

## Von Schänis nach Portugal – und wieder zurück

Wandersegelflug: Ein Erlebnis, das lange in Erinnerung bleibt

Am 9. Juli 2020 starteten wir (Yves Gerster und Delia Flury) ab Schänis mit dem Arcus M zu einem Wandersegelflug nach Spanien.

Anhand der Wettervorhersage orientierten wir uns jeweils ein bis zwei Tage im Voraus über die bestmöglichen Flugrouten Richtung Spanien. Die erste Etappe beendeten wir mit etwas Motorenhilfe in Millau/Frankreich.

#### Rennstrecke im Süden

Am zweiten Tag wartete die gewitterreiche Landschaft der Pyrenäen auf uns. Eingangs der Pyrenäen konnten wir in ein unwetterfreies Tal einfliegen und über uns ein deutliches blaues Loch ausmachen. Dank dem Arcus-Motor konn-

ten wir bis über die Wolken hochkreisen und mit laufendem Motor Richtung La Cerdanya steuern. Die Fluchtwege und das Relief behielten wir stets im Auge. Die Gewitter sparten das breite Tal von La Cerdanya aus, es regnete nur über den Bergen, was uns eine sorgenfreie Landung ermöglichte.

Der folgende Flug in den Pyrenäen eröffnete uns Anblicke, wie sie variantenreicher nicht hätten sein können. Von Norden her drückte tiefe Staubewölkung hinein und im Süden entwickelte sich im Laufe des Tages eine regelrechte Rennstrecke. Geier und Störche begleiteten uns häufig in den Berggebieten mit ihren Zentrierungskünsten.



Blick auf die Pyrenäen in der Nähe von Andorra. | Vue sur les Pyrénées, dans les environs d'Andorre. Foto: Delia Flury

### Zentralspanien mit Ausflug über die Grenze

Die Prognose am dritten Tag sagte eine sich von Süden her nähernde Gewitterfront voraus. Um weiter in den Südwesten zu kommen, mussten wir diese nasse Sache grossräumig mit Voraussicht und Motor umfliegen. Das Regenradar half dabei ungemein.



Angekommen in Soria, konnten wir tags darauf im lokalen Gebirge in den Westen und danach gegen Süden nach Fuentemilanos fliegen. Auch dieser Flugplatz liegt in den Bergen, welche aber grösstenteils in den Lufträumen von Madrid sind und daher von Segelfliegern nicht uneingeschränkt genutzt werden dürfen. Der Flug nach Évora (Portugal) überzeugte glücklicherweise mit sehr hoher Basis, denn das Gelände war nicht einladend, um tief zu fliegen.

#### Massive Central - Jura - Schänis

Auf dem Rückflug vom zentralen Spanien südlich der TMA Zaragoza mussten wir uns mit Blauthermik abfinden, womit wir aber sehr weit vorrücken und uns schliesslich wieder in La Cerdanya niederlassen konnten.

Zurück führte die Reise zum Massive Centrale in Frankreich, welches leider nicht sehr viel hergab. Über den Jura kehrten wir bei schönstem Wetter am 19. Juli nach Schänis zurück.

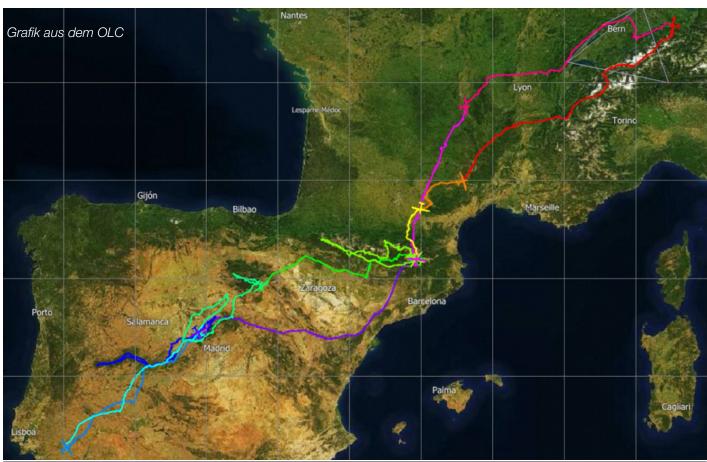
#### **Unvergessliches Erlebnis**

tende Flüge erlaubte Yves Gerster eine einfache Kommunikation mit den kontrollierten Zonen. Im Nachhinein ist es doch erstaunlich wie einfach (sicher auch dank der Flugtaktik von Yves Gerster) und schnell man mit guter Vorbereitung in verschiedene Gebiete fliegen kann. Durch den Wandersegelflug lernten wir auch viele Städte und ihr Ambiente kennen. Es war ein Erlebnis, welches sehr lange in schöner Erinnerung bleiben wird!

Die Eingabe von Flugplänen für grenzüberschrei-

Bericht: Delia Flury

Der ausführliche Bericht ist auf der Website www.segelfliegerinnen.ch/Fotos zu finden.



## Warme Kleidung empfehlenswert

Interview mit Cheffluglehrer Walter Krebs, SG Bad Ragaz (SGBR)

«Minustemperaturen, steife Bise und kein Blick Sonne», so beschrieb einst ein Flugschüler die Segelflug-Ausbildung in Bad Ragaz. Die Redaktion hat sich mit Cheffluglehrer Walter Krebs über die spezielle Schulung unterhalten.

Walter Krebs ist seit 1990 Mitglied der SGBR und seit 1993 als Fluglehrer in der Gruppe tätig. Er hat bisher 3300 Flugstunden bei 3600 Starts absolviert und rund 150 Schülern\* sein Wissen und die Schönheiten des Segelflugsports vermittelt. Insgesamt ist er an rund 20 Tagen in irgendeiner Form als Fluglehrer auf dem Flugplatz engagiert.

# Lucretia Hitz: Herr Krebs, wo haben Sie fliegen gelernt?

Meine Segelflugausbildung habe ich im Sommer 1980 auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos begonnen und 1981 abgeschlossen. Im Herbst 1985 habe ich in Locarno den Fluglehrerkurs absolviert. Danach war ich als Segelfluglehrer in der SG Bern und ab 1993 in der SG Bad Ragaz tätig. Wie alt sind die Flugschüler im Schnitt?

Die Mehrzahl ist zwischen 20 und 35 Jahre alt. Aber es gab schon Schüler, welche das Brevet



Beim Fotoshooting Anfang April war die Winterbekleidung überflüssig.

mit dem gesetzlichen Mindestalter von 16 Jahren machten, sowie über 50-Jährige. Der älteste Kandidat war über 60 Jahre alt. Leider sind die Frauen noch stark in der Minderheit.

# Wie viele Flugschüler betreiben nach dem Brevet aktiv den Segelflugsport?

Die Zahl der Flugschüler in der SGBR schwankt sehr stark. Im Mittel nehmen bei uns drei bis fünf Schüler pro Jahr an der Ausbildung teil. Der Anteil der Schüler, welche die Ausbildung erfolgreich abschliessen ist mit 80 % relativ hoch. Von gut 100 Schülern, die in den letzten 25 Jahren die Ausbildung abgeschlossen haben, fliegt heute noch ein Viertel in der SGBR.

### Was sind die Vor- bzw. Nachteile der Winterschulung?

Die Winterschulung hat den Vorteil, dass es in dieser Jahreszeit viel weniger andere Flugzeuge auf dem Platz hat, sodass wir die Ausbildungsflüge ungestört durchführen können. Natürlich ist es im Winter etwas kalt im ungeheizten Cockpit. Aber mit warmer Kleidung ist es kein Problem und fast angenehmer, als bei schweisstreibendem Wetter im Hochsommer. Etwas nachteiliger wirkt sich aus, dass den Schülern während der Grundausbildung das Fliegen in der richtigen Sommerthermik nur in beschränktem Mass vermittelt werden kann. Die Streckenflugbezogenen Ausbildungselemente können deshalb erst im Frühling oder Frühsommer instruiert werden.

### Gab es wegen Corona Verzögerungen?

Da wir zurzeit nur drei Schüler ausbilden, konnten wir die Vorschriften des BAG problemlos und ohne Verzögerungen für uns einhalten. An das Desinfizieren der Hände und das Fliegen mit Maske gewöhnt man sich.

# Sind Sie eher in der Grundschulung oder in der Streckenflugausbildung tätig?

Meine Fluglehrer-Aktivitäten beschränkten sich bisher mehrheitlich auf die Grundausbildung. Weil ich im Sommer lieber selbst auf Strecke gehe, habe ich mich bei der Streckenflugausbildung nicht vorgedrängt. Seit letzten Herbst bin ich pensioniert und zeitlich flexibler; deshalb werde ich künftig auch für Streckenflüge mit Schülern oder Jungpiloten zur Verfügung stehen.

### Wird der Streckenflug in der SG Bad Ragaz gefördert?

Die SGBR hat ein internes Weiterbildungskonzept für den Streckenflug. Es besteht im Wesentlichen aus drei Elementen:

- a.) Theoretische Einführung Streckenflug (in Bad Ragaz gleichbedeutend mit Gebirgsflug)
- b.) Göttisystem
- c.) Testat-Flüge

Nach einer theoretischen Einführung wird jedem Jungpiloten ein Götti zugeteilt, der ihn bei den ersten Flügen in der erweiterten Umgebung von Bad Ragaz begleitet und unterstützt. Zudem müssen die Jungpiloten vorgegebene Testat-Flüge erfüllen, bevor sie beliebige Streckenflüge ab Bad Ragaz absolvieren dürfen.

Sie haben selbst im NSFW zahlreiche Medaillen gewonnen; sind Sie immer noch ein ambitionierter Streckenflieger?

Eigentlich schon. Meine Medaillen gewann ich vor allem mit meiner Elfe in der Clubklasse. Seit ein paar Jahren fliege ich nun mit dem Mini-Nimbus in der 15m-Klasse. Hier war ein dritter Rang meine bisher beste Klassierung.

Walter Krebs, herzlichen Dank für das Gespräch

Interview: Lucretia Hitz

### Statistik der SG Bad Ragaz

Die SG Bad Ragaz hat rund 40 Mitglieder. In den letzten 10 Jahren wurden 40 Schüler ausgebildet und 27 brevetiert. Von diesen fliegen heute noch 13 in LSZE; einige sind abgewandert, andere haben aufgehört. In der SGBR sind sieben Fluglehrer tätig. Jeder leistet fünf bis sieben Einsätze pro Winter. Hinzu kommen noch diverse Einsätze während des Jahres für Checkflüge, Einweisungsflüge usw.

Walter Krebs gibt dem Flugschüler letzte Instruktionen vor dem Start.

