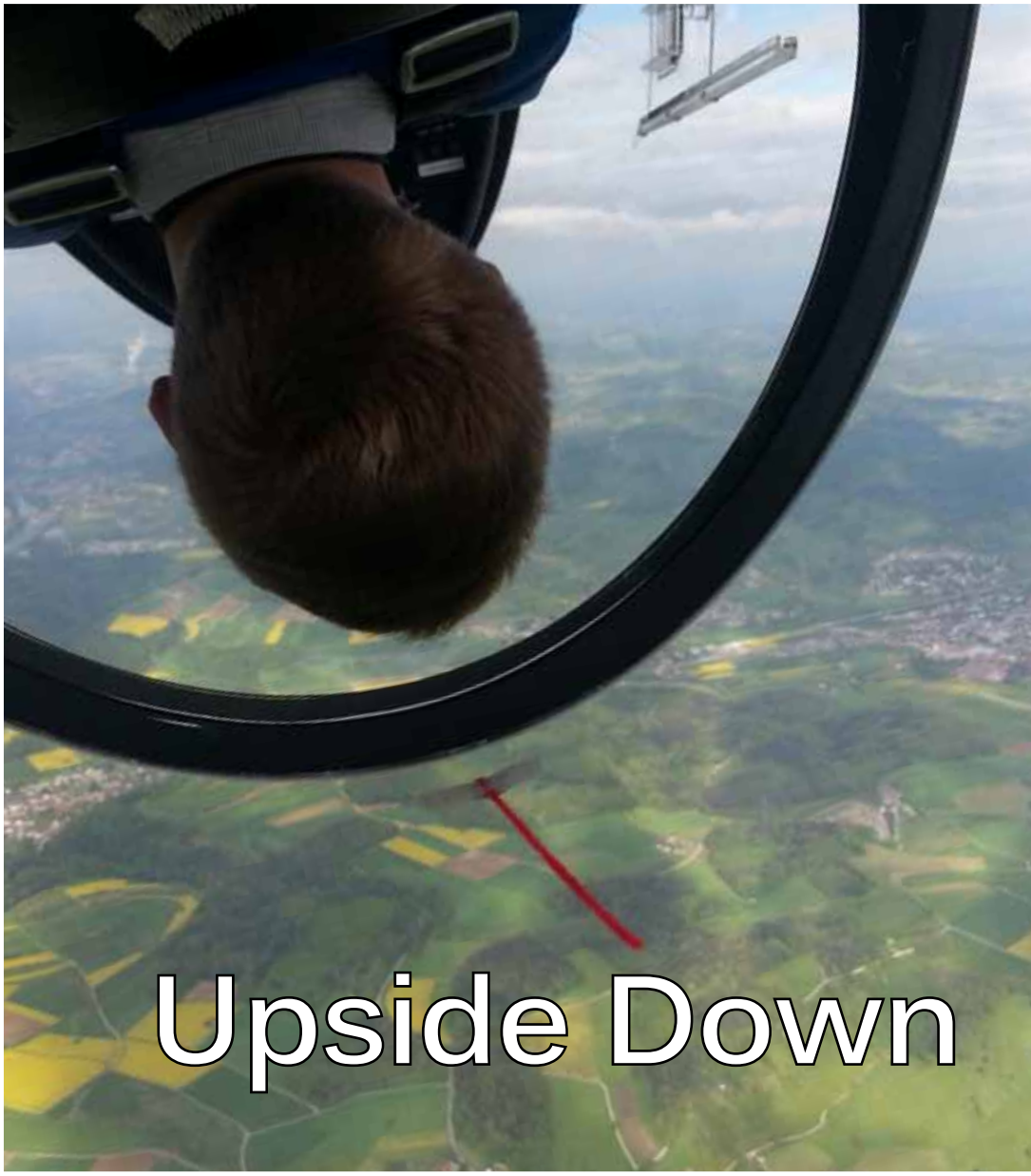
glidingbasel

Vereinszeitschrift der Segelfluggruppe beider Basel



Inhalt

Titelbild: Sämi S. „upside down“, Foto von Raphael M.	1
Winterwindele 2013	3
Schweizermeisterschaft 2013	4-5
Kunstflug BFK 2013 in Courtelary	7-9
Der Zackenbandorden	10-11
Lässt hören aus alter Zeit	12-23
Ein Besuch bei Mecaplex	24-27
Lagerbericht St. Crépin 2013	29-31

Editorial

Liebe Piloten/Pilotinnen und Sympathisanten der SG beider Basel

Ein weiteres „Bleddli“ hat den Weg in eure Briefkästen gefunden! Diesmal im Zeichen des Zusammenschluss der SGB mit der SGF (siehe Foto: Der historische Moment an der GV der SGB, als aus zwei Vereinen einer wurde).

Viel Spass bei der Lektüre!

Raphael Mächler

Adresse:
Segelfluggruppe beider Basel
4000 Basel

Redaktion:
Raphael Mächler
bleddli@glidingbasel.ch

Winterwindele 2013

Impressionen von Pesche Allegrini

Schweizermeisterschaft 2013

Nur etwas wenig mehr Wetterglück als an der JSM hatten unsere Piloten an der SM2013 in Amlikon-Bissegg an der Thur:

René Schönmann konnte nur einen Flug machen und wurde 7. (von 17) in der 15m-Klasse, Redy Zulliger in der 18m-Klasse wurde 5. (von 11), in der offenen Klasse wurde Ralph Bader mit Rolf Boller 9. und Jürg Weiss 7. (von 10).
Die Stimmung der ersten Tage, die Begegnungen, die Berichten der Piloten und der HelferInnen, die ganze Atmosphäre hatten für mich ein grosses Suchtpotenzial!

J.-L. Aeby

Quelle Bilder: www.sm2013.ch

12F

HB-2448

SONNENCREME

Diese Sonnencreme ist angereichert mit Honig und Bienenwachs. Sie fördert eine schnelle Bräunung, schützt und pflegt die Haut. Diese erstklassige Sonnencreme ist wasserfest (Schutzfaktor 16).
100 ml

APINATURA®
Kosmetik & Bienenprodukte

APINATURA Jonas Zenhäusern, Dammweg 33, CH-3904 Naters (VS)
jz@apinatura.ch, www.apinatura.ch, Tel. +41 (0) 27 924 58 77, Fax +41 (0) 27 924 16 35

Werben auch Sie
im glidingbasel!

Für einen grossen
Effekt zu günstigen
Preisen...

Kontakt unter:
bleddli@glidingbasel.ch

SEGELFLUGGRUPPE BEIDER BASEL

pandrea

Paar x Paar Beratung

«Ich kann nicht mehr von dir verstehen, als ich von mir verstehe und du kannst nicht mehr von mir verstehen, als du von dir verstanden hast.» (Werner Sprenger)

Wir – als Paar – beraten Sie als Paar in Zeiten gemeinsamer Neuorientierung und auf dem Weg Ihre Beziehung lebendig und dynamisch zu erhalten.

tel. 033 783 28 75

info@pandrea.ch
www.pandrea.ch

in Basel, Zürich und im Berner Oberland
(Weissenburg-Berg)

Peter & Andrea Oertle Frölich

Kunstflug BFK 2013 in Courtelary

Vom 28.4.13 bis zum 5.5.13 durfte ich dem Kunstflug BFK in Courtelary teilnehmen. Die Teilnehmer trafen sich an einem regnerischen Nachmittag auf dem kleinen Flugplatz. Die aufgrund der schlechten Meteo etwas gedrückte Stimmung hellte sich auf, als wir die tollen Flieger sahen, mit welchen wir trainieren durften. Wir freuten uns darauf, viele neue Erfahrungen zu sammeln und am Ende der Woche mit dem Flugbuch-Eintrag „ACR“ nach Hause zu gehen. Wir Flugschüler verstanden uns gleich zu Beginn sehr gut. Wir waren und alle sehr sympathisch und die Begeisterung für den Kunstflug hatte etwas Verbindendes. Die Erfahrungsunterschiede waren gross: Es gab 45-jährige Piloten mit 2000 Flugstunden und Anfänger - wie mich - mit lediglich 21 Stunden seit Abschluss des Brevet. Beim Briefing am Sonntagabend stellten sich die Fluglehrer vor; Sie erklärten uns den Trainingsaufbau und das Organisatorische des Kurses. Am nächsten Morgen gab es wegen tiefliegender Wolkendecke lange Gesichter - kein Flugbetrieb! Gegen Ende des Tages konnte der Flugbetrieb aber dann doch aufgenommen werden. So konnte ich meine ersten Erfahrungen im Doppelsitzer mit Loopings und Renversements sammeln. Am Dienstag besserte das Wetter, die Kursleitung teilte die Flugzeuge zu. Zu meiner freudigen Überraschung durfte ich die DG-500 fliegen. Schon nach wenigen Minuten am Knüppel war ich von den Flugeigenschaften begeistert. Am Abend befassten wir uns mit dem Korrigieren und Nachführen der zum Teil lückenhaften Start- und Schlepplisten. Nach dem Debriefing nahmen wir gemeinsam das Nachtessen in einem der Restaurants ein, wo man gut, aber preiswert essen konnte. Die Stimmung war locker und fröhlich. Am nächsten Tag absolvierte ich ein Flugtraining mit der DG-1000, und nach der Landung war ich

richtig euphorisch, denn dieses Flugzeug war grossartig zu fliegen. Leider konnte ich nur einen Flug machen, da sich das Wetter wieder verschlechterte.

Am Freitag durfte ich meinen ersten Kunstflug-Solo machen. Der Schlepp war sehr ruppig und anstrengend, aber das „Turnen“ war traumhaft.

Am Abend gingen alle zusammen im „Bahnhöfli“ essen. Wir hatten einen schönen Abend, aber man spürte bei Manchen eine gewisse Prüfungsnervosität. Am Samstag durfte ich als Erster auf der DG-1000 die Kunstflugprüfung ablegen. Es hatte Wolken und ich musste mein Programm zum Teil etwas anpassen. Das Prüfungs-

programm bestand aus einem Looping, zwei Renversement rechts, Vrillen rechts und drei Steilkreisen rechts. Danach im zweiten Flug das Ganze noch einmal, diesmal alle Manöver nach links. Um 1534 LT bin ich in LSZJ gelandet. Als ich ausstieg, kamen mir meine Kollegen strahlend entgegen und gratulierten mir. Ich freute mich sehr über das Kunstflugbrevet. Wir Teilnehmer hatten zusammen eine tolle Zeit verbracht. Ich habe viel über mich und das Fliegen gelernt. Ich kann den Kunstflug BFK jedem empfehlen!

Samuel Steuerwald

Der Zackenbandorden (eine Glosse)

von Jean-Luc Aeby

Seit dem ersten Segelflug bis heute sind unglaublich viele Träume vom Felgen geträumt, Gedanken rund ums Fliegen gewälzt, Erfindungen gebastelt und Erfahrungen gemacht worden.

Wer kennt sie nicht die tollkühnen Männer die mit Schwingen an den Armen die Klippe hinunterflogen. Und heute stehen auf unserem Flugplatz HiTech-Fluggeräte modernster Machart, Selbststarter die keinen Abhang mehr benötigen um vom Boden wegzukommen.

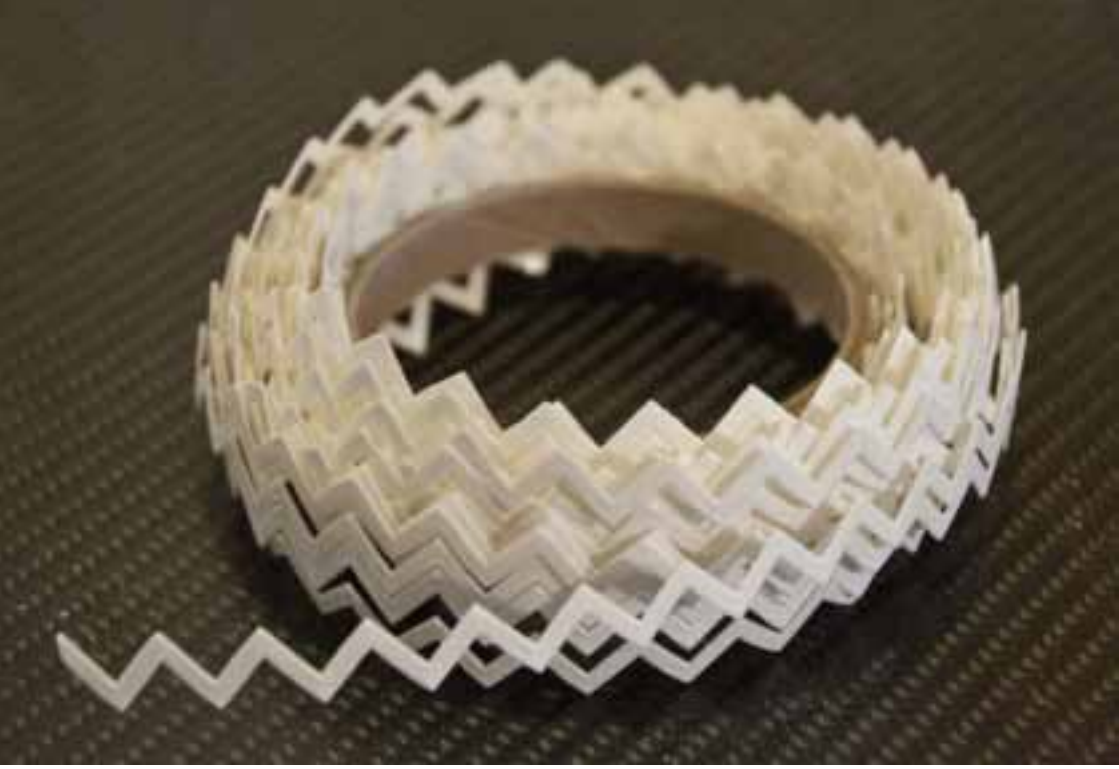
Drei Jahre nur sind sie auseinander die ASK21 der Segelfluggruppe Fricktal und die zwei der Segelfluggruppe beider Basel. Die erste wurde 1983 (HB-1722) die zwei anderen 1986 (HB-1834 und HB-1884) gebaut. Und doch unterscheiden sie sich in einigem. Der vordere Steuerknüppel im HB-1722 ist gekröpft, das markanteste was einem auf den ersten Blick auffällt. Dann ist dieser älter Flieger viel «gepflegter». Eine Tatsache die auch auf eine Revision in Tschechin zurück zu führen ist. Und noch etwas ist mir aufgefallen:

Während meiner Ausbildung in den vergangenen zwei Jahre habe ich mich immer wieder darüber moniert, dass das 1722 sich anders fliegt lässt als die zwei andern. Gewiss haben meine Fluglehrer recht, wenn sie sagen: Du musst auch dieses Flugzeug im Griff haben. Doch warum fliegt es sich anders???

Es gibt welche die behaupten, keinen Unterschied zu merken und mich belächeln. Anja. Ich habe darum bei Alexander Schleichen mal nachgefragt, ob in den drei Jahren die zwischen der Produktion der Flieger liegen, etwas weiterentwickelt wurde. Die Antwort ist negativ ausgefallen. So, und nun?

Ich habe im Baulokal die Revision des HB-1722 mitverfolgt: und das ist mir etwas aufgefallen: es hat ein Zackenband rechts und links am Seitensteuer!

Herecca, ich hab‘s gefunden!



Da lag ich doch nicht falsch. So ein Zackenband muss ja eine Wirkung haben, sonst hätte man das ja nicht erfunden und angeklebt, oder! (Angeklebt wurde das bei der Revision). Original ist das nicht, aber laut Herrn Greiner von Alexander Schleicher möglich. Dazu braucht‘s aber eine Ergänzung im AFM, eine Technische Ergänzung. Ob‘s die hat, habe ich nicht nachgeschaut.
Aber eines ist sicher: Jetzt habe ich mir den Zackenbandorden verdient, oder? Und jene die ihn auch noch haben wollen, bitte: erlebt das unterschiedliche Flugverhalten der zwei Flugzeugtyppen der gleichen Bauart und ihr werdet staunen. Es ist so leicht auf einen Superflieger umzusteigen und den dann hochzujubeln. Der feine Unterschieds zwischen einem ASK-21 mit einem Zackband am Seitenleitwerk und einem ohne bewusst wahrzunehmen ist doch einen Zackenbandorden wert, oder?
Guten Flug wünscht Euch mit oder ohne Zackenbandorden

Jean-Luc Aeby

Lasst hören aus alter Zeit...

Eine Fliegergeschichte von Leander Markus Ritzi

Die nachfolgend beschriebenen Ereignisse geschahen in längst vergangenen Zeiten, wo...

- es noch keine GPS oder Computer oder Rechner und Ähnliches gab.
- man (speziell im Ausland) wirklich oft nicht wusste, wo man war.
- man kein Radio oder keinen Funk hatte, auch nicht bei Schweizer- und Weltmeisterschaften.
- die Flugzeuge noch aus Holz waren und der zerbrochene Rumpf (wie an der WM in Argentinien) in 2 Nächten wieder zusammengeklebt wurde.
- der blaue Himmel grösstenteils uns gehörte und Wolkenflug erlaubt war.
- Das Luftamt noch für uns da war!
- es an der Schweizermeisterschaft lange nur EINE Klasse und folglich nur einen Schweizermeister gab.

Zweimal durfte ich unser Land an WELTMEISTERSCHAFTEN vertreten -
1963 in Argentinien und 1965 in England.

Argentinien!
Es war Februar - Winter in der Schweiz, der Zürichsee war mit dickem Eis bedeckt und das ganze Volk genoss diese Seegförni.
Argentinien hatte satten südlichen Sommer mit Temperaturen zwischen 30 und 40 Grad und riesigen Thermikschläuchen und gewaltigen Gewittern.
In der Pampa Argentiniens waren wir drei Schweizer Piloten: Hausi Nietlispach, Ruedi Hächler und ich. Die Basler Skylark III hatte den langen Seetransport übers weite Meer heil überstanden und damit startete ich in der offenen Klasse mit ca. 50 andern Piloten. Ein riesiges Flugfeld bei der kleinen Stadt JUNIN 250 km westlich Buenos Aires in der unendlichen, flachen Pampa wurde unsere Basis, die Unterkünfte waren eher „romantisch“ in kleinen Schrebergarten-Häuslein. Ein grosser Hangar diente als Briefingraum, Essplatz und Bar. Für JUNIN, wo Evita Peron aufwuchs, bevor sie sich zur Staatsfrau empor-heiratete, waren wir das einzige Ereignis der letzten und nächsten 50 Jahre, und dementsprechend wurden wir gefeiert! Mit Triumph-Fahrten durchs Städtchen, langen Asado-Parties und Tango-Nächten unter dem lauen Himmel der Pampa etc etc.

Unsere erste fliegerische Aufgabe war ein Rennen über 114 km mit der ganzen Meute. Massive Thermik bis 5000m liess uns losbrausen und oh weh, als ich am Ziel - einem mittelgrossen (aber viel zu kleinen) Feld - ankam, war die ganze Wiese mit Flugzeugen übersäht und ich versuchte es am äussersten Rand und landete mit grossem Krachen in einem Sonnenblumenfeld - Rumpf abenand!
Und neben mir lag Weltmeister Makula aus Polen ebenfalls in seinen Trümmern, ein schwacher Trost!
Der nächste Wettkampftag-Tag wurde sistiert und am übernächsten durften wir bei-

den unsere Flugzeuge mit dem neu-geklebten Rumpf erst nach 14:00(!) starten, man hoffte, der Kaltleim sei bis dahin trocken und würde halten! Er hielt!

Dann kam der Tag mit dem grossen Schreck: der Holländer Theunissen und ich waren mit unseren Skylarks im Warteraum und liessen die Konkurrenz höflich voraus losrauschen, um sie dann von hinten aufzurollen. Die Startlinie war auf maximal 1000 m Grund zu überfliegen, deshalb warteten wir dahinter mit etwas Ueberhöhung. 10 Minuten später brauste der Holländer los - ich hintendrein. ABER - da war ein Riesen-Aufwindschlauch unter uns und beim Abstechen unter die Maximal-Höhe waren wir sofort auf oder weit über der roten Geschwindigkeits-Marke. Ich flachte ab und zögerte - da sah ich vor mir bei Theunissen einen Flügelteil wegfliegen und kurz darauf ein Trümmerfeld nach unten fallen, mitten drin ein Fallschirm - Gottseidank!
Er „landete“ exakt auf der Start-Linie (immerhin).
Seither stehen mir bei Maximal-Geschwindigkeit ROT und Turbulenz immer die restlichen Haare zu Berg!

Die Navigation war schwierig, in der grünen weiten flachen Pampa hatte es „NICHTS“, kaum Strassen, wenige Weiler und von Zeit zu Zeit eine Baumgruppe bei den Estancias. So

flogen wir halt gen „Irgendwo“ und fast alle machten einmal eine einsame Aussenlandung: „Olé, aqui estamos, Caballeros!“.

Das war aber speziell: spätestens auf ca. 300 m/Grund wählte man sich die grösste Baumgruppe in der Nähe aus (grösste Baumgruppe - grösste und beste Estancia) und landete möglichst nahe an einer Häusergruppe, wo man dann fast immer übernachten musste, denn das Rückholen geschah meist am nächsten Tag. Nachdem man sich auf spanisch mit dem freundlichen Estanciero verständigt und erklärt hatte, dass man nicht vom Mond sondern nur aus „Suiza“ hergekommen sei, wurde man sofort zum Assado-Mahl eingeladen und romantisch untergebracht.
Hablas Castellan?

Am nächsten Morgen sass ich längere Zeit bei meinem einsamen Flieger in der Pampa. Mit einem Taschenspiegel in der Hand lauschte ich angespannt, bis ich weit oben ein Motorengebrumm hörte, und ich spiegelte so lange verzeifelt, bis einer der Rückholer mich entdeckte, das Gas reduzierte und bei mir landete. Das war eben die Zeit vor dem Bordradio! Der Estanciero wurde im Flügelhalten instruiert und los gings im Schlepp, gen Junin. Erst da entdeckte ich, dass der liebe Motorpilot von Schleppen und Navigation keine Ahnung hatte. Auf 100 m über Grund (!!) ging‘s mit Maximal-Geschwindigkeit gen Norden. Von dieser Höhe aus sah man natürlich nicht in die Weite, und trotzdem realisierte ich nach etwa einer Stunde, dass wir wahrscheinlich gerade querab an Junin vorbeiflogen. Radio hatten wir wie gesagt keines, sodass ich schliesslich verzweifelt voll ins Seiten-Steuer trat, um dem Schlepper seinen Schwanz so herumzureissen, dass es nach Osten anstatt weiter nach Norden ging. Nach einem halben Luftkampf liess sein beherzter Widerstand schliesslich nach und ich „führte“ uns doch noch nach Hause.

Fazit der Meisterschaft: Wir Schweizer waren meist im

Mittelfeld - unsere Maschinen waren für die starke Thermik zu langsam und mir unterliefen mehrere Anfängerfehler, die mich schliesslich auf Platz 15 brachten. Niet wurde 21. und Ruedi Hächler Elfter in der Standard-Klasse. Dafür gelang mir eine Verbesserung des 100 km - Dreieck-Schweizerrekords.
Aber gelernt und erlebt hatte ich eine ganze Menge - Olé!

England!
Als Schweizermeister durfte ich 1965 nochmals an eine WM, diesmal nach England, wo wir auf der RAF-Basis South Cerney im Südwesten Englands antraten. Ich konnte mit dem Prototyp der Standard-Elfe, eines der ersten Kunststoff-Segler starten. Er gehörte unserem Club-Mitglied Ernst Dünner, der sehr um seine Elfe bangte. Das Training absolvierte ich hauptsächlich auf Convair-Metropolitain der Swissair und auf DH 100- Vampire-Jägern der Schweizer Flugwaffe. Fürs Segelfliegen reichte die Zeit einfach nicht auch noch. Dabei kam mir vor allem jedoch das Fliegen im engen Vierer- und Zwölfer-Verband zugute, wie sich später zeigen wird. Und da war ja noch die Trainingswoche vor den eigentlichen Weltmeisterschaften.

SOUTH CERNEY war ein riesiges Feld ohne Hartbelag-Piste, alle Schlepper waren Chipmunks der Royal Airforce, mit tollen Piloten, die Organisation straff und perfekt. Die Schweiz war durch Housi Nietlispach (offene Klasse) und Urs Bloch (K-10) und mir in der Standard-Klasse (15 m) vertreten.
Ich hatte mir auf dem Flugplatz einen eigenen Wohnwagen gemietet und konnte mich nachts ins kleine, private Kämmerlein zurückziehen, was meiner Psyche sehr gut tat, denn DIE wurde in der Folge strapaziert.
Am ersten Wettkampf-Tag kamen kurz vor dem Start einige Herren mit einem langen Messband zu mir und massen „meine“ 15 m - Flügel. Meine Elfe hatte 15 m 01 cm !! Das erschütterte meinen tollen Hilfsmann Fredy Weber nicht, er nahm eine Handsäge und sägte den „vorigen“ Centimeter Laminat einfach roh ab - voilà!

Markus Ritzi mit dem äussersten abgesägten Zentimeter des Flügels.

Südwest-England war im Juni noch kühl, feucht und die Thermik eher
schwach und ging nicht hoch. Es bildeten sich schon in der Trainings-Woche riesige Flugzeug-Pulks, die natürlich von weither sichtbar waren. Was tun?
Es lohnte sich bei Rennen, den Start ein wenig zu verzögern und dann von hinten heranzubrausen und sich im Pulk hochzukämpfen, indem man den Konkurrenten seine Flügelspitzen freundschaftlich ins Cockpit streckte, wie man das in der Militärfliegerei gewohnt ist. Die Meisten liebten das nicht sehr und machten höflich Platz - merci beaucoup Monsieur! Das kam mir am zweiten Wettkampf, einem Dreieck-Rennen über 150 km, zu Gute und ich gewann in der Standard-Klasse. Nun war ich

unerwartet plötzlich Dritter im Gesamt-Klassement und der Druck stieg gewaltig.

Dann kam DER VERRÜCKTESTE TAG meines Fliegerlebens:

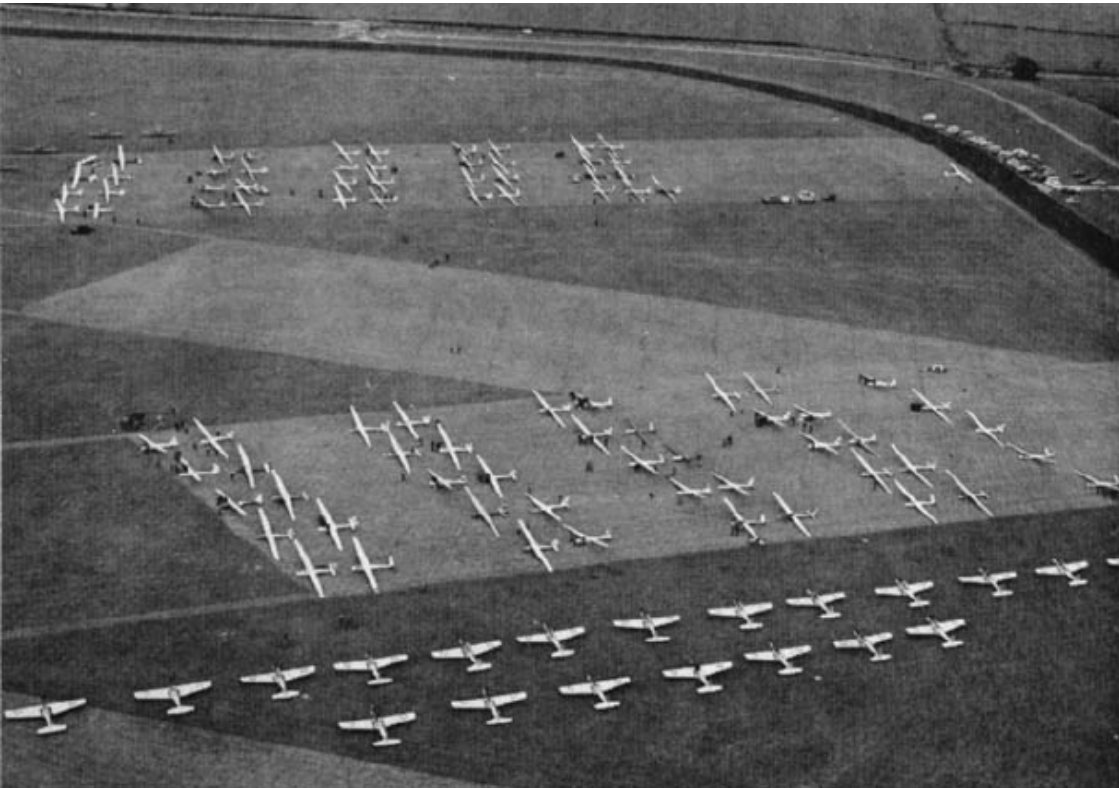
Die Organisatoren hatten die Auflage, einen Tages-Wettbewerb als
„Freien Streckenflug“ auszuschreiben“. Sie taten das nicht gern, da in Argentinien bei dieser Uebung mehrere Piloten über 700 km weit geflogen und erst nach drei Tagen wieder heimgeholt waren und man neu starten konnte. Also warteten die englischen Organisatoren auf einen Tag mit „schlechtem“ Wetter, damit das nicht wieder geschah.
Er kam: Warmfront-Aufzug mit tiefem Stratus, leichtem Westwind und schwacher Thermik. Wolkenflug erlaubt !

Meine Elfe stand in der zweiten Start-Reihe, vor mir die Engländer.
Plötzlich erklangen ärgerliche Rufe und vor mir wurde diskutiert:
Die Franzosen protestierten, weil SIE vorne sein sollten.

Ich bekam das nur sehr gedämpft mit und war immer noch am wehrweissen, wie ich am besten fliegen sollte - es blieb nur: allgemeiner Kurs Nord und ja nie über‘s grosse Wasser geraten! Ich spazierte neben den flugbereiten Seglern auf und ab, da sah ich plötzlich, wie die Flugzeuge vor meiner Elfe weggeräumt wurden. Eine Gruppe Leute kamen zu mir, sagte kurz: „YOU GO FIRST!“ ergriffen mich, steckten mich in meine Elfe und während ich versuchte, meinen Fallschirm und die Gurten anzuschnallen, hatten sie eingeklinkt und mein Flugzeug schoss nach vorn. Ich wurde nach hinten gedrückt, die Steuer konnte ich nicht erreichen und schon hob die Elfe ab und stieg steil wie ein Drache nach oben, ohne dass ich etwas tun konnte.
Eigentlich hätte ich in dieser Lage abstürzen sollen, aber es war noch nicht „mein Tag“. Ich realisierte, dass „man“ das Seil in die Schwerpunkt-Klinke geklinkt hatte und ich kämpfte mit aller Kraft, den Knüppel oder die Klinke zu erreichen. Ich bekam mit, dass die Chipmunk

tief unter mir flog, und dass ich ihr den Schwanz hochzog. Sie verschwand unter mir und plötzlich wurde es ruhig, ich warf mich nach vorn und kämpfte um mein Leben. Es gelang mir, die Nase schnell aber ganz fein zu senken (ich war ganz nahe am Abkippen) und mit einem letzten Blick sah ich die Trümmer meines Schleppers unter mir am Boden, bevor ich mit zitternder Hand mein Flugzeug weit vorne ins Gras setzte.

Der Schlepp-Pilot war verletzt, aber nicht lebensgefährlich. Das Schlepp-Flugzeug war ein Totalschaden! Man holte mich zurück, ich war im Schock - und als ich wieder zu mir kam, war die ganze Meute im grauen Himmel verschwunden. Es hatte nur noch ein Segelflugzeug in South Cerney - meines! Langsam dämmerte mir, dass ich entweder die Welt-Meisterschaft aufgeben oder jetzt TROTZ ALLEM starten und in diesen grauen Himmel steigen musste. Es war mir überhaupt nicht drum.



Ich tat es, als ich im Funk vernahm, dass meine beiden Schweizer Kameraden im BLINDFLUG vorsichtig unterwegs waren. Bald war ich wieder oben und sah, dass man auf ca. 700 m Grund in schwacher Thermik in die Wolken steigen konnte. Immer wenn's stieg, legte ich die Elfe fein auf ca. 30 Grad Querlage auf dem künstlichen Horizont in die Kurve und wartete, bis der Schlauch ein paar hundert Meter weiter oben fertig war. Dann Kurs Nord und warten, bis es wieder stieg. Es war grau, einsam und UNHEIMLICH! Ich wusste ja, dass in diesem Grau noch etwa hundert Kameraden drehten und suchten und kämpften. Das tröstete mich nicht wirklich. (Die englische „Skyguide" entschloss sich in diesen Minuten, sämtliche Verkehrsflugzeuge in Zentral-England für einige Stunden am Boden zu behalten, soviele unbekannte Echo's waren in ihrem Radar zu sehen).

Da meldeten sich Housi Nietlispach und Urs Bloch: sie seien etwa 100 km im Norden und müssten jetzt landen. Sie kamen auf ca. 700 m/Grund aus den Wolken und landeten problemlos.

Ich flog eine, zwei Stunden weiter Kurs Nord und machte mir grosse Sorgen, der mir unbekannte Westwind blase mich unterdes weit nach Osten und ich käme irgendwann über einer grossen, einsamen und tödlichen Wasserfläche aus den Wolken. Aber irgendwann ergriff mich ein 1,5 m Schlauch und es ging höher als bisher. Ich kurbelte wild und eng und stieg - 1500 m - 2000 m und plötzlich wurde es hell und EIN KLEINES THERMIK-TÜRMCHEN SPICKTE MICH HINAUS in einen blauen Himmel, unter mir eine grosse weisse Wolkendecke! Ich realisierte, dass die Front nicht sehr aktiv war, Zirren hatte es keine darüber. Also Kurs Nord und weiter! Die Wolken schluckten mich bald wieder auf, und drei weitere Stunden hielt ich mich drin, aber ich machte mir immer grössere Sorgen, was ich wohl unten antreffen würde. LAND ODER WASSER. Der Funk war schon lange tot und

Leeming
South Cerney
Isle of Man
Newcastle upon Tyne
Sunderland
Stockton-on-Tees
Darlington
Middlesbrough
Hartlepool
Carlisle
Dumfries
Barrow-in-Furness
Blackpool
Preston
Blackburn
Bradford
Leeds
Harrogate
York
Hull
Scarborough
Bridlington
Doncaster
Scunthorpe
Grimsby
Rotherham
Sheffield
Chesterfield
Mansfield
Lincoln
Boston
Manchester
Salford
Bolton
Oldham
Rochdale
Huddersfield
Wigan
Liverpool
Stockport
Warrington
Macclesfield
Chester
Crewe
Wrexham
Newcastle-under-Lyme
Stoke-on-Trent
Derby
Nottingham
Grantham
Loughborough
Leicester
Stamford
Peterborough
Wisbech
Shrewsbury
Telford
Wolverhampton
Walsall
Birmingham
Coventry
Rugby
Northampton
Kettering
Huntingdon
Cambridge
Bury St Edmunds
Sudbury
Worcester
Hereford
Bedford
Milton Keynes
Aylesbury
Luton
St Albans
Hatfield
Stevenage
Colchester
Braintree
Chelmsford
Basildon
Oxford
Swindon
Gloucester
Cheltenham
Stroud
Swansea
Newport
Cardiff
Bristol
Bath
Chippenham
Weston-super-Mare
Taunton
Exeter
Torquay
Plymouth
Reading
Slough
Maidenhead
High Wycombe
Watford
London
Croydon
Dartford
Maidstone
Guildford
Woking
Basingstoke
Andover
Salisbury
Winchester
Southampton
Portsmouth
Brighton
Worthing
Eastbourne
Bournemouth
Dorchester
Weymouth
Newquay
Truro
Falmouth
Penzance
Aberdeen
Pontypridd
Port Talbot
Llandudno
Bangor
Caernarfon
Holyhead
Aberystwyth
Cardigan
Pembroke
Haverfordwest
Milford Haven
Llanelli
Swansea
Barnstaple
Bideford
Tiverton
Exmouth
Sidmouth
Newton Abbot
Torquay
Brixham
Dartmouth
Kingsbridge
Launceston
Tavistock
Wadebridge
Bodmin
Liskeard
Saltash
St Austell
Truro
Falmouth
Penzance
Irish Sea
English Channel

ich war der einsamste Mensch weitherum.

Wo waren meine Hundert Kameraden, mit denen ich den Himmel teilte und die ich doch nicht sah? Jetzt war es sicher ein Vorteil, mehr als eine Stunde
später gestartet zu sein. Die waren hoffentlich über alle Berge!

Drehen - zentrieren - sich Sorgen machen - dann geradeaus und dasselbe noch hundert mal. Langsam wurden die Thermik-Schläuche schwächer und ich näherte mich der mir unsichtbaren Erde.
Plötzlich liessen mich die Wolken fallen und ich kam heraus in einer düsteren, mir gänzlich unbekannten Landschaft: Weite, dunkle, moorige Felder, links in einiger Distanz ein kleines Dorf, ein Kirchturm zeigt mir 1705 an, flacher Boden ca. 500 m unter mir. Ich beschloss, jeden Meter Distanz mitnehmen und zu warten, bis die Erde zu mir „hinauf“ kommen würde!
Dies zeichnete sich ab, als ich plötzlich vor mir eine typisch englische Hecke gewahrte, und mitten in der Hecke ein weite LÜCKE - und dahinter, ich glaub ich träume - eine breite, unendlich lange Hartbelag-Piste!!!
Et voilà - Landing in Stile at Her Majesty‘s Royal Airforce Leeming Base!

Ich rollte ins Gras und wurde bald von einem Jeep und einer freundlichen Crew begrüsst und in die Officers-Messe gebeten.
Man bewirtete mich bestens (die lokale Piloten-Schule hatte heute Brevetierungs-Feier und ich war ganz allein in dieser „heiligen“ Halle bei Stake und Frites und gutem Wein). Mein guter Fredy Weber holte mich um Mitternacht zur langen Rückfahrt ab und brachte mich sicher nach
South Cerney zurück.

Ich war in dieser „Suppe“ rund 300 km geflogen, und wurde Teil einer Spitzengruppe von 5 Piloten, die ganz nahe von einander, innerhalb 10 km gelandet waren, ohne dass man sich je gesehen hatte.

What a day!

Das brachte mich auf Gesamtplatz 2, den ich in der Folge hartnäckig verteidigte und damit die erste Segelflug-Silbermedaille in die Schweiz brachte.

Leander Markus Ritzi

Ein Besuch bei Mecaplex

Was hat ein Flugzeug der Pilatuswerke mit einem Duo-Discus oder einem ASK21 gemeinsam?
Alle haben Hauben aus der Produktion der Firma Mecaplex in Grenchen.

Bald bereit für ein Flugzeug der Pilatuswerke.

Auf unserer Führung im Februar durch die Hallen stiessen wir als erstes auf jenen Arbeitsplatz bei dem ein in einem Ofen auf 158 Grad Celsius erwärmte Plexiglasscheibe auf eine vorgeheizte und mit Fett getränkten Tüchern belegte Form gelegt und mit sechs pneumatischen Kolben in ihre Form gezogen wurde. Die letzten Unebenheiten wurde mit einem mit Lappen umhüllten Klotz glatt gestrichen. Nach kurzer Zeit hat sich das Material abgekühlt, wurde gewaschen, mit einem Schutzlack überzogen und zur Weiterverarbeitung gelagert. Eine optische Wand ? ein grosses gleichmässig ausgeleuchtetes Hüüslipapier ? hilft dem Prüfenden Unregelmässigkeiten zu entdecken. Sind diese nur gering darf der Rohling an den Besteller verschickt oder im Werk selbst weiterverarbeitet werden. Die Hauben für die Pilatus-Flieger bleiben im Haus. Viele werden verdoppelt: im Reinraum zusammengefügt und in einen Platiksack vakumiert verschlossen landen sie in einem Autoglafen wo unter Druck und mit Wärme die Schichten zusammen geschweisst werden.
Eine junge Frau ist zuständig für unsere Segelflugfensterli. Sie kontrolliert ob sich das Scharnier des kleinen Teils

sauber bewegen lässt. Auf ihrem Tisch liegen Fenterli in unterschiedlichen Farbtönen.
In einem Gestell liegen kleine Kunstwerke: es sind die Strobolichtabdeckungen eines kleinen Businesjets. Elegant in ihrem Rahmen eingefasste Plexiformen. Vieles wird von Hand gearbeitet. Die aufgeheizten Kunstsoffplatten werden auch mit der Schwerkraft und etwas händischer Nachhilfe in Fensterformen gebracht. Grosse Fenster sind auch jene von einem Helikopter welche in einem Rahmen im Raum stehen. Eine grosse

Urform einer DuoDiscus-Haube wird vorgeheizt.

Segelflugzeugfensterli.

Herausforderung sind hier die Montagepunkte: extreme Vibrationen müssen ausgehalten werden ohne dass das Glas Sprünge bekommt.
Und die geht man mit diesen Fenster um?
Staub verkratzt ihre Oberfläche schnell, ausser man hat genug Geld diese so zu versiegeln zu lassen, dass selbst eine Stahlwatte ihr nicht anhaben kann.
Unsere Haben sind nicht versiegelt, also sind wir angehalten vorsichtig mit ihnen um zu gehen. Das rutschen des Capottuches hat schon viele Kratzer verursacht. Ein Zusammenrollen beim Wegnehmen von hinten nach vorne oder das Anrollen beim Drauftun ist schon viel schonender. Eine dicht gerollte Capot-Tuch-Wurst fällt nicht so schnell auf den Boden um von dort als

Links oben: Herr Schär zeigt ein kleines Kunstwerk: eine Strobolicht-abdeckung.

Links unten: Meister seiner Kunst: letzter Schliff an der noch warmen Scheibe.

Rechts: Das Ziehen des Plexiglases in seine Form wird mit kritischen Kennerblicken kontrolliert.

Schmirgelpapier wieder auf dem Capot zu landen.

Für die Führung durch die Firma Mecaplex ? bei der mehr als zehn Segelflieger teilgenommen haben ? bedanken wir uns bei den Herren Patrik Wyss und Peter Schär von Mecaplex. Es war für uns alle ein eindrückliches Erlebnis!

In Anschluss hat uns Sämi Lerch eine Einführung durch Ruedi Vogel von der Segelfluggruppe Solothurn in den Flugplatz Grenchen organisiert. Jetzt wissen wir mehr! Danke auch ihnen zwei.

Jean-Luc Aeby

Fondue Chinoise

à discretion

Fr. 28.–

Sie planen ein Fest?

Geben Sie uns Ihr Budget und wir unterbreiten Ihnen feine Menuevorschläge passend zu Ihrem Anlass.

Rest. Airpick, 4325 Schupfart
062 871 80 00 | www.airpick.ch

Eintauchen. Abtauchen. Auftauchen.

Eintauchen in eine faszinierende Wellness-Welt. Schwerelos schweben wie im Toten Meer in der gesunden Rheinfelder Natursole®. In der Sauna nach Tradition der Finnen und Russen relaxen. Wohltuende Massagen geniessen. Vom Alltag abtauchen im Feuer- und Eisbad, unter tropischem Regen, Alpen-Wasserfällen oder im Aromadampf. Frische tanken zu jeder Jahreszeit im herrlichen Park. Im sole uno wird Entspannung zum Erlebnis. Sie brauchen nur hier aufzutauchen. Täglich geöffnet von 08.00 bis 22.30 Uhr.

sole uno
Wellness-Welt
im Parkresort Rheinfelden

T +41 61 836 67 63 www.soleuno.ch

Lagerbericht St.Crépin 2013

von Andreas Lerch

Eine Woche vor Lagerbeginn schneite es rund 1m in St.Crépin. Obwohl der Schnee noch nicht ganz geschmolzen war, trafen wir am 23.3. optimistisch an unserem Zielort ein, wo wir wie immer freundlich empfangen wurden. Am Montag war der Flugplatz schon ohne Probleme befliegbar.

In den folgenden zwei Wochen waren wir an sieben Flugtagen über 20h in der Luft. In der wunderbaren, verschneiten Bergwelt konnten wir Höhenflüge bis fast 6000m über Meer und viele Genuss- und Trainingsflüge realisieren. Hangfliegen, enge Thermik mit bis zu 5m/s Steigen, Wellenfliegen, komplizierte Windsysteme in den Alpentälern, etc. forderten unsere fliegerische Fitness.

Checkflüge und eine Einweisung auf den Duo rundeten das fliegerische Vergnügen ab.

St.Crépin-Ferien sind aber nicht nur Flugferien. Die sozialen Kontakte, Gespräche aller

Art und besonders das französische „savoir-vivre“ sind ein exzellenter Frühlingsputz für das Gehirn nach einem langen Nebelwinter.

Das Lager steht allen offen!
Der Termin fürs kommende St.Crépin Frühlingslager:
13.4.14 – 26.4.14

Flughungrige, welche nächstes Jahr die Phase des Schupfarter Frühlingsmatschs fliegerisch überbrücken möchten, melden sich ab sofort bei Sämi Lerch.

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com

- Die größte Segelflug-Fachzeitschrift
- Reines Segelflugmagazin
- Alle zwei Monate neu

Entscheiden Sie sich jetzt für ein Abo und verpassen Sie keine Ausgabe mehr. Zusätzlich erhalten Sie eine von acht tollen Prämien zu Ihrem Abo.

www.segelfliegen-magazin.com