



Inhalt

		Seite
Editorial	Worte des Präsidenten	1
Mutationen & Vorstand	Unser Vorstand 2022; Mitgliederstatistik	2
Statistik	SGS Flugstatistik	3
Flugschule	Eintritte, Schüler; Der Fluglehrer fragt	4
Material	Unser Materialwart spricht	6
Zum Andenken	Helmut Bolli, Karl Uehlinger, Hansueli Egli	8-10
Gedanken zu diesem Heft	Streckenflug und Wettbewerbe	11
Kunstflug BFK	Kunstflugkurs in Thun	12
Luftraum	Luftraumregelung ohne Ende	13
Wettbewerbserfahrungen	RM Schaffhausen - mein erster Wettbewerb	14
Streckenflugwettbewerb	Interner Wettbewerb 2022	16
	Ostschweizer Regionalmeisterschaften	20
	Junior European Gliding Championship Arnborg	24
	Europameisterschaften in Leszno / Polen	26
Aus alten Akten	HB - OIO	34
Flügerfätsch	Modellflugtag 2022	38
	SGS 2023	40
Flugfeld	Die Mäuseplage	43
Fliegen in Nepal	Fliegen mit Göttern	44
Sicherheit im Motorflug	Rücktritt als CRI	50
Seaplane	Wie aus einem Traum Realität wurde	54
Von Elfen bis AN66B	Vier Klassiker sind auf dem Schmerlat stationiert	60
	Die Geschichte der Elfen Familie	
Bruch im Schwarzwald	Während des Schreibens des Elfe Artikels...	72
Inserentenverzeichnis		73

Fotos Umschlag und Mittelseite: AN 66 HB-872: © Tobias Barth.
 Inhalt: Die SchmerlatPost erscheint in dieser oder ähnlicher Form seit 1977 alle 1 oder 2 Jahre. Sie ist und war immer eine Chronik der vergangenen Jahre. Die Auflage beträgt 1000 Stk.
 Fotos: Autoren und Homepage der SGS falls nicht anders geschrieben.
 Insetate: Lotti Bruggler
 Redaktion: Ruedi Demmerle

Worte des Präsidenten: Geschätzte Leserinnen und Leser



Die Segelfluggruppe Schaffhausen, SGS, durfte 2023 bei bestem Wetter mit hunderten von Gästen ihr 90-jähriges Bestehen anlässlich des Flüger Fätschs auf unserem Flugplatz **Schaffhausen**

«Schmerlat» feiern. Wir zielen auf das hundertjährige Jubiläum!

Der Schmerlat ist mit seiner wunderschönen geografischen Lage und den schlanken weissen Segelflugzeugen für viele Bewohner der Region Schaffhausen längst zu einem beliebten Ausflugsziel geworden. Die Möglichkeit, auf dem Schmerlat fliegen zu lernen und den Flugsport auszuüben, bereichert das Freizeitangebot der Region. Dank der langjährigen und konstruktiven Zusammenarbeit mit der regionalen Politik, Kultur und Gesellschaft erleben wir eine wohlwollende Haltung der regionalen Bevölkerung. Zudem können wir auf die Unterstützung von zahlreichen nichtfliegenden SGS-Mitgliedern, hunderten von Passivmitgliedern, Modellfliegern, und weiteren freundlich gesinnten Personen zählen. Wir sind ein grosses kameradschaftliches Netzwerk, welches partnerschaftlich mit der Region verflochten ist.

Das Segelfliegen ist ein ökologisch nachhaltiger Sport, denn wir fliegen - abgesehen vom Start - ohne Motor, nur mit der Energie der Thermik und des Windes, letztlich also mit Sonnenenergie. Es ist ein Spiel mit der Natur.

Segelfliegen bietet zahlreiche Facetten, vom Genussfliegen über Streckenflug und Kunstflug bis hin zum sportlichen Wettkampf an zentralen oder dezentralen Wettbewerben.

Es bietet einem viel fürs Auge, nämlich spektakuläre Ansichten auf unseren Planeten aus der Vogelperspektive; viel für die Hand, nämlich handwerkliche Kenntnisse für den Unterhalt unserer Flugzeuge; viel für die Seele, nämlich stimmungsvolle Lichtspiele von Sonne und Wolken und Bewegung im dreidimensionalen Raum, viel für den Kopf, nämlich Kenntnisse von Aerodynamik, Physik, Materialkunde, Flugverfahren, Luftraumstrukturen, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie, Navigation, Gesetzeskenntnisse usw.; sowie viel für das Herz, nämlich Kameradschaft über die Klub- und Landesgrenzen hinaus, und nachhaltige gemeinsame Erlebnisse.

Das Fliegen erfordert Neugier, Teamgeist, Selbsteinschätzung, Selbstdisziplin, Rücksichtnahme, Vorsicht, und die Fähigkeit, rationale Entscheidungen zu treffen, sowohl in grosser wie auch in niedriger Flughöhe, bzw. in guten und in schlechten Zeiten. Es ist wie im richtigen Leben. Die Flugschule ist in Wirklichkeit eine Lebensschule, sagte mir kürzlich ein erfahrener Fluglehrer unserer SGS-Flugschule. Wie recht er hat!

Unsere Flugschule ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zertifiziert und wird regelmässig geprüft, was eine qualitativ hochstehende Pilotenausbildung garantiert. Hohe regulatorische Anforderungen bestehen auch für uns als Flugplatzeigentümer und -Halter bezüglich unseres Flugplatzes Schaffhausen (ICAO-Kürzel LSPF), des Flugbetriebs, der Maintenance unserer Flugzeuge, sowie der Flugplatzgebäulichkeiten und Anlagen. Hinzu kommen Vorgaben bezüglich sich ändernden Luftraumbeschränkungen. All dies gilt es zu bewältigen, was nur mit grossem Einsatz geht.

Sämtliche Chargen, wie Vorstandsmitglieder, Fluglehrer, Schleppiloten, Flugdienstleister und all die weiteren Helfer arbeiten ehrenamtlich – es geht ihnen um die Sache. Erst so wird unser Flugbetrieb langfristig

möglich. Hoffen wir, dass sowohl der unermüdliche Einsatz unserer Mitglieder wie auch der Support aus der Region erhalten bleiben, so dass wir auch in der kommenden Dekade auf dem Schmerlat Segelfliegen und dann das hundertjährige Jubiläum feiern können!

Als Präsident der SGS danke ich im Namen unseres Vereins allen, welche sich für unseren Flugsport und die SGS einsetzen und uns unterstützen.

lic. iur. Jaroslav Rudolf Zuzak, LL.M.

Unser Vorstand 2023



Präsident: Jaro Zuzak



Cheffluglehrer: Christian Müller



Kassier: Christian Schlatter



Aktuar: Baschi Peyer



Materialwart: Paddy Behrens



Flugplatzchef: Kurt Suter
Stv.: Martin Neukom



Hangarchef: Markus Gysel

Mitgliederstatistik 2023

Status	Männer	Frauen	Total
Ehrenmitglied	9 +2	0 +0	9 +2
Kat.- A	39 -6	4 +2	43 -4
Kat.- B	30 -1	1 -1	31 -2
Kat.- M	12 +3	0 -2	12 +1
Kat.- A prov.	8 +3	1 +0	9 +3
Kat.- M prov.	4 +1	0 +0	4 +1
Extern	1 +0	0 +0	1 +0
Summe	103 +2	6 -1	109 +1

im Vgl. mit 2021 Stichtag: 27. 11. 2023
Quelle: Vereinsflieger

Die Anzahl der A-Mitglieder ist gegenüber 2021 um 4 Personen geschrumpft während die Anzahl der M-Mitglieder von 11 auf 12 anstieg.

Wir zählen 13 provisorische Mitglieder. 2021 waren es nur 9. Erfreulich!

A steht für alle Segelflieger*innen und für alle Motorpilot*innen mit Segelflugausweis, welche auf dem Schmerlat Motor und Segelflug betreiben

M steht für Mitglieder, welche ausschliesslich Motorflug betreiben und welche keinen Segelflugausweis besitzen.

Hat die Segelflugbewegung die Talsohle erreicht? Schön wär's! Es müssen weiterhin alle Anstrengungen unternommen werden, um den Segelflug attraktiver zu gestalten und neue Mitglieder zu gewinnen. Die Herbstversammlung 2023 hat entsprechende Schritte beschlossen.

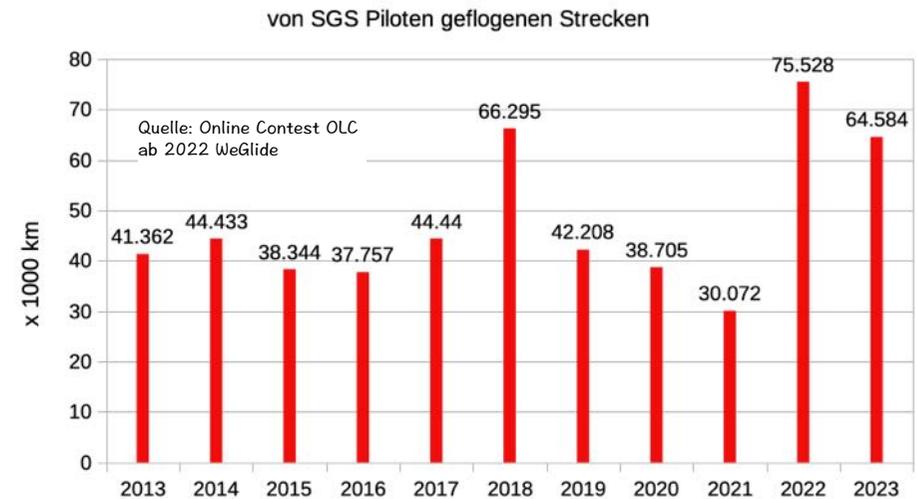
SGS Flugstatistik

Die unten stehenden Diagramme veranschaulichen die Aktivitäten der SGS.

Im Segelflug sind die geflogenen Streckenkilometer seit 2022 sehr stark angestiegen. Einerseits ist die neue Plattform WeGlide für unsere Jungen ansprechender, aber andererseits ist der Anstieg gerade ih-

nen zu verdanken, geben sie doch alle "Vollgas". Das ist sehr erfreulich und macht uns stolz. Weiter so!

Die Stundenzahlen sind leider zurück gegangen, was hauptsächlich auf das schlechte Wetter und die häufig verregneten Wochenenden zurückzuführen ist.



Eintritte

2023:

Nicholas Edmonds,	Kat M
Lukas Naef	Kat A*
Liliana Weber	Kat A*
Gabriel Kahmann	Kat A*



Nicolas Edmonds



Stefan Karch

2022:

Stefan Karch,	Kat. A
Fabian Keller,	Kat. A*
Moritz Keller,	Kat. A*

* Schülerin/Schüler Segelflug

Unsere Schüler 2024



*Moritz Keller



*Fabian Keller



*Gabriel Kahmann



*Lukas Naef



*Markus Ellenberger

Schülerinnen und Schüler für 2024:

Markus Ellenberger
Gabriel Kahmann
Moritz Keller
Fabian Keller
Lukas Naef
Lilianne Weber

Die aktuelle Schulung

2022 haben folgende Schülerinnen und Schüler die amtlich Prüfung bestanden:

Loris Debrunner
Jasmine Todesco
Pascal Peter
Severin Werner

Auf dem TMG hat Tobias Studerus die Ausbildung abgeschlossen.

Die SGS gratuliert allen und wünscht ihnen many happy landings und Holm- und Spantenbruch!

Leider gab es 2023 kein neues Segelflug-Brevet.



Foody Müller



Fabian Keller



Moritz Keller

Frage: Wie fühlt man sich, wenn man weiss, beim nächsten Start sitzt niemand mehr hinten drin?

Dieser Gedanke hat anfangs schon gemischte Gefühle ausgelöst. Einerseits ist da eine gewisse Aufregung und Stolz darüber, diese Stufe erreicht zu haben, andererseits aber auch eine gewisse Nervosität angesichts der alleinigen Verantwortung für den gesamten Flugablauf.

Zuerst war ich natürlich ein wenig nervös. Dies legte sich aber sobald ich die Checklisten abarbeitete.

Frage: Wie ging es dir während dem Flug? Lief alles wie geplant?

Vor dem Anrollen war ich ziemlich aufgeregt, aber als sich das Flugzeug in Bewegung setzte, hatte ich mit dem Pilotieren so viel zu tun, dass die Aufregung wie im Fluge verging. Erst einen Moment nach dem Klinken habe ich so richtig verstanden, dass ich nun ganz alleine fliege und ich konnte die Flugerfahrung in vollen Zügen genießen, wenn auch nicht besonders lange.

Der Flug lief wie geplant, es gelang mir sogar eine gute Landung. Ich bemerkte während dem Flug kaum alleine zu sein da ich mich voll auf das fliegen konzentrierte.

Frage: Wie fühlte es sich an, das erste Mal ein total unbekanntes neues Flugzeug zu fliegen?

Das Gefühl, zum ersten Mal ein unbekanntes Flugzeug zu fliegen, war aufregend und herausfordernd zugleich. Es erforderte eine schnelle Anpassung an die Flugeigenschaften, aber es war auch eine wertvolle Gelegenheit, meine Fähigkeiten als Pilot weiterzuentwickeln. Die LS4 reagiert viel stärker auf Ruderausschläge als die ASK 21 und ich hatte zu Beginn etwas Mühe, mich schön hinter dem Schlepper zu halten, doch schon während dem ersten Flug konnte ich mich sehr gut daran gewöhnen.

Vor dem ersten Flug mit der LS4 war mir schon ein wenig mulmig, da ich mangels Platz nicht auf einen Fluglehrer zurückgreifen konnte. Der Start verlief aber ohne Probleme und ich konnte mich gut an das neue Flugzeug gewöhnen.

Frage: Wie hast du dich darauf vorbereitet?

Für die Vorbereitung habe ich das Handbuch aufmerksam studiert und mir die wichtigsten Kennzahlen zusammengefasst. Danach habe ich intensiv mit Fluglehrern zusammengearbeitet, um das neue Flugzeug, das Aufrüsten und seine Besonderheiten kennenzulernen. Zudem habe ich mich durch Übungen im Simulator bestmöglich auf das Fliegen mit dem neuen Flugzeug vorbereitet. So habe ich zum Beispiel das Einleiten von besonderen Fluglagen und das Retablieren daraus geübt.

Mit dem Studium des Handbuchs der LS4, um die wichtigen Daten und Limiten zu kennen und mit Flügen im SF Simulator "Condor".

Worte des Materialwartes:

Es gibt viel zu tun – lassen wir es liegen...



Paddy, unser Materialwart

Das Amt des Materialwartes bedeutet nicht nur viel Verantwortung, es bringt auch, permanent einen Haufen Arbeit mit sich, welche irgendwie abgearbeitet werden muss. Das ist nicht immer einfach - unsere ver-

bleibenden Mitglieder zeichnen sich im Allge-

meinen nicht gerade dadurch aus, dass sie die Arbeit magisch anziehen. Eher können die meisten offenen Auges daran vorbei gehen ohne dass sich in ihnen ein störender Gedanke regen würde. Oder im Klartext: die meisten entwickeln keinerlei Eigeninitiative und sind an Mitarbeit ziemlich wenig interessiert.

Allerdings, und das muss gesagt sein: wenn man jemanden anfragt mitzutun, so sind die meisten willig und erledigen das Aufgetragene ohne zu murren. Leider sind es immer wieder dieselben die man anfragt, weil man weiss, dass sie mitmachen. Wer sich also drücken will, nimmt keine Arbeit an und dann wird er erfolgreich auch nicht mehr danach gefragt... Es gibt zahlreiche Kameraden, die nach diesem Rezept ungeniert und ungeschoren über die Runden kommen, ja sich zu wahren Meistern entwickelt haben.

Es ist aber mein Ziel, die Jüngeren unter uns so weit zu bringen, dass sie verstehen, was zum Beispiel in der Wartung unserer Flugzeuge zu tun ist und wie es gemacht werden soll. Es müsste sie so motivieren, dass sie dies künftig gerne und aus eigenem Antrieb tun. Dazu habe ich Gruppen gebildet, die jeweils mit einem erfahreneren Mitglied zusammen an «ihrem» Flugzeug und dem zuge-

hörigen Anhänger die Winterwartung vornehmen. Auf diese Weise entwickelt sich wieder eine Beziehung zum Material, etwas, was in den vergangenen Jahren vergessen gegangen ist. Im nächsten Jahr soll dann jeweils das Team in eigener Verantwortung die Arbeit selbst übernehmen; ich werde aber immer da sein, um sie zu unterstützen. Sind wir nicht mehr in der Lage, unser Material in Zukunft selbst zu unterhalten, so wird das teure Konsequenzen haben! Wir werden die Arbeiten auswärts vergeben müssen, was eine erhebliche Preissteigerung zur Folge haben wird mit dem zusätzlichen Nachteil, dass wir auf diese Weise noch mehr Schwierigkeiten begegnen werden, guten Nachwuchs zu finden, welcher die SGS in die Zukunft führt. Unter diesem Aspekt suche ich händeringend junge, enthusiastische Mitglieder mit einem handwerklichen Hintergrund.

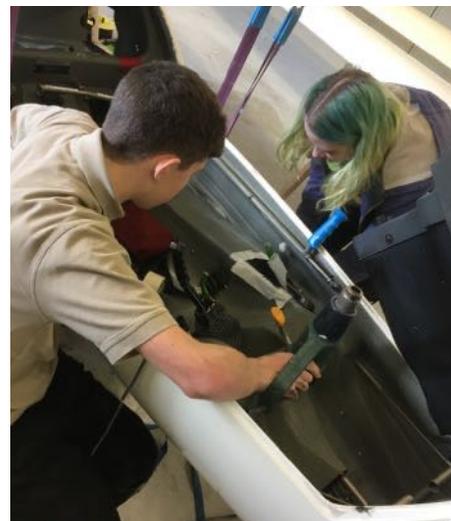
Wenn es knifflige Probleme zu lösen gilt, ist der Beistand eines Fachmannes notwendig. Dabei helfen uns die Brüder Neukom oder auch mein Freund Martin Eibicht aus Siblingen und Blumberg, alles ausgewiesene Spezialisten.

Was die motorisierten Segelflugzeuge anbetrifft, so will ich es so halten, dass jedes Jahr eines davon zum Spezialisten geht, was dann einen akzeptablen Dreijahresturnus für eine professionelle Wartung ergibt. Auch will ich mich dafür stark machen, dass künftig angeschaffte Segelflugzeuge über einen elektrischen Hilfsantrieb (FES) verfügen, was die Wartung erheblich vereinfachen wird.

Dasselbe was für den Flugzeugunterhalt gilt, gilt auch für den Unterhalt unsere Hangare. Hier gibt es ebenfalls zahlreiche Baustellen, welche zur Zeit und mit wenig Aufwand zu erledigen sind, bevor sich Grosse daraus entwickeln. Meine Bitte:

HELFT ALLE MIT – NUR SO GEHT ES!

Patric Behrens



Winterwartung

Jasmin Todesco und Pascal Peter sind voll in Aktion. Sie machen "ihre" LS-4 bereit für die neue Saison! So geht Teamwork! Und es freut auch den Materialwart...

Hangartag 2023

Wie jedes Jahr im März wird unser Flugfeld fit gemacht für die kommende Saison. Hier trifft man sich meist zum ersten Mal im Jahr und hat nebst Arbeit auch vieles zu berichten...



Im Gedenken an Helmut Bolli

Nach kurzer, intensiver Krankheit, ist am 26. April 2022 unser langjähriger Freund und Fliegerkamerad Helmut Bolli in seinem 88. Lebensjahr verstorben. Aufgewachsen in Beringen, in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz Schmerlat, war für Helmut schon im Schulalter klar, dass er Segelflieger werden wollte. Seine Bewerbung als Flugschüler bei der SG



Schaffhausen im Jahr 1952 blieb jedoch erfolglos, steckte diese zu jener Zeit doch in einer tiefen Krise. Mangels offiziellem Flugplatzareal, (der Verein besass keinen Quadratmeter eigenes Land und konnte nur fliegen, wenn es der Graswuchs und die Eigentümer erlaubten), war der SGS durch das Eidg. Luftamt die Schulungsbewilligung entzogen worden. Wohl konnte im Laufe des Jahres 1952 ein Streifen von 300 Meter Länge käuflich erworben werden, doch mit dem Wiedererhalt der Schulungsbewilligung war erst im Folgejahr zu rechnen.

Nach einer Schulungswoche auf dem Flugplatz Birrfeld stiess Helmut im Frühjahr 1953 als willkommenes Nachwuchsmitglied zur SGS und konnte, zusammen mit den Schülern des ersten, erfolgreich durchgeführten SGS-Schulungslagers mit dem Doppelsitzer «Kranich», auf dem Schmerlat seine Ausbildung fortsetzen. Mitte 1954 reiste er mit drei weiteren Schülern für einige Tage nach Bern, um dort die Prüfung für den amtlichen Führerausweis abzulegen.

Nach Bern deshalb, weil sich das «Grunau-Baby», der einzige Schul-Einsitzer der SGS, nach einer «Waldlandung» auf dem Siblinger-Randen für einige Zeit in Reparatur befand und für das Training, wie für die anschliessenden Prüfungsflüge, für einige Monate auf dem Schmerlat kein Flugzeug zur Verfügung stand.

Die zuverlässige, besonnene Art und das handwerkliche Geschick von Helmut wurden durch den Vorstand der SGS recht schnell erkannt. Schon nach kurzer Zeit wurde er in den Vorstand gewählt und zum Materialwart ernannt. Als eines der aktivsten Mitglieder lebte Helmut während einigen Jahren über die meisten Wochenenden, zusammen mit drei, vier Freunden, auf dem Flugplatz. Der Schmerlat und sein Aufenthaltsraum wurden für diese «Klicke» wie zu einer Art «zweiter Heimat».

Mit dem Anwachsen der Mitgliederzahl und der Beschaffung eines zweiten Schleppflugzeuges wurden mit der Zeit innerhalb der SGS die Motorflugpiloten knapp. So entschloss sich Helmut dazu, auch noch die Motorflug-Ausbildung zu absolvieren. Unzählige Segelflugzeugschlepps, wie auch erlebnisreiche Passagierflüge, bereicherten ab diesem Zeitpunkt über viele Jahre hinweg seine fliegerische Laufbahn.

Nach einem Stellenwechsel in die Romandie, verlegte Helmut seinen Wohnsitz nach Lausanne. Trotz grossem Anreiseweg hielt ihn bei gutem Segelflugwetter jedoch kaum etwas davon ab, weiterhin auf den Schmerlat zu fahren, um mit seinen alten Kameraden vom Boden abzuheben.

Seine neue Heimat an den Gestaden des schönen Lac Léman, sowie die vom Segelfliegen her bereits vorhandenen Interessen an der Ausnützung von Wind und Wetter, weckten bei ihm auch die Lust auf das Segeln auf dem See. Eine Sportart, welche er, im Gegensatz zur Fliegerei, bis ins hohe Alter noch betreiben konnte.

Nach seiner Heirat mit Annick, einer charmannten Französin, hatte Helmut zwei Adressen. Eine weiterhin am Genfersee mit einer Segelyacht im Hafenbecken und eine in FAYENCE in Südfrankreich, dem eigentlichen Wohnsitz des Ehepaars. Damit jeweils nur eine Autostunde von den Flughäfen Nizza und Genf entfernt wohnend, war es für die Beiden ein Leichtes, abwechselungsweise per Flugzeug ihren Aufenthaltsort in Kürze zu wechseln. Dank seiner Frau, einer Pferdeliebhaberin und guten Reiterin, kam Helmut dann auch mit dem Reitsport in Kontakt,

einer Sportart, von welcher er in früheren Jahren wohl nicht einmal geträumt hätte.

Mit Helmut hat uns ein treuer, liebenswerter Freund und Fliegerkamerad für immer verlassen. Stets freundlich, hilfsbereit, besonnen und zuverlässig in seiner Art. So werden wir ihn, ein «Schmerlatianer aus altem Schrot und Korn», in bester Erinnerung behalten.

Richard Schneider

Lebewohl Karl Uehlinger

Karl Uehlinger ist Ende vergangenen Jahres still und leise von uns gegangen. Ebenso unauffällig wie er sich lange Jahre in unseren SGS Gruppenbetrieb einfügte.



Karl trat in den frühen 70er Jahren in die SGS ein; zuerst als zugewandtes Mitglied, später als vollwertiges.

Karl litt seit Geburt an einem schweren Augenschaden, was für ihn eine grosse Einschränkung bedeutete, konnte er doch zu jener Zeit lediglich eine kurze Schulzeit absolvieren. So war Karl eben der Praktiker: halb blind zwar, aber von grösster Aufmerksamkeit für seine Umgebung. Gab es etwas zu suchen - Karl fand es, er wusste was wo war! Eigenwillig und wählerisch konnte er aber auch sein. "Ich waas scho wo dä Schruubeschlüssel isch, aber däm Tubel säg' ich's nid!" Diese Aussage

beinhaltet vieles: wer Karl nicht auf Augenhöhe begegnen wollte, dem zeigte er die kalte Schulter, wer ihn hingegen als voll akzeptierte, der war sein Freund! Und da hielt er mit Hilfsbereitschaft nie hinter dem Berg; immer war er da, zurückhaltend, unauffällig aber stets parat.

Ein Problem mit der Sickergrube oder der Kanalisation? Karl wusste genau was Sache war und flugs - war der Zwischenfall behoben!

Was gabe es schöneres für ihn, als eine Hilfsmannschaft begleiten zu dürfen, wenn diese ihren Piloten irgendwo im Süddeutschen Raum bergen musste? Da war er gerne dabei, da konnte er anpacken - und wie seine Augen dann leuchteten beim anschliessen den Nachtessen! Das war sein Dankeschön. Oder Flugtage, Flüügerfäschter: genauso selig hinter dem Zapfhahn wie später friedlich im Hintergrund schlafend!

Als Passagier im hintern Sitz? Das erfüllte ihn mit Stolz! Wenn man jedoch als Pilot mit ihm sprechen wollte, kam schon bald keine Antwort mehr - selig war er eingeschlafen...

Karl war ein Original, ein Original seltener Prägung! Wir vermissen ihn!

Ruedi Demmerle

Adieu Hansueli

Am 2. Dezember 2022 hat unser langjähriger Fliegerkamerad Hansueli Egli seine Augen im 91. Lebensjahr für immer geschlossen.



Hansueli trat 1953 in die SGS ein und begann auf Kranich II HB-479 mit der Segelflugausbildung auf dem Schmerlat. Damals dauerten Schulungsflüge meist nur wenige Minuten;

sein Einführungsflug mit Fluglehrer Ernst Fehr dauerte gerade einmal deren 2. Gestartet wurde mit Hilfe einer Autowinde. Da man den Doppelsitzer Kranich nicht an wenig erfahrene Piloten abgeben wollte, erfolgte der erste Alleinflug auf Grunau Baby 2, HB-170.

Im Sommer 1957 unternahm er die ersten Flüge ab Samedan wo er zusammen mit anderen Schaffhauser Segelfliegern im Lager weilte. Weitere Stationen waren Zell am See, Münster im Oberwallis und Saanen.

Die Leistungen der Segelflugzeuge, die zur Verfügung stehenden Autos und das damalige Strassennetz für allfällige Rücktransporte, machten Streckenflüge noch etwas abenteuerlicher als heutzutage. Dennoch gelang ihm 1958 auf dem L-Spatz ein Streckenflug von 66 km nach Egnach TG, mit welchem er das D-Brevet No. 388 erlangte.

Hansueli war schon früh davon überzeugt, dass ein gutes Segelflugzeug einen Motor besitzen sollte, sowohl als Heimkehrhilfe wenn die Aufwinde aussetzten, oder noch besser als Eigenstarter um unabhängig von externen Starthilfen zu sein. Da motori-

sierte Segelflugzeuge innerhalb der SGS anfänglich ein schlechtes Ansehen hatten, trat er zusammen mit HP Häberlin in die Segelfluggruppe Bohlhof ein, die zwei Falken und eine RF 4 betrieb.

Als dann 1979 in Beringen die Motorsegler-Gemeinschaft gegründet wurde, welche den C Falken HB-2044 chartern konnte, wurde er eines der 16 Mitglieder.

Hansueli war ein ausgesprochener Genussflieger, welcher gerne die Landschaft von oben betrachtete und die Unabhängigkeit schätzte. Deshalb schaffte er sich, als sich die Gelegenheit bot, einen eigenstartfähigen Piccolo Motorsegler an, mit welchem er viele Jahre schöne Ausflüge über den Randen und bis nach Samedan unternahm.

Hansueli blieb der SGS auch nach seiner aktiven Laufbahn weiterhin sehr verbunden. Er besuchte den Schmerlat noch oft, genoss das Fachsimpeln mit alten Kameraden und verköstigte sich dabei mit einer feinen Bratwurst.

Mit Hansueli verlieren wir einen der letzten Mitglieder der "alten" Generation welche die SGS und den Schmerlat über Jahrzehnte aufgebaut und geprägt haben.

Roland Egli



Streckenflug & Wettbewerbe

In unserer Gruppe haben viele Arten der Fliegerei ihre Berechtigung: einfach ein Plauschflügli in der Thermik am Randen, ein Akroflug oder aber ein genussvoller Ausblick aus der Dimona oder einer Robin.

Ohne Motor über Land zu fliegen ist jedoch einer der aufregendsten Genüsse, welche die Fliegerei bieten kann! Nur: wie kommt man dazu? Unsere Junioren machen es uns vor: sie sind neugierig und willig, ihre eigenen Grenzen auszuloten, ohne freilich dabei zu übertreiben. Dies zu verhindern, dazu sind wir Alten da!

Während der Ausbildung gibt es oft Zweifel: man kommt über einen gewissen Punkt nicht hinaus, man denkt, man schaffe das nie. Die "Grossen" kommen strahlend von ihren Streckenflügen nach Hause während man als Schüler verzweifelt bei den einfachsten Ausbildungsschritten straucheln kann. Frust!

Aber genau das ist ja einer der Punkte, welche (unseren) Sport auszeichnen: man darf das Ziel nie aus den Augen verlieren, muss seine Selbstzweifel besiegen und an den Schwierigkeiten wachsen. Dies ein ganzes Fliegerleben lang. Wer fliegen lernt, der lernt für's Leben! Fliegen ist Lebensschule!

Obwohl man heute über modernste Hilfsmittel im Cockpit verfügt, braucht es manchmal schon Überwindung, einfach los zu fliegen in

eine unbekannte Gegend, in schwieriges Wetter. Umso grösser ist jeweils das Glück, sind die Emotionen, wenn das Abenteuer gelingt. Streckenfliegen wird schnell zur Droge! Der Wettkampf gibt den "ultimativen" Kick! Wo steht man im Vergleich mit anderen, was macht die Sieger zu Siegern, was kann ich von ihnen lernen? Nie aufhören zu lernen, nie aufhören neugierig zu sein, nie aufhören den Horizont zu erweitern.

In dieser besonderen Ausgabe der SchmerlatPost berichten wir schwerpunktmässig über Wettbewerbe im Streckenflug:

Nicht nur haben wir wie jedes Jahr über den internen Wettbewerb im Streckenflug zu berichten, sondern auch über folgendes:

Die SGS (Mike R.) organisierte 2023 eine Regionalmeisterschaft mit SGS Beteiligung auf dem Schmerlat.

Jasmin, Pascal und Valeria nahmen an der CH-Juniorenmeisterschaft in Schupfart teil. Valeria Huber und zwei SGS Helfer, Jasmin und Mike Frehner, reisten nach Dänemark zur Europameisterschaft der Junioren.

Mike Reiner bestritt die Europameisterschaften der 18m Klasse, der eigentlichen Königsklasse, und er erlog sich dort den sensationellen 5. Rang. Gratulation!

So eine Ausbeute macht uns einfach stolz und füllt das Segelfliegerherz mit Freude!

Ruedi Demmerle

Landi
GVS LANDI AG

Hier kaufe ich gerne ein!

B e r i n g e n
H e r b l i n g e n

Kunstflug

Da es beim Kunstflug allgemein nicht nur um das Zeichnen von schönen Figuren am Himmel geht, sondern viel mehr auch um das Beherrschen des Flugzeuges in allen Lagen, ist dies eine hervorragende Möglichkeit die eigene Flugsicherheit zu erhöhen. Aus diesem Grund haben sich auch Sebastian Peyer und ich entschieden, den Kunstflug BFK des Segelflugverbandes in der letzten Augustwoche 2023 in Thun zu besuchen.

Leider hatte das Wetter ein wenig Anlaufschwierigkeiten, weshalb der Kurs mit zwei intensiven Theorietagen startete. Hier lernten wir die wichtigsten Fakten und die Grenzen kennen, innerhalb welcher ein Segelflugzeug betrieben werden darf und wo die Grenzen bei uns Menschen liegen.

Der Unterricht war durch die verschiedenen Experten sehr spannend instruiert worden und man konnte viel Nützliches mitnehmen. Trotzdem freuten sich alle, als die Prognosen meinten, man könnte am dritten Tag endlich mit den ersten Flügen starten.

Und so war es dann auch. Um die verpassten Tage nachzuholen, traf man sich nun jeweils bereits um 7 Uhr auf dem Flugplatz um pünktlich mit der Öffnung desselben um 8 Uhr in der Frühe starten zu können. Geflogen wurde dann jeweils mit einer kurzen Mittagspause bis ca. 17 Uhr.

Um unsere Reize nicht zu überlasten, starteten wir die Flüge mit den Figuren der Basis Ausbildung. Dies sind 45° Steigen und Sinken, Loopings, Wing Over, Lazy Eight und Vrille. (eher bekannt als Trudeln) So konnte man sich optimal an diese, für uns neue Art des Segelflugs, gewöhnen.

Danach ging es dann relativ bald an das Fliegen auf dem Rücken und das Verhalten bei Orientierungsverlust. Was im Rückenflug durchaus vorkommen kann. Einerseits ist auf dem Kopf sowieso alles irgendwie anders und dazu kommt, wie in der Theorie gelernt,

das Tränen der Augen. Dies setzt ein, sobald man ein wenig länger auf dem Rücken fliegt, was eben alles nochmals ein wenig schwieriger macht.

Aber auch die anderen Figuren gingen nicht spurlos an uns vorbei. So war man nach ca. 25min Flug, wovon nur knapp 5min Kunstflug waren, immer froh, gab es eine kurze Pause. Nur den Fluglehrern schien das irgendwie nichts mehr auszumachen. Diese liessen dass einfach über sich ergehen, auch wenn es immer wieder mal eine Figur gab, die so gar nicht gelingen wollte und wir irgend wie in der Luft hingen. Aber dafür waren sie ja da.



So wurde jede Tag fleissig trainiert, bis es nicht mehr eine Frage war, ob die Figuren auch klappen, sondern nur noch, wie sauber sie geflogen wurden.

Am Ende der Ausbildung musste ein selbst zusammengestelltes oder ausgewähltes Programm abgeflogen werden.

Da aber leider, am letzten Tag der Ausbildung, bei uns auf dem Schmerlat auch das Flüügerfest stattfand, wo ich im Einsatz war, reichte es mir knapp nicht, die Ausbildung ganz abzuschliessen. Zum Glück haben wir aber auch bei uns Fluglehrer, bei welchen ich diese beenden kann.

Der Kunstflug BFK ist auf jeden Fall jedem Segelflugpiloten wärmstens zu empfehlen, um auf einfache Weise und mit viel Spass die eigene Sicherheit massiv zu erhöhen.

Christian "Foody" Müller, CFI

Luftraumregelung ohne Ende

Wer glaubt, dass "Luft" Allgemeingut wäre, der täuscht sich. Längst schon haben die gewerbliche Luftfahrt und das Militär ihre Interessen durchgesetzt und den Luftraum aufgeteilt. Dadurch wurden die privaten Luftverkehrsteilnehmer, so auch der Segelflug, immer weiter zurück gedrängt. Im Verlaufe dieses Prozesses war es unvermeidbar, dass der benutzbare Luftraum sehr stark zerklüftet wurde, was Kontrolle und Navigation sehr stark erschwert.

Das BAZL wollte diesen Umstand im Interesse einer vereinfachten Flugsicherung entflechten und hatte in der Vergangenheit mit der Arbeitsgruppe Avistat einen Vorschlag ausgearbeitet und diesen im Sommer 2023 für eine Vernehmlassung veröffentlicht.

Das Resultat komplexer Simulationen unter

gewissen Annahmen ergab, dass die von der ICAO künftig empfohlene Sicherheit im Bereich des Anfluges Nord von Kloten nur mit dieser Massnahme erreicht werden könne.

Obwohl dieser Vorschlag noch nicht sehr detailliert ausgearbeitet war, würde er bedeuten, dass das Gebiet nördlich unseres Flugfeldes neu auf eine maximale Flughöhe von 1350m/M beschränkt würde. Ausserdem wäre der Übergang vom Schwarzwald in den Jura praktisch verunmöglicht.

Die Durchsetzung dieser Forderung hätte zur Folge, dass sinnvoller Segelflug ab Schmerlat in der Zukunft verunmöglicht würde.

Die Segelfluggruppe hat aus diesem Grunde mit verschiedenen andern Interessengruppen Einsprache dagegen erhoben.

R. Demmerle

Swiss Life Immopulse

*Wir verkaufen
Ihre Immobilien:
Schweizweit –
ich in der Region
«Schaffhausen».*

Alain Kilgus
Immobilienexperte
Generalagentur Schaffhausen
Telefon 052 634 05 80
alain.kilgus@swisslife.ch
swisslife.ch/immopulse



SwissLife

Regional Meisterschaft Schaffhausen - Mein erster Wettbewerb

Meine Nervosität war greifbar, als wir uns bei diesem mäßigen Wetter und der schwachen Thermik, mit tiefer Wolkenbasis, Ende April in die Lüfte erhoben. Der Tag versprach eine Herausforderung zu werden und meine Anspannung wuchs mit jedem Flugkilometer.

Inmitten dieser Nervosität erlebte ich zum ersten mal intensiven Teamflug. Zusammen flogen wir im Pulk mit etwa 8 Segelflugzeugen von Aufwind zu Aufwind. An diesem Tag half es sehr, im Team zu fliegen, da wir einander gegenseitig zeigen konnten, wo die Thermik zu finden war.

Unsere Task führte uns nach dem ersten Wendepunkt ins Blaue, wo keine Cumuli mehr am Himmel zu sehen waren, welche die Aufwinde anzeigen. Doch es half nichts, sich den Kopf darüber zu zerbrechen. Wir flogen gemeinsam weiter und kämpften uns so gut es ging voran.

Schließlich waren wir alle irgendwann so tief, das es keinen Sinn mehr machte weiter



Jasmine mit kritischem Blick gen Westen

fliegen zu wollen. Pascal Peter landete als erster in einem Acker und konnte uns per Funk mitteilen, dass die Wiese daneben gut geeignet sei, darauf zu landen. Wir sechs anderen teilten uns auf, um nacheinander auf besagter Wiese zu landen. Ich war ganz schön nervös, da es meine erste Aussenlandung war. Doch als ich im "Final" auf das Feld anflog, war ich sehr konzentriert - es war eigentlich nicht viel anders, als wenn ich auf dem Schmerlat gelandet wäre.

Wir warteten dann bei der Ortschaft Kolbingen, so hiess der Ort knapp nördlich des Donautals aber noch auf der Schwäbischen Alb gelegen, auf unsere Rückholer. Zum Glück ist Kolbingen nicht allzu weit entfernt, sodass wir schon gegen 19 Uhr wieder zurück waren.

Trotz meiner anfänglichen Nervosität am Morgen wurde dieser Tag zu einem Meilenstein, geprägt von intensivem Teamflug, der ersten Wettbewerbserfahrung und dem einzigartigen Erlebnis, zusammen mit sieben Flugzeugen im gleichen Feld zu landen.

Jasmin Todesco



Angesichts des Himmels wird dies zur Nervenprobe

Mein erster richtiger Streckenflug

am "Internen" 2022, dem 14. Mai:

Eigentlich war es mein Plan, am internen Wettbewerb einfach etwas mitzuhelfen. Als ich auf dem Flugplatz ankam, meinte Mike, der Wettbewerbsleiter zu mir, dass die LS4 flugbereit wäre und durch keinen Teilnehmer besetzt sei. Somit könnte ich doch auch mitfliegen? Ich stimmte zögerlich zu, wollte mir aber erst einmal die Wettbewerbsaufgabe ansehen und mich dann entscheiden.

Beim Briefing wurde uns eine 254 km lange Aufgabe präsentiert - uff! Da ich zu diesem Zeitpunkt erst seit wenigen Wochen brevetiert war und noch kaum über Streckenflugerfahrung verfügte, erschien mir das Vorhaben doch reichlich unrealistisch. Ich entschied mich aber, es trotzdem zu probieren. Dabei wollte ich vor den Wettbewerbsteilnehmern starten um Zeit zu gewinnen und einmal die ersten 50km zu absolvieren. Dann könnte ich allenfalls wenden und wieder zurück fliegen.



Besagten Punkt, das Klippeneck, erreichte ich jedoch mühelos bereits bevor die anderen Piloten überhaupt erst abgeflogen waren. Super!

Entgegen meinem Plan



Pascal (!) und Jaro

entschied ich mich, doch noch bis zum ersten offiziellen Wendepunkt, der Burg Hohenzollern, weiterfliegen. Auch diesen erreichte ich überraschend schnell und einfach. So flog ich halt noch etwas mit den anderen mit, die mich mittlerweile aufgeholt hatten, in

...und merkte dabei, dass Streckenfliegen gar nicht so schwierig ist...

Richtung des letzten, ausgeschriebenen Wendepunktes, ohne mir jedoch eine fixe Wende vorzunehmen. Erstaunlich mühelos fand ich dann auch diesen letzten Wendepunkt der vorgegebenen Aufgabe, wo ich wendete und mich auf den Rückflug machte.

Beim Blick auf meine Instrumente erschrak ich dann aber kurz und heftig; die Anzeige für den Rückweg zeigte eine Distanz von etwas über 120km an. So weit war ich davor noch nie alleine vom Flugplatz entfernt gewesen!

Vorsichtig tastete ich mich daher auf dem Rückweg einfach Schritt für Schritt vor, um eine Aussenlandung zu vermeiden. Der Versuch gelang ohne grössere Probleme und so kam ich zu meinem eigenen Erstaunen wieder auf dem Schmerlat an. Für mich war dies ein sehr lehrreicher Flug: ich versuchte es einfach mal und merkte dabei, dass Streckenfliegen gar nicht so schwierig ist wie ich zuerst dachte.

Pascal Peter

Interner Wettbewerb 2022

vom 14. /15. Mai

Zehn Teilnehmer trafen sich voller Tatendrang am Samstag Morgen auf dem Schmerlat. Die Aussicht auf ansprechendes Wetter und eine interessante Aufgabe beflügelte alle und es wurde fleissig Wasser in die Flugzeuge getankt, was die Vorwärtsgeschwindigkeit bei Wettbewerben deutlich erhöht.

Mike Reiner, selbst Teilnehmer und jahrelanger Organisator, schrieb auf Grund seiner grossen Erfahrung eine Aufgabe aus, die alle Konkurrenten schaffen sollten - es geht ja um das gemeinsame Erlebnis und nicht um persönliche Spitzenleistungen. So werden am «Internen» nicht nur die Flugzeuge indiziert bewertet; unerfahrene und / oder junge Piloten erhalten einen zusätzlichen Bonus, der ihnen eine faire Siegeschance unter erfahreneren Mitkonkurrenten ermöglicht.



Mike Reiner, langjähriger Organisator und Sieger 2022 in seiner neuen JS3.

Der erste Tag führte über 254 km vom Abflug «Hagen» nach der Burg Hohenzollern und von da nach Blaubeuren auf der Schwäbischen Alb (nahe Ulm) und dann zurück zum Schmerlat. Die Aufwinde waren anfänglich trickreich zu finden, weil sich die Thermik spendenden Wolken erst spät entwickelten. Mike hatte den Nerv und die Strategie, lange mit dem Abflug zuzuwarten. Dadurch traf er duchwegs auf gut entwickelte Thermik und umrundete die Wendepunkte entsprechend zügig mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von



Vor dem Briefing

111 km/h als Schnellster. Bravo!



Pascal Peter

Knüller des Tages war jedoch der junge Pascal Peter, der die Aufgabe auf der einfachen LS-4 ebenfalls schaffte - dies lediglich drei Wochen nach seiner Brevetierung. Gratulation dem wahren Sieger des Tages! Spitze!

Der 2. Wettbewerbstag bereitete erst etwas Sorgen. Die Prognose meinte, dass die Thermik, wenn überhaupt, auf den Schwarzwald begrenzt wäre und sich erst sehr spät entwickeln würde. Mike entschied sich für eine Geschwindigkeitsaufgabe über 199km



Valeria Huber will es wissen und füllt Wasser in die S5



Jens Björnsen und Brandon Huber auf Duo Discus

mit Abflug in Neustadt, einer Wende in Musbach bei Freudenstadt, einer Wende in St. Blasien und einem Kontrollpunkt bei Reisingen, um die Kontrollzonen von Zürich nicht zu tangieren. Gestartet wurde erst gegen ein Uhr und man musste bis ca. Reisingen schleppen, um überhaupt Anschluss an die Thermik zu finden.

Entsprechend lange musste man ausharren, bis die Startline, 15 Minuten nachdem der Letzte das Schleppseil ausgeklinkt hatte, endlich frei gegeben werden konnte. Sofort jagten die schlanken Segler davon. Das Wetter entwickelte sich optimal - ein Steigerung konnte nicht erwartet werden. Nach 1:38 Stunden war Mike bereits zurück und abermals Sieger mit einem Schnitt von 121km/h. Trotzdem hat ihm jemand die Show gestohlen: Jasmin Todesco!

Sie absolvierte am Samstag ihre amtliche Prüfung (!) und beschloss, am Sonntag am "Internen" mitzumachen!

DAS nennt man Courage; alle Achtung!

Und sie absolvierte den ganzen Parcours ohne Problem.

Star des Tages! Nicht zu fassen! Herzliche Gratulation auch dir Jasmin!



Jasmin Todesco

Damit ging ein weiterer, erfolgreicher «Interner» in Hochstimmung zu Ende.

Lauter glückliche und strahlende Gesichter! Was will man mehr?

Rangliste siehe nächste Seite.

Fotos und Text: Ruedi Demmerle

MOSER PLANT, INSTALLIERT UND VERBINDET erfolgreich seit 100 Jahren!

1918 2018 100 JAHRE

LÖHNINGEN / NEUNKIRCH



Interner 2022

Tagesrang (Punkte)

Rang	WN	Name	Flugzeug	***Faktor	Total Pt	Tag1 (Pt)	Tag2 (Pt)
1	mr	Michael Reiner	JS3/18m	122	1174	1 (718)	1 (456)
2	7R	Robert Huber	HPH 304 Shark	119	979	3 (593)	3 (386)
3	S5	Valeria Huber	Discus b	108	965	4 (587)	4 (378)
4	LE	Ruedi Demmerle	ASW27	114	934	6 (543)	2 (391)
5	NA	Thomas Muhl	Ventus 2cT/18m	115	925	5 (584)	5 (341)
6	7D	Patric Behrens	Ventus 2CT/18m	110	793	7 (461)	6 (332)
7	SM	Brandon Huber &*	Duo Discus T	108	718	2 (670)	9 (48)
8	O4	Pascal & Jasmine**	LS-4	94	638	8 (385)	7 (253)
9	NC	Markus Gysel	LS-8	103	456	10(295)	8 (161)
10	Z	JaroslavZuzak	TwinShark	119	335	9 (335)	---

* 1. Tag Copi Jens Björnsen **1. Tag Pilot Pascal Peter
 2. Tag Copi Chr. Schlatter 2. Tag Pilotin Jasmin Todesco
 *** Faktor, für die Leistung des Flugzeuges und die Erfahrung des Piloten so bemessen, dass auch junge, weniger Erfahrene eine Siegeschance haben.

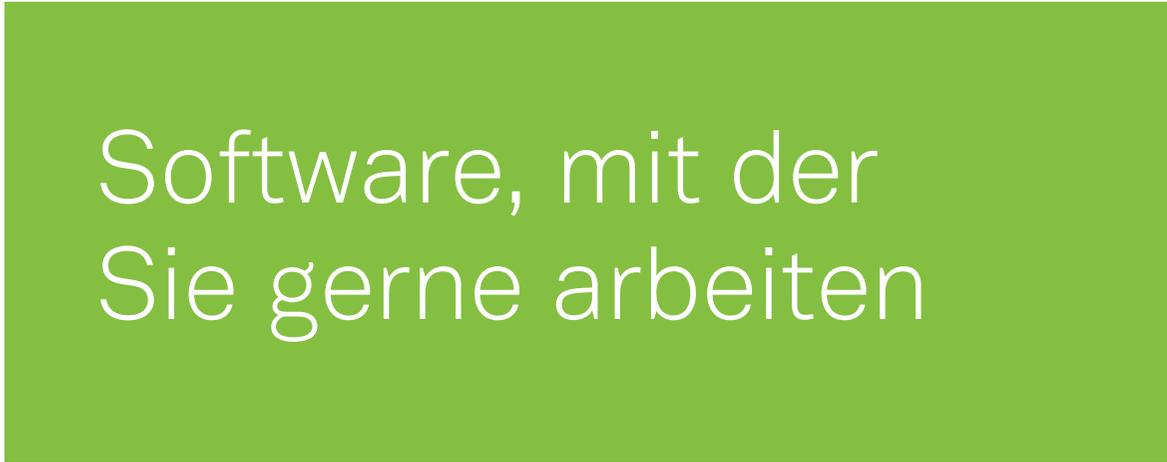
Die weitesten Flüge ab Schmerlat

Quelle: WeGlide / (OLC)

Rang	Name	km	km/h	Gruppe	Flugzeug	
1	Michael Reiner	762	107	Schaffhausen	Jonkers JS3/18m	2022
2	Michael Reiner	714	123	Schaffhausen	Jonkers JS3/18m	
3	Peter Ehrat	710	101	Schaffhausen	Ventus-3 M/18m	
4	Peter Ehrat	676	101	Schaffhausen	Ventus-3 M/18m	
5	Peter Ehrat	591	134	Schaffhausen	Ventus-3 M/18m	
6	Peter Ehrat	590	94	Schaffhausen	Ventus-3 M/18m	
<hr/>						
1	Peter Ehrat	671	109	Schaffhausen	Ventus3- M/18m	2023
2	Michael Reiner	618	104	Schaffhausen	Jonkers JS3 RES/18m	
3	Peter Ehrat	613	117	Schaffhausen	Ventus-3 M/18m	
4	Peter Ehrat	609	114	Schaffhausen	Ventus-3 M/18m	
5	Valeria Huber	599	76	Schaffhausen	Discus b	
6	Ruedi Demmerle	583	90	Schaffhausen	ASW27 B	

Bemerkenswert sind die hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Sie sind es, welche es überhaupt erst ermöglichen, solche Distanzen innerhalb der Zeit zu fliegen, in der die Thermik aktiv ist. Ist man langsamer, muss man irgendwo aussenlanden bzw. den Motor zu Hilfe nehmen oder aber früh genug erkennen, das das Vorhaben nicht gelingen wird und man abkürzen muss.

Die SGS gratuliert diesen Piloten herzlich und hofft auf erfolgreiche Fortsetzung!



Wir sind gerne persönlich für Sie da

Sprechen Sie mit uns, wenn Sie ein Softwareprojekt planen. Wir zeigen Ihnen gerne, welche Möglichkeiten Ihnen bei uns offen stehen und wie Sie von unserer Erfahrung und unseren Lösungen profitieren können. Wir freuen uns, von Ihnen zu hören.

7r AG
 Alpenstrasse 93
 8200 Schaffhausen
 www.seven-r.ch

Ostschweizer Regional-Meisterschaften 2023 auf dem Schmerlat

Vom 28.4. bis 1.5. organisierte die SGS unter der Leitung von M. Reiner und einer Handvoll Helfer die RM 2023 Ostschweiz. Angereist waren 19 Piloten; 5 in der 18m und 14 in der Standardklasse.

Eine RM dient verschiedenen Zwecken: man hat Spass, man misst sich im Wettkampf und lernt, aber es werden auch Ausscheidungen für die Teilnahme an weitergehenden Wettbewerben wie SM oder EM getroffen.



Jaro Zuzak, unser Präsident, begrüsst die Teilnehmer*innen beim Briefing in der Werkstatt der SSG.

Das Wetter präsentierte sich schon am ersten Wettbewerbstag von der schlechten Seite; erst am zweiten Tag wurde es dann einigermaßen passabel. Für beide Klassen wurde eine kleine AAT* ausgeschrieben, da die Wetterverhältnisse nicht sicher genug waren für ein fixes Rennen. Auf diese Weise hatten die Piloten es selber in der Hand, dem Tag durch geschickte Taktik zu einer Wertung zu verhelfen.

Die 18m Klasse musste 228km (plus/minus) abspulen und die Standardklasse entspre-

* Eine AAT (Assigned Area Task) ist eine Geschwindigkeitsaufgabe, bei welcher in vorgegeben Reihenfolge in Kreise von vorgegebenen Radien um Wendepunkte eingeflogen werden muss. Der Pilot wählt die Strecke innerhalb der Kreise so, dass er innert der vorgegebenen Zeit die maximale Geschwindigkeit erzielt. Solche flexible Aufgaben werden bei unübersichtlichem Wetter angewandt. Sie verlangen vom Piloten sehr viele Entscheidungen, ermöglichen jedoch oft eine Wertung, welche bei reinen Rennaufgaben nicht möglich wäre.

chend etwas weniger, nämlich 203km.

Beide Aufgaben führten zuerst ins Donautal, dann auf die Schwäbische Alb und dann in den Schwarzwald und anschliessend wieder zurück zum Schmerlat.

Bei der als zweite gestarteten 18m Klasse versuchten alle Piloten sich vor dem "ab-saufen" zu retten; leider schaffte es keiner und so konnte keine Geschwindigkeitswertung erfolgen. Das war natürlich frustrierend, zeigt aber auch, wie engmaschig und schwierig sich die Meteo präsentierte.

Bei der als erste gestarteten Standardklasse war man sich bewusst, dass man sofort nach der Öffnung der Startlinien losfliegen musste, um eine Chance auf Erfolg zu haben. Doch es gelang keinem der Konkurrent*innen, die Aufgabe zu erfüllen - samt und sonders mussten auch sie alle "aux vaches" - zu den Kühen. Sieben Konkurrentinnen und Konkurrenten landeten in derselben Wiese. Bei fast allen Piloten verlief es glatt; es war nur ein kleiner Schaden zu verzeichnen. Die beiden Kücken der SGS sammelten an diesen Tagen ihre ersten Erfahrungen mit Aussenlandungen. Auch gut! Immerhin kam, im Gegensatz zu der 18m Klasse, eine Wertung zustande; der Beste, Jonas Langenegger, schaffte immerhin 139 km.

Der folgende Tag war etwas besser oder wie man will - weniger schlecht... Mike schrieb für beide Klassen eine ähnliche Aufgabe wie am Vortag aus: eine kleine AAT über 223km für die 18m bzw. 165km für die Standardklasse

Hier schafften gerade mal 5 Teilnehmer eine Geschwindigkeitswertung, darunter auch Valeria Huber der SGS. Der Rest musste abermals aux vaches. 2 Teilnehmer waren schon gar nicht mehr gestartet.

Schade um die viele Mühe in der Organisation und um die verpuffte Energie der Teilnehmer*innen. Diese liessen sich die gute Laune jedoch nicht verderben und genossen

das abendliche Zusammensein, wo man das Erlebte austauschte.

Text und Fotos Ruedi Demmerle



Lagebesprechung SGS: vlnr Valeria, Pascal, Jasmin



Women power und gute Laune: Jasmin und Valeria





oben: Rückholer Tomas Erban in Aktion.
unten: Mike sortiert die Aussenlandungen, assistiert von
Christine und Walter.

Reklame Druckerei ?

Rangliste RM 2023 Schaffhausen

Rang	Name	Gruppe SG...	Flugzeug	Index	Total Punkte
RM Standardklasse					
1	Jonas Langenegger	Cumulus	LS-4	106	438
2	Pascal Zollikofer	Cumulus	LS-4	106	422
3	Simon Gantner	Winterthur	LS-4	106	421
4	Fabian Durrer	Dittingen	ASW28	110	334
5	Valeria Huber	Schaffhausen	Discus b	107.5	330
6	Raffaele Sandrini	Winterthur	Discus 2b	110	274
7	Jasmin Todesco	Schaffhausen	LS-8	110	240
8	Franck Delley	Gruyère	Pegase	101	234
9	Flurin Schwerzmann	Winterthur	LS-4	106	204
10	Sönke Ahlborn	Zürich	Discus 2b	110	175
11	Timm Bachmann	Olten	LS-8	110	171
12	Pascal Peter	Schaffhausen	LS-4	106	161
13	Delia Flury	Biel	Discus2cFES	109.5	144
14	Miriam Moser	Fribourg	ASW 19 B	102	64
RM 18 Meter					
1	Dominik Mauchle	BadRagaz	DG 808C	116.5	311
2	Cédric Spycher	Gruyère	Ventus 2c	116	282
3	Robert Huber	Schaffhausen	HPH304 SJ	116	224
4	Remy Hirt	Biel	DG 808C	116.5	138
5	Pierre-Alain Desmeules	Gruyère	DG 808C	116.5	106

Quelle: Soarig Spot

Junior European Gliding Championship 2023, Arnborg (Dänemark)

Einmal mit dem Segelflugzeug in komplett flachem Gelände fliegen und sowohl Nord- als auch Ostsee aus der Luft bewundern? Dies war möglich, weil ich für die Junioren-EM nominiert wurde, welche vom 29. Juli bis 12. August 2023 in Arnborg, Dänemark, ausgetragen wurde.



Sieht so Smörgåsar aus?!

Zusammen mit Matteo Merk aus Winterthur flog ich in der Clubklasse. Hinzu kamen noch drei Freunde der Segelfluggruppe Zürich, welche die Standardklasse belegten. Unser fünfköpfiges Team an Piloten wurde grossartig unterstützt von fleissigen Helferinnen und Helfern, darunter auch unsere SGSler Jasmin Todesco und Michael Frehner.

Auch wenn das Wetter während des Trainings und der Meisterschaft leider nur wenige Flüge ermöglichte, blicke ich auf eine unvergessliche Zeit zurück. In unserer Unterkunft, einer umgebauten Scheune (!), werden mir die langen Spieleabende in guter Erinnerung bleiben.

Bei schlechtem Wetter wurde Fliegen gegen Schwimmen in der Nordsee, Wandern auf den

höchsten Hügel Dänemarks (schwindelerregende 170m.ü.M.) und Sightseeing in kleinen Städtchen eingetauscht. Es wurde auch viel Zeit investiert in das Analysieren von vergangenen Flügen. So konnte ich aus dem Vergleich mit den Top-Pilotinnen und Piloten eine Menge über das Wettbewerbsfliegen und die Wettbewerbstaktik lernen.

Ich freue mich darauf, dieses Wissen in zukünftigen Wettbewerben in der Schweiz und im Ausland anzuwenden.

An dieser Stelle möchte ich auch der SGS danken für die grosszügige Unterstützung mit einem Flugzeug, dem Discus b «S5».

Valeria Huber



Diese Thermik scheint reichlich feucht zu sein



Was sucht ein Regenbogen eigentlich an einem Wettbewerb?!



Das Teilnehmerfeld



Die Schweizer Delegation. Valeria 2.v.r



Schauer an der ohnehin nassen Küste....



Auf geht's!

Segelfliegen - sinnvolle Freizeit!

informieren Sie sich hier! <https://schmerlat.ch/>



In Leszno fanden die Europameisterschaften

der 18 Meter, der Offenen- und der Doppelsitzer-Klasse statt. Mike Reiner war Von der SGS mit dabei.

Er schloss die Meisterschaften mit dem hervorragenden 5. Rang ab! Die SGS gratuliert herzlich zu dieser super Leistung! Bericht & Fotos: Peter Reiner; Blog auf der Homepage des Segelflugverbandes. Von der Red. in seinem Einverständnis angepasst.

29. Juli 2023 Eröffnungsfeier

Mit dem Aufmarsch von zwei Dutzend hübschen jugendlichen Majoretten des Leszno Brass Band Orchestra und einer launigen Begrüssung durch den Deputy Mayor Piotr Joswiak wird der 21. Wettbewerb vor dem



Das Swiss Gliding Team:
Hintere Reihe v.l.n.r.: Miriam Moser (Teamcaptain), Remy Hirt, Mark Käppeli, Tosia Izydorczak, Peter Reiner
Vordere Reihe: l. Mike Reiner, r. Yves Gerster

Rathaus eröffnet. Das 7 köpfige Schweizer Team mit den Piloten Mark Käppeli, Mike Reiner, Yves Gerster, Remy Hirt und Teamcaptain Miriam Moser sowie den Hilfsleuten Peter Reiner und Tosia Izydorczak hat sich herausgeputzt und erscheint adrett im offiziellen Dress des Swiss Gliding Teams. Sehr hilfreich ist, dass Tosia perfekt polnisch spricht.

Einige Trainingstage fielen dem Durchzug einer Kaltfront mit ordentlichen Gewitterschauern und Starkwind zum Opfer.

Für Mark, Yves und Remy reicht es trotzdem zu einem Trainingsflug und heute nach der Zeremonie starten Mike Reiner und Remy Hirt mit Miriam Moser um die polnische Topographie aus der Vogelperspektive zu erkunden und sich die immense Infrastruktur des Fluggeländes von Leszno mit seinen 5 Landepisten einzuprägen.



Leszno

30. Juli 2023 1. Wertungstag

Der Sonntagmorgen zeigt sich, wie es sich für ein Land wie Polen gebührt, mit strahlend blauem Himmel.

Die Stimmung im Swiss Team ist super, die Erwartungen gross. Jedoch bei der "weighing station", nach einem Blick gen Süden, legen sich Falten auf die braungebrannten Gesichter der Piloten.

Wer die WX (Wettervorhersage) schon studiert hat weiss, heute gibt es noch keinen Hammertag. Das Briefing wird kurzerhand um 15 min. verschoben. Wahrscheinlich hat die Leitung angesichts der immer näher rückenden Front kalte Füsse bekommen und tüfelt eine leicht kürzere Variante aus.

Bei der Teambesprechung dreht sich alles um den möglicherweise einsetzenden Regen. Wann und wie stark? Optimisten votieren für wenig.



"MR" wird auf dem Grid bereit gemacht

12:15: Task B gilt: AAT* 260 - 475 km (363,2km) innert 3 h für die 18m Klasse. Die 20m Doppelsitzer absolvieren eine leicht grössere AAT von 264,1/ 495,0 km (374.8km) "MK", Yves Gerster auf JS3 Res von Courtelary und "MR", Mike Reiner SG Schaffhausen ebenfalls mit JS3 Res machen Eigenstart. Mark Käppeli und Remy Hirt auf Arcus "1" vom Birrfeld resp. von Courtelary lassen sich hochziehen.

Kurz nach Startlinienöffnung wagen sich "MK" und "MR" über die Startlinie. Es bilden sich sogar schöne Wolkenstrassen in ca. 1200m. Bald folgen auch Mark und Remy mit dem Arcus. Die Bodenmannschaft ist mittels "glide and seek" via Internet live dabei und verfolgt den Wettbewerb am Boden.

Nach gut einer Stunde tönt es durch den Äther: salü Remy, salü Mark, jetzt könnten wir ein Gruppenfoto schiessen. Tatsächlich hat der Arcus Vollgas gegeben und die 18 m Vögel eingeholt. Es ist und bleibt ein auf und ab zwischen 700 und 1400m.

Um 15:00 gehen die ersten Schauer über dem Platz nieder. Willkommen Abkühlung für

*Eine AAT (assigned area task) ist eine Geschwindigkeitsaufgabe, bei welcher in vorgegeben Reihenfolge in Kreise von vorgegebenen Radien um Wendepunkte eingeflogen werden muss. Der Pilot wählt die Strecke innerhalb der Kreise so, dass er innert der vorgegebenen Zeit die maximale Geschwindigkeit erzielt. Solche flexible Aufgaben werden bei unübersichtlichem Wetter angewandt. Sie verlangen vom Piloten sehr viele Entscheidungen, ermöglichen jedoch oft eine Wertung, welche bei reinen Rennaufgaben nicht möglich wäre.

die Bodenmannschaft: Tosia, Miriam und Peter. Am Funk verfolgen wir die taktischen Entscheidungen der Piloten und fiebern mit. Nachdem das Teamzelt wieder sauber gewaschen dasteht, ist leider auch die Thermik weg. Nur zögerlich zeigt sich das thermikspendende Himmelsgestirn.

31. Juli 2023 2. Tag

Die gestrige Aufgabe darf mit Fug und Recht als schwierig eingestuft werden. Das Swiss Team konnte auf den ersten zwei Schenkeln gut mithalten und flog meistens im vorderen Drittel aller teilnehmenden Klassen. Auf dem dritten Schenkel musste eine Regenfront durchflogen werden. Jene, welche sich knapp unter der Wolkenbasis halten konnten und mit Speed die herabhängenden Wolkenfetzen unterfliegen konnten, fanden oft mit Glück auf 200 bis 300 müG einen ausfliegbaren Schlauch. "MR" - (das Wettbewerbszeichen des Flugzeuges von Mike Reiner), musste in aussichtsreicher Position, 30 km vor der Ziellinie, aus Sicherheitsgründen den Motor starten - Pech. MR klassierte sich im hinteren Drittel der 18 m Klasse auf Rang 27. Yves Gerster "MK" findet in 200 m/G den Anschluss und wird guter 10ter. Remy Hirt und Mark Käppeli auf Arcus, Wettbewerbszeichen "1", schieben sich auf den 10. Platz von 22 Konkurrenten in der 20m/Doppelsitzerklasse. In der Offen erfüllt nur 1 Konkurrent die Aufgabe.

Beim heutigen 2. Wettbewerbstag wurden die Maschinen im Nieselregen in Startposition aufgestellt und im Starkregen wieder verzurrt.



Sogar das Sch...häuschen aufzusuchen wird zur Expedition

Der Tag wird neutralisiert.

01. August 2023 3. Tag

Schon die Mails der Wettbewerbsleitung und die Verschiebung der Gridtime auf die Briefingtime lassen erahnen: heute übernimmt der Regen das Zepter. Bei weniger als 30% Chance auf vielleicht 150 km Distanz fliegen zu können, lohnt den Aufwand nicht.

02. August 2023 4. Tag 2. Wertung

Ungewöhnlich viele Piloten sind schon früh beim Morgenessen. Ein gutes Zeichen. Nach der gestrigen Regenfront gibt es heute ein Fenster mit 4/8 Cumuli und teilweiser Abschirmung. Allerdings ist die Basis anfänglich bescheiden. Ab 11:15 wird gestartet. Beide Klassen haben als Aufgabe einen AAT mit zwei Kreisen. Der 1. Schenkel ist relativ kurz, so um die 50 km, allerdings erschwerend gegen den recht starken Südwestwind. Der 2. Punkt liegt ca 165 km gegen Osten und der letzte Schenkel misst noch 126 km. Task Distanz für 18 m, 233.5/447.7 km (339.4) Zeitvorgabe 3 Std.

Task 20m/Doppelsitzer: 219.4/435.7 km (327.0 km). Wettermässig spricht alles für einen frühen Start der Aufgabe. Soll man das Feld anführen oder andere die Thermik aufspüren lassen? Eine knifflige, taktische Frage, was das Teamfliegen anbelangt.

Yves und Mike scheinen gemäss "glide und seek" zusammen früh loszufiegen, kehren dann allerdings noch ein weiteres Mal zurück für den endgültigen, 2. Abflug. Mit weniger als 1m/s Steigen gibt man sich zumindest auf dem ersten Schenkel nicht zufrieden. Die Bodenmannschaft drückt die Daumen, dass sie auf dem 2. Abflug nur die besten Schläuche anzapfen mögen.

Bei der Nachverfolgung auf "glide and seek" sieht es allerdings danach aus, als ob sie kaum höher als mickrige 1100m kämen. Die meisten Piloten mühen sich zwischen 800 und 900m für lange Zeit ab. Um 14:25 wen-

det Mike "MR"; Yves "MK" 20Min später. Derweil schwächt sich die Thermik über dem Platz ab. Von Süden sorgt ein Wolkenband für Abdeckung.

Remy und Mark auf Arcus "1" haben einige



Die letzten Cumuli vor der Abdeckung...

Zeit im 1. Wendekreis verloren, sind jetzt aber wieder am Aufholen, nachdem sie sich aus den unteren Etagen hochgeschraubt haben.

Mike "MR" findet auf dem letzten Schenkel drei gute Thermikschläuche, kann damit bis auf 1700m steigen und so den Endanflug gegen den starken Gegenwind aus 30 km Entfernung beginnen.

Eine Stunde später kämpfen Yves "MK" und Remy/Mark auf Arcus "1" noch immer gegen das Absaufen.

Kurz darauf hören wir dass Arcus "1" den Motor aktivieren muss. Schade! Tapfer um wenige Punkte gekämpft

Mehr als eine Stunde kämpft sich Yves aus fast aussichtsloser Höhe zurück, um den Endanflug ohne Motorenhilfe zu bewältigen. Diese Leistung zeigt eindrücklich die sportliche Einstellung des Wettbewerbspiloten Yves Gerster. Hut ab!

Swiss Team Resultat der 2. gültigen Wertung:

- 2. Mike Reiner "MR" auf JS3Res 18m
- 34. Yves Gerster "MK" JS3 Res
- 20. Remy Hirt/ Mark Käppeli "1" - Arcus

03. August 2023 5. Tag 3. Wertung

Der heutige Tag sieht wiederum für beide Klassen fast identische AAT's von 3 Std. vor. Irgendwie schafft es das Wetter nicht, die Aufhellungen so zu legen, dass tagsüber



Heftige Schauerstätigkeit

eine vernünftige, fliegbare Situation entstehen würde. Keine einfache Situation für die Wettbewerbsleitung. Immer wieder müssen Briefing und Tasks kurzfristig geändert werden.

Diese instabile Wetterkonstellation fordert

alle. "MR" und "MK" brauchen einen 2. Start. Rundum Regenschauer. Die Startphase der Offenen Klasse wird kurzzeitig unterbrochen. Zu allem Elend lässt sich Yves Auto nicht starten. Batterie, Schlüssel? Wie öffnet man einen VW Schlüssel. Bei Opel weiss man Bescheid. Tosia und Miriam organisieren eine Überbrückungshilfe.

Abends: Yves Gerster landet als bester Schweizer auf dem 4. Rang. Remy Hirt/ Mark Käppeli sind zufrieden mit dem 11. Rang im Mittelfeld. Mike Reiner MR wird 11. in der 18 m Klasse.

Das Schweizer Team rückt vom zweitletzten auf den 8. Platz vor. 14 Nationen nehmen teil.

Die AAT's waren heute nicht einfach zu fliegen. Das Wetter spielte von verrückt bis lieblich und das bei einem starken Südwestwind von 60 kmh und mehr. Ein deutscher Experte meinte: wer bei solchem Wetter bei uns einen Task ausgeschrieben hätte, wäre bestimmt gesteinigt worden. Für dieses Mal

Qualität geniessen.

Müller Fleisch GmbH
Hallauerstrasse 26
8226 Schleithelm
Telefon 052 680 22 66
www.muellerfleisch.ch

Öffnungszeiten

Montag	08.00 – 12.00 / 14.00 – 18.00
Dienstag	geschlossen
Mittwoch bis Freitag	08.00 – 12.00 / 14.00 – 18.00
Samstag	08.00 – 14.00

MÜLLER FLEISCH

zogen die Organisatoren den Joker. Die Thermik verhält sich über den sandigen Böden von Polen eben anders als in Mitteleuropa oder den schweren Böden in Deutschlands.

04. August 2023 6. Tag 4. Wertung

Die Wettbewerbsleitung setzt alles dran einen Wertungstag zu verbuchen, obwohl die Prognose auch für heute nicht die Beste ist. Mehrmals wird der Start verschoben. Spät, erst um 12:55 startet der erste Schlepp. Der Eigenstarter Käppeli/Hirt auf Arcus "1" startet nachdem die Hälfte des Startfeldes oben ist. Yves und Mike starten am Schluss. Startlinienüberflug von "MK" und "MR" 14:20. Anfänglich haben sie noch gutes Steigen bis 1800m und kommen gut voran. Vor der gemeinsamen 2. Wende schliessen sie mit Arcus "1" mit Hirt/Käppeli auf. Vor der letzten Wende kämpfen die Meisten zwischen 500 und 1000m bei weiterhin spärlicher Thermik. Die Prognose hätte nicht treffender sein können. Ein Tief von West nach Ost bei leicht ansteigendem Druck. Hohe Abdeckung schiebt sich über das Wettbewerbsge-



Spärliche Thermik unter einer Abdeckung. Guter Rat ist teuer!

biet; wenig Sonne - wenig Thermik.

Während Yves Gerster "MK" 25 km vor dem Ziel meldet: Motor an, sind Remy/Mark und Mike noch am kämpfen. Das Bodenteam beschwört alle Thermikgeister, falls es solche gibt und pustet mit Leibeskräften in die Richtung unserer Piloten. Miriam analysiert alle vorausfliegenden Maschinen auf mögliche

Steigwerte. Vergeblich gepustet. "1" Arcus M mit Käppeli/Hirt brauchen 42 km vor dem Ziel den Motor. Der dritte Mann im Team "MR" Mike Reiner auf JS3RES braucht kurz vor dem Platz ebenfalls den Motor.

Die Anzahl der ohne Geschwindigkeit (Aus- senlandung oder Motor) gewerteten Piloten widerspiegelt den Verlauf der Thermik sehr eindrücklich! Vor allem unsere 18m Piloten bekommen den zögerlichen Startbeginn zu spüren. Hier erfüllen nur 4 von 36, bei den Doppelsitzern/20m 15 von 22, bei den Offenen immerhin 11 von 15.

Die Tageswertung:

"MR" JS3RES Mike 10.	Gesamt: 8.
"MK" JS3RES Yves 14.	Gesamt 14.
"1" Arcus Remy/Mark 21.	Gesamt 17.
Nationenwertung	Platz 8

Abends lädt das Gastland zum Polenabend ein. Tosia, Yves junge, polnische Hilfsfrau, erklärt uns die Speisen: Bigos- fein gewürztes, abgeschmecktes Sauerkraut, Pierogi – Maultaschen/Teigwaren gefüllt mit Pilzen, Gemüse, Fleisch oder Käse. Ogorki Kiszoni-rohe Gurken. Dazu Bier oder Härteres. Bei den polnischen Jungfliegern blüht Tosia auf und geniesst den Abend. Morgen ist Regen angesagt; niemand macht sich Sorgen.

05. und 06. August 2023 7. und 8. Tag

Die letzten zwei Tage (5.8 und 6.8) versinkt Leszno im Regen. Wer nicht unbedingt was am Flieger machen muss oder kontrolliert ob derselbe schon davon geschwommen sei, wagt sich nicht in die Unterwasserwelt des Flugplatzes. Für heute ist die einzige Task



der internationale Abend. Griding ist von 18:00- 18:30 Uhr. Die ersten Starts werden um 19:00 Uhr erwartet und ausgeschrieben ist ein AAT um die nationalen Tische innert 5h.

06. August 2023 Internationaler Abend

An Wettbewerb ist nicht zu denken. Regen prasselt heftig auf Leszno, Windböen peitschen die Bäume, Gewittergrollen rollt über die flache Landschaft. Wasserpfützen weiten sich zu Tümpeln und werden zu kleinen Seen. Eigentlich ein perfekter Tag für den "International evening".

07. August 2023 9. Tag 5. Wertung

Wetter sei heute etwas kompliziert, meint der Wetterfrosch und erntet erstmal lachende Zustimmung. Fliegbare Distanz vielleicht 150 km bei extrem starkem Wind, welcher die Aufgabe bestimmt nicht erleichtern wird. Das Zeitfenster ebenfalls kurz.

Die 18 M Klasse, welche heute als Letzte starten würde, wird schon am Briefing neutralisiert.

Die DS/20m Klasse mit Mark/Remy auf Arcus M "1" muss sich der Aufgabe stellen.

Im Teamzelt wird noch theoretisiert, welche Taktik bei solch starkem Wind am besten wäre vor allem auf der Gegenwindstrecke. Aufgabe: AAT mit 2 Kreisen 189,5 km. 61,5 km nach SE, dann 47,4 km nach Westen bei einem Gegenwind von mehr als 50 km/h.

Start: 12:30 Bei solchem Wind muss der Flügelmann kaum mitlaufen und dennoch passiert das Unglück. Auf Grund des starken Seitenwindes müssen Remy und Mark den Start mit ihrem ArcusM abbrechen; sie machen leider einen leichten Schaden. Somit wird das CH Team heute keine Punkte einsammeln. Die stille Hoffnung bleibt, dass gar keine Punktewertung zustande kommt. Der in Leszno herbeigezogene Flugzeugreparateur ist guter Hoffnung den Schaden bis morgen reparieren zu können.

08. August 2023 10. Tag

Die Aufgaben sind heute für alle fast identisch: AAT mit zwei Kreisen, 2 Std. Zeit und 242,2km resp. 191.5km weit. WX: immer noch viel Wind! Leider wird sich wiederum eine Abdeckung von Westen her einschleichen. Nur geringe Chance auf Aufhellungen und ab 16 Uhr soll Regen einsetzen. Mehrmals wird der Start verschoben. Um 12:15 geht es los. Noch während der Startphase gibt es erste Regentropfen. Einige der geschleppten 18M können sich nicht halten. Kaum ist das Hauptfeld der 18m Klasse oben, bemerken wir, dass die Schleppflugzeuge pausieren. Kurz darauf wird der Task für alle abgesagt. Die Vernunft hat gesiegt. "MK" und "MR" erkunden vor der Landung noch die nähere Umgebung. Remy und Mark hätten den Arcus M nur allzugerne nach der nächtlichen Reparatur wieder in der Luft gesehen. Uebrigens: War eine tolle Leistung des ansässigen Wartungsbetriebs und einmal mehr: die polnisch sprechende Toscia war eine wertvolle Hilfe.

09. August 2023 11. Tag 6. Wertung

Hoffnungsgeschwängertes Wetterbericht. Beim Aufstellen der Maschinen um 9 Uhr tröpfelt es bereits. Die kostbaren Flugzeuge stehen in ihren Pjamas in Startposition.

Im Teamzelt hört man die Thermik. Bereits die 3. Verschiebung des Briefings und Erinnerungen an gestern werden wach.

Um 1400 schlägt sich das Wetter doch noch auf die Seite der Segelflieger. Um 14:35 ist Startfreigabe für den verkürzten Task D, ein Polygon mit 3 Punkten von 251,8 km resp. 228,6km für die Multi Klasse. Um 15:24 ist auch der Arcus "1" gestartet. Zu dieser Zeit überfliegen "MK" und "MR" die Startlinie und fliegen zügig los. Auf dem gesamten Parcours sind Yves Gerster und Mike Reiner immer im vorderen Drittel des Feldes. Die beiden Schweizer Piloten zeigen ein beeindruckendes, ja perfektes Teamfliegen. Am entferntesten Wendepunkt im

Westen droht eine ausgedehnte Regenwolke mit Schwierigkeiten.

"MK" und "MR" sind praktisch zeitgleich im Ziel. und wenig später melden Remy und Mark auf "1" den Ziellinienüberflug.

Das gesamte CH Team hat die heutige Aufgabe erfüllt mit z.T. beachtlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Wir freuen uns alle über diesen gemeinsamen Erfolg.

Rangliste
 20m "1" Arcus Remy/Mark 17. Total 19
 18m "MK" Yves JS3 9. Total 13
 18m "MR" Mike JS3 11. Total 8
 Nationenwertung wie bisher Rang 8

10. August 2023 12. Tag 7. Wertung

Zum Frühstück strahlend blauer Himmel über Leszno. Viel Tau auf den Flügeltüchern. Ein Tag der hält was er verspricht. Zuhause würde man von einem Hammertag sprechen. Alle Piloten sind früh auf den Beinen und die Flugzeuge früh im Grid aufgestellt.

Tasks: 18 M: Polygon 4 Punkte; 502 km
 20m/Offen: Polygon 4 Punkte 466,7 km

Take off 11:36 für "MR" und "MK" Ihre Startlinie öffnet 12:08. Beide überfliegen 12:12 und sind schon kurz darauf über lange Zeit an der Spitze. Take off von "1" 11:50 und Starlinienüberflug 12:34. "MR" überfliegt die Ziellinie um 16:10, dicht gefolgt von "MK".

Tageswertung
 "MR" Mike Reiner Rang 3
 "MK" Yves Gerster Rang 5

Eine grandiose Leistung der beiden Piloten. Gesamt rücken beide je einen Rang vor.

MR auf 7 und MK auf 11.
 Ihre Geschwindigkeit 128 km/h.
 Die Sieger erreichten 130 km/h.

"1" Arcus M Remy Hirt/Mark Käppeli erreicht den 18. Platz in der Multi Klasse. Es war auch für Remy und Mark ein schöner und erfolgreicher Flug.

11. August 2023 13. Tag 8. Wertung

Letzter Wettbewerbstag. Eine verstärkte Hochdrucklage über Greater Poland, der Provinz in der das ausgedehnte Fluggelände liegt, lässt die Wettbewerbsleitung an den nächsten Fünfhunderter denken. Der Blick aus dem Fenster zeigt aber eher einen stabilen Hochsommertag an, geeignet für Picnic am See. Einige hohe Wolkenfelder, kein Lüftchen und nur wenig Tau. Gegen 14:00 soll zudem eine Inversion (Temperaturanstieg in der Höhe, welche die Thermik bremst) wirksam werden.

Beim Briefing um 10:15 lassen die Verantwortlichen die Katze aus dem Sack. Sie wollen einen weiteren Tag mit einem Fünfhunderter. Zu dieser Zeit hat sich die Abdeckung bereits nach Osten verzogen. Strahlend blauer Himmel über Leszno. Eifrig machen Piloten und Hilfsmannschaft ihre kostbaren Orchideen startklar. Beim Teambriefing sorgt die voraussichtlich bereits um 16:00 abnehmende Thermik für taktische Überlegungen unter den Piloten.

Um 12:25 öffnet die Startlinie der 18m und 12:40 für die 20m/Multi. Sollte die Prog-



nose eintreffen bleiben den Piloten lediglich 3 Stunden, nichts für Langsamflieger.

13:44: "MK" und "MR" und fast gleichzeitig auch die "1" erreichen die 1. Wende und erwischen einen satten Schlauch, der sie wieder auf 1400m bringt. Die letzte Wende wird von "MR" und "MK" um 16:40 angeritzt. Die Thermik hat zu dieser Zeit bereits merklich nachgelassen. Das bekommen die als Letzte



"MR" Mike Reiner in seiner Jonkers JS3Res

gestarteten Multiseater, also unsere "1" Arcus M mit Remy und Mark zu spüren.

Im Endanflug liefern sich unsere 18m Piloten Yves Gerster und Mike Reiner noch ein klei-

nes Duell, das Yves für sich entscheidet. Er landet auf dem 7. Rang, Mike auf dem 9.

Remy und Mark kämpfen in sterbender Thermik und müssen kurz vor dem Platz doch noch motoren. Es reicht für den 20. Tagesrang

Die Schlussrang am EGC:
 European Gliding Championship

"MR" Mike Reiner SG Schaffhausen 5.
 "MK" Yves Gerster Courtelary 10.
 "1" Remy Hirt/ Mark Käppeli 19.

In der Nationenwertung erreichen sie zusammen den 8. Platz.

Wir gratulieren herzlich zu diesen hervorragenden Platzierungen!
Wir sind stolz!




 RESTAURANT HOTEL SEMINARE
SIBLINGER RANDENHAUS



Flügerfäscht 2022 Faszination Modellflug für gross und klein.

Der Flugtag der Modellfluggruppe Schaffhausen zog viele Besucher auf den Flugplatz Schmerlat. Wunderschöne Flugmodelle vom Helikopter über Segelflugzeuge bis zum Jet begeisterten. Die Piloten steuerten sie mit grosser Präzision und zeigten Atem beraubenden Figuren.

Neunkirch. Genau zu Beginn des Modellflugtags entlud sich am Samstag ein heftiges Unwetter über dem Klettgau. Aber nur von kurzer Dauer und dann ging es los für zwei



Tage, ganz nach dem Motto, „Faszination Modellflug – wo Gross und Klein sich treffen“. Die vielen am Pistenrand stehenden Modelle vom Elektrosegler über Helikopter, Motorflugzeug, Oldtimer bis zum Kampfjet waren eine Augenweide. Mit enormer Detailtreue sind die Flugmodelle ihren Vorbildern nachgebaut worden. Die technischen Wunderwerke waren aber nicht nur zum Anschauen hergebracht worden sondern zum Fliegen. Ohne Unterbruch fanden Flüge statt und es gab immer etwas zu sehen am blauen

Klettgauer Himmel. Die Bedingungen waren optimal mit viel Raum auf der Piste und im darüber liegenden Luftraum wo sonst die Motor- und Segelflugzeuge der Segelfluggruppe Schaffhausen starten. Mit höllischer Geschwindigkeit und noch höllischerem Lärm brauste die knallrote Messerschmitt ME163 im Tiefflug an der Zuschauerkulisse vorbei und stieg dann steil in den Himmel. Das Modell wird von einer Turbine angetrieben während das Original im Zweit Weltkrieg einen Raketenantrieb aufwies.

Der Schaffhauser Marco Cantoni zeigte mit einem Elektromotorsegler Akrobatik vom feinsten und zeichnete zu klassischer Musik farbige Rauchfiguren in die Luft. Dann wechselte er auf sein Weltmeister Speedmodell. Die nur anderthalb Kilogramm schwere Elektro Rennmaschine beschleunigt in eineinhalb Sekunden von null auf 250 km/h. Man hatte Mühe das Modell im Auge zu behalten als es mit 300 km/h vorbei flog. Das Fluggerät müsse enorme Beschleunigungen aushalten und sei deshalb von Material und Konstruktion her ein technisches Spitzengerät, erläuterte Cantoni.

In der Wettbewerb Klasse F5B ist der Wissenschaftler und Abteilungsleiter an der EPFL Lausanne Weltmeister im Mannschaftswettbewerb. Es müssen dabei zwei Pforten möglichst oft umrundet werden. Die nächste Weltmeisterschaft in Bulgarien wurde wegen des Krieges abgesagt.

Aerodynamisch eigentlich fast unmöglich, führte ein Pilot seine Kunstflugmaschine in Bodennähe vor. Sie hing senkrecht stehend am Propeller und flog die wildesten Figuren, laufend kommentiert vom Piloten mit Fachausdrücken wie Messerflug, Vrille, Rolle, Snap oder Wasserfall. Es gehe um den Einklang von Motorleistung und Gewicht, erläuterte er das Geheimnis dahinter das wohl nur er wirklich beherrscht.

Kampfflugzeuge als Publikums-Liebliche. Beide Piloten hatten das Original als Mili-

tärpilot geflogen. Am Flugtag führten sie die Nachbauten im Formationsflug vor. Hans Bühr, ehemaliger Jumbo Pilot, musste mit seiner Morane, ein Propellermodell Vollgas geben um nicht von Fredy Doppelhofer, pensionierter Airbus Pilot, mit seinem Hunter Jet abgehängt zu werden. „Wir waren beide in der Fl.St.20, der besten Staffel der Schweizer Luftwaffe“, meinte Doppelhofer lachend nach gelungenem Formationsflug und wechselte zu seinem Starfighter für die nächste Vorführung. Das eindruckliche Modell wiegt 27 Kilogramm, die Turbine liefert 22 Kilogramm Schub und verbraucht einen Liter Kerosin pro Minute. Gegen tausend Arbeitsstunden hat er in den Bau gesteckt. Der in Stein am Rhein wohnhafte ehemalige Militär- und Swiss Linienspilot nahm damit 2019 in China an der Weltmeisterschaft teil. In der Baubewertung schloss er auf dem ausgezeichneten 7. Rang ab im Flugprogramm war er 8. von 35 Teilnehmern. Er habe noch einen PC9 und einen Vampire im Hänger, alles Flugzeug die er selber geflogen sei, erklärte er schmunzelnd. Mit Kollege Jürgen Sickinger zeigte er eine eindruckliche Formationsdarbietung mit den zwei F-104 Starfightern.

Gemächlicher war der Absetzungsflug für zwei Fallschirmspringer. In 300 Metern Höhe klinkten die Puppen aus. Gekonnt zogen Sonja und Werner Born mit ihrer Fernsteuerung an den Fallschirmseilen und machten präzise Punktlandungen.

Die Vielfältigkeit der Modellfliegerei mit all den neuen technologischen Möglichkeiten wurden während zwei Tagen eindrucklich demonstriert. Die tollen Flugvorführungen, die gut geführte Festbeiz und die vielen Zuschauer machten den Jubiläums Flugtag zu einem Volksfest. Vereinspräsident Roger Fässler war denn auch zufrieden und hofft, dass sich viele junge Leute von diesem faszinierenden Hobby angesprochen fühlen.

Markus Müller fragt:

Roger Fässler, Stetten
Präsident Modellfluggruppe Schaffhausen
Chemiker bei Cilag

Roger Fässler, was fasziniert sie am Modellflug?

Fässler: Der Mix aus bauen und fliegen. Interagieren mit Wetter, Natur, Vögeln. Ich kann total abstellen und konzentriere mich nur noch auf mein Flugzeug, sei es ein Segler oder ein Motormodell.

Sie führen den Modellflugtag auf dem Schmerlat durch, warum nicht auf eurem Modellflugplatz in Büttenhardt?

Fässler: Wir dürfen diese super Infrastruktur alle fünf Jahre benutzen und können mit allen Modellen starten vom Elektrosegler über den Oldtimer bis zum Jet. Auf dem Modellflugplatz fehlt die Infrastruktur gänzlich. Das ist mit ein Grund, dass die Gastpiloten so gerne kommen und vom grossen Flugplatz begeistert sind. Nach einer Vereinsregel fliegen nämlich unsere Mitglieder selber nicht am Flugtag. Den ganzen Tag hinter der Fritteuse stehen und dann vor Publikum fliegen wäre ein Sicherheitsfaktor.

Sicherheit ist ein Thema?

Fässler: Sicherheit steht über allem. Es sind nur geübte Show Piloten hier, Diese kommen gerne wegen dem fast grenzenlosen Luftraum und der Kollegialität. Wir haben daher entlang der Piste Netze gespannt, sollte ein Flugzeug bei Start oder Landung ausbrechen.

Wie gross ist die Modellfluggruppe Schaffhausen?

Fässler: Wir sind sechzig Aktive. Heute ist übrigens unser Jubiläumsflugtag. Der Verein wurde vor zwei Jahren siebzig aber wegen Covid konnten wir nicht feiern. Das holen wir jetzt mit einem tollen Flugtag mit vielen Besuchern nach.

Markus Müller

Bei strahlendem Herbstwetter und Temperaturen wie im Sommer, konnte die SGS, tatkräftig unterstützt durch Kameraden der Modellfluggruppe Schaffhausen, wiederum ein erfolgreiches Flüglerfäscht durchführen. Zahlreiche Darbietungen aller Art entzückten die vielen Besucher. Man traf Freunde und trank ein Bier oder einen Schluck Wein mit einer Bratwurst, oder aber einen Kaffee mit selbstgebackenem Kuchen von höchster Hausfrauenqualität! Hier ein paar Eindrücke:



Foto Richard Auer

Die unglaubliche Antonow AN22 beeindruckte mit ihrer schieren Grösse, ihrem brummigen 9-Zylinder Sternmotor von 1000 PS und mit ihren kurzen Start- und Landeeigenschaften. Zahlreiche Passagiere genossen einen Rundflug mit diesem historischen Flugzeug, welches in der Ukraine, damals Teil der ehemaligen UdSSR, entwickelt und in Polen gebaut wurde.
vlnr: Ernst Rahm, Organisation Flüglerfäscht; Gina Staub, BAZL, Sicherheitsbeauftragte; Markus Gysel, Hangarchef; Christian Schlatter, Kassier und Webmaster; Baschi Peyer, Aktuar; Jaro Zuzak, Präsident; Christian Müller "Foody", CFI Segelflug; Enno Bandixen, Organisation / Verantwortung Flugbetrieb. On top: der Pilot.



Foto Chr. Schlatter



Foto Richard Auer

Immer wieder beliebt ist die Boeing Stearman aus den 30er Jahren: Pilot Pepe Schäuble macht mächtig Dampf!



Foto: Richard Auer

Die Super Puma der Armee: immer gerne gesehener Gast



Foto: Richard Auer

Die Super Puma Piloten bei der Flugleitung Roland und Andreas



Foto: Chr. Schlatter

Glücklich, wer einen Sonnenschirm ergattern konnte!



Foto: Chr. Schlatter

Gekonnte Segelfluggakrobatik dargeboten vom Schweizer Meister



Foto: Richard Auer
Ein schweigsamer Pilot im Starfighter...



Foto: Richard Auer
... bei einem perfekten Anflug auf RWY 07



Foto: J. Vogel
"Pezi" mit einer Passagierin in der "Super Dimona"



Foto: Chr. Schlatter
Die Jungen wollen ganz genau wissen wie das ist!



Foto: R. Demmerle
Ein 3/4 Nachbau des Fieseler Storch: Slepcev Storch Mk IV



Foto: R. Demmerle
Die Besucher verfolgen das Geschehen



Foto: Ernst Rahm
Ein gigantisches Feuerwerk zu vorgerückter Stunde



Foto: Ernst Rahm



"Foody" Christian Müller, CFI und passionierter Mäusejäger



Eingesunken - Bergungsaktion

Die Mäuseplage

auf dem Schmerlat nahm in den letzten Jahren ein Ausmass an, das nicht länger hingenommen werden kann.

Nachdem eine Rotte von Wildschweinen vor ca. 10 Jahren ihr "Unwesen" trieben und den gesamten Pistenbereich mehrmals gründlich umpflügten, was unsere einst so schöne Grasoberfläche in einen Rumpelacker verwandelte, gelang es uns nicht, die vorherige Qualität wieder ganz herzustellen, was durch die heissen, trockenen Sommermonate der letzten Jahre noch erschwert wurde.

in der Zwischenzeit hatten die Mäuse das Zepter übernommen. Sie begannen, den Sitzbereich für unsere Besucher zu besiedeln, nachdem das BAZL anordnet hatte, dort einen Schutzzaun zu erstellen. Das verunmöglichte den Mäusebussarden, welche sehr zahlreich um unserem Flugfeld vorhanden sind, die Mäuse zu jagen; diese können ihre Feinde austricksen indem sie bei einem Angriff einfach auf die andere Seite des Zaunes entweichen. In der Folge explodierte die Mäusepopulation und sie gruben nach und nach auf dem gesamten Rollbereich ihre Nester. Die eingesetzte Flugplatzkatze ver-

sagte ihren Dienst nachdem sie von Unbekannten satt gefüttert wurde...

Da die SGS kein Gift einsetzen will um der Plage Herr zu werden, hat nun unser Hangarchef, Markus Gysel, mit seinem landwirtschaftlichen Wissen durchgegriffen und eine grosse Anzahl von effektiven Fallen aufgestellt. Diese werden von einem Schüler regelmässig entleert, wodurch dieser sich ein wenig Sackgeld verdient. Hoffen wir, dass es nützt...

Die Löcher und Hohlräume aber bleiben und wir werden sie nur mit viel Mühe einigermaßen stopfen können. Es besteht das Risiko eines Unfalles mit beträchtlichem Sachschaden, wenn ein Flugzeug vom befestigten Pistenbereich auf den Rollweg wechselt und dabei einbricht, was auch schon vorkam: das Fahrwerk einer unserer Robins brach in ein Loch ein - zum Glück ohne Schaden zu verursachen, weil der Pilot nur langsam und vorsichtig rollte. Die anschließende Bergungsaktion und die notwendige Kontrolle des Fahrwerkes war dann allerdings eine grössere Sache...

Selbst unsere Flugzeuge sind nicht mehr vor diesen Nagern sicher denn diese suchen mittlerweile ungeniert Schutz im Hangarbereich.

Fliegen mit den Göttern.

Man erwarte mich innert zweier Wochen in Kathmandu... Ungefähr so und aus blauem Himmel liest sich die Antwort des CEO von Air Kasthamandap, welche auf meine von Zurückhaltung geprägte Anfrage folgt, ob man mich vielleicht einmal als Pilot brauchen könne im fernen Nepal. Ein Land, welches - von einer mystischen Aura umgeben - für mich viel Neues versprach. Als leiden-



Im Short final auf den Flugplatz von Simikot/Humla. Blick aus dem Cockpit der PAC 750 XStol.

schaftlicher Gleitschirmflieger steht Fliegen in Nepal bereits auf meiner «Bucketlist». Ich wittere immenses Potenzial und mein Abenteuergeist wird bei dem Gedanken, dort für einen guten Zweck zu fliegen, wachgekitzelt. Aber lesen Sie die Geschichte von Anfang an.

Während ich meinen Bereitschaftsdienst als Pilot für Überwachungsflüge in Kanda im einzigen brauchbaren Kaffeehaus in Fort Saint John verbringe und aus lauter Langeweile im Internet stöbere, sehe ich ebenda, dass die Air Kasthamandap in Nepal PAC 750 XStol einsetzt. Dies weckt mein Interesse und ich beschliesse, mit dem dortigen Management in Verbindung zu treten.

Die Fliegerei in Kanada ist zwar schön, jedoch kommt es sehr oft zu langen Wartetagen, welche ich im besten Fall in Flughafen-Reichweite am Gleitschirm verbringe. Das

ist nett, aber ich will mehr. Ich möchte etwas bewegen mit dem Fliegen, Gutes tun. Die Highlights sind eher dünn gesät und ich habe das Gefühl, unterfordert zu sein. Sehr erleichtert bin ich daher, als mein Chef sich damit einverstanden erklärt, mich nach dem pendenten Einsatz nach Nepal weiterziehen zu lassen.

Andere Bedingungen und Anforderungen.

Nach einem kurzen, aber umso schöneren Intermezzo in Ontario, wo ich einige Tage per Floatplane und Zelt umherziehe, geht es via Schweiz nach Kathmandu. Der Empfang ist herzlich und mir wird sofort klar, dass man als Pilot in Nepal zu den höheren Sphären der Gesellschaft gehört. Es hat aber durchaus Vorteile, denn man wird angehört und kann mit guten Ideen etwas bewegen. Als Airline Instructor darf ich zudem bei der Gestaltung der SOP's (Standard Operating Procedures) mitwirken und habe freie Hand, wenn es um die Ausbildung neuer Piloten geht.

Nach einigen Tagen in Kathmandu und einem einwöchigen Kurs beim CAAN (Civil Aviation Authority of Nepal) ist es endlich soweit und ich werde in die Operationsbasis im wenig attraktiv anmutenden Nepalgunj, im Westen des Landes, stationiert, um erst einmal selbst in der Rolle des Lernenden zu schlüpfen. Die erste Begegnung mit unseren Flugzeugen ist etwas speziell, zumal sie recht mitgenommen wirken. Aber es sind ja auch Arbeitstiere und die staubigen Schotterpisten fordern wohl ihren Tribut. Wenn man sieht, was alles in den Rumpf gestopft wird - vom Wellblechdach über riesige Kräutersäcke, über Ziegen und Hühner bis hin zu einer riesengrossen Satellitenschüssel, werden die hohen Anforderungen an das Flugzeug klar. Auch jene an uns Piloten kann ich langsam aber sicher nachempfinden, zumal die Kräutersäcke einen starken und nicht zwingend angenehmen, dafür umso stickigeren Geruch verbreiten. Die Sache verspricht abenteuerlich zu werden.

Herzliche Begegnungen mit Menschen.

In den ersten vier Tagen fallen die Flüge aus. Tatenlos in Nepalgunj zu weilen, scheint mir ein Graus. Deswegen lasse ich mich von einer Twinotter der Tara Air nach Jumla bringen und trecke innert drei Tagen über zwei hohe Pässe zum berühmten Rarasee, wie gewohnt mit Zelt im schweren Rucksack. Eine beängstigende Begegnung mit sehr grossen Leoparden in der Dämmerung zeigt mir, dass mein Plan wohl nicht sehr durchdacht ist, und mit dem Herz in der Hose klopfe ich bei einer Alphütte an. Man bietet mir einen herzlichen Empfang. Ich werde verköstigt und kriege eine Art Bett. Die Unterhaltung ist lustig, zumal weder ich Mugu, noch meine Gastgeber Englisch sprechen. Trotzdem wird es ein unvergesslicher Abend in herzlicher Atmosphäre. Die Sorte Erlebnis, die unwiederbringlich und von ewigem Wert sind und die ich hoffentlich einmal meinen Enkelkindern erzählen kann. Dieses zwischenmenschliche Erlebnis erinnert mich an das Verbindende zwischen Menschen, völlig

unabhängig von Herkunft, Kultur, Sprache oder Hautfarbe. Dieses Verbindende mögen wir uns wieder mehr ins Bewusstsein rufen. Nach diesem ersten Erlebnis folgen zwei harte und lange Tage Trekking, vollbepackt über zwei 4000 Meter hohe Pässe. Am Rarasee angekommen, macht sich in mir Erleichterung breit und tags darauf gilt es nur noch, in ein paar Stunden gemütlichen Wanderns zum Flugplatz von Rara zu gelangen, wo ich schon freudig erwartet werde, um dann mit der Cessna Caravan von Goma Air wieder nach Nepalgunj zu gelangen. Dieses kleine Einstiegsabenteuer hat sich mehr als gelohnt, brachte es mich doch so viel näher zur hiesigen Bevölkerung, in deren Dienst ich ja gewissermassen stehe.

Die ersten Flüge als Lehrling.

Bald schon finde ich mich mit Captain Youg im Cockpit der PAC750XStol wieder. Offen gesagt muss ich mich schon etwas auf die Götter verlassen, als ich ins normale Tagesgeschäft eingeführt werde. Es bedeutet nämlich, mit dem vollen Flugzeug bei Rückenwind auf ungefährender Reise-flughöhe mit ISA plus 20 auf einer kurzen Piste mit einer Mauer oder einem Abgrund am Ende so sanft als möglich zu landen. Das «sanft» ist optional, bedenke man die Tatsache, dass ab einem gewissen Punkt keine andere Option als die Landung in Frage kommt. Ich lerne jedoch schnell, diese Tatsache zu ignorieren, denn ich kann mich nicht mehr an meinen letzten echten Go Around erinnern. Einfach wie immer: landen!

Nun kommt mir meine Erfahrung als Absetzpilot und Fluglehrer im schönen Beromünster (LSZO) sehr zugute. Sowohl von den Erfahrungen in Afrika, wo meine Pilotenkarriere begann, wie auch dem kürzlichen Fliegen im kanadischen Busch,


Gmaandhuus 8213
 Neunkirch

Herzlich Willkommen im
GMAANDHUUS8213 Restaurant
 Lassen Sie sich aus unserer Küche
 verwöhnen und geniessen Sie einen
 guten Tropfen Wein.
S`GMAANDHUUS8213 – Team freut
 sich,
 Sie bedienen zu können.

Telefon: 052 681 59 59
 E-Mail : info@GMAANDHUUS8213.ch
WWW.GMAANDHUUS8213.ch

profitiere ich sehr.

Die Einführung läuft gut. Früher als gedacht fliege ich die Strecken als Kapitän, zuerst mit Senior Copiloten und bald schon mit jungen Copiloten. Zuerst lande ich auf einfacheren Pisten wie Jumla, Bajura und Surkhet. Später fliege ich auch nach Simikot, Dolpa und Rara. Die Pisten sind kategorisiert. A für einfach, B ist weder A noch C und C für anspruchsvoll. Entgegen dieser Kategorien empfinde ich Bajura (B) als recht «tricky», weil die lange Piste und deren tiefe Lage von 4500 ft Gutmütigkeit suggeriert. Jedoch muss über die definitive Landung schon beim Einflug in das Seitental entschieden werden, da der Talboden eine Sackgasse bildet und ab der Position "Long Final" eine geglückte Landung existenziell ist. Auf allen mir bekannten C-Pisten kann der Landean-



Mit der PAC 750 XStol im Steigflug über den Dolpapass (12 000ft)

flug etwa eine halbe Meile vor der Piste abgebrochen werden, was wir wegen eines Hundes einmal tun mussten. Ein weiteres Merkmal in Bajura ist das Gefälle, welches abgesehen vom Gewöhnungsbedarf sehr willkommen ist, da es beim Bremsen hilft und den Startanlauf erleichtert.

In Kontakt mit der Bevölkerung.

Recht bald fühle ich mich Zuhause in diesem eher exotischen fliegerischen Umfeld und es stellt sich eine gewisse Alltäglichkeit ein. Bis zehn Streckenabschnitte pro Tag liegen

an und die Müdigkeit danach ist solide, was mich jedoch nicht von meinen täglichen Sporteinheiten abhält. Ein ca. 30-Minuten-Fussmarsch entferntes Hotel hat ein Schwimmbecken sowie einige klapperige Fit-



Umladen in Dolpa

nessgeräte, und so komme ich zu etwas Bewegung, um dann am nächsten Tag wieder im Flugzeug stillsitzen zu können. Das Freizeitangebot ist jedoch sehr beschränkt und mein Gleitschirm gönnt sich aufgrund der flachen Umgebung eine Pause. Zeit, einige Yogaanleitungen auf meinen E-Reader zu laden und die Kunst des freiwilligen Stillhaltens zu erlernen. Eine besondere Attraktion für die ansässige Bevölkerung ist jedoch der grosse bleiche Mann, der den Rikschafahrer ablöst und gleich selber strampelt... Jedesmal ist mir grosser Applaus sicher und ich finde auf diese Weise einen natürlicheren Zugang zu den Nepalesen der Strasse, welche mir sowieso stetig ihre Blicke schenken. Auch fällt mir die Ehre zu, in der Freizeit mit der lokalen Jugend zu musizieren, was beider Horizonte erweitert.

Milchkaffee in Dolpa, Samosas in Surkhet, Thukpa (Suppe) in Simikot und Tee in Jumla. So sieht ein typischer Tagesablauf aus. Gekrönt werden die Momente, wenn uns nach der Landung Schals umgehängt und die Gesichter bemalt werden, während die Fracht verladen wird und die neuen Fluggäste einsteigen. Die Gesichter der Passagiere sind jedoch oft von gemischten Gefühlen gezeichnet, welche allerdings meist von



IW3894 THE REFERENCE.

PILOT'S WATCH CHRONOGRAPH 41 TOP GUN

Maximale Leistung und Vielseitigkeit: Wenn es um Chronographen geht, setzen wir seit über vier Jahrzehnten die höchsten Standards. Wie bei der Kaliberfamilie 69000, die wir mit klarem Fokus auf Robustheit und Langlebigkeit entwickelt haben. Denn nur wer sich selbst immer wieder übertrifft, kann zum Vorbild für andere werden.

IWC
SCHAFFHAUSEN

einem Lächeln meinerseits weggezaubert werden können. Vor allem ältere Semester halten während des Fluges oft betend ihre Mala (Glückskette) und ihre Erleichterung und Dankbarkeit ist nach der Landung deutlich spürbar.

Fuelknappheit und politische Wirren.

Nachdem wir ungefähr einen Monat lang ziemlich entspannt Leute, Tiere und Güter transportieren konnten, hat sich die Situation an der indischen Grenze leider verschärft. Zuerst werden unsere Flüge limitiert, wobei ich einmal mehr von der Teamfähigkeit der Nepalesen begeistert bin. Fair und unkompliziert arbeiten die eigentlich konkurrierenden Flugunternehmen zusammen und tragen das Los gemeinsam. Leider kommt die Fliegerei nach einer Weile ganz zum Stillstand, was ich zum Anlass nehme, mit dem Gleitschirm die Gegend rund um Pokhara zu erkunden. Wegen des Boykotts bin ich auf das Reisen per Bus angewiesen und bevorzuge jeweils das Dach, zumal es drinnen kaum Platz zum Atmen hat. Nach



Links oben: Kurze Pause für den «Fuchur».
Links unten: Rätö Vitins mit einem von vielen Schals, die er nach Landungen von Einheimischen geschenkt bekommt

zwei Wochen Zwangsferien bin ich froh, wieder einberufen zu werden und den Menschen im Hochland mit Transportflügen dienen zu dürfen.

Gerangel und Tränen in Bajura

Besonders hart hat der Treibstoffboykott scheinbar den Distrikt Bajura getroffen, der oft auch für einen Gütertausch angefliegen wird. Als wir dort zum ersten Mal nach der Zwangspause landen, wimmelt es auf dem kleinen Vorfeld von verzweifelten Menschen und unser lokaler Manager kann keine Ruhe in das Chaos bringen. Die Menschen drängen sich ungeordnet ins Flugzeug. Erst als ich selber eingreife, kann ich diverse Notfälle der Dringlichkeit nach einordnen. Drei Schwerverletzte zuerst, dann Kranke und solche, die in Nepalgunj arbeiten und um ihre Stelle fürchten. Wir werden auch im Fall von medizinischen Evakuationen angeboten. Da heisst es dann, sich zu sputen und die ATC von Kathmandu um Priorität zu ersuchen, wenn es dem Patienten zunehmend schlechter geht. Der Landweg in Nepal ist ziemlich zeitaufwändig. In meinem Fall der Busdachreise brauchte ich 20 Stunden reine Fahrzeit für 200 Kilometer Luftlinie. Im Fall von Simikot, Bajura, Dolpa und Rara ist der Landweg nur zu Fuss denkbar und es müssen viele Höhenmeter in Kauf genommen werden – für einen Verletzten kaum möglich.

Mir wird die Tragweite unserer täglichen Arbeit bewusst und gleichzeitig kommt eine tiefe Genugtuung auf, hier fliegen zu dürfen, wo die Menschen uns brauchen. Etwas zum Wohl anderer Menschen beitragen zu können ist sehr erfüllend.

Tourismus in Nepal

Trotz der obengenannten Probleme, mit welchen dieses schöne und vielseitige Land zu kämpfen hat, kann das Land recht prob-

lemlos bereist werden, wenn man nicht den westlichen Standard als Massstab nimmt. Die Menschen sind sehr liebenswürdig und sind auf den Tourismus angewiesen. Die Airlines verlangen bezahlbare, wenn auch höhere Preise von Touristen, was wiederum tiefere Preise für die weniger wohlhabende Bevölkerung ermöglicht. Der massive Ausfall des ansonsten sanften Trekkingtourismus

im armen, aber schönen Westen des Landes hat viele Unternehmen in eine Existenzkrise getrieben. Zwar sind viele historische Bauten dem Erdbeben zum Opfer gefallen, aber die intakten sind weit in der Überzahl und was zerstört ist, wird wieder aufgebaut. Wer dem Land helfen möchte, besucht dieses am besten gleich selber als Tourist.

Rätö Vitins

Zur Person – Rätö Vitins

Nach dem PPL in Südafrika und einer abenteuerlichen Reise in einer C150 durch den afrikanischen Kontinent hat Rätö Vitins in den USA das CPL/IR und in der Schweiz das frozen ATPL erlangt. Zeitgleich mit dem Abschluss kam das Swissair Grounding. Vitins eröffnete daraufhin eine Gleitschirmschule und arbeitete daneben als Absetzpilot für den Paraclub Beromünster sowie als Fluglehrer für die Flubag. Vor einigen Jahren flog er im Kanadischen Nordwesten Überwachungsflüge und wechselte daraufhin nach Nepal, wo er unter anderem Instruktor war. Heute fliegt Rätö Vitins im Hauptberuf einen CitationJet und ist Fluglehrer im Dienste der SGS. Er ist auch seit 2017 im Zusammenhang mit Suchflügen im Mittelmeer anlässlich der anhaltenden Flüchtlingssituation, sowie an einem innovativen Abwurfssystem engagiert (hpi.swiss). Nach wie vor ist Rätö Vitins auch teilzeit als Simulatorpilot bei Skyguide tätig.

Der Artikel erschien in der AeroRevue 5/2017; die SchermerlatPost hat das ©.



Richard Schnetzler,



ist ein langjähriges Mitglied der SGS, ehemaliger Militärpilot und er war Flugkapitän bei Swissair und SWISS. Er betreute fast 25 Jahre lang die Motorflugpiloten der SGS in seiner verantwortungsvollen

Rolle als Überwachungsfluglehrer. Er verlangte von allen einen hohen Sicherheits- und Ausbildungsstandard und keiner kam an ihm vorbei, wenn er unsere Motorflugzeuge bewegen wollte. Richard war konsequent in der Ausübung seines Amtes und die SGS verdankt ihm viel, sehr, sehr viel!

Danke Richard, vielen Dank für deinen Rieseneinsatz ganz im "Stillen"!

Beringen 22. Februar 2022

Liebe Kolleginnen und Kollegen
Lieber SGS Vorstand

Meine Tätigkeit als CRI und CRE in der SGS, Rücktritt und Rückblick.

Ich kann es nicht mehr auf den Tag genau eruieren, es muss Mitte der Neunziger Jahre gewesen sein. Da hat mich der damalige SGS Motorflug Instruktor Emil «Mungo» Ehrat (†) angefragt, ob ich ihn zukünftig beim Durchführen der SGS Checkflüge unterstützen würde.

Ich war damals Simulator Instruktor/Examiner und Linienpilotenfluglehrer auf MD-80. Damals war es üblich, dass man als Ausbilder auf einem höher klassierten Flugzeug automatisch diese Funktion auch auf tiefer Klassierten ausüben konnte. Somit teilten Mungo und ich die Instruktion der MF Piloten über mehrere Jahre.

Wann genau Mungo sich von dieser Tätigkeit zurückzog, kann ich nicht mehr exakt sagen. Das letzte von ihm signierte Dokument das ich noch finde, ist aus dem Jahr 2000.

Unterstützung erhielt ich dann zeitweise noch von Thomas Hurter. Da Hurti auch in den SPHAIR Kursen als Instruktor tätig war, konnte ich von ihm recht viel profitieren, denn ich hatte ja nie eine Grundausbildung als Instruktor auf SEP (Singen Engine Piston) Flugzeugen gemacht, (dazu später noch mehr).

Durch die Aufnahme von weiteren Tätigkeiten in Politik und diversen Organisationen musste Thomas jedoch bald auf sein Engagement in der SGS verzichten.

Somit übte ich fortan die MF-Piloteninstruktion in der SGS alleine aus, abgesehen von kurzfristigen «Episoden» auswärtiger Instruktoren.

Im Rahmen der damals geltenden JAA/JAR wurde das Instruktoren- und Examiner-Wesen neu strukturiert. Kurz formuliert: Für Flugzeuge mit Type-Rating waren TRIs (Type Rating Instruktoren) und TREs (Type Rating Examiner) erforderlich, für Class Rating, also unsere «Einmotorigen» entsprechende CRIs bzw. CREs. (Class Rating Instruktoren bzw. Examiner) Das Prinzip, dass ein Instruktor auf einem höher klassierten Flugzeug auch auf tiefer klassierten Typen instruieren durfte, galt nicht mehr. Um eine CRI-Berechtigung zu erhalten wurde nun auch eine entsprechende CRI-Ausbildung erforderlich. Eine Instruktoren- bzw. Examiner-Berechtigung war auch fortan nicht mehr zeitlich unlimitiert gültig, sondern auf drei Jahre beschränkt. Für eine Erneuerung der Berechtigungen waren nun separat klar definierte Bedingungen zu erfüllen. Wie oben bereits erwähnt, hatte ich nie eine Grundausbildung als CRI gemacht. Ich erhielt jedoch vom BAZL ein Schreiben, wonach ich, aufgrund meiner bisherigen Ausbildung und Tätigkeit, im Sinne eines «Grand Father

Rights» die CRI und CRE Berechtigung zugeteilt erhalte, aber zur Aufrechterhaltung zukünftig meine Tätigkeiten als TRI/TRE nicht anrechnen dürfe, sondern die spezifischen Anforderungen für CRI/CRE zusätzlich erfüllen müsse.

Da etwa gleichzeitig die Erneuerung des SEP Ratings nicht mehr nur mit Flugstunden möglich war, sondern zusätzlich ein einstündiger Trainingsflug, bzw. Proficiency Check bei zu wenig Flugstunden erforderlich wurde, hatte dies markante Auswirkungen auf der Aufwandseite als CRI/CRE in der SGS.

Als 2011 unsere HB-EXT mit dem elektrischen Verstell Propeller ausgerüstet wurde und alle MF-Piloten eine diesbezügliche Einweisung absolvierten, gipfelte mein Instruktionsaufwand. Im Flugbuch sind in dieser Saison 16 Instruktionstage verbucht und insgesamt 41 Stunden Flugzeit als Instruktor. Das war mir nun definitiv zu viel. Deshalb machte ich mich auf die Suche nach Unterstützung.

Jürg Angst war zu dieser Zeit als TRI/TRE und Fluglehrer auf dem Avro RJ «Jumbolino» tätig. Da wird es doch wohl für ihn nicht allzu aufwändig sein, noch die CRI Berechtigung zu erhalten, dachte ich mir. Doch weit gefehlt. Das BAZL argumentierte, zu Recht, was Jürg bisher auf dem Jumbolino als Instruktor gemacht habe, sei überhaupt nicht relevant. Er müsse die gesamte Grundausbildung für CRI bei einer Flugschule absolvieren.

Der Aufwand dafür ist jedoch beträchtlich, es müssen etwa zwei Wochen für die theoretische und praktische Ausbildung investiert werden und die Haushaltskasse wird mit rund Fr. 8000.- belastet. Zum Glück war Jürg bereit dies zu investieren.

Somit konnten wir den Aufwand für die Motorflug Instruktion ab 2013 nun auf zwei Schultern verteilen, was mir eine spürbare

TROTTE LÖHNINGEN

Direktverkauf

Fr 17.30–19.00 Uhr

Sa 10.00–12.00 Uhr

trotte.ch | 052 685 36 46

info@trotte.ch



Entlastung brachte. Ja, ich denke wir waren ein gutes Team, haben uns sehr gut verstanden und optimal zusammengearbeitet. Danke Jürg!

Langsam kamen bei mir aber auch Gedanken auf, wie lange mach ich das überhaupt noch? Nebst der eigentlichen Instruktion ist der Aufwand um die CRI und CRE Berechtigungen jeweils zu erneuern doch beträchtlich. Die erforderlichen Weiterbildungskure beim BAZL lösen irgendwann nur noch mässige Begeisterung aus. Auch die «check the Checker Checks» (unter Insidern auch «fuck the fucker check» genannt) sind irgendwann eher administrative Requirements und Kostenfaktoren, und weniger fachspezifische Weiterbildung.

Als dann der CRE-Bereich vom BAZL neu organisiert wurde entschloss ich mich 2019, die CRE Berechtigung nicht mehr zu erneuern. Dazu eine Episode am Rande. Als CRE war man damals vertraglich vom BAZL angestellt. Als ich nach knapp 20 Jahren CRE Tätigkeit die Kündigung einreichte war die Reaktion vom BAZL... Null, nichts, keine Reaktion. Dabei hatte das BAZL an den CRE Kursen immer betont, wie wichtig man «im System» als CRE sei.

Da ich wusste, dass der CRI Aufwand in der SGS für einen einzelnen CRI doch erheblich ist, machte ich 2018 eine interne Umfrage wer sich neu als CRI ausbilden lassen möchte. Darauf meldeten sich Andi Wenk und Enno Bandixen, welche anschliessend ebenfalls die CRI Ausbildung erfolgreich absolvierten und seit 2019 aktiv ins CRI Team integriert sind. Grund genug für mich nun zu sagen, danke das war's! Somit werde ich meine CRI Tätigkeit in der SGS zu Beginn der Flugsaison 2022 beenden.

Es war eine interessante Zeit in diesen Funktionen. Dass die Vielfalt an Charak-

teren und fliegerischen Fähigkeiten in einem Verein in der General Aviation markant grösser ist als in einem Unternehmen der gewebsmässigen Luftfahrt, wo Piloten nach einheitlich definierten Kriterien selektioniert und ausgebildet werden, ist klar. Manchmal ist dies aber auch fordernd, klare Grenzen zu ziehen.

Und wo liegt die richtige Grenze? Hoffentlich könnt ihr Euch an meine oft gemachten Aussagen erinnern: Flugsicherheit ist kein Selbstläufer, sondern muss von jedem Piloten bei jedem Flug «gelebt» werden, oder Flight Safety is Accident Prevention! Die Flugsicherheit versuchte ich bei unserem Denken und Handeln als Pilot immer in den Vordergrund zu stellen. Ist da was hängen geblieben?

Jedenfalls danke ich Euch herzlich für das langjährige Vertrauen, eure Bereitschaft immer das Beste zu geben und wünsche Euch weiterhin eine tolle Zusammenarbeit mit dem verblei-

benden CRI Team.

Speziell erwähnen möchte ich hier noch die ebenfalls langjährige enge und sehr gute Zusammenarbeit mit unseren «Meccanos» Rolf Meyer und Noldi Schudel (†). Es ist meines Erachtens unerlässlich, dass die Instruktion auch den technischen Bereich mit einschliesst. Denn nur wer das Flugzeug auch technisch gründlich kennt, kann dies sicher operieren. Danke Rolf und Noldi selig.

Gibt's auch was zu bemängeln? Jein. Möchte nur dem Vorstand noch ein Feedback geben. In meinem Flugbuch sind seit 2002 (vorher mussten die Flugstunden als CRI nicht erfasst werden) insgesamt 550 Flugstunden SGS-Instruktion im Flugzeug zusammengekommen. Wie viele Stunden zusätzlich für Briefings/Debriefings, Paperwork, Homeoffice zum Erstellen von PPT-Briefings für die Checkflüge, Einweisungen,

Flugsicherheit ist kein Selbstläufer, sondern muss von jedem Piloten bei jedem Flug «gelebt» werden!

Trainingsflüge, beantworten von E-Mails, etc. dazu gekommen sind... keine Ahnung. Im Durchschnitt war ich an 11 Tagen pro Jahr als CRI im Einsatz. Alles ehrenamtlich, das war für mich immer selbstverständlich.

Als die SGS den Motorflug für reine Motorflugpiloten öffnete und diese Piloten bei uns instruiert wurden, waren diese immer sehr erstaunt, dass dies kostenlos erfolgte. Darum oft gehört: «Wow das macht ihr gratis, das habe ich noch nie erlebt.» Ich will hier keine fiktive Abrechnung präsentieren. Während ein paar Jahren wurde mir als sogenannter «Dienstleister» der Jahresbeitrag erlassen, danke, das war eine nette Geste. Doch pünktlich mit der Erhöhung des ehemals reduzierten Jahresbeitrags für reine MF Piloten von Fr. 450.- auf Fr. 900.- wurde mir dieses «Privileg» gestrichen. Keine nette Geste.

Nun, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir wer-

den uns nicht aus den Augen verlieren. Ich bleibe weiterhin als Motorflugpilot aktiv und freue mich, ab sofort den Service meiner ehemaligen CRI Kollegen konsumieren zu dürfen.

Bald geht es los!
Wünsche uns allen eine unfallfreie und genussvolle Flugsaison, Richi Schnetzler
Übrigens...

Meinen ersten Piper solo Flug machte ich am 22.5.1971 auf HB-OVE im Birrfeld im Rahmen der damaligen FVS. (Fliegerische Vorschulung)

Den ersten Piper Flug in der SGS machte ich am 27.5.1973 auf HB-OVG mit Rolf Meyer. Am 31.3.1974 erfolgte die Schleppweisung auf die Piper L-4 HB-OIO durch Heinz Sulzer und umfasste 6 Schleppflüge, übrigens ohne jeden Syllabus...

Richard Schnetzler



Ihr Team im Chläggi



Bruno Werner



Goran Cubra



Michael Gilgen



Fabian Trudel



Joel Wehrli

AXA Hauptagentur Bruno Werner

Bahnhofstrasse 5a, 8213 Neunkirch, Telefon 052 687 02 50, AXA.ch/klettgau

Wie aus einem Jugendtraum, eine völlig verrückte Idee und letztlich Realität wurde:

Am Anfang der Geschichte steht ein alter Jugendtraum, allerdings zu einer Zeit, da war bestenfalls Modellfliegen eine Option. Und trotzdem hat dieser Jugendtraum irgendwo geschlummert und all die Jahre überdauert.

Was müsste das für ein Gefühl sein, in den Weiten Alaskas mit dem Flugzeug die wahre fliegerische Freiheit zu erleben. Wälder, wilde Natur, wenig Infrastruktur, nur ein paar wenige Strassen, dafür aber jede Menge Grosse Seen die sich zum Landen eignen.

Frei nach dem Motto „träume nicht Dein Leben, lebe Deinen Traum“ habe ich immer wieder Bilder und Videos von Wasserflugzeugen angeschaut. Nur in der Schweiz existiert halt bloss eine minimal kleine Wasserflugszene mit 4 oder 5 Flugzeugen. Es gibt zwar in Wangen – Lachen, Cham und Hergiswil ab und zu Wasserflugmeetings, aber das wär's dann schon. Auch in Como findet man einen kleinen, aktiven Wasserflug – Club.

Also vergiss diese Träumerei und geniesse einfach das, was fliegerisch so bei uns möglich ist: dies ist ja mit unserer Reisefliegerei die ich mit meiner Frau Imelda seit einigen Jahren gerne und oft betreibe, auch nicht gerade wenig.

Mehr durch Zufall stiess ich dann auf eine Homepage, welche diesen Traum sofort wieder zum Leben erweckte. In Österreich, wo zwar die Gletscherfliegerei verboten ist, gibt es eine kleine „Gebirgsflugszene“. Eine Handvoll völlig beknackter Piloten, die es sich zur Aufgabe gemacht haben auf hochgelegenen Almen mit ihren Fliegern zu landen und zu starten. Eine Art Gletscherfliegen, einfach ohne Gletscher. Ich habe da ein

wenig auf deren Homepage rumgeschmüffelt und bin letztendlich bei einem Polen namens Chris, der in Wien und Anchorage lebt, und aviatisch so ziemlich alles getrieben hat was wir uns in den kühnsten Träumen vorstellen können, hängen geblieben. Angefangen vom Walfisch - Zählen aus der Luft in Südafrika bis eben Wassefliegen als Fracht- und Taxi-flieger in Alaska. Dieser Chris bietet in Zusammenarbeit mit einer polnischen Flugschule eine Wasserflugausbildung an.

So kam, was kommen musste, aus dem Jugendtraum ist eine völlig verrückte Idee geworden. Irgendwann habe ich meine durchaus flugbegeisterte bessere Hälfte mit dieser Idee konfrontiert... spinnsch!!??? Ja, ich weiss...

Nun ja, irgendwann kam uns die Idee gar nicht mehr soo gesponnen vor und wir haben uns tiefer mit der Sache beschäftigt und auch mit Chris Kontakt aufgenommen. Er hat mir/uns in den schillerndsten Farben erzählt, wie total faszinierend die Wasserfliegerei sei und dass in Polen diesbezüglich die grosse Freiheit herrsche. Natürlich hat er uns auch erläutert, wie diese Ausbildung abläuft. Einen Tageskurs Theorie, drei bis vier Tage Flugausbildung mit total minimum 8 Stunden Fliegen und ca. 50 bis 70 Landungen auf verschiedenen Seen. Tönt stressig, aber überlebar.

Leider ist dann erst mal 2 Jahre gar nichts gelaufen, da Corona-Massnahmen überall im Wege standen. Der dritte Anlauf war für diesen Frühsommer 2022 geplant.

Und so wurde aus der verrückten Idee schliesslich Realität.

Also zuerst Theorie büffeln, bzw. einen täglichen Theoriekurs absolvieren. Für uns liegt Wien für diesen Theorieblock ja nicht gleich um die Ecke und so wurde vereinbart, die Theorie als Team - Sitzung am Compi abzuhalten. Mit einer rund 200 - seitigen PPT-Präsentation hat uns Chris dann in die

Geheimnisse der Wasserfliegerei eingeführt. Sehr schnell zeigte sich, dass da der Geheimnisse ziemlich viele waren und das Ganze nicht nur Spass werden würde. Umso mehr, als dann vor Ort ein Test mit 44 Frage zu bestehen war.

Im Anschluss an den Theorieblock legten wir dann den Termin für unsere Ausbildung fest, Flugzeug, Instruktor und Zimmer wurden reserviert.

So sind wir dann am 11. Juni losgefahren und haben die rund 1000 Strassen - km nach Poznan in zwei Tagesetappen hinter uns gebracht. Mit dauerndem gegenseitigem Abfragen der Theoriefragen ging die Fahrzeit einigermaßen schnell vorbei. Am Sonntagnachmittag sind wir dann auf den Flugplatzareal eingetroffen und durften eine erste Kostprobe der polnischen Gastfreundschaft geniessen. Wir haben uns das Flugplatzgelände angeschaut und sind dabei einem netten, älteren Herrn (etwa in meinem fortgeschrittenen Alter) begegnet. Dieser hat uns ein bisschen rumgeführt und uns Piste, Hangar und Bürogebäude gezeigt. Ein Auge konnten wir gar in den Hangar werfen...



Da stand sie, „unsere“ Cessna 172 auf Floats, beeindruckend gross und in guter Gesellschaft. Da war noch eine Husky auf Floats, 2 Cessna 152, 3 normale 172-er, eine 180-er Cessna, 2 Piper Super-Cub und als Krönung eine Beaver, ebenfalls auf Floats so gross wie Weidlinge.

Er zeigte uns unsere Unterkunft, gleich neben der „Dakota -Bar“. Da steht bei weiteren Hangarbauten tatsächlich eine Dakota (besser bekannt als DC3) auf Betonsokkeln und darunter die Dakota-Bar. Daneben befindet sich ein hübscher, einfacher Holzbau mit 6 Zimmern.

Hier treffen wir auch erstmals unseren Instruktor Chris leibhaftig, wir kannten uns bisher ja nur von Internetkontakten und der Teamsitzung für die Theorie. Freundliche Begrüssung, und und... Wir haben dann gefragt, wer denn der sympathische Herr sei, der uns das Areal gezeigt hat. Das sei Robert Birnat, dem gehöre hier der Flugplatz, die Flugzeuge und die Flugschule. Aha... (man beachte die Immatrikulation der C172: SP – RBI)

Nach ein paar Bierchen und gegenseitigem „Beschnuppern“ ging's dann zur Nachtruhe; schliesslich soll morgen um 0800 das Projekt Wasserfliegen gestartet werden.

Der erste, leider regnerische und stürmische Morgen, wurde in die Erledigung von Papierkram investiert sowie das Ablegen der Theorieprüfung, die wir beide problemlos überstanden.

Zum Wetter meinte Chris ganz cool: wenn dir das Wetter in Polen nicht gefällt, warte eine Stunde oder höchstens zwei, dann ist eh alles anders. Blauer Himmel herrschte jetzt plötzlich vor, nur ziemlich viel Wind war geblieben.

„Na ja, beginnen wir halt am anderen Ende des Schwierigkeitsgrade-Spektrums. Normalerweise wünsche ich mir solche Windverhältnisse eigentlich erst am dritten Trainingstag, aber, traust du dir das zu? Etwas leichtfertig sagte ich „ja, schon“. Na denn los, rauf auf den Bock. Und so beginnt die Schulung am späteren Nachmittag. Die Cessna benimmt sich am Boden wie ein Spornradflugzeug und will permanent gelenkt werden, da die vorderen Räder an den Schwimmern

frei drehen. Da kommen mit die paar hundert Landungen mit unserer Spornrad - G109 und die Einweisung auf den Pips doch sehr entgegen. Und so geht's zum ersten Start. Die Funkerei übernimmt der Instruktor, ich habe so schon alle Hände voll zu tun. Die Sitzposition ist ungewohnt hoch, die Kiste mit den Floats ziemlich schwer, seitenwindempfindlich und träge und die Piste mit rund 650 m auch nicht übermässig lang. Kurs auf den ersten See, Sicht ok, Wetter ziemlich bumpy, na dann - prost.



André wird bald gefordert

Der See taucht vor uns auf und jetzt gilt es, die ganze Theorie in die Praxis umsetzen. Das heisst eine Runde über dem Gelände zur Begutachtung von Anflugschneise, Wasseroberfläche und Feststellung der Windrichtung. Das wiederum heisst runter, runter und nochmals runter, so zwischen 300 und maximal 500 ft über Grunde, höher siehst du nichts und kannst nichts beurteilen. Dann ist es so weit, Landung Nr. 1, natürlich noch mit viel gütiger Hilfe des Instructors... " Siehst du das Schilffeld hier am Anfang des Sees, das bis ans Wasser reicht?"

Ja, sehe ich, aber da hat's links und rechts Bäume und Büsche". „Genau und dahinter eine schöne, freie, leicht gewellte Wasseroberfläche ohne Fischerboote, Bojen, Schwimmer, Enten oder sonst was Behinderndes und die Bäume helfen dir, den Einflugpunkt

genau zu treffen. Das geht locker zwischen durch". Also virtuelle Platzrunde, laaaangen Endteil auf die Schneise zwischen den Bäumen, Anflug mit 65 kt, Klappen auf 1, bzw. 2, 1500 RPM, Nase etwas angehoben, Lage halten und Sinkrate ganz fein mit Gas steuern, bis das Wasser kommt, gefühlt einen Meter über das Schilf (wahrscheinlich waren es zehn Meter) Flügel leicht gegen den minimalen Seitenwind hängen lassen, slippen geht nicht, da der Schwimmer geradeaus will und das Ganze sofort in einer halben Rolle seitwärts enden würde. Ebenso ist der eindeutig wichtigste Checkpunkt beim Anflug auf die Wasseroberfläche: sind die Räder wirklich eingezogen? Wenn nicht, gibt es einen Purzelbaum vorwärts und der Flieger ist versenkt und hängt unter den Schwimmern. Nach drei, vier Landungen geht es weiter zum nächsten See. Nächste Disziplin. Der erste See war etwa 500 Meter breit und drei Kilometer lang, also fast nicht zu verfehlen. Dieser ist zwar breiter, aber wesentlich kürzer und der Wind steht ziemlich genau diagonal über die Wasseroberfläche. Also, Wasseroberfläche lesen, Windrichtung bestimmen und eine Stelle suchen, die einen geeignet tiefen Anflug zulässt und eine ausreichend lange Diagonale über den See bietet. Mit jeder Landung wird die Sicherheit und das Selbstvertrauen grösser. Klappt doch schon ganz gut.

Ziemlich ausgelaugt geht es nach gut einer Stunde und den ersten 8 Landungen auf den



Rückflug zum Platz und die erste Landung auf Floats am Land steht bevor. Beim Eindrehen auf den Endanflug fragt Chris ziemlich eindringlich, hast du alle Checks gemacht? äh, ja ich denke schon. Wirklich?? Schei... Fahrwerk, das muss jetzt natürlich raus!! Chris meint gelassen: Landen auf des Floats am Land ist grundsätzlich nicht unmöglich, wird aber einfach sauteuer. OK, verstanden.



Floats auf Asphalt?! Geht gar nicht! Das Fahrwerk ist unten!

Imelda, meine tapfere Frau unterzieht sich dem gleichen Prozedere und kehrt am ersten Tag zu später Stunde mit 7 Wasserlandungen zurück. Mit einem Debriefing und ausreichend Bier lassen wir den Tag ausklingen und sinken todmüde ins Bett.

Und so gestalten sich auch die folgenden zwei Tage. Ungezählte Seen werden angefliegen, jeder mit anderen Herausforderungen. Dann folgt ein sehr spannender Lernabschnitt: Landen, Motor aus und die Atmosphäre auf dem Wasser, mitten im See geniessen. Links eine Entenfamilie die neugierig vorbei schwimmt, rechts ein Fischer auf seinem Boot der freundlich winkt, in unseren Breitengraden nicht vorstellbar. Keiner regt sich auf. Die Airworkaufgabe bestand nun darin, mit dem Flieger auf dem See zu segeln. Segeln? Ja, segeln; manövrieren auf dem Wasser ohne Motor. Ja, das geht tatsächlich. Gemächlich, gemütlich, aber es geht. Benötigt werden diese Manöver um an Stegen oder Bojen anzulegen. Es ist total faszinierend, was da möglich ist, wenn man den Bogen mal raus hat...

Nach etwa 7 Stunden Flugzeit und rund 50 Wasserlandungen geht's jetzt zur Königsdisziplin des Wasserfliegen; zum genauen Gegenteil des ersten Tages. Absolut ruhiges Wasser, Oberfläche ohne auch nur den Hauch einer Welle oder so was, einfach spiegelglatt. „Glasy Water“ nennt sich diese spiegelglatte Wasseroberfläche im Fachjargon. Diese Landungen gelten als die schwierigsten in der Wasserfliegerei, weil einem jegliche Höhenreferenz fehlt. Es ist unglaublich, aber wahr, man hat keine Ahnung ob die Höhe über der Wasseroberfläche einen, oder fünf Meter beträgt. Für diese Landungen gibt es ein spezielles Verfahren. Beim Anflug auf die Wasseroberfläche geht man über dem Ufer nochmals einen „Stock“ tiefer, weil ich da mit dem Land noch eine Referenzhöhe habe. Also wirklich tief, wirklich richtig tief. Dann wird eine Geschwindigkeit von 65 kt eingestellt und eine Sinkrate von genau 150 ft/min geflogen. Diese Position wird mit etwa 1800 Umdrehungen ganz genau so gehalten (bei Abweichungen, auch noch so kleinen, wird sofort durchgestartet und neu begonnen) dann heisst es warten, warten, bis der Flieger die Wasseroberfläche erreicht und extrem sanft aufsetzt, erst wenn man 100% sicher auf dem Wasser aufgesetzt hat wird das Gas rausgenommen. Und das kann dauern (man rechne: 25 ft sind knapp 8 Meter, was schon ziemlich tief ist) über der Wasseroberfläche, bzw. dem Ufer. Das er-



Sicht nach vorn. Reicht's?

gibt bei 150 ft/min etwa 10 Sekunden genaues Lagefliegen mit präzise eingehaltener Sinkrate. Das dauert eine gefühlte Ewigkeit!!!!)



Eine Frage, die sich lohnt vorher zu überlegen: ist der See auch wirklich lange genug? Eine ganze Reihe weiterer Übungen runden das Ausbildungsprogramm ab. Da wäre eben z.B. abzuschätzen, ob die Länge des Sees auch für den Start reicht, was idealerweise vor der Landung erfolgen sollte! Dann: wie „überliste“ ich beim Start auf glattem Wasser die Vakuumwirkung des Wassers an den

Floats? Was passiert, wenn ich den Motor starte? Ab dann gibt es „kein Halten mehr, der Flieger „fährt“ (ist ja schliesslich auf dem Wasser einem Boot gleichgestellt), folglich ist es hilfreich, wenn ich vorher schon einen konkreten Plan habe, was ich mache. Power-off-Landungen werden ebenso geübt wie Landungen mit allen möglichen Klappenstellungen, manövrieren mit und ohne Motor auf dem Wasser und vieles mehr.

Zum Abschluss demonstriert mir Chris, wie in Alaska Menschen am Wasser gesucht werden. Mit etwa 70 kt wird mit Klappe 1 etwa 5 Meter über der Wasseroberfläche den Konturen des Ufers gefolgt. Für den Piloten eine nette Konzentrationsübung, während der Copi nach den gesuchten Personen Ausschau hält.

Nach vier Tagen intensiven Trainings findet das Projekt Wasserfliegen seinen Abschluss mit folgendem Fazit:

Wasserfliegen gehört wohl zum fliegerisch attraktivsten und spannendsten, was die



Imelda mit Weitsicht

Motorfliegerei (meines / unseres Erachtens) zu bieten hat. Frei und eigenverantwortlich auf jedem geeigneten Gewässer zu landen und zu starten ist ein Mass an Freiheit, das hierzulande vielleicht noch in der Gletscherfliegerei in ähnlicher Form möglich ist.

Aber auch landschaftlich und geschichtlich ist diese Gegend äusserst spannend und würde sich auch ohne Flugzeug für eine ausgedehnte Rundreise anbieten.

In vier Tagen gut 9 Stunden zu fliegen, und 58 Landungen, 54 davon auf Wasser zu machen ist fordernd aber, wie anfangs gesagt, überlebbbar und vor allem sehr lehrreich und horizonsweiternd.

Polen ist ein phantastisches Fliegerland, in dem Dinge möglich sind, die wir uns fast nicht vorstellen können. Unser Basisflugplatz Zerniki liegt genau im Anflug des sehr aktiven Militärflugplatzes Kzesiny mit täglichem Kampfbetrieb und unter der TMA des Flughafens Poznan. Unsere An- und Abflüge werden problemlos mit und vom Militärflugbetrieb koordiniert als wäre das das normalste auf der Welt. Die polnische Bevölkerung ist sehr aufgeschlossen, äusserst gastfreundlich und die Küche, sehr lecker.

Wir jedenfalls werden in den nächsten Jahren mit Sicherheit immer wieder zurückkehren um für ein paar Tage der Wasserfliegerei zu frönen.

Text und Bilder André Müller



Imelda und André nach getaner Arbeit

CONFISERIE **R** REBER
Schaffhausen

Apéro & Dessert



KFO ELEKTRO 
Kompetent • Freundlich • Originell

Vier Klassiker sind auf dem Schmerlat stationiert.

Viele der nachfolgenden Informationen und Fotografien stammen aus eignen Quellen oder denjenigen von SGS-Mitgliedern. Andere Informationen stammen von:
 Stiftung Segelfluggeschichte SSFG: www.segelfluggeschichte.ch
<https://alles-mit-links.ch/wordpress/>
<https://docplayer.org/21249613-Die-neukom-segelflugzeuge.html>

Oldtimer Segelflug Vereinigung www.osv.ch.org
<https://aeropoly.ch/interets/restauration-planeur/>
 div. Google "Original-Oldtimerszene-Neukom Segelflugzeuge"
 SchmerlatPost 2016/17, F. Müller; 1996 Stefan Güjer
 Die Entwicklung der Kunststoffsegelflugzeuge; D. Geistmann
 Familie Neukom, Schmerlat

Es ist eine ganz spezielle Freude, dass wir, die SGS, ganze vier flugfähige «Klassiker» unseres Flugzeugkonstruktors und Erbauers Albert Neukom auf unserem Flugplatz beheimaten dürfen! Zwei davon sind Elfen. Diese gehörten in den sechziger und siebziger Jahren zu den erfolgreichsten Segelflugzeugen überhaupt.

So belegte bereits 1965 Markus Leander Ritz den 2. Platz an der WM mit der ersten Standard Elfe. Dann, 1968, gewann eine Standard Elfe S-3 die Weltmeisterschaft in Leszno, Polen, mit dem Piloten Andrew J. Smith aus den USA; eine weitere Elfe desselben Baumusters wurde mit George Moffat, USA, vierte und die dritte von drei am Wettbewerb Teilnehmenden wurde sechste mit Urs Bloch, CH, als Pilot! Ein Weiteres Exemplar aus der Werkstatt von Albert Neukom, die AN66 HB-872, ein Flugzeug der "offenen Klasse", mit dem Schaffhauser Emil Ehrat, wurde immerhin zwanzigster von 48 Teilnehmern; dies nach dem ihm ein Teil des Leitwerks von einem Konkurrenten bei einer Kollision abrasiert wurde, was glimpflich ausging, aber die Weiterführung des Wettbewerbes verunmöglichte.

Was für ein Erfolg des Schaffhauser Flugzeugkonstruktors und -Erbauers Albert Neukom! Ein Exemplar, dasjenige mit welchem George Moffat den vierten Rang erflieg, die Standard Elfe S-3 HB-902, war schon immer auf dem Schmerlat beheimatet, gehör-

te lange der SGS und heute einer privaten Interessengruppe von jungen Piloten.

Eine AN66B HB-901 ist schon länger hier stationiert und befindet sich im Endstadium einer Grundüberholung. Eine andere AN66B, die HB-904 und eine Standard Elfe S-4 mit Deutscher Immatrikulation sind neu dazu gekommen und sind nun ebenfalls auf unserem Flugfeld Schmerlat zu Hause.

Aber der Reihe nach.



Die Elfe P1

Die Geschichte der Elfen begann im Jahre 1938. Werner Pfenninger konstruierte damals die Elfe P1. Er war Aerodynamiker an der ETH und wollte seine Kenntnisse in die Praxis umsetzen. Gebaut wurde das Flugzeug von R. Sägesser, F. Niederhauser und P. Schenkel. Die Spannweite betrug lediglich 9m, also weniger als heutige Grosssegelmodelle, und das Rüstgewicht wog nur 45 kg.



Der Rumpf der Elfe P2

Pfenninger flog das Flugzeug angeblich ohne Schuhe, da der Rumpf derart klein war, dass er sonst keinen Platz gehabt hätte.

Bemerkenswert waren: ein dünnes Flügelprofil von nur 12.5%, Wölbklappen und ein Flügelgrund-

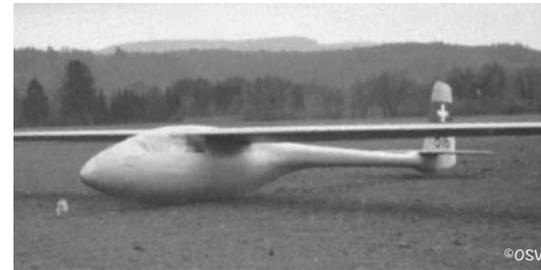


Die Elfe P2 in Friedrichshafen

riss mit einer nach hinten zulaufenden Eintrittskante an den äusseren 20% der Spannweite; Merkmale die bis heute aktuell sind.

Die Elfe P2 HB-402 folgte im Jahre 1944 und wurde ebenfalls von W. Pfenninger konstruiert. Sie hatte jedoch eine vergrösserte Spannweite von 10.6m, wog 65 kg und wurde von den Gebrüdern E. und E. Suter und Isler erbaut. Beide Exemplare P1 und P2 befinden sich im Besitz der Stiftung Segelflug Geschichte und sollen restauriert werden.

Die Elfe PM1 entstand dann 1948. Es war



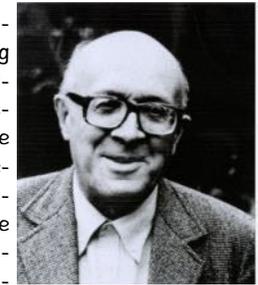
Die Elfe PM1; was für eine Silhouette!

das erste Projekte bei dem W. Pfenninger mit dem Konstrukteur Albert Markwalder zusammenarbeitete. Das Flugzeug wies eine eingestakte Haube, einen stark eingeschnürten Rumpf sowie als erstes Segelflugzeug überhaupt ein Laminarprofil auf,



Die Elfe PM3

hatte 15.4 m Spannweite auf und wog 110 kg. Sie beinhaltet viele Leistungsmerkmale, die heute noch angewendet werden. Leider verunfallte die Maschine beim Einfliegen. Das Seitensteuer flatterte (ein durch aerodynamische Kräfte induzierte Schwingung welche sich bis hin zu Resonanz aufschaukeln kann) und brach ab, wobei der Mit-Erbauer Ernst Schmid leider bei der Landung tödlich verunglückte. Pfenninger wanderte in der Folge nach USA aus, wo er neue berufliche Herausforderungen fand.



Werner Pfenninger

Werner Pfenninger
 (1913 – 2003)
 Geistiger Vater
 wegweisender
 Konstruktionen

1954 folgte die Elfe PM3. Sie war mit 310 kg wesentlich schwerer als ihre Vorgängerinnen und hatte eine Spannweite von 16m sowie ein festes Rad. Auf Grund ihres hohen Gewichtes erhielt sie den Namen Super-Elfe. Bemerkenswert auf dem nachfolgenden Bild sind die Segelflugzeuge konventioneller Bauart welche die PM3 umgeben. Damals, in den 50er Jahren entsprachen jene dem Standard. Die Form der PM3 mutet futuristisch, ja exotisch an und wahrscheinlich waren das auch ihre Flugleistungen. Pfenninger war mit seinen aerodynamischen Erkenntnissen der ganzen Welt meilenweit voraus, aber die breite Masse

Die Entstehung der Elfen-Familie, welche auf den aerodynamischen Kenntnissen von Werner Pfenninger basierte und unter seiner Projektleitung realisiert wurde.

HB-Nr.	Typ	Spannweite (m)	Gewicht (kg)	Baujahr	Bau durch	Bemerkungen
278	Elfe P1	9,00	43	1939	R. Sägesser	«Ur - Elfe» Eigentümer: SSFG Stiftung Segel-Flug-Geschichte
402	Elfe 2	10,60	65	1944	Gebr. Suter und Isler	Oft 11- Meter-Elfe genannt Eigentümer: SSFG
	Elfe 3	11,20				Nur Projekt, nicht gebaut; gleiches Aussehen wie Elfe P1 und Elfe 2
516	Elfe PM 1	15,40	110	1948	HUSCH (Huber und Schmid)	Gleitzahl 43:1; Erste Elfe mit Pfenninger-Laminarprofil. Erste Zusammenarbeit Werner Pfenningers mit Albert Markwalder. Bei Absturz zerstört
	Elfe PM 2	16,00	140	1949		Nur Projekt; nicht gebaut
526	Elfe PM 3	16,00	310	1954	HUSCH und Sägesser	Genannt Super-Elfe wegen des hohen Gewichts. Auf Wunsch von Erstbesitzer Max Schachenmann: abgesetzte Haube und festes Rad; Einbau eines Einziehfahrwerks durch Nachbesitzer McLean. Eigentümer: SSFG
534	Elfe M	17,50	306	1956	Albert Neukom und Flugtechnische Zentrale Bern	Flugzeug wird auf einem Dokument auch Elfe M 3 genannt. Landekufe mit abwerfbarem Fahrwerk; eingestrakte Haube geneigtes Seitenleitwerk. Eigentümer SSFG

der Segelflieger und auch die Hersteller erkannten dies (noch) nicht.

Der ausführliche und sehr interessante Lebenslauf der PM3 ist unter www.osv.ch.org beschrieben und ist sehr lesenswert!

Lilly Grundbacher brachte die PM3 in die

Schweiz zurück und schenkte sie später der Stiftung Segel-Flug-Geschichte, der SSFG.

1956 entstand dann die Elfe M. Beim Bau der Elfe M müssen vier Namen genannt werden: Albert Markwalder war der Initiator und Konstrukteur, ohne den das Flugzeug nie entstanden wäre. Albert Neukom war der Erbauer und Besitzer, wobei

der Zusammenbau des Flügels und die beschleunigte Fertigstellung in der Flugtechnischen Zentrale in Bern unter W. Frei erfolgte, um den Einsatz



©OSV
Die Elfe M

an der WM 1956 in St. Yan (F) sicher zu stellen. Werner Pfenninger war für die Profile, die unverändert von der Elfe PM1 übernommen wurden, sowie für die Gesamtkonzeption zuständig, kann also als geistiger Vater der Maschine bezeichnet werden. Mit diesem Projekt endete die direkte Mitarbeit Werner Pfenningers an der Entwicklung der von ihm stammenden Elfen.

Dieses Flugzeug Elfe M wies eine Spannweite von 17.5 m auf, eine Streckung von 23.2 (Schlankheitsgrad des Flügelgrundrisses), und ein Gewicht von 306 kg. Es erreichte bereits 1956 eine Gleitzahl von 44 bei 100 km/h; wirklich sehr bemerkenswert!

Den Erstflug führte der Erbauer Albert Neukom am 14. Juni 1956, eine Woche vor Beginn der WM, auf dem Belpmoos selbst durch. Er endete in einem hüfthohen Getreidefeld, nachdem Neukom den ganzen Flugplatz überflogen hatte. Der gute Gleitwinkel hatte ihm offensichtlich ein Schnippchen

geschlagen, war die Elfe M doch damals das wohl beste Segelflugzeug seiner Zeit.

Mit diesem Flugzeug erflog Hans Nietlispach den hervorragenden 8. Rang an der WM in St. Yan (F). Man wusste damals noch nicht, wie schnell solche Laminarprofile effizient zu fliegen waren. Nachdem Nietlispach die Vorteile im Flug erkannte, rollte er die Rangliste von hinten auf. Sein Mitkonkurrent und Gewinner der Meisterschaften war übrigens ein gewisser Paul McCready; das sagt uns Segelfliegern ja wohl alles...

In den folgenden Jahren wurden die Ideen nicht nur von Albert Neukom weiter entwickelt. Insbesondere in Deutschland, wo der Segelflug in den 20er Jahren entstand, wurde reichlich geforscht und probiert. Deutschland stellt bis heute Gelder zur Verfügung, um erfolgsversprechende Projekte von akademischen Fluggruppen zu realisieren, den sogenannten «Akafliergs», welche bis heute aktiv sind. Sie haben die Szene



ARCUS 20 NEUER VENTUS DISCUS 2C FES DUO DISCUS XLT



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

Mit unserem luffahrttechnischen Betrieb sind wir ausserdem kompetenter Partner für alle Arbeiten an Segel- und Motorsegelflugzeugen. Die Kooperation mit der CAMO NT GmbH komplettiert unsere Angebotspalette.

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

Wir freuen uns auf eure Kontaktaufnahme!

jederzeit nachhaltig beeinflusst.

Insbesondere wurden Bauarten gesucht, welche die notwendige hohe Genauigkeit beim Bau eines Flügels mit einem Laminarprofil ermöglichen. Die Anwendung der «Sandwich»- Bauweise war ja beim Bau der Elfe PM1 schon erprobt worden, aber neue Materialien ermöglichten präzisere Bauweisen in Kunststoff. Heute wird erst die spätere Farbschicht in eine präzise Negativ-Form eingebracht. Dann legt man die tragende Aussenhaut, früher aus GFK, heute meist CFK, ein und tränkt sie in vorgeschriebener Menge mit Epoxydharz. Dann folgt der Einbau einer leichten Stützschiicht von vielleicht 5 bis 10mm Dicke und schliesslich eine Innenschicht aus GFK/CFK. Das Ganze wird mit Epoxydharz verklebt und unter Vakuum und Temperatur ausgehärtet. Auf diese Weise entsteht eine sehr präzise Halbschale von hoher Oberflächengüte.

Ende der 50er Jahre wurde das erste Segelflugzeug von der Akaflieg Stuttgart auf diese Weise erbaut und ist unter dem Namen «fs 24 Phönix» bekannt. Das Flugzeug fliegt übrigens heute noch, ist aber ein Museumsstück.

GFK sind Glasfaserverbundwerkstoffe. Ihre Anwendung als hochfeste Bauweise wurde in den 50er Jahren massgeblich an besagten Akafliegs entwickelt. In den 80er Jahren begann man im Segelflugzeugbau statt Glasfaser Kohlefaser (CFK) zu verwenden, was dann von der Militär- und später auch von der Zivilaviatik übernommen wurde. Bauteile in Kohlefaser haben eine extrem hohe Zugfestigkeit und sind dadurch besonders steif bei geringstem Gewicht und daher hervorragend geeignet, um dünne Profile mit grossen Spannweiten bauen zu können. Sie waren anfänglich sehr teuer, aber im deutschen Segelflugbau wurden die neuesten Werkstoffe und Kenntnisse in hervorragender Weise kombiniert; sie revolutionierten die Szene innert weniger als einem Jahrzehnt

komplett.

Albert Neukom übernahm diese Ideen auf seine Weise. Er griff auf die beim Bau der Elfe PM1 gewonnenen Erkenntnisse zurück, wo Balsaholz als Stützmaterial in der Sandwich Bauweise verwendet wurde. Als als Ein-



Albert Neukom

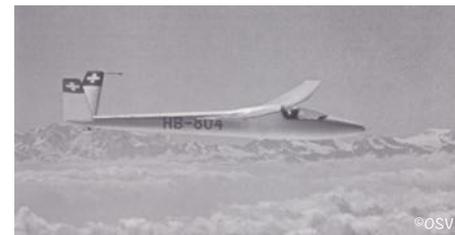
mann-Betrieb konnte er die kurzen Topzeiten (die Zeit, innerhalb derer das flüssige Harz verarbeitet werden muss) beim Verarbeiten von Epoxydharzen an grossen Bauteilen nicht einhalten. Er verwendete daher dünnes Sperrholz als Aussen- und Innenhaut, Balsaholz als Stützstoff dazwischen und verklebte das Ganze mit Aerodux unter Vakuum in einer Negativform. Anschliessend versiegelte er die Innenfläche mit verdünntem Epoxydharz um das Holz vor Feuchtigkeit zu schützen.

Für die Flügelholme verwendete er hochfeste Aluminium Legierungen. Diese Bauweise ergab einen sehr formgenauen und torsionssteifen Flügel. Die Rümpfe baute er nach wie vor im Positiv. auf.

Albert versuchte vorrangig, eine möglichst lange, ungestörte Strömung um den Flügel zu erreichen und damit eine möglichst hohe Gleitzahl. Er experimentierte daher mit Ausführungen ohne störende Bremsklappen, und rüstete seine Elfe MN lediglich mit einem Bremsschirm aus. Dies erwies sich als wenig zuverlässig; Albert deponierte sie prompt auf einem Obstbaum. In der Folge suchte er andere Möglichkeiten.

Aufstellung der von Albert Markwalder und Albert Neukom konstruierten und / oder gebauten Flugzeuge, welche auf den Erkenntnissen von W. Pfenninger aufbauten. M für Markwalder / N für Neukom. Tabelle nach bestem Wissen gemäss SSSF

Typ	Prototyp	BJ	Spannweite (m)	Gleit Zahl	Bemerkungen
Nach aktuellem Kenntnisstand 11/2023					
Elfe MN	HB-736	1963	17,5	-	Prototyp mit V-Leitwerk, Wölbklappen und ALU- Holm.
Elfe MN-R	HB-781	1964	17,5	44,4	R= Ruckstuhl (Auftraggeber); nur mit Bremsschirm ausgerüstet.
Elfe S1 SV	HB-783	1964	15,0	-	V-Leitwerk
Elfe S2	HB-801	1965	15,0	-	2 Stück hergestellt: 1 mit V-Leitwerk und Pendelruder, 1 Kreuzleitwerk gedämpft.
Elfe S2/3P	HB-803	1965	15,0	37,5	3 Stück; Rumpf von S2 und Flügel von S3; Pendelruder
Elfe S2/3V	HB-804	1966	15,0	37,5	1 Stück; Rumpf von S2 und Flügel von S3; V-Leitwerk
Elfe S2/S3	HB-844	1966	15,0	37,5	2 Stück hergestellt.
Elfe S3	HB-841	1965	15,0	37,5	7 Stück hergestellt; 3-teiliger Flügel, Pendelruder
Elfe S4	HB-858	1969	15,0	38	14 Stück hergestellt; zweiteiliger Flügel, Pendelruder
Elfe 17	HB-982	1969	17,0	39	9 Bausätze = Amateurbau; zweiteiliger Flügel
Elfe-mk	HB-1080	1972	17.15	-	Nach vorne verschiebbare, umlaufende Haube. Entwurf: Markwalder-Kirsch. Absolutes Unikat. Basis des Flügels: wahrscheinlich Elfe 17
Elfe 17A	HB-1182	1973	17,0	39	1 Stück hergestellt im Amateurbau
Elfe S4A	HB-1040	1973	15,0	38	23 Stück hergestellt; viele Amateurbauten
AN 17	HB-1043	1971	17,0	40	1 Stück hergestellt; Amateurbau
Elfe S4D	D-4598	1978	15,0	38	21 Bausätze; bei JUBI in Oerlinghausen gebaut.
AN 66	HB-872	1966	18,0	48	AN 66 mit einteiliger Haube; Pendel V-Leitwerk ca. 90°. Bremsschirm und -Klappen
AN 66B	HB-901	1966	18,0	48	AN 66B HB-901 und HB-904 mit geteilter Haube. Gedämpftes V-Leitwerk ca. 100°
AN 66C	HB-1044	1971	23,0	48	1 Stück hergestellt; dreiteiliger Flügel Fowler Klappen zur 20% Flächenvergrösserung
AN 66D	HB-1200	1974	21,0	-	1 Stück hergestellt; vierteiliger Flügel des geplanten, nicht gebauten Doppelsitzers «Pan»



Elfe S2 mit V Leitwerk



Elfe S2 mit gedämpften Höhenruder



Die Elfe MN. Bremschirme sind tückisch!



Die AN 66 HB-872 bei einer Schirmlandung; sie war jedoch auch mit Bremsklappen ausgerüstet

Bei seinen 15m Elfen versuchte er es mit Drehklappen an der Flügelhinterkante. Diese limitierten die Sturzfluggeschwindigkeit beträchtlich, waren aber bei geringen Geschwindigkeiten wie im Endanflug wenig wirksam, weil sie in der Wirbelschleppe des stark angestellten Tragflügels nur wenig Wirkung erzielen konnten. Andere Flugzeughersteller verfolgten ebenso diesen Ansatz; auch sie mit wenig Erfolg. Schliesslich verpasse Albert allen seinen Flugzeugen ab der Standard Elfe S4 Bremsklappen auf der Flügeloberseite, sogenannte Schempp-Hirt Bremsen.



Die Elfe MN-R auf dem Klippeneckwettbewerb, war auf dem Schmerlat unter dem Namen "Bismarck" bekannt, was durch ihre Ausmasse und ihr Gewicht zu begründen ist. Sie war anfänglich nur mit Bremschirm ausgerüstet. Dieses Flugzeug flog einige Jahre auf dem Schmerlat in der Haltergemeinschaft Haeny/Sulzer.

Einziehfahrwerke wurden sehr früh zum Standard, verursacht ein noch so verkleidetes Haupttrad, sagte man damals, doch die Hälfte des gesamten Rumpfwiderstandes!

Auch die Abdichtung der Kabine war Gegenstand der Bemühungen, wobei die Bauart der Flugzeuge Neukoms jedoch klare Nachteile aufwies; mit Kunststoffrümpfen konnten komplizierte Dichtprofile geformt werden, was wesentliche Vorteile ergab. So wurden störende Luftströmungen, die an der dicksten Stelle des Rumpfes als Folge des Unterdruckes an der Oberfläche aus der Kabine gesaugt werden, verhindert, was den Widerstand weiter reduziert.

Ewige Diskussionen verursachte früher auch die Ausführung der Leitwerke; man war der



Bild © Fam. Neukom Elfe S3V vor der Werkstatt in Sibingen

Meinung, dass Pendelruder (das gesamte Ruder bewegt sich um einen Drehpunkt) die widerstandsärmste Form seien. Konsequenterweise experimentierte Albert mit V-Leit-

werken; so konnte die vertikale Flosse eliminiert werden. Pendelruder verlangen allerdings ein ruhige Händchen in der Steuerung und setzten sich in der Folge leider nicht richtig durch - eigentlich schade.

Grosse Leistungssprünge waren damals in erster Linie durch höhere Spannweiten zu



Die AN 66 mit einteiliger Haube.



Die revidierte AN 66B HB - 904 von Jaro Zuzak vor ihrem zweiten Erstflug im Oktober 2023.



AN 66C HB-1044 mit 23 m Spannweite und variabler Flügel- fläche mittels in Flugrichtung ausfahrbarer Fowler Klappen.

erzielen und das lockte Albert sehr. Mit all seinen Erkenntnissen und Erfahrungen baute er die AN 66; ein Flugzeug mit einem 18m Flügel. Die AN 66 war zu seiner Zeit wahrscheinlich eines der besten Leistungsflugzeuge auf dem Markt. Emil Ehrat gewann

zwei Schweizer Meisterschaften mit diesem Muster.

Doch nicht genug. Nachdem Albert die AN 66 zur AN 66B modifizierte, wovon er 2 Exemplare baute, entwarf er Ende der 60er Jahre die AN 66C mit 23m Spannweite. Sie blieb eine Einzelanfertigung, wies jedoch eine bemerkenswerte Eigenschaft aus: man konnte



Die Elfe S3 HB-902 über dem Randen. Sie flog schon immer auf dem Schmerlat.

die Flügelfläche um ca. 20% vergrössern, indem man die Flügelendkante aus dem Flügel nach hinten heraus wölbte, so wie es die "Grossen" heute alle tun. Ziel war es, die Flächenbelastung zu reduzieren und das Profil so zu beeinflussen, dass man damit langsamer fliegen und besser steigen konnte. Heute übernehmen jedoch moderne Profile mit einfachen Wölbklappen diese Funktion in hervorragender Weise.



Die Elfe S3 HB - 902 beim Aufbau. Das Mittelteil ist montiert.

In den 70-ern ging der Trend in Richtung Leistungsdoppelsitzer und Albert wollte mit dabei sein. So konstruierte er einen solchen mit dem Namen Pan. Dieser ging aber nie richtig in Produktion; mir ist nicht bekannt, ob er je flog.

Die Flugzeuge von Albert Neukom waren alles irgendwie Unikate, weil Albert immer neue Ideen ausprobierte. Dies ist aus der obigen Auflistung der von ihm gebauten Flugzeuge klar ersichtlich. Sehr früh schon, sicher als einer der ersten Hersteller, erreichte er Gleitzahlen über 40. Und immer flogen seine Vögel ausserordentlich harmonisch mit sehr angenehmen Steuer- und sicheren Flugeigenschaften.

Albert war immer eher auf kreative Neuerungen bedacht, als auf eine rationelle Fertigung, wie sie in Deutschland mit Windeseile voran schritt. Dies führte dazu, dass Albert seinen Erfolg von 1968 an der nächsten WM leider nicht wiederholen konnte - zu stark war die industrielle Fertigung im Nachbarland und zu viele Neuerungen waren in der GFK Fertigung einfacher machbar.

Albert konnte jedoch manchen Enthusiasten begeistern, indem er zahlreiche Bausätze der Varianten von Elfen S2, S3, S4 und Elfe 17/17A verkaufte. Viele davon sind bis heute im Einsatz, deren Erbauer jedoch so "in die Jahre gekommen", dass immer wieder Exemplare in gutem Zustand auf dem Markt auftauchen.

In seinen letzten Jahren widmete sich Albert dem neuen Trend der Ultralights. Er konstruierte unter anderem einen leichten Segler mit Motor, den Piccolo, der sich noch heute grosser Beliebtheit erfreut. Auch baute er sich ein leichtes, schnelles Motorflugzeug, die HB-YAK.

Zurück zur Gegenwart:

Auf dem Schmerlat sind seit 2023 nun also vier flugfähige Flugzeuge aus dem Hause Neukom stationiert:

1 Elfe S3	HB - 902
1 Elfe S4A	D - 1502
2 AN 66B	HB - 901 und 904

Die beiden Standard Elfen sind beide flugfähig. Die AN 66B HB - 901 befindet sich im Endstadium einer grossen Revision, welche 1994 mit einer Interessengruppe unter der Führung von Andy Müller und unter Mitwirkung der Gebrüder Neukom begann. (siehe SchmerlatPost 1996) Leider stockte dieses Vorhaben in der Folge, sodass der Prozess einer Neuzulassung beim BAZL nochmals durchlaufen werden muss.



Abschied der AN 66B HB-904 von Sion. Ab nach Lausanne!

Die HB-904 wurde von Studenten an der EPFL ab 2017 einer gründlichen Revision unterzogen. Das Flugzeug konnte zu einem symbolischen Preis von der Studentengruppe Aéropoly der ETHL vom Vorbesitzer, André Sauge, erworben werden. Diese Gruppe musste nun die notwendigen Mittel durch Crowdfunding beschaffen, um das Vorhaben finanzieren zu können. Das Flugzeug hatte längere Zeit gestanden, wies aber keine strukturellen Schäden auf, weder am Tragwerk noch an der Steuerung. Die Instrumentierung war allerdings nicht mehr zeitgemäss und musste erneuert werden. Auch hatte die Lackierung durch die Feuchtigkeit im Anhänger gelitten und musste partiell erneuert werden. Die Studenten verpassten dem Flugzeug ein Heckrad, was jedoch sehr leicht sein musste, um Schwerpunkt und Zuladung in Grenzen zu halten. Kein leichtes Unterfangen.

Mit Abstand am meisten Arbeit verursachte jedoch die Revision des Anhängers, des eigentlichen Hangars des Flugzeuges, war das Gefährt doch schon über 50 Jahre alt. Nun kam leider Corona dazwischen; die sozialen Kontakte wurden gestoppt, viele Studenten machten in der Zwischenzeit ihre Abschlüsse und das Projekt, das eigentlich vor dem Abschluss stand, verlor seine treibenden Kräfte und wurde schliesslich eingestellt. Sehr bald fand die Gruppe Aéropoly jedoch einen Interessenten, den heutigen Besitzer Jaro Zuzak. In Zusammenarbeit mit

Peter Neukom wurde die Revision abgeschlossen und die Papiere beim BAZL validiert.

Das Schwesterschiff, die HB-901 von André Müller, ist nun ebenfalls fast fertig, nachdem auch es nach längere Standzeit in Zusammenarbeit mit Martin Neukom dort wo notwendig, revidiert werden musste; es fehlen nur noch Details der Instrumentierung und die Papiere, sodass es sicher im Frühjahr 2024 wieder abheben kann.



Über den Wolken, da muss die Freiheit wohl grenzenlos sein... Die stolze AN 66 HB - 872



Foto © Jaro Zuzak
Jaro vor seinem ersten Start im Oktober 2023.



Foto unbekannt
AN66B HB-901 mit AN66 HB-872 auf dem Flugplatz Schmerlat



Foto © André Müller
Martin Neukom (r) und Falk Borowsky arbeiten an der HB-901

Die An 66 fliegt heute in Deutschland in neuem Glanz



Foto © Tobias Barth



Diese Elfe S4A, ein Eigenbau aus Deutschland, ist heute ebenfalls auf dem Schmerlat stationiert.



©OSV

Die Elfe S-3 in ihrer originalen Farbe Ende der 60-er Jahre ist bis heute auf dem Schmerlat beheimatet.



Foto © Jaro Zuzak

Im Cockpit der AN66B



Elfe S 4 A, HB-1159, bei der 35. VOG-Flatte in Nitra, Slowakei, vom 26.07. - 05.08.2007
Bild: Lilly-Annamarie Grundbacher



Vielen Dank der OSV für die Überlassung von Bildmaterial. Der Besuch der Homepage lohnt sich; viele spannende Beiträge warten darauf, entdeckt zu werden.

Februar 2022: Die AN 66B HB-904 ist zurück auf dem Schmerlat! vlnr: Jaro und André, die neuen AN 66B Besitzer und die Kameraden der Aëropoly Gruppe, welche die Revision weit voran trieben.



Foto © Jaro Zuzak



Foto © Jaro Zuzak

Die AN 66B HB-904 ist wieder auf dem Schmerlat



Foto © Jaro Zuzak

Die AN 66B HB-904 vor ihrem zweiten "ersten" Flug.

Die beiden AN 66B Besitzer, André Müller, HB-901 und Jaro Zuzak, HB-904, werden bei der Montage persönlich vom Chef-Fluglehrer Christian Müller unterstützt. Schmierer hilft immer!

Der Artikel wurde in verdankener Weise von Daniel Steffen, Beat Jäggi und Thomas Fessler, alle SSFG, auf seine inhaltliche Richtigkeit überprüft und wo nötig nach bestem Wissen ergänzt.

Weitergehende Informationen finden Sie im Quellenverzeichnis am Anfang des Atikels oder bei der SSFG.

Sponsoren sind willkommen!



Foto © Jaro Zuzak

Während des Schreibens des Elfe und AN Artikels war es nicht zu vermeiden, dass die eine oder andere, längst vergessene Begebenheit wieder an die Oberfläche gespült wurde. So auch diese:

Hier eine Geschichte, die ich mit der Standard Elfe S-3 HB - 902 mit einer Flugfahrt von etwas über 500 Stunden, wovon viele schon auf Elfe, erlebte:

Man schrieb das Jahr 1972; Juni. Heiss und sehr gewitterhaft. Heinz Sulzer mit seiner "Bismark" HB-781 und ich mit der Elfe S3 HB-902 beschlossen, das 300 km Dreieck Oberkirch (Schwarzwald) - Urach (schwäbische Alb) zu umrunden. Das gestaltete sich allerdings ziemlich schwierig; es wollte und wollte anfänglich nicht recht steigen, es kochte und schüttelte nur. Wir übten lange nördlich von Blumberg bis dann plötzlich alles zu grossen Cumuli aufschoss. Wir, nicht faul, Knüppel nach vorn und losgespracht.

Bei der Wende in Oberkirch, was schon ziemlich westlich des Reliefs liegt, musste ich mit Erstaunen feststellen (man hatte ja nur nach vorne geschaut, dem Ziel entgegen, was sonst?), dass hinter mir ein unglaublicher Qualler den ganzen Himmel einnahm und jegliche weitere Einstrahlung verhinderte. Nun, es kam wie es kommen musste: ich musste zu Boden.

Wie vorgängig besprochen und auf dem Schmerlat längst so instruiert, vermied ich die grosse, lockende Wiese (es war ein ehemaliges Flugfeld unterhalb der Bergspitze der Hornisgrinde !!) weil Wiesen im Schwarzwald immer Gräben zur Entwässerung aufweisen. Also nahm ich mir ein Äckerlein vor. Das stoppt schnell. Allein, das benachbarte Ährenfeld, boshafterweise als grüne Wiese getarnt, griff nach meiner Flügelspitze und päng! sass ich verkehrt herum im Cockpit und schaute dahin, wo ich her gekommen war...

Der Flügel verdreht auf dem Rumpf, alles geborsten bis auf den Radkasten. Das Capot

zersplittert, das linke "Ohr" verbogen und das Höhenleitwerk: soviel wie ab! Und dann kam der Regen.... Das gab Stimmung - kann ich euch sagen!

Richard Schneider stellte flugs eine Bergungsmannschaft zusammen, mit welcher er mich, ausgerüstet mit allen greifbaren Polstern, Schaumstoffen und mit Decken (z.T. aus meinem Haushalt: meine Frau wunderte sich wofür denn das?) vom Acker kratzte.

Heinz, in derselben Situation, hatte das falsche Kaff fotografiert und ging daher einige km östlich in eine an sich schöne Wiese. Aber diese hatte eben Gräben! So wie wir es vorgängig besprochen hatten. Die "Bismarck" verding sich darin, drehte sich halb auf den Rücken und erlitt dabei Totalschaden. Heinz war glücklicherweise nichts passiert. Die "Bismarck" wurde später dann durch Falk Borowsky wieder fachmännisch aufgebaut.

Am selben Tag im Frühsommerlager 1972 machte auch unsere Mucha eine Aussenlandung und wurde beim Heimtransport auf dem offenen Anhänger völlig durchnässt. Das Gewitter schlug auch hier zu. Wir mussten das Flugzeug lange trocknen, denn es war noch mit Kasein-Leim geklebt welcher sich bei Nässe aufweicht. Das Lager erhielt in der Folge den Namen "Schärbeli Lager"...

Die 902 reparierte ich in der Werkstatt von Albert unter seiner Anleitung und mit Hilfe von begabten Kameraden wie z.B. Hansueli Müller und anderen. Jeden Abend ging das bis Mitternacht. Und dies drei Jahre nach meiner Hochzeit - was hat sich wohl die neugierige Nachbarin dabei gedacht?

Am 19. August flog sie wieder. Der Start erfolgte bei steifem Nordwind quer zur Piste. Es knackte ein wenig, dann war alles wieder normal...

Moral: Gewitter im Schwarzwald sind eine Sache für sich und tunlichst zu vermeiden!

Ruedi Demmerle

Bitte berücksichtigen Sie unsere Inserenten bei Ihren Geschäften und Ausflügen!

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

	Seite
GVS Landi AG, Beringen und Schaffhausen	11
SwissLife Immopulse, Schaffhausen	13
Moser Elektro AG, Planung Installationen, Löhningen und Neunkirch	17
7r Software Entwicklung, Schaffhausen	19
Kuhn Druck, Neuhausen	23
Müller Fleisch, Metzgerei, Schleithelm	29
Siblinger Randenhaus, Restaurant, Hotel, Seminare	33
Trattoria la Calabrisella, Pizzeria, Hallau	35
Falken Brauerei, Schaffhausen	41
Restaurant Gmaandhuus, Neunkirch	45
IWC Uhren, Schaffhausen	47
Städtli Beck, Landis & Rubin, Neunkirch	49
Trotte Löhningen, Weine	50
AXA Winterthur, Hauptagentur Neunkirch	53
Kurt F. Oetterli AG, Elektro Installationen, Schaffhausen	58
Confiserie Reber, Apéro, Dessert, Schaffhausen	59
Lufttechnischer Betrieb Peter Neukom, Neunkirch	63
Clientis, BS Banken in Ihrer Region	Umschlag



Sport? Bewegt.

Wenn Menschen in unserer Region etwas bewegen, sind wir dabei. Darum unterstützen wir Vereine und lokale Sportanlässe.