



September 2021

© J+A Allensbach

## Eine Wertung entschied den Wettbewerb

### Erster Grand Prix auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart

#### Erster Grand-Prix Schupfart - Sieg für Ueli Messmer

Dank der Lockerungen der Coronamassnahmen per 31. Mai 2021, konnte der erste Grandprix auf dem Flugplatz Fricktal Schupfart Anfang Juni planmässig durchgeführt werden. Nur beim Briefing herrschte Maskenpflicht.

Am ersten Wertungstag schrieb Konkurrenzleiter Fredy Zulliger, in Zusammenarbeit mit dem Meteorologen Erwin Villiger und dem Auswerter Andreas Allenspach, einen Task über 185,12 km aus. Vom Abflugpunkt Anwil aus führte die Strecke über die Wendepunkte Courtelary - Moutier - Wynigen - Sonnenberg bei Zeiningen und Säckingen zurück zum Zielflugplatz Schupfart.



#### Zuschauerwirksam

Der Schleppbetrieb begann relativ spät. Um 14.50 Uhr wurde die Startlinie geöffnet. Es entwickelte sich sofort ein lebhaftes Rennen mit Höhen und Tiefen. Es zeigte sich dann, dass der Ausflug ins

Der Anlass wurde durch die SG Basel Fricktal organisiert. Dank gutem Einvernehmen mit dem Regionalverband und der Motorfluggruppe Fricktal konnte der Wettbewerb auf dem eher kleinen Flugplatz ohne gegenseitige Beeinträchtigung über die Bühne gebracht werden. Leider erlaubte das Wetter nur eine Wertung.

#### Erste Erfahrungen gesammelt

Insgesamt nahmen 13 Piloten am Wettbewerb teil. Nebst Nationalmannschaftspiloten (SGT) und Mitgliedern der Junioren-Nationalmannschaft waren auch einige dabei, die ihre ersten Erfahrungen mit der Grand Prix Formel sammeln konnten.

Mittelland nach Wynigen geschwindigkeitshemmend war. Vom Flugplatz aus konnte das Rennen über die beiden letzten Wendepunkte „Sonnenberg bei Zeiningen“ und „Säckingen“ von den Zuschauern mitverfolgt wer-



den. Als Ziellinie diente der Hangar. Sie musste in 700 m/M überflogen werden.

Tagessieger wurde Ueli Messmer, mit einem Schnitt von 94,91 km/h. 55 Sekunden später überflog mit Fabian Durrer – der Apfel fällt nicht weit vom Stamm – der erste Junior die Linie. Als Dritter kehrte Richard Hächler heim. Die Resultate sind zu finden unter [soaringspot.com](http://soaringspot.com).

### Die Thermik fehlte

Der zweite Tag stand unter dem Motto: „Die Hoffnung stirbt zuletzt“. Bis zum frühen Nachmittag war nicht an eine Wertung zu denken. Später riss die Wolkendecke auf und das Feld wurde in die Nähe der vorgesehenen Abfluglinie gehängt. Leider war die Thermik für einen fairen Wettkampf doch zu wenig gut ausgebildet. Der Tag wurde deshalb neutralisiert.

Der dritte Tag wurde bereits früh am Morgen wetterbedingt neutralisiert.

Die ganze Hoffnung auf eine zweite Wertung lag damit beim letzten Tag. Kurz vor Mittag musste man aber die Aussichtslosigkeit des Unterfangens einsehen. So konnte schon früh die Rangverkündigung vorgenommen werden. Die Rangliste des ersten Tages war zugleich auch die Schlussrangliste.

Dank gebührt allen voran Fredy Zulliger, der überhaupt die Idee hatte, in Schupfart einen GP durchzuführen.

Nicht zum letzten Mal ...

Als ich mich nach dem Wettbewerb bei den Teilnehmern und Organisatoren umhörte, entstand der Eindruck, dass der GP Schupfart nicht zum letzten Mal ausgetragen worden war.

*Text: Josef Allenspach sen.*

*Fotos: Josef Allenspach/Andreas Allenspach*



*Das Podest:*

- 1. Ueli Messmer (mi)*
- 2. Fabian Durrer (re)*
- 3. Richard Hächler (li)*

### Grand-Prix Schupfart

1	KC	Ulrich Messmer	Ventus 3	10
2	ZC	Fabian Durrer	ASW-28	8
3	8L	Richard Hächler	LS-8	7
4	BT	Werner Danz	Antares 18T	6
5	EVO	Yves Gerster	JS-1C	5
6	AF	David Humair	ASG-29	4

<https://www.soaringspot.com/de/grand-prix-schupfart-fricktal-schupfart-2021/results/18-meter/task-1-on-2021-06-03/total>

# Wettermässig nichts Neues!

## Junioren Schweizermeisterschaft und Regionalmeisterschaft Flugplatz Bex

Vom 22. Juli bis am 25. Juli fanden in Bex die Junioren- und die Regionalmeisterschaft im Strecksegelflug statt. Nach der Absage im letzten Jahr waren das OK mit Präsident Gabriel Rossier und Konkurrenzleiter David Leemann sowie die Piloten umso motivierter.

Leider machte Petrus auch für diesen Wettbewerb keine Ausnahme und stellte anspruchsvolles Wetter bereit. Wir konnten nur an zwei Tagen fliegen.

### 1. Tag: Junioren neutralisiert

Für die Junioren stand am ersten Tag eine durchaus anspruchsvolle AAT Aufgabe über 4 Std. auf dem Programm. Leider kam es nach der ersten Schlepprotation zu einem Zwischenfall, bei dem ein Segelflugzeug leicht beschädigt wurde. Die noch nicht gestarteten Junioren entschieden sich, aufgrund des Tasksettings und des Vorfalls nicht mehr zu starten. Der Tag wurde für die JSM neutralisiert. Die AAT- Aufgabe für die RM wurde nach den Verzögerungen auf 3h reduziert. Bis auf drei Piloten umrundeten alle den Task, allerdings gab es nur für die ersten sechs Geschwindigkeitspunkte.

### 2. Tag – besser als erwartet

Trotz weniger guter Wetterprognose, war der zweite Tag der bessere. Für die Junioren wurde eine 4h- AAT Aufgabe ausgeschrieben, die Mindestzeit bei der RM lag bei 3.5h. Von den zehn Junioren, die den Task erfüllten, flogen alle weniger als die Mindestzeit, womit es am Schluss einfach darum ging, wer die weiteste Distanz zurücklegte.

### Besuch des 100er Club

An den letzten beiden Tagen versuchte man für die Junioren noch ein verwertbares Wetterfenster zu finden, um ihnen eine zweite Wertung zu ermöglichen. Es reichte allerdings nicht, um ein ganzes Feld vernünftig an den Himmel zu hängen. So stand das Wochenende im Zeichen des geselligen Beisammenseins sowie dem Apéro mit den Mitgliedern des 100er-Clubs.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei allen bedanken, welche die Junioren Nationalmannschaft unterstützt haben und auch weiterhin unterstützen werden.

*Jonas Pitschen, Teamcaptain JNM  
Fotos: Christophe Courvoisier*

Die Junioren auf einen Blick



## Junioren Schweizermeisterschaft

1	FC	Pascal Zollikofer	SG Cumulus	LS 4	Hcp 104	1,000
2	W6	Matteo Merk	SG Winterthur	Discus 2	Hcp 108	987
3	2S	Nico Jaegli	SG Lägern	Discus 2	Hcp 108	970
4	Z1	Claudio Etterli	SG Zürich	Discus 2	Hcp 108	918
5	8C	David Roth	SG Cumulus	LS 8	Hcp 108	845
6	88	Gionata Donati	GVV Ticino	Std. Cirrus WL	Hcp 100	763

[https://www.soaringspot.com/en\\_gb/championnat-suisse-junior-cr-bex-2021/results](https://www.soaringspot.com/en_gb/championnat-suisse-junior-cr-bex-2021/results)



Die erfolgreichen Junioren (nur eine Wertung)  
v.l.n.r. Matteo Merk; Pascal Zollikofer; Nico Jägli.



Das Podest der RM (zwei Wertungen)  
v.l.n.r. Stéphane Monbaron; Remy Hirt; Philippe Progin.

## Regionalmeisterschaft Flugplatz Bex

1	EVO	Remy Hirt	SG Biel	JS 1 Revelation	Hcp 122	1,974
2	RO	Stéphane Monbaron	GVV Bex	LS 8/18m	Hcp 114	1,958
3	LR	Philippe Progin	GVV Gruyère	JS 3	Hcp 119	1,788
4	BW	Bert Willing	GVV Bex	DG 800B/18m	Hcp 118	1,726
5	IG	Pierre-Alain Desmeules	GVV Gruyère	DG 808C/18m	Hcp 118	1,711
6	AA	Anklin & Pitschen	SG Dittingen	Arcus M	Hcp 114	1,616

[https://www.soaringspot.com/en\\_gb/championnat-suisse-junior-cr-bex-2021/results](https://www.soaringspot.com/en_gb/championnat-suisse-junior-cr-bex-2021/results)

Du 22 au 25 juillet le championnat junior et le championnat régional de vol à voile de distance eurent lieu à Bex. Après l'annulation de l'évènement l'année passée, le CO, avec son président Gabriel Rossier et le responsable de la concurrence David Leemann, ainsi que les pilotes étaient d'autant plus motivés. Malheureusement, dame Meteo n'était pas de la partie, ce qui rendit les conditions pour la compétition plus difficile. Il ne fut possible de voler que pendant deux jours. La tâche AAT au programme du premier jour pour les juniors, était très exigeante et devait durer quatre heures. Malheureusement, un incident se produisit après la première rotation de remorquage. Les juniors qui n'avaient pas encore décollé, décidèrent de rester au sol. La journée fut neutralisée pour le CSJ. Suite aux retards, la tâche AAT pour le championnat régional fut réduite à trois heures. Tous les pilotes, sauf trois réussirent à parcourir le trajet, mais les points de vitesse ne furent attribués qu'aux six premiers. Le deuxième jour, une tâche AAT de quatre heures fut annoncée aux participants. Sur les dix juniors qui parcoururent le trajet, tous volèrent moins que le temps minimum, donc à la fin il s'agissait simplement de savoir qui avait parcouru la plus grande distance.

Les deux derniers jours, on tenta en vain de trouver une fenêtre météo utilisable, afin de permettre aux juniors d'obtenir une deuxième évaluation. Le week-end fut donc placé sous le signe de la convivialité et complété par l'apéritif avec les membres du Club des 100. À cette occasion, nous tenons à remercier tous ceux qui soutiennent l'équipe nationale junior. Jonas Pitschen, capitaine de l'équipe ENJ

# Illuster Teilnehmerkreis in Samedan

## Alpenflug-BFK 2021 mit Wetterglück (!!!)

An einem wunderbar sonnigen Montagmorgen treffen sich Mitte Juni 2021 15 Piloten, 2 Pilotinnen und diverse Fluglehrer und eine Fluglehrerin am Engadin Airport zum zweiwöchigen Alpenflug Breitenförderungskurs. Der illustre Teilnehmerkreis mit Piloten aus Deutschland und der Schweiz, vom Berufspiloten bis zum ganz frisch brevetierten Jungpiloten, ist bereits gespannt auf die ersten Flüge. Das Programm verspricht neben dem selbstverständlichen Fliegen auch eine Reihe hochinteressanter Theorievorträge über Wetter, physische Leistungsfähigkeit oder Unfallverhütung. So beginnt der erste Tag mit einer Vorstellungsrunde des Flugplatzpersonals und einer Theorie zum sicheren Windenstart.



### Herausforderungen in der ersten Woche

Nach den organisatorischen Informationen geht es Startrichtung 03 los. Bis ganz zum Schluss wird das der einzige Tag sein, an dem wir auf den Malojawind verzichten müssen. Aufgrund der



fehlenden Hangwinde bewegen sich die meisten Piloten in einer Höhe bis 3500 m ü. M. und sind gegen 20 Uhr wieder am Boden. Ein Team will aber zu dieser Zeit Partout noch nicht am Boden sein und bewegt sich bis um halb zehn in einem wellenartigen Gebilde 3500 m über dem Platz. Am zweiten Tag wird es erstmals so richtig interessant am Muattas Muragl: gegen 10 Flugzeuge befinden sich am gleichen Hang auf gleicher Höhe. Dauerstress im Cockpit, aber ein guter Anlass, um die Theorie vom Morgen in der Praxis umzusetzen. Nach der späten Landung vom Vortag hat zwei Piloten den Ehrgeiz gepackt. Während alle anderen am Boden warten, gibt es zwei Flugzeuge, die in der Umkehrthermik ihre Linien von Maloja bis Zernez ziehen darauf warten, dass der andere zuerst landen geht. Das führt dazu, dass erst gegen 21:45 Uhr, 20 Minuten vor Sonnenuntergang auf dem bereits sehr dunkeln Flugplatz gelandet wird. Einer der betroffenen Fluglehrer muss anschliessend fluchtartig den Platz verlassen, damit er die letzte Bahn ins Hotel auf dem Muottas erwischen. Mit vereinten Kräften werden anschliessend noch die beiden Flugzeuge abgedeckt und verpflockt, dass auch etwaige Gewitter oder Regen den Flugzeugen nichts anhaben kann.

Tag drei wartet wieder mit ähnlichen Bedingungen, kaum jemand sieht die Kreten von oben. Ohne es zu wissen, ist aber der jüngste Pilot mit seinem, liebevoll «Harzbollen» genannten, Twin drauf und dran in die Geschichtsbücher einzu-



gehen. Tags darauf wird er offiziell zum Mitglied des MFC ernannt. Seine Errungenschaft: Etwa während zwei Stunden bewegt er sich innerhalb der gleichen dreihundert Höhenmeter von 2400 bis 2700 m ü. M. Unser einheimischer Wetterfrosch Max Lamm überreicht ihm das offizielle T-Shirt und zeigt noch weitere Flüge, die Leuten dazu verholfen haben Mitglied zu werden.

Im anschliessenden Meteobriefing verspricht er uns, dass es wettertechnisch noch einige Tage geben wird, an denen die anderen Teilnehmer auch Mitglied im MFC werden können. Glücklicherweise wird aber das Wetter besser und langsam, aber sicher werden die Berge auch von oben herab beobachtet. Das Thema, während Stunden keine Höhe zu machen, hat sich von da an bis ans Ende des Kurses erledigt.

Der Twin spielt aber ohnehin noch eine spezielle Rolle in diesem BFK. Die Fluglehrer rissen sich regelrecht darum, auf dem hinteren Sitz Platz zu nehmen. Nach etwas hin und her telefonie-

gleichen Ort stehen wie am Vortag. Da jetzt bereits einige Piloten auf Einsitzern unterwegs sind, möchten diese den Einstieg in den Fahrstuhl nach oben auch ohne Fluglehrerhilfe schaffen, die Voraussetzungen dafür sind auf jeden Fall gegeben. Da aber aller guten Dinge drei sind, erhalten wir auch am Donnerstag noch einmal ähnliches Wetter.

Fazit am Donnerstagabend: Jede Pilotin und jeder Pilot durfte Erfahrungen in der Welle sammeln, viele, darunter auch erfahrene, um das böse Wort mit «a» nicht zu nennen, Fluglehrer stellen in diesem Kurs ihren persönlichen Höhenrekord auf. Das soll es in der langjährigen Geschichte des BFK, sofern den Überlieferungen in der gemütlichen Runde am Donnerstagabend bei Speis und Trank geglaubt werden darf, noch nie gegeben haben. Eine weitere wichtige Erkenntnis in der gleichen Runde, die sich alle Fluglehrer unbedingt merken müssen, ist, dass trotz der hervorragenden Bildqualität vom MS



FlightSimulator 2020 es keinen besseren Wellenflugsimulator gibt als die dreieckig verpackte Schokolade der Firma Tobler! Mit diesen und ähnlich abenteuerlichen Geschichten ging der Abend, so sagt man, dann doch noch zu Ende. Und als sei es so geplant gewesen, bot der Abreisetag kein gutes Flugwetter mehr, so dass noch einige wenige Startübungen gemacht wurden und gegen Mitte

ren kann ein zusätzliches Flugzeug gechartert werden und der Twin darf von da an am Boden bleiben. Die Fluglehrer sind froh, dass während den 8 Flugstunden pro Tag das Gesäss nicht bereits nach zehn Minuten eingeschlafen ist.

**Highlights in der zweiten Woche**  
Nach einer Woche intensivem Fliegen unter teils sehr herausfordernden Bedingungen beginnt die zweite Woche entgegen der Vorhersagen mit Wellenflugwetter. Trotz der ungewöhnlichen Wetterlage müssen viele Teilnehmer lernen, dass Wellen ein Geschenk sind - und nicht jeder Geschenke bekommt. Tags darauf hoffen alle, dass im Briefing Wellen vorhergesagt werden. Und tatsächlich soll an diesem Tag die Welle wieder genau am



Nachmittag alle Flugzeuge sicher und unversehrt in ihren Anhängern Richtung Heimatflugplatz unterwegs waren.

### Hilfe, nicht nur von oben

Zwei Wochen fliegen im Engadin, ohne einen Tag schlechtes Wetter, das ist für den Juni 2021 schon beinahe eine kleine Sensation. Wer auch

immer das Wetter macht, muss eine Segelfliegerin sein. Das war die Unterstützung von Oben. Über den Äther direkt von Dübendorf gab es vor allem Hilfe nach oben. Ob mit oder ohne Transponder, in den allermeisten Fällen wurden die Clearances bis FL 240 sofort gegeben. Im Namen von allen Piloten, die Mitte Juni im vom Engadin Airport gestartet sind, geht ein grosses Merci zu Skyguide!

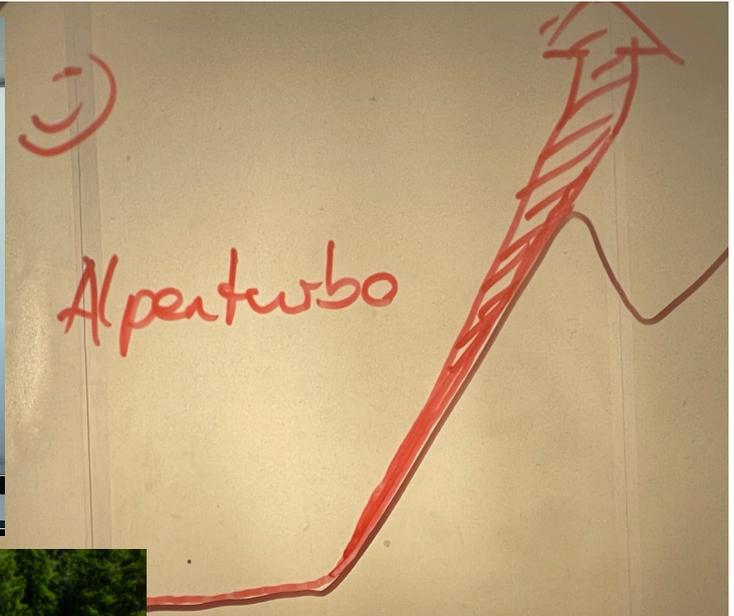
Auch am Boden wurde grossartige Arbeit geleistet. Das ganze Team vom Flugplatz, das uns täglich, oftmals auch mit Überstunden, in die Luft gebracht hat, sowie die Lagerleitung und

Organisation haben einen wesentlichen Teil dazu beigetragen, dass diese zwei Wochen für uns Piloten trotz aller Anstrengung doch Ferien waren.

### Ausgabe 2022

Der BFK in Samedan findet auch nächstes Jahr wieder statt, ohne Garantie aber mit Hoffnung auf Wellenflugwetter. Vom 13. bis 24. Juni 2022 kann die nächste Gruppe von Piloten das Fliegen in den Alpen erlernen und festigen. Anmelden kann man sich über

[www.segelflug.ch](http://www.segelflug.ch)



Text: Andreas Brand  
 Bilder: Verschiedene Lagerteilnehmer



# Titel für David Leemann und Yves Gerster

## Segelflug Schweizermeisterschaften in Grenchen

Ende Juni fand am Flugplatz Grenchen die Schweizermeisterschaft im Streckensegelflug statt. Der Anlass wurde vom AeroClub Grenchen unter dessen Präsidenten Cyrill Kobler organisiert. Am Wettbewerb, der in einer Mixed Offenen- und in einer Mixed 15-m-Klasse ausgetragen wurde, nahmen drei Pilotinnen und 33 Piloten teil. Als Schweizermeister 2021 konnten sich David Leemann aus der GVV Bex in der Mixed 15-m-Klasse und Yves Gerster aus der SG Biel in der Mixed Offenen Klasse feiern lassen. Der anspruchsvolle Task am ersten Tag über 320 km für die gemischte offene Klasse und 262 km für die gemischte 15-m-Klasse führte in den Jura und die Region des Lac du Joux. Bei mässiger Thermik waren die Durchschnittsgeschwindigkeiten eher tief. In der offenen Klasse holte Yves Gerster aus der SG Biel den Tagesieg mit einem Schnitt von 107,5 km/h. In der 15-m-Klasse, welche später abflog, konnten nur vier Piloten die ganze Aufgabe bewältigen. David Leemann von der GVV Bex gewann die Tageswertung.

wegen zu schwacher Thermik bereits nach 30 Minuten wieder in Grenchen am Boden. Der Tag wurde neutralisiert.

### Kurzes Wetterfenster



Am dritten Tag schrieb Konkurrenzleiter Yves Gerster wieder einen AAT über 1,5 Std. zwischen Neuenburg und Oensingen aus. Meteorologe Philippe Gyarmati prognostizierte nur ein kurzes Wetterfenster und für den späteren Nachmittag



### Die Thermik war zu schwach

Zum Auftakt des zweiten Tages begeisterte Marc Rollier mit seiner Turbine Legend die Anwesenden. Für die motorlose Sparte stand ein Assigned Area Task (AAT) zwischen Neuenburg und Olten über zwei Stunden auf dem Programm. Die 15-m-Klasse wurde noch an die Jurakette geschleppt. Die meisten Flugzeuge waren aber

heftige Gewitter, welche dann auch ebenso heftig eintrafen.

Gestartet wurde um 12.15 Uhr. Die Thermik über den Wendepunktgebieten entwickelte sich genau zum richtigen Zeitpunkt, so dass die Aufgabe von fast allen Pilotinnen und Piloten bewältigt werden konnte.

Dank einer Parforceleistung aller Helfer und Teil-

nehmer konnten die 36 Flugzeuge rechtzeitig vor dem Unwetter demontiert und in den Anhängern versorgt werden.

Tagessieger wurde in der Mixed Open Klasse Yves Gerster und in der Mixed 15-m-Klasse Fabian Durrer aus der SG Dittingen.

### Wunschdenken

Die Kaltfront, welche am vierten Tag der SM über die Schweiz zog, sorgte auch in Grenchen für starke Niederschläge mit einigen Seen auf der Graspiste, in welchen sich Enten vergnügten. An Fliegen war nicht zu denken. Der gemütliche FORTIS-Grillabend auf der Terrasse des Airport-Restaurants entschädigte alle Teilnehmenden, Helfer, Sponsoren und Gäste für die unwirtlichen Wetterbedingungen.

Leider blieb die Hoffnung auf eine weitere Wertung Wunschdenken. Nach dem Meteobriefing und der Neutralisation des fünften Tages wurde auf der Terrasse des Restaurants Airport die Siegerehrung abgehalten.

Edi Inäbnit als ältester Teilnehmer im Feld schilderte seinen Eindruck über die SM abschliessend wie folgt: «Für mich war die SM 21 gut organisiert. Die Grenchener haben sich wirklich Mühe gegeben. Wettbewerbsleiter Yves Gerster hat an beiden fliegbaren Tagen die Strecken gut ausgeschrieben und passend auf das herrschende Wetter abgestimmt. Als ältester Teilnehmer (77-jährig) fliege ich natürlich nicht mehr so ambitioniert wie noch vor 20 Jahren. Mir hat es trotzdem sehr gefallen, auch wenn es in der Rangliste nicht unbedingt ersichtlich ist.»

### Perfekt organisiert

Als Präsident des AeroClub Grenchen war Cyrill Kobler gleichzeitig OK-Präsident der Segelflug-Schweizermeisterschaft. Auf die Frage, ob er selbst auch Wettbewerbe fliege, antwortete er: «Nein, ich bin kein Segelflugpilot, sondern Motorflugpilot und Flight Instructor auf Single Engine Piston.» Kobler engagiert sich zudem als Fluglehrer bei SPHAIR und ist seit zehn Jahren Mitglied der Segel- und Motorfluggruppe Grenchen SMG. Die SMG hat denn auch die meisten OK-Mitglieder gestellt, wobei sie von den Kollegen der SG Solothurn unterstützt wurden. Pro Tag waren rund 15 Personen für die SM im Einsatz (OK-Mitglieder und Helfer gemischt). Die teils noch sehr jungen Helfer gehören dem Nachwuchsprogramm «Air Cadets Grenchen» (ACG) der SMG an.



## Harmonie der Sparten

«Dank frühzeitiger Information an alle Motorflugpiloten in Grenchen gab es während der SM keine Probleme zwischen Motorflug und Segelflug», betonte Cyrill Kobler.

In der Startphase lief die Kommunikation über das Campo Segelflug. Die Landungen der Schlepp- und Segelflugzeuge wurden, wie üblich, vom Tower aus koordiniert. Das «procedure» war aber für die SM, nach vorgängiger Absprache mit dem Tower, vereinfacht worden.

## Das war toll!

Der OK-Präsident zeigte sich beeindruckt von der kameradschaftlichen Atmosphäre unter den Piloten und Pilotinnen. «Trotz des grossen

Aufwandes hatten während der SM alle extrem viel Spass untereinander. Das hat sich von den Teilnehmenden aufs OK übertragen und umgekehrt. Die Disziplin der Teilnehmenden war ausgezeichnet und alle haben sich gegenseitig geholfen. Das war toll!» äusserte sich Cyrill Kobler begeistert.

Die allgemeine Stimmung war tatsächlich trotz der schwierigen Wettersituation erstaunlich gut. Und nach der langen Corona-Durststrecke war es endlich wieder möglich, unbeschwerter in einem Restaurant zu sitzen und die Kameradschaft zu pflegen.

Lucretia Hitz

Ein Teil der Fotos wurde von Markus Jegerlehner aufgenommen: home (fotojeger.ch). Vielen Dank dafür!



Das Podest der gemischten offenen Klasse (von links): Jürg Haas (Silber), Yves Gerster (Gold), Remy Hirt (Bronze).



Podest der gemischten 15-m-Klasse (von links): Simon Gantner (Silber), David Leemann (Gold), Matteo Merk (Bronze).

### Das Podest der gemischten offenen Klasse

1. Yves Gerster
2. Jürg Haas
3. Remy Hirt

### Das Podest der gemischten 15-m-Klasse

1. David Leemann
2. Simon Gantner
3. Matteo Merk

[https://www.soaringspot.com/en\\_gb/schweizer-meisterschft-2020-grenchen-2020/results/open/task-3-on-2021-06-28/total](https://www.soaringspot.com/en_gb/schweizer-meisterschft-2020-grenchen-2020/results/open/task-3-on-2021-06-28/total)

[https://www.soaringspot.com/en\\_gb/schweizer-meisterschft-2020-grenchen-2020/results/mixed-15m/task-3-on-2021-06-28/total](https://www.soaringspot.com/en_gb/schweizer-meisterschft-2020-grenchen-2020/results/mixed-15m/task-3-on-2021-06-28/total)

# Nur eindrehen, wenn du 400 Meter Höhe machen kannst

## Breitenförderungskurs Wettbewerbsfliegen in Schänis

Breitenförderungskurs Wettbewerbsfliegen des SFVS: Der regnerische Juli forderte mehr Theorie als praktisches Erfiegen.

Am zweiten Tag des BFK war immerhin ein Task möglich. Ein Area Task mit Zentrum in Zernez und einem Radius von 70 Kilometern forderte die fünf Teilnehmer\*innen. Die Bedingungen waren je nach Startzeit sehr unterschiedlich und das teilweise unbekannte Fluggebiet machte die Aufgabe vollends zur Herausforderung.

Gaby Rossier, David Leemann und Mike Hürliemann bestritten die Theorie. Kurz lassen sich die Tipps und Tricks in acht Punkte zusammenfassen:

- Das LX so programmieren, dass es mir auch hilft
- Zeit der Überquerung der Startlinie kennen
- In der richtigen Richtung über die Startlinie fliegen
- Nur eindrehen, wenn ich 400 Meter Höhe machen kann
- Sicher sein, dass ich einen Datenpunkt vor der Startlinie und in der Wendezone oder im Area-Kreis habe
- Endanflug genau planen
- Dort landen wo ich gestartet bin
- Am Abend mit einem „big smile“ am Apéro teilnehmen.

Zur ausführlichen Dokumentation auf Youtube:

<https://youtu.be/BEI80BSaH4>

Besser einen anspruchsvollen Task, als am Boden bleiben.



### Regionalmeisterschaft 2021: Vom 15. bis 18. Juli auf dem Flugplatz Schänis.

Das Wetter war in dieser Juliwoche ausgesprochen schlecht. Sintflutartige Regenfälle in der Schweiz und in Deutschland führten zu massiven Überschwemmungen. Keine guten Voraussetzungen für die Organisatoren und die 18 Pilot\*innen an der RM 2021 in Schänis.

Am 4. Tag konnte endlich ein Aera Task ausgeschrieben werden. Es herrschte eine 7/8 Bewölkung, die zunehmend dichter wurde. Zwar eine labile Schichtung, aber eine tiefe Basis von etwa 1600 Metern. Die Bise sollte zumindest an den Hängen etwas unterstützen

Die Aufgabe: Innerhalb eines Kreises von 45 Kilometern Radius, mit Mittelpunkt Gösgen, sollte innert zwei Stunden eine möglichst grosse Distanz möglichst schnell erfliegen werden.

Der nächste mögliche Punkt von der Startlinie in Schänis aus war der Albis, um in den Kreis zu gelangen. Nur Gaby Rossier und Andreas Spielmann schafften es, den Kreis zu erreichen. Deshalb kam keine Wertung zustande.

*Simon Stauber*

Zum Bericht auf Youtube:  
[https://youtu.be/\\_cx2wDZ-Dulw](https://youtu.be/_cx2wDZ-Dulw)



## Neuerscheinung: Das Glasflügel-Buch



GLASFLÜGEL

Mehr als 40 Jahre nach dem Konkurs von Glasflügel liegt nun endlich eine umfassende Darstellung der Geschichte dieses bedeutendsten Herstellers des beginnenden Zeitalters der Flugzeuge aus glasfaserverstärkten Kunststoffen vor. Autor Wolfgang Binz schildert im Detail schon die Anfänge von Glasflügel, als der Bau von Segelflugzeugen noch gar nicht Gegenstand der Firmentätigkeit war, sondern Eugen und Ursula Hänle mit der H 30 GfK ein rein privates Abenteuer erlebten.

Nicht genug gewürdigt dürfte bislang sein, welche wichtige Rolle Schweizer Segelflieger für den Beginn des Flugzeugbaus gespielt haben. Um nur ein Beispiel zu nennen: Der Aufenthalt von Eugen Hänle im Birrfeld. Eugen Aeberli, ließ von Wolfgang Hütter auf der Basis der H-30 GfK die spätere H-301 „Klappenlibelle“ konstruieren. Aeberli und Hütter suchten eine Firma, die diesen Flugzeug herstellt und wurden bei Eugen Hänle fündig.

Der Autor hat für das Buch eine geradezu unglaubliche Fülle an bisher nicht bekannten Daten und Fakten zusammengetragen. So ergibt sich z.B. aus der Auswertung der Bilanzen ein doch völlig anderes Bild der unternehmerischen Qualitäten und wirtschaftlichen Erfolge von Eugen Hänle als bisher. Anders als gelegentlich kolportiert war die Firma zunächst überaus erfolgreich. Warum Eugen Hänle dann sein Lebenswerk aus den Händen genommen wurde, sei hier nicht verraten, aber es wird im Detail im Buch analysiert. Dabei stützt sich der Autor soweit irgend möglich auf Dokumente und an einigen Stellen auch auf Aussagen von Zeitzeugen, aber er vermeidet es, sich in den vielen Gerüchten und Spekulationen zu verstricken.

Auch die Zeit nach dem tragischen Tod von Eugen Hänle wird in einer Tiefe dargestellt, die jedem Leser die Möglichkeit gibt, sich sein eigenes Urteil über die Vorgänge zu bilden. Dem Verfasser ist es gelungen durch die Darstellung von Fakten und die Auswertung von umfangreichem Archivmaterial ein schlüssiges Bild der Abläufe festzuhalten. Dabei kommen auch Vorgänge zur Sprache, die nicht schön sind, ja manches erscheint einfach fast unglaublich, und wirft so

ein zweifelhaftes Licht auf manche bisherige Betrachtungsweise. Aber nur so kann man verstehen, warum aus dem größten Hersteller von Segelflugzeugen zu Beginn des Kunststoff-Zeitalters binnen weniger Jahre ein konkursreifes Unternehmen wurde. Es folgen dann noch die gescheiterten Rettungsversuche. Doch ein Buch über Glasflügel wäre nicht umfassend, ohne auch die Geschichte des „Erben“ von Eugen Hänle, Hansjörg Streifeneder zu schildern. Und dann wird das Bild abgerundet durch das Kapitel über Ursula Hänle's Firma Start & Flug. Insgesamt ein wirklich lesenswertes Buch mit einer Fülle neuer Erkenntnisse, die in sehr spannender Weise geschildert werden. So wird dem Andenken an Eugen Hänle und der von ihm und seinem Team geschaffenen Flugzeuge endlich der rechte Rahmen geschaffen.

*Petra Schneuwly  
Präsidentin Glasflügel-Förderverein*

Das Buch kann ab sofort beim Equip Verlag in Bonn/D unter: [www.equip.de](http://www.equip.de) bestellt werden. Preis beträgt 59 € plus Versandkosten

[www.glasfluegel.net/buch](http://www.glasfluegel.net/buch)

