



In knapp zwei Sekunden von 0 auf 70 km/h

Oldtimer Segelflug Vereinigung Schweiz (OSV) Start am Gummiseil

Nach fünf Jahren Unterbruch, praktizierte Ende Juni 2018 eine kleine Gruppe von OSV-Mitgliedern und Mitgliedern der Stiftung Segel-Flug-Geschichte Gummiseilstarts ab Mauborget. Gummiseilstarts wurden bereits ab den 1930-er Jahren in der Schweiz praktiziert. Startorte wie die Rigi, das Jungfraujoch oder Muottas Muragl im Engadin, bleiben den Veteranen in Erinnerung. Diese Gebirgsplätze wurden bis Anfang der 50-er Jahre benutzt. Im 1985 fanden vereinzelte Erinnerungsstarts ab dem Jungfraujoch statt. Zwischen 1997 und 2013 führte die Oldtimer Segelflug Vereinigung Schweiz (OSV) wieder regelmässig Gummiseilstarts durch. Einige der damals verwendeten Segelflugzeuge starten bei passender Gelegenheit immer noch mit dem Gummiseil.



Ende Juni 2018, wagte sich wieder eine kleine Gruppe von OSV-Mitgliedern zusammen mit Mitgliedern der Stiftung Segel-Flug-Geschichte an das aufwändige Thema «Gummiseilstart».

Zwanzig «Gummihunde» im Einsatz

Erst nachdem die erforderlichen zwanzig Helfer, die sogenannten Gummihunde, zusammenge-

trommelt werden konnten und Dank optimalem Flugwetter, hoben wieder Segelflugzeuge in Mauborget ab, oder besser gesagt: sie wurden mittels Gummiseil in die Lüfte katapultiert. Die ganze Mannschaft von fröhlichen Kollegen und Freunden brachte somit ein Dutzend Piloten in die Luft, welche Flüge von einer bis zwei Stunden absolvierten, bevor sie auf einem vorbereiteten Feld nahe Grandson landeten.



Für den Start wurde eine eigens dafür aufgebaute Startrampe benutzt, welche den starken Zug des Startgummis über ihre Bodenverankerung bis zum Loslassen des Segelflugzeuges übernimmt. Das Gummiseil besteht aus nicht weniger als 700 einzelnen Fäden. Es wird von zwanzig Gummihunden bis zu der erforderlichen Startkraft so vorgespannt, dass das Segelflugzeug unter entsprechender Beschleunigung in knapp zwei Sekunden von 0 auf 70 km/h gebracht - und innerhalb von weniger als zehn Metern in die Luft katapultiert werden kann!

Bericht: Pierre-André Walther (OSV)

Fotos: Kurt Stapfer



Dieser Spalinger S-19 HB-225 startete damals ab dem Jungfraujoch, in den 50-er Jahren ab der Rigi und in diesem Jahr auch ab Mauborget.

Ce Spalinger S-19 HB-225 décolla à l'époque depuis le Jungfraujoch, dans les années 50 depuis le Rigi et cette année aussi depuis Mauborget





Nicht verpassen!

Schweizerische Segelflugkonferenz 2018

Datum: Samstag, 10. November, 2018

Ort: Rorschach/SG; Haus Würth (beim Bahnhof)

Beginn: 10.00 Uhr

Organisation: SG Sântis

Weitere Infos sowie das Anmeldeformular sind unter

<https://sfk-cvv2018.ch>

aufgeschaltet.

**Die SG Sântis
heisst die Teilnehmer herzlich willkommen.**

**Eine ausführlichere Information zum
Programm und zu den Referenten
folgt in der Oktoberausgabe (lh)**

Segelkunstflug Weltmeisterschaften in Zbraslavice (CZE)

Jonas Langenegger ist Weltmeister in der Kategorie Advanced

Nach einjähriger Pause nahm Jonas Langenegger Anfang August wieder an der Segelkunstflug-Weltmeisterschaft in der Kategorie Advanced teil. Das Ergebnis hätte kaum besser sein können: Der 24-jährige Pilot wurde Weltmeister in der Gesamtwertung; zudem gewann er in allen drei unbekannten Programmen die Goldmedaille.

die Führung im Zwischenklassement. Natürlich stiegen nun die Erwartungen und damit auch der Druck an.

Konzentration behalten

Die Nervosität stieg mit dem dritten und vierten Flug noch mehr: Die starke tschechische Konkurrenz, mit ihren Flugzeugen Swift S-1, rückte



Jonas Langenegger war der einzige Schweizer Teilnehmer an der WM. Er flog mit dem Fox MDM der SAGA.

immer näher. Jonas Langenegger blieb jedoch ruhig und zeigte zum Abschluss eine sehr starke Darbietung.

Nach dem ersten Programm, der Free Known, belegte der Schweizer Konkurrent nach einem soliden aber nicht weltmeisterlichen Flug den fünften Tagesrang. Bei den letzten zwei WM Teilnahmen hatte sich gezeigt, dass seine Stärken eher die bekannten als die unbekannten Programme sind. In diesem Jahr war alles anders! Beim zweiten Programm, der ersten Unbekannten, holte sich Jonas Langenegger mit gutem Abstand auf den zweiten Platz den Tagessieg und übernahm



Selbst der anfänglichen „Höhe-Pieps“, welchen er sich vor der ersten Figur einfiel, ließ ihn nicht aus der Ruhe bringen. Nach erneuter Positionierung und „Anwackeln“, aber rund 100 m tiefer, behielt er die Konzentration für einen letzten Tagessieg und wurde Weltmeister.

Viel Training nötig

Diese WM war für Jonas Langenegger der perfekte Abschluss in der Advanced. Er wird nun in die Kategorie Unlimited wechseln. Um dort eine Klassierung in den vorderen Rängen zu erreichen, braucht es viel Training. Deshalb wird er erst 2020 an der WM in Italien wieder mitfliegen.

Text: Jonas Langenegger

Fotos: zvg pd

Segelkunstflug Weltmeisterschaften in Zbraslavice (CZE)

Rangliste Kategorie Advanced

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 1. Jonas Langenegger, SUI; | 5917,33 Pkt.
MDM-1 Fox |
| 2. Tomáš Bartori, CZE, | 5898,01 Pkt.
Swift S-1 |
| 3. Josef Rejent, CZE, | 5875,92 Pkt.
Swift S-1 |

Ferenc Thoth (Hun), Sieger Unlimited
und
Jonas Langenegger (Sui), Sieger Advanced



unten:
Siegerehrung Advanced



Flugplatz Thun: Breitenförderungskurs (BFK) im Segelkunstflug

Vier EASA-Kunstflugberechtigungen erworben

Vom 19. bis am 24. August führte die SAGA auf dem Flugplatz Thun den Segelkunstflug BFK des SFVS durch. Insgesamt liessen sich acht Teilnehmer von der hohen Kunst des Fliegens begeistern. Kursleiter war Christoph Meier, assistiert von vier weiteren Instruktoren und diversen Helfern.

Aber lassen wir nun die Teilnehmer zu Wort kommen.(lh)

Sonntag, 19. August, von Pascal

Die Anreise

Gemäss Mail sollten wir uns um 17.00 Uhr auf dem Flugplatz zu unserer ersten Theorielektion treffen. Ich zog den Fox von Amlikon nach Thun. Auf dem Weg stoppten wir noch kurz, um unsere Übernachtungsmöglichkeit zu betrachten. Nach einigen Versuchen, mit dem Auto auf dem Flugplatz zu landen, trafen wir schliesslich die richtige Strasse und parkierten den Fox. Wir wurden herzlich begrüsst.

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde erklärte uns Manfred Echter die Figuren, die wir während

Montag, 20. August, von Pascal

Stefans Rollentipp

Um 7.30 Uhr trafen wir uns vor den Hangars und räumten die Flieger aus. Nach Kaffee und Gipfeli startete ich auf unserem Flieger zuerst. Nun drehte Fluglehrer Stefan Heldstab den Flieger auf den Rücken und ich versuchte, die Geschwindigkeit zu halten. Dann erfolgten einige Versuche, Renversements und Loops zu fliegen. Am Boden war mir danach etwas mulmig. Nach dem zweiten Flug fühlte ich mich aber deutlich besser.

Das Mittagessen nahmen wir im Flugplatzrestaurant ein. Es gab etwas zu viel und ich hoffte, dass mir nicht schlecht werden würde. Dies geschah zum Glück nicht und ich durfte versuchen, mit der ASK-21 Rollen zu fliegen. Die meisten endeten damit, dass ich von der begonnen Flugrichtung um 45° abwich. Das wollte ich dann im nächsten Flug vermeiden. Stefan Heldstab gab mir den Tipp, einen Fixpunkt am Horizont zu nehmen, im letzten Teil der Rolle etwas zu stossen und ein bisschen Seitenruder zu geben. Das half. Nach einigen Rollen hatte ich ein besseres Gefühl. Am Abend putzten wir die Flieger und stellten sie in den Hangar.

Dienstag, 21. August, von Silvan

Vrillen sicher ausleiten

Der Dienstag startete mit dem gemeinsamen Briefing, wobei jeder Teilnehmer seinen Teil, wie Safety, Wetter und den geplanten Flugbetrieb präsentierte. Ich war in der gleichen Dreiergruppe wie schon am Montag und durfte mit dem Fox der SAGA fliegen. Nachdem wir das Flughandbuch genauestens studiert hatten, startete sogleich der erste Pilot und schleppte auf 1300 AGL. Das Ziel des Fluges war, Vrillen zu üben und diese sicher und genau auszuleiten. Mir gelang das relativ gut. Deshalb konnte ich mich bereits im gleichen Flug an die starke Seitenruderwirkung bei den Renversements gewöhnen. Nach dem Mittagessen tasteten wir uns an Rückenflugkurven und Rollen heran. Dabei war die im Vergleich zur ASK-21 viel höhere Rollrate des Fox äusserst beeindruckend. Den Tag konnte ich mit einem dritten Flug beenden, wobei wir



Der Fox wird gemeinsam montiert

der Woche üben würden. Wir assen gemeinsam in einer Pizzeria ausserhalb der Stadt und warteten gespannt auf den Wochenbeginn. Nach einem Glas Rosé zogen wir uns dann frühzeitig in unseren Sch(l)afstall zurück.

bereits die halbe Cuban Acht einüben konnten. Leider kamen am späteren Nachmittag die angekündigten lokalen Gewitter dem Flugplatz recht nahe. Deshalb mussten wir den Flugbetrieb frühzeitig beenden. Insgesamt konnte ich an diesem Tag enorm viel lernen; und ich verguckte mich insbesondere in den SAGA-haften Fox.

Mittwoch, 22. August, von Stefanie Hautle

Es wird geflogen, was auf den Tisch kommt!

Manfred Echter, in den letzten beiden Tagen, in alle möglichen und unmöglichen Flugzustände gebracht hat. Meine Aufgabe war es jeweils, diese Zustände möglichst schnell und auf dem kürzesten Weg zu beenden. Es ist bereits mein letzter Tag im BFK.

Zum Schluss dieser Ausbildung darf ich verschiedene Vrillen kennenlernen und ausleiten.

Als wir dann endlich starten, ist es bereits wieder heiss und schwül. Wenige Sekunden nach dem Ausklinken in der Box 1, auf 1300 Metern über



Schon am frühen Morgen stehen die Flugzeuge bereit

Langsam stellt sich die Morgenroutine ein:

Morgens um halb acht Flugzeuge ausräumen, Vorflugkontrolle erledigen und dann um 0800LT zum Briefing ins Flugplatzbeizli. Es wird wieder ein schwülheisser Sommertag mit Gewitterneigung, wie bereits an den beiden Tagen zuvor. Die Teilnehmer füllen ihre Wasservorräte auf, erledigen Meteo- und Safetybriefing und sind eine halbe Stunde später startbereit.

Mit den beiden ASK-21 starten wir auf der Piste 14, während der Fox an den Start der Piste 32 gezogen wird. Das stellt sich als eine etwas voreilige Entscheidung heraus, da es auf der Piste 32 noch für mindestens eine Stunde Rückenwind hat. Ich bin auf dem Fox eingeteilt und bereite mich während dem Warten mental auf „meine Vrillen“ bzw. deren Ausleitung vor. Als einzige Teilnehmerin absolviere ich das Sicherheitstraining für Streckenflugpiloten, ohne Kunstflugeintrag. Das bedeutet, dass mich mein Fluglehrer

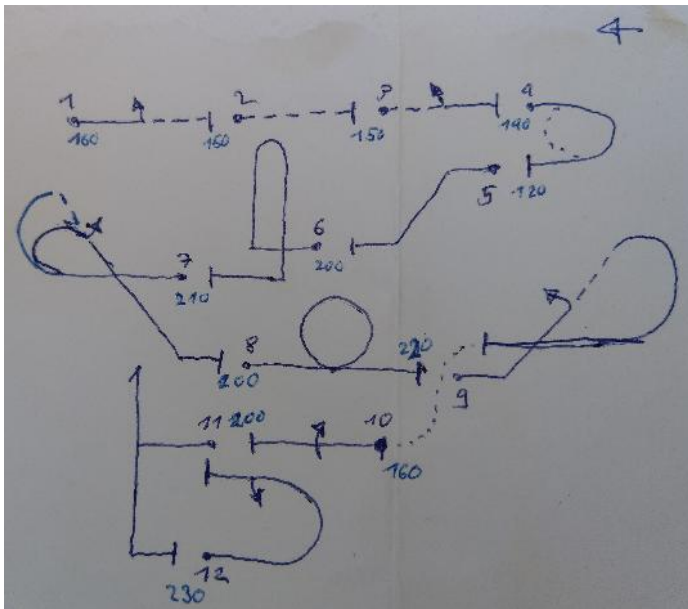
dem Flugplatz Thun, befinde ich mich bereits in einer linksdrehenden Vrille ...

Oder war es die rechtsdrehende, dynamische Flachvrille? Egal!

„Es wird geflogen was auf den Tisch kommt,“ tönt es vom Fluglehrersitz. Und ich leite die Vrille aus, wie besprochen: Gegenseitenruder und Höhensteuer neutral. An diesen „Flugzustand“ werde ich mich nicht so rasch gewöhnen, aber immerhin klappt das Ausleiten wie am Schnürchen. Das gibt Sicherheit und ist schlussendlich genau das, was ich hier erreichen wollte.

Nach der Landung ist es schon Mittagszeit und wir fahren zurück ins Flugplatzbeizli, wo uns ein feines Mittagessen erwartet. Da sich mein Magen in den drei Tagen schon ziemlich an die ungewohnten Belastungen gewöhnt hat, habe ich Hunger und gönne mir danach sogar noch einen Kaffee.

Nach der kurzen Mittagsruhe geht's um 13.00 Uhr wieder voll motiviert weiter. Ich komme noch



Ein „Prüfungsprogramm“

in den Genuss einer Rückenrille. Die anderen Teilnehmer üben fleissig an ihren Programmen und Figuren. Es wird gezeichnet und gefachsimpelt, als hätten wir nie etwas anderes gemacht. Leider haben sich in der Region Thun langsam ein paar ernstzunehmende Gewitterwolken aufgetürmt. Irgendwann geben wir auf und räumen die Flugzeuge in den Hangar. Gerade noch rechtzeitig. Das ganz grosse Gewitter hat uns dann jedoch verschont. Da wir zum gemeinsamen Abendessen abgemacht haben, ist niemand enttäuscht über das etwas frühere Ende des Flugbetriebes. Nach dem Nachtessen verabschiedete ich mich von dieser tollen Truppe, da mein Sicherheitstraining nun abgeschlossen ist. Vielen Dank für den lehrreichen Kurs und die schöne Zeit auf dem Flugplatz Thun!

Donnerstag, 23. August, von Pascal Ein gutes Flugzeug

Daniel schulte am Vormittag noch fertig auf die SZD-59 Acro um und startete auf der Piste 14. Die anderen Flugschüler zogen mit ihren Fluglehrern, von der Piste 32 aus startend, ihre horizontalen und vertikalen Kreise durch die Luft. Ich konnte nach Daniel mit der SZD-Umschulung beginnen.

Am Vormittag sahen wir schon die riesigen Wolkentürme und gegen Mittag begannen sich die Cumuli in den Alpen auch aufzutürmen. Nach dem Essen konnte ich einen dritten Flug mit der SZD machen und in diesem gelang mir das Programm besser, als im Zweiten, denn dort hat-

te ich zwei falsche Figuren geflogen. Nach der Landung hörte ich mir die Kommentare auf der Tonaufnahme zu meinem Flug an, in welcher Christoph Meier seine Sicht von unten erklärte. Ich merkte mir diese Punkte, in der Hoffnung, das nächste Mal besser zu fliegen. Die einsitzige SZD-59 Acro ist ein kunstflugtaugliches Flugzeug der SAGA und fliegt ähnlich wie ein Fox, gemischt mit einer LS 4. Das Seitenruder ist sehr gross und macht das Flugzeug bei zu vielen Ausschlägen sehr lebendig. Man liegt recht flach im Cockpit und spürt so die gezogenen G-Kräfte kaum. Ich finde es ein gutes Flugzeug für den Kunstflug.

Nach dem abendlichen Debriefing fuhren wir zur Unterkunft, im Wissen, dass wir morgen aufgrund des unsicheren Wetters erst um acht Uhr auf dem Flugplatz sein mussten.



Unser „Jüngster“ in der SZD59

Freitag, 24. August, von Paul Theorie und Abschluss

Wie erwähnt, wurde aufgrund der Wetterprognosen am Vortag festgelegt, dass wir uns am Freitag erst um 8.00 Uhr treffen und den Morgen der Theorie widmen würden. So begaben wir uns nach Stärkung durch Kaffee und Gipfeli in den Theorieraum und erfuhren viel Interessantes zu den G-Belastungen (Adrian Sieber), dem Aresti-System (Christoph Meier), den Betriebsgrenzen (Manfred Echter) und der SAGA (Markus Annaheim).

Nach Bekanntgabe der Gruppeneinteilung des Tages (Michael und ich waren bei Manfred Echter), sollten dann die Flugzeuge noch vor dem Mittagessen bereitgemacht werden, um am

Nachmittag direkt mit Fliegen starten zu können. Dieser Plan wurde durch die Fahrwerkskontrolle an der SZD etwas durchkreuzt, nahm sie doch mehr Zeit in Anspruch als geplant. Deshalb räumten wir die letzten Flugzeuge erst nach der Mittagspause aus und starteten anschliessend in den Flugnachmittag. Dieser kann als sehr erfolgreich bezeichnet werden. Einerseits meinte es das Wetter trotz zweifelhafter Prognosen einmal mehr gut mit uns. Andererseits erreichten fünf Kollegen ihr gesetztes Ziel; vier konnten die EASA Kunstflugberechti-

gung erwerben und ein Pilot erhielt den Eintrag für höheren Kunstflug.

Mir reichte die Kurswoche leider nicht zur Beherrschung der Figuren und Vorbereitung eines Flugprogrammes, da ich wohl doch nicht mehr zu den «jungen Wilden» gehörte.

Hoffentlich klappt es noch dieses oder spätestens nächstes Jahr ...

Paul Andermatt, Daniel Lüdi, Pascal Zollikofer, Michael Mühlebach, Silvan Hinterberger



Fahrwerkskontrolle an der SZD



Impression vom Flugplatz mit Gewitter im Hintergrund

BFK Gebirgsflug Samedan

18.-29. Juni 2018



Aufbau der Doppelsitzer Foto: Pascal Zollikofer

Für Flachlandpiloten ungewohnt

Am Montagmorgen um 10 Uhr trafen sich 22 Piloten jeglichen Alters und elf Fluglehrer beim Engadin Airport in Samedan zur Vorstellungsrunde und zum ersten Briefing. Mit der Aussicht auf das gute Wetter wurde dieses kurz gehalten. Die Teilnehmer begannen schon bald mit der Montage der elf Doppelsitzer, während die Fluglehrer ihr tägliches Briefing abhielten. Pünktlich um 12 Uhr starteten wir den Flugtag, wobei jeweils zwei Teilnehmer mit einem Fluglehrer ein Team bildeten. Die erste Runde endete zwischen 16 und 17 Uhr, was bei den am Boden Wartenden leichte Besorgnis auslöste, ob es noch für einen zweiten Flug reichen würde. Wie sich zeigen sollte, war diese unbegründet, weil am ersten Tag bis zum 21.15 Uhr geflogen werden konnte. Ein gut vierstündiger Flug, mit Start um 17 Uhr, war für uns Flachlandpiloten ungewohnt und eindrücklich. Im Tal über La Punt konnte sogar um halb Neun noch ein Aufwind mit 3,5 m/s gefunden und von 2500 auf 3500 m.ü.M. gestiegen werden. Nach einem effizienten Verzurrprozedere wurde der Flugtag um 21:30 Uhr abgeschlossen.

Grundlagen eingetrichtert

Ab Dienstag begann der Flugtag um 8.30 Uhr mit dem Debriefing vom Vortag und anschliessender Theorielektion. Abschluss des Theorieteils bildete jeweils das Meteobriefing, welches jeden Tag von Max Lamm unterhaltsam und lehrreich gestaltet wurde. Sein tägliches Quiz, mit dem er uns das Engadin näherbringen wollte, war immer das Highlight des Morgens, bevor es dann zum fliegerischen Teil ging.

Während der ersten drei Tage wurden uns die Grundlagen des Alpensegelfluges vermittelt und die verschiedensten Gipfel, Gletscher und Ortschaften eingetrichtert. Neben dem sicheren Fliegen am Hang, lag das Augenmerk dabei auf dem «See and Avoid». Als relativ unerfahrene Piloten im Alpenflug wurden wir recht beansprucht und benötigten zwei Tage, um alles verarbeiten zu können. Das gute Wetter ermöglichte jedoch lange Flüge und gab uns viel Gelegenheit zum Üben.

Am Montag und Dienstag wurden Flüge von 2,5 bis 4,5 Stunden Flugdauer absolviert, was bedeutete, dass die Fluglehrer jeweils 5-8 h pro Tag gefordert waren. Sofern es die Bedingungen erlaubten, bildete das Abgleiten entlang der Diavolezza, dem Bernina-Massiv, dem Piz Palü bis zum Maloja den schönen Abschluss des Fluges.

Einstieg in die Welle

Am Freitag kam Bewegung in den «normalen» Flugalltag, da eine Wellensituation vorausgesagt war. Max Lamm hatte uns schon am Montag darauf aufmerksam gemacht, dass diese am Freitag entstehen könnte, da eine Nord-Süd-Druckdifferenz von 12-14 hPa vorausgesagt wurde. In freudiger Erwartung wurden die Flugzeuge deshalb besonders schnell bereitgestellt und gestartet. Vom Boden aus sahen wir, dass sich unsere Kollegen zwischen FL16-FL18 tummelten und somit den Welleneinstieg tatsächlich geschafft hatten. Dies machte das Warten am Boden noch länger und die Lust aufs Fliegen grösser. Als wir dann endlich starten konnten, erhielten wir die Freigabe bis FL240 für das ganze Engadin; und Einige stiegen tatsächlich bis auf 7100 m.ü.M.

Unser Team beschränkte sich auf 6000 m.ü.M. und setzte zu einem Wellenstreckenflug nach Österreich an, welches wir knapp erreichten, bevor wir aufgrund der sich schliessenden Wolkendecke umkehren mussten.

ging es nun schon ganz gut und der Fokus konnte mehr auf die Flugtaktik gelegt werden. Daneben konnte am Dienstag und Mittwoch noch einmal der Welleneinstieg geübt werden, da schon wieder Wellenbedingungen vorherrschten. Die

Wellenflug im Engadin Foto: Markus Wütschert



Weil die Prognose für Samstag und insbesondere für Sonntag etwas weniger gut aussah, wurde das traditionelle Abendessen am Bernina-Pass für Samstagabend geplant. Das Wetter war dann aber besser als erwartet und es bescherte uns einen weiteren Wellentag. So mussten wir uns am Ende doch noch beeilen, damit wir genügend Zeit zum Verzurren hatten und das Nachtessen nicht verpassten. Bei Pizzoccheri und Capunet konnten wir das Panorama geniessen und zugleich die erste Kurswoche mit Bier und Schnaps ausklingen lassen.

Den Sonntag gingen wir dementsprechend etwas ruhiger an; niemand riss sich um den ersten Start. so grösser. Trotz mässiger Prognose wurden gegen Abend wieder längere Flüge möglich. Vielen von uns kam der gemächlichere Tag jedoch gelegen und diente zur Erholung oder zum Landetraining.

Fokus auf Flugtaktik gelegt

Mit der neuen Woche kam auch das gute Flugwetter zurück. Einige von uns durften mittlerweile mit den mitgebrachten Einsitzern fliegen, wodurch plötzlich fast alle gleichzeitig in der Luft waren und der Boden eher verwaist war. Mit den Erfahrungen der ersten Woche und dem Wissen, wo welche Aufwinde anzutreffen sein könnten (manchmal waren sie dann doch nicht da...),

zweite Woche diente insgesamt dem Festigen der erworbenen Fähigkeiten in den Ein- und Doppelsitzern.

Für Donnerstag war die Wettervorhersage nicht sehr gut; und sogar Max fehlte für einmal der Optimismus.

Interessante Flüge

Aber nach zehn ereignisreichen Flugtagen liebäugten fast alle Teilnehmer mit einem ruhigen Tag am Boden, in der Hoffnung auf einen guten Freitag.

Einzelne Fluglehrer machten sich deshalb auf die Suche nach immer noch flughungrigen Piloten; wer sich dazu überreden liess, kam in den Genuss eines sehr interessanten Fluges. Einerseits regnete und schneite es zwischendurch, sodass wir unsere Flugzeuge für einige Zeit parkieren mussten; andererseits ging es an Orten hoch, wo man nicht damit gerechnet hatte und es gab genügend Zeit, um sich zu überlegen, weshalb das jetzt so ist. Auch an diesem eher mageren Tag betrug die längste Flugzeit über drei Stunden. Da für den Abend das Abschlussessen geplant war, traf es sich ganz gut, dass die Bedingungen nicht noch längere Flüge erlaubten. Wir wären sonst wohl nie freiwillig gelandet.

Den letzten Tag gingen wir nochmals gemächlich an. Nachdem die ersten vier gleich wieder



Hangfliegen im Team
Foto: Stefan Nanzer

«abgesoffen» waren, hielt sich der Andrang am Start in Grenzen. Als sich dann das erste Duo am Hang oberhalb von Samedan über längere Zeit halten konnte, kam wieder Bewegung in den Startvorgang und der Nachmittag entpuppte sich als ganz guter Flugtag. Da es sich um den

letzten Kurstag handelte, wurden alle Flugzeuge nach der Landung gründlich saubergemacht und demontiert. Um 19 Uhr war auch der letzte Flieger verpackt und die Verabschiedung der Kameraden stand an.

Idealer Ausgangsort

Für uns gingen zwei ereignis- und lehrreiche Wochen zu Ende, in welchen wir andere Fliegerkameraden kennen lernen und uns für das Fliegen im Engadin begeistern konnten. Neben dem Erlernen des Handwerks gab es auch genügend Zeit für kleine fliegerische Highlights (Loopings, Fassrollen, Eindrehen in die Base mit 1300 Meter über Grund...) und gute Kameradschaft. An dieser Stelle möchte ich ganz herzlich den elf Fluglehrern sowie Georg Krenger und Peter Bregg für ihren fliegerischen, respektive organisatorischen Einsatz danken. Sehr angenehm war auch die Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern vom Engadin Airport, welche uns gut unterstützten und uns auch den einen oder anderen Patzer im Sprechfunk verziehen haben. Ich denke, einige von uns werden sicher nach Samedan zurückkehren. Wir können den Flugplatz allen Segelfliegern empfehlen. Er ist ein wirklich idealer Ausgangsort um die Schweizer Bergwelt zu erkunden.

Für die Teilnehmer:
Ephraim Friedli

Gletscherpanorama Foto: Michael Mühlebach

