



News aus dem Swiss Gliding Team

Schweizermeisterschaften im Mittelpunkt

Ende Jahr traf sich das Swiss Gliding Team (SGT) in Olten zum Debriefing. Dabei wurden die Aktivitäten des vergangenen Jahres analysiert und die Ziele für 2020 gesteckt.

Das Swiss Gliding Team (Schweizer Segelflug Nationalmannschaft) hat 45 Mitglieder und setzt sich aus den Teams: Elite Streckenflug, Junioren und Segelkunstflug zusammen.

Leiter des SGTs sind Thomas Frey und Beat Straub; Pascal Brunner ist Coach der Junioren und Sergio Magaldi betreut als Coach die Segelkunstflieger. Er löst Christoph Meier ab, welcher das Amt bisher innehatte.

Das SGT setzt sich im kommenden Jahr aus den folgenden 45 Pilotinnen und Piloten zusammen:

Streckenflug Elite

Ackermann Christoph S., SG Freiburg, SG Solothurn

Cronjäger Rainer, SG Knonaueraamt

Danz Werner, SG Glarnerland

Friedli Rolf, SG Oberruggen

Gantner Simon, SG Winterthur

Gerster Yves, SG Biel

Giovanelli Davide, GVV Ticino

Haas Jürg, SG Knonaueraamt

Halter Guido, SG Säntis

Hauser Fridolin, SG Lägern

Hürlimann Mike, SG Lägern

Inäbnit Eduard, SG Bern

Käppeli Mark, SG Lenzburg

Koch Matthias, SG Lenzburg

Langenegger Jonas, SG Cumulus und SAGA

Leemann David, GVV Bex

Messmer Ulrich, SG Knonaueraamt

Misun Jaroslav, SG Dittingen

Misun Patrick, SG Dittingen

Misun Roman, SG Dittingen

Reiner Michael, SG Schaffhausen

Rossier Gabriel, GVV Bex

Rossier Daniel, GVV Yverdon

Schönmann René, SG Basel-Fricktal

Sidler Stefan, SG Knonaueraamt

Sprunger Sven, SG Winterthur

Steiger Tizian, SG Lägern

Zulliger Fredy, SG Basel-Fricktal



Kunstflug

Annaheim Markus, SG Birrfeld, SAGA
Echter Manfred, SG Lägern, SAGA
Grunder Fabian, SG Cumulus, SAGA
Langenegger Jonas, SG Cumulus, SAGA

Meier Christoph, SG Pilatus, SAGA
Syfrig Christian, SG Wiesental, SAGA
Wirz Dario, SG Bad Ragaz



Streckenflug Junioren

Ahlborn Sönke, SG Zürich (neu)
Bachmann Timm, SG Olten
Berger Alex, SG Dittingen (neu)
Borer Glenn, SG Dittingen
Durrer Fabian, SG Dittingen
Etterli Claudio, SG Zürich
Frey Patrik, SG Olten
Friedli Benjamin, SG Nidwalden
Huber Valeria, SG Schaffhausen
Jägli Nico, SG Lägern

Krummenacher Colin
Merk Matteo, SG Winterthur
Raphaël Pahud, GVV Bex (neu)
Pitschen Jonas, SG Zürich
Ruppert Levin, SG Winterthur / SG Lägern (neu)
Schnetzer Yves, SG Cumulus (neu)
Strub Emanuel, SG Dittingen
Zinn Leonard, SG Oberrhein (neu)
Zollikofer Pascal, SG Cumulus

Alle Teammitglieder können sich für alle Veranstaltungen des SGTs anmelden und für die rund dreissig Bestklassierten versucht die Leitung wiederum die begehrte Swiss Olympic Card zu bekommen.

Zudem gibt es neu ab 2020 für das gesamte Team eine SGT WhatsApp Gruppe, um die Kommunikationswege möglichst kurz halten zu können. Wer nicht teilnehmen möchte, soll sich bei Beat Straub oder Pascal Brunner melden.

Sesselrücken bei den Junioren

Im Team der Junioren fand 2019 ein richtiges «Sesselrücken» statt. Gleich sechs Mitglieder haben das «Pensionsalter» von 25 Jahren erreicht. Es sind dies: Simon Gantner, Sandro Fankhauser, Mike Hürlimann, Davide Giovanelli, Luca Scheuchzer und Tizian Steiger. Erfreulicherweise möchten sich sowohl Davide Giovanelli als auch Simon Gantner weiterhin für die Nachwuchspiloten engagieren. Die neuen Mitglieder sind obenstehend erwähnt. Das Briefing des Swiss Junior Gliding Teams (SJGT) findet am 22.02. auf dem Flugplatz Dittingen statt.

Vielen Dank an Emanuel Strub und die Dittinger Junioren.

Pascal Brunner appelliert an die Junioren, in den eigenen Vereinen nach strecken- und wettbewerbsinteressierten Nachwuchspiloten Ausschau zu halten und ihm diese zu melden, damit sie ebenfalls ans Briefing eingeladen werden können.

Intensive Vorbereitung

Zur Vorbereitung auf die Wettbewerbssaison 2020 haben Rainer Cronjäger, Mike Hürlimann und Nico Jägli für das gesamte SGT-Team ein Trainingsprogramm erarbeitet. Bereits am 25. Januar fand in Schänis ein Trainingstag zu den Themen Boardcomputer, Flugzeug-Tuning, Reparaturen und Teamflug statt.

Im Februar ist ein Workshop mit Thomas Theurillat, welcher mit Chrigel Maurer die X-Alps gewann und viele Sportler betreut, vorgesehen. Die Aspekte: Entscheidung, Umgang mit Stress und Risikomanagement sind nur einige Punkte des Workshops.

Natürlich wird auch geflogen

Im März wird dann auch wieder die Praxis in Angriff genommen. Und zwar mit einem Trainingslager in St. Auban (14. bis 21. März), organisiert von Rainer Cronjäger.

Neben vielen Übungen im Flachland und im Gebirge gibt es in der zweiten Wochenhälfte einen kleinen, unkomplizierten Trainingswettbewerb.

Im April wird in Aalen noch ein weiteres Trainingslager angeboten.

Es gilt ernst

Für die Junioren steht die JSM in Bex vom 21. bis am 24. Mai im Mittelpunkt.

Die Schweizermeisterschaft der Elite findet vom 1. bis am 5. Juli in Grenchen statt.

(www.aeroclub-grenchen.ch/events/se-gelflug-sm-2020)

Nicht zu vergessen sind die verschiedenen Regionalmeisterschaften, welche mit viel Herzblut organisiert werden und natürlich auch zur Wettbewerbsszene gehören. (Daten: siehe Agenda)

Was heisst hier Urlaub?

Währenddem die Segelflug-Sommerfrischer in die Badehose schlüpfen oder im angenehm kühlen Gebirge in den Segelfluglagern weilen, nehmen verschiedene Mitglieder des Swiss Gliding Teams an den Streckenflug-Weltmeisterschaften in Stendal/GER und Châlons-Ecurey sur Coole/FRA sowie an der Segelkunstflug WM in Leszno/POL teil. Diese Wettbewerbe finden alle Ende Juli/Anfang August statt. Die Daumen für das CH-Team sind gedrückt!

Lucretia Hitz
(Quelle: Newsletter SGT)



Ich ha ä Träim...

von Kilian Epp - erster Urner Starrflüglerpilot mit Elektroantrieb

Ein wenig stolz bin ich schon, als erster Urner die Lizenz Hängegleiter Starrflügler mit Elektroantrieb erreicht zu haben. Wie es dazu kam, möchte ich euch in diesem Bericht erzählen.

Gleitschirm

Im Dezember 1992 stosse ich per Zufall auf einen Flyer für einem Schnuppertag Gleitschirmfliegen. Kurzentschlossen melde ich mich bei Iwan Lussmann zum Schnuppertag an. Auf der Klewenalp wird uns der Gleitschirm erklärt und bald können wir die ersten Aufziehhübungen durchführen.



Am Nachmittag fahren wir nach Stans an den Übungshang, wo wir die ersten Hüpfer erleben. Getrieben von der Faszination Gleitschirmfliegen habe ich mich für die Schulung angemeldet und bald ist der erste Höhenflug angesagt. Ein Fluglehrer am Startplatz und ein zweiter beim Landeplatz werden mich per Funk begleiten. Nies Volker erklärt mir nochmals die Auslösung des Rettungsschirms - nur so zur Sicherheit... Ein kräftiger Ruck, ein kurzer Sprint, und mein Gleitschirm fliegt. Mit den Steuerleinen ein Kreis nach links, einer nach rechts, nun das Gleiche mit den hinteren Tragegurten. Links herum habe ich's geschafft. War das langweilig, rechts herum ziehe ich mehr, dann wird's hoffentlich zackiger gehen. Ich ziehe und ziehe und ziehe, der Schirm dreht immer schneller..... schwups, plötzlich dreht der Gleitschirm in die Gegenrichtung. Über Funk höre ich Hände hoch, Hände

hoch..... ja zum ersten Mal habe ich die aerodynamischen Grenzen überschritten. Nach ein paar Flugminuten setzte ich zur Landung auf die Klostermatte in Engelberg an. Der erste Höhenflug mit dem Gleitschirm ist mehr oder weniger geglückt. Hansruedi König, der Fluglehrer am Landeplatz, fragt nach und meint, ich hätte die Traggurte zu weit nach unten gezogen, dadurch sei die Strömung am Gleitschirmprofil abgerissen. Ein halbes Jahr später, durfte ich mit der praktischen Prüfung die Lizenz Gleitschirm entgegennehmen.



Nun folgen tolle, unvergessliche Gleitschirmflüge mit meinen Fliegerkollegen. Jedes Mal ein Highlight: Castelluccio, Monte Cucco in Italien, Monaco oder die gemütlichen Treffen im Restaurant Kreuz in Altdorf.

Segelflug

Zufälligerweise sitze ich im Herbst 1998 während einer Zivilschutzübung am gleichen Tisch wie Alois Bissig. Über was sprechen zwei Flieger? Natürlich über's Fliegen. Kurze Zeit später sitze ich auf dem hinteren Sitz des Segelflugzeugs ASK 21. Der Föhn bläst kräftig durchs Urner Reusstal. Für Hängegleiter ist der Föhn viel zu gefährlich, jedoch nicht für Segelflugzeuge. Wisi kennt die unberechenbaren Gefahren vom «ältesten Urner» bestens. An den Eggbergen klinkt er das Schleppseil. Nun sind wir auf uns alleine gestellt. Es geht auf und ab, mal piepst das Vario mit einem hohen Ton, dann wieder ist es verstummt oder ertönt mit einem tiefen Ton. Wisi entscheidet sich Richtung Haldi zu fliegen, um im Lee Rotor die nötige Höhe zu gewinnen.



«Peng» - beide schlagen die Köpfe an der Cockpitverglasung an. Diese Situation habe ich bis jetzt noch in meinem Kopf. Die Rotorwinde schütteln das Segelflugzeug und uns kräftig durch. Kurze Zeit später reklamiert mein Magen. Eine Aussenlandung in Altdorf ist die vernünftigste Entscheidung. Danke Wisi, ich weiss, du wärst am liebsten weitergeflogen. Danach folgt eine aufwändige Rückholaktion, Auto organisieren, Anhänger in Buochs holen, Flugzeug demontieren, nach Buochs fahren, Flugzeug montieren und schon startet Wisi zum zweiten Föhnflug, diesmal ohne mich.



Neuer Tag, zweite Chance: Wieder ein Segelflug mit Wisi, diesmal in seinem Nimbus 3DM. Kommt das nur gut, denn wieder bläst der Föhn. Diesmal kommen wir im Schächental in der laminaren Strömung hoch und fliegen Richtung Osten weiter. Am Albulapass kehren wir um und über Elm fliegen wir in eine Welle ein. Das Vario piepst und piepst, es zeigt einen Steigungswert von über 9m pro Sekunde an. Danach wird das Reusstal, unter der Luftstrasse A9, gequert. Wir gleiten über den Pilatus zum Flugplatz Buochs

ab, ein unvergesslicher Flug. Mein neues Ziel ist klar, das möchte ich auch können. Im Januar 1999 darf ich meinen ersten Schulungsflug fliegen, daraufhin folgen etliche Starts, Flugübungen und Landungen. Die amtliche Segelflugprüfung erfolgt im Mai 2000. Meine Frau meinte, ich sei bei der Segelflugprüfung nervöser gewesen als bei der Hochzeit.

Ich geniesse meinen ersten Segelflug als Pilot im B4. Es folgen die Passagierflugprüfung, Umschulungen auf andere Flugzeugtypen und das Sammeln von Streckenflugerfahrungen. Segelfluglager in Samedan, Münster oder in Deutschland gehören ebenfalls dazu.



Die Voice, Radiotelefonie, ist bei meiner praktischen Segelflugprüfung noch nicht vorgeschrieben. Jan Spyer bietet einen Voice-Kurs für die Segelfluggruppe Nidwalden an und ich entscheide mich dafür, die Prüfung zu absolvieren. Der schriftliche Teil ist nicht so schwierig, eher Mühe habe ich mit der englischen Sprache. Die ersten Funksprüche kommen zaghaft, aber je länger der virtuelle Flug dauert, umso besser klappt es mit den Funksprüchen. Schlussendlich haben wir alle die Voice-Prüfung bestanden.

Mit der Umschulung auf das eigenstartfähige Segelflugzeug habe ich einen weiteren Meilenstein erreicht. Leider wird der Traum immer wieder durch Probleme mit dem Motor gedämpft. Für mich fällt die Entscheidung 2018 somit etwas leichter, den Flugstatus von aktiv auf passiv zu wechseln. In Erinnerung bleiben die tollen Segelflüge mit meinen Passagieren ab Flugplatz Buochs in die Hochalpen. Jeder Flug war einzigartig, Langeweile gab es nicht und immer wieder gab es neue Situationen zu bewältigen.

Archaeopteryx

Zum Jahresstart 2019 sind meine Flügel weg, kein Gleitschirm, kein Segelflugzeug was nun.....

Rasch habe ich ein neues Ziel für 2019 definiert: ich fahre alle offiziellen lokalen Urner Bikewege von SchweizMobil ab.

Aber irgendwie bleibt die Sehnsucht nach Thermik, das Piepsen vom Vario und der Blick aus der Luft ins Tal. Plötzlich kommt mir eine zusätzliche Idee...

Vor ein paar Jahren besuchte ich die Fernseh-sendung Äschbacher.



Völlig überraschend sagt Kurt Äschbacher Cornelia Ruppert mit dem Archaeopteryx an. Archaeopteryx ist ein Hängegleiter, welcher aussieht wie ein Segelflugzeug. Je nach Ausführung ist das Fluggerät 54 – 91 kg leicht. Es kann mit Fussstart, Gummiseilstart, Autoschlepp, Windenstart, Flugzeugschlepp oder mit Elektromotor in die Luft abheben.

Im Internet suche ich nach dem Archaeopteryx und finde die Firma Ruppert Composite GmbH, welche das Fluggerät in der Schweiz herstellt. Für mich sind viele Fragen offen und ich nehme Kontakt mit Ruppert's auf. Kurze Zeit später erhalte ich von Cornelia Ruppert eine Rückantwort, sie werde sich nach der Ausstellung Aero in Friedrichshafen melden. Kurzerhand entschliesse ich mich einen Ausflug an die Aero durchzuführen, um den Archaeopteryx vor Ort anzuschauen und weitere Infos zu erhalten. Sympathisch ist der Empfang am Stand bei Ruppert's.

Am 17. Mai 2019 ist es soweit. Ich darf den Checkflug in Schänis fliegen und anschliessend den Probeflug im Archaeopteryx. Am Briefing empfängt mich Ruedi Wissmann. Er wird mir den Checkflug abnehmen. Kurz stellt er mir ein paar Fragen über mein aktuelles Flugtraining

und schon schieben wir die ASK 21 zum Start. Wir lassen uns ein paar hundert Höhenmeter hochziehen, dann wird das Schleppseil geklinkt. Leider hat es zu schwache Thermik, deshalb gleiten wir ab und landen nach wenigen Minuten wieder in Schänis.

Beim zweiten Start lassen wir uns etwas höher schleppen. Über dem Bergkamm angekommen, beginnt das Vario zu piepsen. Bald merke ich, dass Ruedi „chribelig“ wird und mehr möchte. Somit steigen wir an die Wolkenbasis, um zu den Churfürsten zu fliegen, um zu schauen, wie stark der Südwind bereits bläst. Der Wind ist zu schwach für eine klassische Föhnsituation. Ruedi zeigt mir die Gegend von oben, nach 2½ Stunden landen wir wieder. Der Checkflug ist bestanden.

Wettertechnisch beschliessen wir, den Probeflug auf einen anderen Tag zu verschieben.

Erster Flugtag mit dem Archaeopteryx

Cornelia hat ein paar Akkus mitgenommen, denn ich werde gleich mit der Schulung beginnen. Das Fluggerät ist zusammengesetzt, die Akku's eingebaut, nochmals eine Sitzprobe und letzte Instruktionen. Wir schieben den Archy zum Start auf die Piste und jetzt geht's los. Die Checkliste wird abgearbeitet, Haube montiert, Flügel hochgenommen, der Anflug ist frei. Der Funkspruch „Archaeopteryx Piste 34 startbereit“ ertönt, Powerknopf für 3 Sekunden aktivieren, Schubhebel von 0 auf 100% schieben, nach ein paar Metern



Startstrecke hebt das Fluggerät ab. Als die Zielhöhe erreicht ist, stelle ich den Elektromotor ab und beginne gleich mit den Flugaufgaben. Kurvenwechsel, diverse Klappenstellungen und die minimale Geschwindigkeit sind zu erfliegen.

Kurze Zeit später nehme ich Kurs zum Abkreisraum. Die Abflughöhe zum Gegenanflug ist erreicht. Viele Fragen beschäftigen mich: Stimmt die Höhe, stimmt die Geschwindigkeit, wann soll ich zum Queranflug eindrehen? Die Piste 34 ist vor mir, wie stark soll ich die Klappen betätigen? Ein idealer Endanflug sieht wohl anders aus, doch dies ist nebensächlich, einfach eine sichere Landung ist wichtig. Ein kurzes Quietschen und das Rad berührt den Boden, nach ein paar Metern stehe ich still. Huch geschafft..... Cornelia öffnet die Haube, ich steige aus dem Archaeopteryx aus und mir fehlen die Worte. Es ist ein wahrer Traum, das Fluggerät ist einfach zu fliegen und sehr gutmütig. Wir besprechen den Flug und ich bereite mich für den nächsten Start vor. Die Thermik hat bereits eingesetzt, mein nächster Flugauftrag lautet, Thermik zu fliegen, da sage ich natürlich nicht nein. Zirka 200-300 Meter über dem Flugplatz stelle ich den Motor ab und beginne, mit der Thermik an Höhe zu gewinnen. Die gewonnene Höhe nütze ich für diverse Flugmanöver. Diesmal ist der Landeanflug unruhig, immer wieder durchfliege ich thermische Ablösungen, so auch im Endanflug. Klappenstellung, Geschwindigkeit, Gleitpfad, Richtung, ich werde gefordert, setze auf der Piste auf und rolle aus..... plötzlich hebt der Archy wieder ab. Die Devise heisst, ruhig bleiben und sicher landen. Was ist passiert? Da ich beim Ausrollen die Klappen auf 70° gesetzt hatte und eine Böe kam, wurde ich nochmals von der Piste abgehoben. Danach folgen noch weitere Starts und ein «touch and go» (Landen und gleich wieder Starten ohne dass das Fluggerät still steht).



Zweiter Flugtag mit dem Archaeopteryx

Terminlich und wetterbedingt stehe ich einen Monat später wieder auf dem Flugplatz. Cornelia trifft mit dem Archaeopteryx ein und gemeinsam setzen wir das Fluggerät zusammen.

Meine heutige Priorität ist das Landetraining, das Flugprogramm ist aus meiner Sicht kein Problem. Und los geht's....langsam bekomme ich das Gefühl für die Landeeinteilung und das Zusammenspiel mit der Steuerung und Klappen. Das spezielle am Archaeopteryx ist, dass er keine Bremsklappen hat. Werden die Klappen verstellt so muss die Geschwindigkeit mit dem Steuerknüppel korrigiert werden. Als Segelflupilot muss ich mich zuerst daran gewöhnen.

«Hast Du morgen frei», fragt mich plötzlich Cornelia. Ein kurzes Telefonat und der Prüfungsexperte ist auf den nächsten Tag organisiert. Ups, das geht zackig.... ich informiere meinen Arbeitgeber und meine Familie, es passt. Wir führen die Schulung weiter, bis alle Akkus entleert sind. Der Archaeopteryx wird demontiert und Cornelia fährt nach Wald, um die Akkus für den morgigen Prüfungstag zu laden. Noch schnell Passfotos organisieren, Flughandbuch und Prüfungspapiere ausfüllen und verschiedene Ausweise bereitstellen. Nun bin ich für den Prüfungstag vorbereitet.

Prüfungstag

Früh am Morgen stehe ich auf und drucke das Meteo und DABS aus.

Nach 8 Uhr bin ich bereits in Schänis. Cornelia fährt ein paar Minuten später ein. Vor der Prüfung soll ich nochmals ein paar Landungen durchführen. Der Archaeopteryx wird unter der Aufsicht von Cornelia montiert. Später erfahre ich, dass dies ebenfalls zur Prüfung gehört.

Es ist windstill und die Übungsflüge mit den Ziellandungen sind fast perfekt. Ich hoffe, dass es auch an den Prüfungsflügen so abläuft....

Walter Elmer, der Prü-

fungsexperte, trifft ein. Die Akkus werden ausgetauscht, jetzt gilt es ernst. Zuvor werden die Prüfungsdokumente und Ausweise kontrolliert und der Prüfungsablauf besprochen. Es folgen ein paar Fragen zum Luftraum, Wolkenabstände etc. Auch dies ist bald erledigt. Jetzt beginnt der praktische Teil. Das Schwierigste für mich ist, das Landefeld von 80 Meter Länge zu treffen. Wädi erteilt mir den 1. Flugauftrag: Starten, Fluggerät auf die Achse ausrichten, ein Doppelkreis nach rechts in 20 Sekunden, Landeeinteilung und Ziellandung. Genau so läuft auch der Flug ab, der erste Flug ist bestanden. Der 2. Flug besteht aus: Starten, Fluggerät auf die Achse ausrichten, eine 8 fliegen links beginnend, Landeeinteilung und Ziellandung. Im letzten Teil vom Endanflug fliege ich etwas tief, durch das Verstellen der Klappen schaffe ich es trotzdem ins Landefeld. Auch der zweite Prüfungsflug ist im Kasten. Beim Zurückstossen vom Archaeopteryx meint Cornelia: «Das war aber knapp». Der erste Teil der praktischen Flugprüfung ist vorbei, ab jetzt darf ich den Archy fliegen, aber nur ohne Elektromotor. Aus diesem Grund geht die Prüfung in die nächste Runde. Die geladenen Akkus liegen auf dem Schubkarren bereit. Nach einer kurzen Pause geht die Prüfung weiter. Die Piste ist wieder für uns frei und der Archy wird zum Start gerollt. Mein Flugauftrag ist klar: Starten, eine 8 fliegen mit Motor im Schwebeflug, Landeeinteilung, touch and go, Landeeinteilung und Landung. Im Endanflug wird der Motor mittels Tastendruck für 30 Sekunden aktiviert, in dieser Zeit kann der Schubhebel be-

tätigt werden und der Propeller beginnt zu drehen. Nach dieser Zeit muss erneut die Taste für 3 Sekunden gedrückt werden. Optimal wenn die Klappenstellung auf 25 Grad steht. Das Landefeld von 100 Meter ist getroffen. Alles geht gut, ausser dass die Klappenstellung nicht auf 25 Grad steht. Soll ich nochmals zurück? Ich belasse die Klappenstellung und schiebe den Schubhebel auf das Maximum. Nach ein paar Meter hebt das Fluggerät ab.

Kurze Zeit später wird der Motor ausgeschaltet und die Landeeinteilung beginnt. Im Gegenanflug ertönt ein Hinweis von Wädi, ganz genau habe ich es nicht verstanden, ich glaube er sagt, dass ich keine Ziellandung mehr benötige. Sicher ist sicher und erneut gelingt eine Ziellandung Judihui es ist geschafft.

Die ersten Glückwünsche erhalte ich von meiner Fluglehrerin Cornelia Ruppert.

Danke vielmals, jetzt bin ich meinem Traum einen grossen Schritt näher gekommen.

Ebenfalls gratuliert mir Wädi zur bestandenen Prüfung.

Anschliessend folgt die Schlussbesprechung der Prüfung. Ein kleines Detail hat Wädi beim Starten gesehen, dies werde ich in Zukunft ändern. Mit einer kleinen Stärkung im Restaurant beenden wir den Prüfungsflugtag.

Der Archaeopteryx wird gereinigt, demontiert und im Anhänger verräumt.

Danach trennen sich unsere Wege. Cornelia fährt mit dem Archy nach Wald und ich in die



Innerschweiz zurück. Das erste Jahresziel, die Lizenz „Starrflügler“, ist erreicht. Das Zweite, alle offiziellen lokalen Urner Bikewege von Schweiz-Mobil, wird nun weitergeführt.

Vielen Dank an Cornelia, Wädi und dem Team von Ruppert Composite.

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg – Wo ein Cu-muli ist, ist auch ein Archy. Mit diesen Worten schliesse ich meinen Bericht.

Erster Urner Starrflüglerpilot mit Elektroantrieb: Kilian Epp



www.ruppert-composite.ch

www.shv-fsvl.ch

<https://www.youtube.com/watch?v=G3qfW3ydZuY>

www.pdc-uri.ch

www.sg-nidwalden.ch

Was ist ein Starrflügler?

In der Schweiz gehören Gleitschirme, Deltas und Starrflügler in die Kategorie Hängegleiter. Im Flughandbuch vom Archaeopteryx steht geschrieben: Der Archaeopteryx ist ein High-end Starrflügler-Hängegleiter in Segelflugzeugkonfiguration. Ein absolut thermikstarkes Fluggerät, mit welchem sich auch bei schwachen Aufwinden ausgedehnte Flüge unternehmen lassen. Kreisradien wie ein Gleitschirm, Sinkleistung wie ein Hochleistungssegelflugzeug. Das Fluggerät Archaeopteryx ist besonders vielseitig, es ist einfach zu montieren und zu fliegen und weist eine allgemein sehr sichere Flugcharakteristik auf.

