Schmerlatpost

2015

82 Jahre Segelfluggruppe Schaffhausen

Inhalt

		Seite
Editorial	Worte des Präsidenten	2
In eigener Sache	Das Mini- Redaktionsteam	3
	Modellflug auf dem Schmerlat	
Unsere Fluglehrer	Portraits unserer Segelfluglehrer	4
Mutationen	Ein- und Austritte	11
Zum Andenken	Markus Muffler	12
Ehrungen	Edi Devenoges erhält das Diplôme Tissandier	13
Unserer Flugschule	Neu brevetierte Pilotinnen und Piloten	19
	Fliegende Gurken	20
	Schnupperflugwoche; Schulungswoche	22
Breaking News	Neuer CFI, neuer Kassier, neues Ehrenmitglied	23
Die Flugzeugflotte	Super Dimona - unsere neueste Anschaffung	25
	Totalrevision Ventus 2	26
Luftraum	Die Skyguide auf dem Schmerlat	27
Wettbewerbe und Leistungssegelflug in der SGS 2015		29
Wenn die SGS ausfliegt	Wenn einer eine Reise tut	33
	Quer durch Europa	39
Down under	The Tauranga Gliding Club	41
Fliegerische Anlässe	Oldtimer ZLK auf dem Schmerlat	46
	Gross-Segler Lager auf dem Schmerlat	49
	65 Jahre Modellfluggruppe Schaffhausen	51
Fliegerlatein	Mercy one - ein Licht in der Not	55
	Vom Blitz getroffen	58
	Ein Flug mit der Spitfire	59
Unsere Inserenten		hintere, innere Umschlagseite

SchmerlatPost 2015 Ausgabe April 2016 Auflage ca. 1000 Ex

Geschätzte Leserinnen
Geschätzte Leser

Wir durften ein ereignisreiches Jahr 2015 auf dem Schmerlat erleben. Das Wetter war nicht immer ideal für unser Hobby. Trotzdem können wir von einer sehr guten Saison sprechen. Bis tief in den Herbst hinein waren lange Segelflüge möglich.

Die neue Luftraumaufteilung, welche wir mit der Skyguide aushandelten, hat sich bewährt. Dank dieser neuen Regelung konnten die Luftverkehrsleiter alle unsere Höhenanfragen positiv beantworten. Nun wird im Frühling 2016 in einem zweiten Schritt der Sektor Nord wieder wie früher in 2 Teile aufgeteilt. Dieser Teil wird dann neu Sektor Ost heissen.

Wir durften im vergangenen Jahr ein neues Flugzeug auf dem Schmerlat begrüssen. Mit der Super-Dimona steht uns nun ein toller Motorsegler zur Verfügung. Mit diesem Flugzeug können wunderschöne Rundflüge ab dem Schmerlat ausgeführt werden. Rundflüge mit den Motor- und Segelflugzeugen sind einfach möglich: erfragen Sie per Mail einen Termin!

Der Vorstand hat sich intensiv mit der Weiterentwicklung des Vereins beschäftigt. Wir freuen uns sehr, dass wir einige neue Mitglieder begrüssen durften. Auch die Flugbewegungen haben endlich wieder zugenommen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, weitere Mitglieder bei uns willkommen heissen zu können. Aus diesem Grund wollen wir auch die administrativen Hürden so tief wie möglich halten und vereinfachen.

Mit dem Modellflugtag 2015 auf dem Schmerlat haben wir einen sehr erfolgreichen Anlass erlebt. Gemeinsam mit der Modellfluggruppe Schaffhausen durften wir sehr viele Besucher auf dem Schmerlat begrüssen. Die Schweizer Luftwaffe hat mit dem PC-7 Team und dem FA-18 für einen atemberaubenden Höhepunkt gesorgt. Im Jahr 2016 werden wir wieder ein klassisches Flüüger-Fäscht organisieren, bei dem Rundflüge mit den Besuchern im Vordergrund stehen.

Solche Anlässe sind nur mit grossem Einsatz der Mitglieder und vielen weiteren Helfern möglich. An dieser Stelle möchte ich allen herzlich dafür danken. Auch danke ich allen die mitgeholfen haben, diese Ausgabe der Schmerlat Post zu ermöglichen. Sie gibt einen hervorragenden Einblick in unser Vereinsleben des Jahres 2015.

Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Lesen.

Albert Studerus

Liebe Passivmitglieder, liebe Mitglieder,

Es freut uns, Ihnen, Euch, wiederum eine Ausgabe der SchmerlatPost übergeben zu dürfen. Sie ist allerdings etwas weniger umfangreich als die letzte, weil darin ja nur über das eine Jahr 2015 berichtet wird.

Es hat sich viel getan - lesen Sie es nach!

An dieser Stelle möchten wir Ihnen allen danken für die Treue, die Sie uns über all die Jahre entgegenbrachten und für Ihre grosszügige Unterstützung, die Sie uns dabei angedeihen lassen. So helfen Sie mit, dass unsere engagierte Jugend ihren Traum vom Fliegen schon früh und zu moderaten Kosten verwirklichen kann.

Dank auch an alle Inserenten, Schriftsteller und Fotografen unter uns, die uns mit interessanten Artikeln und Bildern versorgen und auf diese Weise die SchmerlatPost bereichern.

Wegen längerer Abwesenheit wird die Ausgabe 2016 später im Jhar erscheinen.

Ihr Mini-Redaktionsteam
Mariella Scasciamacchia
Ruedi Burgstaller
Ruedi Demmerle

Modellflug auf dem Schmerlat

Einweisung zur Nutzung des Flugfeldes Schaffhausen-Schmerlat LSPF.

Als Flugplatzeigentümer des Flugplatzes Schaffhausen-Schmerlat LSPF ist der Flugplatzchef der SGS verpflichtet, die Vorgaben des Schweizer Luftamtes BAZL umzusetzen und jederzeit einen sicheren Betrieb gemäss Gesetzgebung sicherzustellen.

Modellflieger sind bei der SGS herzlich willkommen auf dem Schmerlat. Sie geniessen Gastrecht auf einem privaten Grundstück. Es sollen sich alle bei uns wohl fühlen, aber auch ihren Beitrag zu einem sicheren Flugbetrieb leisten, was unter allen Umständen Priorität hat.

Der Vorstand der SGS hat daher beschlossen, dass zur Benutzung des Schmerlat durch Modellflieger eine schriftliche Bewilligung notwendig ist, welche klare Regeln zur Benutzung und zum Verhalten enthält. Durch Unterschrift wird sicher gestellt, dass jeder Modellflieger nach einer "Einweisung" in die neuen Gegebenheiten weiss, was auf dem Schmerlat zu tun und zu lassen ist.

Auszugsweise:

- Jeder Pilot, der ein Modellflugzeug innerhalb von 5 km um die Piste des Schmerlat betreibt oder sich auf der Piste aufhält, muss eine solche schriftliche Bewilligung vorlegen können
- Die Bewilligung kann jederzeit ohne Begründung widerrufen werden
- Die Bewilligung ist nicht übertragbar und gilt nur für die berechtigte Person allein
- Manntragende Flugzeuge haben in jedem Fall Vortritt. Aktive Piloten haben Weisungsbefugnis.
- Jeder Modellpilot hat einen Funkreceiver/Scanner und hört während seinem Flug dauernd auf 121.05 MHz mit
- Wenn Flugbetrieb auf Piste oder innerhalb von 5 km um Piste erkennbar oder über Funk angekündigt wird, muss der Modellpilot das Modellflugzeug sofort landen und die Piste evakuieren
- Der Modellpilot nimmt keine weiteren Personen auf die Piste mit. Er hält sich nur am Rand der Piste, aber nicht auf der Piste oder in der Pistenmitte auf
- Jeder Modellpilot mit Bewilligung ist auch Passivmitglied der SGS

Ruedi Burgstaller, Flugplatzchef

Die SGS verfügt über zehn

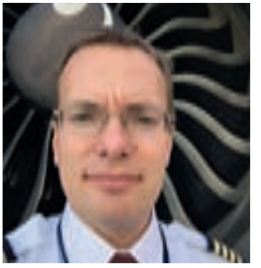
sehr gut qualifizierte **Segelfluglehrer**. Viele von Ihnen sind beruflich in der Fliegerei tätig und bilden/bildeten dort Piloten für Passagierjets oder gar Militärpiloten aus. Viele sind auch engagierte Streckenflieger. Alle unsere Fluglehrer verfügen über eine sehr grosse fliegerische Erfahrung. Sie alle unterrichten vollständig ehrenamtlich.

Die Zulassung und Ausbildung erfolgt nach den strengen Richtlinien der EASA, der Europäischen Flugsicherheitsbehörde und ist in ganz Europa genormt. Jeder Fluglehrer muss innert vier Jahren eine anerkannte fliegerische Weiterbildung und eine gewisse Anzahl an Ausbildungsflügen nachweisen, um den Ausweis gültig zu erhalten. Auch wird eine höhere, medizinische Tauglichkeit gefordert als für Segelflug üblich.

Die Flugschule der SGS untersteht dem BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt). Sie muss klare Zuständigkeiten definieren, den Unterricht nach Vorgabe der EASA umsetzen und dokumentieren und sie wird periodisch auf Konformität auditiert. Der Chefflug-lehrer ist gegenüber dem BAZL verantwortlich.

Peter Zimmermann

Mit der Fliegerei hängen zweifellos einige meiner schönsten Erlebnisse zusammen. Seit ich mich erinnern kann, hat mich das Fliegen in seinen Bann gezogen. Auf dem Schmerlat und überall auf der Welt habe ich durch diese Leidenschaft viel lernen dürfen und Freundschaften fürs Leben gefunden.



Ich hatte das grosse Glück aus meinem Hobby einen Beruf machen zu können. Nach Anfängen bei Crossair, Swiss und einem Abstecher bei China Airlines, bin ich heute für TNT AIRWAYS, als Kapitän auf der Boeing 747-400ERF tätig.

Als Cheffluglehrer der Segelfluggruppe Schaffhausen wünsche ich mir, dass zunehmend wieder mehr Junge auf unsern schönen Segelflugplatz finden. Segelfliegen ist nicht nur eine ausgezeichnete Basis für den Einstieg in die Berufsfliegerei, sondern ganz generell eine herausfordernde und bereichernde Schule für das Leben.

Ernst Rahm

Ich wohne in Schaffhausen, bin von Beruf Linienpilot und seit 1992 auch Fluglehrer bei **swiss**.

Meine Ausbildung begann ich 1983 als Segelflieger auf dem Schmerlat, wo ich mittlerweile 1400 Stunden an Flugerfahrung in dieser Sparte gewinnen konnte.

Meine grössten Highlights waren früher meine eindrücklichen Wellen- und Streckenflüge. Heute beschränke ich mich aus familiären und beruflichen Gründen in der Freizeit auf die Ausbildung von Piloten auf unserem Reisemotorsegler Super Dimona.

Ich bin gerne Fluglehrer, weil Ausbildung etwas vom dankbarsten ist, was die Fliegerei zu bieten hat.

Am Schmerlat liebe ich die Begegnung mit gleichgesinnten und doch sehr unterschiedlichen Vereinskameraden

Mein Wunsch für die Zukunft: leben und leben lassen, egal ob mit oder ohne Motor.

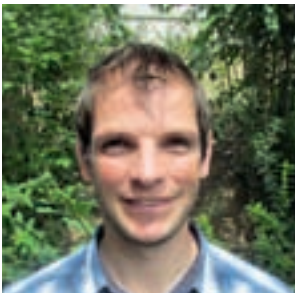
Ernst ist ausserdem Organisator des jährlichen Flüügerfäschtes auf dem Schmerlat, wofür wir ihm sehr dankbar sind! (Anm. d. R.)

Christian Müller

auf dem Schmerlat besser bekannt unter dem Namen "Foody".

Vom Bauzeichner über Maurer machte ich eine Weiterbildung zum Bauführer und bin nun seit dem 1. April 2014 auf der Gemeinde Thayngen Bereichsleiter "Tiefbau" und somit für Wasser, Abwasser, und die Entsorgung etc. verantwortlich.

In meiner Freizeit spiele ich Handball, gehe Joggen oder bin auf dem Flugplatz anzutreffen.



Seit September 2014 bin ich zudem stolzer Vater von einem Jungen, und lerne die Welt nun auch nochmals aus Kinderaugen ken-nen.

Was mich am Segelfliegen am meisten fasziniert ist die Möglichkeit, hunderte von Kilometern allein mit Sonnenenergie zu überwinden. Highlight gibt es gar viele; sei es das Erreichen eines bisher fremden Wendepunktes in der Ferne, das Finden eines Aufwindes in letzter Sekunde, der dir am Abend noch den sicheren Rückflug ermöglicht oder gar eine Formationslandung. Sicherlich aber und für immer unvergesslich bleibt der erste Alleinflug.

Seit 2010 bin ich nun Fluglehrer und geniesse noch immer jeden einzelnen Flug mit den Schülern.

So kann man all die kleinen Erfolge der Ausbildung nochmals mit durchleben und bei den ersten Alleinflügen mitfiebern als wäre es der eigene.

Mike Reiner

Ich wohne in Thayngen, bin Berufspilot bei der **swiss** und fliege dort die A330 und die A340.

Nachdem ich 1988 das Segelflugbrevet auf dem Schmerlat erwarb, erlangte ich 1991 auch das Motorflugbrevet. Seit 1996 bin ich Segelfluglehrer. Mittlerweile weist mein Flugbuch 1500 Segelflugstunden auf.

Von 1991 bis 1993 besuchte ich die Militärpilotenschule und flog dabei PC-7, Hawk und F-5 Tiger. Ich trat dem Überwachungsgeschwader, dem Berufsfliegercorps der Luftwaffe, als Profipilot bei und konnte zwischen 2000 und 2008 auch die FA-18 "Hornet" fliegen, drei Jahre davon als Demopilot.

2008 trat ich in die zivile Fliegerei ein und bin seit 2009 bei der "**swiss international airlines**" angestellt. Daneben bin ich immer noch als Milizpilot mit der F-5 Tiger unterwegs.

Neben meiner beruflichen und militärischen fliegerischen Tätigkeit bin ich engagierter Segelflugpilot. Mein Schwerpunkt dabei ist der Strecken- und Wettbewerbsflug. Ich liebe grosse Streckenflüge und spannende Wettbewerbe mit meinem eigenen Flugzeug. Seit 2014 bin ich im Kader der Schweizer Nationalmannschaft.

Ich liebe die Freiheit, die uns der Segelflug auf dem Schmerlat bietet.

Ich kam in den Genuss der wohl umfassendsten Ausbildung in der Luftwaffe und in der Zivilaviatik und möchte davon etwas weiter geben. Mein grösster Wunsch für die Zukunft ist es, dass möglichst viele junge Piloten den Zugang zum Strecken- und Wettbewerbsflug finden und diese spannende Sparte auf dem Schmerlat wieder vermehrt gelebt wird.

Ruedi Demmerle

Ich wohne in Schaffhausen, bin im Ruhestand und habe mich als dipl. Ing. ETH fast das ganze Leben mit der Konstruktion und Entwicklung, der Berechnung und der thermodynamischen Auslegung von ganz grossen Schiffsdieselmotoren beschäftigt, wenn ich nicht gerade auf dem Schmerlat tätig war.... Ist das vielleicht der tiefere Grund, warum ich in der Seele ein reiner Segelflieger ohne Motörchen geblieben bin?!

Meine fliegerische Ausbildung begann 1962 im fliegerischen Vorunterricht. 1968 besuchte ich den Fluglehrerkurs. Das ist lange her und ich fühle mich mit Baujahr 1944 manchmal schon als der Methusalem unter meinesgleichen...

Meine grosse Leidenschaft ist der Streckenflug, sei es weit in die landschaftlich herrliche, deutschen Nachbarschaft hinaus oder in den imposanten südfranzösischen Alpen.

Wettbewerbe waren nie so mein Ding, weil es mir schwer fällt, meinen Tatendrang zu zügeln, was an einem Wettkampf unerlässlich ist. Trotzdem durfte ich an vier Schweizer Meisterschaften in Sion, Grenchen und in Schänis mitmachen; meist mit wenig - ein Mal allerdings mit ziemlichem Erfolg....

Ich bin gerne bereit, mein fliegerisches Wissen an jüngere Piloten weiter zu geben, was sich aber beim Streckenfliegen als nicht immer ganz so einfach erweist. So liegt der Schwerpunkt meiner Segelfluglehrertätigkeit eher bei der Grundausbildung. Es macht mir immer noch Spass, jungen und jung gebliebenen, motivierten Schülern das Handwerk des Fliegens beizubringen.

Meine Flugerfahrung liegt bei ca. 5900 h und 4800 Landungen; dies in 53 Jahren.

Am Schmerlat gefallen mir die Kameradschaft unter gleich Gesinnten in der Gruppe und die wunderschöne Umgebung. Ich hoffe, dass der Streckenflug nicht der Bequemlichkeit künftiger Piloten zum Opfer fällt.

Ich helfe mit, unsern Nachwuchs für das einmalige Erlebnis "Streckenflug" zu motivieren.

Jakob Fehr

Ich wohne in Stein am Rhein und bin von Beruf Dipl. Masch. Ing. FH.

1984/85 absolvierte ich ein Nachdiplomstudium in Unternehmensführung am Technikum Burgdorf. Seit 1990 bin ich Geschäftsführer der fehrtech ag. www.fehrtech.ch

Die Segelfluglizenz erwarb ich 1973, die Fluglehrerlizenz 1978. An Flugerfahrung kann ich rund 2000h vorweisen.

Ganz besonders liebe ich den motorlosen Streckensegelflug. Die Teilnahme an Wettbewerben finde ich immer wieder spannend. Ich war je ca. 10 mal auf der Hahnweide und auf dem Klippeneck an Wettbewerben. Der grosse Vorteil dabei ist, dass alles organisiert wird, man muss nur fliegen, wenn das Wetter mitmacht. Ausserdem sind Wettbewerbe äusserst lehrreich, kann man doch seine eigene Leistung direkt mit den Mitkonkurrenten vergleichen

Die grössten Highlights für mich sind jeweils die Segelflüge in den Alpen.

Den Fluglehrerdienst betrachte ich mein als persönliches Engagement in der Segelflug-gruppe. Es macht mir Spass, flugbegeisterten jungen und jung gebliebenen Menschen das Fliegen zu lernen.

Heinz Sulzer

Ich wohne in Schaffhausen und bin Energieberater. Als Dipl.Ing. führe ich ein eigenes Ingenieurbüro; früher war ich Geschäftsführer eines Haustechnikbetriebes.

Schon während der Schulzeit war ich vom Fliegen begeistert und habe Flugmodelle gebaut.

Im April 1957 habe ich am Schulungslager der SGS teilgenommen. Geschult wurde mit dem Doppelsitzer Kranich II. Fluglehrer HP Häberlin erteilte mir am 22.9.1957 das amtliche Brevet - die Segelfliegeraufbahn konnte beginnen.

Ich erinnere mich noch gut an einen Segelflug im Kranich mit Richi Schneider, der uns in einer Höhe von 1960 m/M über Rheinau-Tössegg - Irchel und Eglisau wieder zum Schmerlat führte. Damals war der Luftraum noch frei....

Die Ausbildung zum Fluglehrer folgte im März 1964 auf dem Flugplatz Bern Belp. Im Juli 1964 folgte das Fluglehrerpraktikum in der Flugschule Grenchen. Die Erweiterung für Blindflug erlangte ich 1966 ebenfalls auf dem Flugplatz Grenchen. 1966 folgt der Akrokurs des Eidg. Luftamtes, damals L+A.

Die Motorflugausbildung begann ich 1965 in den USA; die amtliche Prüfung erfolgte 1965 in der Schweiz.

Weiterbildungen:
1973 Prüfungsexperte mit Erweiterung für TMG auf SF-25.
2010 Vrillentraining in Raron
2002 und 2004 TMG Kurse in Bern

Ein besonderes Erlebnis war die Teilnahme am Segelflugwettbewerb in Anger in Westfrankreich im Juli 1970. Erstmals fliegen in topfebenem Gelände über den unendlichen

Feldern Frankreichs! Die Orientierung ohne GPS war eine echte Herausforderung.

1974 gelang mir der erste Streckenflug über 500 km Klippeneck - Beilngries - Blumberg. Damit erwarb ich den FAI Brillanten „Streckenflug“. Streckenfliegen wurde zu meinem Steckenpferd.

Es folgten regelmässige Teilnahmen an Gebirgsfluglagern in San Vittore und Saanen. Der Höhepunkt war ein Wellenflug über dem Konkordiaplatz auf über 8000 m/M. Diverse Teilnahmen an Schweizer Meisterschaften runden meine Laufbahn ab.

Gesamtflugerfahrung in 57 / 49 Jahren:
Segelflug: 3600 h und 3500 Ldg.
Motorflug: 880 h und 4550 Ldg.

Ich habe mein gesamtes aktives Leben in der Freizeit auf dem Schmerlat verbracht und dort auch meine Frau Annegreth kennen gelernt. Unsere 4 Kinder sind auch auf dem Schmerlat aufgewachsen. Der Schmerlat ist meine zweite Heimat.

Ich hoffe, dass wir unseren faszinierenden Sport auch in der Zukunft trotz Luftraumbeschränkungen und EASA-Vorschriften weiterhin so frei als möglich ausüben können.

Landi
GVS LANDI AG
Hier kaufe ich gerne ein!
Beringen
Herblingen

André Müller

Ich wohne in Flurlingen, wo ich mein eigenes Architekturbüro betreibe und auch CAD – Visualisierungen von Objekten anbiete. Nach der Lehre als Bauzeichner, besuchte ich berufsbegleitend die (Bau-) Technikerschule und bildete mich als technischer Kaufmann weiter. (dipl. Oekreal) Weitere Kurse folgten, wie Buchhaltung, Liegenschaftenverwaltung, Rhetorik- und Kommunikationsseminare.

Seit einiger Zeit in ich Gemeindepräsident an meinem Wohnort im Weinland.

Heute mache ich hauptsächlich Reiseflüge mit dem TMG, mehrheitlich Auslandflüge. Siehe auch den Artikel "wenn einer eine Reise tut..." in dieser Ausgabe.

Mitglied/tätig bin ich bei:

- OSV (Oldtimer Segelflugverband), SAGA (Swiss Aerobatic Glider Assotiation)
- Kontrollstelle Schweizerischer Segelflugverband SFVS,
- Kontrollstelle AeCS Sektion Schaffhausen.

Ferner bin ich zur Zeit daran, die Motorfluglizenz (PPL) als persönliche Weiterbildung zum Abschluss zu bringen

Fluglehrer bin ich seit 2002. Das macht mir Spass, weil ich die Segelflugausbildung als eine äusserst wertvolle Lebensschule ansehe, und dies gerne jungen, begeisterungsfähigen Leuten mit auf ihren Lebensweg geben möchte.

Werner Deflorin

Wohnsitz:	8105 Regensdorf
Beruf:	Dozent für Mathematik i.R. Fachhochschule Zürich
Lizenz seit:	Segelflug: 3.11.1976 Fluglehrer: 9.5.1980
Segelflugstunden:	2972
Landungen:	10'514

Ich bin relativ spät zur Fliegerei gestossen, da ich als „Autofan" vorher die Motorsportlizenz für Serientourenwagen erworben hatte und ca. 6 Jahre Rundstreckenrennen, Bergrennen und Slaloms fuhr wobei ich auch an der Rally Schweizermeisterschaft teilnahm. Hier habe ich dann auch die erste Rolle gemacht, allerdings mit dem Auto an einem Rennen im Hockenheimring. Alles verlief gut - man musste mich nur wieder auf die Räder drehen, damit ich weiter fahren konnte.....

Im Militärdienst konnte ich einmal einen Flug mit einem Helikopter des Typs Alouette II machen. Dabei packte mich das „Flugfieber". Ich machte mich um die Fliegerei kundig und "landete" schliesslich auf dem Schmerlat , wo ich die Ausbildung zum Segelflieger absolvieren durfte.

In Zürich erwarb ich ferner die Motorfluglizenz und seit der Ausbildung zum Segelfluglehrer bin ich ausserdem in der Segelfluggruppe „Lägern" in Schänis aktiv. Ich leitete 25 Jahre lang FVS Kurse und war bis 2014 als Experte für Segelflug tätig. Der Schmerlat ist für mich immer noch der

„Heimflugplatz“. Deshalb bin ich der SGS bis heute treu geblieben. Nun gebe ich die Fluglehererlizenz ab, hoffe jedoch noch einige Jahre das schöne Hobby geniessen zu können.

Die SGS dankt Werner an dieser Stelle für seine langjährigen und selbstlosen Dienste als Fluglehrer und Experte!

Werner, Du hast uns mit Deiner ausserordentlich grossen Erfahrung in der Ausbildung immer gut beraten und Du hast so mitgeholfen, vielen "Schülern" neue Horizonte eröffnet! Wir alle danken Dir!

Weitere Fluglehrer:

René Ehernsberger

Roland Kugler

TannerÖel
Ihr Partner für:
• Benzin
• Diesel
• Heizöl
• Schmiermittel
• Kohle/Holzkohle
• Holzpellets
☎ 052 720 60 60
info@tanneroel.ch

Im vergangenen Jahr sind folgende Mutationen zu verzeichnen:

Eintritte
- Bjoernsen Jens, Kat. A, SF-Schüler
- Gut Adrian, Kat. A, SF-Schüler
- Peyer Sebastian, Kat. A, SF-Schüler
- Hunziker Andreas, Kat. M
- Rüegg Gion, Kat. M

Uebertritte Kat. B zu Kat. M
- Benjamin Fehr

Uebertritte Kat. A zu Kat. B
- Rühli Severin

Austritte
- Stefan Steiner aus Kat. A

Todesfälle
- Markus Muffler Kat. A

Sebastian Peyer, Kat. A, SF-Schüler

Bjoernsen Jens, Kat. A, SF-Schüler

Gion Rüegg, Kat. M

Adrian Gut; S-F Schüler; Motorflug

Andreas Hunziker, Kat. M

Liebe Mitglieder und Freunde der SGS.

Auch im Jahre 2015 mussten wir Abschied nehmen von lieben Kameraden. Besonders schmerzlich ist es immer dann, wenn ein Aktivmitglied einfach aus seinem Leben gerissen wird.

Markus Muffler hat uns am 22. Juni 2015 in seinem 73sten Altersjahr für immer verlassen müssen. 2014 war sein Schicksalsjahr: er war daran, sich gut von einem leichten Herzinfarkt zu erholen, als ihm der Arzt eröffnen musste, dass er an Krebs leide. Gross war die Betroffenheit bei ihm und in seinem Umfeld und unerträglich unsere Hilflosigkeit, das Leiden zu beeinflussen. Markus hat sein Schicksal schliesslich akzeptiert , aber er kämpfte bis zum bitteren Ende ohne zu klagen. Wir sind alle sehr traurig und betroffen.

Danke Markus, für die schöne Zeit, die wir mit Dir verbringen durften.

Markus trat im Frühjahr 1971 in die SGS ein, wo er während dem Schulungslager im Frühjahr nicht nur fliegen lernte, sondern auch seine spätere Frau Lotti Brugger kennen lernte.

Markus war eher der stille Geniesser. So gerne er auf Strecke ging, er brauchte keine Rekordflüge um abends glücklich und erfüllt seiner DG 300 zu entsteigen. Wie genoss er schöne Flüge nicht nur auf dem Schmerlat sondern auch in Puimoisson und den Seealpen. Der Aufenthalt in seiner zweiten Heimat, das darf man wohl sagen, erfreute sein Herz immer wieder auf's Neue. (siehe seinen Artikel in der letzten Schmerlat Post)

Markus war aber nicht nur Segelflieger: er war auch begeisterter Stachler auf dem Rhein mit seinem Weidling. Er liebte es ebenfalls , im Wald zu joggen und er erfreute sich an schönen Blumen und der Natur.

Markus, seines Zeichens Sekundarlehrer, verfügte über eine grosse Sozialkompetenz. Er verstand es immer, einen guten Draht zu unseren Jungen in der SGS zu haben. Seine Meinung zu Sachverhalten innerhalb der SGS war manchmal sehr kritisch und nicht immer bequem, aber sie war immer wohl überlegt und gut begründet und letztlich konstruktiv.

Markus hat sich nach seiner Pensionierung sehr intensiv dem Flugplatzkiosk und seiner Organisation gewidmet, so dass alle Gäste, ob sie nun zu Fuss, mit dem Fahrrad, dem Auto oder per Flugzeug anreisten, trefflich verwöhnt werden konnten.

Wir alle verlieren mit Markus einen wahren Freund. Er war ein selbstloses Vorbild für uns und wir vermissen ihn sehr.

Ruedi Demmerle

Edouard Devenoges

aus Neuseeland wurde mit dem Diplôme Tissandier für seine herausragenden Verdienste in der Luftfahrt, der Sportluftfahrt und dem Segelflug im Speziellen, geehrt.

Die Segelfluggruppe ist stolz auf Edouard, war er doch in den 70 er Jahren aktives Mitglied der SGS und seither Passivmitglied. Die SGS gratuliert Edouard sehr herzlich für seine Verdienste.

Unsere Reise nach Rotterdam für die Entgegennahme des Paul Tissandier Diplomes.

„Da ist eine Karen am Telefon für dich...“ sagt meine Frau während sie in meinem Büro erscheint. „...es hat was mit Segelfliegen zu tun“.

„Hallo?“

„Karen Morgan hier. Segelflugverband Neuseeland. Wie geht es Ihnen?“ - „Gut und Ihnen?“ fragte ich und wunderte mich, was zum Kuckuck der Telefonanruf sollte.

„Gratuliere; sie sind mit dem Paul Tissandier Diplom ausgezeichnet worden!“

„Ich?! Hä? Ist das eine Ehre?“

„Es ist sogar eine grosse Ehre! Nochmals herzliche Gratulation! Sie sind am 24. September eingeladen, das Diplom an der FAI* Weltkonferenz in Rotterdam entgegenzunehmen oder wir könnten die Ehrung auch in Neuseeland durchführen, wenn ihnen das lieber ist.“

Es ist sogar eine grosse Ehre!

„Wir sind zufällig zu jener Zeit in der Schweiz. Wir wollten aber Mitte September zurückfliegen. Ich muss sehen, ob ich die Rückflüge so schieben kann, dass ich an der Konferenz teilnehmen kann.“

„Ich werde ihnen die Unterlagen zusenden.“ Und sie kamen bald.

Ich besprach mit meiner Frau, ob wir an der Konferenz teilnehmen sollten und wir entschieden rasch, unseren Aufenthalt auszudehnen und nach Rotterdam zu reisen, sofern wir es schaffen würden, die Rückflüge zu verschieben.

Marianne schaffte dies nach einem längeren Telefonat mit der Fluggesellschaft, welches hier nur abgekürzt wiedergegeben wird:

„Es tut uns leid, Frau Devenoges, aber um diese Zeit sind alle Flüge ausgebucht.“

„Schauen sie, wir haben gerade erfahren, dass mein Mann eine prestigeträchtige Auszeichnung der FAI bekommen wird, die er an einer Ehrung während des Weltkongresses in Rotterdam entgegennehmen kann“.

„O.k., dann schau ich nochmals“ lässt der Herr verlauten und kurz darauf : „Ja, wir habe einen Platz für sie und ihren Ehemann auf dem Flug, den sie wünschen! Und bitte überbringen sie ihrem Ehemann unsere Gratulation!“

„Danke, Singapore Airlines!“

Darauf informierte ich Karen, dass wir an der Ehrung In Holland dabei sein könnten.

„Ich habe nun meinen Teil geleistet mit den Buchungen, nun kannst du die Reise innerhalb Europa organisieren“ sagt meine Frau.

„Jaaa, meine Liebe“.

Nun stellte sich die Frage, wie wir am Besten aus der Schweiz nach Rotterdam gelangen könnten. Sollten wir den Zug nehmen? Eine Reise von 8 Stunden. Oder sollten wir besser fliegen? Im ersten Anlauf fand ich einen Flug

---

* The Fédération Aéronautique Internationale, FAI - The World Air Sports Federation, is the world governing body for air sports and aeronautics and astronautics world records. Its head office is in Lausanne, Switzerland. This includes man-carrying aerospace vehicles from balloons to spacecraft, and unmanned aerial vehicles (such as model aircraft and UAVs).
It was founded on 14 October 1905.

von Bern nach Rotterdam via London für bescheidene £ 600.- pro Person. Das muss billiger gehen!

Während ich über das Problems brütete, „flatterte“ ein e-mail von Ségolène Rouillon, Managerin für die Bereiche “Mitglieder und allgemeine Dienste der FAI” herein. Es enthielt alle notwendigen Informationen für die Reise von Amsterdam nach Rotterdam, wie die Konferenz ablaufen würde und wie wir die Kabine zu buchen haben, werden wir doch auf einem Schwimmhotel an Bord eines Schiffes logieren.

Mit grosser Erleichterung nahm ich diese Neuigkeit zur Kenntnis und buchte sofort Flüge mit "SWISS" von Zürich nach Amsterdam. Alles gebucht - wir konnten uns auf den grossen Anlass in Rotterdam freuen!

Beim Abendessen sinnierte meine Frau Marianne laut, wie glamourös wohl die Feier und die Übergabe des Anerkennungsdiploms verlaufen würde. Ich bin mir sicher: sie hatte ganz klar die Ergänzung ihrer Garderobe im Hinterkopf.....

Karen hatte erwähnt, dass Roger Read ebenfalls das Tissandier Diplom erhalten habe und dieses bei einer Feier auf den Philippinen entgegengenommen habe. Flugs sandten wir ein e-mail und fragten ihn an, wie so ein Abend ablaufe und wie man sich am Besten kleiden sollte. Roger sandte eine ausgiebige Antwort, die unsere Neugier voll zu befriedigen vermochte, insbesondere was die Garderobe der Frauen anbetrifft.....

Ich bin mir sicher: sie hatte ganz klar die Ergänzung ihrer Garderobe im Hinterkopf.....

So reisten wir im August wie geplant in die Schweiz, besuchten Verwandte und Freunde, gingen in den Alpen wandern, machten Wildwasserrafting auf dem jungen Rhein, was allerdings als Folge des trockenen Sommers streckenweise zu einer Paddeltour verkam und wo wir das Schlauchboot oftmals über trockene Felsen und Schwellen zu tragen hatten....

Dann wurde es Zeit um uns mit der Reise nach Rotterdam und der Diplomverleihung auseinanderzusetzen. Wir hatten beschlossen, ein paar Tage früher anzureisen und die Möglichkeit zu nutzen, um die schöne Stadt gebührend besichtigen zu können.

Ich war ein wenig besorgt um unsere Ankunft in Flughafen Schipol und wie wir die FAI Hostessen und den Hotel - „Shuttle“ in Rotterdam finden würden. Marianne machte sich da allerdings überhaupt keinerlei Sorgen und es zeigte sich, dass sie Recht hatte. (Blau ist der Hecht – die Frau hat recht! Der Hecht ist blau, recht hat die Frau!) Alles war perfekt organisiert – in Schipol konnten wir die netten, jungen Damen der FAI schon von weitem unter hunderten von Reisenden ausmachen. Während dem wir uns näherten, waren wir überzeugt, dass die beiden genau auf unseren Flug gewartet hatten. Sie führten uns durch den immensen Terminal in einen riesigen Bahnhof, wo wir den Organisator für den nächsten Abschnitt unsere Reise trafen. Er übergab uns die Bahntickets und wies uns an, wo wir die nächsten Hostessen im Bahnhof von Rotterdam finden würden. Die beiden reizenden Damen führten uns anschliessend auf die richtige Perrons für den Hochgeschwindigkeitszug nach Rotterdam. 30 Minuten und 100km später trafen wir mitten in Rotterdam ein und suchten die versprochenen Hostessen in der Menge. Ohne Erfolg - sie waren noch nicht bereit, wie wir später vernahmen. Eine hilfsbereite Person einer Informationsstelle auf dem Perron verstand unser Problem sofort und so fanden wir Hostessen und Fahrer, die uns anschliessend zum Schiffshotel führten – notabene: alles Freiwillige!

Wir gingen an Bord des Schiffes und waren sehr beeindruckt vom Luxus, der uns umgab. Es erinnerte uns ein wenig daran, wie wir damals nach Neuseeland auswanderten.....

Die uns zugewiesene Kabine lag auf dem A - Deck im Bug des Schiffes. Später erfuhren wir, dass die VIP Mitglieder von Henderson auf demselben Deck logierten. So waren wir in nobler Gesellschaft. Bob Henderson ist im Vorstand der FAI und früherer Präsident des IGC. (International Gliding Commission oder Internationaler Segelflugverband)

Neugierig erkundeten wir unsere neue Umgebung, bestaunten das Mega-Kino, all die verschiedenen Bars, Restaurants und den Swimming Pool auf dem Oberdeck.

Die SS Rotterdam ist ein ausgedienter Ozeanliner, welcher in den späten 50er Jahren gebaut wurde, hauptsächlich um Passagiere von Rotterdam nach New York zu transportieren. Später wurde es in ein Kreuzfahrtschiff umfunktioniert das hauptsächlich in der Karibik verkehrte, bevor es nach einem gründlichen Umbau in ein Hotel und Tagungszentrum umfunktioniert wurde, welches nun in Rotterdam an einer Mole fest vertäut ist. So träumten wir von einer Kreuzfahrt, mit dem Unterschied, dass wir jeden Morgen im selben Hafen aufwachten...

SS Rotterdam

Nach einem schönen Abendessen in einem der feudalen Restaurants richteten wir uns in der Kabine häuslich ein und schmiedeten Pläne für den nächsten Tag.

Rotterdam ist eine sehr moderne Metropole

mit einigen erstaunlichen architektonischen Höhepunkten wie zum Beispiel die Würfelhäuser, das de Beure World Trade Center, die Erasmus Brücke und Hochhäuser bei welchen die obersten Stockwerke, auf einer Seite angeordnet, die 30 Etagen darunter kühn überragen, nur um einige zu nennen. Bemerkenswert sind die unzähligen Fahrräder auf eigenen Verkehrswegen mit Lichtsignalen. Es sind immer die Fahrräder, welche bei grün zuerst losfahren. Leider regnete es fast den ganzen Tag, was uns, zum Entzücken meiner Frau, dazu zwang, einige Museen von innen zu betrachten.

Die vielen Wasserstrassen der Stadt werden von unzähligen Brücken überspannt welche hochgezogen werden, wenn ein Schiff passieren will. Schon seltsam, wenn die Richtungspfeile der Markierungen plötzlich in den Himmel zeigen.....

Am Morgen des ersten Frühstücks an Bord erblickte ich ein bekanntes Gesicht. „Kenne ich Dich?“ - „Bob Henderson“ gab er zur Antwort und erhob sich um mir die Hand zu schütteln. Bob wohnte der Konferenz mit seiner Frau Aileen bei. Ich sollte eigentlich nicht erstaunt sein, Bob hier zu treffen, war er doch, wie gesagt, früher Präsident des IGC und heutiges Mitglied des Direktoriums

TROTTE LÖHNINGEN

tradition
verbundenheit
natur
leidenschaft
kultur

Weinbaugenossenschaft Löhningen
www.trotte.ch

Edouard; vorne 2. v.r.

der FAI.

Am Nachmittag vor dem offiziellen Abend war eine Flugshow vorgesehen. Sie musste auf Grund des schlechten Wetters leider abgesagt werden. So versammelten wir uns auf dem Oberdeck für Aperitifs und um uns gegenseitig kennen zu lernen. Und so vertrieb man sich die Zeit bis hin zur offiziellen Feier.

Als Gewinner, so nennt die FAI alle Empfänger von Anerkennungen, Diplomen und Medaillen, wurden wir für das offizielle Galadiner eingeladen. Und was war das für eine festliche Angelegenheit! An die 200 Personen, so schätzte ich, würden der Zeremonie beiwohnen. Interessant war, das auf allen Tischen Namenskarten auflagen, sodass die erste Herausforderung darin bestand, die eigene überhaupt erst zu finden. Allerdings beobachtete ich Spezialisten, welche die Karten beliebig umherschoben um sich den richtigen Platz zu sichern.... Ich glaube nicht, dass das am Ende wirklich eine Rolle spielte, trafen wir doch alle interessante Persönlichkeiten für eine anregende Unterhaltung. Wir trafen beispielsweise einen Piloten aus Norwegen, der das Flugzeug von Patrick Driessen in Omarama flog.

Auch Liz de Luy, eine bekannte Luftfahrtjournalistin, sie empfang eine FAI Medaille, war anwesend. Ich sass neben ihrer Tochter und wir hatten angeregte und interessante Gespräche.

Alle empfanden das als wunderbar, dass wir um die halbe Welt reisten, um das Diplom persönlich entgegennehmen zu können.

Bildschirme waren so im Raum aufgebaut worden, dass alle Anwesenden laufend Aufnahmen der Gesichter und Videos der Gewinner sehen konnten. Ich erinnere mich an einen denkwürdigen Film über Alan Eustace, neuer Weltrekordhalter im Freifall (Fallschirmspringen).

Es war eine emotionaler und ergreifender aber auch ein stolzer Moment, als ich an die Reihe kam und mein Diplom zusammen mit allen andern Empfängern von „Paul Tissandier Diplomen“ entgegennehmen durfte. Es war ein denkwürdiger Moment, die Bühne mit so vielen berühmten Persönlichkeiten teilen zu dürfen und in dutzende von Kameras lächeln oder strahlen zu können (beziehungsweise zu müssen).

Es wurde uns gesagt, dass die verpasste Airshow am nächsten Morgen um 07:30 Uhr

nachgeholt werden würde. Oder in anderen Worten: „Vor em z'Morge!" Wir sicherten uns also einen Fensterplatz im Restaurant um die Show während des Frühstücks verfolgen zu können. Das Wetter war aber unverändert schlecht, sodass die Vorführung abermals abgesagt werden musste. Immerhin konnten zwei Heissluftballone aufgeblasen werden um das Logo der FAI Weltspiele zu zeigen, welche im Dezember in Dubai stattfinden sollen. Ausserdem landeten zwei Fallschirmspringer, die ein FAI Banner mitführten, direkt neben dem Schiff.

Später am Morgen führte ich eine interessante Unterhaltung mit Klaus Ohlmann, der gleich zwei Lilienthal Medaillen entgegennehmen durfte. Wir sprachen über seine Flüge im Himalaya, während dem wir mithalfen, ein Airbus E-Fan Flugzeug abzubauen, welches auf der Mole neben dem Schiff aufgebaut worden war und zurück nach Toulouse musste.

Und dann, nachdem wir uns von all den vielen, neuen Freunden verabschiedet hatten, traten wir die lange Heimreise an.

Edouard Devenoges,
New Zealand
Passivmitglied der SGS

Edouard: Die SGS gratuliert Dir nochmals ganz herzlich zu Deiner Auszeichnung !

Haben Sie Fragen zu Ihrer Versicherung?
Ich berate Sie kompetent und verständlich.

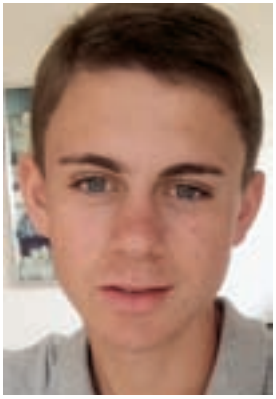
Bruno Werner
Versicherungsberater

AXA Winterthur, Hauptagentur Rochus Moritz
Vordergasse 12, 8213 Neunkirch
Telefon 052 687 02 50, Fax 052 687 02 55
neunkirch@axa-winterthur.ch, AXA.ch/klettgau

Bruno Werner
Telefon 052 687 02 50
bruno.werner@axa-winterthur.ch

AXA winterthur
Finanzielle Sicherheit / **neu definiert**

2015 neu brevetierte Pilotinnen und Piloten



Marcel Iten

Valeria Huber

Pascal Ruf

Beni Fehr

Beni ist ein alter Hase:
1974 Segelflugausbildung in Schänis
Segelflugprüfung 1975 auf dem Schmerlat
Total 1050 Stunden und 670 Landungen.

1980 Ausbildung Motorflug im Speck.
Prüfung1981.
Total 360 Stunden und 2340 Landungen.

Herzliche Gratulation und viel Erfolg im Fliegerleben. Many happy landings!

Die Stimme des Chefs

Fliegende Gurken

Eine Freundin fragte mich einmal, ob ich diese seltsamen „Gurken“ fliege; Auch wenn es keine Gurken sind, was ist Segelfliegen wirklich?

Vor genau einem Jahr stand ich das erste Mal als Schnupper-Flugschülerin auf dem Flugplatz. Erinnerungen verflogener Flüügerfäschte streiften meine Gedanken, doch nie hätte ich geahnt, was eines Tages geschehen würde. Ich wurde furchtbar krank. Und zwar vom Fliegervirus virus aviaticus.

Die Schnupperwoche im Frühjahr war schon ein Erlebnis an sich; die ersten Kurven, Platzvolten und das pure Glück in der Luft zu sein. Obwohl ich noch keine Ahnung vom Fliegen (schon gar nicht von Theorie!) hatte, war die Entscheidung schon längst gefallen. Bei jeder Gelegenheit radelte ich in aller Früh und beinahe bei Wind und Wetter zu unserem wunderschönen Schmerlat. Fliegen bei leichtem Regen, Vrilleneinweisung und sogar Loopings, zahlreiche Platzrunden und Seilrissübungen bereicherten jeden Flugtag, so dass ich abends immer mit einem Lächeln im Gesicht heimkehrte. Schon bald durfte ich das erste Mal allein in die Lüfte. Ich war wahnsinnig aufgeregt und platzte fast vor Glück, als nach dem Ausklinken nur noch ich da war; kein plappernder Fluglehrer, nur noch das stetige Rauschen der Luft.

Den Winter hindurch lernte ich fleissig Theorie, u.a. Flugwetter, Navigation und Aerodynamik. Aber auch diese Hürde kann man gut bewältigen, denn die Theorie ist überhaupt nicht so schlimm wie ihr Ruf.

Im nächsten Frühling ging’s dann um den letzten Feinschliff sowie auch um den ersten Streckenflug plus Landung auf einem fremden Flugplatz, was ein unglaubliches und beeindruckendes Erlebnis war.

Mit dem Sommer rückte auch der „grosse Tag“ immer näher··· Das Wetter war perfekt - angenehm warm und windstill, kurz: Gute Chancen auf eine erfolgreiche Flugprüfung. Nach einem kurzen Briefing mit dem Prüfungsexperten hatte ich zwei Flüge mit verschiedenen Optionen zu absolvieren. Der Schlepp verlief butterweich und dank der Sympathie des Experten war ich gar nicht so sehr aufgeregt. Schnell vergingen die Prüfungsflüge, und nun war die Stunde der Wahrheit gekommen; lange hatte ich auf diesen Moment gewartet...

„Gratuliere Dir!“ waren die ersten Worte, als wir wieder am Boden waren.

Von nun an komme ich als Pilotin auf den Schmerlat, obschon ich mit 16 Jahren noch nicht einmal Autofahren darf. Aber was gibt es Schöneres, als in der Luft zu sein, einen Aufwind zu finden wenn man nur knapp über einer Hangkrete ist und wieder hinauf zur Cloudbase transportiert zu werden, zu sehen, wie langsam alles kleiner wird und der Himmel näher kommt oder gemeinsam mit Bussarden und anderen Segelfliegern im Aufwind zu kreisen, wenn nur wenig höher der Dreamliner vorüberfliegt?

Kleine Anmerkung: Eines Tages einmal den Dreamliner (B787) zu fliegen ist mein grosser Traum; aber zuerst sollte ich wohl Autofahren lernen...

Valeria Huber

Breitling Super Constellation powered by TOTAL

AIR TOTAL (SUISSE) SA • CH. DES COQUELICOTS 16 • 1214 VERNIER • T 022 306 66 80 • F 022 306 66 98 • WWW.TOTALSUISSE.CH

Schnupperflugwoche

Die Schnupperflugwoche fand vom 3. bis 7. August 2015 statt. Mit bis zu vier Teilnehmern je Tag war die Schnupperwoche ideal besucht:

Frederic Weilharter
Jan Bjoernsen
Sebastian Peyer
Hamon Régis

Die Hitze machte uns allerdings allen sehr zu schaffen: dem Schlepppiloten, den Schülern, den Schleppflugzeugen und nicht zuletzt den Fluglehrern. Die Konzentration zu bewahren ist bei 35°C im Schatten ein schwieriges und für die Schüler ein völlig ungewohntes Unterfangen. So brachten wir nicht mehr als 4 bis 6 Flüge pro Schüler unter. Wir begannen mit der Instruktion bereits am frühen Morgen, wenn die Temperaturen noch erträglich waren. Dafür beendeten wir den Flugbetrieb schon gegen 15 Uhr. Mehr lag einfach nicht drin...

Summasummarum: es war eine sehr erfreuliche Woche mit motivierten und aufmerksamen Schülern. So machte es uns allen trotz Hitze einen Riesenspass!

An dieser Stelle sei den Schleppiloten und Fluglehrern für ihren Einsatz gedankt.

Frederic, Régis, Sebastian

Schulungswoche

Um das prächtige Herbstwetter auch voll auszunützen, organisierte Pezi, unser Cheffluglehrer, kurzerhand ein Schulungslager, welches vom 28.9. bis 2.10. 2015 statt fand. Das Lager war dann auch gut besucht und bei idealen Bedingungen konnten die Flugschüler ihre Kenntnisse vertiefen.

Teilnehmer waren:

Adrian Gut
Jens Bjoernsen
Sebastian Peyer
Beni Fehr

Dank an Schleppiloten und Fluglehrer!

Ruedi Demmerle

Beni, Adrian und Werner vor der Mittagspause

Neuer SGS - Cheffluglehrer

Ich habe leider nicht mehr vollständig nachvollziehen können wie lange ich in meinen fast 25 Jahren in der SGS im Vorstand tätig war. Nach x Jahren als Juniorenvertreter, Aktuar und Safety-Officer hatte ich mein Amt als CFI (Cheffluglehrer) für 6 Jahren inne.

In diesen turbulenten Jahren als CFI durfte ich viele interessante Aspekte der Fluglehrertätigkeit kennen lernen.

Eines meiner ersten und noch immer andauernden Ziele, die Optimierung unserer Vereinsabläufe. So führen wir heute unsere Dokumentation und Planung weitgehend elektronisch.

Im Zuge der EASA* FCL** und ATO*** Einführung habe ich auch stets versucht vernünftige Lösungen mit den Behörden zu suchen.

Bei der Lösung von safety-relevante Problemen war die Zusammenarbeit und die Professionalität unserers Fluglehrerteams vorbildlich!

Dank den eingeführten Schnupperwochen, war es umit viel Aufwand möglich, das Schrumpfen unseres Mitgliederbestandes etwas einzudämmen! Hier werden wir künftig klar mehr machen müssen, um das demographische Missverhältnis wieder in den Griff zu bekommen! Nichts desto trotz haben in meinen 6 Amtsjahren 15 Flugschüler ihre Segelflugprüfungen erfolgreich bestanden!

Ich möchte Euch allen für Eure Unterstützung danken, die Ihr mir als CFI in den letzten Jahren entgegengebracht habt. Es war sicherlich nicht immer einfach mit mir, aber ich denke wir haben es fertiggebracht Spass und Sicherheit bei unserem schönen Hobby unter einen Hut zu bekommen.

Ich möchte auch weiterhin helfen wo ich kann und meine Erfahrungen weitergeben. Es ist mir wichtig, dass Flugschule und Safety nicht als notwenige Übel, sondern als Bereicherung wahrgenommen werden. Es soll uns allen Freude machen Neues zu lernen und sicher anzuwenden!

Ich werde auch weiterhin als FI* für Segelflug und TMG** zur Verfügung stehen und neben Instruktion und Safety-Themen auch die ATO Zertifizierung der Flugschule, die Umstellung auf eine neue Vereinssoftware und das Flottenkonzept weiter verfolgen.

Ich freue mich daher sehr, mit Christan Müller einen kompetenten und top motivierten Nachfolger gefunden zu haben und ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit ihm!

Peter Zimmermann

* EASA European Aviation Safety Agency (Europäische Flug - Sicherheitsbehörde)
** FCL Flight Crew Licensing (Ausweise)
*** ATO Aviation Training Organisation (Flugschule)
* FI Flight Instructor
** TMG Touring Motor Glider früher Motorsegler

Neuer Kassier
Neues Ehrenmitglied

An der GV 2016 wurde Walter Gujer, nach 18 Jahren als Kassier, zum Ehrenmitglied der SGS ernannt. An dieser Stelle sei Walter für sein umsichtiges, langjähriges und nachhaltiges Engagement ganz herzlich gedankt! Es sei hier vermerkt, dass die Geschäfte der SGS inzwischen fast denjengien einer kleinen KMU vergleichbar sind! Walter ist nun 2106 verdientermassen von seinem Amt zurückgetreten.

Ehrenmitglied Walter Gujer

Seinem Nachfolger, Benjamin Widmer, wünschen wir einen guten Start und viel Erfolg im Vorstand der SGS.

individuell

LAYOUT

Perfekt aufbereitete Druckvorlagen sind der Weg zum hochwertigen Ergebnis

DRUCK

Personalisiert in Digitaldruck oder High-End-Qualität im Offsetdruck

printed in switzerland

flexibel

VERLAG

Verlagsservice für Bücher und Magazine

KLIMANEUTRAL

Uns liegt die Umwelt am Herzen. Daher bieten wir unseren Kunden klimaneutralen Druck an und betreiben eine eigene PV-Anlage.

schnell

stamm
druck schleitheim

www.stammco.ch

Super Dimona - unsere neueste Anschaffung

Die Dimona im Hangar in Ambri

Die Geschichte beginnt an einem Samstagmorgen im Januar 2015. Zwei SGS-ler fahren im Auftrag des Vorstandes zum tief verschneiten Flugplatz Ambri und treffen sich dort mit dem Präsidenten der Segelfluggruppe Leventina. Da dieser Verein aufgelöst werden muss, stehen die Flugzeuge zum Verkauf. Ziel der Exkursion ist die Inspektion eines gebrauchten Reisemotorseglers vom Typ Super Dimona. Das Flugzeug scheint in einem guten Zustand zu sein, und auch die Preisvorstellung tönt vernünftig. Beim Mittagessen im Tessiner Grotto einigt sich die kleine Schaffhauser Delegation schnell darauf, dieses Flugzeug den Kollegen der SGS zum Kauf zu empfehlen.

Nach 28 Betriebsjahren und 5'600 Flugstunden auf dem Schmerlat ging im Frühsommer 2012 die alte Dimona HB-2096 bei einer harten Landung zu Bruch. Nachdem die Mitgliederversammlung kurz zuvor deren Verkauf beschlossen hatte, war klar, dass eine Reparatur nicht mehr in Frage kam. Ein Antrag auf die Beschaffung eines Neuflugzeuges, aus den Reihen interessierter Mitglieder, scheiterte aus Kostengründen. So kam es, dass in der SGS während 3 Jahren kein Reisemotorsegler mehr zur Verfügung stand.

Beim Reisemotorsegler, englisch „Touring Motor Glider" oder kurz „TMG", handelt es sich um eine eigene Flugzeug-Kategorie. Wie beim Motorflugzeug kann autonom am Boden manövriert und gestartet werden. Ein wichtiger Unterschied besteht darin, dass der Pilot das Triebwerk im Flug auch abstellen darf, falls er über eine Segelfluglizenz verfügt. Wie beim Segelflugzeug gibt es Bremsklappen auf der Flügeloberseite zur präzisen Steuerung des Anflugwinkels. Anflug und Landung können so wahlweise mit laufendem oder mit abgestelltem Triebwerk erfolgen. Sowohl Segel- wie auch Motorflugpiloten dürfen Reisemotorsegler fliegen, wenn sie die entsprechende Schulung absolviert und die Lizenzerweiterung „TMG" erworben haben. Aus Sicht der Segelflieger liegt ein wesentlicher Vorteil darin, dass man nicht auf Schleppflugzeug und Aufwinde angewiesen ist. So kann beispielsweise der schon lange versprochene Passagierflug auch an einem schönen Sommerabend unter der

Erste Instruktionsrunde auf dem Schmerlat

Woche erfolgen. Auch Reiseflüge mit Aussenlandungen auf anderen Flugplätzen sind eine segelfliegerische Horizonterweiterung.

Trotz der vielen Vorteile führten die Beschaffungspläne SGS-intern zu intensiven Diskussionen. Schliesslich sprach sich

die Mitgliederversammlung aber zweimal mit deutlicher Mehrheit für das neue Flugzeug aus. Die fällige technische Jahreskontrolle führte unser Mitglied Dirk Weid unter Aufsicht des Wartungsbetriebes Birrfeld durch, und am 24. April 2015 durfte ich das neue Gruppenflugzeug auf den Schmerlat überfliegen.

Dimona auf dem Schmerlat

Unsere neue Super Dimona HB-2355 ist zwar schon 15-jährig, hat aber verhältnismässig wenige Flugstunden. Motor und Propeller wurden kürzlich ersetzt und sind neuwertig. Die ersten SGS-Piloten konnten im Laufe dieser Saison ihre Umschulung absolvieren und zeigten sich durchwegs begeistert von den Möglichkeiten, welche die Super Dimona zu bieten hat. Ein Turbolader sorgt beim Start und auch in grosser Höhe für eine ausreichende Leistungsreserve. Die Instrumentierung lässt mit Kreiselkompass, Transponder und Künstlichem Horizont kaum Wünsche offen. Sogar eine Schleppklinke ist vorhanden, auch wenn dadurch unsere bewährten Robins nicht konkurrenziert werden sollen.

Es freut mich sehr, dass diese Beschaffung gelungen ist und dass die Segelfluggruppe und die Flugschule Schaffhausen nun wieder über einen modernen Reisemotorsegler verfügen. Die Super Dimona steht im Schmerlat bereit - sichern Sie sich ihren Rundflug damit!

Ernst Rahm

Totalrevision Ventus 2T

Dem Investitionsplan des Vorstandes folgend, wurde unserem Ventus nach 15 Betriebsjahren eine nagelneue Oberfläche verpasst. Die Vorgehensweise, gute, beliebte und technisch einwandfreie Flugzeuge zu revidieren anstatt durch Neue zu ersetzen, macht Sinn und ist eine direkte Folge der in der SGS betriebenen Tarifstruktur. Damit ist es möglich, den Mitgliedern weiterhin gutes und neuwertiges Material zur Verfügung zu stellen, ohne dass die Betriebskosten explodieren wie die Preis für Neuflugzeuge.

Die Oberfläche eines Segelflugzeuges hat eine doppelte Funktion. Einerseits ist eine geometrisch und optisch perfekte Oberfläche Voraussetzung für die volle Leistung des Flugzeuges. Eine rauhe oder geometrisch verformte Oberfläche, z.B. durch wiederholtes Sitzen auf dem Flügel, verschlechtert den Gleitwinkel. Es ist aber auch wichtig, dass die Oberfläche die darunter liegende Faserverbundstruktur vor Witterungseinflüssen schützt.

Ruedi Demmerle

Die Skyguide auf dem Schmerlat

Die Luftraumstruktur im Norden der TMA Zürich. Höhenangaben in m/M (Obergrenzen).
Der Luftraum LS-T70 wird 2016 in die Sektoren "SH Nord" und Sektor "Ost" unterteilt.

Die Aufteilung des Luftraumes im Allgemeinen und rund um Zürich im Speziellen ist leider für alle Luftverkehrsteilnehmer ein grosses Problem. Der obige Ausschnitt aus der Segelfliegerkarte zeigt, wie komplizert die Struktur geworden ist. Es ist heute kaum mehr möglich, sich nur nach der Karte sicher in den verschiedenen Räumen zu bewegen und gleichzeitig eine aufmerksame Luftraumbeobachtung zur Vermeidung von Kollisionen zu betreiben. Daher ist die Verwendung von GPS-unterstützten Navigationsinstrumenten weit verbreitet. Die Lufträume mit ihren horizontalen und vertikalen Ausdehnungen werden dabei in einer "moving map" dargestellt, ähnlich wie bei einem Navi auf der Strasse, nur mit wesentlich mehr Detailinfomationen.

Weiter südlich und westlich kommen noch die Räume für militärische Operationen und Sperrgebiete für Schiessübungen aller Art etc. dazu, welche die Benutzung weiter komplizieren.

Die sichere Benutzung dieses ausserordentlich komplexen Luftraumes (....) ist nur dann möglich, wenn sich alle, aber auch wirklich alle Benutzer an die vereinbarten Regeln halten.
Es gibt keinerlei Toleranzen!

Dass dabei die sichere Führung des kontrollierten Luftverkehrs durch die **Skyguide** eine anforderungsreiche Aufgabe darstellt, ist selbstredend.

Es ist wesentlich, dass wir Segelflieger und Motorpiloten die Abmachung peinlich genau einhalten und uns angewöhnen, die Grenzen der Lufträume nicht voll auszuschöpfen. Luftdruckänderungen und mögliche Fehler des Höhenmessers können insbesondere den knapp bemessenen, vertikalen Abstand zum kontrollierten Luftverkehr weiter empfindlich reduzieren!

Wie bereits in der letzten Ausgabe des SchmerlatPost beschrieben und gezeigt, wurde der Luftraum nödlich und westlich des Flugplatzes Schmerlat für die Saison 2015 etwas umgestaltet.

Es war 2014 vereinbart worden, dass die praktische Umsetzung der Änderung und ihre Vor- oder Nachteile per Mitte 2015 überprüft würden, was dann auch stattfand.

Die SGS hatte vorgeschlagen, dass die drei Verhandlungspartner von Skyguide gleichzeitig mit je einem Flug die praktischen Auswirkungen der Höhenbegrenzung auf 1700 m/M im Sektor Nord erleben sollten.

Am 12. August konnten Albert, Claude und ich die drei verantwortlichen Herren für die Abwicklung der An- und Abflüge auf dem Flughafen Kloten, S. Ladenbauer, S. Jäger und D. Zaugg zu besagter Besprechung auf dem Schmerlat begrüssen.

Im grossen und Ganzen wurde das neue Verfahren als tauglich eigestuft. Kleinere Anpassungen und Verbesserungen der Modalitäten bei der Anmeldung aus der Luft werden weiter verfolgt.

Im Anschluss nahmen die 3 Herren in unserem ASK21 Platz. Das Ziel der Übung war es, den Herren vorzuführen, wie knapp die Höhenreserve für einen Jungpiloten ist, um den Anschluss hinter Blumberg zu finden, ohne das Risiko einer "Aussenlandung" auf dem Flugplatz Blumberg, dem zolltechnisch

Die Herren Ladenbauer und Zaug beim Studium der Zonen.

leider kompliziert gewordenen Deutschland, eingehen zu müssen. Nach einem Schlepp auf 1700m/M flogen wir nach Norden bis zum "Fürstenberg". Dann drehten wir um und flogen bei mässigem Gegenwind zurück. Dass wir dabei um den Schleitheimer Schlossranden herum fliegen mussten, machte die Übung sehr realistisch und hinterliess einen bleibenden Eindruck auf die Herren.

Ganz nebenbei, aber sehr positiv zu erwähnen, ist die Tatsache, dass wir uns nach diesem Erlebnis mit den Vornamen anreden. Das zeugt von gegenseitigem Respekt und von grossem Interesse, anstehende Probleme zusammen lösen zu wollen.

Ruedi Demmerle

Erklärungen vor dem Flug. v.l.n.r.: Albert Studerus, Präsident SGS, Siegfried Ladenbauer, Daniel Zaugg, Simon Jäger, alle Skyguide

Trattoria La Calabrisella
amore e sapore

Orlando Pisano
Inhaber

Trattoria La Calabrisella
Bergstrasse 8, 8215 Hallau, Schweiz
Tel. +41 (0)52 681 54 64
Fax +41 (0)52 681 54 72
info@la-calabrisella.ch
www.la-calabrisella.ch

7 Tage geöffnet, free WiFi, Gästezimmer

2015

Rang	Punkte	Flugplatz	km	Flüge	Piloten
1	13.557,43	Schaenis	123.543,92	373	81
2	109.012,83	Birrfeld	117.648,14	456	79
3	75.304,12	Bad Ragaz	75.516,46	209	21
4	69.330,99	San Vittore	72.990,42	202	53
5	54.678,77	Grenchen	58.619,72	207	38
6	54.435,51	Langenthal	56.959,51	163	24
7	53.324,92	Montricher	58.501,47	159	29
8	50.500,74	Münster	53.050,41	146	40
9	46.194,15	Hausen am Albis	50.359,08	138	39
10	37.281,64	Buttwil	39.460,31	220	42
11	35.270,96	Zweisimmen	34.884,94	147	41
12	32.912,62	Winterthur	33.215,18	93	23
13	32.395,02	Schaffhausen	34.414,87	112	27
14	30.745,65	Samedan	30.773,20	150	36

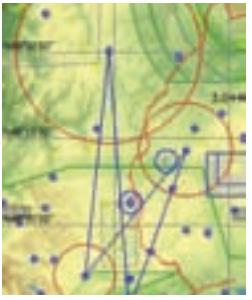
OLC Classic

Der interne Wettbewerb 15

fand über Auffahrt statt. Leider konnte nur eine einzige Wertung am Sonntag durchgeführt werden. Die Aufgabe wurde infolge schwieriger Bedingungen als AAT (Assigend Area Task) durchgeführt: der Wettkämpfer muss in alle definierten Umkreise von Wendepunkten einfliegen, bei der vorliegenden Aufgabe mindestens 2 Stunden fliegen und dabei die höchst mögliche Geschwindigkeit erreichen.

Die knifflige Aufgabe führte vom Hagen nach Musbach im Schwarzwald, dann nach Süden bis Reiselfingen, hoch zum Plettenberg und wieder zurück nach Schaffhausen.

Ruedi Demmerle



SGS Interner Wettbewerb 2015

14.05.2015 - 17.05.2015

1, 17.05.2015, Vorläufige Wertung

Speed Task DAeC WBO, Task time: 02h 00min

004HAGEN - 069MUSBACH - 007REISELFIN - 044PLETTENBE - 001SCHAFFHAUSEN STARTPUNKT

Task length: 159.4km/376.0km (267.3km)

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points	Pen.
1.	RW	**Reiner Michael**	SG Schaffhausen	ASG 29/18m	15:00:30	17:04:48	02:04:18	92.5km/h	191.6km	**427**	
2.	LE	**Demmerle Ruedi**	SG Schaffhausen	asw27	14:58:00	17:50:48	02:52:48	72.2km/h	207.9km	**336**	
3.	SS	**Muhi Thomas**	SG Schaffhausen	Discus	15:01:55	18:14:10	03:12:15	51.6km/h	165.5km	**265**	
4.	ZS	**Huber Robert**	SG Schaffhausen	LS 8/18m	15:06:57				103.5km	**126**	
5.	NC	**Burgener Nathalie**	SG Schaffhausen	LS 8/18m	16:02:00				8.0km	**10**	
NA.	SK	**de Marti Roman**	SG Schaffhausen	LS 4						**0**	

STORCHEN GARAGE AG

Unsere von Renault geschulten Mitarbeiter

empfehlen sich für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3.5 t.

Aktionen auf Neuwagen + günstige Vorführwagen

Tel. 052 681 28 33 RENAULT Fax 052 681 19 43

8213 Neunkirch
www.storchengarage.ch

2015

Speed OLC

Rang	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	16.475,45	SG Lägern	46.039,24	291	50
2	15.560,30	SG Bad Ragaz	42.226,24	245	17
3	13.206,78	SG Lenzburg	36.330,40	254	22
4	12.019,82	SG Oberaargau	33.725,02	187	24
5	10.491,81	SG Birrfeld	29.892,63	200	23
6	9.591,36	SG Solothurn	26.204,03	170	21
7	9.442,83	SG Winterthur	25.694,35	196	25
8	9.105,28	SG Knonaueramt	25.140,62	158	28
9	8.669,60	SG Olten	23.947,64	164	22
10	8.151,00	GVV Genevois	22.652,34	124	14
11	7.103,14	SG Dittingen	19.909,33	112	22
12	6.385,28	AFG Zürich	17.626,63	116	22
13	5.824,35	SG Schaffhausen	16.084,91	132	24
14	5.789,40	SG Zürich	15.651,32	182	22
15	5.253,46	SG Obwalden	14.311,40	159	19

Das Ergebnis 2015 im dezentralen Wettbewerb "OLC Classic" (On-Line-Contest) ist schlechter als in frühren Jahren. Schade. Der Gründe gäbe es viele anzuführen. Machen wir es 2016 beser!
Als Alternative würde sich der "Speed OLC" (Individuelle Wertung) oder der "OLC Liga" (Mannschaftswertung) anbieten. Dort zählen die schnellsten 2 1/2 Stunden eines Fluges. In der "Liga" werden die schnellsten 3 Piloten je Gruppe und Wochen-ende als Mannschaft gewertet. Wäre toll wenn die SGS hier weiter vorne läge!

2015

OLC Liga

Rang	Punkte	Speed	Club
1	325	3.667,94	SG Knonaueramt
2	261	2.799,99	SG Solothurn
3	248	2.821,32	SG Oberaargau (BE)
4	213	2.335,58	SG Lenzburg
5	208	2.350,17	SG Dittingen
6	195	2.217,94	SG Lägern
7	168	1.953,01	SG Bad Ragaz
8	142	1.489,01	SG Schaffhausen
9	141	1.590,96	SG Cumulus
10	137	1.612,49	SG Olten
11	124	1.566,32	SG Winterthur
12	108	1.234,66	SG Obwalden
13	103	1.298,68	GVV Genevois de Montricher

Die längsten Flüge ab Schmerlat im 2015

Punkte	Name	km	km/h	Flugzeug
646,80	Peter Ehrat	740,72	104,56	Ventus 2cM/18m
776,80	Rainer Cronjäger	728,10	94,72	ASH 31 Mi/21m
627,44	Michael Reiner	710,35	106,37	ASG 29E/18m
617,21	Peter Ehrat (CH)	687,55	86,57	Ventus 2cM/18m
567,43	Peter Ehrat (CH)	638,86	95,77	Ventus 2cM/18m
621,78	Andres Stapfer	630,67	83,83	ASH 25
601,29	Peter Ehrat (CH)	589,31	80,55	Ventus 2cM/18m
476,01	Peter Ehrat (CH)	537,03	88,25	Ventus 2cM/18m
479,12	Peter Ehrat (CH)	519,66	84,28	Ventus 2cM/18m
466,75	Peter Ehrat (CH)	514,45	96,35	Ventus 2cM/18m
451,93	Peter Ehrat (CH)	497,30	103,60	Ventus 2cM/18m
451,00	Peter Ehrat (CH)	482,73	100,88	Ventus 2c/18m
443,79	Christian Müller	444,24	69,33	LS 8
409,56	Peter Ehrat (CH)	419,93	61,70	Ventus 2cM/18m
427,79	Jürg Angst (CH)	416,37	81,22	Antares 20m
348,26	Walter Gujer (CH)	406,41	93,42	ASH 26E
391,56	Nathalie Burgener	375,18	64,46	Duo Discus
339,40	Robert Gwadera	352,10	84,51	ASH 25

Das Fliegerische 2015

war geprägt durch sehr wechselhaftes und kühles Wetter in der ersten Hälfte der Saison. Dann allerdings wurde es schlagartig schön und heiss. Viele Piloten nutzten diese guten Tage für weite und schnelle Flüge ab Schmerlat oder in Auswärtslagern.

Besuchen doch auch Sie unsere kleine Flugplatzbeiz auf dem Schmerlat und geniessen Sie die Aussicht in das schöne Klettgau! Sie finden uns direkt am Veloweg!

Wir sind an schönen Wochenenden von Ostern bis Mitte September für Sie da.

Am Kiosk bedienen wir Sie gerne mit einer guten Bratwurst oder einem Steak und allerlei Getränken.
Alles zu familiären Preisen!

Ihr Kioskteam

Wenn einer eine Reise tut

Angefangen hat die ganze Sache natürlich - mit einer Frau. Eine unserer ersten Unternehmungen war ein gemeinsamer Ausflug mit meiner neuen Partnerin..... per Flugzeug.

André sucht den Weg zwischen den Wolken

Das Wochenendwetter war stabil schön. Meine „neue Angebetete" namens Imelda verfügt über ein PPL und schlug daher einen Weekendtrip nach Venedig vor. Nur feige Hunde haben in dieser Situation den Mut Fragen zu stellen. Coole Socken (wie z.B. ich) stellen keine, oder im besten Fall die Eine, „wann geht's los?".

Nun, die Quintessenz dieses Ausfluges war die Erkenntnis: Das will ich auch, - natürlich inklusive Frau.

Nachdem ich ein Jahr später bei einem Reiseflug mit unserem gemeinsamen Freund Rainer Nagel nach Jersey ein deutsches Paar in meinem Alter, mit einem Motorsegler von München kommend, auf dem Flugplatz „Le Touquet" an der Westküste Frankreichs kennenlernte, und sie mir den Floh ins Ohr setzten; „du kommst auch mit dem Motorsegler überall hin, nur etwas gemächlicher", war für mich der ultimative Entscheid gefallen. Ich brauche aufs Alter genau so ein Gerät, insbesondere, weil wir beide, Imelda und ich, ein solches Flugzeug fliegen dürfen.

„du kommst auch mit dem Motorsegler überall hin, nur etwas gemächlicher"

Das Resultat ist bekannt, heisst D-KELI (zu deutsch Dekeli) und gehört einer ganz kleinen Haltergemeinschaft; eine in Ehren ergraute aber äusserst zuverlässige Grob G 109. Mit dieser fliegen wir nun seit gut zwei Jahren so ziemlich kreuz und quer durch Europa.

Unsere bisher schönste und grösste Reise führte uns in den Süden und Westen Frankreichs und von dieser möchten wir hier berichten.

Als Route haben wir uns ein wenig Südfrankreich, etwas Atlantik und vor allem interessante Flugplätze vorgestellt. Die Karten von ganz Frankreich bedecken mehrere Tage und Nächte den Stubenboden. Am dritten Abend stand dann die rohe Routenplanung:

Zur Auswahl stand Montpellier oder Agde und Sète mit dem Flugplatz Béziers als erste Zieldestination, dann der spanischen Grenze entlang gegen Westen an den Atlantik nach Biarritz und dann der Küste folgend Richtung Norden bis mindestens Rochefort oder La Rochelle.

Die nächsten Nächte fielen mehr oder weniger der Feinplanung und Vorbereitung der Flüge zum Opfer. Festlegung der Flugroute, Studium der Lufträume auf dem Weg, wo legen wir Tankstops ein und was wählen wir als „Notplätze" auf unserem Weg falls unser DEKELI ein Problem hat. Gibt's an den entsprechenden Plätzen Mogas (gibt's in ganz Frankreich praktisch nirgends) oder wo zumindest Avgas. Gibt es Beschränkungen bezüglich Betriebszeiten, Voice, oder sonst irgendewelche spezielle Verfahren die berücksichtigt werden müssen?

Dann endlich, der Flugplan für die erste Etappe kann geschrieben und aufgegeben werden und führt uns von Donaueschingen auf der französischen Seite des Juras Richtung Chambery nach Grenoble zum Tankstopp und weiter nach Béziers.

So der Plan.

Vollgetankt brechen wir also auf gegen Süd-Südwesten. Das Wetter ist heiss und schwül, die Sonne scheint, aber viele, zum Teil recht massive Wolkenbänke stehen Richtung Süden und über dem Schwarzwald. In einem eher mühsamen Wolkenslalom kämpfen wir uns Richtung Jura vor um dann südlich Basel festzustellen, dass unser Flugplan bereist Makulatur ist.

Ueber den Jura auf die Westseite zu hüpfen erweist sich als nicht möglich und so ist

In der Gegend von Genf

unsere Option klar: ziemlich tief über Grenchen und Neuenburg dem östlichen Jurafuss gegen Genf zu folgen.

Nachdem sich der Genfer Lotse davon

LTB Peter Neukom GmbH

überzeugt hat, dass wir als „Segelflieger“ imstande sind über längere Zeit einigermassen sauber Kurs und Höhe zu halten (ist ja nicht zwingend die Kernkompetenz der Segelflieger), lässt er uns seiner CTR – Grenze entlang Richtung Rohneeinschnitt fliegen, und sobald er seinen Verkehr vom Platz weg hat, sogar direkt Richtung Lac du Bourget einfädeln.

Das Tal öffnet sich, die Wolken werden deutlich weniger und die Anspannung reduziert sich erstmals auf so etwas wie Normalmass. Auf nach Grenoble, Tank füllen, Blase leeren. Die Wahl auf das „grosse“ Grenoble fiel darum, weil dieser Platz angeblich etwas weniger Querwind - anfällig sein soll als die umliegenden Plätze (nun ja, wer schon mal einen TMG bei 20 Knoten Crosswind gelandet hat, weiss, wovon ich rede…). Und mit den Abmessungen von 3050 x 45 Meter sollte die Bahn ja irgendwie zu treffen sein. Wie heisst es doch so schön im Theorieordner? Bei einer ungewohnt grösseren Piste als zu Hause, wirst du dich bei der ersten Landung fürchterlich vertun.....

Meine Erkenntnis, war zutreffend. Während es gesamten Finals soll ich angeblich mit mir selber geredet haben: „und du landest erst auf dem 2. Kilometer dieser Piste, du landest erst auf dem 2. Kilometer dieser Piste,

Grenoble

Der Tankwagen schüttelt den Schlauch.....

du landest...“ Scheisse, vergiss es, 50 Meter nach der Schwelle ist die Kiste am Boden und es folge eine „Flugplatzrundfahrt“ von gefühlten 10 Minuten über den Rest der Piste, das riesige leere Vorfeld auf das Tankstellenareal..... und da erwartet uns ein Zysternenwagen mit 5'000 lt Avgas. Nach dem Tankvorgang verbleiben noch 4'940 Liter im Tankwagen!

Und dann, 3 Kilometer gleissender und vor Hitze flimmernder Asphalt liegen vor dir: „cleared for take off“.... Du schiebst den Gashebel beherzt nach vorne, lässt die 80 PS aufheulen (ein grosses Wort... Anm d. R.), löst die Bremsen und bist nach 200 Meter in der Luft.

Auf nach Béziers. Weiter geht es an Montélimar vorbei dem Mittelmeer entgegen. Endlich, der erste Blick aufs Meer, ein Traum. Ja, ein Traum geht in Erfüllung. Zum ersten Mal aus

Béziers

Cap d'Agde

eigener Kraft auf dem Luftweg nach Südfrankreich. 665 km mit unserem altehrwürdigen DEKELI.

Nun folgen einige Tage Geniessen und Ausspannen. Cap d'Agde ist eine typisch französische Ferien – Hochburg, die sich uns allerdings von ihrer besten Seite zeigte. Vielleicht weil die Saison schon fast zu Ende war, keine Ahnung. Land und Leute waren sehr nett, in jedem Restaurant bekam man problemlos Platz. Alleine schon das Essen war die Reise wert und im Longuedoc schlechte Weine zu trinken ist gar nicht möglich! Natürlich haben wir alle Touristenattraktionen in Fuss- Schiffs- und Fahrraddistanz abgeklappert.

Irgendwann muss man dann ja weiter und so stand die nächste Etappe, den Pyrenäen entlang nach dem mondän tönenden Biarritz

Biarritz

auf dem Plan. Fliegerisch waren diese 395 Kilometer eigentlich gewöhnlich, zumindest für uns. Unsere Alpen sind mindestens so attraktiv. Am spannendsten war da noch der Blick auf den Flugplatz Lourdes. Zuerst glaubten wir, alle Wallfahrer würden mit dem Airliner an diesen denkwürdigen Ort reisen, bis wir drauf kamen, dass sich hier eine grosse Abwrakstation für Airliner befindet.....

Biarritz, eine riesige Enttäuschung von B (wie Benzin) bis Z (wie Zahlung), einzig A wie Anflug war in Ordnung und, da vom Meer her über die Stadt führend, attraktiv. Der Flugplatz ist alt, zumindest der Teil für die Nicht-Airliner, ja schon ungepflegt und vergammelt, ziemlich gross und sauteuer (verglichen mit allen anderen Landegebühren ausserhalb der Schweiz). Also tanken und möglichst schnell weiter. Möglichst schnell heisst im konkreten Fall..... „Es wird mindestens eine halbe bis eine ganze Stunde dauern, wir müssen jetzt die Grossen tanken und für die Kleinen hat im Moment niemand Zeit". Ein nettes Gespräch mit einem ebenfalls zum Warten verdammten Deutschen Cirrus 22 - Eigner verkürzt die Wartezeit bei rund 39 Grad Luft- und minimum 50 Grad Asphalttemperatur.

Der Atlantik

Also weg hier. Der Lotse „schnauzt uns vom Platz" und lässt keinen Zweifel daran, dass er unseresgleichen nur als lästigen Stör-

Wanderdüne am Atlantik

faktor wahrnimmt.

Dann aber folgen die absolut schönsten und eindrücklichsten 300 km unseres Fliegerlebens:

300 km der Atlantikküste entlang, ein paar Meter über Strand und Wasser. Links das Meer mit feinen Schaumkrönchen, rechts Strände und Pinienwälder ohne Ende und Voraus einfach nur blauer Himmel. Sorry,

Anflug auf la Rochelle

mir fehlen die Worte, um das zu beschreiben.

Dann folgt ein Anflug auf La Rochelle: Gegenanflug über dem Wasser südlich der Stadt entlang Richtung Ile de Ré, Queranflug über dem Wasser zwischen Insel und Festland, die grosse Verbindungsbrücke auf die Insel, als Referenz in den Endanflug auf die Steilküste und Piste am Nordrand der Stadt. Ich denke, das war mein bisher interessantester und beeindruckendster Anflug auf einen fremden Flugplatz.

Stadttor la Rochelle

La Rochelle ist eine wunderschöne alte Stadt, jedes Gebäude scheint hier „Geschichte auszuatmen“, grossartig. Wir fanden ein kleines Hotel mitten in der Altstadt mit einem interessanten Hotelier. Bei ihm erkundigten wir uns nach einem Restaurant für ein gutes Nachtessen. Verschwörerisch fragt er uns, ob wir guten Fisch und gute Meeresfrüchte zu schätzen wüssten.

Imelda hat gut lachen

Natürlich rannte er mit dieser Frage offene Türen ein. „Also dann seht euch den Hafen nur an, essen geht ihr nicht in diesen Touristenfallen. Hier ist ein excellentes Fischrestaurant. Mit diesen Worten kritzelte er uns eine Wegbeschreibung auf einen Stadtplan.

Ich bin sehr froh, haben wir seine Empfehlung angenommen - einsame Spitze. Ganz generell lohnt sich diese Stadt für einen

Besuch, fliegerisch, geschichtlich, architektonisch und nicht zuletzt kulinarisch. Leider war uns nur ein Abend in dieser Stadt vergönnt, Terminplan und Wetterprognose trieben uns nach Hause.

Der Rückflug führte uns über Vichy, einem ehemaligen Militärplatz mit 2.2 km Asphalt - Piste, Plätze wie es sie zu Hauf gibt in Frankreich. Unser Anflug fiel in die Mittagspause des Lotsen - sprich: keine Antwort am Funk. Eine Robin - Pilot des ansässigen Vereins informierte uns über Funk, dass der Lotse im Mittag sei, wir sollen einfach landen, der komme um halb zwei zurück und dann könne man auch tanken. Nun, so verfuhren wir dann auch und durften in den Räumen des örtlichen Segelflugvereines pausieren, etwas Kühles trinken und wurden bei einem interessanten Gespräch mit dem Präsidenten und der Vereinssekretärin (!) bestens betreut und unterhalten. Pünktlich erschien der Lotse und wir konnten den nötigen Sprit für den Heimweg bunkern. Mit der Bemerkung „wer bei uns tankt, zahlt keine Landetaxen" wurden wir verabschiedet. Die restlichen rund 430 km nach Donaueschingen verliefen relativ ruhig und so konnten wir unsere Frankreich – Rundreise nach 2150 km müde, aber höchst befriedigt „zu Hause" beenden.

Als Fazit dieser Reise dürfen wir festhalten: Frankreich hat wohl eine sehr komplizierte Luftraumstruktur, aber sehr kompetente Lotsen, die einem, sofern man mit Flugplan fliegt, fast alles ermöglichen. AIP, alle Anflugkarten etc. sind in Frankreich auf dem Netz frei verfügbar, eine unschätzbare Dienstleistung, die überdies viel zur Sicherheit betragen kann, da alle bestens und aktuell informiert unterwegs sind.

Der Vorbereitungsaufwand für eine solche Reise ist zugegebenermassen recht gross. Auch fliegerisch kann ein solcher Trip gelegentlich recht anspruchsvoll werden, aber die Begegnungen, die gewonnenen Erfahrungen und die Eindrücke lassen einen auf der Reise und auch lange darüber hinaus täglich bewusst werden, welch Privileg es ist, fliegen zu können, fliegen zu dürfen.

Andy Müller und Imelda Schneider

Quer durch Europa

Im Frühling dieses Jahres fragte mich meine Freundin, ob ich mit ihr an die Hochzeit eines ehemaligen Arbeitskollegen in Litauen fliegen würde. Natürlich musste ich nicht 2 Mal überlegen und sagte sofort ja. Zuerst ging es nun darum, ein passendes Flugzeug für die lange Reise zu finden. Meine Wahl fiel auf die

Am Ziel in Palanga

DA42, da ich darauf schon ausgebildet war, sie IFR ausgerüstet ist und überdies eine grosse Reichweite hat. Ich fragte also einen Freund, der Flugschulleiter in Graz ist, ob er mir vielleicht eine DA42 zur Verfügung stellen könnte. Zu meinem Erstaunen sagte er mir sofort zu. Das Planen der Route von Graz nach Palanga über 750NM konnte beginnen.

Als erstes suchte ich den kürzesten Weg, welcher mich über Polen und Kaliningrad in ca. 4:30h nach Palanga führen würde. Jedoch erfordert das Überfliegen des russischen Luftraums über Kaliningrad eine spezielle Bewilligung. Auch gefielen mir die Navigationsgebühren von 70$ pro 100km nicht. Ich suchte also nach einer anderen Lösung und entschied mich, einen Umweg via die Polnisch-Litauische Grenze und dann weiter östlich zu fliegen. Dies kostete mich zwar weitere 30min Flugzeit, war jedoch trotzdem günstiger. Meine Route stand fest. Sie wird mich von Graz über Wien - Bratislava - Tatra - Krakau - Suwalki - Kaunas nach Palanga und wieder zurück führen.

Nach dem Beschaffen aller Unterlagen konnte die Reise dann am 18.September los gehen. Ich verliess das Haus früh am Morgen und flog mit Intersky nach Graz. Dort waren Mechaniker schon daran, das Flugzeug nochmals routinemässig zu überprüfen; auch das Enteisungssystem durfte dabei nicht fehlen. Alles funktionierte einwandfrei und ich machte mich daran, alle Departures und Arrivals am Simulator nochmals durch zu gehen.

Am nächsten Tag, um 07:30 kamen dann meine Freundin und eine Passagierin aus Maribor aus dem nahen Slowenien an. Sie war auch zur Hochzeit eingeladen und fragte uns, ob sie mitkommen dürfe. Natürlich war das für uns super, da sie uns bei diesem Projekt auf diese Weise auch finanziell unterstützte.

Nach einem kurzen Briefing hoben wir um 09:00 Ortszeit zu unserem Abenteuer ab. Schon auf 4000 Fuss Höhe, tauchten wir in die tiefhängenden Stratuswolken ein und stiegen weiter bis auf FL130. Von dieser Höhe sahen wir das Wolkenmeer tief unter uns. Schon bald setzte das Sauerstoffgerät ein und die lange Reise hatte begonnen. Der Flug verlief ruhig, bis nach Polen wo wir in Cumulus - Wolken eintauchten. Bei einer Aussentemperatur von 0°C traten dann auch erste Vereisungen an den Tragflächen auf. Höchste Zeit also, das Enteisungssystem einzuschalten und die Situation im Auge zu behalten. Nach ca. 45 Minuten in den Wolken liessen wir die Wetterfront hinter uns und das Eis verschwand. Der Rest der Reise verlief weiter über dem Wolkenmeer und wir konnten nach einer

Bei einer Aussentemperatur von 0°C tauchten dann auch erste Vereisungen an den Tragflächen auf.

Flugzeit von nur 04:20h zum ILS Approach auf den RWY 19 im sonnigen Palanga ansetzen. Nach der Landung war ich sehr stolz auf meine Leistung. Denn es war mein erster IFR Flug in einer zweimotorigen Maschine ohne Fluglehrer.

Schon bald wurden wir abgeholt und fuhren an die Hochzeit. Die Party konnte beginnen. Natürlich feierte ich mit meinen beiden Passagierinnen auch ein bisschen unseren Flug.

Am übernächsten Tag traten wir dann unsere Rückreise an. Wir hoben um 11:00 Uhr Ortszeit im Regen zur Rückreise ab. Wiederum hatten wir Eis auf den Tragflächen, welches jedoch problemlos wieder verschwand. Dieses Mal hatten wir Gegenwind, was unsere Reise verzögerte. Da kam der Shortcut des slowakischen Fluglotsen über Ungarn nach Graz gerade recht und wir konnten nach 05:20h Flugzeit zum ILS 35C ansetzen und landeten um 15:20 Ortszeit.

IFR über den Wolken

Anschliessend übernachteten wir in Graz und flogen am nächsten Morgen mit Intersky wieder zurück nach Zürich.

Ein tolles Flugabenteuer war zu Ende.

Text und Fotos: Reto Jetzer

Frische Ideen rund ums Fleisch.

Qualität geniessen.

MÜLLER FLEISCH

Pferde- und Rindermetzgerei

Ladenöffnungszeiten
Montag – Freitag:
08.00 – 12.00 / 14.00 – 18.00
Samstag: 08.00 – 12.00

CH-8226 Schleitheim
Telefon +41 52 680 22 66
info@muellerfleisch.ch
www.muellerfleisch.ch

The Tauranga Gliding Club

Edouard Devenoges war in den frühen siebziger Jahren ein sehr aktives Mitglied der SGS. Manch einer von uns Älteren kann sich gut und gerne an Edouard als eine sehr prägende Persönlichkeit aus unserer Mitte erinnern.

Edouard wanderte anschliessend mit seiner Frau Marianne nach Neuseeland aus, wo er sesshaft wurde und sich als tragendes Mitglied des dort ansässigen Segelflug Clubs engagiert.

Nun, ich trat dem Tauranga Segelflugclub in der ersten Woche nach unserer Ankunft in Neuseeland bei.
Das ist nun über 40 Jahre her!

Damals war der Club im Gebiet der Vorhügel

Die Kaimai Berge

der Kaimai Berge angesiedelt und besass sein eigenes Flugfeld samt Hangar und einem sehr hübschen Clubhaus. Die Flotte bestand aus einer Ka7, aus privaten Ka6^{en} sowie einer uralten Tigermoth, die als Schleppflugzeug herhalten musste.

Wir hatten nicht viele Mitglieder, aber es herrschte ein gemütlicher Flugbetrieb und mit dem richtigen Wind konnten wir die Wellen erkunden, welche durch die nahen Kaimai Berge erzeugt werden. Allerdings wurde die Umgebung des Flugplatzes mehr und mehr durch den immer intensiveren Anbau von Kiwi Früchten genutzt. So verloren wir viele potenzielle Aussenlandemöglichkeiten und das Umfeld für Streckenflüge wurde so immer weniger sicher.

In den frühen 80ger Jahren entschieden wir, die Aktivitäten des Segelflug - Clubs auf das Flugfeld von Tauranga zu übersiedeln.

Das Tauranga Clubhaus

Da wir das Flugfeld an der Belkroad mit einem schönen Gewinn verkaufen konnten, waren wir in der Lage, einen neuen Hangar mit Clubraum zu bauen und es war noch genügend Geld übrig, um ein Haus mit Geschäften drin zu kaufen. Ausserdem konnten wir uns sogar noch zwei Janus Doppelsitzer leisten.

Heute, 34 Jahre später mussten wir unseren Flugbetrieb nochmals verlegen, weil der angestammte Platz in der Zwischenzeit sehr intensiv durch die gewerbliche, kontrollierte Luftfahrt genutzt wurde. Wir können nun abermals einen neuen, grossen Hangar unser Eigen nennen, der für 15 Flugzeuge, einen Wohnwagen und unsere Rückhol-

besuchen Sie uns auf

PEYER-DESIGN

REKLAMEN & BESCHRIFTUNGEN

Werkstrasse 3 8222 Beringen

Tel 052 640 19 77 Mobile 078 802 04 83

www.peyerdesign.ch info@peyerdesign.ch

fahrzeuge Raum bietet. Dazu kommt ein eigenes, schickes Clubhaus

Das Geschäftshaus, welches wir vor 30 Jahren kaufen konnten, ist nun mehr als 2 Mio NZ Dollars wert und wirft eine willkommene Rendite ab mit der wir unseren Flugbetrieb unterstützen.

Da sich der Tauranga City Airport, wie er nun heisst, zu einem öffentlichen Flugplatz entwickelt hat, müssen wir den Luftraum mit allerhand verschiedenen Flugzeugen vom Ultralight, über Autogyros, grossen Brummern der Air New Zealand und Fallschrimspringern bis hin zu alten Vampires und Hunters aus Schweizer Flugwaffenbeständen teilen. Das führte dazu, dass wir hin und wieder für lange Minuten warten müssen bis wir eine Startfreigabe erhalten, was manchmal ganz schön frustrierend ist. So möchten manche Mitglieder mit dem Flugbetrieb weg von Tauranga, um all diesen lästigen Hindernissen aus dem Weg zu gehen. Aber bis heute habe wir uns nicht dazu durchgerungen, was mir persönlich natürlich sehr passt, wohne ich doch so nahe am Flugplatz, dass ich zu Fuss hin gehen kann.

Heute besteht unsere Flotte aus zwei PW5s einer LS4, zwei Puchaszs und einem Janus. Einer von den zweien wurde aber kürzlich verkauft und durch einen Duo Discus mit Flautenschieber ersetzt, ähnlich demjenigen der SGS auf dem Schmerlat.

Der Duo ist der Stolz des Flotte aber er scheint mehr Zeit im Hangar zu stehen als in der Luft zu sein, weil wir viele Probleme haben mit Transponder, Funk und Mikrofonen.

Für den Schlepp besitzen wir eine Piper Cub mit 180 PS und eine Piper Pawnee, welche jedoch meistens am Boden steht und

dabei ein echtes Vermögen an Unterhalt verschlingt.

Wie viele andere Clubs kämpfen wir in einer fast schon verlorenen Schlacht darum, genügend Aktivmitglieder für unsere Sache zu begeistern. Wir zählen heute noch 60 Mitglieder von ehemals 100 wovon lediglich noch 20 Piloten den aktiven Kern bilden .

Anders als auf dem Schmerlat, gibt es kein 9 Uhr Briefing, wo die Flugzeuge verteilt werden. Wir verfolgen in Tauraga das Prinzip "first come - first served". Hat man Dienst wie zum Beispiel als Instruktor (Edouard ist ebenfalls FI), Schlepppilot oder Flugdienstleiter, so versuchen wir, uns so zu organisieren, dass wir gegen 11 Uhr in die Luft kommen. Die Privatpiloten mit ihren JS1, LS8 und ASW20 sind natürlich die ers-

Unsere Leidenschaft.
Unsere Bank.

Was immer man tut: Herausragende Leistungen setzen Leidenschaft voraus. Unsere Passion gilt der engagierten Betreuung unserer Kunden in allen nanziellen Angelegenheiten.
Was dr fen wir fr Sie tun?

Clientis
Ihre regionale Bank

www.clientis.ch

ten, welche startbereit sind, vernünftiges Wetter vorausgesetzt.

Wir verwenden viel Zeit darauf, Passagieren an Hand von Schnupperflügen die Schönheiten des Segelfluges und die malerische Umgebung erleben zu lassen, für was wir NZ $ 250.- verlangen. Das sind ca. CHF 180.-

Anders als der Schulbetrieb wie ich ihn auf dem Schmerlat erlebte, wo sich alle Schüler zu einer vorgegebenen Zeit einzufinden haben und die Ausbildung straff organisiert

Die Seebrisenfront am Abend

ist, läuft das hier bei uns in Neuseeland ganz anders ab.

Normalerweise, nach dem Mittagessen zeigen sich die eifrigen Schüler auf dem Flugplatz, um mit dem Training zu beginnen. Die weniger interessierten Schüler lümmeln erst am späteren Nachmittag daher, um auch noch einen Flug zu machen, weil ihnen bis zu dieser Zeit die andern Aktivitäten wie beispielsweise surfen, bereits verleidet sind. Meistens verschwinden die Schüler nach ein paar Flügen, weil sie noch anderen Verpflichtungen nachgehen wollen. Das führt dazu, dass der Fluglehrer und der Schlepppilot die Flugzeuge am Ende selbst reinigen und versorgen.....

Das Flugwetter in Tauranga ist stark vom Meer beeinflusst, weil wir nahe am Pazifik stationiert sind. Wenn sich die Oberfläche im Inland so weit erwärmt hat dass Thermik entsteht und die Luftmasse aufsteigt, wird feuchte, kältere Meeresluft angesaugt, was wir Seebrise nennen. Diese ersetzt die erwärmte Luftmasse und stoppt die Thermikentwicklung. Dadurch kann es ganz schön schwierig werden, um bei der Rückkehr am Abend die letzten 30km zurückzulegen.

Manchmal allerdings haben wir Westwind. Dann bildet sich eine Seebrisenfront, was genussvolle Flüge bis spät in den Abend ermöglicht.

Bläst der Westwind jedoch kräftig, bildet sich im Lee des Kaimai Gebirges ein Wellensystem. Dann hängt die ganze Flotte am Himmel, alle Piloten schwatzen aufgeregt und sind begeistert. Am Abend werden dann die Erlebnisse bei mindestens einem Bier ausgetauscht.

Wir könnten uns nicht an unseren heutigen Einrichtungen freuen, hätten nicht die ersten Mitglieder des Clubs die Weitsicht und die Energie gehabt, eine Farm mit Wei-

Welle über den Kaimai Bergen

deland zu kaufen, das Ganze aufzuteilen, drei Viertel davon wieder zu verkaufen, damit eine Piste von 800 Metern zu bauen und am Ende schuldenfrei dazustehen.

Es ist bedauerlich, dass die heutigen Mitglieder diese Errungenschaften nicht gebührlich zu schätzen wissen.

Edouard Devenoges

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Ein E-Mail:

Am vergangenen Samstag hat auf dem Schmerlat ein Oldtimertreffen der Gruppe "**Veterano**" mit Ziellandekonkurrenz stattgefunden. Der Oldtimerclub aus dem Birrfeld hat uns mit 15 Flugzeugen und rund 25 Piloten besucht. Perfekt organisiert wurde der Anlass von Enno Bandixen. Enno hat mich in meiner Funktion als Flugdienstleiter eine Woche zuvor informiert und vor dem Anlass eine Liste mit den Pilotennamen sowie der Immatrikulation der Flugzeuge zugestellt.

Bereits am Samstagmorgen war klar, dass uns eine weiterer heisser Sommertag mit 35 Grad Lufttemperatur bevorstehen würde. Kurz nach zehn Uhr morgens hat deshalb Tobias Studerus den einzigen Passagier-Segelflug durchgeführt. Die übrigen Mitglieder haben aus nachvollziehbaren Gründen ihren Fokus mehr auf Badeaktivitäten oder auf Aktivitäten im Schatten vorgezogen. Mit anderen Worten: Der perfekte Tag für ein Fly-In.

Um 11.30 Uhr sind die Maschinen aus dem Birrfeld im Minutentakt auf dem Schmerlat gelandet. Anschliessend wurden die Piloten und ihre BegleiterInnen von Brandon Huber unter der Linde mit Speis und Trank versorgt. Die Piloten haben ihre Bögen mit Wettbewerbsfragen ausgefüllt, den Schmerlat genossen und die Akrovorführung von Aurelio Vasalli mit der Extra 300 bewundert. Bereits am frühen Nachmittag zog die Karawane weiterg, mehr oder weniger direkt nach Birrfeld. Um 15.00 Uhr war der Spuk vorbei - Kiosk, Tankstelle und Hangartore wieder geschlossen, der Signalplatz eingeräumt. Um 15.30 Uhr bin auch ich in die Fluten des Rheins getaucht.

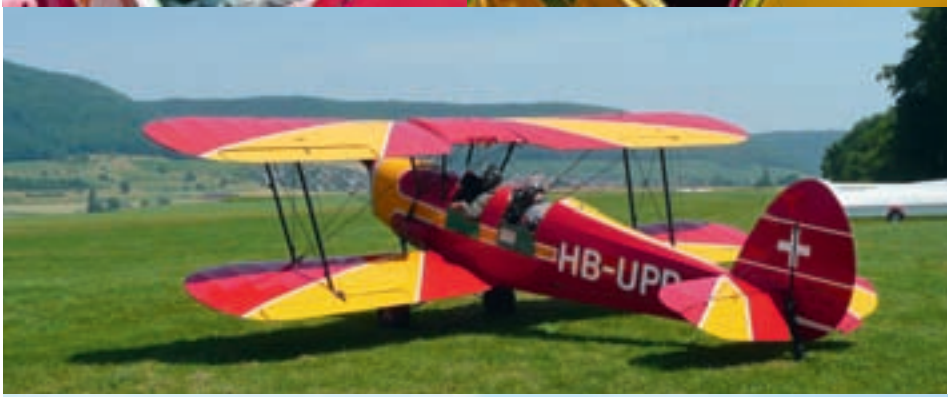
Wieso ich diesen Anlass erwähne:

- Die Passagierin war vom Passagier-Segelflug begeistert.
- Unsere Fliegerkollegen aus dem Birrfeld hat es auf dem Schmerlat ausgezeichnet gefallen.
- Der Anlass wurde mit wenig Aufwand perfekt organisiert.
- Die Durchführung war ebenfalls mit wenig Aufwand verbunden.
- Der Spassfaktor war bei allen Beteiligten hoch.
- Der Anlass hat Goodwill für die SGS geschaffen.
- Die Werbefachleute würden dies wohl unter organisierten Mini-Flashmob mit Guerilla-Marketing-Qualität einstufen.

Der Spassfaktor war bei allen Beteiligten hoch

Ich möchte mich bei allen Beteiligten für den gelungenen Anlass bedanken: Zunächst bei Enno für die Organisation, bei Brandon Huber für den Kioskdienst, bei Stefan Naef für den Kiosknachschub für den Folgetag, bei Tobias Studerus für den Passagierflug, bei Robert Gwadera für den Schleppeinsatz. Obwohl an diesem Samstag keine Segelflug-Schulung stattfand, wurden wir von unserem Schüler Marcel Iten während dem ganzen Anlass unterstützt. Auch Dir herzlichen Dank, Marcel.

Beste Grüsse Hans Merz



Photos Hans Merz

Erstaunlich, was mit Oldtimern bei uns alles möglich ist bei klarer Absprache mit dem Controller!!

Gross-Segler Lager auf dem Schmerlat

Zum zweiten Mal trafen sich 2015 rund 60 Piloten aus der Schweiz und dem benachbarten Europa zu einem Stelldichein von grossen Segelmodellen auf dem Schmerlat. Die Flugzeuge sind unglaublich detailgetreu gebaut und weisen Spannweiten von über 10.5 m auf! Die grossen Vögel wurden zumeist durch Schlepper mit Elektromotoren hochgezogen oder konnten mit elektrischen Klapptriebwerken selbständig Höhe gewinnen. Das Wetter spielte wiederum prächtig mit, sodass viel gesegelt werden konnte und gute Laune herrschte.

Stefan

Der Anlass wurde mit Hilfe einer schlagkräftigen Kioskorganisation unter der Führung von Stefan Naef und ganz speziell durch die kompetenten und ausserordentlich geschätzten Kochkünste von Hans Kaufmann abgerundet.

Hans

Im Namen der Gäste bedanke ich mich bei allen Mitgliedern und Zugewandten, die tatkräftig mithalfen, den Aufenthalt zu einem Erlebnis zu machen!

Ruedi Demmerle

Claude Anet am Grill

D-KNIK

MM

65 Jahre Modellfluggruppe Schaffhausen

Anlässlich ihres 65-jährigen Bestehens feierte die Modellfluggruppe Schaffhausen ihren Geburtstag mit einem Modellflugtag der Superlative auf dem Schmerlat! Die Organisation des Anlasses oblag einem gemischten OK zusammen mit der Segelfluggruppe, welche in derlei Dingen viel Erfahrung hat.

Nebst einem sehr ansprechenden Programm der Modellflieger mit unglaublich detailgetreuen Flugzeugen und gekonnten Darbietungen zeigte sich die Schweizerische Luftwaffe einmal mehr über dem Klettgau. Sie zeigte eine Formation bestehend aus einer Hornet F/A 18 und neuen Flugzeugen des PC-7 TEAMS. Auch ihre Darbietungen waren wie immer perfekt, beeindruckend und liessen keine Wünsche offen.

An dieser Stelle bedanken sich die Modellfluggruppe und die Segelfluggruppe Schaffhausen für die Vorführungen der Armee aber auch diejenigen der schweizweit angereisten Modellflugpiloten der Spitzenklasse!

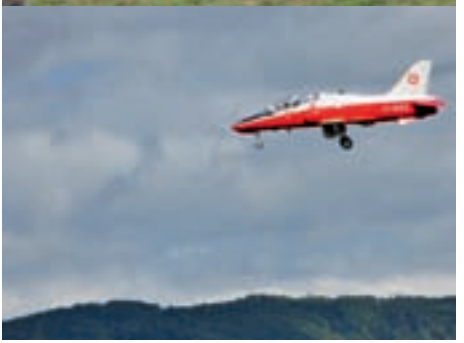
Ruedi Demmerle

TOI TOI
www.toitoi.ch
info@toitoi.ch

Chäs-Hütte Tüscher GmbH
Telefon 052 625 83 17

RESTAURANT
SIBLINGER RANDENHAUS

Chäs-Hütte Tüscher GmbH
Telefon 052 625 83 17



Michael Ramirez; Präsident MFS

Mercy One – Ein Licht in der Not

„Mercy One“. Das ist unser Rufname wenn wir unsere Hilfseinsätze für das Gesundheitsministerium von Botswana fliegen.

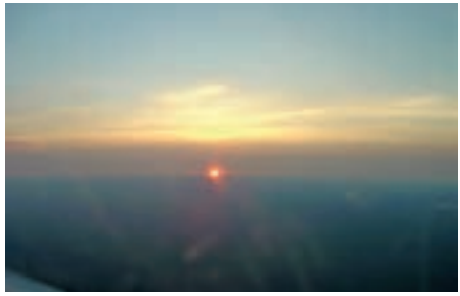
Das heisst, wir melden uns mit "Mercy One" am Flugfunk, oder wenn mehrere von uns gerade unterwegs sind kann es auch mal "Mercy Two“ oder „Mercy Three" sein. "Mercy" wird übersetzt mit Gnade, Mitgefühl oder Segen. Alle diese Übersetzungen finde ich wirklich sehr passend für diese Arbeit die wir hier alle bei Flying Mission machen.

Am 30.12.2012 mit einem Telefon morgens um 02:18, startete einer meiner arbeitsreichsten Tage im Dienste von Flying Mission und wie sich noch herausstellen sollte, werden es gleich mehrere sein.

Unser Auftrag war es, an diesem frühen Morgen einen Mann in Maun abzuholen mit schwersten Kopfverletzungen und ihn so rasch als möglich nach Francistown in das grössere Regionalspital zu bringen. Da auch die grösseren Flugplätze in Botswana um 22:00 schliessen und erst am Morgen um 06:00 wieder öffnen, musste unser "Flightfollower" die Flugplätze zuerst "wiederbeleben". Ein fligth-follower ist eine Person, die unsere Flüge koordiniert und sie aus sicherheitstechnischen Gründen vom Boden aus mitverfolgt)

Wir konnten dann aber doch schon kurz nach 3 Uhr morgens auf der Tower Frequenz unsere "Startclearance" (Anlassfreigabe) erfragen und die Triebwerke starten. Nach Erhalt der Freigabe unseres Instrumentenflugplans nach Maun, konnten wir schon bald auf eigene Verantwortung starten. Auf eigene Verantwortung deshalb, weil wir vom Tower darauf aufmerksam gemacht wurden, dass um diese Zeit noch keine Pistenkontrolle stattfand. Es konnte somit nicht garantiert werden, dass sich keine Gegenstände oder toten Tiere auf der Piste befanden. Der Start sowie auch der ganze Flug waren dann aber soweit "uneventful" wie man so schön sagt und so konnten wir kurz nach 05:00 Uhr morgens den Patienten in Maun aufnehmen. Auch dort war der Tower in der Zwischenzeit extra für "Mercy One" besetzt worden.

Nach 20 Minuten arbeiteten wir bereits wieder an den Startvorbereitungen für den Flug nach Francistown und kurz nach halb sechs waren wir dann auch wieder in der Luft.



Sonnenaufgang auf dem Weg nach Francistown

Kurz vor 07:00 landeten wir in Francistown. Zusammen mit den Medizinern brachten wir den Patienten mit dem Krankenwagen der Flying Mission in das grössere Regionalspital.

Während dem Frühstück im Wimpy kam ein neuer Anruf: wir sollten ein 7 Jahre altes

05:00 Aufnahme des Patienten in Maun

Mädchen in Shakawe abholen, das von einem umstürzenden Baum getroffen worden war. So waren wir etwas nach 9:00 Uhr schon wieder in der Luft Richtung Shakawe.

Aufnahme der Patientin an Bord unserer King Air 200

Nach rund 40 Minuten starteten wir bereits wieder in Shakawe, um die Patientin so schnell wie möglich nach Francistown zu bringen.

Um 14:25, zurück in Francistown, wussten wir, dass wir nun schon 12 Stunden im Dienst waren. Im Klartext heisst das, dass wir nur noch für einen Notfall innerhalb der nächsten 2 h fliegen durften. Dann mussten wir eine Ruhezeit von mindestens 8 Stunden einschalten.

Kaum gedacht, kam auch schon der nächste Anruf. Dieses Mal benötigte ein Patient in Kasane schnellstmöglich unsere Hilfe.

Also waren wir kurz nach 3 Uhr mittags bereits wieder unterwegs. Auch diesen Patienten brachten wir nach Francistown. Nun müsste eigentlich eine neue Crew aufgeboten werden. Wieder zurück in Francistown waren wir jetzt aber definitiv "timed out". Wir mussten den Flieger stehen lassen und dort übernachten.

Kasane bei der Aufnahme des letzten Patienten

Am anderen Morgen dem 31.12.2012 um 07:45 ging es zurück nach Gaborone. Dort wurde der Flieger wieder aufgetankt und für mögliche weitere Einsätze bereitgestellt.

Um 10:15 kam ich Zuhause an und war gerade daran, das Natel zum Aufladen einzustekken, als es wieder klingelte.

Ein Patient in Kasane mit schweren Bauch- und Magen- Darmbeschwerden, sollte so schnell wie möglich nach Francistown transportiert werden.

Normalerweise sollten wir in 20 Minuten am Flugplatz sein und in 45' in der Luft. Dieses mal baten wir für eine 10 minütige Verlängerung, um ein kurzes Frühstück einnehmen zu können.

Kurz nach 11:30 waren wir aber auch hier schon wieder in der Luft, um dem Patienten die benötigte Hilfe so schnell wie möglich zukommen zu lassen. Wie schon vorher, hatten wir es auch an diesem Tag wieder mit einigen Wolken und Gewitteraktivitäten zu tun. Den heutigen Tag konnten wir jedoch in Gaborone zu Ende bringen und kurz vor 20:00 war ich wieder zu Hause bei meiner Familie wo Jeannette inzwischen ein herrliches Nachtessen zubereitet hatte.

Chäs-Hütte Tüscher GmbH
Telefon 052 625 83 17

Ich gebe es zu, die Versuchung war gross bis um 00:00 aufzubleiben, um auf das neue Jahr anzustossen (alkoholfrei natürlich!). Ein Gefühl sagte mir aber, dass es besser wäre, "früh" ins Bett zu gehen...

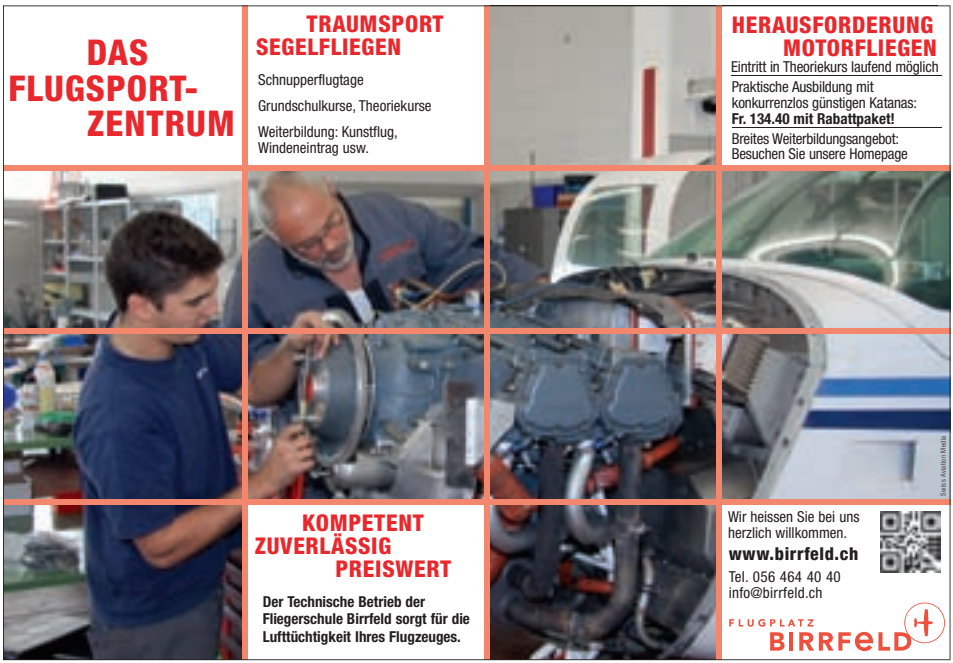
Und so kam um 03:34 das SMS "Good morning and Happy New Year. We have our first flight for 2013: Kasane - Francistown"

Um 04:25 waren wir wieder bereit für den "engine start". Nur dieses Mal gab uns auf der Tower Frequenz niemand Antwort. Wir mussten mit der Area control Kontakt aufnehmen. Diese überwachen den ganzen Luftraum von Botswana und sollten eigentlich 24 h erreichbar sein. Dank der Notbeleuchtung des Flughafens und der Piste, fanden wir dann doch noch den Weg zum Start und in die Luft...

Ein wirklich turbulenter Jahreswechsel. Sehr viel Arbeit, sehr viele Eindrücke aber auch sehr viel Dankbarkeit und Befriedigung, diesen Dienst für die Leute in Botswana ausführen zu dürfen.

Danke macht Ihr dies möglich, dass Flying Mission auch dieses Jahr wieder vielen Menschen hier in Botswana, ein Licht in der Not sein kann.

Adrian Gut



Vom Blitz getroffen

Am vergangenen Freitagabend um ca. 1700 im Sinkflug nach Maun, auf rund 7'500 m/M wurden wir also tatsächlich vom Blitz getroffen. Der Moment ist schwer zu beschreiben, nur dass es halt auf einen Schlag sehr sehr hell wurde und dann war der "Spuk" auch schon wieder vorbei.

Als PF (Pilot flying) war ich für das Führen unserer Beech King Air 200 in dieser Flugphase verantwortlich und ich hatte gerade denn Sinkflug für unseren ersten Stop dieses Abends in Maun eingeleitet. Grundsätzlich gilt es, solche Ereignisse durch entsprechend vorausschauende Flugtaktik zu vermeiden. Uns hilft dazu ein eingebauter Wetterradar, mit dem wir die Wolken vor uns auf deren "Intensität" "durchleuchten" können. Das vom Wetterradar ausgesendete Signal wird mehr oder weniger stark reflektiert, je nach Anzahl und Grösse der Wassertröpfchen, die in einer Wolke vorhanden sind. Dies wird dann auf einem Bildschirm im Cockpit mit grünen, gelben oder sogar roten Feldern dargestellt. Ab grün ist es eigentlich bereits nicht mehr empfohlen durch eine solche Zelle hindurch zu fliegen und bei gelb oder rot muss definitiv ausgewichen werden. In einer solchen Wolke würden die darin vorhandenen vertikalen Luftströmungen die Flugzeugstruktur überlasten und im Extremfall das Flugzeug in seine Einzelteile zerlegen.

Ebenfalls an Bord haben wir ein sogenanntes Stormscope (Gewitteranzeiger). Dieses Gerät misst die elektromagnetische Energie in der Umgebung, in unserem Fall bis rund 200nm oder rund 370km. Die Bereiche mit hohem Energiepotenzial resp. statischer Entladungen, werden dann als grüne Punkte auf dem Anzeigegerät sichtbar. Auch diese Bereiche gilt es zu vermeiden, da dort definitiv mit den entsprechenden Blitzen zu rechnen ist.

Am vergangenen Freitag waren aber weder auf dem Wetterradar noch auf dem Stormscope entsprechende Indikatoren vorhanden. Der Blitz kam eigentlich wirklich aus sozusagen heiterem Himmel. Wir hatten uns zwar in Wolken befunden aber ohne angezeigte Gewitteraktivität.

Nach der grellen Lichtdusche waren wir entsprechend aufgeschreckt, konnten jedoch keinerlei Funktionsstörungen am Flugzeug oder den Instrumenten ausmachen. Wir konnten zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht 100%ig davon ausgehen, dass wir vom Blitz auch tatsächlich getroffen wurden.

Dies bestätigte sich dann aber leider, als wir in Maun am Boden waren und wir die Eintrittstelle entdeckten.

Adrian Gut

Die Blitzeinschlagstelle...

...am Radardome

BE20 Cockpit mit dem Wetterradar unten links und dem Stormscope rechts daneben. For the experts: No worry! We are not in a unusual attitude! Suction driven attitude indicator just died before take off!

Der Flug mit der Spitfire

Hintergründe

Als langjähriger Pilot und Warbird-Fan seit früher Jugend (Bau von Plastikmodellen, ferngelenkten Spitfire- Modellen, Bau eines 75% Replikats der Spitfire, Besuch zahlloser Museen und Air Shows) träumte ich natürlich schon lange von einem Flug mit einer "richtigen" Spitfire. Als Boultbee Flight Academy in Goodwood (Chichester, Sussex, nahe Portsmouth) die Möglichkeit anbot, in ihrem Spitfire-Doppelsitzer mitzufliegen, nahmen mein Kollege Rolf und ich die "once in a lifetime"-Chance wahr und buchten einen zweitägigen "Introduction Course". Die Idee des Kurses ist, dass Piloten mit SEP-Rating eine Einführung erhalten in die Operation von Heckradflugzeugen sowie technisch komplexen Warbirds. Dabei soll auch gezeigt werden, wie früher der Werdegang von Jagdfliegern flugzeugtechnisch vor sich ging.

.... nahmen mein Kollege Rolf und ich die "once in a lifetime"-Chance wahr und buchten einen zweitägigen "Introduction Course".

Der Flugplatz Goodwood EGHR

Goodwood Airfield wurde 1918 von der Royal Air Force auf dem Gemeindegebiet von Westhampnett gegründet. Der Flugplatz liegt in der Nähe von Goodwood House; dem jeweiligen Sitz des Duke of Richmond.

Während des zweiten Weltkrieges war RAF Westhampnett ein Satellitenstützpunkt von RAF Tangmere und es waren hier Staffeln von Hurricanes, Spitfires und Mustangs stationiert.

Insgesamt gab es damals 6 Graspisten. Verschiedene berühmte Fliegerasse wie z.B. der beinlose Douglas Bader waren von hier aus im Einsatz (es gibt hier auch noch eine bronzene Statue von Douglas Bader).

Heute werden vor allem RWY13/31 (1255m) und RWY 06/24 (855m) benutzt. Der ehemalige Kontrollturm wurde zur Cafeteria umgestaltet.

Nach dem Krieg wurde um das Flugfeld 1948 eine Rennstrecke für Rennautos gebaut. Bis 1966 fanden hier regelmässig Autorennen statt. Danach wurde die Rennstrecke stillgelegt und erst 1998 wieder für Oldtimer- Cars in Betrieb genommen. Heute finden auf dem "Goodwood Motor Race Cirquit" gelegentlich wieder Classic Car Races statt. Berühmt ist das jährliche "Goodwood Revival", wo jeweils im September mit historischen Autos Rennen gefahren werden und wo auch die Fliegerei mit historischen Flugzeugen vertreten ist.

Auf dem Flugplatz von Goodwood sind heute der lokale Aeroclub, die Goodwood Flying School und die Boultbee Flight Academy ansässig und aktiv.

Boultbee Flight Academy

Die Boultbee Flight Academy wurde 2011 gegründet mit dem Ziel, Interessierten eine Umschulung auf D.H. Chipmunk, D.H. Tiger Moth, Harvard T6 und die Spitfire zu ermöglichen. Um einer weiteren Kundschaft Flüge mit der Spitfire zu ermöglichen, werden auch Einführungskurse, Kurse für

D.H. Tiger Moth

Formationsflug und Display Authorisation Kurse angeboten. Die Flugschule ist von der CAA autorisiert und lizenziert um diese Schulungen und Flüge durchzuführen.

In Goodwood ist die Boultbee Flight Academy im Hangar 8 zu finden. Im Hangar sind zwei D.H. Chipmunks, die D.H. Tiger Moth, die T6 Harvard als auch die Spitfire TR9 zu finden.

T6 Havard

Zumeist ist eine zweite Spitfire TR9 anwesend für allfällige Formationsflüge oder für den Fall eines technischen Defektes.

Die Instruktoren bei Boultbee sind vorwiegend temporär engagiert. Die meisten Instruktoren sind Profi- Piloten und haben einen militärischen Hintergrund als Pilot der Royal Air Force oder der Royal Navy.

Die Flugschule ist bestens ausgerüstet mit Briefing- und Aufenthaltsräumen und Material wie Flying Overalls, Helm, Fliegerstiefel etc.

Der erste Tag

Um 8 Uhr werden wir in der Flight Academy begrüsst. Wir sind drei Trainees; die drei Instruktoren sind Testpiloten bei Rolls Royce, wo sie nebst der Boeing 747 (Testbed für Trent-Engines) auch den Firmenjet fliegen und die firmeneigene Griffon-Spitfire an Displays vorführen.

Es geht los mit dem Ausfassen eines feuerresistenten Overalls und ebensolcher Stiefel, sodann werden Helm und Handschuhe angepasst. Daraufhin gibt es ein generelles Briefing betreffend Emergency - Equipment wie Funktion des Fallschirms und der Schwimmweste etc.

Die meisten Instruktoren sind Profi-Piloten und haben einen militärischen Hintergrund....

Während Rolf seinen ersten Flug auf der Chipmunk macht, komme ich auf der Tiger Moth zum Fliegen. Es gibt sehr gute, seriöse technische Briefings zu dem Flugzeug, danach ein detaillierter Walk-Around ums Flugzeug. Um die Mittagszeit starten wir mit der Tiger Moth. Wir fliegen richtig Süden an die Kanalküste. Die Landschaft am Kanal in West Sussex ist sehr hübsch anzusehen. Nach ein wenig Air Work fliegen wir zurück nach Goodwood und reihen uns ein in die Platzvolte auf Piste 24. Trotz ein wenig Seitenwind klappt die Landung mit der Tiger Moth auf Anhieb; das ist nicht wesentlich anders als das Landen mit der Piper L4. Die Volte auf 1200ft ist etwas kompliziert mit ihrer Noise Abatement - Route. Den Downwind beginnt man bei der Pferderennbahn und die Base geht genau am Goodwood-House vorbei. Nach weiteren 3 "touch and

gos" halten wir an. Der Instruktor war mit meiner Leistung soweit zufrieden.

Am Nachmittag gibt es das technische Briefing für die T6 Harvard. Dabei werden in für einen Piloten nützlichen Art und Weise die wichtigsten technischen Systeme erläutert und die Limitationen aufgezeigt. Man darf beim Briefing seine Wünsche betreffend Flug anbringen, z.B. ob man "nur" Sightseeing machen möchte oder ob auch Akrobatik gewünscht wird. Je nachdem wird dann der Flugablauf detailliert durchgegangen und die Rollenverteiung geklärt. Beim anschliessenden "walk around" setzen wir uns auch ins Cockpit, üben Cockpit- Drills und lernen, was wo zu finden ist. Die T6 ist schon ein ganz anderes Kaliber als die Chipmunk oder Tiger Moth; rein schon die Dimensionen und das Gewicht von über 2 Tonnen sind beeindruckend. Der 9 Zylinder Pratt and Whitney Sternmotor hat eine Leistung von etwa 600hp. Bei der Bedienung im Cockpit gilt es, keine Verwechslungen zwischen "Prop RPM", "Fuel Cutoff", und "Throttle Friction" zu machen.

... rein schon die Dimensionen und das Gewicht von über 2 Tonnen sind beeindruckend...

Das Ergonomieverständnis der dreissiger Jahre war halt noch nicht so ausgeprägt... Auch der Hebel für die hydraulisch betätigten Landeklappen links neben dem Sitz ist nicht gerade ergonomisch angeordnet.

Nach dem Triebwerkstart schüttelt das ganze Flugzeug enorm, alles vibriert und man kann kaum die Instrumente ablesen. Das bessert sich aber beim Start und das Flugzeug dröhnt angenehm vor sich hin. Der Instruktor Chris macht den Start und übergibt mir das Flugzeug auf rund 1000ft. Wir fliegen Richtung Kanal, wo wir wiederum "air work" üben. Imposant ist das Überziehverhalten der T6 in der Linkskurve: beim Abreissen der Strömung überschlägt sich die Texan nach rechts auf den Rücken - not nice! Und das soll ein Schulflugzeug sein? Weiter gehts mit ein wenig Aerobatics: Chris zeigt zuerst eine Rolle vor; ich wiederhole das Manöver. Dann machen wir ein paar Loopings, bevor wir nach einem Tiefflug über dem Kanal wieder zurück nach Goodwood fliegen. Chris übernimmt das Steuer für den Anflug und die Landung. Die T6 ist am Boden etwas schwierig in der Achse zu halten da das Heckfahrwerk sehr nahe am Hauptfahrwerk liegt, sodass mit dem Seitenruder sehr schnell und bestimmt aber fein korrigiert werden muss, um ein Ausbrechen zu verhindern. Das Rollen am Boden ist insofern speziell, da man das Heckrad mit dem Steuerknüppel in der Mittelposition blockieren kann oder es frei schwingen lassen kann.

Der zweite Tag - Flug mit der Spitfire

Wir treffen uns um 9 Uhr wieder im Briefing-Raum und werden auf den Flug mit der Spitfire vorbereitet. Instruktor Mark erklärt uns die technischen Details und gibt ein paar interessante Details zur Operation des Flugzeuges preis.

So wird der Merlin Motor mit reduzierter Leistung operiert, um das Triebwerk zu schonen und um dessen Lebensdauer zu verlängern. Für den Start werden nur etwa 6-7PSI Boost gesetzt,

maximal möglich wären 12PSI. Die Startdrehzahl ist 3000min-1; das ist auch die Drehzahllimite des Merlins.

Die Kühlwassertemperatur darf am Boden auf keinen Fall auf über 135 Grad ansteigen, da sonst das Triebwerk Schaden nimmt. Speziell an heissen Tagen bleibt so nicht viel Zeit am Boden, sobald die Temperatur von 60 Grad erreicht ist sollte man baldmöglichst starten.

Das maximale Startgewicht beträgt rund 4000kg. Die v_{max} ist auf 400mph limitiert.

Die Landeklappen und die Radbremsen sind pneumatisch angesteuert. Die Landeklappen werden nur fürs Landen auf 85° ausgefahren. Falls die Klappen nicht herauskommen, wird eine sehr lange Piste gesucht, da sich die Spitfire mit ihrem aerodynamisch perfekten Flügel "clean" (d.h.ohne Landeklappen) schwer an den Boden bringen lässt und lange "floated". Zudem wären dann wahrscheinlich auch die Radbremsen beeinträchtigt, da sie am selben pneumatischen System hängen. Da der Doppelsitzer den Schwerpunkt etwas weiter hinten hat als der Einsitzer, ist er im Pitch etwas empfindlicher und hat die Neigung, bei Loopings den Radius selbständig zu verkleinern, bekannt als "tuck into the manoeuvre". So muss nach dem Einleiten von Loopings gar etwas Gegensteuer gegeben werden. Mit dem schmalen Fahrwerk ist die Spitfire heikel bei Seitenwind. Obwohl als Limite 15kt Crosswind aufgeführt sind, wird ein "go-around" eingeleitet, sobald im "flare" ein seitliches Driften festgestellt wird.

Anschliessend ans Briefing findet ein ausgedehnter "walk around" im Hangar statt und wir setzen uns ins Cockpit um die verschiedenen Hebel und Instrumente richtig zu interpretieren und zu bedienen. Natürlich fehlt auch hier der "abandon aircraft-drill" nicht. (aus dem Flugzeug aussteigen - Drill)

Das Flugzeug mit der Immatrikulation SM520 G-ILDA wurde 1944 von Vickers-Armstrongs in Castle Bromwich (bei Birmingham) als MK H.F. IXe Höhenjäger gebaut und 1948 an die Südafrikanische Luftwaffe ausgeliefert. Nach einem Flugunfall endete die Spitfire auf einem Schrottplatz einer Metallfirma in Kapstadt. Von hier wurde sie vom Museum der Südafrikanischen Luftwaffe gerettet und 1981 von Paul Arnold identifiziert und nach England zurückgebracht.

2002 wurde das Flugzeug von einem Restaurator gekauft, von Classic Aero Engineering instandgesetzt und zum Doppelsitzer umgebaut. 2008 absolvierte es seinen ersten Flug nach der Restaurierung. 2009 kaufte der heutige Besitzer Steve Boultbee Brooks, Eigentümer der Boultbee LDN Immobilienfirma, das Flugzeug und platzierte es in der Boultbee Flight Academy

Leider hat es nun zu regnen begonnen und wir müssen eine Weile bangen und auf Wetterbesserung hoffen. Zum Glück zeigt das lokale

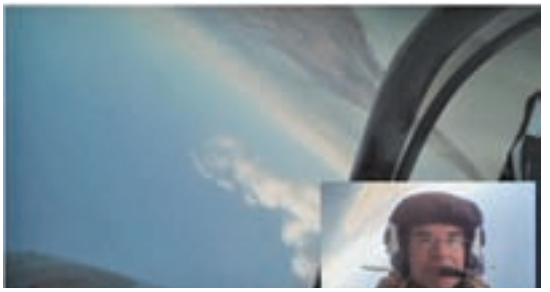
Regenradar, dass die Störung bald vorbei gehen wird. Und tatsächlich: Um die Mittagszeit klart es auf und unserem Highlight, dem Flug mit der Spitfire, steht nichts mehr im Wege!

Rolf darf den Anfang machen und entschwindet alsbald mit imposantem Merlin-Sound und rasantem "Zoom-up" - Manöver unseren Blicken. Rund 30 Minuten später landet die Spitfire wieder und ein freudestrahlender Rolf entsteigt dem legendären Fighter.

Ich bin als nächster dran und schon läuft der Merlin-Motor mit seinem charakteristischen Sound. Wir rollen zur Piste 31, Chris macht den Runup und wir schliessen die Canopys.

Als Chris Leistung gibt, werden wir sachte in den Sitz gedrückt, der Merlin gibt ein kerniges Brummen von sich und die Spitfire beschleunigt rasant. Bei 50 mph wird das Heck leicht angehoben und bei 90 mph hebt Chris die Spit ab, bremst die Räder, zieht das Fahrwerk ein und schon steigen wir mit V_x von 160mph in den blauen Himmel. Nach einer Linkskurve Richtung Süden ertönt im Intercom "you have control" und ich steuere die Spitfire! Auf 4000ft machen wir Level off, ich reduziere die Power auf 2PSI Boost und die RPM auf 2000min^{-1}. Fantastisch, dieser Ausblick über den elliptischen Flügel auf die liebliche Landschaft Südenglands! Kurz kommt der Gedanke auf an die jungen Männer, die hier vor über 70 Jahren mit diesem Flugzeugtyp aber geladenen Waffen ihr Land verteidigten. Einmal bei der Küste angelangt (das ging aber schnell!) machen wir ein paar Kurvenübungen. Ich bin begeistert wie leicht die Steuerung geht und wie fein sich die Spit fliegt! Insbesondere die Höhensteuerung ist sehr direkt und sensibel; die Querruderkräfte sind auch bei hohen Geschwindigkeiten noch sehr gering. Nun sind Stallübungen angesagt: Chris zeigt einen "accelerated stall" vor: Mit fast 90 Grad Querlage und etwa 2G wird die Speed reduziert bis das Flugzeug abkippt. Ich wiederhole das Ganze - kein Problem. Als nächstes steht "cloud chasing" auf dem Programm. Ich steuere die Spit nach Lust und Laune um die Cumulus-Wolken - das macht Spass, mit die-

ser Performance und den leichtgängigen Steuern ein richtiger Genuss. Auch mit dem "Spade-Grip" und der unkonventionellen Lagerung des Steuergriffs habe ich mich sofort angefreundet. Als nächstes fliegen wir ein paar Kunstflugfiguren. Chris zeigt mir zuerst eine "Aileron-Roll" vor. Ich versuche es auch: Eingangsgeschwindigkeit rund 220mph, Pitch up 20 Grad und voller Querruderausschlag. Da ich etwas zu wenig aufgezogen habe kommen wir mit etwas viel



Jürg in einer gesteuerten Rolle

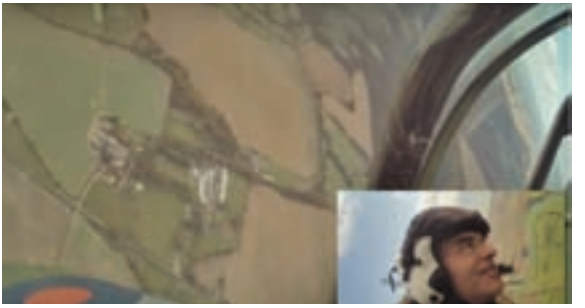
Pitch down aus dem Manöver raus, sofort baut sich Speed auf und das Flugzeug muss wieder abgefangen werden. Ich mache einen zweiten Versuch und - WOW - das geht ja glatt, die Rollwendigkeit erscheint mir phänomenal und ich kann nun die Aussage der damaligen Spitfire-Piloten verstehen, die sich eins mit der Maschine fühlten - das trifft es genau auf den Punkt; ich fühle mich mit der Spitfire fest verbunden und als Einheit. Es wird mir aber auch bewusst, dass bei diesen Geschwindigkeiten bei Manövern sofort hohe G-Belastungen anstehen, die es ohne G-Anzug zu ertragen gilt.

Ich fühle mich mit der Spitfire fest verbunden und als Einheit.

Chris übernimmt wieder das Steuer und demonstriert eine "Barrel Roll" (Fassrolle). Eingangsspeed rund 250mph, Pitch up 70 Grad und volles Querruder. Cooles Manöver, jedoch meldet sich mein Magen, der solche Manöver nicht gewöhnt ist, etwas.

Deshalb wiederhole ich das Manöver nicht, anstelle steche ich nach Anweisung von Chris an und mache auf etwa 300ft über dem Kanal bei 350mph Level Off. Wow! Chris übernimmt kurz und geht gar auf 100ft runter, wo ich die Controls wieder übernehmen darf. Wir flitzen an einem Segelschiff vorbei und machen dann eine Linkskurve Richtung Küste und ziehen die Fahrt weg.

Wieder über dem Festland angelangt, hält Chris nach Eisenbahnzügen Ausschau.



See the train 10 o'clock???

Da - 10 o'clock - Chris übernimmt und greift den Zug an - "TAGATAGATAGA", zieht mit etwa 3G (Limite ist 4G) weg und sichtet sofort einen nächsten Zug - "see the train at two o'clock?" - "Yes!" - "You have control" - "I have control" - und schon drehe ich die Spit steil nach rechts, steche mit 45 Grad nach unten und flitze über den Zug, ziehe weg (ja, wieder ein paar G's) und erhalte von Chris Vektoren zurück Richtung Goodwood, da leider die Zeit schon fast vorbei ist.

Einmal in der Nähe des Flugplatzes übernimmt Chris die Steuer auf 1500ft und fliegt eine grosse Platzrunde. Im Downwind reduziert er die Speed auf 160mph, fährt das Fahrwerk aus, bringt den Propeller auf 2600min-1 und fährt bei 140mph die Landeklappen aus. Er macht einen "curved app-

roach", d.h. einen relativ kurzen Final um möglichst lange die Piste sehen zu können. Im "final approach" sieht man nach vorne ja praktisch nichts mehr. Die Final Turn-Speed liegt bei 100mph; die Final Approach-Speed

Jürg Angst (l) nach erfolgreichem Spit - Flug

bei 90mph und die Threshold-Speed bei 85mph. Chris landet die Spit mit einer schönen Dreipunktlandung. Beim Zurückrollen darf ich das Flugzeug steuern: Man muss stets Zick-Zack rollen wegen der Sicht und auch wegen der Bremsen. So schlägt man das Seitenruder etwas in die gewünschte Richtung aus und zieht dann den Bremsgriff am Spade Grip; es ist dann das Zischen der Pressluft zu hören und die Inboard Bremse hängt ein, sodass man die Bremse sofort wieder lösen muss.

Chris übernimmt das Final Parking und ich klettere überglücklich aus der Spitfire heraus.

Der Flug hat meine Erwartungen bei weitem übertroffen und das Erlebnis war jedes dafür bezahlte Pfund wert!

Es war die Erfüllung eines lange gehegten Traumes und obwohl der Flug recht kurz war, so wird doch die Erinnerung daran nachhaltig und langanhaltend sein!!

Text und Fotos: Jürg Angst

Was für ein Anblick....

Foto aus dem Internet

Die nachfolgend aufgeführten Inserenten haben das Erscheinen der aktuellen Schmerlat Post mit einem Inserat unterstützt! Dafür bedanken wir uns herzlich!

Bitte berücksichtigen Sie unsere Inserenten bei Ihren Geschäften und Ausflügen!

Inserenten	Seite
GVS Landi AG, Beringen und Herblingen	8
Tanner Oel: Benzin, Heizoel, Schmierstoffe, Holzpellets	10
Trotte Löhningen, Weinkellerei	16
AXA Versicherungen, Neunkirch	18
Air TOTAL, Brennstoffe und Schmierstoffe für die Luftfahrt	21
Stamm Druck, Schleitheim	24
Trattoria la Calabrisella, amore e sapore, Hallau	29
Stochengarage, off. Renault Vertretung, Neunkirch	30
Peter Neukom, Lufttechnischer Betrieb, Neunkirch	34
Müller Fleisch, Metzgerei, Schleitheim	40
Peyer-Design, Werbetechnik, Beringen	42
Clientis BS Bank, Schaffhausen	44
Falken Brauerei, Schaffhausen	48
Toi-Toi Mobile Toiletten	52
Chäs Hütte Tüscher GmbH, Schaffhausen	53/56
Restaurant Siblinger Randenhaus	53
Fliegerschule Birrfeld	57
Ess & Müller AG, Schmierstoffe, Schaffhausen	63
Orlandi, Uhren und Schmuck, Schaffhausen	Umschlag

WELCOME TO OUR WORLD

ORLANDI
UHREN + SCHMUCK HOROLA AG
Fronwagplatz 24 8200 Schaffhausen

BREITLING
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™