Mittagssuppe am Herbstbautag habe ich mich darüber gefreut, wie viele Mitglieder vergnügt miteinander diskutierten, nachdem sie all diese für uns wertvollen Orte gepflegt hatten. Nach dem wegen fehlender Beteiligung nicht wirklich tollen Frühlingsbautag und dem verkorksten Saisonstart war es schön zu spüren, dass der Zusammenhalt und die Wertschätzung da sind.

Auch dieses Jahr wurden wieder gebrochene Hangartorschienen zusammengeschweisst, mehrere Lecks in den Wasserleitungen repariert, die klemmende Werkstatttür mit unkonventionellen Mitteln geöffnet, die Neophytenwildrebe bei der Pergola entfernt, der nicht funktionierende Boiler wieder in Betrieb genommen und die Heizung geflickt. All diese kleineren Arbeiten wurden dank tatkräftiger Hilfe einzelner Mitglieder vollbracht. Wir haben kein fix eingeteiltes Team für die Infrastruktur, und so bin ich immer froh darum, wenn jemand anpackt und gleich etwas zu Ende führt. Merci allen die hier etwas beigetragen haben! Einen besonderen Dank möchte ich Dani Honegger aussprechen, denn ohne ihn wäre an den Bautagen kein Gerät vorhanden, der Rasen wäre nicht gemäht, die Ausenwasserhähne wären vor dem Frost nicht abgestellt, der Elektriker wäre weder bei der Sicherheitskontrolle noch bei der darauffolgenden Sanierung unserer Installationen betreut gewesen etc. etc. Und auch Albi möchte ich nicht vergessen: er stellt den Container für die Müllabfuhr bereit und öffnet auch mal die Tür für die Handwerker und den Kaminfeger, wenn ich nicht kann.

Ein Verein wie die SG Bern ist ein wertvolles Generationenprojekt und ein Kulturgut, für das es sich zu kämpfen lohnt. Hier schaffen wir mit vereinten Kräften die Grundlage für die Erfüllung unserer fliegerischen Träume. Für das nächste Jahr wünsche ich mir, dass der im Herbst wieder aufgelebte Windenbetrieb Fuss fassen kann und wir damit unser Zukunftsprojekt trotz allem einen Schritt weiterbringen können. Es wäre ein schönes Zeichen des gemeinsamen Vorwärtskommens auch in schwierigen Zeiten. Auf jeden Fall aber wünsche ich mir, dass wir unsere top Ausgangslage nutzen und unsere Flüge und die Kameradschaft geniessen.

Herzliche Grüsse und euch allen tolle Aufwinde für die Saison 2025! ♦

Der running gag im Verein

In der SG Bern gibt es einen «insider joke» der Frauen unserer Piloten: Wie bringt man einen Mann dazu, freiwillig und sorgfältig zu putzen? Antwort: Gib ihm einfach etwas, das ihn wirklich interessiert. Es ist auf jeden Fall eine Freude, zu beobachten, wie die Männer hingebungsvoll und ausdauernd die Rümpfe und Tragflächen unserer Segelflugzeuge polieren, und das teilweise in anspruchsvollen und anstrengenden Körperpositionen. Ob sich dieses Engagement auch zuhause fortsetzt, bleibt geheim. Eiserne Regel: Wir nehmen den Einsatz dankbar zur Kenntnis und enthalten uns jeglicher Diskussion über private Beziehungs dynamik.



ZWISCHENBERICHT VOM WARTUNGSTEAM

Bruno Häusler, Chef Technik



Es ist wieder so weit! Der Chef Technik darf für einen kurzen Moment das Werkzeug zur Seite legen und ein Schreibwerkzeug in die Hände nehmen. Ich erstelle meinen Zwischenbericht in der Gewissheit, dass er natürlich nicht mit einem spannenden Flugbericht mithalten kann. Geschuldet ist dies der Tatsache, dass die Arbeit des Wartungsteams oft im Hintergrund und im stillen Kämmerlein erledigt wird. Umso mehr tut es uns gut, von unserem Schaffen zu berichten!

Unser Wartungsteam und der drohende Fachkräftemangel war eines der Themen meiner letztjährigen Berichterstattung in den Glidernews. Erfreulicherweise dürfen wir Erich Reber und Richard Knochenmuss neu im Team begrüssen. Erich kümmert sich aktuell um die Oberflächenschäden an unseren Flugzeugen. Diese Arbeiten konnten in den letzten Jahren aufgrund der bekannten Kapazitätsprobleme leider nicht durchgeführt werden. Die Behebung von Oberflächenschäden ist eine sehr wichtige Arbeit, nicht zuletzt auch zur Werterhaltung unserer Flugzeuge. Richard kümmert sich zusammen mit Martin Raemy um die Thematik der korrekten Erfassung unserer Starts und Flugstunden im Vereinsflieger. Während der vergangenen Saison wurden einige Flüge, welche vorwiegend ab anderen Flugplätzen durchgeführt wurden, nicht korrekt oder gar nicht erfasst. Warum sind die korrekt erfassten Flugdaten für das Wartungsteam so wichtig? Die Anzahl Starts und Flugstunden werden jährlich in den Instandhaltungsnachweisen eingetragen. Diese Daten dienen als Basis für unsere CAMO, anhand derer sie die Laufzeiten und Wartungintervalle der Flugzeugkomponenten überwacht. Als Beispiel mögen die Schleppkupplungen dienen: diese müssen nach einer vorgegebenen Anzahl Starts revidiert werden. Mehr Informationen zur Erfassung der Starts und Flugstunden im Vereinsflieger werden wir anlässlich des Pilotenbriefing 2025 abgeben.

Die Hauptversammlung vom 17. Februar 2024 hatte beschlossen, die beiden Discus b zu verkaufen. Edi Inäbnit wurde von unseren Präsidenten beauftragt, den Verkauf der beiden Flugzeuge durchzuführen. Im ersten Schritt wurde ein Preis festgelegt und beide Flugzeuge wurden inseriert.

Getreu dem Motto «Der erste Eindruck zählt» wurden beide Flugzeuge sowie das dazugehörige Material dann nochmals gereinigt und alles wurde auf Vollständigkeit überprüft. Die technischen Dokumentationen und Wartungsunterlagen mussten zur Präsentation bereitgestellt werden. Auch die beiden Anhänger sollten in neuem Glanz erstrahlen. Dies bedeutete eine gründliche und zeitintensive Reinigung. Dass sich Flugzeuge nicht so schnell verkaufen lassen, war uns bewusst, erste Interessenten liessen auf sich warten. Um eine lange und zeitaufwändige Verkaufsgeschichte kurz zu machen: Die Flugzeuge konnten im montierten Zustand den Interessenten vorgeführt werden. Die lückenlose Wartung der Flugzeuge wurde anhand der Dokumente nachgewiesen. Beide Flugzeuge konnten verkauft und an die neuen Besitzer übergeben werden. Besten Dank an Edi für die gesamte Abwicklung der Verkäufe. Danke auch an Erich, der mich bei der Bereitstellung der Flugzeuge und Anhänger tatkräftig unterstützte.

Alle 2 Jahre wird unsere Rhönlerche HB-664, genannt Vreni, durch einen Inspektor des BAZL auf Herz und Nieren geprüft. Um es vorwegzunehmen: Vreni hat die diesjährige strenge BAZL-Prüfung bestanden. Besten Dank an Alain Walther und Peter Lacher für die Wartungsarbeiten und deren Dokumentation. Neu wird im Cockpit eine kleine Notapotheke installiert sein. Hier kommt die neue Verordnung Part-NCO für Non-EASA Lfz zum Tragen. (Verordnung des UVEK 748.127.7 über die Umsetzung der Vorschriften über den Flugbetrieb nach Verordnung (EU) Nr.965/2012; betrifft ELT oder PLB, Bordapotheke). Ob die Notapotheke nicht eher zu Reparaturen an unserem Vreni eingesetzt werden muss? Die Antwort auf diese Frage gilt es im EASA-Regelwerk noch ausfindig zu machen!



An Schadenmeldungen und Reparaturen mangelte es dem Wartungsteam während der Flugsaison nicht. Die technisch wie zeitlich aufwändigsten Reparaturen konnten wir zum Glück kurzfristig bei Schempp Hirth und bei LTB Neukom beauftragen und erledigen lassen. Besten Dank an Säm, der die Transporte für beide Flugzeuge organisierte und gleich selbst durchführte, damit sie schnellstmöglich zu den Werften, aber auch wieder zurück ins Möсли kamen.

Die Vorflugkontrolle und deren Wichtigkeit: Anlässlich einer Vorflugkontrolle an unserer DG800 wurde eine Unregelmässigkeit beim Höhenruderausschlag festgestellt. Nach der Demontage des Höhenruders wurde ein gebrochener Querspant im Seitenruder entdeckt. An diesem Spant ist die Lagerung für den Höhenruderantrieb montiert. Warum ist dieser Spant gebrochen? Was ist da geschehen? Was wäre geschehen, wenn? Fragen über Fragen, die geklärt werden mussten. Meine Gespräche mit Fachleuten bei DG Aviation und LTB Neukom bestätigten meine ersten Vermutungen: Dieser Schaden entstand entweder bei einem Ringelpietz oder bei der unsachgemässen Montage oder Demontage des Höhenruders. Um dies zukünftig zu verhindern, werden wir Anfangs nächster Flugsaison eine Schulung zur korrekten Montage und Demontage durchführen.

Umgang und Sorgfalt mit unseren Flugzeugen: Beim Schreiben dieser Zeilen sind die jährlichen Wartungsarbeiten in vollem Gange. Eine Bilanz zu den Schäden und Erkenntnissen daraus werden wir erst mit dem Abschluss der Wartungsarbeiten erstellen können. Den beschriebenen Schaden an der DG 800 sowie die allgemeine Sorgfalt im Umgang mit unserem Flugmaterial werden wir aber am

kommenden Saisonbriefing noch eingehender als bisher thematisieren müssen. Was den KVP, den kontinuierlichen Verbesserungsprozess, anbelangt, sehen wir vom Wartungsteam noch einige Luft nach oben.

Die Aufgaben im Wartungsteam bleiben gegenüber dem Vorjahr unverändert und werden wie folgt wahrgenommen: Anita kümmert sich um den einwandfreien Zustand der Capot- und Flügeltücher sowie den Vorrat an Verbrauchsmaterial in der Werkstatt. Rita betreut volumnäßig unsere Anhängerflotte inklusive der Prüfungen beim Strassenverkehrsam. Michu und Hannes zeichnen verantwortlich für den gesamten Bereich der Avionik. Bei leeren Sauerstoffflaschen könnt ihr euch bei Frank melden. Säm beschäftigt sich seit Jahren mit der Wartung und Pflege unserer Fallschirme. Wie bereits erwähnt verstärken Erich und Richard neu unser Wartungsteam. Ich freue mich, die beiden in unserem Team zu haben! ♦

JAHRESBERICHT FINANZEN

Florian Furrer, Verantwortlicher Finanzen



Mit dem Ende des Rechnungsjahres 2024 beende ich nach acht Saisons meine Tätigkeit als Finanzer der SG Bern. Ich freue mich darauf, künftig etwas mehr Zeit in der Luft verbringen zu können. Hier ein letzter Rückblick auf die finanziellen Highlights des vergangenen Jahres.

Der Verkauf der beiden Discus b (HB-3022 und HB-3043) hat unsere Liquidität deutlich verbessert. Der finanzielle Ertrag daraus ist erfreulich, zudem werden langfristig die Ausgaben für Versicherungen, Unterhalt und Gebühren sinken. Mindestens genauso wichtig ist die Entlastung des Wartungsteams, und damit auch aller Mitglieder, die beim Unterhalt mithelfen. Es bleibt wichtig, die Diskussion über die Flottengestaltung und die Weiterentwicklung der SG Bern, vor allem im Hinblick auf ein gescheitertes Solarprojekt, fortzuführen. Ich halte ein Konzept mit wenigen, aber modernen und intensiv genutzten Modellen – sowohl bei Segel- als auch bei Motorflugzeugen – für eine mögliche Lösung. Die Diskussion dazu muss aber auf jeden Fall im ganzen Club geführt und Lösungsansätze sollten im Verlauf der nächsten Jahre entwickelt werden.

2024 GAB ES EIN PAAR AUSSERORDENTLICHE KOSTEN:

Die Schäden an der Piste erzwangen eine Pistensanierung, die schnell und relativ kostengünstig umgesetzt wurde. Allerdings beeinträchtigte die dadurch verkürzte Saison sowohl den Umsatz als auch den Trainingsstand der Mitglieder. Mein Dank gilt dem Berner AeroClub, der mehr als die Hälfte der Pistensanierungskosten übernommen hat.

Im Zusammenhang mit dem Solarprojekt entstanden, anders als 2023, dank der Vereinbarung mit der FBAG kaum zusätzliche Ausgaben für die SG Bern.

Im vergangenen Jahr gab es im Flugzeugpark einige Schäden, die glücklicherweise auch aus finanzieller Sicht glimpflich verliefen:

- Propellerschaden Robin: Der Schaden konnte mit einer kostengünstigen Lösung behoben werden. Während der Zeit der Abklärungen und Reparatur wurde kurzfristig ein Ersatz bereitgestellt, der kostenneutral verrechnet wurde. Dennoch führte das vorübergehende Grounding zu Umsatzeinbussen im Schleppbetrieb.

· Höhenruderschaden DG800: Dieser Schaden, der keinem spezifischen Piloten zugeordnet werden konnte, blieb finanziell im Rahmen und konnte zügig repariert werden.

· Fahrwerkschaden Discus 2c: Der Schaden wurde schnell behoben, die Kosten blieben innerhalb des Selbstbehalts und wurden vom Verursacher übernommen. Um solche Fälle künftig besser abzufangen, wurde die Idee eines "Knack-Fonds" eingebracht – einer vereinsinternen Versicherungslösung. Ob ein solcher Fonds eingeführt werden soll, wird an der kommenden Hauptversammlung zur Diskussion stehen.

Ab 2025 wird die SG Bern von der Mehrwertsteuerpflicht befreit sein, da die massgebliche Umsatzgrenze von 150'000 Fr. auf 250'000 Fr. angehoben wurde und der Umsatz der SG Bern in den letzten Jahren regelmässig bei etwa 200'000 Fr. lag. Aus finanzieller Sicht ändert sich für die Mitglieder jedoch wenig. Die bisher erhobenen Mehrwertsteuer-Beiträge mussten nicht vollständig abgeführt werden, sondern konnten durch Vorsteuerabzüge (Mehrwertsteuer auf eingekauften Leistungen) verringert werden. Insgesamt ergibt sich dadurch allenfalls ein leichtes Plus für die Vereinsfinanzen.

Nach acht Jahren als Verantwortlicher für die Finanzen der SG Bern blicke ich auf eine ereignisreiche und oft turbulente Zeit zurück. Während dieser Jahre konnte ich nicht nur meine buchhalterischen Fähigkeiten erheblich verbessern, sondern erhielt auch einen sehr detaillierten Einblick in die Strukturen und Abläufe unseres Vereins. Es war eine spannende und lehrreiche Erfahrung. Ich danke allen, die mich in dieser Zeit unterstützt haben, und wünsche meinem Nachfolger viel Erfolg und alles Gute bei der Weiterführung dieser spannenden Aufgabe! ♦

PISTENSANIERUNG

Marco Robbiani



Am Saisondebriefing vom 18.12.2023 wurde uns eröffnet, dass unsere Start- und Landepiste sowie der Taxiway Delta mit sofortiger Wirkung gesperrt würden. Die Pistensenkung im Bereich des alten, unterirdischen Bachverlaufs sei zu gross und müsse saniert werden. Die Einmündung von der Piste nach Delta sei ebenfalls zu steil geworden und nicht mehr zulässig.

Eine unangenehme Weihnachtsüberraschung! Der Saisonstart im Frühling 2024 rückte damit in weite Ferne. An der ersten Taskforce Sitzung vom 18.Januar 2024 übernahm ich den Auftrag, die Pistensanierung aufzugleisen. Da ich fast mein ganzes Berufsleben in Projektleitungen im Hochbau gearbeitet hatte, hielt ich die Aufgabe für lösbar.

Zunächst ging es um Abklärungen, was nötig und machbar ist und wer wofür zuständig ist. Ich musste Firmen suchen und Offerten für einen projektierten Kostenrahmen von ca. 5000 - 15'000 Franken einholen. Die geplanten Arbeitsschritte umfassten das Abtragen vom Humus, das Auffüllen der Senke und eine neue Ansaat, alternativ das Eindecken mit Rollrasen.

Erste Gespräche mit Firmen und Flugplatzverantwortlichen wurden kurzfristig schon im Januar durchgeführt. Mit meiner Schätzung von ca. 30 - 50 m³ benötigtem Aushubmaterial lag ich weit daneben. Nach einer genauen Terrainaufnahme, durch die Firma Kästle Rubigen stand da eine ganz andere Zahl. Wir würden 1'200 m³ Aushubmaterial benötigen! So kann man sich täuschen.

Ende Januar bekamen wir die erste Offerte der Firma Kästle, die allerdings mit 30'000.- Franken wesentlich über unserem anvisierten Budget lag. Damit hiess es weitersuchen nach Firmen, die in der Umgebung von Belp im Tiefbau tätig waren.

Marc Berthoud wusste, dass die Firma Ringgenberg aus Belp schon einmal eine Pistensanierung durchgeführt hatte. Glücklicherweise kenne ich den Firmeninhaber persönlich. Von ihm erfuhr ich, dass er seine Firma gerade altershalber auflösen würde und daher Ressourcen hätte,

sie im Februar mit den Arbeiten anzufangen. Schon am nächsten Tag lag seine Offerte nach einer Geländebegehung auf dem Tisch und mit 15000 Franken sogar in unserem Budgetrahmen.

Der Auftrag wurde an der HV der SG Bern freigegeben. Von einem Rollrasen, der uns einen wesentlich früheren Saisonstart ermöglicht hätte, mussten wir uns leider aus Kostengründen verabschieden. Fast tausend Quadratmeter dieses Belags hätten unser Budget hoffnungslos sprengt. Am Ende wurden knapp 11900 Franken abgerechnet. Der Berner Aeroclub übernahm dankenswerterweise mehr als die Hälfte dieser Kosten.

Wie geplant wurde die berüchtigte Bodenwelle am Pistenbeginn ausgegraben und ein breiter Geländestreifen davor sanft terrassiert. Danach wurde Koffermaterial in die Grube eingebracht, das Ganze mit Humus gedeckt und mit Grassamen eingesät.

Beim Saisonbriefing stellte ich optimistisch einen Beginn des Flugbetriebs auf Ende März oder Anfang April in Aussicht. Mit dieser Einschätzung lag ich am Ende zwei Monate daneben. Wir hatten Probleme mit dem feuchtkalten Frühlingswetter, einer möglicherweise zu frühen Ansaat im sehr nassen Moosboden und dem Grassamen generell. Trotz mehrfacher Nachsaat wollte es einfach nicht grün werden. Der erste offizielle Start konnte dann endlich am 25. Mai durchgeführt werden. Damit war die Flugsaison, die die Berner Piloten in der Zwischenzeit als Gäste anderer Segelflugvereine auf benachbarten Flugplätzen begonnen hatten, endlich auch im Belpmoos angekommen.

Nach dem geduldigen Bohren einiger dicker Bretter konnten wir auch das Problem mit der Einmündung des Taxiway Delta lösen. Die beiden Markierungsfahnen an der Abzweigung wurden einfach um einen Meter in Richtung Bern umgesteckt. Manchmal ist es so einfach... Allen, die zu dem Gelingen der Sanierung beigetragen haben, und insbesondere dem Berner Aeroclub als Finanzier, möchte ich herzlich danken. ♦

S E G E L F L U G G R U P P E B E R N

Findelgletscher, Gornergrat und Matterhorn



DIE SACHE MIT DEM NARRATIV

Stefan Graf

«Wer das Narrativ kontrolliert, kontrolliert die Welt.» Wer im Internet nach dem Stichwort «Narrativ» sucht, stolpert schnell über diesen Satz, der teilweise in fragwürdigen politischen Zusammenhängen auftaucht (Stichwort Verschwörungstheorien). Das macht ihn aber nicht per se falsch. Ein Narrativ ist nicht einfach eine Geschichte, sondern «entwickelt sich mit der Zeit aus vielen ähnlichen Geschichten zu einem Thema» (Tina Recknagel in KOM – Kongress Spezial 2023). Das Besondere an einem Narrativ ist, dass es, einmal entstanden, die Macht hat, unsere Sicht auf die Realität zu verändern. «Hören wir immer wieder ähnliche Geschichten, fallen sie uns mit der Zeit mehr auf und das Narrativ in unserem Kopf verstärkt sich durch einen natürlichen Framing-Effekt.» (Tina Recknagel, gleiche Quelle). Narrative sind durch Dritte oder von aussen kaum veränderbar und können die Wahrnehmung über viele Jahre bestimmen. «Bestimmendes Element hinter einem Narrativ ist eher ein gemeinsam geteiltes Bild mit starker Strahlkraft als der Wahrheitsgehalt» (Wikipedia).

Was hat das mit der SG Bern zu tun? Wir sehen uns seit Anfang 2023, als das Projekt «BelpmoosSolar» lanciert wurde, mit einem mächtigen Narrativ konfrontiert, das von der Flughafen Bern AG in den Medien und in vielen Vorträgen, Aktionärsbriefen und politischen Anhörungen so eingängig wiederholt wird, dass es vielen Entscheidungsträgern längst als alternativlose Wahrheit gilt. Einige Kernaussagen dieses Narrativs sind:

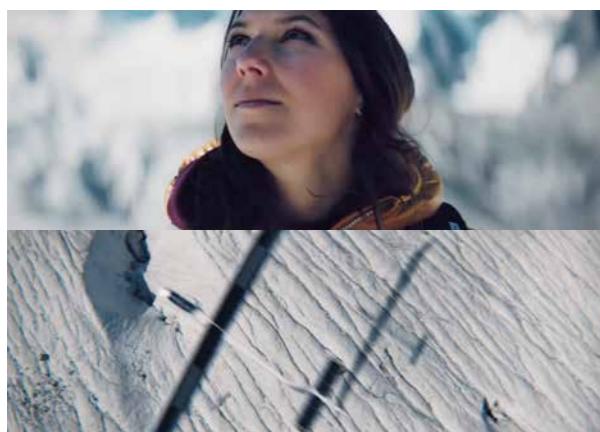
- Eine Photovoltaikanlage im Belpmoos ist von nationaler Interesse und wichtig für die Energiesicherheit der Schweiz
- Eine solche PVA sichert die Finanzgrundlage des Flughafens Bern auf viele Jahre
- Die PVA verbessert die CO₂-Bilanz und damit den Fussabdruck des Flughafens
- Die Trocken- und Magerwiese im Belpmoos ist biologisch nicht besonders wertvoll
- Eine PVA richtet an der Trockenwiese keinen Schaden an, sondern wertet sie im Gegenteil sogar biologisch auf
- Der Segelflug ist der Sport einer kleinen, elitären Gruppe, die ihre Pfründe auf Kosten der Allgemeinheit verteidigt, obwohl sie problemlos auf andere Flugplätze ausweichen könnte.

Dieses Narrativ ist nicht vom Himmel gefallen, sondern bewusst konstruiert und lanciert worden. Seine Mächtigkeit zeigt sich jetzt schon in drei ganz konkreten Auswirkungen:

- Obwohl die einzelnen «Geschichten» hinter dem Narrativ von BelpmoosSolar von vielen Fachleuten als unrichtig oder sogar unwahr entlarvt wurden, wird das Narrativ weitererzählt und weiter geglaubt.
- Weil Entscheidungsträger das Narrativ für wahr halten, haben sie keine Mühe damit, politische und juristische Prozesse so zu beeinflussen, dass das Narrativ nach Möglichkeit Wirklichkeit werden kann.
- Wer das Narrativ kontrolliert, kann es fast beliebig verändern, wenn er es für opportun hält, getreu dem Motto «Was gebe ich auf mein dummes Geschwätz von gestern» (F. Althoff, preussischer Politiker 19. Jhd.). So wurde zum Beispiel aus «Sonnenstrom für 15000 Haushalte» plötzlich «Sonnenstrom für die Herstellung von Wasserstoff».

Wendy und der Segelflug

Wendy Holdener ist seit 2019 Markenbotschafterin der BKW zum Thema «Klimawandel und Nachhaltigkeit». In einem Werbespot der BKW ist sie unter einem Segelflugzeug zu sehen, das im Tiefflug über einen Gletscher hinweg gleitet. Die BKW benützt zur Erzeugung von positiven Emotionen also genau die Sportart, die sie vom Belpmoos verjagen will. Wir haben bei den Verantwortlichen schriftlich angefragt, warum man denn den Werbespot nicht mit einem Business Jet gedreht hätte – schliesslich dient die PVA von BelpmoosSolar vor allem der Quersubventionierung des Corporate Jet-Verkehrs in Bern. Die Antwort auf unsere Frage wäre sicherlich spannend gewesen – leider kam sie nie.



Offensichtlich ist es oft fruchtlos, Unwahrheiten eines Narrativs in mühseliger Kleinarbeit zu entlarven, weil seine Strahlkraft (siehe oben) viel anziehender ist als sein Wahrheitsgehalt. Oder umgangssprachlich formuliert: man fühlt sich so wohl damit, dass es einem völlig egal ist, ob es stimmt.

Das ist ernüchternd und frustrierend. Vielleicht besteht die Vorwärtsstrategie darin, uns um unser eigenes Narrativ zu kümmern:

- Die Trocken- und Magerwiese im Belpmoos erfüllt alle Kriterien für die Aufnahme in das Bundesinventar der Trockenwiesen von nationaler Bedeutung. Der Kanton wollte sie bis Anfang 2023 schützen lassen, der Flughafen pries ihre Einmaligkeit auf seiner Homepage bis Anfang 2023.
- Der Segelflug schützt die Trockenwiese vor anderen Bedrohlichkeiten, schädigt sie selbst aber nicht.
- Flugschule und Verein vermitteln Fähigkeiten, die für die Gesellschaft insgesamt wertvoll sind. Wer Pilot wird, lernt Verantwortung und die Fähigkeit, Entscheidungen zu treffen, im Verein übt man Teamarbeit.
- Der Segelflug in Bern ist älter als der Motorflug und älter als der Flugplatz. Er war entscheidend an der Entwicklung der Aviatik im Belpmoos beteiligt. Damit ist er ein wichtiges Kulturgut, und gleichzeitig eine lebendige Tradition.

Vereine, insbesondere Sportvereine, sind ein wichtiger Kitt der Gesellschaft. Die Segelfluggruppe ist nicht ein elitärer Verein reicher Abzocker, sondern ein gelebtes Generationenmodell. Drei Generationen Pilotinnen und Piloten aus allen Gesellschaftsschichten leben, lernen und arbeiten zusammen.

Segelflug ist Sport, das Segelflugfeld ist unser Sportplatz. Man pflastert ja auch nicht Golfplätze oder Fußballstadien mit einer PVA zu.

Segelflug ist eine der Spitzensportarten des technologischen Fortschritts in der Fliegerei. Nicht umsonst basieren viele Neuentwicklungen der Elektro-Aviatik, die am Electrify stolz präsentiert werden, auf Segelflugzeugen.

Zukunftsprojekte wie sustainable fuel, Wasserstoff aus Sonnenstrom etc. sind noch weit weg von der technischen Umsetzung. Der Segelflug könnte dagegen in Bern schon heute die erste Form der Fliegerei sein, die fast ausschliesslich elektrisch betrieben wird. Eine Elektrowinde und ein langes Windseil würden den CO₂-neutralen Start zum Streckenflug ermöglichen.

Unser Narrativ kann ebenfalls Strahlkraft entwickeln; es hat gegenüber dem Narrativ des Flughafens ausserdem den Vorteil, dass es den Wahrheitstest besteht. ♦



GEIER VORFLUG – SEGELFLIEGEN ÜBER ZENTRALSPANIEN

Samuel Indermühle

MOTIVATION

Beim Landebier tauchen immer wieder Geschichten von vergangenen Highlights auf. Eine davon liess mich auftauchen: Küre erzählte von einer Reise nach Zentralspanien. Fantastische Bedingungen, starke und grosse Aufwinde, offene Lufträume und epische Endanflüge – so schilderte er seine Erfahrungen. Eine kurze Googlesuche später war ich überzeugt: Ich wollte selbst dort fliegen, wo die Thermik «Hammer fett, Bombe Krass» ist, wie ein anderer Pilot es beschrieben hatte (sein Bericht ist am Ende verlinkt). Lukas Moser aus Bellechasse war für dieses Abenteuer schnell zu begeistern, und so beschlossen wir, Ende Juli und Anfang August zwei Wochen auf dem Aeródromo de Fuentemilanos zu verbringen.

DIE VORBEREITUNG

Zwei Wochen vor der geplanten Abfahrt gab es einen Rückschlag: Bei der reservierten DG-800 zeigte sich ein Schaden an der Höhensteuerung, der nicht rechtzeitig repariert werden konnte. Doch der Vorstand reagierte grosszügig, und ich durfte stattdessen einen Discus 2 ausleihen. Kritische Stimmen merkten zwar an, dass dadurch in der Hauptsaison Einsitzer fehlen könnten, aber ich dachte mir: «Besser

fliegen als im Hangar stehen.» Tatsächlich zeigte sich später, dass an keinem Tag alle verbleibenden Vereinsflugzeuge in der Luft waren. Nach einer Einweisung war ich startklar, auch wenn mir die wenige Erfahrung mit dem Discus 2 noch zu schaffen machen sollte.

DIE ANREISE

Für die Fahrt nach Fuentemilanos boten sich zwei Routen an: durch die Auvergne oder über Südfrankreich. Beide Wege führen an vielen Sehenswürdigkeiten vorbei. Wir entschieden uns für die gemütliche Variante durch Südfrankreich, mit zwei Übernachtungen und Sightseeing. Auf der französischen Autobahn ging es zügig voran, der Anhänger folgte dem Zugfahrzeug wie auf Schienen, und nach einigen Pausen und einem längeren Stopp in Aigues-Mortes stellten wir ihn beim Aeroclub Carcassonne ab, bezogen unser Hotel und gönnten uns ein Znacht in der historischen Altstadt. Anderntags machten wir Halt in Lourdes und Burgos und trafen am frühen Nachmittag in Fuentemilanos ein.

ANKOMMEN IN FUENTEMILANOS

Der Flugplatz Fuentemilanos bietet eine hervorragende Infrastruktur: einen Campingplatz mit gemütlichen Chalets, Stellplätze für Wohnmobile und Zelte, einen Pool und ein gutes Restaurant. Die spanischen Essenszeiten harmonieren perfekt mit späten Landungen. Wir wurden herzlich empfangen, und die etwa dreissig anwesenden PilotInnen aus ganz Europa integrierten uns sofort in ihre Gemeinschaft. Es sei ein ruhiges Jahr dort, sagte man uns, oft wären es



doppelt so viele Gäste. Erfahrene Flieger wie Frank, ein Fluglehrer aus Oerlinghausen, der seit 30 Jahren regelmäßig nach Fuente kommt, gaben uns spontan ein Briefing und hilfreiche Tipps, und der Flugplatzchef Bernardo machte mit uns die offizielle Einweisung mit den Operations im Zusammenhang mit der TMA von Madrid.

DIE ERSTEN FLÜGE

In den ersten Tagen erkundete ich das lokale Fluggebiet entlang der Sierra de Guadarrama, die die spanische Meseta Central in einen höhergelegenen nördlichen und einen tieferen südlichen Teil trennt. Die entsprechenden Luftmassen treffen sich über der Sierra und diese Konvergenz bildet starke Thermik. Die Crux: Die Konvergenz kann wandern; liegt sie etwas südlich vom Hauptkamm, verhindert die TMA Madrid den Segelflug im besten Steigen. Für uns waren die Bedingungen spektakulär: starke Thermik und mit Geiern markierte Bärte. Diese zeigen nicht nur die Aufwinde zuverlässig an, sondern sie können auch ihre Flügel halb anlegen und erstaunlich schnell mit dem Discus 2 vorfliegen!

LÄNGERE FLÜGE

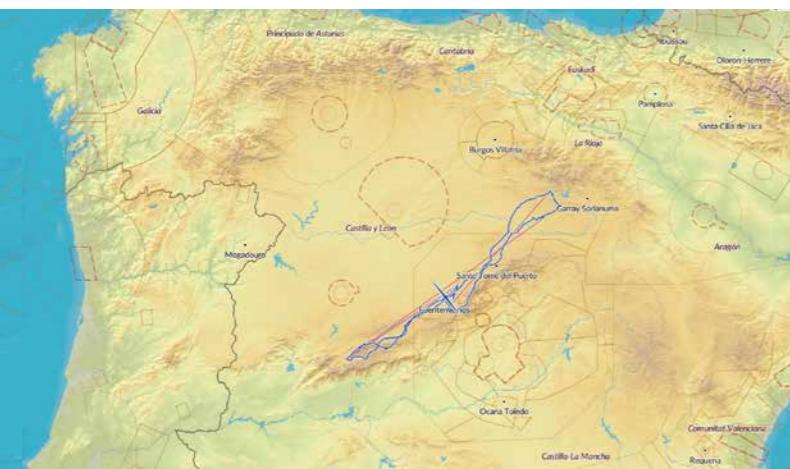
Während ich die Umgebung der benachbarten Flugplätze auskundschaftete, schrieben die Habitüés ihre 1000er ins Flugbuch. Das Gebiet, das ab Fuente im Segelflugzeug erfliegen werden kann, ist riesig. Nach Westen kann man Portugal erreichen, im Norden das Kantabrische Gebirge, im Osten dem Iberischen System bis nach Valencia folgen oder im Süden die Montes de Toledo anschauen. Ich war derweil zufrieden, die ersten paar Flugtage jeweils im Restaurant auf dem Flugplatz zu beenden, wo drei formidable Menüs im Stil «spanische Hausmannskost» zur Auswahl standen und sich die Wahl des herrlich kräftigen Duero-Hausweins dazu empfahl. Viele Tischgespräche begannen mit «Ach du bist also der Schweizer ohne Motor...» und in der Tat hatten alle außer mir einen Klapperr oder mindestens einen FES. Mit wachsender Erfahrung wuchs auch meine Ambition. Mein erster längerer Flug führte mich Richtung Soria. Die Thermik war hoch und zuverlässig, die Landschaft mit ihren abgeernteten Feldern einladend. Nach einem Wendepunkt bei Covaldea setzte ich meinen Flug nach Barco fort. Südlich von Avila schickte mich ein Aufwind auf über 4000m und ich drückte zu den nächsten Wolken. Diese lieferten – nichts. Ein Suchflug von Wassersack zu Wassersack begann und auf 3000m beschloss ich, Barco sein zu lassen, zu wenden und es über der weiter nördlich gelegenen besonnten Krete zu versuchen. Diese erreichte ich ca. 800 über Grund, doch sie trug nicht und ich ließ das



Bildlegenden

- S. 20 o: Fuentemilanos Airfield (Foto:Felix Schneebeli)
- S. 20 u: Sam & Lukas - Glace in Carcassonne
- S. 21 o: Company Glider (Foto: Alfred Paul Alfers)
- S. 21 m: Ohne Flügelrad geht nix
- S. 21 u: Segovia von oben
- S. 22 l: Flug vom 25.07.24 - Karte: WeGlide.org
- S. 22 r: Landefeld vom 31.07.24

Wasser ab. Den Flugplatz Piedrahita hatte ich im LX markiert, er war gut erreichbar, aber noch hatte ich Reserve, um die Krete nach Steigen abzusuchen. Zwei Mal glaubte ich, ein Zucken zu spüren, doch die Suchkreise waren erfolglos, bis in einer sonnenbeschennten Geländemulde das Vario doch endlich piepste – 200m über der Krete. Mit weniger als einem Meter Steigen und etwas Windversatz konnte ich dem Hang 800m abkämpfen, was mir den Anschluss an den nächsten Schlauch und den Aufstieg auf 3400m erlaubte. Ein weiterer Bart brachte die Endanflughöhe für Fuente, wo ich die Landung in der letzten Abendthermik noch etwas hinauszögerte und schliesslich mit 618km auf dem Ticker zufrieden aufsetzte. Der Link zum Track ist am Ende dieses Artikels.



SEHENSWÜRDIGKEITEN UND ERLEBNISSE

Nach einer Kaltfront gönnten wir uns einige Tage Sightseeing. Die Altstadt von Segovia, der Sommerpalast von San Ildefonso und das beeindruckende El Escorial sind nur einige der Attraktionen, die Fuentemilanos auch für die nicht-fliegende Begleitung zu einer attraktiven Feriendestination machen.

EINE LEHRREICHE AUSSENLANDUNG

Die Thermik meldete sich mit Cumuli bis an den Horizont zurück, und ein weiterer Flug führte mich in einem vorgeesehenen Jojo der Sierra entlang. Nach der zweiten Wende im Nordosten drückte ich etwas zu übermütig in Richtung Westen und geriet unter die Kretenhöhe. Leider übersah ich, dass die Konvergenz nach Süden gewandert war und geriet in ein thermikarmes Gebiet. Während mir die Kollegen aus knapp 3000m per Funk noch Tipps gaben, suchte ich zuerst am Hang und dann in der Ebene erfolglos nach Steigen, bis eine Aussenlandung unvermeidlich wurde. Dank der ordentlichen spanischen Bauern, die ihre Stroh-

ballen sauber stapeln, fand ich ein passendes Stoppelfeld mit einem anschliessenden zweiten Feld, das in einen Acker überging. "S-S-L-O-W" und "Rawowawipla" (merci, Dieter!), Abkreisen, Downwind und Base, doch ich war zu hoch im Final – oh wie ich die Klappenstellung L der DG vermisste. Aber Plan B lag bereit und ich setze im zweiten Stoppelfeld auf. Dieses war zwar eben wie gewalzt, aber etwas kurz, und ich rutschte in den anschliessenden Acker, wobei das Rad an der ersten, etwas tieferen Fuhré anhing und beschädigt wurde. Die Rückholmannschaft wies ich per SPOT ein, was problemlos klappte. Beim Debriefing wurden mir einige Punkte bewusst, aufgrund derer ich eine Aussenlandung in einer ähnlichen Situation in Zukunft vermutlich vermeiden kann.



FAZIT

Würde ich wieder nach Fuentemilanos fahren? Absolut! Die fliegerischen Möglichkeiten sind einzigartig, die Landschaft spektakulär, und die Atmosphäre am Platz ist entspannt und freundlich. Zudem bieten die Sehenswürdigkeiten rund um Fuente genügend Abwechslung für nichtfliegende Tage. Die lange Anreise ist kein Hindernis, und ich hoffe, in naher Zukunft mit einer Berner Delegation zurückzukehren. ♦

Der Text von Christoph Talle:

<https://svlingen.de/wp-content/uploads/Hammerfett.pdf>

Flug über 618km:

<https://www.weglide.org/flight/447218>

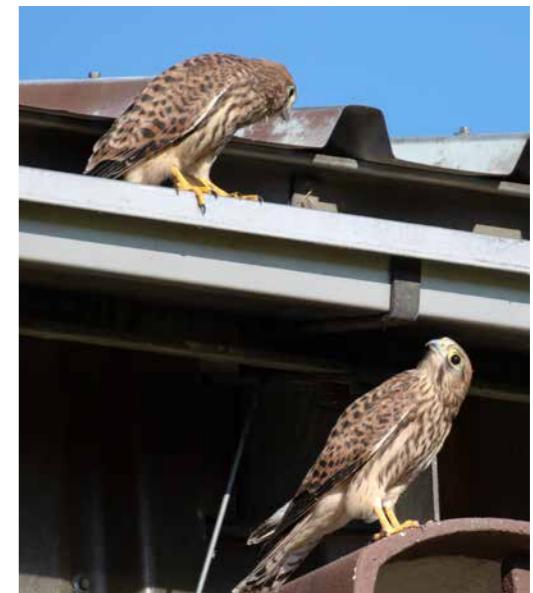
WO SICH FUCHS UND HASE GUTE NACHT SAGEN

Stefan Graf, Redaktion Glider News

Eine bunte Gemeinschaft von Tieren teilt sich ihren Lebensraum auf dem Belpmoos grosszügig und unentgeltlich mit uns und unseren Kunststoffvögeln. Die meisten von ihnen kennen wir gut: Das Falkenpaar, das seit Jahren im Kasten an der Hangarwand nistet und völlig unbeeindruckt vom Flugbetrieb jeden Frühling zwei oder drei Junge aufzieht. Der Igel, dem wir vor Jahren einen eigenen Asthaufen gebaut haben, welcher inzwischen allerdings von einer Bande halbstarker Kaninchen bewohnt wird. Unseren stacheligen Freund haben wir dafür beim Herbstbautag bereits im Tiefschlaf unter einem Laubhaufen hinter der Villa Thermik gefunden und sanft und sorgfältig in ein neues Winterschlaf-Quartier gezügelt. Das Wiesel, das vor einigen Jahren ebenfalls seinen persönlichen Steinhaufen bekam und oft mit erhobenem Schwanz am offenen Hangartor vorbeizischte – wieselhaft eben. Störche und Graureiher, die auf der Suche nach Mäusen gravitätisch über die Trockenwiese staken, unbeeindruckt vom startenden und landenden Verkehr. Alles lebende Beweise dafür, dass Segelflug und Natur- und Landschaftsschutz sich nicht konkurrieren, sondern im Gegenteil sogar positiv beeinflussen. Eine biologisch wertvolle Fläche wird durch die Nutzung als Segelflugplatz vor anderen Begehrlichkeiten geschützt, gleichzeitig nehmen die Fläche selbst und die Biodiversität aber keinen Schaden, weil Segelflug extensiv und saisonal betrieben wird und wenig Spuren im Gelände verursacht.

Die Wiese lebt – aber nicht nur am Tag. Eine Wildkamera, die wir einige Wochen lang an verschiedenen Standorten platziert hatten, hat uns gezeigt, was nachts so alles auf unserem Flugplatz los ist. Mäuse huschen rings um die Villa Thermik, vermutlich auf der Suche nach einem Eingang in dieses verlockende Fressparadies. Zwei Kaninchen üben mitten in der Nacht Influencerposen, als wüssten sie, dass sie gefilmt werden. Am Hangar taucht ein scheuer Gast auf: ein Feldhase, der in der Schweiz zu den bedrohten Arten gehört, grast friedlich auf einem Abstellplatz für Segelflugzeuge. Auch das Wiesel ist wieder da, allerdings ist es so schnell, dass man es nur in Zeitlupe erkennt.

Spannend wird es, als wir einen jungen Fuchs filmen, der lauernd vor dem Kaninchenbau steht. Er schnuppert, schleicht näher, zögert, schnuppert wieder – und springt dann mit einem Satz mitten ins Gebüsch. Nach wenigen Augenblicken taucht er wieder auf, allerdings ohne Beute, und zottelt von dannen – man meint, ihm den Frust noch an der Schwanzspitze anzusehen. Der Fuchs hat dem Hasen heute zum Glück nicht gute Nacht gesagt. ♦



FREUDE AM FLIEGEN 1 DER BESONDRE PASSAGIER

Stefan Graf

Sauerstoff im Segelflugzeug ist ab einer bestimmten Höhe ja nichts Besonderes. Der Passagier, den ein Vereinskamerad an diesem Tag ins Mösl brachte, brauchte ihn allerdings schon am Boden. Ein tragbarer Sauerstoffkonzentrator half dem von einer unheilbaren Lungenerkrankung schwer Gezeichneten beim Atmen. Skeptische Blicke der umstehenden Pilotinnen und Piloten: Damit in die Luft? Kann das gut gehen? Aber der Passagier war trotz der durchzogenen Wetterverhältnisse zu diesem Flug entschlossen – eines der wenigen Dinge, die er unbedingt noch erleben wollte. Also wurde er mitsamt seinem Gerät auf dem hinteren Sitz eines Duos angeschnallt. Ein Fluglehrer übernahm das Steuer.

Der Flug war aus segelfliegerischer Perspektive eher langweilig. Schleppen bis an die Krete am Gantisch, bei fehlender Thermik Absaufen in Zweisimmen. Erneuter Schlepp auf die Krete, von dort Gleitflug ins Belpmoos. Ein Flug von der Art, über die Piloten anschliessend gerne meckern.

Nicht so dieser Passagier. Als wir ihm aus dem Cockpit halfen, leuchteten seine Augen, und aus seinem Gesicht strahlte eine Freude, die uns Umstehende beschämte. Hatten wir vor lauter «Schneller-Weiter-Höher» wirklich vergessen, wie viel pure Freude man allein dadurch geschenkt bekommt, dass man den Erdboden hinter sich lassen und die Welt mit den Augen der Vögel betrachten kann? Höchste Zeit, die eigenen Massstäbe wieder einmal zu justieren. ♦



FREUDE AM FLIEGEN 2 DER NATIONALE ZUKUNFTSTAG BEI DEN SEGELFLIEGERN IM BELPMOOS

Stefan Graf

Der Nationale Zukunftstag am 14. November 2024 brachte einmal mehr viele tausend Schülerinnen und Schüler in der ganzen Schweiz für einen Tag in die Arbeitswelt ihrer Eltern. Ein spezieller Tag – weil nicht direkt mit der Arbeit der Eltern verknüpft, wohl aber mit dem Objekt ihrer Arbeit – führte zwanzig von ihnen, allesamt Kinder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des UVEK, auf den Segelflugplatz im Belpmoos. Kathrin Stäubli, eine Mitarbeiterin des BAZL, die selbst aktive Segelflugpilotin ist, hatte diesen Einblick in die spannende Welt des Fliegens organisiert.

Die Faszination war von der ersten Minute an zu spüren, als eine aufgeregte Gruppe Fünfteler und Sechsteler im Briefingraum der SG Bern vom Cheffluglehrer Christoph Schläppi begrüßt wurde. Jérôme Speiser erklärte einige Grundbegriffe der Fliegerei («Warum fliegt ein Flugzeug?» «Welche Kräfte treiben ein Segelflugzeug an?») – danach zeigte Christoph anhand der virtuellen Aufbereitung eines echten Leistungsflugs, was mit einem modernen Segelflugzeug im anspruchsvollen Gelände des Berner Oberlands und der Walliser Berge möglich ist. Jede Menge Zwischenfragen zeigten, dass sich viele schon mit dem Thema Fliegen beschäftigt hatten. Heimlicher Star für uns anwesende Piloten war ein Schüler, der auf der virtuellen Geländeprojektion sämtliche Dörfer und Städte aus der Vogelperspektive identifizieren konnte – eine Fähigkeit, an der sich Flugschüler sonst einmal gerne die Zähne ausbissen, weil aus der Luft plötzlich alles ganz anders aussieht.

Dann ging es hinaus hinter den Hangar und zu den Flugzeugen. Anfassen war ausdrücklich erlaubt. Im Cockpit Platz nehmen, die Ruder mit dem Steuerknüppel bewegen (für die Pedale waren die meisten noch zu klein), Knöpfe und Schalter bedienen und hundert Fragen stellen – die Piloten der SG Bern, die bei jedem Flugzeug standen, waren gefordert. «Wie alt muss ich sein, um Pilotin werden zu können?» war eine der häufigsten Fragen, und die Antwort darauf verblüffte viele. «Du darfst fliegen, ein paar Jahre bevor du die Autoprüfung machen kannst.»

Gut möglich, dass dem einen oder anderen Jugendlichen eine Infektion mit dem «virus aviaticus» eingepflanzt wurde. Die grossen Augen und die vielen Fragen, die förmlich aus den jungen Gästen herausplatzten, lassen es zumindest vermuten. ♦



GELEBTE NACHBARSCHAFTSHILFE

Stefan Graf, Redaktion Glider News



Beim Saisonbriefing am 02. März klang es noch sehr optimistisch: spätestens Anfang April fliegen wir auf unserer sanierten Graspiste. Die alten Hasen schüttelten da schon zweifelnd die Köpfe. Die Natur, das Schicksal, das Wetter und der Grassamen wollten es dann auch deutlich anders: schlussendlich startete erst am 25. Mai das erste Flugzeug vom Segelflughafen im Belpmoos.

Damit war natürlich der Saisonauftakt buchstäblich im Eimer. Zu unserem Glück sprangen die benachbarten Segelflugclubs in die Bresche. Die Vereine in Thun, Bellechasse, Zweisimmen, Courteulary und sogar Langenthal luden uns ein, doch einfach bei ihnen zu fliegen, bis unsere Piste so weit wäre.

Einfach war an diesem grosszügigen Angebot natürlich gar nichts. Jedes Wochenende zwischen März und Mai mussten Flugzeuge in Anhänger verpackt und Chauffeure mit Autos gefunden werden, die eine Anhängerkupplung hatten, mussten Batterien, Handfunkgeräte und Fallschirme gerichtet und verstaut werden, und für all das brauchte es immer am Freitag und am Sonntag freiwillige Helfer. ♦

Andererseits war diese unfreiwillige «Fastenzeit» eine ideale Gelegenheit, andere Segelflugplätze und ihre Verfahren kennenzulernen, Routine in bisher unbekanntem Gelände zu gewinnen und sich mit Pilotinnen und Piloten aus benachbarten Vereinen auszutauschen. Die Gastfreundschaft und die Bereitschaft, die eigenen Ressourcen zu teilen, waren enorm. Gleichzeitig zeigte das Experiment aber auch, dass die Grenzen eines Flugplatzes und eines Flugbetriebs schnell erreicht sein können. Man kann die Anzahl Flugbewegungen und insbesondere Schleppstarts an einem Fluggelände nicht beliebig erhöhen, man muss auf Anwohner und Touristen Rücksicht nehmen, Schleppkapazitäten sind begrenzt, man hat nicht beliebig viele Stellplätze für Anhänger zur Verfügung, Hangarplätze sind absolute Mangelware und können fast nirgends mehr gebaut werden etc. Dies als kritische Anmerkung ins Poesiealbum derjenigen «Experten», die im Rahmen der Diskussion um die Photovoltaik im Belpmoos gerne herumposaunen, der Segelflug könnte ja problemlos auf einen anderen Flugplatz umziehen.

Ein weiteres schönes Beispiel selbstverständlicher Solidarität unter Segelfliegern erlebten wir, als der Propeller unserer Schleppmaschine beschädigt wurde. Persönliche Kontakte führten zur Segelfluggruppe Obwalden und zu einem Propeller, der dort als Dekoration an einer Wand hing, aber noch voll funktionsfähig war. Diesen Propeller hätten wir umsonst leihen können, bis unser eigener Prop repariert oder ersetzt worden wäre. Leider blieb es beim Konjunktiv: das generöse Angebot scheiterte an einem fehlenden Formular, ohne das wir den Propeller nicht bei uns montieren durften. Aber die Geste war überwältigend; sie zeigte uns – genau wie die Gastfreundschaft an anderen Plätzen - welche Kultur des Helfens und Unterstützens in unseren Vereinen gelebt wird. ♦



NACHRUF FRITZ KREBS 29.08.1942 – 25.10.2024

Roland Bieri

Als ich 1975 in die SG Bern eintrat, galt Fritz schon als Koryphäe. Er besass mit seiner Libelle das dritte private Segelflugzeug im Verein und flog schon damals grosse Strecken. Als junger Schüler bekam ich das nur indirekt mit, weil er seine Leistungen nie an die grosse Glocke hängte. Einmal flog er von Bern nach Niederöblarn in Österreich, machte am nächsten Tag einen Ziel-Rückflug von über 600 km und flog am dritten Tag zurück nach Bern. 1994 flog er von Bern nach Bled in Slowenien ins Lager. Er platzierter sich an regionalen und Schweizer Meisterschaften regelmässig in Topräängen. Seine grosse Liebe aber war Puimoisson. Dort war er viele Jahre lang ein gerne gesehener Guest. Alle lebten in Zelten oder Wohnwagen, und dort gab er, den ich sonst nur anzusprechen wagte, wenn es einen triftigen Grund gab, sein Wissen über das Fliegen in der Region gerne an uns Greenhörner weiter. Einmal rettete er mich auch in seinen Wohnwagen, nachdem mein Zelt in einem Gewitterguss weggespült worden war. Vor der Abfahrt reservierte er jeweils «seinen» Campingplatz mit einem Schild für das nächste Jahr.

Fritz organisierte und leitete von 1984 bis 1993 das Saanenlager für die SG Bern. Von 2009 bis 2012 war er zudem Materialwart des Vereins. Vom Team Motorflugwartung wurde er deshalb ehrenhalber in dessen exklusives Reisegrüppli aufgenommen und war auf vielen Ausflügen dabei, wobei ihn immer speziell die Hintergründe zu den besichtigten Orten und Objekten interessierten.

Seine Rückenbeschwerden nahmen ihm mehr und mehr die Freude am Fliegen. Anfang Juni 2019 machte er schweren Herzens seinen letzten Flug, nach über 6000 Flugstunden. Dafür war er in den letzten Jahren mit Dori viel auf Reisen, das Wohnmobil wurde fast zur zweiten Heimat. Zuletzt schwächte ihn seine Krankheit zunehmend, und am 25. Oktober konnte er für immer einschlafen. Wir werden Fritz in guter Erinnerung behalten, er wird auf jedem Flug im FK mitfliegen. ♦



**NACHRUF
RENÉ HODEL
12.05.1941 – 16.08.2024**

Christoph Schläppi



René stiess 1961 zu den Segelfliegern im Belpmoos, nachdem er – wie er selbst erzählte – bei einem Rundflug vom virus aviaticus infiziert worden war, sich mit seinem schmalen Studentenbudget aber nur die Ausbildung im Segelflug leisten konnte. Dies war der Beginn einer eindrucksvollen Pilotenkarriere, die er neben seinem Brotberuf als Jurist im Luftamt (später BAZL) bis 2008 verfolgte. Auch wenn er in späteren Jahren berufsbedingt mehr im Motorflugzeug unterwegs war und es dort zur Lehrberechtigung, zum Instrumentenflug und zur Berechtigung für Gletscherlandungen und Wasserflugzeuge brachte, blieb seine Leidenschaft der Segelflug. Er war in den sechziger Jahren eine Zeit lang hauptberuflicher Segelfluglehrer der ALPAR im Belpmoos, später Ausbildner für Fluglehrer, Pilot in einer Kunstflugformation und vieles mehr. Als er 2008 seine Segelflugkarriere beendete – nicht ohne Wehmut, wie er später selbst schrieb – standen in seinem Flugbuch über 4500 Segelflüge, davon rund 3000 Flüge als Fluglehrer im Auftrag der SG Bern. Diese ernannte René 2022 zum Ehrenmitglied.

Nach seiner Zeit als aktiver Pilot war René trotz zunehmender gesundheitlicher Einschränkungen regelmässiger Gast in der Villa Thermik bei den monatlichen Treffen der Alten Adler. Er begleitete mit scharfem juristischem Verstand auch den Kampf der SG Bern um den Erhalt ihres Flugfelds im Belpmoos und skizzierte noch wenige Wochen vor seinem Tod Lösungsmöglichkeiten für ein Nebeneinander von Segelflug und PVA. Am 16. August 2024 starb René für uns alle überraschend nach kurzer, schwerer Krankheit. Sein Sachverstand, seine Aufrichtigkeit und sein Humor, mit dem er nicht zuletzt auch über sich selbst und seine Gesundheitsprobleme lächeln konnte, werden uns fehlen. ♦



Plauderei von René Hodel anlässlich der HV 2023:
https://www.sgbern.ch/fileadmin_sgbern/Berichte_News/2023/HV-SGB-Plauderei-von-Rene-Hodel-vom-18.2.2023.pdf



GliderNews 2021, Werner von Braun.
Der Mondflug und das Segelfliegen. S. 22 – 26.
https://www.sgbern.ch/fileadmin_sgbern/Berichte_News/Glider_News/GliderNews_2021.pdf

**NACHRUF
FRED STEFFEN
18.12.1934 – 21.11.2024**

Stefan Graf

Fred Steffen begann seine Karriere als Segelflieger im August 1964. Genau ein Jahr später hatte er bereits sein Silber-C erlogen, weitere Leistungsflüge und Abzeichen folgten. Wie viele Vertreter seiner Generation, für die Fliegen etwas Besonderes und Pilot sein eine Auszeichnung war, wollte er seine Grenzen im Flugsport so weit wie möglich ausdehnen. Als logische Folge erwarb er mit den Jahren die Instrumentenberechtigung im Segelflug, die Erweiterung für Motorsegler, später die Privatpilotenlizenz. Damit war er – neben seiner Segelflugtätigkeit - auch während vierzehn Jahren als Schlepppilot für die SG Bern tätig. In den Anfangsjahren des Vereins engagierte er sich zudem als Vize-Obmann neben Albert Kiener neun Jahre lang für den Segelflug im Belpmoos. Wer in der Chronik der SG nachliest, mit welchen Herausforderungen das damals noch zarte Pflänzchen SG Bern zu kämpfen hatte, kann ermessen, welche Arbeit Fred zusammen mit den anderen Vorstandsmitgliedern leistete.

Seinen letzten Segelflug machte Fred im Sommer 1994, nach dreissig aktiven Jahren. Er blieb der SG weiter verbunden, erschien regelmässig beim Stamm der Alten Adler und interessierte sich bis zuletzt für die Fliegerei im Möslis.

Auf der Traueranzeige schreibt seine Familie: «Nach einem erfüllten Leben durfte er kurz vor seinem 90. Geburtstag einschlafen, so wie er es sich gewünscht hat.»

Wir danken Fred viel und werden ihn in guter Erinnerung behalten. ♦





NACHRUF ERNST NYFFENEGGER 01.05.1936 – 19.11.2024

Stefan Graf

«Trocken und träft» - so wird Aschi von allen Zeitgenossen in der SG Bern beschrieben. Ein Stiller, der wenig redete, und noch weniger von sich selbst, der aber oft mit wenigen trockenen Worten den Nagel auf den Kopf traf. Aschi begann in den 60er Jahren mit dem Fliegen. Ein versierter Pilot mit eigenem Flugzeug, seiner geliebten Elfe, der Einzige, der jemals über dem Belpberg eine Welle fand, die ihn bis auf 4000 m Höhe trug. In allen Ländern, die er mit dem Segelflugzeug bereiste, sprach er konsequent nur Berndeutsch und kam überall damit durch. Als UHU (UHU bedeutet «ums Hus ume») ein Chrampfer, der unermüdlich für «Haus und Hof» des Vereins im Einsatz war, der Rasen mähte, Büsche schnitt, Reparaturen ausführte, in der Werkstatt arbeitete, zur Villa Thermik schaute und keine Mühe damit hatte, Vereinsmitglieder zu ermahnen, deren Verhalten seinen Standards von Ordnung und Sauberkeit nicht entsprach. Wegen seines enormen Engagements, das lange über seine aktive Pilotenkarriere hinaus dauerte, ernannte die SG Bern ihn zum Ehrenmitglied.

Was vielen nicht bewusst war, die seine Qualitäten und seine Kameradschaft schätzten: Aschi hatte keine schöne Kindheit und Jugend, war als Verdingbub in der Innerschweiz aufgewachsen und litt unter seiner mangelnden Schulbildung. Aus diesen prekären Verhältnissen arbeitete er sich nach oben, war Führer schwerer Baumaschinen, wurde Lastwagenchauffeur und Pilot. Daneben war er begeisterter CB-Funker mit der Kennung «Spatz 64».

Die Familie Balsiger- von Gunten auf der Hohburg, ebenso wie die SG Bern und die Villa Thermik, waren sein zweites Zuhause und die Familie, die er selbst nie hatte. Für die Kinder, deren Grossväter früh gestorben waren, wurde er eine Art Ersatz-Grossätti. Er hielt auch noch lange Kontakt zu seinen alten Kollegen und zur Runde der «Alten Adler» auf dem Belpmoos.

Mit fortschreitender Erkrankung erschien Aschi aber immer weniger auf dem Flugplatz. Seine beiden letzten Jahre verbrachte er im Domicil Oberried, wo er am 19. November seinen letzten Flug antrat. ♦

28.07.24 - Täschhorn, Kingletscher



TÄTIGKEITSPROGRAMM 2025

Segelfluggruppe Bern

MONAT	DATUM	ZEIT	WAS (ANSPRECHPERSON)
Februar	13.02.25	19:30	XC: XCTherm und das neue TopTask in der Flugplanung (S. Zlot)
	15.02.25	13:00	Hauptversammlung Villa Thermik
März	01.03.25	09:00	Pilotenbriefing Segelflug (Ch. Schläppi, I. Hausamman)
		11:00	Motorflug- und TMG-Piloten Rapport (P. Lacher)
	01.03.25	13:00	Montage/Frühlingsbautag (B. Häusler / A. Walther)
	01.03.25	13:00	FDL Refresher (Ch. Schläppi)
	01.03.25	18:00	Segelflieger kochen für Segelflieger (B. Gerber / R. Rapold)
	13.03.25	19:30	XC: Wovon die «Alten Adler» nur träumen konnten, und was heute (fast) wie von selbst geht... (S. Zlot)
	26.03.25	19:30	Generalversammlung Berner Aeroclub (BeAC, U. Niemeyer)
April	10.04.25	19:30	XC: Testat-Kurs 1 - Trichterfliegen (Ch. Schläppi)
Mai	15.05.25	19:30	XC: Testat-Kurs 2 - Aussenlandung (Ch. Schläppi)
	24.05. - 31.05.25	-	Intensivwoche Zweisimmen (A. Kiese)
Juni	12.06.25	19:30	XC: Was hat es mit dem Flug-Stil auf sich? (S. Zlot)
Juli	05.07. - 20.07.25	-	Intensivwoche Segelflug ab Bern (S. Zlot)
	20.07. - 10.08.25	-	Saanenlager
August	15.08.25	18:00	Sommerfest des BeAC zusammen mit der SG Bern
September	tba	08:00	IKARUS Tag , (BeAC, U. Niedermeyer)
	21.09.25	-	Ziellandekonkurrenz (tbc)
November	01.11.25	09:00	Demontage/Herbstbautag (B. Häusler / A. Walther)
	01.11.25	18:00	Saisonabschluss mit Abendessen und Preisverteilung (B. Gerber / R. Rapold)
	15.11.25	-	Segelflugkonferenz , Stadthalle Olten
2026	14.02.26		Hauptversammlung Villa Thermik
Februar	28.02.26		Montage/Frühlingsbautag (B. Häusler / A. Walther)

Genehmigt durch den Vorstand am 21.01.2025 / zur Genehmigung durch die HV vom 15.02.2025