

Manfred R. Kueng

Segelflug- Chronik

Die Geschichte des Schweizer Segelflugs



*Wer nicht weiss, woher er kommt,
weiss nicht, wohin er geht!*

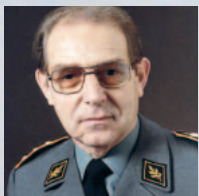
Dieser Ausspruch gilt auch für die Fliegerei

Zur neuen Chronik des Schweizer Segelflugs

Die **Segelflug-Chronik** ist eine kurze, leicht leserliche Berichterstattung der wichtigsten Ereignisse in der Geschichte des Schweizer Segelflugs von der Jetztzeit bis in die Zeiten vor Lilienthal, mit über 300 Abbildungen, sowie Geschichten und Anekdoten. Ein alphabetisches Nachschlageregister erleichtert das Auffinden von Begebenheiten.

Auch einige Gedanken zum Segelflug fehlen nicht: seine Bedeutung in Forschung und Technik, die Entwicklung des Segelflugs als anspruchsvoller Sport mit dem Kampf erst ums «Obenbleiben», dann dem Durchbruch zum Streckenflug, den Fortschritten im Segelflugzeugbau bis zum Einsatz moderner Kommunikations- und Satellitentechnik. Es ist die Geschichte einer steten Steigerung der fliegerischen Leistungsfähigkeit der Menschen und der Flugzeuge in den verschiedenen Epochen.

Nicht nur die Veteranen, die noch einen grossen Teil der Geschichte selbst miterlebt haben, sondern alle Segelflieger sind durch diese Chronik angesprochen, auch Nichtflieger, die sich für die Geschichte der Aviatik interessieren. Das Werk, in einer deutschen und einer französischen Ausgabe, schliesst eine Lücke in der Geschichtsschreibung, denn seit den Bänden «Schweizer Luftfahrt» von Dr. Erich Tilgenkamp, die bis in die 1940er Jahre im Aero-Verlag erschienen, gab es keine dem Schweizer Segelflug gesamthaft gewidmeten Berichterstattungen mehr.



Alt Korpskommandant Ernst Wyler (†), früherer Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, ehemaliger Präsident der Aerosuisse sowie der Stiftung «Pro Aero», Autor der Bücher «Chronik der Militäraviatik» und «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt»:

“*Lieber Manfred,
Mit grosser Freude und Interesse habe ich Deine Chronik gelesen. Ich gratuliere Dir spontan und ganz herzlich zu dieser ausgezeichneten Arbeit für die Segelflugveteranen, ja alle Segelflieger. Deine Darstellung hat mich richtig gepackt. Es ist Dir sehr gut gelungen, die Geschichte unseres Segelfluges ausgeglichen nach Personen, Flugzeugtypen, Flugplätzen, Organisationen, Ereignissen etc ausgewogen darzustellen. Die chronologische Rückwärtsdarstellung gefällt mir sehr gut. Man ist beim Lesen sofort mittendrin im eigenen Erleben. Ich finde das gut. Unser Segelflug lebt und lebte von Menschen. Die kurzen Lebensdarstellungen der Ehemaligen und Leadern löste bei mir viele Erinnerungen aus. Ich bin überzeugt, dass es allen Lesern der Chronik so gehen wird. Dein Werk wird einen hohen Stellenwert erhalten. Bis zur Veröffentlichung wünsche ich Dir viel Erfolg und gute Sponsoren.*

Mit freundlichen Grüssen, Dein Aschi”



Max Tschudin, 1948–1957 Obmann der SG Basel, 1951–1968 Mitglied der SFK, später manche Jahre im Vorstand der Vereinigung der Segelflug-Veteranen:

“*Lieber Manfred,
Ich bin beeindruckt von den interessanten und ausführlichen Beiträgen. Der folgende weise Satz ist mir aufgefallen: «Nur der Umweg über die Vergangenheit lässt die Gegenwart verstehen und öffnet den Blick in die Zukunft». Interessant sind die Geschichten über die vielen Leistungserbringer: Willi Baur, Glur, Schachenmann, «Hausi», Sigi Maurer und viele andere. Die Oldtimer, die Jungfrauoch-Flüge, die Erwähnung der Minimoa HB-282, die von Hans Wullschleger gebaut worden war und nach seinem zu frühen Tod in den Besitz von Werner von Arx überging. 1971 Gründung der VSV in Olten, der Sennenstart der K8 HB-705 auf einer Alpwiese. Der 2026 km Flug in Neuseeland. Die Flugtage auf dem Bruderholz, die Kunstflugkurse, die vielen Bilder. Alle die Berichte bis zum Schluss, also dem Anfang allen Geschehens. Kurz gesagt, die Chronik ist eine wertvolle und interessante Fortschreibung der Geschichte des Segelflugs und eine wertvolle Ergänzung an das was auf 140 Seiten im Band 3 der drei Bände «Geschichte der Schweizerischen Luftfahrt» von Dr. Erich Tilgenkamp steht.*

Mit herzlichen Grüssen, Max”

Zu den Abbildungen auf der Titelseite des Buchumschlags:

Hintergrund

Foto aufgenommen durch Alain Girardet anlässlich eines Fluges mit Jean-Marc Perrin im Nimbus 4DM HB-2430 am 30.12.2007 beim Versuch zu einem Rekordstreckenflug in den Wellen über Patagonien

3 Bilder, welche die Entwicklung des Segelflugs widerspiegeln:

unten

Schulbetrieb mit dem Zögling in den 1930er Jahren

Foto: Archiv Daniel Steffen, Zofingen

in der Mitte

Windenstart mit der Rhönlerche, dem meist verbreiteten Schulflugzeug während Jahrzehnten

Foto: Pierre Freitag, La Chaux-de-Fonds

oben

Ein Leistungssegelflugzeug «Discus» nach einem Thermikflug am Abend über dem Goms vor der Rückkehr nach Münster VS

Foto: Gerhard Gasser, Basel

Folgende Fotos von Claus-Dieter Zink sind mit Genehmigung durch www.fotokalender-segelfliegen.de verschiedenen Segelflieger-Fotokalendern entnommen:

Seite 4: Ventus 2 cM, Sunset

Seite 6: DG 500 M über der Kalahari in Namibia

Seite 8: Blanik

Seiten 24/25: Ventus 2 am Matterhorn

Seiten 88/89: Ventus cT (oben) und Ventus 2 (unten) über dem Col d'Etache

Seite 214: Kestrel

Seiten 276/277: Pik 20, Glacier Blanc, Ecrins

Seite 287: In der Welle auf 5'000 Metern. ASH 24, Stemme S-10, DG 400, im Vordergrund LS-6/18

Lektoren:

Anton Guggi, Rolf Ellwanger

Visuelle Gestaltung, Pre-Press:

Dan Kueng, dan@blueline-studios.com

© Manfred R. Kueng und Vereinigung der Segelflug-Veteranen des AeCS

Verlag:

Rolf Ellwanger, Postfach 106, 3074 Muri bei Bern, rolf.ellwanger@bluewin.ch

ISBN 978-3-905531-07-7

Segelflug- Chronik

Die Geschichte des Schweizer Segelflugs
und der Vereinigung der Segelflug-Veteranen des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS)

Manfred R. Kueng

mit Beiträgen von:

Thomas Anklin, Fritz Bigler, Thomas Bircher, Emil Blumer, Rolf Ellwanger, Hermann Fäh, Thomas Fessler, Beat Galliker, Vreni Hildebrand, Werner Hochstrasser, Alfred W. Kormann, Roger Larpin, Stefan Leutenegger, Eric Lindemann, Valentin Mäder, John J. Noble, Olivier Plaut, Werner Rüegg, Oskar Scherrer, Karl E. Scheuber, Andrea Schlapbach, Christian Schmid, Richard Schneider, Willi Schwarzenbach, Beda Sigrist, Kurt Stapfer, Daniel Steffen, Max Tschudin, Kurt Uebersax, Ernst C. Wyler

Deutschsprachige Originalausgabe.

Die SEGELFLUG-CHRONIK erscheint auch in französisch, dank den Übersetzungsarbeiten von

Gilbert Benzonana, Henry Jaquier, Manfred R. Kueng, Barbara Kuttel, Eric Lindemann, Rodric Neri, Olivier Plaut, Christophe Petitpierre, Bernard Tissot, Jean-Michel Zellweger

*Die Vergangenheit ist ein anderes Land,
aber bei denen, die einmal dort gelebt haben,
hat sie ihre Spuren hinterlassen.*

Eric Hobsbawm



Inhalt

Vorwort von Claude Nicollier	7
Einleitung und einige Gedanken zum Segelflug.....	9
Segelflug-Chronik: 2012–Mitte 18. Jahrhundert.....	17
Anhänge:	
1. Quellen.....	216
2. Abkürzungen und Definitionen.....	218
3. Schweizer Segelflugmeisterschaften und Segelflugmeister.....	220
4. Segelflug Junioren-Schweizermeister	225
5. Schweizer Segelflugmeisterschaften im Kunstflug.....	226
6. VSV Förderungspreise und Aufmunterungspreis	228
7. Die wichtigsten Oldtimer-Segelflugzeuge in der Schweiz.....	230
8. Weitere häufige Segelflugzeuge neueren Datums in der Schweiz.....	247
9. Die Präsidenten der SFK und des SFVS.....	273
10. Die Präsidenten der Vereinigung der Segelflug-Veteranen	274
11. Angaben zum Autor	275
12. Sponsoren.....	278
13. Alphabetischer Index.....	280



Vorwort von Claude Nicollier



Als mich Manfred Kueng, Autor der in Fertigstellung begriffenen «Segelflug-Chronik – Die Geschichte des Schweizer Segelflugs» um das Vorwort zu seinem Werk bat, habe ich diese Aufgabe mit grosser Freude angenommen.

Ich hatte früher das Privileg zu vier Flügen mit «einem ganz anderen Segelflugzeug»: Dem amerikanischen Raumtransporter, der, nach dem Abstellen der Wasserstoff-Triebwerke in fast 120 km Höhe und einer Geschwindigkeit von 28'000 km/h, in den folgenden 45 Minuten ohne Schubkraft und ohne dynamische oder thermische Aufwinde bis in eine Höhe von 300 km weiter stieg... Zauber der Raumflugmechanik!

Die Missionen dieses erstaunlichen Raumschiffes schlossen auch mit einem Gleitflug zur Landepiste in Florida ab – mit einer Gleitzahl von 4! Keine Chance zu einem Sieg an einer Segelflugmeisterschaft, aber welch eine glänzende technische Errungenschaft und welch ein Privileg für mich, solche Abenteuer erlebt haben zu dürfen.

Einer meiner letzten Kontakte mit der wirklichen Schweizer Segelflugszene war meine Teilnahme an der Schweizerischen Segelflugkonferenz im November 2011 in Aigle. Ich war beeindruckt vom Reiz und der Qualität der in der Ausstellungshalle präsentierten Segelflugzeuge und von der Raffinertheit und Perfektion der Bordausrüstungen, die heute verfügbar sind. Der packende Vortrag von Gaby Rossier über das erste Schweizer FAI-Dreieck in den Alpen über mehr als 1'000 Kilometer war einer der Höhepunkte des Anlasses.

Die gewaltige Entwicklung und die ausgezeichneten Leistungen von heute wären nicht möglich gewesen ohne das Talent, die Weitsicht und den Mut der Pioniere, über die in diesem Werk berichtet wird.

Die Teilnahme an dieser Konferenz im «Chablais» hat mich zurück geführt zu meinen ersten «Schritten», oder eher meinen ersten Spiralen als Segelflieger. In der Tat, meine Ausbildung auf dem Flugplatz Bex, die geschätzte Gesellschaft grosser Namen des Segelflugs in der Westschweiz, wie Jost Frei, Claude Nicole, Daniel Coeytaux, Willy Vogel und vielen anderen, bleibt mir in unauslöschbarer Erinnerung.

Später habe ich mehrmals an den Sommerlagern der Akademischen Fluggruppe (AFG) in Münster im Oberwallis teilgenom-

men. Abwechslungsweise Schlepp-Pilot oder Segelflugpilot, hatte ich nicht nur das Glück, in einer Umgebung ausgezeichneter Kameradschaft zu leben. Ich genoss es, mit dem Segelflugzeug in Stille die Höhen der Drei- und Viertausender zu erklimmen, manchmal zum Preis von Kämpfen mit den Turbulenzen in den von den Felswänden abgehenden Aufwinden, oder in einem Rotor vor Erreichen einer Welle, dem Moment erhabener Genugtuung jedes Segelfliegers.

Am Steuer eines Segelflugzeugs auf einen hohen Leistungsstand zu kommen, erfordert Training, Ausdauer, viel intuitive Gefühlsmässigkeit, sowie eine gute Dosis Charakter. Der Segelflug ist ein idealer Sport für die Jugend. Er gibt ein Gefühl von Freiheit, intelligent kontrolliert, wie es keine andere Disziplin anbieten kann, und der Enthusiasmus für den lautlosen Flug erlöscht nie!

Eine «Chronik» des Segelflugs zu schreiben legt Zeugnis ab von grosser Leidenschaft für die Sache, aber ebenso des offenbaren Willens, die Kunde über die Abenteuer der Pioniere weiter zu verbreiten, ohne welche die Erfolge von heute nicht möglich gewesen wären. Informationen über eine Zeitperiode von über hundert Jahren zu sammeln, zu sortieren, chronologisch und ihrer Bedeutung nach zu ordnen, dazu noch die Seitengestaltung für die Herausgabe und die Verbreitung eines solchen Werkes in zwei Sprachen, ist eine titanische Aufgabe. Manfred Kueng hat es geschafft. Ich gratuliere!

Mein Kompliment und mein Dank geht an Manfred und an all jene, die ihn unterstützt und an dieser Arbeit mitgeholfen haben.

Claude Nicollier

Lausanne, 10. April 2012



Einleitung und einige Gedanken zum Segelflug



Einleitung

Als mein Vorgänger, Willi Schwarzenbach, 2005 den Wunsch äusserte, wir sollten eine «Chronik über die Geschichte der Vereinigung der Segelflug-Veteranen» erstellen und man von mir erwartete, dass ich diese schreibe, dachten wir zuerst an eine einfache Berichterstattung über Vereinstätigkeit und wichtigste Ereignisse im Segelflug, die wir ins Internet setzen und jederzeit ergänzen könnten. Rasch wurde mir bewusst, dass nicht in erster Linie die Vereinstätigkeit, sondern vor allem die Ereignisse in der Geschichte des Segelflugs von Interesse wären. Schon früh kam dann der Ruf nach einem Buch, das man «bequem im Fauteuil» lesen könne. So machte ich mich konsequenterweise an eine gründlichere Arbeit als ursprünglich vorgesehen.

Die vorliegende «Segelflug-Chronik» ist das Ergebnis. Diese Chronik ist nicht nur den Segelflugveteranen, sondern allen Segelfliegern und Segelfliegerinnen gewidmet.

Der Segelflug, seine Bedeutung und geschichtliche Entwicklung

Segelfliegen ist ein anspruchsvoller Erlebnissport, bei dem Körper und Geist einzigartig gefordert werden. Kein Sport verbindet so sehr moderne Technologie mit den Kräften der Natur wie der Segelflug.

Mittelholzers Ausspruch, «ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt», hat noch immer seine Gültigkeit, gerade im Segelflug, wo Begegnung und Erfahrung mit den elementaren Kräften der Natur eine ständige Herausforderung sind. Der berühmte Rekordsegelflieger Ingo Renner hat einmal gesagt: *In unserer modernen Zeit, wo Computer schon fast unser tägliches Programm vorprogrammieren, überrascht der Segelflug noch mit einem «natürlichen Programm», denn die Variablen der Natur sparen nicht an oft unvorhersehbaren Überraschungen.* Forschung und Technik haben zwar viel zum modernen Segelflug beigetragen, verdanken aber auch ihrerseits wichtige Erkenntnisse dem Segelflug. Diese Wechselwirkung gilt auch in der Zukunft.

2010 hat der Aero-Club der Schweiz mit landesweiten Aktionen der ersten «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» gedacht. Man wollte mit der Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen die wichtigsten aviatischen Pionierleistungen würdigen, die Interessensbasis für die Luftfahrt, besonders die Leichtaviatik, den

Luftsport und die allgemeine Luftfahrt, allgemein verbreitern und den fliegerischen Nachwuchs mit Blick in die Zukunft motivieren. Der motorlose Flug war von Anfang an mit dabei, stand doch bereits am 13. Februar 1910 der Hängegleiter «Vol au vent» für erste Schulsprünge in Genf zur Verfügung. Der Segelflug und die daraus gewonnenen Erkenntnisse haben die aviatische Entwicklung nicht nur in der Schweiz massgeblich mitgeprägt.

Erst viel später, nämlich am 7. Mai 1971, haben verdiente Segelflieger, die schon seit den Anfängen dabei waren und die ganze Entwicklung des Segelflugs selbst mitgestaltet und erlebt hatten, die Vereinigung der Segelflug-Veteranen gegründet. Heute darf die Vereinigung mit über 600 Mitgliedern bereits auf ihre ersten 40 Jahre zurückblicken.

Der Schweizer Segelflug ist gekennzeichnet durch eine reiche, ereignisvolle Geschichte. Diese Geschichte vollumfänglich schreiben zu wollen, wäre gar zu verwegen, und allein schon durch den Umfang eine kaum zu bewältigende Aufgabe. Das würde diesen Rahmen bei weitem sprengen. Diese Chronik beschränkt sich auf wichtige Marksteine und Ereignisse in der Geschichte des Segelfluges allgemein und geht in die Zeit weit vor der Gründung der Vereinigung der Segelflug-Veteranen zurück. Die massgebenden Förderer und Pioniere der Anfangszeit bildeten ja auch die erste Generation der Veteranen. Anfänglich belächelt – häufig wurde der motorlose Flug als «Ersatz für Bastler» abgetan, welche sich das Motorfliegen nicht hätten leisten können – erheischen die Einsatzfreudigkeit und die beharrliche Ausdauer unserer Vorgänger Bewunderung. Auch heute befindet sich der Segelflug im Umbruch und braucht seine Förderer und Pioniere.

Ältere Segelflieger werden in dieser Chronik Erlebtes zum Teil aus eigener Erfahrung wiedererkennen, Erinnerungen werden wach, und sie werden sich darüber freuen. Jüngeren Piloten soll diese Chronik die Geschichte des Segelflugs näher bringen. Sie soll ihnen nicht nur helfen, besser zu verstehen, welche Entwicklung der Segelflug von seinen Anfängen bis zum heutigen Tag durchgemacht hat und mit welcher harter Arbeit die gemachten Fortschritte verbunden waren, sondern sie auch anspornen, weiterhin mit gleichem Einsatz zur noch lange nicht abgeschlossenen Entwicklung des Segelflugs beizutragen.

Die Epochen

Schon längst ist mittlerweile der traditionelle Segelflug den Startorten von Hängen entwachsen. Heute starten Deltasegler und Gleitschirme von den gleichen Hängen und vollbringen grössere Leistungen, als man damals nicht einmal träumen konnte. Doch denken wir nochmals zurück an die Zeiten anfangs des letzten Jahrhunderts bis in die späten 1920er Jahre, als man die Flugdistanz noch in Metern und die Flugdauer in Sekunden zählte und vor allem auch an die 30er Jahre mit den ersten spektakulären Leistungen, die erst richtig auf den Segelflug aufmerksam machten. Dann die Übergangszeit der Nachkriegsjahre, bis zur Entwicklung der modernen leistungsfähigen Segelflugzeuge, die wir heute kennen.

An diesem Werdegang waren Segelflieger und Segelfliegerinnen, die Veteranen verschiedener Generationen in ihren jungen und weniger jungen Jahren, über all die Zeit aktiv beteiligt. Mit ihrer Tätigkeit haben sie die Geschichte des Segelflugs geschrieben, und das wird auch in Zukunft so sein. Wenn der Segelflug dort steht, wo wir heute sind, ist das dem Pioniergeist und dem unermüdbaren, oft auch mit höchsten Opfern verbundenen Einsatz unserer Vorgänger zu verdanken. Vergessen wir nicht, dass die Gegenwart das Produkt der Vergangenheit ist und dass Vergangenheit und Gegenwart zusammen ihren Einfluss auf die Zukunft haben. In diesem Sinne ist der geschichtliche Ablauf für uns alle von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Die Entwicklung des Segelflugs ist die Geschichte einer steten Steigerung der fliegerischen Leistungsfähigkeit der Menschen und der Flugzeuge. Was mit aerodynamisch unvollkommenen «Kisten» begann, ist heute «High Technology». Es kam immer wieder zu Durchbrüchen:

Der Kampf um Flugzeit

Die Anfänge, als die primitiven und gebrechlichen Flugapparate noch keine wirklichen Segelflüge erlaubten und es noch keine Schulung am Doppelsteuer gab, bleiben in der Erinnerung als die «Arbeitsstunden-Flugsekundenzeit». Möglichst keine Auslagen, alles selbst zurechtbasteln dank der Verpflichtung zu einer Baustunde pro Sekunde Flug. In jener Zeit kam auf einen Sprung von ein paar Sekunden im Durchschnitt eine Reparatur von 4–6 Stunden Arbeit, ein Aufwand, zu dem heutzutage niemand mehr bereit wäre.

Die Entwicklung des Streckenflugs

Flugzeit allein befriedigte aber auf die Dauer nicht. Der Durchbruch zum Streckenflug kam mit den ersten Leistungssegelflugzeugen in den 1930er Jahren und erst, als wirtschaftliche Schul- und Fortbildungsmethoden mit Windenstart und Flugzeugschlepp die mühsamen Gummiseilstarte mit den zeitraubenden Transport- und Montagearbeiten für nur Minutenflüge ablösten. Was mit dem freien Streckenflug und immer länger werdenden Rücktransporten begann, wird heutzutage hauptsächlich durch weniger umständliche Zielflüge mit Rückkehr

fortgeführt. Vielleicht ist dies auch mit ein Grund, weshalb der Schweizer Segelflug-Inlandrekord vom 6. Juli 1955 von Hans Nietlisbach auf Sky von Belp nach Béziers über eine gerade Strecke von 536.2 km erst am 8. Mai 2008 von Ernst Schmid überboten wurde, mit seinem Flug auf DG-400 über eine gerade Strecke von 663.4 km von Weissenburg in die Nähe von Wiener Neustadt.

Die Entwicklung zur Geschwindigkeit

Trotz hervorragenden Konstrukteuren wie Hug, Spalinger, Müller oder Sägesser erreichte auch der Segelflug in der Schweiz die Grenzen des «Holzbaus». Frühzeitig erkannten Pioniere wie Pfenninger, Markwalder und Neukom die Vorteile der Verbundtechnik. Wie viele von uns wurden durch die ersten «Elfen» verzaubert, durch die höheren Leistungen und die neue Schönheit im Segelflugzeugbau?

In Wettbewerben ging es immer mehr um vorgegebene Aufgaben, die von den Teilnehmern streckenmässig meist überwiegend bewältigt wurden. Als Kriterium trat deshalb die Geschwindigkeit in den Vordergrund, mit dem bekannten Trend zu Laminarprofilen und höheren Flächenbelastungen.

Der Segelflug hat eine rasante Entwicklung durchgemacht. Heute werden regelmässig Streckenflüge über hunderte von Kilometern gemacht, und Flüge über 1'000 km und mehr sind schon längst keine Seltenheit mehr. Dank den wesentlich höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten wurden solche Leistungen überhaupt erst möglich.

Die Entwicklung im Segelflugzeugbau

Die folgenden Angaben stammen von Richard Schneider und sind auszugsweise dem Buch «Die Geschichte der Schaffhauser Segelflieger» entnommen.

Für den Bau von motorlosen Flugzeugen wurden in den vergangenen rund 100 Jahren, in denen sich diese Entwicklung abspielte, die unterschiedlichsten Materialien verwendet. Waren es für die anfänglichen Gleiter noch Bambusrohre, Weidenruten, Spanndrähte und zur Bespannung irgendwelche gerade verfügbare Stoffresten, wurden die späteren eigentlichen Segelflugzeuge mehrheitlich aus Sperrholz hergestellt und mit einem speziellen, fein gewobenen Baumwollstoff bespannt. Diese Bauweise bewährte sich sehr gut und erfuhr während Jahrzehnten kaum eine Änderung.

Verschiedene Flugzeugtypen, vor allem in Deutschland, wurden auch mit Stahlrohrrümpfen hergestellt, wie beispielsweise die Rhönlerchen, die Ka-7 oder die Ka-8. In den USA stark verbreitet waren während langer Zeit auch die Segelflugzeuge in Ganzmetallbauweise der Firma Schweizer, eine Konstruktionsart, die man bereits vom Motorflugzeugbau her kannte. In Europa wurde diese Bauweise vor allem beim kunstflugtauglichen Einsitzer B-4 der Pilatus Flugzeugwerke Stans und dem tschechischen Doppelsitzer «Blanik» angewandt.

Mit der Entwicklung und Realisierung des fs-24 «Phönix» der Akaflieg Stuttgart und dessen erfolgreichem Erstflug 1957 wurde ein neues Zeitalter im Segelflugzeugbau eingeläutet. Die Kunststoffbauweise, GFK (Glasfaserkunststoff) oder später auch die KFK (Kohlefaserkunststoff), wie sie bis heute genannt wird, eröffnete den Konstrukteuren gänzlich neue Perspektiven.

Bis zur verbreiteten Serienproduktion sollten dann noch einige Jahre vergehen, aber die GFK- und KFK-Bauweise setzte sich, trotz anfänglicher Skepsis, rasch durch. Vom Typ «Libelle» wurden ab 1967 mehr als 700 Exemplare gebaut. Viele davon fliegen heute noch. In der Schweiz waren es, etwa zur gleichen Zeit wie in Deutschland, Jürg van Voornfeld und Thomas Bircher von der ETH Zürich, welche sich intensiv mit dem Flugzeugbau in Kunststoffbauweise befassten. Ihre Entwicklungen führten schlussendlich zu dem bei den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA) in Serie gebauten «Diamant».

Rückblickend darf man sagen, dass mit dem Kunststoffzeitalter nicht nur im Segelflugzeugbau, sondern im Segelflug ganz allgemein ein sehr erfolgreicher und nachhaltiger Quantensprung in die Zukunft gemacht worden ist.

Kommunikations- und Satellitentechnik

Mal in der Luft, war der Segelflieger seit den Anfängen alleine und die Kommunikation mittels visuellen Zeichen auf ein Minimum beschränkt. Ältere Fluglehrer erinnern sich gewiss an die offene gelbe Fahne in ihrer Hand, mit der sie bei Bedarf dem Flugschüler im Anflug anzeigten, dass er noch die Bremsklappen ziehen musste. Das war so bis in die späten 1960er-Jahre und darüber. Vor 1960 war Funk in einem Segelflugzeug ein Einzel- und Ausnahmefall. Die Geräte und Batterien waren unhandlich und schwer, die Leistung und Reichweite gering. Ab Mitte der



60er-Jahre fanden dann langsam brauchbare Bordradios nach und nach Einzug, und seit den 70er-Jahren gehört der Funk zur Standardausrüstung. Heute ist kein Segelflugzeug mehr denkbar ohne Radio.

Früher war die Instrumentierung der Flugzeuge rudimentär; mit dem Zögling-Schulgleiter gings gar auch ohne. Das Auge, der Wind im Gesicht und sein Geräusch, das Gefühl in den Händen und am Körper waren der Massstab.

Inzwischen sind die Segelflugzeuge immer mehr mit Bordcomputer und für Spitzenleistung ausgelegten Kommunikations- und Navigationssystemen ausgerüstet. Durch die rasanten Fortschritte in der Meteorologie und der Informatik, vor allem aber auch durch die Auswertung und Offenlegung der Flüge im OLC (On-line Contest), sind die Leistungen dank erhöhtem Kenntnisstand und damit verbundenem vermehrtem sportlichem Anreiz gestiegen.

Die Satellitennavigation erlaubt auch präziser zu fliegen, um verbotene Lufträume zu meiden, und GPS-basierte Alarmsysteme wie FLARM haben zweifellos schon vielen tragischen Unfällen vorgebeugt. Das Potential dieser Technik wird erst zum Teil genutzt, und es wäre naiv zu glauben, dass die Entwicklung im Segelflug nun mehr oder weniger abgeschlossen sei.

Bei jedem dieser Schritte gab es einerseits Piloten, die den romantischen Seiten der zu Ende gehenden Epochen nachtrauerten, doch zum Glück auch immer wieder Pioniere, die an die Weiterentwicklung glaubten, auch wenn diese noch mühsam erarbeitet werden musste.

Unfälle

Als Otto Lilienthal am 9. August 1896 mit seinem Hängegleiter abstürzte, seien seine letzten Worte gewesen: «Opfer müssen gebracht werden». Dieser Ausspruch stammt sehr wahrscheinlich von einer anderen Person, galt aber in den Anfängen selbstverständlich für die gesamte Fliegerei. Anders als heute bewegte man sich ja noch in unbekanntem Neuland. Es gibt wohl kaum eine unter den seit längerem bestehenden Segelfluggruppen, die im Laufe der Jahrzehnte nicht einen oder mehrere Unfälle mit tödlichem Ausgang zu beklagen hätte. Oft gab es auch Brüche mit Totalschaden, bei denen die verunglückten Piloten wie durch ein Wunder mit dem Schrecken und ohne ernsthafte Verletzungen davonkamen.

Ein Unfall ist selten das Resultat eines einzigen Fehlers. In der Regel führen mehrere negative Umstände dazu, und ein Element dabei ist sehr oft unnötiger Stress. Oftmals sind sich Piloten nicht wirklich bewusst, wie sie sich in kritische Situationen hineinrutschen lassen. In den meisten Fällen trifft leider das bekannte Sprichwort zu: «Unfälle passieren nicht, sie werden verursacht». Auch Bagatellfälle wie Landungen ohne ausgefahrenes Fahrwerk kommen unverständlicherweise immer wieder vor. Warum? Eine Frage der Ausbildung, des aktuellen Trainings,

der Disziplin, der Mentalität gewisser Piloten? Wohl etwas von allem. Die Statistiken der letzten Jahre legen für die Schweizer Segelflieger im internationalen Vergleich diesbezüglich kein gutes Zeugnis ab, und dafür «den höheren Anforderungen der Fliegerei in den Alpen» die Schuld zuschieben zu wollen, ist zu einfach. Wir müssen uns vermehrt anstrengen, um das Risiko- und Verantwortungsbewusstsein der Piloten zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden. Wir müssen die Piloten während der Ausbildung im Abschätzen der Risiken unterweisen und durch Überlegung und regelmässiges Training eine höhere Sicherheit anstreben. Eine sorgfältige und gut strukturierte Ausbildung trägt zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines optimalen Sicherheitsniveaus bei. Mit den heutigen Kenntnissen müsste das gelingen. Dazu braucht es auch die Einsicht, dass bei jedem Erfahrungs- und Trainingsstand Fehler passieren können. Sicherheit erlaubt weder Nachlässigkeiten, noch unverantwortliches Draufgängertum. Das Sicherheitsbewusstsein muss noch vermehrt auf allen Stufen weiter gefördert werden. Flugsicherheit muss immer Vorrang vor allen anderen Zielen haben, wenn auch – wie überall – ein Restrisiko immer bleiben wird. Doch genug des schwarzen Kapitels. Über Unfälle wird in dieser Chronik deshalb auch nur ausnahmsweise berichtet.

Der typische Segelflieger, die typische Segelfliegerin heute

Wenn wir den Segelflieger, oder die Segelfliegerin – Unterschiede gibt es da kaum – von heute mit den Pionieren aus der Frühzeit des Segelflugs, ja bis über die Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus, vergleichen, dann hat sich dank besserem Material, grösserem Know-how und technischem Fortschritt doch einiges auch auf der menschlichen Seite verändert.

Die Einsatzfreudigkeit der Pioniere war sprichwörtlich und schier unermesslich, sei es im Baulokal, sei es beim Flugbetrieb, wo es, nach einem umständlichen Bergtransport oft nur zu einem Gummiseilstart pro Tag reichte. Auch später hat man beim Windenbetrieb das Seil lange noch von Hand ausgezogen. Einsatzwille, Kameradschaft und körperliche Fitness waren besonders gefordert. «Alle für Einen» war die klare Devise.

Gleich geblieben sind die Freude an der Bewegung im Raum «frei wie ein Vogel», das Spiel mit der Natur (oder manchmal auch dagegen), die Sehnsucht nach Freiheit und Abenteuer, auch nach Ruhm und Ehre. Noch immer ist der Segelflieger in der Luft ein Einzelkämpfer, aber am Boden auf ein Team angewiesen. Guter Kameradschaftsgeist ist deshalb eine Selbstverständlichkeit. Sicher gibt es immer wieder Segelflieger, die nur fliegen wollen und für's Gruppenleben keine Zeit haben, sie bilden jedoch die Ausnahme. Auch heute noch müssen alle für einander dasein, denn allein kommt keiner in die Luft. Und doch bahnt sich auch hier eine neue Entwicklung an, hin zu vermehrtem Individualismus, dies dank den motorisierten Segelflugzeugen, die autonome Bewegungen erlauben. Trotz allem bleiben aber Einsatzfreudigkeit, Disponibilität, Enthusiasmus, Dynamik, Vision,

Idealismus unabdingbare Voraussetzungen für die Ausübung dieses fantastischen Sports.

Der gewissenhafte Segelflieger kennt seine Grenzen. Nicht blinder Wagemut machen den Segelflieger oder die Segelfliegerin aus, sondern Verantwortungsbewusstsein, sowie die aufmerksame Beobachtung der Naturvorgänge und die Gabe, wohl überlegte Entscheidungen zu treffen.

Kurt Uebersax, Coach der Schweizer Segelflug-Junioren-Nationalmannschaft, hat die Ansprüche an den typischen Segelflieger, die typische Segelfliegerin von heute, mit einigen Stichworten treffend charakterisiert, auch wenn dabei in einigen Punkten eher die Wettbewerbspiloten angesprochen sind:

- Ist fasziniert von der Dritten Dimension
- Ist mit der Computertechnik aufgewachsen
- Ihm stehen weltweit unzählige Hilfsmittel zur Verfügung
- Kann die elektronischen Hilfsmittel bei der Flugvorbereitung und im Cockpit optimal einsetzen
- Plant die Streckenflüge mit Planungsprogrammen, wie Strepla oder SeeYou
- Kann die verschiedenen Meteoprognosesysteme interpretieren und in die Flugplanung einbeziehen
- Kennt die Leistungsgrenzen seines Flugzeuges und nutzt sie auch aus
- Verändert die Flächenbelastung seines Flugzeuges entsprechend der Meteorvorhersage
- Kann mit den Flugverkehrsleitstellen kommunizieren
- Fliegt zielorientiert, schnell und sicher
- Hat ein gutes aktuelles Training
- Nutzt jede Gelegenheit um zu fliegen, auch im Winter bei Föhn
- Geht zu Trainings- und Erlebniszwecken in das nahe und weitere Ausland
- Versucht immer, das Maximum aus der Tagessituation herauszuholen
- Misst sich laufend mit anderen, z.B. bei dezentralen Wettbewerben wie On-line Contest (OLC) oder Nationaler Segelflugwettbewerb (NSFW)
- Analysiert Flüge anderer Piloten und zieht seine Lehren daraus
- Ist geistig sehr flexibel und lernt schnell
- Ist vielseitig interessiert und übt noch andere Sportarten aus, um sich körperlich fit zu halten
- Ist ichbezogen und dennoch teamfähig

In ihrem Buch «Die Schule des Segelfliegens» schrieb Maja Schiele 1963:

«Ein Segelflieger», sagte einst der weltbekannte englische Segelflieger und Weltmeister von 1952, Philip Wills, »ist nie allein und verlassen – auf der ganzen Welt findet er Kameraden. Das ist, bei aller Wertschätzung für imponierende Leistungen, das Schönste, was über unseren Sport zu sagen ist.»

Die öffentliche Herausforderung

Im Gegensatz zu früher sind die Beziehungen zur Gesellschaft, und damit auch zur Politik, in unserer Zeit schwieriger geworden. Hier liegt heute das grösste Problem der Weiterentwicklung des Segelflugs und nicht mehr in der Technik. Es fehlt oft an wohlwollendem Verständnis, und die Politik wird in der Zukunft auf allen Stufen mehr gefordert sein.

Der moderne Zeitgeist ist der Fliegerei gegenüber weniger hold als in den noch von Enthusiasmus geprägten Pionierjahren. Wenn wir an die spontanen und sehr erfolgreichen Pro-Aero Sammelaktionen der 1940er Jahre denken und die positive Einstellung des Volkes zur Fliegerei von damals der wachsenden Kritik gewisser Teile der Bevölkerung von heute gegenüberstellen, muss man sich schon fragen, wo denn die sprichwörtlichen Ideale, das gegenseitige Verständnis und die Toleranz geblieben sind. Selbst das selten und kaum hörbare Fahrtgeräusch von Segelflugzeugen wird teilweise bereits als Störung empfunden. In Frankreich dürfen gewisse Naturschutzgebiete auch im motorlosen Flug nur noch mit einer bestimmten, oft unangemessen hoch angesetzten Minimalhöhe überflogen werden. Die Fauna könnte ja gestört werden...

Auch die Segelflieger selber haben heute – im Zeitalter des Wohlstandes und der Konsumgesellschaft mit deren vielseitigen und meist weniger zeitaufwändigen Freizeitbeschäftigungen – oft Mühe, noch genügend Nachwuchs zu finden. In unserer Zeit ist alles schnelllebig, die beruflichen Anforderungen sind anspruchsvoller geworden, die modernen Freizeitbeschäftigungen haben sich vervielfacht. Aber das erklärt nicht alles.

Die Bürokratie in der Luftfahrt ist in den letzten Jahren ungebremst angestiegen. Die fliegerischen Tätigkeiten sind bis in die Einzelheiten reglementiert. Der verfügbare Luftraum ist enger und seine Benützung schwieriger geworden. Durch die Einbindung in die EASA, die eine Vereinheitlichung nicht nur der Ausbildung, sondern aller Luftfahrt-Regulierungen in ganz Europa will und durch Standardisierung Vereinfachungen hätte bringen sollen, sind die Anforderungen noch weiter gestiegen. Mittlerweile kam die etwas späte Einsicht, dass die Leichtaviatik diesbezüglich doch nicht der Verkehrsfliegerei gleichgesetzt werden kann, und es besteht wieder Hoffnung auf Erleichterungen für die Privatflieger.

Ohne korrekte Kommunikation am Funk werden Streckenflüge kaum mehr möglich sein, und in der immer komplizierteren Luftraumstruktur wird es wohl bald einmal nicht mehr ohne Transponder gehen. Das wird notgedrungen zu einem vermehrten Einsatz von motorisierten Segelflugzeugen führen, oft gar nur der Durchflüge durch die kontrollierten Lufträume wegen, oder deren Unterfliegung.

Dadurch wird der Segelflug immer teurer werden. Die Flugzeuge müssen mit Kommunikations- und Navigationsinstrumenten, Detektoren und Ortungsrettungssendern ausgestattet werden,

bestimmt sehr leistungsfähig, aber durch die verlangte Homologierung, die periodischen Kontrollen und die Gebühren für die Inspektionen mit mehr und mehr unvernünftigen und kaum mehr tragbaren Kosten verbunden. Die Zukunft des Segelflugs in der Schweiz wird schwieriger. Die Segelflieger werden sich noch vermehrt und mit Nachdruck wehren müssen. Im Gegensatz zu anderen Ländern fehlt es bei uns an Support für fliegerische Aktivitäten, ja man schränkt uns noch zusätzlich ein mit unnötig hohen Gebühren und anderen Auflagen.

Vielleicht sollten wir uns noch vermehrt an anderen Sportarten orientieren, die es dank Dramatisierung von Sportereignissen geschafft haben, von der Öffentlichkeit positiver aufgenommen zu werden. Dass dies nicht nur im Segelsport – man denke zum Beispiel an die Übertragung der Rennen von Alinghi – funktionieren kann, haben unsere neuseeländischen Kollegen vor drei oder vier Jahren bewiesen, als sie mit durchschlagendem Erfolg Segelflugrennen in ähnlicher Weise auf die Fernsehkanäle brachten. Es ist klar, dass dies entsprechende Unterstützung voraussetzt. Auf jeden Fall ist jeder und jede von uns gefordert, sich in der Öffentlichkeit und Verwaltung für eine positivere Wahrnehmung des Segelflugs einzusetzen. Mit der «on-line»-Bildübertragung von Segelflugwettbewerben sind wir auf gutem Wege dazu. Auch Kunstflug-Meisterschaften könnten am Fernsehen mit kompetenten Kommentatoren vermehrt gezeigt werden, ist doch der Kunstflug immer noch die «Hohe Schule des Fliegens».

Zur Chronik

Diese Chronik soll ein handliches kurzes Nachschlagewerk der wichtigsten und speziell erwähnenswerten Ereignisse in der Geschichte des Schweizer Segelfluges sein. Ein alphabetischer Index erleichtert das Auffinden von Begebenheiten. Zum Vergnügen des Lesers und zur Auflockerung finden sich (in Kursivschrift) auch einige interessante Sonderberichte. Wenn wir von Segelfliegern sprechen, sind damit selbstverständlich auch die Segelfliegerinnen gemeint.

Es wurde aber bewusst darauf verzichtet, alle regelmässig wiederkehrenden Wettbewerbe, Kurse, Lager und Konferenzen systematisch aufzuführen. Die Schweizer Segelflug-Meisterschaften und die Schweizermeister sind in einer separaten Liste aufgeführt. Wer mehr Einzelheiten über die Geschichte des Segelflugs erfahren will, inklusive Geschichtchen «starken Tobaks» (wie Housi Nietlispach sagen würde), der sei auf einige der im Anhang 1 aufgeführten Quellen verwiesen, oder auf Richard Schneiders Buch «Virus Volare».

Die Chronik erhebt nicht Anspruch auf Vollständigkeit. In Anbetracht der Fülle von Informationen, welche die Geschichte des Segelflugs ausmachen, musste ich mich auf das aus nationaler Sicht Wesentliche beschränken. So stehen viele geschilderte Ereignisse auch stellvertretend für ähnliche Begebenheiten, die aus Platzgründen nicht in diese Berichterstattung aufgenommen

werden konnten. Die meisten Segelfluggruppen verfügen über ihre eigene gruppeninterne Geschichtsschreibung, und Ziel dieser Chronik kann nur die Vermittlung einer Grobübersicht der Geschichte des Schweizer Segelflugs sein. Man verzeihe mir, wenn ich etwas Relevantes oder sonst Wichtiges vergessen haben sollte. Die Nachforschungen waren sehr umfangreich, und die gefundenen Quellen stimmten in ihren Aussagen nicht immer voll überein.

Vorschläge für Ergänzungen sind jederzeit willkommen, auch Anekdoten. Sie machen den Text lebendiger und tragen zur Bereicherung des Inhalts bei. Wir werden diese Chronik à jour halten und wollen sie im Internet von Jahr zu Jahr nachführen. Für jede Zuschrift im Voraus besten Dank!

Wir beginnen heute und gehen in der Zeit Jahr um Jahr zurück. Das scheint für eine Chronik vielleicht etwas unkonventionell, hat für den Leser aber den Vorteil, dass er seine Lektüre gleich mit den aktuellen Themen der Gegenwart beginnen kann und nur soweit zurückgehen muss, als ihn der geschichtliche Ablauf der Vergangenheit auch wirklich interessiert... Wer aber die geschichtliche Entwicklung lieber vom frühen Anbeginn an dem Lauf der Zeit folgend und entsprechend dem Ablauf der Geschehnisse verfolgen will, der kann mit der Lektüre auch hinten beginnen. Die Berichterstattung innerhalb der Jahre erfolgt in Kalenderreihenfolge. Einige Gedanken zur Zukunft finden sich weiter oben in dieser Einleitung. Doch vergessen wir nicht: nur der Umweg über die Vergangenheit lässt die Gegenwart verstehen und öffnet den Blick in die Zukunft.

Dank

Danken möchte ich all jenen, die mich mit Material zu dieser Chronik tatkräftig unterstützt haben. Besonderer Dank gebührt alt Korpskommandant Ernst Wyler, der mir spontan alle relevanten Auszüge aus seinem «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt» zur Verfügung gestellt hat. Dank auch all jenen, die mit nützlichen Auskünften geholfen haben, allen voran Marco Schnyder vom Zentralsekretariat des AeCS. Sehr hilfreich war auch, nebst den vielen im Verzeichnis der Quellen aufgeführten Büchern und Publikationen, meine umfangreiche AeroRevue-Sammlung, auf die ich zurückgreifen konnte. Ich danke auch Olivier Campiche, ehemaliger Segelflieger in Bex, der mir dank seiner technischen Ratschläge in der Verwirklichung des Projektes sehr geholfen hat.

Speziellen Dank verdienen auch die Segelfliegerkameraden französischer Muttersprache, die durch ihre umfangreichen Übersetzungsarbeiten eine französische Ausgabe dieses Werkes ermöglicht haben.

Und nicht zuletzt verdienen alle unsere Sponsoren einen herzlichen Dank aller Segelflieger, denn ungeachtet der Höhe ihrer Spenden, haben sie mit ihren Beiträgen den Druck dieser «Segelflug-Chronik» und deren Verteilung möglich gemacht.

Manfred R. Kueng
Präsident
Vereinigung der Segelflug-Veteranen des AeCS
Onex, im Frühjahr 2013

Beiträge und etwaige Kommentare bitte an:
Manfred R. Kueng, Bois-Chapelle 15, 1213 Onex, kuengmr@web.de

Jährliche Ergänzungen können im Internet über
<http://www.segelflug.ch/veteranen.htm>
unter «Archiv» mit Klick auf die gewünschte Chronik abgerufen werden.

S e g e l f l u g - C h r o n i k

Wir gehen Jahr um Jahr zurück in der Geschichte:

2 0 1 2

8. bis 14. April. Zum wiederholten Mal findet in Lodrino der Breitenförderungskurs BFK 4 «Kunstflug-Basiskurs» des Segelflugverbandes der Schweiz statt. Seit die Segelflieger 2006 mit einem solchen Kurs wegen des noch zu nassen Bodens in Magadino nach Lodrino ausweichen mussten, wurden sie von der RUAG immer gut aufgenommen und unterstützt. Der sonst eher verkehrsarme Flugplatz im Tessin ist für die Kunstflugschulung bestens geeignet. Der Kurs unter der Leitung von Fluglehrer Philippe Kuchler, seit 2009 «Chief Judge» an den Welt- und Europameisterschaften im Segelkunstflug, ist ein Erfolg. Von den 14 Teilnehmern haben sieben die Prüfung für den einfachen Kunstflug bestanden.

Vor Kuchler war Christian Schmid für die Segelkunstflugausbildung verantwortlich. Viele Jahre hindurch war er die treibende Kraft in der Kunstflugbewegung, sei es als Wettbewerbspilot, Organisator oder Präsident der Swiss Aerobatic Gliding Association (SAGA). Die Einführung regelmässiger Kunstflugkurse ist zu einem grossen Teil auch ihm zu verdanken.

▼
B4 im Rückenflug über der
Gegend von Grenchen

Foto: www.mikebutora.ch





▲
Daniel Rossier

Foto: Archiv Daniel Rossier

23. Mai. Die Segelflug-Veteranen treffen sich auf dem Flugplatz Birrfeld zu ihrer 40. Generalversammlung und benützen die Gelegenheit zum Besuch der Schweizer Segelflug-Meisterschaften, die von den Birrfelder Segelfluggruppen vom 18. bis 26. Mai organisiert werden. Leider muss der Tag für den Wettbewerb wegen schlechten Wetters ein weiteres Mal neutralisiert werden. So kommen bis zum Abschluss der SM die Standard-Klasse auf nur drei und die Gemischte und die Offene Klasse auf vier Wertungen. Gewinner: Manfred Hahn, Standard-Klasse, Daniel Rossier, Gemischte Klasse, Dirk Reich, Offene Klasse.

Der VSV-Vorstand wird einstimmig für weitere 4 Jahre wiedergewählt. Am Nachmittag stellt Karl Osen das Projekt «Sky Race World Cup» vor, das Segelflugwettbewerbe für das breite Publikum attraktiver gestalten will und zeigt dazu einen spannenden Video-Film. Beda Sigrist berichtet über Stand und Ausblick von Themap und Windmap (mehr darüber unter 2008).

28. Mai. Dem erfolgreichen Wettbewerbspiloten und Fluglehrer in der Segelfluggruppe Yverdon, Daniel Rossier, gelingt auf DG 800/18m sein erster Tausender. Startplatz Yverdon, Abflug- und Endpunkt Method/VD, Wendepunkte Nantua und N Moneim (NE Hahnweide, D). Gewertete Distanz: 1'003 km, 1'000 km-Diplom FAI Nr. 587/AeCS Nr. 38.

9. Juni. Seit 10 Jahren ist der Segelflug Bestandteil des jährlich durchgeführten IKARUS Jugend-Schnupperflugtags des Berner Aero-Clubs (BAeC). Dabei können jeweils bis zu vierzig 16- bis 20-jährige Jugendliche beiderlei Geschlechts aus dem ganzen Kanton Bern auf dem Segelflugareal des Flughafens Bern-Belp erste aviatische Erfahrungen am Doppelsteuer machen. Unzählige Pilotinnen und Piloten haben ihre ersten Flughüpfer auf der Gras-, beziehungsweise Betonpiste des Berner Flughafens absolviert. Heute sitzen sie im Cockpit eines Grossraumflugzeuges, am Helikoptersteuer, pilotieren ein Militärflugzeug, sind im Segelflugzeug unterwegs, oder haben sich ganz einfach das Fliegen zur Passion gemacht.

21. bis 24. Juni. Der Flugplatz Neuchâtel-Colombier ist Austragungsort der Regionalmeisterschaften (RM), «Championnats romands de vol à voile» (CR). Nach 4 Konkurrenztagen sind die Gewinner Daniel Rossier (Yverdon) in der Standardklasse und Maxime Petit-Pierre (Genf) in der Offenen Klasse.

Dazu ein Bericht aus dem «Feuille Volante» des Aero-Clubs Genf, Regionalverband des AeCS, den Olivier Plaut (GGVVM) vor allem auch für Nicht-Segelflieger geschrieben hat. Spannend und äusserst instruktiv zugleich, kann dieser Text, ohne zu sehr in die Details zu gehen, stellvertretend für die meisten Segelflugmeisterschaften herangezogen werden.

Anmerkung: Wenn man in der Deutschschweiz Regionalmeisterschaften (wie die Championnats Romands) oft immer noch «RAL» (Regional-Ausscheidungs-Lager) nennt, so nur weil sich die alte Bezeichnung über Jahrzehnte eingebürgert hat und man schwer davon abkommt...

Im Juli 2012 hat Olivier Plaut geschrieben (freie Übersetzung aus dem Französischen):

Segelflugwettbewerb: Gebrauchsanleitung

Unsere Deutschschweizerkameraden nennen es «Regional-Ausscheidungs-Lager». Wir ziehen «Championnat romand» (CR) vor. Es trifft zu, dass zum Ziel dieser Regionalmeisterschaften auch die Qualifikation der besten Piloten für die Schweizermeisterschaft gehört (also die Ausscheidung der anderen), aber es geht in erster Linie um einen sympatischen Wettbewerb, in einem angenehmen und entspannten Rahmen, woran jeder Vergnügen haben sollte. Es gibt sogar auch Deutschschweizer, die mitmachen...

Vereinfacht gesagt besteht eine Meisterschaft aus mehreren Wettbewerbsflügen, bei denen die Segelflugzeuge einen vorgeschriebenen Parcours abfliegen müssen: eine Abflug- oder Startlinie, die man nach eigenem Ermessen überfliegen kann, sobald sie geöffnet ist kurz nach dem Klinken des letzten Flugzeugschlepps, dann eine gewisse Anzahl festgelegter Wendepunkte und eine Ziellinie. Früher durch Fotos belegt, die der Pilot mit einem am Flugzeug befestigten Apparat gemacht hat, wird der Parcours heute von einem GPS aufgezeichnet, sozusagen eine «Black Box», die auch allfällige Luftraumverletzungen aufzeichnet: die Toleranz beträgt 30 Meter! Die Segelflieger spassen nicht mit der Sicherheit.

Die Piloten, welche die Wettbewerbsaufgabe gelöst haben, gewinnen Punkte aufgrund ihrer mittleren Geschwindigkeit und jene, die nicht alle Wendepunkte überflogen haben, eine Punktzahl entsprechend der zurückgelegten Distanz. Wenn die Wetterbedingungen ungewiss sind, werden die Wendepunkte durch Kreise ziemlich grossen Durchmessers ersetzt, um dem Piloten zu ermöglichen, entweder den Kreis nur zu berühren und so die geflogene Distanz zu verkleinern oder, im Gegenteil tief in einen Kreis hineinzufiegen, wenn die Bedingungen gut sind, was ihm erlaubt, seine Durchschnittsgeschwindigkeit zu erhöhen. Daraus ergibt sich eine wirkliche Strategie: man muss die Aufwindbedingungen im Wendezonenkreis abschätzen und ermessen, ob sie erlauben schneller zu fliegen.

Für jeden Flugtag (vier an einer Regionalmeisterschaft, wenn die Meteo es zulässt) werden die Punkte zusammengezählt, und der Pilot mit den meisten Punkten gewinnt den Wettbewerb in seiner Klasse. Da die Segelflugzeuge Spannweiten von 15 bis über 25 Meter haben, werden sie in mehrere Klassen eingeteilt, mit Indexwerten, eine Art Handicap-Faktoren, die den unterschiedlichen Leistungen der Flugzeuge Rechnung tragen.

So hat der CR «Seite Jura» (es gibt auch noch einen CR «Alpen-seitig») kürzlich vom 21. bis 24. Juni ab Neuchâtel stattgefunden. Sehen wir, wie Maxime Petit-Pierre, Pilot der GGVVM (Groupe genevois de vol à voile de Montricher) den ersten Tag beschreibt:



◀ Maxime Petit-Pierre
Foto: Archiv GGVVM

«Tagwacht unter der Stratusdecke, die Wetterprognosen scheinen gut, die Flugzeuge werden montiert, abgeklebt, gefüllt. Es gibt eine AAT von 100 bis 300 km Jura über 2h 00'. Das Gewitterrisiko ist gross, und wir starten ein bisschen spät, es regnet schon auf der Abfluglinie. Der Flug vor der Gewitterfront geht sehr gut bis Balsthal, weniger als 25 Minuten! Der Rückflug erweist sich als äusserst mühsam mit der Front, die schon bei La T'chaux ist. Steigen in einer Thermik, die von nirgends kommt, der JG verfehlt die Aufgabe um 16 km! Das nächste Mal muss ich konservativer sein. Nach der Landung, ein zweiter Wolkenbruch, der mein Zelt zerstört mit mehr als 110 km/h Wind!»

Wir erklären: Ein modernes Segelflugzeug kann durch 2–3 Personen in weniger als 10 Minuten montiert oder demontiert werden. Die Fugen zwischen den Flügeln und dem Rumpf werden mit Klebband abgedichtet, um das Pfeifen des Fahrtwindes in den Spalten zu verhindern

¹ La Chaux-de-Fonds

und die aerodynamische Strömung zu verbessern. In den Flügeln der Segelflugzeuge können Wasserballastbehälter eingebaut sein, die vor dem Start mit 20 bis 100 Liter Wasser gefüllt werden, das nach Belieben abgelassen werden kann. Mit einer höheren Flächenbelastung kann man dank aerodynamischer Beschleunigung des Flugzeugs schneller fliegen und so den nächsten Aufwind schneller erreichen, aber man steigt wegen des höheren Gewichts weniger gut. Das führt nochmals zu einer strategischen Entscheidung, denn das abgelassene Wasser kann nicht mehr ersetzt werden...

Eine AAT (Assigned Area Task) ist ein Parcours mit Wendezonenkreisen statt Wegpunkten. Im vorliegenden Fall ist die minimale durchflogene Distanz beim Berühren aller Kreise 100 km und die maximale Distanz 300 km bei einem Flug von mindestens 2 Stunden Dauer. Balsthal liegt im Jura, nord-östlich von Grenchen. Colombier-Balsthal ergibt 80 km, in 25 Minuten durchflogen, d.h. 192 km/h Geschwindigkeit gegenüber dem Boden (nicht zu vergessen, immer ohne Motor). Die Aufwinde können dynamisch sein, wenn der Wind längs einer Bergwand aufsteigt, oder thermisch, wenn die durch die Sonne erwärmte Luft steigt. Letztere führen oft zu Quellwolken (die Luft, die sich mit zunehmender Höhe abkühlt, kann weniger Feuchtigkeit aufnehmen, und eine Cumulus-Wolke entsteht durch Kondensation). Aber es gibt auch «Trocenthermik», unsichtbar, die nur durch das Variometer angezeigt wird.

Neben ihrer BAZL-Immatrikulation haben die Segelflugzeuge auch ein Wettbewerbszeichen, 1–3 grosse Buchstaben auf dem Heck, von ferne leicht sichtbar und leichter zu behalten als Zahlen. Die HB-3288 heisst also auch «JG», oder «Junger Genfer»: zutreffend für Maxime, der nur 23 Jahre alt ist! Durch die schlechter werdenden Wetterbedingungen hat sich Maxime vor Berührung des letzten Kreises für den Rückflug entschieden, ohne zu weit zu fliegen und das Risiko einer Aussenlandung auf sich zu nehmen. So hat er nur eine Distanz von 178 km erreicht. Der Flug hat genau 3 Stunden gedauert, mit einer mittleren Geschwindigkeit von 91 km/h. In Wirklichkeit ist er über eine Strecke von 273 km geflogen. Ein Drittel der Zeit entfiel auf das Kreisen in Aufwinden, zwei Drittel auf den Geradeausflug. Die «Black Box» sagt noch aus, dass 96% der Kreise nach links gemacht wurden. Hätte Maxime eine gewisse Vorliebe? In Wirklichkeit gilt die Regel, dass vor dem Überflug der Startlinie alle Segelflugzeuge links kreisen, und wenn man eine Aufwindzone erreicht, kreist man in derselben Richtung wie die Flugzeuge, die schon dort sind.

Um in einem Wettbewerb weit zu kommen, muss man schnell fliegen. Also drückt man den Knüppel, aber dabei sinkt man mehr, und man muss sicher sein, im nächsten Aufwind wieder Höhe zu gewinnen. Mit mehr Zurückhaltung kommt man weniger rasch vorwärts, aber man kann mehr Höhe halten. Wer weit reiten will, schont das Pferd. Ein Zelt ist ein temporärer Bau, oft aufgestellt in einem Camping, in dem man schläft. An jenem Abend fegte ein Sturm über die ganze Schweiz. Die anderen Piloten hatten auch nicht mehr Erfolg, und Maxime wird Zweiter der Tagesaufgabe.

Der zweite Tag ist weniger gewittrig und kündigt sich prächtig an. Die Logistik für die Starts eines Wettkampfes ist komplex: am Briefing wird den Piloten die Startreihenfolge (jeden Tag neu ausgelost) mitgeteilt. Es geht darum (wenn einmal die Pistenrichtung definiert ist), um die zwanzig Segelflugzeuge von Hand in die Nähe der Pistenschwelle zu verschieben (diese muss für den Verkehr freibleiben), um im gegebenen Moment die Flugzeuge rasch an den Start bringen zu können. Um allen Piloten eine möglichst gleiche Ausgangslage zu verschaffen, wird die Startlinie erst 15 Minuten nachdem das letzte Segelflugzeug geklinkt hat, freigegeben. Das bedingt, dass mindestens vier Schleppflugzeuge eingesetzt werden, um die Segler rasch zum festgelegten Klinkpunkt und Höhe zu schleppen und schnell zurückzukehren für den nächsten Schlepp. Gewisse Schleppflugzeuge haben eine Winde, die das Schleppseil nach dem Klinken einzieht, andere ziehen das Seil hinter sich her und müssen es am Pistenanfang abwerfen, ohne dabei die bereitstehenden Flugzeuge oder Piloten in der Nähe zu treffen. Eine Präzisionsarbeit! Die Schleppe dauern 10 bis 15 Minuten. So braucht es 60 bis 75 Minuten, um eine Klasse in die Luft zu bringen. Das bedeutet, dass der zuerst geschleppte Segler schon 75 bis 90 Minuten in der Luft gewesen sein wird, bevor er den Parcours beginnen kann. Damit



die Flugzeuge nicht «absaufen» (nicht absinken wegen fehlenden Aufwinden), wird zuerst ein «Meteoflugzeug» geschleppt, dessen erfahrener Pilot die Situation einschätzt und die Wettbewerbsleitung orientiert, sobald er die Bedingungen als ausreichend erachtet, dass sich die ersten Segelflugzeuge nach dem Schlepp in der Luft halten können. Es ist immer störend, wenn Segelflugzeuge zur Landung zurückkommen, solange die Piste durch die Schlepps belegt ist...

Da die Segelfluggruppen nicht über genügend Schleppflugzeuge verfügen, holen sie Unterstützung bei den Nachbargruppen. Starke Schleppflugzeuge, wie die PA-25 «Pawnee» der GGVM auf dem Bild, werden bevorzugt. Es handelt sich um ein einsitziges Agrar-Sprühflugzeug, das für den Schlepp umgerüstet wurde, mit einem 6-Zylinder Motor von 250 PS und einem verstellbaren Dreiblattpropeller. Man sieht auch Ecolight-Flugzeuge, deren Verhältnis von Gewicht zu Leistung für den Einsatz als Schleppflugzeug interessant ist.

Eine Kurzfassung von Maxime zum **zweiten Tag**:

Der Tag lässt schönes Wetter erwarten. Das Flugzeug hat Durst, ich gebe ihm den Schlauch. Das Briefing meldet blau und wenig labil, mit starkem WSW. AAT von 240 bis 600 km Jura über 3h 00'. Das Meteoflugzeug säuft zweimal ab nach ¼ Stunden Flug. Peter ist zuversichtlich und denkt für sich, dass mehr Plastik in der Luft zu mehr Resultaten führen wird... baaaah! Nach Ablassen des Wassers über La Tourne überfliegen wir die Linie ins Ungewisse auf den NW Seiten der Hänge. Die Kreise der Wendezonen scheinen sehr-sehr-sehr weit. Schlussendlich werden sie, einer um den andern, auf den Zehenspitzen erreicht. 18h 30' auf 1'250 m bei Morteau, und ich muss noch bis Courtelary! Erleichtert durch den 8000, der mir stolz «über dem Gleitweg zum Ziel» anzeigt; 4 Stunden Flug und 65 km/h im Mittel! Am Abend Musikfest in Neuch zusammen mit den Kumpeln!

Erklärung: Maxime spricht vom Flugzeug wie von ihm selbst, in der dritten Person. Mit dem Schlauch wird dem Flugzeug Wasserballast zugeführt. Gewisse Konkurrenten haben eine klei-



PA-25 Piper Pawnee HB-PFW

Foto: Archiv GGVM

ne Zisterne auf dem Dach ihres Autos. Andere stehen an beim Wasserhahn. Die Segelflieger schätzen die labilen Wetterverhältnisse: ein starker Temperaturgradient ist beim Steigen Synonym guter Aufwinde, während eine Inversion einen nicht übersteigbaren Deckel bedeutet, weil die Aufwinde durch die wärmere Luft abgeschnitten werden. Die Bedingungen sind nicht gut genug, denn das Meteoflugzeug hat landen und erneut schleppen müssen. Trotzdem entscheidet sich Peter, der Wettbewerbsleiter, für den Start. Man braucht immerhin mehr als 2 Stunden, um alle Segler zu schleppen, und der Wettkampf muss mindestens 3 Stunden dauern.

Wenn ein Pilot das Wasser abwirft, werden zwei lange Schweife sichtbar hinter den Flügeln. Dieses Wasser verdunstet grösstenteils bevor es zum Boden kommt und nässt das Gelände nicht wirklich. Aber La Tourne ist der Klinkpunkt dieses Wettkampfes, und man versteht Maxime's Enttäuschung, der sich genötigt findet, sich von seinem Ballast zu trennen nur um in der Luft zu bleiben, bevor er überhaupt beginnt. Der Westwind trifft auf die Nord-West Hänge des Juras und liefert so dynamische Aufwinde. Der Hangwind geht nicht so hoch wie die Thermik, das wirkt sich entsprechend auf die mittlere Geschwindigkeit aus. Der LX 8000 ist ein Bordcomputer. Er integriert die spezifischen Parameter des Flugzeugs, wie die Geschwindigkeitspolare (Gleitwinkel), und zeigt dem Piloten an, ob er schneller oder langsamer fliegen soll, unter Berücksichtigung der zu erwartenden Aufwindstärken, des Gegen- oder Rückenwinds und sogar des Sauberkeitszustands der Flügel, die durch Mücken oder Regen verschmutzt sein können. Die Aerodynamik ist wesentlich (und der Sieg kann von einem Punkt abhängen, wie wir noch sehen werden), jede Mücke zählt, und gewisse Segelflugzeuge sind mit einem «Mückenputzer» ausgerüstet, eine Art abgerundetem Schaber, den der Pilot längs der Flügeleintrittskante vor- und zurücklaufen lassen kann, um die Schmutzigkeiten zu beseitigen. Der Rechner gibt dem Piloten an, ob er genügend hoch ist, um den nächsten Wendepunkt oder die Piste zu erreichen und, solange er über dem Gleitwinkel ist, mit welcher Geschwindigkeit er fliegen darf, um die Zielfluglinie in der vorgeschriebenen Höhe zu passieren. Im allgemeinen herrscht an den Wettkämpfen ein wahrhaftiger Kameradschaftsgeist, wo es weder um Ruhm noch Geld geht. Während sich die jungen Piloten am Musikfest entspannen, verbringen die Organisatoren den Abend mit dem Überprüfen der Daten aus den GPS, deren Richtigkeit und Gültigkeit, ob keine TMA verletzt worden ist und errechnen die geflogenen Distanzen und die mittleren Geschwindigkeiten für das Tagesklassement. Maxime wird wieder Zweiter, hinter Gaby Rossier, Mitglied der Nationalmannschaft und mehrfachem Schweizermeister.

Dritter Wettkampftag:

«Toptherm gibt überall 700 km an. Man muss nicht träumen, wir sind an einem Wettkampf, wir sind da um damit fertig zu werden. Also werden wir nicht den Strassen von Nantua bis Stuttgart folgen, sondern einer AAT von 280 bis 600 km Jura und Voralpen. Der MD, der RD und der JG, voll mit Wasser betankt, überfliegen die Linie mit 180 km/h für ein richtiges Rennen. Nach Ausfliegen des Juras bis Langenthal folgt ein konservativer Flug entlang der Voralpen, nicht offensichtlich bei einer Basis auf 2'000 m. Gezwungen, das Mittelland nochmals zu überqueren, machen wir Lausanne-Montricher, wo sich der Anschluss als äusserst mühsam erweist. 15 Minuten verloren, die dem GR erlauben, die 100 Punkte zu gewinnen, die ihm fehlten! 77 km/h mittlere Geschwindigkeit für einen sehr interessanten Flug, aber einen Höllenanflug entlang der Kranen im Final 05!»

Toptherm ist eine Meteo-Software für die Voraussage von Aufwinden nach Zonen und leitet daraus die möglichen fliegbaren Distanzen ab. Der Tag verspricht gut zu werden, aber die Piloten sind an den Parcours des Wettbewerbs gebunden. Wenn sich die «Strassen» («Wolkenstrassen» bestehend aus Reihen von Cumulus-Wolken) über dem Jura bilden, erlauben sie, grosse Strecken in gerader Linie schnell abzufliegen, ohne kreisen zu müssen um Höhe zu gewinnen. Die guten Bedingungen erlauben, einen langen Parcours auszuschreiben, von Neuchâtel zur Barmelweid (eine grosse Klinik, gut erkennbar nördlich von Gösgen), dann ein weiterer Kreis von 30 km Radius mit der Lenk im Zentrum, abschliessend ein Kreis von 45 km mit Zentrum Flugplatz St. Claude im Jura und Rückkehr nach Neuenburg. Bemerkte sei noch, dass Segelflugzeuge keinen Flugplan machen müssen, um die Grenze zu überqueren. Sie füh-

ren einen «Streckenflug-Ausweis und Landebewilligung» mit für den Fall einer unvorhergesehenen Landung im Ausland.

Heute befindet sich die Liste der Wendepunkte im Bordcomputer. Das erlaubt dem Piloten sie zu überfliegen ohne dass er sie erkennen muss. Aber die Älteren erinnern sich, dass man präzise navigieren, den richtigen Wendepunkt finden (ein Schloss, eine Kirche, ein See, ein Bahnhof) und ihn im guten Winkel fotografieren musste, um den Vorbeiflug für gültig zu erklären! MD und RD sind andere Segelflugzeuge. Die Piloten, die sich gut verstehen, helfen manchmal einander, wenn sie Mühe haben einen Aufwind zu finden. Das Reglement verbietet die Hilfe von nicht konkurrierenden Personen. Wenn der Pilot vor Beginn des Wettkampfes Höhe gemacht hat, kann er die Abfluglinie schon mit einer hohen Geschwindigkeit überfliegen. Das hat Maxime gemacht, der nach dem Klinken auf 1'500 m vor dem Überflug der Linie auf 2'200 m gestiegen ist um Anlauf zu nehmen. Die Wolkenbasis begrenzt die erreichbare Höhe für Segelflugzeuge. In der Schweiz haben Segelflieger das Recht – zu strengen Bedingungen – Wolkenflug zu machen, vorausgesetzt natürlich der Pilot sei dazu qualifiziert. Daraus folgt, dass ein Motorsegler nur in eine Wolke einsteigen darf, wenn er den Motor abstellt. Ein widernatürlicher Effekt der Gesetzgebung. Aber beklagen wir uns nicht, für einmal, dass sie nützliche Abweichungen zulässt! Im Wettbewerb ist der Eintritt in Wolken verboten, aus Gründen der Gerechtigkeit, denn in jeder Wolkenflugzone darf sich nur ein einziges Segelflugzeug gleichzeitig am selben Ort in den Wolken befinden. Dessen Position wird auf einer speziellen Frequenz übermittelt. Andererseits dürfen die Segelflugzeuge, wie der andere VFR-Verkehr, nicht in die kontrollierten Zonen einfliegen. Das Bild dieses Parcours zeigt einen Flug von 4h 30' (nach 9 Minuten Schlepp) und 380 km zurückgelegte Strecke ohne CO₂ Emission. Die LS8 ist ein Segelflugzeug mit 18 Metern Spannweite und einem Gleitwinkel von 1:48, d.h. bei idealen Verhältnissen ohne Wind kann sie 48 km zurücklegen und dabei nur 1'000 m an Höhe verlieren. In der ersten Etappe, zwischen der Startlinie und dem ersten Kreis bei Langenthal, war das Flugzeug nur während 20% der Zeit am Kreisen. Hingegen, zwischen dem zweiten (Voralpen) und dem dritten Kreis (Marchairuz) hat Maxime 51% der Zeit mit Kreisen in Aufwinden verbracht. Das zeigt die schwierigen Bedingungen, wenn er vom «Anschluss, der sich als äusserst mühsam erweist» spricht. Es kommt oft vor, dass ein Pilot keinen Anschluss findet. Dann kommt die Aussenlandung in einem Feld, nicht immer gleich neben den Kühen, aber im Französischen sprechen die Segelflieger trotzdem immer von einer «Vache». In den meisten Fällen geht das gut für Pilot und Flugzeug. Verbleibt nur noch die Kameraden zu alarmieren, ihnen die Koordinaten durchzugeben und zu warten – oft Stunden – bis sie mit dem Anhänger ankommen und man demontieren und heimfahren kann... recht spät. Wenn man den Parcours von Maxime ansieht (Thun-Ecuivillens-Grüyères-Lausanne-Montricher-Yverdon), stellt man fest, dass der Gleitwinkel des Flugzeugs im allgemeinen ausreicht, um auf einem dieser Terrains zu landen und zurück zu schleppen, ohne demontieren zu müssen. GR ist das Flugzeug von Gaby Rossier, der Zweite wird – 110 Punkte vor Maxime – und Erster im Gesamtklassement.

Vierter und letzter Tag

«Der vorherrschende Schatten entmutigt uns. Nun gut, wir füllen die Flugzeuge trotzdem. Starker SW, Warmfront im Anzug, der Traum! Einige Cumulus-Entwicklungen bewirken einen Versuch mit dem Meteo-Flugzeug und tatsächlich, eine Art unbekanntes System von Thermodynamik ist an Ort. Start zu einer kurzen AAT über 1h 00' (ja, morgen ist eben Montag!). Man erreicht 1'950 m am Creux du Van. Eine prächtige Konfluenz zeichnet sich ab von Yverdon bis Moutier. Mit 4 Kreisen umrunde ich die Aufgabe mit mehr als 125 km/h im Mittel und 1 Punkt Vorsprung auf GR! Das Material wird versorgt, und die Preisverteilung schliesst diesen Super-Wettbewerb ab.»

Die Cumulus-Wolken, das tönt gut, aber der Schatten der Wolken in grosser Höhe, typisch für den Aufzug einer Warmfront, unterbricht die Sonnenstrahlung und damit die Aufwinde! Das «unbekannte System» ist ein Aufwind dort wo man ihn nicht erwartet. Das bestätigen die Piloten, die seit Jahrzehnten fliegen: es kann jedes Mal verschieden sein und oft lernt man etwas auf jedem Flug. Der Wettkampf des letzten Tages ist immer kürzer. Nicht nur, weil die Piloten





ihre Flugzeuge demontieren und heimkehren müssen bevor der Alltag am Boden wieder beginnt, sondern auch weil die Organisatoren die letzten Flüge rasch evaluieren müssen, damit das Schlussklassament erstellt und die Preisverteilung vorgenommen werden kann.

Eine Konfluenz ergibt Steigen durch das Zusammenfliessen von Luftströmen in der Begegnungszone zweier Winde aus verschiedenen Richtungen. Dieses Phänomen, das genau in der Achse des Parcours, dem Jura entlang auftritt, ermöglicht Maxime, im Schnellflug geradeaus zu fliegen. Er verliert dabei nur 7% seiner Zeit mit Kreisen auf einem Flug von einer Stunde. Dieses Mal wird der Pilot 12 und 22 km in die Kreise von 20 beziehungsweise 25 km Radius eindringen. Er nützt so die vorhandenen guten Bedingungen aus, um seine mittlere Geschwindigkeit zu erhöhen und auch das Minimum einer Stunde Flug zu befolgen. Die Strategie ist hier mindestens ebenso wichtig wie die Kunst des Pilotierens. Er schliesst als Erster den Wettkampf ab, mit 10 Punkten Vorsprung auf Gaby Rossier und schlägt ihn auf dem Podium mit einem einzigen kleinen Punkt, mit total 2'420 Punkten.

Geben wir das Schlusswort Gaby: «Maxime ist ein Junger, der aufsteigt. Es macht Freude zu sehen, dass es welche gibt, die es wissen wollen und die uns schupsen... Es wird Zeit dazu!»

23. Juni. Die Schweiz darf gleich einen weiteren Tausender verbuchen. Rolf Friedli, SG Oberaargau, startet mit einer ASG 29/18m in Langenthal-Bleienbach und fliegt über die Wendepunkte Maillat (F) und Unterschwaningen (D) wieder zum Ausgangspunkt zurück, Abflug- und Endpunkt Klus Bahnhof (SO). Gewertete Distanz 1'008 km, 1'000 km-Diplom FAI Nr 588/AeCS Nr 39.

▶
Rolf Friedli in Langenthal-
Bleienbach
Foto: Archiv Rolf Friedli



Sommer. Die Segelfluggruppe Bern feiert ihr 65stes, die SG Zürich ihr 50stes Saanenlager.

Das erste Segelfluglager in Saanen fand 1947 unter der Leitung von Oberst Friedländer, Obmann der SG Bern, statt. Seither treffen sich die Berner Segelflieger jedes Jahr im Juni/Juli während vier Wochen in Saanen. Einzig 1962 musste wegen Umbauten auf dem Flugplatz nach Zweisimmen ausgewichen werden. Schon bald kamen die Segelfluggruppen Biel, La Chaux-de-Fonds und Pilatus sowie weitere Gäste dazu.

1963 fand anschliessend an das Berner Lager das erste Lager der Zürcher unter der Leitung von Fred Bitterlin statt. Später übernahm Benno Lüthi die Lagerleitung während 25 Jahren bis 1992. Ab 1967 kamen bis zu einem Dutzend andere Gruppen dazu (Möve, Schaffhausen, Nidwalden, FGZO, Knonaueramt, GGVM, Pilatus und einige mehr). Damit erweitert sich die Dauer der Alpen Segelfluglager in Saanen zwischen Juni und August auf insgesamt sieben Wochen pro Jahr.

Die 1970er und 1980er Jahre verzeichneten die grössten Lager. In den Spitzenjahren waren in beiden Lagern je über 100 Piloten dabei. In den letzten 10 Jahren haben die Teilnehmerzahlen etwas abgenommen, aber auch heute noch gehören die Segelfluglager zu den Grossanlässen im Saanenland. Die Verbundenheit zwischen den Segelfliegern und der lokalen Bevölkerung ist gross. Der Kontakt wird regelmässig gepflegt.

Der Flugplatz Saanen ist ein ausgezeichnetener Ausgangspunkt für den Gebirgssegelflug Richtung West- Süd- und Ostalpen. Das Saanenland ermöglicht auch interessante lokale Flüge und hat sich ausserdem bewährt für Einsteiger in den Alpensegelflug. Man ist vom Voralpengebiet schnell in den Hochalpen.

19. September. Der traditionelle Herbstaussflug der Segelflug-Veteranen führt die Teilnehmer und Teilnehmerinnen dieses Jahr mit dem Schiff erstmals von Biel über die Aare am Flugplatz Grenchen vorbei nach Solothurn. 125 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, darunter auch VSV-Mitglied und Inhaber von 50 Weltrekorden, Hans-Werner Grosse mit Ehefrau Karin, selbst auch Pilotin. Hans-Werner hat mit seinem Flug auf ASW-12 von 1'460.8 km von Lübeck nach Biarritz am 25. April 1972 Segelfluggeschichte geschrieben. Dieser Rekord hat mehr als 30 Jahre bestanden und konnte bis heute auf Europäischem Boden nicht übertroffen werden.



◀ Hans-Werner Grosse erzählt von seinen Fliegererlebnissen. Zu seiner Rechten: Heidi Götz, im Vordergrund: Manfred Kueng

Foto: Martha Bachmann

17. November. Zum zweiten Mal nach 2008, findet die nationale Segelflugkonferenz in der SGU Linth-Arena in Näfels (GL) statt, diesmal organisiert durch die SG Lägern. Bernd Fischer von TopMeteo spricht über Segelflugprognosen, Andrea Schlapbach über FLARM-Relevanz für Unfalluntersuchungen und Rolf Friedli über seine Erlebnisse an der Weltmeisterschaft 2012 in Uvalde, Texas.

Nach dem Jubiläumsjahr 2010 «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» feiert der AeCS 2011 seine 110 Jahre. Am 31. März 1901 gründeten Aeronauten, wie sie sich damals zu nennen pflegten, in Bern den «Schweizerischen Aeroklub». International war es nach den Briten (The Royal Aeronautical Society, 1866), den Franzosen (Aéro-Club de France, 1898), den Österreichern (Wiener Aero-Club, 1900) der vierte europäische Luftsport- und Luftfahrt-Landesverband. Anfänglich galt das Interesse fast ausschliesslich dem Ballonfahren. Der Motorflug machte erst rund 10 Jahre später von sich reden, der Segelflug gar erst ab Mitte der 1920er Jahre.

15. Februar. In Muri bei Bern stirbt alt Korpskommandant Ernst Wyler, Ehrenmitglied des AeCS, im 87. Altersjahr. Mit ihm hat die Aviatik eine grosse Schweizer Persönlichkeit verloren, die ihr Leben lang unermüdlich für die Fliegerei eingestanden ist, sei es als Modellflieger, Segelflieger, Berufs- und Militärpilot, sei es als Offizier auf verschiedenen Stufen bis zum Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Später engagierte er sich weiterhin als Präsident des nationalen Luft- und Raumfahrtverbandes Aerosuisse und Präsident der Stiftung ProAero zur Förderung der schweizerischen Luftfahrt, insbesondere bei der Jugend und im Bereich der sportlichen Betätigung, als Buchautor und in anderen Funktionen. Zu umfangreich waren seine Tätigkeiten, um hier alles aufzuzählen. 1990 veröffentlichte er die «Chronik der Militäraviatik» sowie im Jahr 2000 das «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt». Bis zuletzt blieb er aktives Mitglied der Motorflug- und der Segelflug-Veteranen. Mit «Aschi» Wyler haben die Aviatiker einen sehr guten Kameraden und Freund verloren.

►
Korpskommandant Ernst
Wyler, 1984, im Hintergrund
Northrop F-5 Tiger II
Foto: Luftwaffe



19. Februar. Generalversammlung des Segelflugverbandes der Schweiz. Emil Blumer, Präsident seit 2004, tritt von seinem Amt zurück, bleibt aber noch im Vorstand. Zum neuen Präsidenten des SFVS wird Xaver Mäder gewählt. Weitere Rücktritte im SFVS-Vorstand betreffen Urs Isler, seit 1999 im Vorstand und als Kommunikationschef verantwortlich für die Web-Site und das Segelflug-Bulletin, Sepp Allenspach, seit 2001 verantwortlich für die Nationalmannschaft, sowie Christian Schmid, als Vertreter der SAGA verantwortlich für die Organisation der Kunstflug-Breitenförderungskurse. Neu in den Vorstand des SFVS werden gewählt: Roland Bieri (Flight Safety), Pepe Schäuble (Flugschule), Felix Keiser (Nationalmannschaft/Förderungskader) und Philippe Kuchler (Kunstflug). Die bisher von Urs Isler abgedeckten Aufgaben werden aufgeteilt auf Thomas Frey (IGC), Edi Inäbnit (OLC, NSFV) und Joachim Schwab (Kommunikation).

10. März. Die Publikation der neuen ICAO- und Segelflugkarten und des überarbeiteten VFR-Guides bringt zum Teil weitere Luftraumeinschränkungen für den Segelflug. Die Se-

gelfluggzonen, Segelfluggräume und Wolkenfluggzonen werden in ICAO-konforme Lösungen überführt. Aus den bekannten Segelfluggzonen werden Flugbeschränkungsgebiete für Segelflug (LS-R für Segelflug). Neu stehen sie von März bis Oktober durchgehend zur Verfügung. Dafür werden die Segelfluggzonen im Mittelland ersatzlos gestrichen. Die Segelfluggräume werden in TSA für Segelfluggzeuge (Temporary Segregated Area, z.B. LS-T77 Albis) umbenannt. Die Wolkenfluggzonen werden aufgehoben. An deren Stelle tritt ein neues Verfahren, und Wolkenflug ist nur noch mit Transponder zugelassen.

27. März bis 2. April. In Lodrino findet der Segelflug Weiterbildungskurs Kunstflug (BFK 5/2011) zusammen mit dem Trainingslager für die Segelkunstflug-Nationalmannschaft (SKNM) statt. Die Verbindung von BFK-5 und SKNM-Trainingslager bringt für alle Beteiligten Vorteile. Wie schon 2006 für den Kunstflug-Basiskurs (BFK-4) steht mit dem Flugplatz Lodrino dank dem Entgegenkommen von RUAG und Armasuisse sowie der tatkräftigen Mithilfe der Gruppo Volo a Vela Ticino ein idealer Platz zur Verfügung.

12. April. «80 Jahre Grenchen Airport». Am 12. April 1931, landete der erste Grenchner Pilot und Fluglehrer, Ernst Knab, nach einem Überflug in mehreren Etappen von Stag Lane bei London mit der De Havilland DH 60 Gipsy Moth CH-220 auf dem neu erstellten Flugplatz von Grenchen. Nur 2 Monate zuvor, am 31. Januar 1931, war die Sektion Grenchen des AeCS gegründet worden.

13. April. An der Generalversammlung des Berner Aero-Clubs in Belp wird Fritz Bigler zum «Berner Aviatiker des Jahres 2010» ernannt. Bigler war im BAZL vom 1. November 1959 bis 31. März 1993 als Luftfahrtinspektor² tätig und zuständig für die Sparten Segelflug, Ballonfahren, Fallschirmspringen und Hängegleiten. Er hat sich immer für die Sportfliegerei eingesetzt. Den Fluglehrern ist er vor allem aus den Segelfluglehrerkursen bekannt. Fritz Bigler blickt auf eine erfolgreiche und unfallfreie aviatische Karriere zurück, die unter anderem 13'000 Landungen auf diversen Fluggeräten (Motorflugzeuge, Segelflugzeuge, Ballone, Fallschirme, Hängegleiter) umfasst.



◀ Fritz Bigler 1994 in Zell am See, Österreich
Foto: Archiv Fritz Bigler

5. Mai. Das seit 1946 in Betrieb stehende Flugfeld von Porrentruy-Courtedoux wird planmässig geschlossen. Am gleichen Tag hätte der neue Regional-Flugplatz von Bressaucourt in Betrieb genommen werden sollen, doch dessen Eröffnung erfährt eine Verzögerung bis zum 1. Juli. Mit dem neuen «Aérodrome du Jura» werden dank der 800 Meter langen Hartbelagpiste, den Rundhangars und dem aussergewöhnlichen Betriebsgebäude auch gleich neue Massstäbe gesetzt. Der Platz steht nebst leichten ein- und zweimotorigen Flugzeugen

² Heute «Inspektor Aufsicht Flugbetrieb»

auch dem Segelflug offen, gegenüber früher allerdings mit operationellen Auflagen und Einschränkungen.

31. Mai. Die Segelflug-Veteranen sind anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaften bei der SG Knonaueramt auf dem Flugplatz Hausen am Albis zu Gast. Leider muss wegen schlechten Wetters auf den Flugbetrieb verzichtet und der Tag für den Wettbewerb neutralisiert werden. So wird die 39. Generalversammlung der Segelflug-Veteranen mit rund 60 Teilnehmern zum Hauptanlass des Tages.

24./25. August. Mit dem Ausflug der Segelflug-Veteranen zur Wasserkuppe, der «Wiege des Segelflugs», verbunden mit einer Werksbesichtigung bei Alexander Schleicher Segelflugzeugbau in Poppenhausen, findet erstmals seit dem Besuch der Weltmeisterschaft in Paderborn 1981 wieder eine aussergewöhnliche VSV-Reise statt. Mit 48 Teilnehmern und Teilnehmerinnen ist die Reise ausgebucht und wird zum vollen Erfolg. Die Vereinigung der Segelflug-Veteranen feiert dieses Jahr ihr 40-jähriges Bestehen. Die Gründung erfolgte am 7. Mai 1971 in Olten.

Einer der Höhepunkte der Reise ist der Besuch des «Deutschen Segelflugmuseums Wasserkuppe», das 2006 erneuert und erweitert worden war. Hier wird mit vielen originalen und nachgebauten Gleit- und Segelflugzeugen die Geschichte des deutschen Segelfluges gezeigt. Die Schweiz ist auch vertreten durch den RRG «Falke» HB-16, erbaut 1932/33 durch Widmer und Stirnemann, sowie die Göppingen GÖ3 «Minimoa» HB-282, erbaut zwischen 1936 und 1938 von Hans Wullschleger, Olten und Basel, der manche Jahre damit flog, bevor das Flugzeug nach seinem Tod 1975 in den Besitz von Werner von Arx, Riehen, übergang und 1988 zum Museum kam.

Die Firma Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau in Poppenhausen begann mit dem Bau von Segelflugzeugen 1927 und ist heute der älteste und einer der grössten Betriebe unter den Segelflugzeugherstellern.

Foto: Werner Wettstein





◀
 Das Deutsche Segelflugmuseum Wasserkuppe hat eine grosse Sammlung historischer Segelflugzeuge, nicht nur «Oldtimer» aus den Anfängen, sondern auch modernere Muster

Foto: Pierre Freitag



▲
 Wasserkuppe

◀
 Die Minimoa HB-282

Fotos: Urs Bläsi

2 0 1 1

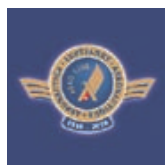
15. September. Die Segelflug-Veteranen treffen sich in Romanshorn zum Herbstaussflug mit dem MS «Thurgau» auf dem Bodensee. Wie immer herrscht gute Stimmung, und der Wettergott zeigt sich von der besten Seite. 126 Teilnehmer und Teilnehmerinnen.

24. Oktober. Heute vor genau 100 Jahren – 8 Jahre nach seinem ersten Motorflug von 12 Sekunden über 37 m Länge am 17. Dezember 1903 – gelang Orville Wright im Aufwind der Sanddünen von Kitty Hawk in Nord-Karolina ein motorloser Flug von 9 Minuten und 45 Sekunden. Dieser Rekord, der als erster Segelflug gelten darf, wurde erst ein Jahrzehnt später auf der Wasserkuppe gebrochen. Die Brüder Orville und Wilbur Wright nannten den motorlosen Flug schon damals einen attraktiven Sport, der mehr Spass mache. Heute, ein Jahrhundert nach seinen Anfängen, kommt der Segelflug durch zunehmende Luftfahrtregulierung in Bedrängnis.

19. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Aigle. Rund 240 Teilnehmer kommen in die Hauptstadt des Chablais Vaudois an die durch die Segelfluggruppe Les Martinets de Bex vorzüglich organisierte Jahreskonferenz des Segelflugverbandes der Schweiz. Die Gruppe «Les Martinets Bex» feiert dieses Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum. Mit seinem Vortrag «Raumfähre – ein ganz anderes Segelflugzeug» gibt der Schweizer Astronaut und ehemalige Segelflieger und Fluglehrer, Claude Nicollier, einen Einblick in das Raumfähren-Programm und berichtet von den Leistungen und Fähigkeiten dieses aussergewöhnlichen Fluggeräts, sowie den damit für die Zukunft gemachten Erkenntnissen, nicht nur im Bereich der Raumfahrt, sondern auch für die Luftfahrt allgemein. Nicht minder spannend ist das Referat von Gabriel Rossier, Leiter der Segelflugschule in Bex und mehrfacher Schweizer Meister, über seinen bemerkenswerten Flug vom 22. Mai 2010, mit dem er das erste schweizerische FAI-Dreieck von mehr als 1'000 km in den Alpen absolvierte.

Die Schweiz zählt 2'324 Inhaber einer Segelfluglizenz. Der Abwärtstrend scheint sich zu bestätigen. 2009 waren es 2'453 und letztes Jahr 2'617. Bei den Hängegleiterlizenzen ist eine Zunahme zu verzeichnen: 2009: 32'494, 2010: 33'309, 2011: 34'245.

2 0 1 0



Das Jubiläum «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz», angeführt durch den Aero-Club der Schweiz, wird landesweit mit verschiedenen Veranstaltungen, Aviatik-Anlässen, Flugmeetings, gemeinsamen Flugmeisterschaften usw. gewürdigt. Selbstverständlich sind auch die Segelflieger stets mit dabei. Dank «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» ist die gesamte Aviatik in der Öffentlichkeit präsent und in der Gesellschaft positiv im Gespräch.

1. Januar. Die Segelfluggruppe Aarau und die Fluggruppe Berufsschüler fusionieren zur Segelfluggruppe Birrfeld (SFB). Sie hatten vorgängig bereits jahrelang zwei Doppelsitzer (ASH-25 und Duo-Discus) im Rahmen der «Birrfelder Doppelsitzergemeinschaft» gemeinsam betrieben. Die Gründung der SG Aarau geht auf das Jahr 1935 zurück, jene der Berufsschüler auf 1969.

17. bis 18. April. Im neugestalteten Innenhof (Arena) des Verkehrshauses in Luzern gibt es ein Stück Schweizer Segelfluggeschichte zu bewundern. Die Oldtimer Segelflug-Vereinigung

Schweiz (OSV) stellt 14 Segelflugzeuge aus der Zeit von 1937 bis 1976 aus, darunter, ausser den bekannten Moswey-, Spyr- und Spalinger-Flugzeugen, die von Werner Pfenninger konstruierte Elfe P1 sowie den HBV-Diamant, den FFA Diamant 18WL und eine Elfe S4A, eine Pilatus B4 PC11 und ein Karpf-Baby.



27. Juni. Im Rahmen «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» organisiert der AeCS auf dem Flugplatz Grenchen zum ersten Mal eine gemeinsame Rangverkündigung der Schweizermeisterschaften im Luftsport. Eine gemeinsame würdige Siegerehrung, bei der erstmals 35 Schweizermeister verschiedener Aviatik-Disziplinen vereint auf einer Bühne stehen, mit sehr positivem Echo, auch von seiten der FAI, da weltweit erstmalig.

Die Wettkämpfe der verschiedenen Aero-Club Sparten wurden in der vorangegangenen Woche auf 5 verschiedenen Flugplätzen ausgetragen, davon die Schweizermeisterschaften im Streckensegelflug in Yverdon und im Segelkunstflug in Langenthal. Die Streckensegelflugmeisterschaften wurden leider von einem tragischen Unfall überschattet, bei dem Tobias Ender, Mitglied der Junioren-Nationalmannschaft, ums Leben kam.

24. Juli. Höhepunkt des Jubiläumsjahres «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz», das grösste Schweizer Flugmeeting des Jahres auf dem Militärflugplatz Emmen, leider bei trübem und wolkenverhangenem Himmel, aber vorwiegend doch trockenem Wetter. Die Segelflieger sind mit verschiedenen Demonstrationsflügen dabei: Eigenstarts mit Antares 20E (Elektromotor) und ASH-26E (Benzinmotor), Kunstflug mit Swift S1 und Dreierschlepp mit zwei LS-8 und einem Duo-Discus.

▲
 Oldtimer Segelflugzeug-
 Ausstellung im Verkehrshaus,
 April 2010, im Rahmen
 «100 Jahre Luftfahrt in der
 Schweiz»

Foto: Marco Schnyder

20. bis 22. August. Zum 6. Mal finden die beliebten Basler Segelflugtage auf dem Bruderholz statt, dieses Jahr im Zeichen des Jubiläums «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz». Man könnte den Segelflug dem breiten Publikum kaum auf noch bessere Weise näher bringen. Praktisch in der Stadt, dient als Flugplatz – wie schon in früheren Jahren bewährt – das Feld «In den acht Jucharten» oberhalb der Kunsteisbahn Margrethen, zwischen der Sternwarte und dem Radiostudio. Gestartet wird mit zwei Rhönlerchen an der Winde. Eine dritte Rhönlerche steht als Reserve zur Verfügung. Der Rundflug über das Gundeldingerquartier, den Bahnhof SBB und den Zoo bis zurück aufs Bruderholz wird jedes Mal zu einem einmaligen Erlebnis. Selbst auf Bodenhöhe hat man vom eigens errichteten «Fliegerbeizli» aus eine wunderbare Aussicht über die Stadt Basel. Durch das schöne Wetter begünstigt, wird die Veranstaltung der SG beider Basel zum vollen Erfolg. Insgesamt wurden 791 Flüge durchgeführt, ein neuer Rekord, wobei nicht die Anzahl Starts im Vordergrund stand, sondern zufriedene Passagiere und ein sicherer Flugbetrieb.

21. bis 28. August. Eine Schweizer Premiere. Samedan wird zum Austragungsort des «Sailplane Grand Prix St. Moritz 2010». In dieser neuen Wettbewerbsform überfliegen die Segelflugzeuge die Startlinie gleichzeitig, ähnlich einer Segelregatta. Ziel ist, die vorgegebene Strecke so schnell wie möglich zurückzulegen. Gewinner wird, wer die Ziellinie als erster passiert. Die einfache Wettbewerbsform des Grand Prix ist vor allem auch interessant, weil sie publikumswirksam ist und den Segelflug verständlich präsentiert. Dank «live tracking» können die Zuschauer ausserdem den Wettbewerb an der Leinwand verfolgen. Auch der Kommentator fehlt nicht, und die Aufgaben werden so gelegt, dass ein mehrmaliger Vorbeiflug am Flugplatz für zusätzliche Spannung sorgt.

Die 16 Teilnehmer aus 6 Nationen sind von der Organisation und der aussergewöhnlichen fliegerischen Kulisse begeistert, und der positive Feedback, ja der Applaus der Wettbewerbspiloten ruft nach einer Fortsetzung. Die 7 Wertungen ergeben folgende Gewinner: 1. Mario Kiessling (D), 2. Uli Schwenk (D), 3. Eduard Supersberger (A). Von den beiden teilnehmenden Schweizern verpasst Fridolin Hauser mit dem 4. Rang nur knapp einen Podestplatz und Reto Frei, der jüngste Teilnehmer, zeigt mit dem 8. Rang eine sehr gute Leistung.

▼
Auch beim Grand Prix sieht der Bereitstellungsraum der Segelflugzeuge nicht anders aus als bei jedem grösseren Wettbewerb.

Foto: Simon Rainer





11. bis 12. September. Oldtimer-Fliegen, Gummiseil- und Windenstarte, Flugzeug-Ausstellung. Die Segelfluggruppe Lägern feiert auf dem Flugplatz Schänis ihr 75-jähriges Jubiläum mit einem Querschnitt durch die Geschichte des Segelflugs seit dem Zweiten Weltkrieg. Legendar sind die Starts vom Kamm der Lägern (Hügelkette zwischen Zürich und Baden) mit einem selbstkonstruierten Katapult. Heute wird in Schänis mit der Turbinen-Bravo geschleppt.

16. September. 120 Segelflug-Veteranen und Gäste treffen sich zum traditionellen Herbstausflug, diesmal mit dem MS «Rigi» auf dem Zugersee.

20. September. Willi Schwarzenbach stirbt im 85. Altersjahr nach schwerer Krankheit. Er war Ehrenmitglied des AeCS, ehemaliger Obmann und Ehrenmitglied der Groupe vaudois de vol à voile de Montricher, ehemaliger Präsident der Fondation des Segelflugzentrums Montricher und ehemaliger Präsident des Jungfliegeraustausches (IACE) sowie der Segelflug-Veteranen. Ohne seine zahlreichen Mandate und Tätigkeiten innerhalb der Aero-Clubs alle aufzuzählen, war Willi Schwarzenbach eine einflussreiche Persönlichkeit. Er hatte seine Ausbildung zum Segelflieger 1948 auf dem Flugplatz Lausanne-Blécherette und im Belpmoos begonnen und betätigte sich später auch als Schlepp-Pilot. Als Fluglehrer und Prüfungsexperte entliess er manch flügge gewordenen Segelflieger in die «fliegerische Freiheit». Besonders am Herzen lagen ihm die Oldtimer-Flugzeuge. Er hatte mehrere restauriert und war auch Honorary Vice-President of the Vintage Glider Club (VGC). Er hat sehr viel für

▲
Damit alle Konkurrenten innert nützlicher Frist in die Luft kommen, darf am Grand Prix in Samedan, statt wie üblich an der Winde, ausnahmsweise für einmal geschleppt werden.

Foto: Simon Rainer

►
Willi Schwarzenbach ist immer noch stolz auf «sein» geliebtes S-18 HB-411. Hier an der Oldtimer-Segelflugzeug-Ausstellung vom April 2010 im Verkehrshaus, Luzern. Er ahnt wohl schon, dass es sein letzter Besuch sein wird...

Foto: Marco Schnyder



2. bis 3. Oktober. Im Rahmen «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» werden in der Arena des Verkehrshauses 10 Segelflugzeuge, vom Archeopterix bis zum Nimbus 4, einem interessierten Publikum vorgestellt. Bei wunderbarem Herbstwetter wird die gut besuchte Ausstellung zu einem vollen Erfolg.

►
Segelflugzeugausstellung vom 2./3. Oktober 2010 im Verkehrshaus Luzern im Rahmen «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz»

Foto: Marco Schnyder



27. November. Schweizerische Segelflugkonferenz 2010 im Messezentrum Thun-Expo, vorzüglich organisiert durch die Segelfluggruppe Thun. Rund 250 Teilnehmer. Urs Isler (SFVS) stellt die Neuerungen im OLC vor. Heinz Bärffuss (SFVS) spricht über Unterhalt und Reparaturen (neu: «Instandhaltung») der Segelflugzeuge. Bruno Minder und Reto Frei referieren mit Begeisterung über den Grand Prix St. Moritz 2010 in Samedan.

Der Segelflugverband organisierte in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) und dem BAZL Kurse zur Erlangung der nationalen M-Lizenz (Luftfahrzeug-Unterhaltungspersonal für Segelflugzeuge). Diese M-Lizenz bildet die Grundlage für eine spätere Umwandlung in eine EASA-konforme Lizenz. Sehr erfreulich ist das überdurchschnittlich gute Resultat dieser Materialwart-Kurse mit 90% bestandener Prüfungen, an denen rund 70 Segelflieger teilgenommen hatten. Die Träger der M-Lizenz dürfen Instandhaltungsarbeiten ausführen und bescheinigen, die weiter gehen als die Arbeiten, die im Part M unter Piloten/Eigentümer Instandhaltung erlaubt sind. Die AXA/Winterthur hat den Segelflugverband für diese Kurse mit 3000 Franken als Beitrag an die Flugsicherheit unterstützt und dazu drei Gutscheine zu je 500 Franken an drei durch das Los ermittelte neue M-Lizenz Träger gestiftet.

2010 war für die Schweizer Aviatik ein bedeutungsvolles Jahr, intensiv, ereignisreich und anspruchsvoll. Dank dem Jubiläum «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» ist die Kommunikation über die Luftfahrt umfangreich und meist von guter Qualität. ARGUS-Auswertungen zeigen: noch nie sind innerhalb eines Jahres so viele positive Berichte über die Luftfahrt in der Schweiz erschienen, sowohl im Fernsehen wie in Radio und Printmedien! Ein guter Start für die nächsten 100 Jahre Luftfahrt in unserem Lande.

1. Januar. Ab heute fallen die bis Ende 2008 an den SFVS delegierten jährlichen Segelflugzeug-Materialkontrollen wieder unter die direkte Verantwortung des BAZL, um den strengeren EASA-Vorschriften gerecht zu werden. Die vom BAZL nach einer speziellen Ausbildung übernommenen ehemaligen Prüfer des SFVS stehen unter Vertrag mit der Eidgenossenschaft. Die neue Regelung ist mit nochmals höheren Kosten für die Flugzeug-Halter verbunden.

1. März. Als Teil des nach der Unfallserie vom Sommer 2008 durch das BAZL beschlossenen Massnahmenpaketes zur Erhöhung der Sicherheit im Segelflug müssen ab heute alle über 60-jährigen Segelflugpiloten für die Erneuerung ihrer Segelflugpiloten-Lizenz ein gültiges «Medical»³ und einen von einem Fluglehrer innerhalb der letzten 24 Monate bestätigten Checkflug nachweisen. Ausserdem gilt für alle Segelflugpiloten wie für die Motorflugpiloten eine Informationspflicht über flugmedizinisch relevante Ereignisse.

29. Mai. Im Hotel Krone in Sarnen finden sich 55 Teilnehmer zur 37. Generalversammlung der Segelflug-Veteranen ein. Das Reglement «Förderungspreise für Segelflug-Junioren» wird auch auf ausländische Wettbewerbe ausgedehnt. Ausserdem wird, im Sinne einer verstärkten Breitenförderung neben den 3 schon bestehenden Förderungspreisen, neu ein zusätzlicher «Aufmunterungspreis» von 500 Franken eingeführt. Der Nachmittag gilt dem Besuch der vom 29. Mai bis 1. Juni in Kägiswil stattfindenden Junioren-Segelflug-Schweizermeisterschaft, mit Bravour erstmals durch die SG Obwalden organisiert, an der 24 Piloten und eine Pilotin teilnehmen. Sieger wird Marc Gerber, SG Knonaueramt, auf Discus 2b. Die Veteranen haben Gelegenheit, den ersten Wettkampf «live on-line» auf der Leinwand zu verfolgen.

³ In der fliegerischen Umgangssprache übliche Abkürzung für das «Medical Certificate» der periodischen fliegerärztlichen Überprüfungen

25. Juli. Der erstmals durchgeführte «Schänis Glider Cup» kommt erfolgreich zum Abschluss. Mit sechs über die ganze Saison verteilten im voraus bestimmten Flugtagen bot SchänisSoaring zwischen Mai und Juli ein geführtes Weiterbildungsprogramm mit dem Ziel, Streckenflug-Neulingen einen sicheren Einstieg in die Streckenfliegerei zu bieten, nach dem Motto: mehr fliegen, mehr Spass beim Fliegen, mehr gemeinsam erleben und dabei mehr lernen. Selbstverständlich waren unter den 31 Teilnehmern auch erfahrene Streckenfüchse, und die Doppelsitzerplätze waren begehrt. Für die Wertung zählten die besten vier erfliegenen Resultate nach den Regeln des NSFV. Geflogen wurde an allen sechs Tagen trotz teilweise schwieriger Wetterbedingungen.

Juli/August. Der Flugplatz Münster feiert seine «50 Jahre Segelflug in Münster» mit verschiedenen Anlässen während der Dauer des Segelfluglagers unter Einbezug der Gommer Bevölkerung. Höhepunkte sind die Flugplatzführungen an verschiedenen Tagen und der Veteranentag vom 29. Juli mit dem Treffen der Münster-Segelflugveteranen.

5. August. Ruedi Schild, SG Dittingen, fliegt in Spanien von Fuentemilanos aus 1'009 km. Abflugpunkt Riofrío Schloss, Wendepunkte Aldealpozo und Piedrahita, Endpunkt Ciria Kirche. FAI-1'000 km-Diplom Nr 543, AeCS Nr 37.

21.bis 23. August. Die OSV trifft sich in Bellechasse mit 25 Oldtimer-Segelflugzeugen, alle in hervorragendem Zustand. Besonders attraktiv sind zwei Spalinger, die S-19 HB-225 aus dem Jahr 1937, die gerade von Hans Rothenbühler in zweijähriger Arbeit generalüberholt wurde und sich in gelbem Lackanstrich präsentiert, sowie die S-18 HB-411, deren Flügelbelastung durch Michael Widmer erneuert wurde und die mit ihrer hochglänzenden Klarlackierung Bewunderung erregt. Weiter sind zwei Moswey III, je ein Karpf- und Nord-1300 Baby und ein Kranich aus der früheren Generation der Segelflugzeuge dabei. Die Oldtimer Segelflug Vereinigung OSV, die sich für die Erhaltung der alten Segelflugzeuge einsetzt, kann auf 20 Jahre ihres Bestehens zurückblicken. Sie zählt heute 140 Mitglieder, in deren Besitz sich rund 100 Flugzeuge befinden.

72-jährig – am 21. OSV-Treffen in Bellechasse überrascht die von Hans Rothenbühler wunderschön revidierte Spalinger S-19 HB-225, die 1937 durch Fritz Glur gebaut wurde. Damit hatte er sich in Olten 1938 den Schweizer Dauerflugrekord gesichert.
Foto: Archiv Willi Schwarzenbach



Wochenende vom 5./6. September. Die Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon, feiert auf dem ehemaligen Flugplatz der Allmend Frauenfeld ein Fliegerfest unter dem Motto «75 Jahre Segelflug im Thurgau». Bei schönstem Wetter erhalten die zahlreich erschienenen Zuschauer einen umfassenden Einblick in unseren Sport. Das reibungslos abgewickelte Flugprogramm umfasst Windenstarte (über 150 Passagierflüge), Gummiseilstarte, Flugzeugschleppstarte Segelkunstflüge, Modellflugdemos und Fallschirmabsprünge. Die Flugzeugausstellung mit Segel- und Motorflug-Oldtimern, Modellflugzeugen und den «Orchideen» ASH 25 und LS 8 ergänzen das Programm. Ein gelungener Anlass und beste Werbung.

17. September. Um die 140 Segelflug-Veteranen und Gäste treffen sich zum Herbstaussflug auf dem Thunersee und geniessen die Rundfahrt mit dem modernen MS «Schilthorn». Die umliegenden Berge haben sich allerdings in den tiefen Wolken etwas versteckt, aber das tut der guten Stimmung an Bord keinen Abbruch, umso mehr als sich die Sonne dazwischen doch noch zeigt.

9. Oktober. Mit dem Hinschied von Max Bachmann verliert die Schweiz eine weitere bekannte Persönlichkeit unter den Segelfliegern. Er war über mehrere Jahre Coach der Segelflug-Nationalmannschaft und Athletenbetreuer. Auch am Aufbau der Segelflug-Junioren-Nationalmannschaft hatte er massgebend mitgewirkt. Für seine Verdienste im internationalen Segelflug wurde er von der FAI 2001 mit dem Pirat Gehriger Diplom ausgezeichnet.

21. November. Mit gegen 300 Teilnehmern wird die von der Segelfluggruppe Bern im neuen Verwaltungszentrum des UVEK in Ittigen/BE vorzüglich organisierte Segelflugkonferenz zu einem Grosseffort. Hauptthemen sind die umstrittenen BAZL-Gebühren, die Sicherheit im Segelflug und die EASA-Regulierungen. Die Segelflieger kommen zu Besuch zum BAZL. Edi Inäbni, Obmann der SG Bern, sieht darin «ein gutes Omen, denn wir sitzen beide im gleichen Boot». Während die Zusammenarbeit in der Ausbildung immer gut funktioniert hat, gab es in den letzten Jahren doch Friktionen mit dem BAZL in anderen Bereichen. Erstmals nimmt denn auch mit Dr. Peter Müller der Direktor des BAZL an einer nationalen Segelflugkonferenz teil. Nationalrat Rudolf Joder anerkennt dem Segelflug einen hohen Stellenwert zu: «Er ist der häufigste und kostengünstigste Einstieg in die Berufsfliederei und ist wichtig».



▲
Max Bachmann im Pro Aero
Jugendlager 2007 in S-chanf
Foto: Martha Bachmann

◀
Die Teilnehmer an der
Nationalen Segelflugkonferenz
2009. Der Saal ist übervoll.
Foto: Rolf Ellwanger

1. Januar. Die Segelfluggruppe Gruyère wird unter dem Namen «Groupe de Vol à Voile de la Gruyère (GVVG)» selbständig. Bisher war der Segelflug in der Société Aéro-Gruyère (Sektion des AeCS) integriert. Die Tätigkeit der Gruppe begann 1974 mit einer Mucha 100 und einem Motorsegler SF-28. Die Segelflugschule geht auf 1983 zurück. Es begann mit der Anschaffung einer Winde. Dem jetzigen AeCS-Regionalverband Aéro-Gruyère gehören ausser dem Segelflug weiterhin auch der Motorflug und die Fallschirmspringer als selbständige Gruppen an.

Frühjahr. Nebst willkürlichen Einschränkungen im Luftraum und immer wieder neuen Erschwernissen wird die Leichtfliegerei ohne Gegenleistung mit neuen erdrückenden BAZL-Gebühren und teureren EASA-Auflagen im Flugzeugunterhalt konfrontiert. Unter dem Vorwand der Sicherheit wird die Fliegerei komplexer und teurer, ohne dass die Massnahmen einen Mehrwert an Sicherheit bringen. Nicht nur die BAZL-, auch die BAKOM-Verwaltungsgebühren sind unangemessen hoch. Die Gebühren pro Flugzeugkontrolle, früher im Dreijahres-, dann im Zweijahresturnus und jetzt EU-konform jedes Jahr, werden dazu ab 1. Januar 2008 noch verdreifacht. Will man den Segelflug ersticken? Aus einer offen geführten Diskussion anlässlich einer Orientierung des BAZL am 13. Mai zeichnet sich ab, dass die extrem gestiegenen Gebühren auf die Politik des UVEK zurückzuführen sind. Das belastet nicht nur den einzelnen Halter, sondern ganz besonders auch die Fluggruppen. Das Halten eines Flugzeuges wird teurer.

Nachdem 2006 die TMA Zürich mit angehängten «Balkonen» so vergrössert wurde, dass auf einzelnen Segelflugplätzen erhebliche Einschränkungen resultieren, wird jetzt auch im Süden von Basel Ähnliches gemacht. Die neuen TMA-Räume, welche die «Segelflugstrasse» Jura zwischen Olten und Solothurn durchschneiden, konnten in langen Verhandlungen «temporär» etikettiert werden. De facto sind sie aber praktisch permanent aktiv, wie jeder, der dort ab und zu vorbeikommt, feststellen kann, obschon täglich vielleicht nur 1 oder 2 Flugzeuge ab oder nach Basel dort durchfliegen. Die Tango-Sektoren der TMA Basel werden oft vorsorglich aktiviert, ohne dass Anflüge auf die Piste 34 stattfinden. Gemäss einer Vereinbarung zwischen Frankreich und der Schweiz hätten die Anflüge auf die Piste 34 aber gegenüber früher nicht zunehmen dürfen.

April. Mit FLARM haben die Segelflieger einen nicht zu unterschätzenden Beitrag an die Flugsicherheit geleistet. Seit seiner Einführung 2004 ist das System mehrfach verbessert worden, erhielt 2006 einen OSTIV-Preis und 2007 den Preis der FAI «Prince Alvaro de Orleans-Borbon Fund» und im März 2008 ausserdem die IGC-Zulassung als Logger. Das Gerät hat Einzug gehalten, nicht nur in Segelflugzeugen, sondern auch im Motorflugbereich, vorwiegend in Schleppflugzeugen und Hubschraubern. Mit zurzeit weltweit rund 12'000 Geräten verzeichnet das System einen durchschlagenden Erfolg. In Österreich und der Schweiz sind 90% der Segelflugzeuge damit ausgerüstet, in Deutschland und Italien je 70%. In Frankreich haben zurzeit um die 1'000 Segelflugzeuge FLARM, und grosse Zentren wie Vinon lassen auf ihrem Platz nur noch mit FLARM ausgerüstete Segelflugzeuge zu. Benelux zählt mittlerweile etwa 280 und UK etwa 250 Geräte. Einzig USA und Kanada mussten bisher wegen prohibitiven Haftpflicht-Versicherungsprämien ausgeschlossen werden. (Siehe auch 2004).

10. Mai. Gabriel Rossier erreicht ab Bex 1'004 km und damit das 1'000 km-Diplom FAI Nr 524, AeCS Nr 35. Abflug- und Endpunkt ist Le Sepey, erster Wendepunkt liegt östlich von Innsbruck (A), zweiter Wendepunkt St. Rémy (F).

13. Mai. Valentin Mäder, GGVM, schleppt auf LS-8/18m von Montricher in die Gegend von Leysin zu einem Zierrückkehrflug NE Aigle/Eingang Wallis (CH)–E Radstadt/Dachstein (A) retour. Er bewältigt die Strecke von 1'023 km in 8 Stunden 41 Minuten und kann damit mit 117.61 km/h einen neuen Schweizer Inland-Geschwindigkeitsrekord der Offenen Klasse über eine Zierrückkehrstrecke von 1'000 km buchen und das FAI-Tausender-Diplom Nr 525 (AeCS Nr 36) entgegennehmen. Die Landung erfolgt in Sion vor Sonnenuntergang. Valentin berichtet dazu:

An Besonderheiten gibt es vielleicht den relativ hohen Schlepstart (3'000 m ASL Eingang Wallis bei Leysin) zu erwähnen, ansonsten: Ein zügiger Thermikflug entlang der klassischen Standardrouten der zentralen Ost-West Alpentäler an einem sonnigen Maientag in entspannter und genüsslicher Manier, ermöglicht durch eine thermisch gute, relativ homogene Luftmasse in den Ostalpen, die schon über viele Tage zuvor von in hunderten von dokumentierten Flügen erkundet war.

Der Wetterbericht spielt weniger eine Rolle bei solchen konstanten Wetterlagen. Man holt sich die relevanten Informationen eher von den Vorgaben der Kollegen auf dem OLC an den Vortagen. So bin ich ins Flugzeug gesessen und habe meine Distanz und Zielpunkte deklariert, ohne am Tag selber nochmals Wetterdaten abzurufen. Die Güte der Lage pulsiert zwar jeweils ein bisschen über die Tage, aber ob der Tag dann wirklich top wird, findet man sowieso nur raus, wenn man am Tag zeitig in der Luft ist, sonst ist es eh zu spät.

Die Geschwindigkeit lag wohl am Ende deshalb auch etwas höher, weil ich wegen Verspätung des Schlepstarts fast eine Stunde später als geplant loskam und so die Thermik schon von Anfang an voll entwickelt war. Ich konnte also den schönen Tag von der ersten Minute an ganz entspannt geniessen. So kann man noch viele Jahre Freude haben am Erkunden der Möglichkeiten vom noch nicht so restriktionsverseuchten, schönen Alpenraum.

17. Mai. In Genf stirbt Marc Dugerdil in seinem 99. Lebensjahr. Er hatte seine Segelfliegerkarriere während seiner Studienzeit an der ETH in Zürich 1930 auf Hängegleiter begonnen. Autor des Buches «Vol Silencieux» war er über Jahrzehnte als Chefflüglehrer und Präsident massgebend beteiligt am Aufbau und an der Entwicklung der Genfer Segelfluggruppe. Er war Ehrenpräsident der GGVM und erster Präsident der «Fondation de Montricher». Ihm ist die Verwirklichung des «Projektes Flugplatz Montricher» zu verdanken.

27. Mai. Im Airport Hotel auf dem Flugplatz Grenchen treffen sich 75 Mitglieder zur 36. Generalversammlung der VSV. Am Nachmittag bleibt Zeit zum Besuch der Schweizer Segelflugmeisterschaft 2008. Das Teilnehmerfeld von 51 Piloten verteilt sich auf die 4 Klassen: Standardklasse, Gemischte Rennklasse, 18m-Klasse und Offene Klasse. Den Wettkämpfern fehlt es dieses Jahr nicht nur am Wetterglück. Gleich schon die ersten drei Tage mussten wegen des schlechten Wetters neutralisiert werden. Insgesamt können lediglich an drei Tagen kleinere Aufgaben gewertet werden. Am Mittwoch, 28. Mai, verunfallt der Solothurner Pilot Markus Egli mit seiner Ventus-2C beim Versuch zu einer Aussenlandung bei Hüswil (LU) tödlich. Nach einem Gedenktag wird die Meisterschaft im Sinne des Verunfallten und zu seinen Ehren weitergeführt.

Zwischen dem 5. und 30. Juni finden die UEFA EURO 2008 Fussball-Meisterschaften statt. «Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung» werden rund um die Stadien der Austragungsstädte Basel, Bern, Genf und Zürich für VFR-Flüge einschneidende grossräumige Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet, in denen während den Aktivierungszeiten sämtliche VFR-Flüge verboten sind und betroffene Flugplätze kurzerhand gesperrt werden. Dabei bleiben die für Drohnen vorgesehenen Tunnels, die die Militärflugplätze



▲
Valentin Maeder mit Sohn Maximilian in der LS-8 vor einem Start

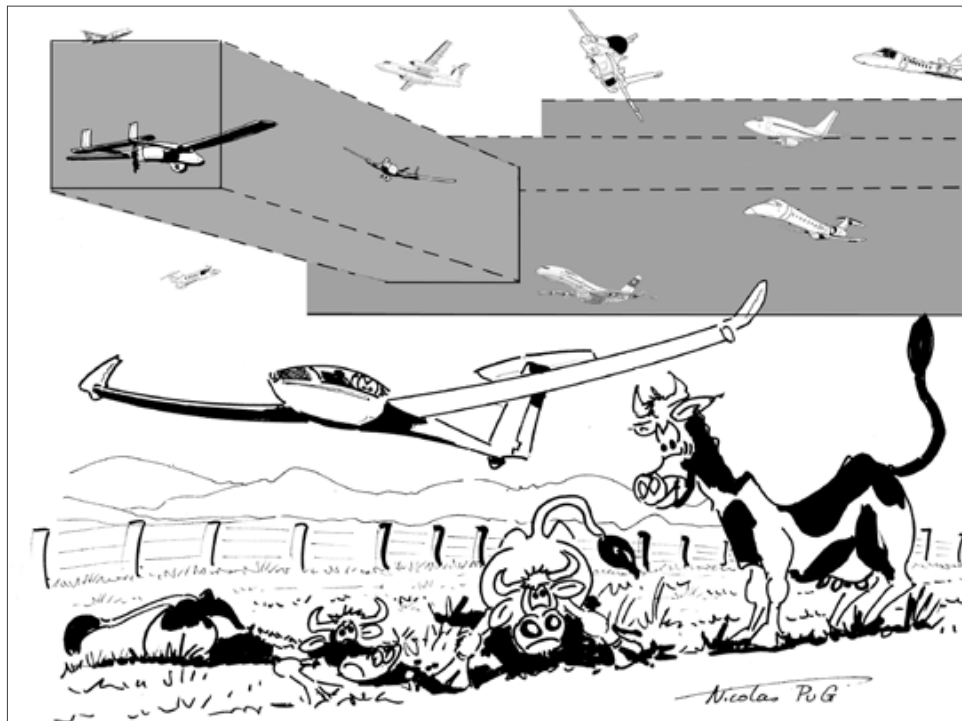
Foto: Archiv Valentin Maeder



▲
Marc Dugerdil an der Segelflugmeisterschaft 2001 in Montricher

Foto: GGVM

Zeichnung: Nicolas Pug



Das Sicherheits-Syndrom wird zum Anlass unverhältnismässiger Übertreibungen. Für IFR-Flüge gelten keine solchen Beschränkungen. Wo bleibt da die Logik? Offenbar gelten alle VFR-Piloten als potentielle Terroristen. «Juni-Käfer flieg, an der Euro herrscht der Krieg». Die Leichtaviatik wird bei der Gelegenheit gegenüber der kommerziellen Fliegerei und der Luftwaffe grob benachteiligt, ganz im Sinne des fragwürdigen luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrates⁴, demzufolge der Stellenwert der Leichtaviatik von «untergeordneter Bedeutung» und ausserdem «eine wesentliche Zunahme der Freizeitaviatik zu vermeiden» sei.

Sommer. Eine Serie von sieben tödlichen Unfällen innert weniger Wochen (Hüswil am 28. Mai anlässlich der Schweizermeisterschaft, Samedan am 28. Juni, 4. und 25. Juli, Bec-de-la-Montau/VS am 10. Juli, Saanen am 25. Juli, Buttwil am 16. August) macht 2008 zu einem schwarzen Jahr im Segelflug. Dazu kommen im Juli vier Tote in Münster bei einem Unfall mit einer Robin, die zuvor den ganzen Tag geschleppt hatte. Von den weiteren – glimpflicher abgelaufenen – Brüchen wollen wir gar nicht reden. Die Piloten waren alle zwischen 49 und 76 Jahre alt. Ob gesundheitliche Probleme im Spiel waren, ist zurzeit nicht bekannt, aber der Ruf nach Wiedereinführung des 1980 für Segelflieger nach einem Rekurs gegen übertriebene und immer teurere ärztliche Untersuchungen abgeschafften «Medicals» erhält damit neuen Auftrieb. So lässt denn nach dieser Häufung von Unfällen, unter dem Druck

⁴ Auszug aus dem «Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004», Pt 3.2.7: «Die Freizeitaviatik hat möglichst umweltschonend zu erfolgen. Luftfahrtpolitisch ist sie gegenüber dem internationalen Luftverkehr, dem Binnenluftverkehr, der Business Aviation und der Arbeitsluftfahrt von untergeordneter Bedeutung.» Und weiter: «Um die Umweltbelastung zu reduzieren, setzt sich der Bundesrat für flankierende Massnahmen ein, um eine wesentliche Zunahme der Freizeitaviatik zu vermeiden.»

der Medien und ohne die Untersuchungsberichte abzuwarten, die Reaktion des BAZL nicht lange auf sich warten.

Als Sofortmassnahme und bis die neuen europäischen Vorgaben voraussichtlich 2012 in Kraft treten, müssen ab März 2009 Segelflieger ab Alter 60 alle 2 Jahre die gleiche ärztliche Untersuchung bestehen wie Motorflugpiloten. Dazu kommt noch vor der alle 2 Jahre fälligen Lizenzerneuerung neu ein obligatorischer Checkflug mit einem Fluglehrer. Alle Piloten sind ausserdem verpflichtet, relevante medizinische Vorfälle zu melden. Der Segelflugverband erachtet die vom BAZL angeordneten Sofortmassnahmen als «verkraftbar». Ob damit eine Erhöhung der Sicherheit erreicht wird, ist eine andere Frage. Ausserdem plant der SFVS in Zusammenarbeit mit dem BAZL für das Jahr 2009 die Herausgabe von neuen Richtlinien für die Ausbildung von Piloten im Gebirgsflug. Seit einigen Jahren nimmt die Zahl der Segelflieger stetig ab. Bei dieser Flut von neuen einschränkenden Vorschriften darf man sich allerdings nicht mehr wundern, wenn die Zahl der Segelflugpiloten in Zukunft weiter und noch schneller schrumpft.

6. August. Der Schweizer Ingenieur Dr. Beda Sigrist, aktiver Segelflieger in der Segelfluggruppe Gruyère und Vorstandsmitglied in der Vereinigung der Segelflug-Veteranen des AeCS, erhält anlässlich der Eröffnung des 29. OSTIV-Kongresses in Belgig/Berlin den OSTIV-Award für den besten meteorologischen Beitrag des Jahres 2006. Sigrist hatte am 14. Juni 2006 an der OSTIV-Konferenz in Eskilstuna (Schweden) anlässlich der Segelflug-Weltmeisterschaften das von ihm entwickelte TherMap erstmals präsentiert. Mit TherMap wird aus der



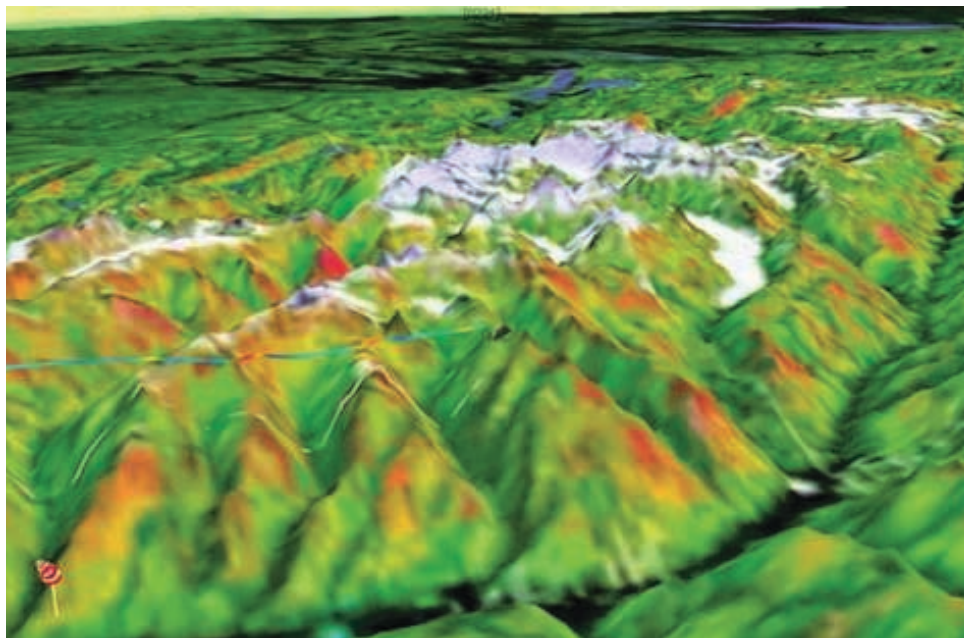
◀
Dipl.Ing. ETH Dr. Beda Sigrist (im Bild links stehend, daneben in der Mitte Dr. Hermann Trimmel, OSTIV Board, und rechts Dr. Loek M.M. Boermans, Präsident OSTIV) erhält das OSTIV-Diplom für seine Erfindung und Entwicklung des TherMaps.

Fto: Archiv Beda Sigrist

orografisch bedingten Bodenerwärmung der an den Hängen entstehende Thermikdruck ermittelt, das eigentliche Thermikpotenzial, und pro Jahres- und Tageszeit auf Karten visualisiert, die über Internet abgerufen werden können. Eine weitere Entwicklung in diesem Bereich ist WindMap, welches das Hangwindpotenzial darstellt. Denn dank Hangwinden wurden gerade in den letzten Jahren in den Alpen grosse Streckenflüge möglich. TherMap und WindMap machen das auf Leistungsflügen zu erwartende Aufwindpotenzial zu verschiedenen Tageszeiten sichtbar und ermöglichen so eine optimale Flugvorbereitung und beste Flugroutenwahl. (Mehr Informationen unter www.aerodrome-gruyere.ch/thermap).

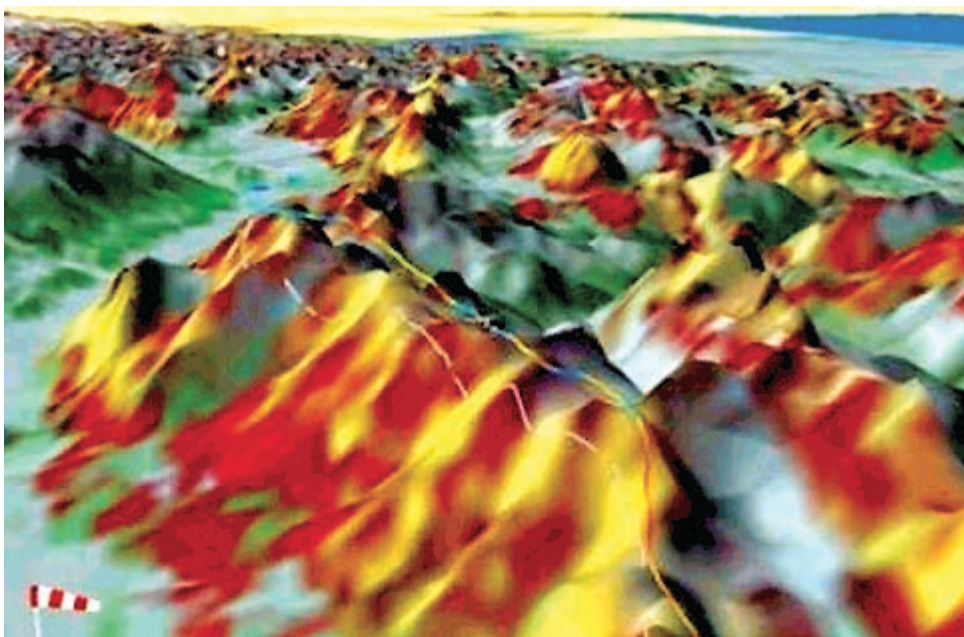
►
 TherMap – der Traum von der Thermikkarte. Davon hatten wir schon vor Jahrzehnten geträumt. Nun haben es Satellitentechnik und PC möglich gemacht, viele der alten Thermikfuchsen bekannten heißen Stellen für bestimmte Tage und Tageszeiten rechnerisch aufzuspüren und auf Karten darzustellen. Natürlich gilt dies nur, wenn auch die Meteorologie mitmacht. Die Technik, die bereits 2006 an der Weltmeisterschaft in Schweden präsentiert wurde, wird auch von OSTIV als wichtiger Fortschritt anerkannt.

Bild: TherMap in 3D-Ansicht mit Vario-Flugweg, reproduziert mit SeeYou©



►
 WindMap, der Zwillingbruder von TherMap. Während TherMap die aufgrund der Topografie wahrscheinlichsten Hotspots für Thermik anzeigt, stellt WindMap das Hangwindpotential für jede vorherrschende Windrichtung kartografisch dar. In den letzten Jahren sind viele Rekordflüge in den Alpen durch Ausnutzung des Hangwindes auf bestimmten Abschnitten gemacht worden. Die WindMap-Karten kommen deshalb einem sehr aktuellen Bedarf entgegen.

Bild: WindMap in 3D-Darstellung von SeeYou©. Südföhn nördlich von Innsbruck



18. September, Herbstaufzug der Segelflug-Veteranen mit 140 Teilnehmern. Mit einer Schifffahrt bleiben die Segelflug-Veteranen der jahrelang bewährten Tradition treu, und doch gibt es etwas Neues. Zum ersten Mal führt der Ausflug nach Eglisau, wo die zwei längs zusammengekoppelten Schiffe «Rhystern» und «Rhenus» zu einer vierstündigen Fahrt bei Speis und Trank auf dem Rhein einladen. Die Gegend ist für viele neu. Der hier noch junge Rhein liegt in einem der schönsten Naturschutzgebiete, abseits vom Massentourismus, inmitten einer abwechslungsreichen Flusslandschaft, tief eingebettet zwischen grünen Hügeln und dicht bewaldeten Ufern. Vreni Hildebrand sorgt mit ihrer fachmännisch selbstgebauten Drehorgel für musikalische Unterhaltung.

20. Oktober. In Bern stirbt der weltbekannte Schweizer Segelflieger Hans Nietlispach im 85. Altersjahr. An der Trauerfeier vom 27. Oktober zieht ein Schleppzug zwei letzte Kreise zum Abschied über dem Bremgartenfriedhof. Mit «Housi» verliert der Schweizer Segelflug einen seiner grossen Pioniere, der schon zu Lebzeiten zur Legende geworden war. Hans Nietlispach begann die Ausbildung zum Segelflieger am 8. August 1943 im Belpmoos. Von Anfang an steckte er seine Ziele hoch. Er war ein Einzelkämpfer, und alle Versuche einer Teambildung mit ihm im Schweizer Team an Welt- und Europameisterschaften waren wenig erfolgreich. Das einzige Teammitglied, das von «Housi» voll akzeptiert wurde, und dem er auch voll vertraute, war seine Ehefrau Josette. Sie war stets mit dabei. Er war Träger der Lilienthal-Medaille 1982, der höchsten Auszeichnung der FAI für besondere Verdienste im Segelflug. Er hat an unzähligen internationalen und nationalen Meisterschaften mit Erfolg teilgenommen und war 17 mal Schweizermeister.

Lange Jahre vertrat er auch die Schweiz als AeCS-Delegierter in der CIVV/IGC bei der FAI. Zehn Jahre lang, 1970–1979, war er Präsident der SFK im AeCS. Mit seinen Pionierleistungen, zu denen zweifelsohne seine Flüge nach Südfrankreich gehörten, insbesondere der Flug vom 6.7.1955 über 536 km nach Béziers, hat er den Segelfliegern den Weg zu den Langstrecken gezeigt, und das mit den damals noch langsamen und gegenüber heute viel weniger leistungsfähigen Flugzeugen. Er beschränkte seinen Einsatz als Segelflieger nicht bloss aufs Fliegen; er war auch Buchautor, Filmproduzent und Erfinder. Sein selbst gebastelter «Chronomat» wurde unter dem Namen «Fototime» weltweit als anerkanntes Dokumentationssystem eingeführt und war Standard an allen Segelflugmeisterschaften, bis es durch die Satellitennavigation abgelöst wurde. Auch als Fluglehrer war er lange tätig und gehörte zu jenen begeisterten Segelfliegern, die ihr Wissen nicht für sich behielten, sondern weitergaben. Sein spannendes und humorvoll geschriebenes Buch «Segelflug» legt davon Zeugnis ab.



15. November. Erstmalige und erfolgreiche Segelflug-Konferenz in der SGU Linth-Arena zu Näfels. Organisator: die SG Glarnerland. Die «Segelflieger-Landsgemeinde» trifft sich im Kanton der Landsgemeinden. Uli Schwenk, Segelflieger aus der deutschen Nachbarschaft, referiert mit seinem schwäbischen Humor äusserst unterhaltsam über «Segelflug Grand Prix: spannende, neue Wettbewerbsform...».

31. Dezember. In der Schweiz gibt es 875 Segelflugzeuge, 246 Motorsegler und 2'616 Piloten mit einer Segelfliegerlizenz. Die Anzahl Flugzeuge hat seit dem Jahr 2000 um 12% abgenommen, die Anzahl Piloten gar um 17%.



▲
«Housi» mit Josette

◀
Einmal mehr auf Platz 1

Fotos: FSVV

3. Januar. Christine Bürki, SG Cumulus, sammelt gleich mehrere Schweizer Segelflugrekorde in einem Flug (Gariep Dam–Bethulie East–Griekwastad–Britstown–Gariep Dam) von 767.1 km mit einer Geschwindigkeit von 109.26 km/h in Südafrika, ein Frauen- und allgemeiner Rekord der 15m Klasse in der Dreieckstrecke, sowie ein allgemeiner Rekord und Frauenrekord 15m- und Offene Klasse in der Geschwindigkeit über einen Dreieckkurs von 750 km.

23. Januar. Jean-Marc Perrin, Direktmitglied AeCS/SFVS, vor seiner Auswanderung nach Frankreich aktiver Pilot in Montricher (GVVVM), fliegt in San Martín de los Andes, Patagonien, Argentinien, auf DG-400/15m einen allgemeinen Weltrekord und gleichzeitigen Schweizer Segelflugrekord über eine Dreieckstrecke (Chapelco S–Domuyo SW–El Chocon–El Maiten S) von 1'375.2 km in der 15m- und der Offenen Klasse.

April. Werner Danz, SG Glarnerland, gelingen gleich zwei Schweizer Segelflug-Inlandrekorde auf Antares 18S, am 17. April auf der Strecke Durschlegi–Schmittenhöhe (A)–Durschlegi mit 139.63 km/h ein allgemeiner Geschwindigkeitsrekord in der Offenen Klasse über eine Zielrückkehrstrecke von 500 km und am 22. April auf der Strecke Schilt–Schönau (A)–Malonno (I)–Thun Flpl–Schilt mit 108.98 km/h ein allgemeiner Geschwindigkeitsrekord der Offenen Klasse über einen Dreieckkurs von 750 km.

Mai. Die neue Asphaltpiste in Langenthal wird operationell. Daneben bleibt die Graspiste für Segelflieger und Oldtimer weiterhin bestehen. Auf dem Flugplatz ist der Regionalverband Langenthal mit den ihm angeschlossenen Gruppen seit 1933 zuhause, darunter die Segelfluggruppe Oberaargau.

13. Mai. Vier Mitglieder der Junioren-Nationalmannschaft treffen sich um sieben Uhr auf dem Flugplatz Hausen. Um 0830 sind sie in der Luft, den Wellen entgegen. Einer erreicht das gesetzte Ziel. Um 20 Uhr «zischt» Stefan Leutenegger über den Platz und setzt zur Landung an, den 1'000er im Logger «verpackt».

7. Juni. 68 Mitglieder treffen sich auf dem idyllischen Flugplatz Fricktal-Schupfart zur 35. Generalversammlung der Vereinigung der Segelflug-Veteranen anlässlich der Junioren-Schweizer-Segelflugmeisterschaft. Speziell geehrt werden H.P. Häberlin, der mit 92 Jahren das aktive Fliegen nach 71 Jahren am Steuerknüppel aufgegeben hat, sowie Hanns-Adalbert Wirz (Storch), seit 1988 im VSV-Vorstand, der aus gesundheitlichen Gründen zurücktritt. Storch war langjähriger Fluglehrer, Gründer und während 26 Jahren Obmann der SG Obwalden, sowie Zentralsekretär des AeCS. Zu seinem Nachfolger im VSV-Vorstand wird Arnold Ming gewählt. Die Junioren-Schweizermeisterschaft wird nicht von gutem Wetter begünstigt. Verfolgt von Gewittern schaffen an diesem Donnerstag nur vier Piloten die Rückkehr nach Schupfart. Wie schon während des ganzen Wettbewerbs sind auch die verbleibenden Wettkampftage nicht viel besser. Stefan Leutenegger, SG Winterthur, verteidigt erfolgreich seinen Titel. Zweiter wird Felix Schneebeil, SG Knonaueramt, und Dominik Fässler, SG Biel, belegt Platz 3.

30. Juni Thomas Fessler startet in Grenchen mit der Olympia Meise HB-384 zu einem neuen Erstflug. Weltweit fliegen noch über 20 Olympia Meisen, darunter die HB-384 in der Schweiz. Das Flugzeug war seit 1992 nicht mehr geflogen. Thomas Fessler hatte es im Sommer 2003 übernommen und wieder instandgesetzt. (Siehe auch 1938.)



28. Juli bis 11. August. Junioren-Segelflugweltmeisterschaft in Rieti, Italien. Sechs Schweizerpiloten sind dabei. Mit den Plätzen 4 und 5 fliegen Felix Schneebeil und Stefan Leutenegger in der Standardklasse nur knapp an einer Medaille vorbei.

29. Juli bis 12. August. Europa-Meisterschaft in Pociumai (Litauen). Das Schweizer Team Dirk Reich/Armin Ulrich (SG Knonaueramt) holt sich die Silbermedaille in der Doppelsitzerklasse. Damit hat die Schweiz gleich zwei Vize-Europameister. Eine hervorragende Leistung.

▲
Die Olympia-Meise HB-384 in
Grenchen

Foto: Thomas Fessler

2 0 0 7

►
Vlnr: Hansjörg Bopp, Urs
Haas, Kurt Schillig, Oscar
Scherrer, John Noble, Lilly
Grundbacher

Foto: Peter Hildebrand

13. September. Herbstauszug der Segelflug-Veteranen. Der Anlass beginnt bei kühler Witterung mit einem Willkommenstrunk im Freien unter dem imposanten Dach des Kunst- und Kongresszentrums Luzern. Rundfahrt mit der MS «Europa» auf dem Vierwaldstättersee bei Speis und Trank. Die anfängliche Hochnebeldecke über Luzern macht bald schönstem Sonnenschein Platz. Ein unvergesslicher Tag für die 143 Teilnehmer.



24. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Weinfelden/TG. Organisator: SG Cumulus. Das Thema «Luftraum» ist weiterhin ein Dauerbrenner.

2 0 0 6

2006 wird zum Jubiläumsjahr für die AeroRevue. Sie ist 100 Jahre alt. Am 31. August 1906 kam erstmals das «Bulletin» als Publikationsorgan des gut fünf Jahre vorher gegründeten Schweizerischen Aero-Clubs heraus. Heute ist die AeroRevue die älteste und zugleich meistverkaufte Schweizer Luftfahrtzeitschrift.

6. Januar. Jean-Marc Perrin erzielt in Argentinien auf DG-400/15m in der 15m-Klasse einen Weltrekord und gleichzeitigen Schweizer Segelflugrekord über die Freie Zielrückkehrstrecke von 1'559.6 km Esquel Süd–Domuyo–Esquel Süd.

8. März. In Langenthal stirbt mit 92 Jahren der bekannte Flugzeugbauer Ruedi Sägesser «Sägi». Ein Höhepunkt in der Geschichte seines Kleinunternehmens bedeutete der Bau der beiden Typen WLM-1 und WLM-2, sowie vor allem der Super-Elfe. «Sägi» war damit seiner Zeit voraus und gleichzeitig an der Grenze der Holzbautechnik angelangt. Für manch eine Segelfluggruppe war «Sägi» in der Nachkriegszeit auch die Adresse, wenn es galt, einen komplizierten Bruch zu reparieren.

►
Ruedi Sägesser «Sägi»,
90-jährig

Foto: Lilly-Annemarie Grundbacher



12. März. Der seit 1999 alljährlich in Magadino stattfindende BFK4 «Kunstflug» muss nach Lodrino verlegt werden, weil der Flugplatz von Locarno nach den ausgiebigen Schneefällen der letzten Wochen noch zu nass und nicht praktikabel ist. Dank den guten Verbindungen der Gruppo di volo a vela Ticino ist das kurzfristig möglich. Die RUAG-Leute in Lodrino sind äusserst hilfsbereit und stellen dem Kurs mit dem geräumigen Theoriesaal und einem geheizten Hangaranteil grosszügig Räume zur Verfügung. Auch die Asphaltpiste und der mehrheitlich freie Luftraum werden geschätzt. Lodrino hat sich für die Durchführung des Kunstflugkurses mit 2 ASK-21, 2 Fox-Segelfflugzeugen, sowie zum Schleppen einer Dimona und einer Maule bestens geeignet, soll aber eine Ausnahme bleiben. Basis für die jährlichen Kunstflug-BFK bleibt auch weiterhin der zu diesem Zweck seit Jahren bewährte Platz von Locarno-Magadino.



Die ASK-21 wird in Lodrino bereitgestellt



Start mit Fox von Lodrino

Fotos: Fred Kormann

Die Segelflug-Veteranen unterstützen den Nachwuchs nicht nur mit Geld, sondern auch in der Praxis. So besteht das Team des BFK1f/2006 zur Einführung in den Alpensegelflug vom 26. Juni bis 7. Juli 2006 in Münster einmal mehr ausschliesslich aus aktiven Mitgliedern der Vereinigung der Segelflug-Veteranen. Auf dem Bild vlnr: Manfred Kueng, Fluglehrer und Kursleiter (Präsident VSV), Beda Sigrist (Vize-Präsident VSV), Pierre Freitag, Fluglehrer (VSV-Mitglied), die 3 Kursteilnehmer Robert Sunier, Pierre-François Philippe und Thierry Schafer, Hansjörg Schweizer, Fluglehrer (VSV Vorstandsmitglied), Peter von Burg, Präsident Flugplatz-Genossenschaft Münster und Schlepp-Pilot, Danielle Starkl, Kursteilnehmerin, Georg Krenger, Kassier SFVS und Administrator Breitenförderungskurse (VSV-Mitglied), Kursteilnehmer Sébastien Gros. Leider sollte dieser BFK nach mehreren Kursen in Saanen und Münster bis auf weiteres zum letzten französisch-sprachigen Breitenförderungskurs werden. Budgetkürzungen im Segelflugverband und eine nicht immer genügend grosse Nachfrage aus der Westschweiz haben dazu geführt, dass die Romands ab 2007 mit den Deutschschweizern und Gästen aus Deutschland zusammen in die Breitenförderungskurse nach Samedan aufgeboden werden.

17.bis 27. Mai. Schweizer Segelflugmeisterschaften auf dem Flughafen Bern-Belp mit rund 70 Teilnehmern – eine spezielle Situation, sind doch im Belpmoos Linien- und Charterverkehr, Business-Jets, Militärflugzeuge, Motorflugzeuge der allgemeinen Luftfahrt, Helikopter, Segelflieger, Ballone und Fallschirmspringer auf ein und demselben Flughafen vereint. Edi Inäbnit, Konkurrenzleiter, Präsident der SG Bern und Mitglied der Segelflug-Nationalmannschaft, freut sich, dass für diesen Grossanlass alle Beteiligten, das BAZL, die Flugsicherung Skyguide, der Flugplatzhalter Alpar AG und die Segelfluggruppe Bern zu einer einvernehmlichen Lösung kommen konnten. Leider wird die Meisterschaft von einem tödlichen Unfall überschattet. Am Sonntag, 21. Mai verliert Hermann Doderers Ventus beim Zielüberflug den rechten Flügel und fällt über dem Platz buchstäblich auseinander.

20. Mai. Das erneuerte und vergrösserte Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe wird wieder eröffnet. Es sind 2 Flugzeuge aus der Schweiz in der Ausstellung: HB-16 (Falke) und HB-282 (Minimoa). Die Wasserkuppe und ihr Museum sind sicher immer eine Reise wert, auch für Schweizer.

25. Mai. 34. Generalversammlung der VSV im Hotel/Restaurant Linde, Belp, anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaften auf dem Belpmoos. Die weiter ausgebaut Zusammenarbeit mit dem Zentralsekretariat des AeCS klappt vorzüglich. Neu werden die jährlich 2–3 Mailings der VSV über das ZS abgewickelt. Erstmals zahlt die VSV, nebst den direkten Förderungspreisen und Unterstützungszahlungen an die Junioren, ausnahmsweise auch einen einmaligen Beitrag von 1'000 Franken an den Jungfliegeraustausch IACE. Der Nachmittag gibt Gelegenheit, die Wettkämpfe «live» auf der Leinwand im Segelflughangar zu verfolgen oder auf dem Vorplatz dem Flugbetrieb gemächlich bei einem Glas beizuwohnen.



17. August. 1'200 km im Föhn. Stefan Leutenegger, Mitglied der Schweizer Junioren-Nationalmannschaft, macht auf Discus-2b einen Zielflug mit Rückkehr von 1'005.6 km, Durschlegi-Schneeberg-Durschlegi, und erstellt mit diesem Flug gleich drei Schweizer Segelflug-Inlandrekorde: Zielrückkehrstrecke 1'005.6 km in der 15m Klasse, sowie Geschwindigkeit von 87.27 km/h über eine Zielrückkehrstrecke von 1'000 km in der 15m Klasse und in der Offenen Klasse. In Wirklichkeit betrug die geflogene Distanz von Winterthur nach Wien und zurück mit der Erweiterung gar 1'212 km, Start 06:54, Landung 20:49. 1'000 km-Diplom: FAI Nr 499, AeCS Nr 34. Stefan schreibt dazu folgendes:

Der 1'200 km-Flug führte mich am Morgen früh vom Startpunkt beim Speer über die Churfirsten ins Montafon in die Welle, dann über den Arlberg und südlich des Inns von einer Südwest-Welle zur nächsten bis über das Zillertal in die hohen und niederen Tauern (alles



zwischen 3'000 und 4'300 Metern). Danach war ich auf die beginnende Thermik angewiesen, um den Wendepunkt nördlich vom Semmering zu holen. Der Rückweg führte wieder relativ tief den Kalk entlang – vorwiegend thermisch – auf der Ennstal-Nordseite. Danach über den Gerlospass und dann nördlich des Inns dynamisch zurück an den Speer. Anschliessend habe ich noch eine Erweiterung in der Welle bis an den Arlberg und zurück nach Winterthur angehängt. Es war sehr schön, aber auch anstrengend (14 Stunden Flug...)

Die Segelfluggruppe beider Basel, dieses Jahr 75-jährig, organisiert vom Donnerstag, 17. August, bis Sonntag, 20. August, zum 5. Mal die Basler Segelflugtage auf dem Bruderholz. Wie in den früheren Jahren wiederum ein grosser Erfolg. An den vier Tagen werden 744 Flüge mit 11 Fluglehrern gemacht. Es hätte rund 100 Starts mehr geben können ohne die wetterbedingten zeitweisen Unterbrüche am Samstag und Sonntag. Solche Windentage ausserhalb eines Flugplatzes und dazu noch in Stadtnähe, bequem mit Tram und Bus erreichbar, bringen den Segelflug einem breiteren Publikum näher. Der Aufwand für diese Tage ist

◀
Stefan Leutenegger, dahinter
sein Vater Andy
Foto: Archiv Leutenegger

wohl sehr gross, aber sie vermögen die Leute zu begeistern, und es herrscht Feststimmung. Das ist heutzutage wichtiger denn je. «Segelflugtage im Gelände» waren in den 20er und 30er Jahre des letzten Jahrhunderts gang und gäbe; heutzutage sind sie selten. Es sind Anlässe nicht nur gruppeneigener Geschichte, sondern von weiterreichendem Interesse, die es verdienen, in dieser Chronik gebührend erwähnt zu werden.

►
Die Segelflugzeuge landen nahe
beim Startplatz, bereit zum
nächsten Start
Foto: Peter Bernardi



▼
Landung
Foto: Peter Allegrini



2 0 0 6



◀
Seilausziehen auf dem
Bruderholz, mindestens die
letzten Meter wie früher...
Foto: Markus Ritzi



▲
Boarding
◀
Bereit zum Start
Fotos: Peter Allegrini



Über Nacht wird das Festzelt zum Hangar für die Flugzeuge

Foto: Peter Allegrini

Kein einfaches Umfeld für die Segelflieger. Seit einigen Jahren sind mehr und mehr einschneidende Luftraumrestrukturierungen in der Schweiz zum Dauerbrenner geworden. Denken wir nur an die TMA Zürich, mit ihren Absenkungen wegen den durch Deutschland erzwungenen Südanflügen; die TMA Basel, deren Erweiterung zur Sicherung der Anflüge auf die Piste 34 die Jura-Segelflug-Routen durchschneidet; die Wünsche des BAZL zur Vergrösserung der CTR La Chaux-de-Fonds und der CTR Grenchen; oder Bern-Belp, wo dem Segelflug gar ein «Grounding» drohte. Mit all diesen einschränkenden Massnahmen wird der Segelflug schrittweise erstickt, und die Segelflieger können, trotz modernsten und leistungsfähigen Flugzeugen, bald nur noch von der Zeit träumen, als «die Freiheit am Himmel noch grenzenlos war und man noch ohne GPS den Weg fand». Dazu ein Bericht von Werner Rüegg:

Vor mir liegen die neuen Flugkarten. Ein Gewirr von Linien überzieht das Kartenbild: Kontrollzonen, TMAs, Segelflugräume, Wolkenflugzonen, Höhenbeschränkungen... Meine Gedanken gehen zurück ins Jahr 1959. Eine Zeit, in der die Segelflieger nicht von kontrollierten Lufträumen, Warteräumen, Luftraum-Schulungsprogrammen, von Safety Assessments und Advisory Boards, sondern vom Fliegen sprachen, eine Zeit, in welcher die Freiheit über den Wolken noch grenzenlos war.

Es war im Klippeneck, an einem schönen, sehr warmen Tag im Juli. Die Thermik versprach gut zu werden. «Heute gehe ich auf Strecke», verkündete ich. «Ihr werdet mich abends zurückholen müssen». Wer damals mit einem Grunau-Baby auf Strecke ging, wusste mit Gewissheit, dass der Flug mit einer Aussenlandung enden würde. Vorwärtsfliegen war die Devise, bis keine Thermik mehr zu finden war, dann wurde gelandet. Es war mein erster Streckenflug. Flugvorbereitung? Kein Fluglehrer fragte danach. Fliegen war gefragt!

Auf meinen Knien lag eine dürftige Strassenkarte. «Ich fliege Richtung Donaueschingen», erklärte ich. Es war gegen drei Uhr, als ich an der Winde startete. Mit gutem Steigen kreiste ich in die Höhe. Vor mir lag die Ebene mit den mir bekannten Orten Spaichingen und Denkingen, und irgendwo, weiter weg, musste Donaueschingen sein. Wie weit weg, wusste ich nicht, und ich kannte auch den Gleitwinkel des Babys nicht. Jetzt geradeaus vorfliegen, etwas schneller als normal, das wusste ich immerhin schon.

Plötzlich fangen zu meinem grossen Erschrecken die Querruder an zu flattern. Die Steuerseile hatten sich in der Wärme gedehnt und waren zu lose geworden! Langsam die Fahrt wegziehen – das Flattern hört auf. Soll ich jetzt zum Klippeneck zurückkehren und landen? Nein, es wäre zu schade für den schönen Tag. Ich erhöhe nochmals die Fahrt, bis die Querruder zu flattern beginnen. Jetzt muss ich nur schön unter dieser Geschwindigkeit bleiben, dann wird der Flug gefahrlos gelingen. So steuere ich die nächste Wolke an und kurble hoch. Jetzt wieder vorfliegen. Ich studiere die Landschaft unter mir, dann die Karte und dann wieder die Landschaft und stelle fest, dass ich keine Ahnung mehr habe, wo ich mich befinde. Die Karte kann ich jetzt ruhig weglegen und dafür die fremde Gegend unter mir geniessen. Wälder, Felder, Hügel und Dörfer grüssen zu mir herauf. Ich entschliesse mich, einfach den Wolken zu folgen, wie ein Schmetterling von einer Blume zur andern. Da auch der Kompass fehlt, fliege ich ungefähr der Sonne nach, ungefähr Richtung Donaueschingen, wie ich hoffe.

Es war ein herrlicher Flug hoch über der unbekanntenen, weiten Landschaft. Es dünkte mich, ich flöge schon eine Ewigkeit. Die Thermik liess langsam nach. Ich befand mich nun über einem weiten Tal, an dessen Ende glänzte ein breiter Fluss. «Das kann nur der Rhein sein», sagte ich zu mir. Dann musste Donaueschingen ja schon weit hinter mir sein! War ich über den Schwarzwald geflogen, und jenseits des Flusses lag das Elsass? Oder war es der Aargau oder so? In einem langen Gleitflug folgte ich dem Tal und überflog den Fluss. Meine Höhe war nicht mehr gross. Ich merkte mir ein günstiges Landefeld und entschloss mich bald zur Landung. «Wo befinde ich mich hier?», fragte ich den Bauern, der gleich nebenan am Heuen war. «D'ih sit z' Schlatt», antwortete dieser sehr erstaunt. «Ah, also nicht im Elsass», ging es mir durch den Kopf, «aber wo ist Schlatt?» Der Bauer konnte es kaum begreifen, dass ich nicht wusste, wo ich gelandet war, aber er erklärte es mir genau. Es war bei Leuggern im Aargau, in der Nähe von Leibstadt, aber damals stand dort eben noch kein Kühlturm.

Später, nach vielen Flügen über dem Schwarzwald, der Schwäbischen Alb und dem Randen, erkannte ich, dass mich damals mein Flugweg nach Südwesten über Blumberg, dem Westrand des Randens entlang und das Wutachtal hinunter direkt durch den Anflugsektor von Zürich-Kloten geführt hatte. Heute, nach bald fünfzig Jahren darf ich sagen, dass es einer meiner schönsten Flüge gewesen war. Übrigens: Ich habe letzte Woche ein Variometer mit Logger in mein Flugzeug einbauen lassen. Das GPS gehört schon länger zur Ausrüstung und nächstens kommt ein Kollisionswarngerät dazu. Im Instrumentenbrett ist auch noch Platz für einen Transponder ...

Die grosse Freiheit über den Wolken ist zwar dahin, doch ich freue mich auf die kommenden Flüge!

14. September VSV-Herbstausflug. Schleusenfahrt bei angenehmem Wetter mit dem MS «Christoph Merian» auf dem Rhein von Basel nach Rheinfelden und zurück. Trommel- und Piccolotöne begleiten das Einsteigen. 133 zufriedene Teilnehmer.

25. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Biel. Organisator: SG Biel, die dieses Jahr ihr 75-Jahr-Jubiläum feiert. Themen: Entwicklung im Luftraum, Zukunftsperspektiven der Antriebs- und Batterietechnik, Fliegen mit der Junioren-Nationalmannschaft.

Seit dem Frühjahr 2005 ist die SAGA, vorher hauptsächlich im Birrfeld, nun in Schänis (ohne TMA-Deckel) beheimatet.

27. Mai. 33. Generalversammlung der VSV anlässlich der Regionalen Segelflug-Meisterschaft auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach und verbunden mit einer interessanten Führung durch die Firma Max Dätwyler AG. Willi Schwarzenbach, Präsident seit 1993, tritt zurück. Manfred Kueng wird zum neuen Präsidenten gewählt.

Segelflieger sind gewohnt, hin und wieder in denselben Aufwinden mit Raubvögeln zu kreisen: Bussarde und Milane über dem Mittelland und dem Jura, oder manchmal Königsadler oder gar Bartgeier in den Alpen. Aber gleich eine Gruppe von rund 50 Gänsegeiern anzutreffen und sie eine gute halbe Stunde zu begleiten, das ist eine Seltenheit, die noch nicht mancher Segelflieger erleben durfte. Der Bericht von Eric Lindemann, Segelfluglehrer und Prüfungsexperte, ist nicht nur interessant, sondern auch lehrreich und naturverbunden. Hier ein Auszug davon:

Ich war an diesem Samstag nachmittag, 28. Mai, über dem Jura gerade daran, mich für den Rückflug nach Montricher zu entscheiden, als ich plötzlich am Funk einen Piloten von «Geiern über dem Marchairuz» sprechen höre... Ein Kollege, der es nicht glauben will, antwortet er solle seine Sehkraft überprüfen lassen... Ich aber lache nicht, hatte ich doch dieses Frühjahr in der Region zum ersten Mal in meinem Leben Gelegenheit, mit einem Gänsegeier einige Kurven zu drehen, den ein Milan neckte. Ich bin auf 2'500 Metern hinter dem Mont Suchet und gehe mit über 150 km/h auf Kurs Marchairuz. Halbwegs zwischen dem Col du Marchairuz und dem Mont Tendre wird mir in 2'000 m/Meer die Grösse des abzusuchenden Raumes bewusst, und ich suche einen Bart, um in Ruhe beobachten zu können. Ich sehe ein Segelflug-

Gänsegeier im Flug

Foto: Barbieri,

www.oiseauxdeproie.tcedi.com



zeug etwas tiefer beim Kurven, nähere mich ihm und finde den Aufwind... und plötzlich sehe ich, dass wir nicht alleine in dieser Thermik sind. Wir sind mitten in einem Schwarm grosser Vögel, die in allen Richtungen kreisen, nach rechts, nach links, oben, unten! Sie sind überall!

Ja, das sind Gänsegeier, schätze ich. Einer, 20 oder 30 Meter unter mir, zeigt mir schön die braune Farbe seiner Flügel mit den dunklen Schwungfedern an den Flügelenden und hinten. Beim Flug im Aufwind ist der Flügel unbeweglich, ziemlich rechteckig mit den gespreizten schwarzen Schwungfedern. Der nackte Hals und der Kopf sind heller, der Schwanz abgerundet oder schiefwinklig. Den Federkragen kann ich nicht ausmachen. In seinem Element, langsamer und besser zentriert als ich, überholt er mich nach zwei Kreisen. Ich sehe ihn jetzt von unten, auch braun mit dunklen Flügelenden und Hinterkante. Die Beobachtungsarbeit ist nicht leicht. Ich muss nicht nur das Flugzeug im besten Steigen halten, um einigermaßen mit dieser Gruppe von Vögeln mitzuhalten; ich muss auch die Augen offen halten, um einen Zusammenstoss zu vermeiden, der mein Flugzeug beschädigen und für den Raubvogel

gar tödlich sein könnte. Im Gegensatz zu den Segelfliegern haben die Geier keine Regeln und drehen unordentlich; sie können es sich leisten dank ihrer grossen Wendigkeit. Und wenn ich hinzufüge, dass sie überhaupt keine Furcht vor meinem Flugzeug zeigen und sich manchmal ohne Komplexe nähern, dann wird man verstehen, dass die Atmosphäre in meinem Cockpit eher gespannt ist...

Die Vögel sind nicht leicht zu zählen. Ich schätze ein Dutzend über mir und gute zwanzig weiter unten. Ich weiss aber nicht, wieviel schon weitergeflogen sind, oder wieviel noch kommen. Später erfahre ich, dass ein Ornithologe bei den Aiguilles de Baulmes vom Boden aus 54 gezählt hat. In diesem etwas unheimlichen Chaos steigen wir in unregelmässigen Kreisen bis an die Basis bei 2'500 m/Meer. Einige Vögel verschwinden gar ein wenig in der Wolke, um noch etwas Extrahöhe zu machen, ähnlich gewisser Segelflieger, die in einem Wettbewerb mogeln! Aber oben angekommen, gehen alle, fast wie abgemacht, auf gleichem Kurs in den Gleitflug über, auch das wie die Segelflieger bei einem Wettbewerb. Interessant ist zu sehen, wie die Vögel nicht in einer Linie vorfliegen, sondern eine vage Front bilden, um die besten Aufwinde schneller zu entdecken. Der erste, der einen Bart findet und eindreht, zieht die andern an; die gleiche Technik wie beim Teamflug unter Segelfliegern. So geht es weiter bis zum Col du Mollendruz, wo wir bei 2'000 m/Meer ankommen und wieder auf 2'500 steigen. Dann fliegt der Schwarm ohne zu zögern Richtung Orbe weiter. Ich gehe noch bis dorthin mit und kehre dann zurück. Eindrücklich, wie sich die Vögel ohne Abweichungen alle an den gleichen Kurs halten.

Die Geier steigen um einiges besser als Segelflugzeuge, aber die modernen Segelflugzeuge sind im Gleitflug doch sehr viel besser (mit einem Gleitwinkel⁵ von 1:40 und mehr), schneller und haben einen besseren Gleitwinkel. Der Gleitwinkel der Geier ist um einiges geringer, und ihre Geschwindigkeit im Vorwärtsflug ist viel langsamer als unsere. Ich habe mehrmals versucht, Seite an Seite mit einigen dieser Vögel zu fliegen und habe dazu meine Wölbklappen ganz ausfahren müssen, wie zur Landung, um mit der Mindestgeschwindigkeit meiner Maschine (knapp unter 70 km/h) zu fliegen. Um auf gleicher Höhe zu bleiben, musste ich auch die Bremsklappen ein wenig ausfahren wegen meines besseren Gleitwinkels. Diese Beobachtungen bewegen mich zu der Annahme, dass die Geier im Gleitflug um die 60, vielleicht 65 km/h, erreichen. Mehrmals bei diesen Patrouillenflugversuchen konnte ich mit höherer Geschwindigkeit einen Kreis fliegen und meinen Platz neben dem Vogel wieder einnehmen.

Weder in der Thermik, noch im Gleitflug sind die Geier scheu, und sie tolerieren Segelflugzeuge in ihrer Nähe gut. Wenn man sie langsam in 10 Metern Distanz überholt, reagieren sie nicht. Wenn man sich auf 2–3 Meter nähert, weichen sie brüsk aus.

Juni. Das alljährlich auf einem jeweils anderen Flugplatz organisierte OSV-Treffen, dieses Mal schon das 17., erhält vom 10. bis 13. Juni Gastrecht bei der SG Schaffhausen auf dem Schmerlat und wird mit 37 Piloten und Pilotinnen und 24 Oldtimer-Flugzeugen wiederum zu einem Erfolg. Mit dabei und bestens integriert sind auch die OCS-Mitglieder. Vom Karpf-Baby über verschiedene Mosweys, Spyr V, Spalinger S-19, Kranich II, WLM-1, L-Spatz und seiner französischen Version Fauconnet, Ka-2, Ka-6, K-7 und K-8 bis zur Elfe S4A sind die meisten namhaften Oldtimer vertreten. Sie fliegen alle noch und bleiben lebendige Zeugen der Luftfahrtgeschichte.

⁵ Ein Gleitwinkel von 1:40 bedeutet, dass eine in ruhiger Luft zurückgelegte Distanz von 40 km 1'000 Höhenmeter «kostet».

1. Juli. Nach 8-jährigem Kampf für die Zulassung in der Schweiz startet auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach endlich das erste in der Schweiz zugelassene Ecolight-Flugzeug. Die Bezeichnung «Ecolight» geht auf das Jahr 1997 zurück und hat den in der Schweiz politisch in Misskredit geratenen Namen «ULM» für Ultraleicht-Flugzeug ersetzt. Verschiedene im Laufe des Jahres erfolgreich durchgeführte Schleppflüge in Münster und andernorts bestätigen die Leistungsfähigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die oekologischen Vorteile der «Ecolights». Das verbesserte Verhältnis von hoher Leistung zu minderem Gewicht erhöht die Leistungsfähigkeit wesentlich, und das bei halb so hohem wenn nicht noch geringerem Energieverbrauch, sowie weniger Lärm. Man beginnt, von «Flüsterschlepps» zu sprechen. Wir sind am Beginn eines neuen Schleppzeitalters.

Yvonne Schwarz, AFG, wird zweite in der 15m-Klasse an der 3. Segelflug-Frauen-WM, die vom 30. Juli bis 12. August in Klix, 100 km NE Dresden, im deutschen Bundesland Sachsen, stattfindet. Die Schweiz kann ihre erste Vize-Weltmeisterin feiern. Auch in der Teamwertung schneiden die beiden am Wettkampf teilnehmenden Schweizerinnen, Yvonne Schwarz und Christine Bürki, mit dem 3. Rang gut ab.

►
 Siegerpodium der 15m-Klasse
 an den Damen-Segelflug-
 Weltmeisterschaften 2005
 vlnr: Yvonne Schwarz
 (Schweiz), Mette Pedersen
 (Dänemark), Annette Klossok
 (Deutschland)

Foto: Archiv Yvonne Schwarz



►
 Besuch an der Damen-
 Segelflugweltmeisterschaft
 am 1. August in Klix: Willi
 Schwarzenbach, der ehemalige
 Präsident der Segelflug-
 Veteranen (links) und Willi
 Halter, Mitglied GVVVM
 und Veteran (rechts), mit den
 beiden Pilotinnen Christine
 Bürki (links) und Yvonne
 Schwarz (rechts)

Foto: Archiv Willi Schwarzenbach



Am letzten Samstag im August wird auf dem Churer Joch ein unvergesslicher Gummiseiltag durchgeführt, organisiert von der dieses Jahr 70 Jahre alt gewordenen SG Bad Ragaz und der OSV. 14 Teilnehmer aus der Schweiz und den Nachbarländern waren angereist, um einen Start auf dem einmaligen auf 1'900 m/M gelegenen Platz zu wagen, inmitten einer imposanten Bergkulisse, und danach zwischen den Hochhäusern in Chur zu landen. Ein nostalgisches Flugerlebnis der Extraklasse!

29. September. VSV-Herbstaussflug mit dem Raddampfer «Rhone» auf dem Genfersee. Vreni Hildebrand sorgt beim Ein- und Aussteigen, sowie zwischendurch unterwegs mit ihrem Leierkasten für unterhaltsame Folklore. 129 zufriedene Teilnehmer.

19. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Murten. Organisator: SG Freiburg. Auf besonderes Interesse stossen die Vorträge von Wolf-Dietrich Herold zum Projekt «Concordia», mit Gleitzahlen von 75–80 dank aerodynamischen Verbesserungen, sowie Philippe Prognis und Pierre-André Desmeules Erfahrungen mit Wellenflügen in den Anden.

3. Dezember. Jean-Marc Perrin gelingt ein Weltrekord und gleichzeitiger Schweizer Segelflugrekord auf DG-400/15m in freier Strecke mit bis zu drei Wendepunkten über 2'089.8 km ab Chapelco, San Martín de los Andes, Argentinien.

An ihrer Generalversammlung 2005 ändert die Segelfluggruppe Churfürsten ihren Namen in «Segelfluggruppe Glarnerland».

13. März. Murten. GV des Segelflugverbandes der Schweiz. Peter Schneuwly tritt nach 7-jähriger Amtszeit aus beruflichen Gründen zurück. Zum neuen Präsidenten wird Emil Blumer gewählt.

27. Mai. 32. Generalversammlung der VSV anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft auf dem Birrfeld.

3. Juli. Peter Schneuwly, aktiver Leistungssegelflieger und ehemaliger Präsident des SFVS, stirbt völlig unerwartet an einem Herzversagen in seinem 59. Lebensjahr. Der Segelflugverband hatte von seiner unternehmerischen Führung viel profitiert. Peter Schneuwly hatte sich auch immer stark für die Förderung der Segelflug-Junioren eingesetzt. Der «100er-Club» zur Unterstützung der Junioren ist seine Idee; er konnte sie nicht mehr vollenden, und so wird der Club nach seinem Tode in seinem Sinne ins Leben gerufen.

Juli. Erste Auslieferung von rund 400 FLARM-Geräten in der Schweiz. FLARM ist ein mit integriertem GPS-Empfänger und Luftdrucksensor ausgerüstetes Kollisionswarnsystem für die Allgemeine Luftfahrt und die Sportfliegerei. Es übermittelt die eigenen und empfängt die Positionsdaten anderer ebenfalls mit FLARM ausgerüsteter Flugzeuge über Funk, berechnet die Positionen anderer sich in der Nähe befindlicher Flugzeuge und warnt vor

dem aktuell gefährlichsten Objekt, auch vor Kabeln und Antennen. Das System unterstützt so wirksam die aktive Luftraumbeobachtung des Piloten, ersetzt sie aber nicht. Das Prinzip «sehen und gesehen werden» gilt nach wie vor unverändert. Das leichte, kleine, kostengünstige Gerät bedeutet einen namhaften Schritt in Richtung erhöhte Sicherheit. Hinter dieser bahnbrechenden schweizerischen Entwicklung stehen die Segelflieger Urs Rothacher, Andrea Schlapbach und Urban Mäder.

►
Trotz FLARM bleibt aber
Hinausschauen für jeden
Piloten erstes Gebot!
Zeichnung: Nicolas Pug



16. September. VSV-Herbstaufahrt mit MS «Jungfrau» auf dem Brienersee. 148 Teilnehmer.

Herbst. Die SG Blauer Windsack beschliesst, sich ab 1. Januar 2005 neu in «Segelfluggruppe Alpin» umzubenennen.

27. November. Schweizerische Segelflugkonferenz im alten Flughofgebäude von Genf-Cointrin. Organisator: GGVVM. André Borschberg, Projektleiter «Solar Impulse» referiert über Bertrand Piccards neues Projekt. Konferenz und Ausstellung im alten Flughof werden wiederum zu einem vollen Erfolg. Rund 250 Teilnehmer.

►
Die «Tambours et Fifres de
Meyrin» bringen historische
Klänge...

►►
... und die Compagnie de 1602
ruft die Escalade in Erinnerung

Fotos: René Zahnd



2 0 0 4

17. Dezember. Jean-Marc Perrin fliegt auf DG-400/15m über die Zielrückkehrstrecke von 1'052.4 km Chapelco (San Martín de los Andes)–Malargel–Chapelco und erzielt damit einen Geschwindigkeitsweltrekord in der Geschwindigkeit von 177.56 km/h über eine Zielrückkehrstrecke von 1'000 km in der 15m Klasse und der Offenen Klasse und gleichzeitig auch Schweizer Segelflugrekorde in der Zielrückkehrstrecke von 1'000 km der 15m Klasse, sowie der Geschwindigkeit über eine Zielrückkehrstrecke von 1'000 km in der 15m Klasse und der Offenen Klasse.

2 0 0 3

21. Januar. Zum ersten Mal in der Geschichte wird im Streckensegelflug die 3'000 km-Marke durchbrochen. Mit seinem Flug Chapelco–El Juncalito–El Maiten–Laguna Diamante–Chapelco stellt der berühmte deutsche Rekordsegelflieger Klaus Ohlmann mit seinem österreichischen Co-Piloten Karl Rabeder auf Nimbus 4DM mit 14h 58' Flugzeit und einer Distanz von 3'008.8 km in Argentinien einen neuen Weltrekord im Freien Streckenflug mit bis zu 3 Wendepunkten auf.

15. Mai. Markus Gäumann gelingt mit 1'010 km der erste Thermiktausender von Grenchen über die Wendepunkte Maillat(F) und Unterschwaningen(D). 1'000 km-Diplom FAI Nr 439, AeCS Nr 30.

5. Juni. 31. Generalversammlung der VSV in Muri anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft auf dem Flugplatz Buttwil.

Das älteste in der Schweiz im Betrieb stehende Luftfahrzeug ist das Segelflugzeug HB-87



vom Typ Grunau Baby II, Registereintrag am 12. Juli 1933. Stolze Besitzerin des gut unterhaltenen, auf 70 Jahre Einsatz zurückblickenden Flugzeuges, ist die Segelfluggruppe beider Basel.

◀
Das 70-jährige Grunau-Baby
fliegt wieder mit offenem Capot
Foto: Sämi Lerch

2 0 0 3

Die Instrumentierung ist nach
wie vor rudimentär



Das Grunau-Baby II HB-87
der SGB vor dem Hangar in
Fricktal-Schupfart

Fotos: Sämi Lerch



9. August. Zum 4. Mal in der Geschichte des Schweizer Segelflugs haben wir wieder einen Vize-Weltmeister. Andreas Allenspach, Basel (SG Fricktal), auf ASW-27, gewinnt nach 12 Wertungstagen und einer Aufholjagd über die letzten 5 Tage mit dem 2. Rang in der 15m-Klasse die Silbermedaille an den Segelflug-Weltmeisterschaften in Leszno, Polen. Dieser Erfolg wird an der Segelflugkonferenz am 8. November in Winterthur gebührend gewürdigt und zusammen mit dem Schweizer Vize-Weltmeister von 1965, Markus Ritzi, gefeiert.

WM 2003 Leszno, auf dem
Podium der 15m-Klasse
(vlnr): Andreas Allenspach
(Schweiz), Sieger John Coutts
(Neuseeland), Gyorgy Gulyas
(Ungarn)

Foto: Martha Bachmann



10. August. Der erste Tausender ab Gruyères. Philippe Progin startet in Gruyères und erfliegt ab Charmey über Innsbruck–Chamrousse und zurück eine Distanz 1'024 km. 1'000 km-Diplom FAI Nr 443, AeCS Nr 31.

Mittwoch, 13. August. Roger Larpin, Segelfluglehrer der GVVVM, gelingt der erste 1'000 km-Flug ab Montricher. Trotz der Konzentration auf den Leistungsflug übersieht er die Schönheiten der Landschaft nicht. Doch lassen wir den Piloten selbst sprechen:

Ich hatte das Glück, mit über 1'000 km einen aussergewöhnlichen Flug von unserem Lieblingsflugplatz Montricher aus unternemen zu können. Ein Abenteuer sondergleichen, das mich über unsere schwindelerregenden Berge mit ihrer unermesslichen Schönheit führte. Man kann dabei die riesigen schroffen Felsen mit ihren scharfen Kanten bewundern, die dem Gravitationsgesetz trotzen und die über die unter dem Druck der sommerlichen Hitze krachenden Gletscher hinausragen. Die Farbpalette ist von einer unvergleichlichen Pracht. Am Rand eines Hanges eine königliche Begegnung, ein junger Adler, kaum beeindruckt, der mit mir seinen Aufwind teilt. Ein Flug in perfekter Harmonie mit der Natur, ein denkwürdiger Markstein in der Geschichte von Montricher.

Unser Flugplatz liegt nicht nur am Fusse des Juras, sondern auch am Tor zu den Alpen. Seine geografische Lage erlaubt Flüge, deren Potential noch unterschätzt wird.

Einige Angaben zum Flug:

- Flugzeug: Ventus-2C-18m, HB-3321 (LQ)
- Die Zeiten: Start 1026, Landung 2118, Flugdauer 10 Stunden 52 Minuten
- Route: Château de Chillon–Seegruben (NE Innsbruck)–Chamrousse (Grenoble), ein Dreieck von 1'026 km in 10h 07'39" bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101.3 km/h, danach noch 45 km für den Heimflug nach Montricher.
- FAI 1'000 km-Badge No 444, nach Philippe Progin Nr 443 und Markus Gäumann Nr 439, beide auch 2003.
- Es ist erst der dritte 1'000 km-Thermikflug mit Start und Landung in der Schweiz! Tausender gabs ab schweizerischen Flugplätzen schon seit 1992, aber in Wellen bei Föhnsituationen. Wellen ermöglichen mindestens 4 Stunden potentielle Flugzeit zusätzlich.



◀ Roger Larpin macht sich auf Piste 03 in Montricher zu einem Flug bereit
Foto: Archiv Larpin

Ebenfalls am 13. August erfliegt Valentin Mäder auf LS-8/18m in der Offenen Klasse einen Schweizer Segelflug-Inlandrekord von 888.6 km über die Dreieckstrecke Les Ecasseys–Barcelonnette–Tschieriv–Les Ecasseys. Am gleichen Tag gelangen Felix Döbeli in einem Flug auf Discus 2 gleich zwei Schweizer Segelflug-Inlandrekorde in der 15m-Klasse, nämlich über die Dreieckstrecke von 750 km Mollis–Aosta–Corvara in Badia (I)–östlich von Gais/Appenzell–Mollis, sowie die Geschwindigkeit von 96.81 km/h über einen Dreieckkurs von 750 km, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 96.81 km/h.

Mitte August findet auf dem Flugplatz Birrfeld der letzte Kurs «Segelflug» der bisherigen Fliegerischen Vorschulung (FVS) statt. Anlässlich einer kleinen Feier haben zahlreiche Persönlichkeiten der Aviatik Abschied genommen von dieser Art, die Jungen in die Geheimnisse der Fliegerei einzuführen. Die bis anhin praktizierte FVS geht auf einen Bundesbeschluss vom Oktober 1958 zurück, als der Bundesrat die Förderung des fliegerischen Nachwuchses zur Aufgabe des Bundes erklärte. Es galt damals, den akuten Pilotenmangel in der Militär- und Zivillaviatik zu beheben. Von 1959 bis 2003 sind in 864 Segelfluggkursen 4'610 Anwärter, seit 1986 auch Frauen, in rund 200'000 Flügen ausgebildet worden. Wie Oberst Emil Blumer, Instruktionsschef Flieger der Luftwaffe, erfahrener Segelflieger und späterer Präsident des Segelflugverbandes der Schweiz erklärt, sind es vor allem die Bedürfnisse der zivilen Luftfahrt, sowie die Abläufe und Richtlinien der Berufspilotenausbildung nach den international eingeführten JAR-Regeln, welche nunmehr zu einer Neuausrichtung der FVS ohne Segelflug geführt haben. Den Kandidatinnen und Kandidaten im Rahmen des neu konzipierten Programms FVS-Progress wird gesamthaft eine umfassende Eignungsabklärung für die aviatischen Berufe und ein entsprechend breites Informationsangebot mit weniger Ausbildung im Cockpit angeboten. FVS-Progress wird 2004 unter dem Namen SPHAIR definitiv eingeführt.

23./24. August. In Dittingen finden wieder die seit 1993 im Zweijahresturnus jeweils mit grossem Publikumserfolg durchgeführten Flugtage statt, wo es immer wieder etwas Neues zu sehen gibt. Das Spezielle dieses Jahr ist die eindrucksvolle Flugvorführung des Franzosen Christian Moulec auf ULM, begleitet von seinen Gänsen. Allerdings muss erwähnt werden, dass die Bewilligung dazu vom Chef UVEK nur nach langem Kampf der Organisatoren und dank dem Druck der Medien erteilt wurde, denn in der Schweiz sind ULMs ja immer noch verboten. Übrigens, 1997 flog der «icaré 2», ein eigenstartfähiges mit Sonnenenergie betriebenes Segelflugzeug, dessen gesamte Flügeloberfläche mit 21 m² Solarzellen bestückt ist – damals nicht nur aus aviatischer Sicht, sondern auch unter dem Aspekt der Oekologie

▶
Christian Moulec mit seinen
Gänsen, hier eine Aufnahme
vom Flugmeeting Bex 2007



eine eigentliche Sensation – als EXPERIMENTAL auch an einem Dittinger Flugtag erstmals in der Schweiz. Das von einer Projektgruppe der Fakultät für Luft- und Raumtechnik der Universität Stuttgart entwickelte Flugzeug wurde in der Schweiz nicht zugelassen, weil mit weniger als 20 kg/m² Flächenbelastung zu leicht.

18. September. VSV-Herbstrundfahrt mit MS «La Beroche» auf dem Neuenburgersee. 138 Teilnehmer.

Vom 19. bis 21. September findet das 4. OSV-Gummiseilstart-Treffen in Bleienbach und auf dem Balmberg oberhalb von Günsberg/SO statt. Der längste Flug dauert über 3 Stunden mit einer Startüberhöhung von 1'000 m! Der Gummiseilstart in der Schweiz etabliert sich wieder als kostengünstige und umweltfreundliche Bio-Startmethode für nicht zu schnelle Segelflugzeuge, (mindestens solange als genügend «Gummihunde» verfügbar bleiben).



◀ S-18 HB-411⁶ mit Michael Widmer am Steuer nach dem Gummiseilstart am OSV-Treffen auf dem Balmberg
Foto: Kurt Stapfer

⁶ Das Segelflugzeug S-18 II HB-411 wurde 1942/1943 von J.-P. Müller, A. Berthoud und P. Lecoultre gebaut, alle drei Mitglieder der 1938 gegründeten und nach 1945 wieder aufgelösten SG Moudon. Geflogen wurde hauptsächlich ab der Winde von einem Wiesengelände zwischen Moudon und Lucens. Das Flugzeug flog ausserdem 1943 und 1944 in den Lagern auf den Rochers-de-Naye, 1944 in Les Pléiades und 1945 in Samedan. Zwischen dem Erstflug vom 29.7.1943 und dem letzten Eintrag 1947 mit J.-P. Müller in Bière war das Flugzeug nur 230 mal mit gerade 57h 10' 36" in der Luft! Umfangreiche Wasserschäden führten zu seiner Stilllegung, bis es Willi Schwarzenbach 1951 als Dekorationsstück in einer Garage entdeckte und nach Beratung mit Jakob Spalinger etwas modifiziert wieder aufbaute. Im Juli 1957 konnte Willi seine S-18 II HB-411 auf der Blécherette erfolgreich einfliegen. Seither ist die HB-411, später in Montricher stationiert, trotz einiger Reparaturen und Unterhaltungsarbeiten ununterbrochen im flugfähigen Zustand. Willi war damit in Saanen, Zweisimmen, Courtelary, Gruyère und ab 1973 an fast allen Treffen des Vintage Gliding Clubs (VGC) in England, der Schweiz, Deutschland, Holland, Frankreich, Belgien, Ungarn, sowie in beiden Teilen der damaligen Tschechoslowakei. Auch Italien fehlt nicht in der Liste, und eines der schönsten Erlebnisse war der Flug nach dem Gummiseilstart vom Jungfrauoch mit Landung in Thun am 31. August 1985, mit 5h 20' der längste Flug des ganzen Jubiläumslagers. Im Oktober 2000 ging das Flugzeug nach insgesamt 1'206 Flugstunden in den Besitz von Michael Widmer, Fluglehrer in der SG Fribourg in Bellechasse, über.

2 0 0 3

8. November. Die durch die SG Winterthur organisierte Nationale Segelflugkonferenz findet im Personalrestaurant der Firma Rieter in Winterthur statt. Nebst den immer wiederkehrenden Luftraumfragen gehören zu den Themen auch die Entwicklungen im deutschen Flugzeugbau und ein Vortrag über Elektro-Power von Lange Flugzeugbau, Erbauer des «Antares».

22. November. In San Martín-de-los-Andes überschreitet Jean-Marc Perrin als erster Schweizer mit einem Rückkehrflug mit Wendepunkt E Lago Diamante eine Distanz von über 1'270 km und damit die 1'250 km-Marke. 1'250 km-Diplom FAI Nr 4, AeCS Nr 1.

2 0 0 2



Das Segelkunstflug-Leistungsabzeichen Gold

Seit Anfang 2002 verleiht der Segelflugverband der Schweiz (SFVS), analog den herkömmlichen Segelflug-Leistungsabzeichen Silber- und Gold-C, aber mit der mittleren der drei darauf abgebildeten Möven im Rückenflug, das Leistungsabzeichen im Segelkunstflug in den Stufen Bronze, Silber und Gold. Die Anforderungen für das Leistungsabzeichen Bronze schliessen unmittelbar an die Anforderungen für den Erwerb der Erweiterung für «höheren» Kunstflug an. Silber entspricht in etwa den Anforderungen der Kategorie «Promotion» und Gold dem Einstieg in die Kategorie «Elite» im Wettbewerbskunstflug.

16. Mai. 30. Generalversammlung der VSV anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft in Winterthur. Die Versammlung beschliesst, für 5'000 Franken Anteilscheine der Flugplatzgenossenschaft Münster VS zu zeichnen, ein wichtiger Beitrag der VSV zur langfristigen Erhaltung des Flugplatzes. Auch für die Société Coopérative Aérodrome du Jura Bressaucourt werden dieses Jahr zusätzlich für weitere 1'000 Franken Anteilscheine gezeichnet und damit der VSV-Beitrag für diesen Flugplatz auf insgesamt 2'000 Franken erhöht.

27. Juli. Manfred Hahn, auf LS-8/18, wird Dritter in der 18m-Klasse an den Europa-Meisterschaften in Békészaba, Ungarn.

August. Erstmals werden die Basler Segelfluchtage, die vierten auf dem Bruderholz, auf drei Tage (Freitag–Sonntag) ausgedehnt. Insgesamt werden 831 Passagierflüge mit Windenstarts durchgeführt, verteilt auf 10 Fluglehrer und 3 Rhönlerchen. Ein Rekord.

► Eine «Rhönlerche» startet an der Winde auf dem Bruderholz. Im Hintergrund rechts der BIZ-Turm (Bank für Internationalen Zahlungsausgleich), links der Turm der Elisabethenkirche

Foto: Markus Ritzi





14./15. September. 3. OSV-Gummiseil-Bergstart-Meeting in Mauborget/VD oberhalb des Neuenburgersees mit Spalinger S-18 und S-19, je 2 Moswey III und Spatz 55, 4 Karpf/Nord Baby, sowie 1 K-8. Man hätte sich leicht ein gutes halbes Jahrhundert zurückversetzt fühlen können.

19. September. VSV-Herbstausflug mit MS «Arenenberg» ab Schaffhausen auf Rhein und Untersee. 156 Teilnehmer.

9. November. Die SG Blauer Windsack lädt ein zur Segelflugkonferenz in Safenwil. Die «Segelflug-Landsgemeinde» ist zu Gast im Autocenter der Firma Emil Frey AG. Highlights: die Vorträge von Wolf-Dieter Herold als Partner in Klaus Ohlmanns Mountain Wave Project und von Hermann Trimmel über Flugmeteorologie.

▲
Die «Rhönlerche» im
Endanflug zur Landung auf
dem Bruderholz
Foto: Peter Bernardi

31.März. Gründung der Flugplatzgenossenschaft Münster VS (FGM), welche den dortigen Flugplatz weiterbetreibt, nachdem ihn das Militär aufgegeben hat. Die Genossenschaft, mit über 300 Genossenschaftlern, zu denen auch die umliegenden Gemeinden zählen, erhält als grosszügige Spende von der AFG deren «Münster-Fonds» von 60'000 Franken zur Sanierung der Baracke und übernimmt von der AFG alle Rechte und Pflichten als Flugplatzhalter. Neu wird auch der Motorflug als willkommene Ergänzung zu den jährlichen Segelflug-Sommerlagern gern gesehen, und der SFVS führt erstmals Breitenförderungskurse in Münster durch.

Die OSV organisiert alljährlich 1 bis 2 Veranstaltungen. Hier in Courtelary im Mai 2001. Auf dem Bild vlnr: Hans «Fips» Rothenbühler, Lilly Grundbacher, Günter Rohlwing, Richi Schneider, Ernst «Mirin» Vetterli



Am OSV-Treffen vom Mai 2001 in Courtelary fällt Ernst «Mirin» Vetterlis Eigenkonstruktion «Sperber» als modernstes Flugzeug auf, trotz Jahrgang 1976. Mit seinen 25 Jahren wurde es dieses Jahr offiziell zum «Oldtimer». Im Hintergrund der Kranich II Doppelsitzer.

Fotos: Kurt Stapfer



31. Mai. 29. Generalversammlung der VSV anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft in Montricher.



Die teilnehmenden Flugzeuge an den Schweizer Segelflugmeisterschaften in Montricher am Samstag, 26.5.2001, bereit zum Start auf Piste 03. Die Super-Dimona HB-2324 mit Manfred R. Kueng und John J. Noble an Bord kehrt nach den Fotoaufnahmen und einer Runde über dem Platz wieder direkt an ihren Standort nach LaCôte zurück.

Foto: John J. Noble

Werner Danz, auf DG-800S, wird Dritter in der 18m-Klasse an den Weltmeisterschaften in Lillo, Spanien.

13. September. VSV-Schiffsrundfahrt mit der «Wädenswil» auf dem Zürichsee. 157 Teilnehmer.

Mit dem Code Sportif vom 1.10.2001 führt die FAI offiziell die «Familie der Badges für Strecken von 1'000 km und darüber für jede weiteren 250 km» ein. Der «Zusatzwimpel» zum Gold-C für die 1'000 km Strecke geht noch auf ein früheres Datum zurück. Der erste Flug über 1'000 km erfolgte bereits 1964.

24. November. Segelflugkonferenz in der Markthalle zu Burgdorf. Organisation: SG Oberaargau. Themen: Auslegung und Messergebnisse der Superorchidee ETA (31 m) und «Start Up Gliding», wie Mitglieder gewinnen und Einfluss stärken.

21. März. Anlässlich einer Demonstration von zwölf Ecolight-Flugzeugen vor der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt (PGL) auf dem Flughafen Bern-Belp starten mit den Typen Silent und Antares erstmals zwei Elektrosegelflugzeuge in der Schweiz. Beim Bau von Solarantriebmotoren für diese Flugzeuge ist die Ingenieurschule Biel (BE) beteiligt, die weltweit in dieser Domäne eine Spitzenposition einnimmt.





▲
Willy Baur an seinem
90. Geburtstag
Foto: Archiv Rudy Baur

28. März. In Küsnacht/ZH stirbt Willy Baur im Alter von 94 Jahren. Mit Willy Baur verliert der schweizerische Segelflug einen der letzten Pioniere, die vom frühen Anfang an immer dabei waren und die aktiv die Geschichte des Segelflugs mitgestaltet haben. Willy gehörte zu jenen Vorbildern, die durch eigene Taten, Erfahrungen und durch kühne Leistungen die Möglichkeiten des motorlosen Fluges erkannten, aufzeichneten und das neue Wissen nicht für sich behielten, sondern es weitergaben an den Nachwuchs. Als einer der Hauptsegelfluglehrer und als Prüfungsexperte nahm er während Jahrzehnten Einfluss auf manch eine Pilotenkarriere. Willy Baur's Segelfliegerkarriere begann am 4. Oktober 1931 auf dem Sternenfeld bei der SG Basel mit «einem kleinen Sprung auf Zögling Beppi» (so steht's im Flugbuch). Silber-C ISTUS (später FAI) Nr 358, AeCS Nr 7. Sein Brevet lief bis 1989. Er beendete die offizielle Fliegerei in diesem Jahr mit Flügen in Samedan und Buttwil.

Einen letzten Gleitflug machte Willy am 6. Mai 1994 in Schänis auf der Ka-2 HB-724 am Doppelsteuer, 2 Tage nach seinem 88. Geburtstag. Willy Baur war auch aktiv im Motorflug, sei es als Schlepp-Pilot oder als Rundflugpilot, dem es immer wieder Freude machte, seinen Fluggästen die Schönheiten des Fliegens zu zeigen. Seine Teilnahmen am Segelfluglager 1935 auf dem Jungfrauoch und als einer der fünf Schweizer Piloten an der Segelflug-Vorführung anlässlich der Olympiade Berlin 1936, das gute Abschneiden an der 1. Internationalen Segelflugmeisterschaft auf der Rhön 1937, gehören zu den Höhepunkten seines fliegerischen Könnens. Auch seine Beteiligung am 50-Jahr Jubiläumsfliegen 1985 auf dem Jungfrauoch, wo er als fast 80-Jähriger mit der Ka-2 dabei war, gilt trotz oder gerade wegen des durch plötzlichen Rückenwind erlittenen Fehlstartes als eine hervorragende Leistung. Als Gründermittglied 1971 und Vorstandsmitglied während zwei Jahrzehnten war Willy Baur auch eine treibende Kraft in der Vereinigung der Segelflug-Veteranen und immer mit Freude und Begeisterung dabei.

25. Mai. Auf dem Flughafen Bern-Belp beginnen die Schweizerischen Segelflug-Meisterschaften mit 70 Teilnehmern, die in drei Kategorien gewertet werden. Am 4. Juni stehen als Meister fest: Offene Klasse Markus Gäumann zum 3. Mal, 15m-Klasse Fridolin Hauser zum 2. Mal und Standardklasse Thomas Frey zum 4. Mal.

26. Mai. 28. Generalversammlung der VSV anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft auf dem Belpmoos.

14. September. VSV-Herbstrundfahrt Neuenburger/Bielersee auf dem modernen und geräumigen Schiff «Petersinsel». 160 Teilnehmer.

18. November. Segelflugkonferenz in Düdingen. Nachdem sich bis zum Sommer keine Segelfluggruppe für die Organisation dieses wichtigen Anlasses gemeldet hatte, springt die SG Freiburg nach 1999 gleich nochmals ein. Bei den Themen geht es um wichtige Aspekte der Flugsicherheit, die Europa-Meisterschaft 2000 in Lüsse aus der Sicht eines Teilnehmers, die Segelflugwetterprognose, sowie Neuigkeiten aus dem Hause Rolladen-Schneider (LS-Flugzeuge).

31. Dezember. Die Schweiz zählt 1'024 Segelflugzeuge, 246 Motorsegler und 3'145 Inhaber einer Segelfliegerlizenz.

Mit Wirkung ab 11. März 1999 werden die jährlichen VSV «Förderungspreise für Segelflug-Junioren/Juniorinnen» erhöht auf 1500 Franken für den ersten, 1'250 Franken für den zweiten und 1'000 Franken für den dritten Rang.

Im Frühjahr 1999 findet in Locarno-Magadino erstmals ein Kunstflugkurs als BFK 4 unter dem Patronat des SFVS statt. Segelfliegen ist nicht nur Streckenfliegen, Segelfliegen ist auch Kunstfliegen, bei dem es primär um das Beherrschen des Flugzeugs geht. Zuvor hatte die SAGA bereits 1984 einen Kunstflugkurs in Grenchen durchgeführt und von 1996 bis 1998 jeweils im Frühling ein Kunstflug Trainings- und Ausscheidungslager in Locarno. Zu den weiteren Orten mit SAGA-Trainingslagern gehören seit 1996 Bex, Hausen am Albis und regelmässig auch Lachen-Speyerdorf (D).



27. Mai. 27. Generalversammlung der VSV auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart. Gleichzeitig finden die Junioren-Schweizermeisterschaft und das Regional-Ausscheidungs-Lager (RAL) statt.

▲
Diesen Ausblick werden im Laufe der Jahre Dutzende von Piloten und Pilotinnen während den alljährlich in Locarno stattfindenden Breitenförderungskursen im Segelkunstflug genossen haben. Sie üben über dem Flugplatz Magadino mit ihrem Fluglehrer am Doppelsteuer den Rückenflug.

▼
Foto: Archiv SAGA

1 9 9 9

Sommer. Auf dem Bruderholz finden zum dritten Mal die beliebten Basler Segelfluchtage statt. Mit den bewährten Rhönlerchen werden rund 600 Windenstarts gemacht. Natürlich fehlt auch das Festzelt nicht, das über Nacht, nach dem Restaurationsbetrieb, zum Hangar wird.



▲
Rhönlerche am Startplatz.
Im Hintergrund: BIZ-Turm,
Elisabethenkirche und
Münstertürme
Foto: Peter Allegrini



▼
Im Anflug zur Landung auf
dem Feld «Vier Jucharten»⁷,
Bruderholz, Basel
Foto: Markus Ritzi

18. September. Neben einigen Delta-Flüglern und Gleitschirmen der dortigen permanenten Gleitflug-Schule werden auf einem benachbarten Terrain auch neun Oldtimer-Segelflugzeuge der OSV am Hang bei Mauborget aufgestellt. So wird die Mischung der verschiedenen Fluggeräte in der Luft zu einem einzigartigen Schauspiel. Bilanz des Tages: 11 Gummi-seilstarts und 12½ Flugstunden. Die alte Startmethode hat ihren sportlichen Anreiz.

⁷ Die Jucharte ist ein altes schweizerisches Flächenmass. Eine Jucharte = 0.36 ha, 4 Jucharten = 1.44 Hektaren

1 9 9 9

23. September. Herbstauszug der VSV mit MS «Beatus» auf dem Thunersee. 153 Teilnehmer.

27. November. Segelflugkonferenz in Murten. Organisator: SG Freiburg, die dieses Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum feiert. Das Programm beinhaltet mehrere interessante Vorträge: Flugstrategie von ziehenden Greifvögeln, Bericht über die Weltmeisterschaft Bayreuth, Gedanken zur Flugsicherheit, mit Laminarprofilen in turbulenter Luft.

27. Dezember. Im Kennedy Space Center, Florida, landet auf Piste 33 das Space Shuttle «Discovery» der Mission STS 103 nach 7 Tagen, 23 Stunden, 10 Minuten und 47 Sekunden seit seinem Start am 19. Dezember. Zur Crew gehört als Vertreter der ESA der erste Schweizer Astronaut und Wissenschaftler, Claude Nicollier, Militärpilot und ehemaliger Linienpilot der Swissair. Über 8 Stunden war er zur Reparatur des «Hubble Space Telescopes» ausserhalb der Raumfähre – 587 km über der Erde – während seiner vierten und letzten Mission im Weltall. Dass er seine fliegerische Karriere als Modell- und Segelflieger begonnen hatte, das lässt sich allerdings nirgends im Internet finden. Noch heute denkt er gerne zurück an die wundervollen Flüge ohne Motor, getrieben nur von der Energie dank der Sonne, in Bex, Münster und andernorts, sei es als Fluglehrer oder zum eigenen Vergnügen.



▲ Claude Nicollier repariert das Weltraumteleskop «Hubble»

Foto: NASA

▼ Formationsflug mit Claude Nicollier in der Mucha HB-837, fotografiert im Sommer 1968 von Willy Vogel im Kranich HB-538 vor dem Aargrat oberhalb Münster/VS

Foto: José Denervaud



1 9 9 8

5. Juni. 26. Generalversammlung der Vereinigung der Segelflug-Veteranen auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach. Die VSV zeichnet für 1'000 Franken Anteilscheine zur Unterstützung des Flugplatzprojektes Bressaucourt, das den Flugplatz Porrentruy ersetzen soll. Gleichentags ist die Oldtimer-Segelflug-Vereinigung der Schweiz (OSV) auf dem Platz aktiv. Die Vorschriften des BAZL für den Gummiseilstart ab einem Berg sind die folgenden: Zuerst 6 Gummiseilstarts als Training auf einem Flugplatz im Tal. Nachher besteht die Berechtigung für Bergstarts. Auf dem Flugplatz Bleienbach kann bei dieser Gelegenheit die neue/alte Startmethode beobachtet werden. Einige VSV-Mitglieder hängen sich auch in die Seile als Gummihunde.

6. Juni. Alois Bissig fliegt von Buochs (NW) nach Wiener-Neustadt (A) und zurück. Ein Segelflug auf Nimbus 3DT über 1'090 km in 13 Stunden und damit sowohl ein Schweizer Rekord in der Offenen Klasse als auch ein Segelflug-Inlandrekord mit der Zielrückkehrstrecke Eggberge (oberhalb Flüelen)–Raxbahn Bergstation («Hausberg» der Segelflieger von Wiener-Neustadt)–Eggberge. 1'000 km-Diplom: FAI Nr 322, AeCS Nr 17.

27. Juni. Auf dem Flugplatz Samedan wird am Anlass «60 Jahre Stiftung Pro Aero/50 Jahre Internationaler Segelflugwettkampf» Bernhard (Benno) Lüthi für seine langjährige Förderung der nationalen Segelflugbewegung mit dem Anerkennungspreis der Pro Aero ausgezeichnet. In Anknüpfung an die Segelflug-Weltmeisterschaft vor 50 Jahren finden die Internationalen Segelflug-Schweizermeisterschaften 1998 in Samedan statt.

22. August. In Bayreuth (D) belegen an den Segelflug-Vorweltmeisterschaften die mehrmaligen Schweizermeister Daniel und Thomas Frey in der Standardklasse unter 43 Teilnehmern die ersten beiden Plätze.

24. September. VSV-Herbstausflug mit MS «Italia» auf dem Lago Maggiore. 143 Teilnehmer erfreuen sich des sonnigen Tessins.

21. November. Segelflugkonferenz im Personalrestaurant der Maschinenfabrik Rieter in Winterthur. Organisator: SG Winterthur. Mehrere interessante Themen: Entwicklungstendenzen im modernen Segelflugzeugbau (Tilo Holighaus, Schempp-Hirth), Teamflug Erfolgsfaktoren im Wettbewerb, Alptherm Vorhersage der Streckenflugdistanzen.

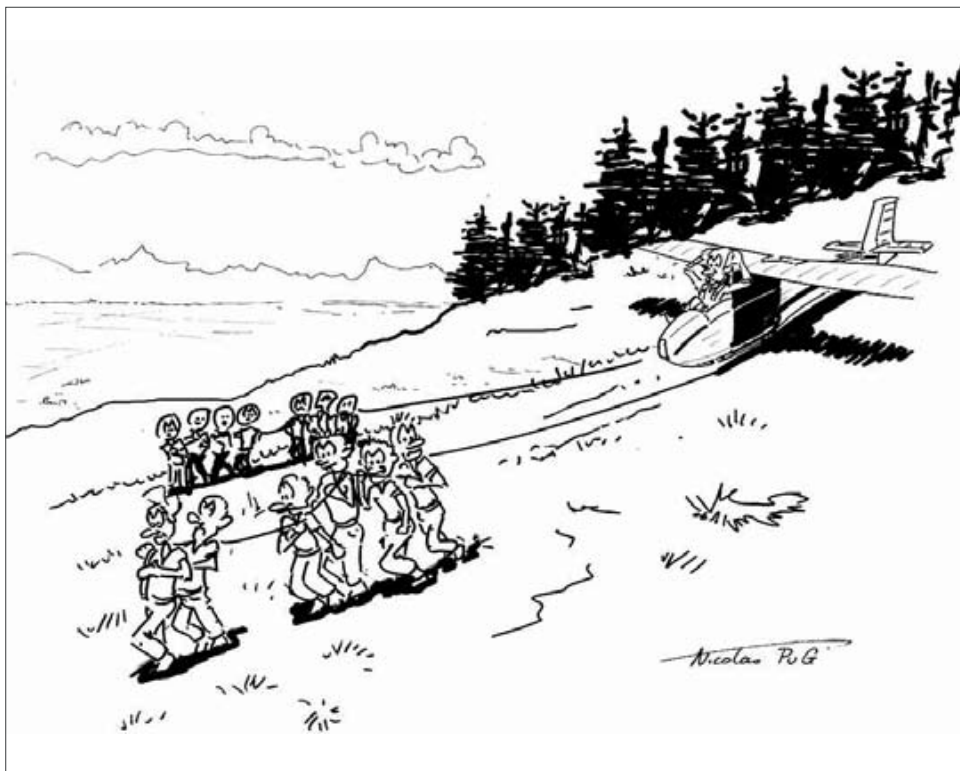
1 9 9 7

5. Januar. Beim Zusammenstoss mit einem anderen Segelflugzeug über dem Flugplatz Tocumwal, SW von Sydney (Australien) kommt der 37-jährige, äusserst aktive Segelflieger, Peter Jeger, Präsident der SG Fribourg und Mitglied der Schweizer Segelflug-Nationalmannschaft, ums Leben. Nach seinem Tod hat die Familie Jeger eine Stiftung unter dem Namen «Stiftung Jugendförderung – Andenken an Peter Jeger» gegründet. Der Zweck der

Stiftung ist die Förderung der Jugend im Bereich der Ausbildung, des Sports, der Kunst, insbesondere wo öffentliche Körperschaften und Institutionen nicht eingreifen können. Der Stiftungsrat besteht aus 5 Mitgliedern, davon ein Vertreter der Segelflieger. Seit dem Bestehen der Stiftung wurde der Segelfliegernachwuchs mit einem Teil der verwendeten Gelder unterstützt.

9. März. GV des Segelflugverbandes (SFVS) in Sarnen. Peter Schneuwly löst als Präsident Benno Lüthi, im Amt seit 1994, ab. Damit tritt Benno Lüthi nach insgesamt 25 Jahren Vorstandsarbeit ins Glied zurück.

Die OSV beginnt, den Gummiseilstart als offizielle Startmethode wieder aufleben zu lassen. Nach Versuchen mit diversen Gummiseilen aus England wurde durch Willy Fahrni eine Bodenrückhalteklinke gebaut. Man plant, von jetzt an jedes Jahr ein Gummiseilweekend auf einem Berg abzuhalten. Daran beteiligt sind auch immer wieder Mitglieder der VSV.



◀
Zeichnung: Nicolas Pug

27. Mai. 25. VSV-Generalversammlung im Gasthof «zum Bahnhof» in Schänis anlässlich der SM 1997.

Susan Lütolf wird als erste Frau Schweizer Meister in der Kategorie Promotion an der Segelkunstflug-Schweizermeisterschaft.

18. September. VSV-Herbstaussflug vom Verkehrshaus, Luzern, mit MS «Europa» bis zum Urnersee und wieder zurück nach Luzern. 190 Teilnehmer. Der Ausflug steht im Zeichen des 25-jährigen Bestehens der Vereinigung.

1 9 9 7

Mit Beginn des NSFW (Nationaler Segelflug Wettbewerb) 1997/1998 erhält das VSV-Reglement über den «Förderungspreis für Segelflug-Junioren/Juniorinnen» eine neue Fassung. Die Barpreise werden erhöht auf 1'250 Franken für den ersten, 1'000 Franken für den zweiten und 750 Franken für den dritten Rang.

22. November. Die Genfer Segelfluggruppe organisiert zum zweiten Mal in Genf die Schweizerische Segelflugkonferenz, diesmal im Musée International de l'Automobile beim Flughafen. Der bekannte Segelflieger Klaus Ohlmann hält einen interessanten Lichtbildervortrag über Langstreckenflüge.

1 9 9 6

13. Mai. Neue Trägerschaft für den Flugplatz Mollis. Unter dem Namen «Flugplatzverein Glarnerland» wird eine Dachorganisation ins Leben gerufen, welche alle an einer zivilen Nutzung des Flugplatzes Mollis interessierten Partner vereinigt, darunter die schon seit 1959 auf dem Platz aktiven Segelflieger.

18. Mai. Martin Bühlmann startet in Schänis und fliegt über Durschlegi–Niederöblarn–Muotathal–Landeck wieder zurück nach Schänis. Distanz: 1'023 km, 1'000 km-Diplom FAI Nr 284, AeCS Nr 15.

21. Mai. 24. VSV-Generalversammlung im Gasthaus «Zur Traube» in Weinfeldern anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft in Amlikon. Erstmals wird die Junioren-Nationalmannschaft mit 2'000 Franken von der Vereinigung der Segelflug-Veteranen unterstützt.

Segelfliegen ist auch Kunstfliegen! Über Montricher am 12.6.1996. Roger Larpin in der HB-1708 (GVVVM) und John Noble in der HB-1699 (GGVVM) mit Peter Hiltbrand als Co-Pilot auf dem hinteren Sitz. Dieses Bild war nicht einfach zu machen. Willi Schwarzenbach als Schlepp-Pilot in der Maule musste vorerst die HB-1708 genügend hoch schleppen. Zeit- und Höhenverlust bis zum Abschluss des zweiten Schlepps mit der HB-1699 auf Rendez-vous Höhe mussten richtig einberechnet werden. Um John genügend Aufnahmen zu ermöglichen, musste Roger während 4–5 Minuten lang auf dem Rücken sauber geradeaus fliegen. Das ist recht lange und Roger wurde so zum «Helden des Tages». Dank gutem Briefing mit dem ganzen Team klappte das alles auf Anhieb, ohne vorherige Übungsflüge.

Foto: John J. Noble



1 9 9 6

28. Juni. Am Segelfliegerwettkampf «Lavender-Glide 96/Vor-WM» in St.Auban (F) touchiert der Flügel des gegen die tiefstehende Sonne fliegenden Nimbus-3 «IK» auf rund 2'500 m MSL den Hang der Aiguille de Pers südwestlich des Col de l'Iséran. Der Tessiner Segelflieger Frederico Blatter stürzt dabei tödlich ab. Mit mehr als zehn 1'000 km-Flügen war er Inhaber von 14 Schweizer Segelflugrekorden. Teilnehmer an sechs Weltmeisterschaften, gewann er 1985 in Rieti (I) die WM-Silbermedaille und wurde 1985 Vize-Europameister.

Zum letzten Mal finden diesen Sommer Zürcher Segelflugtage auf der Allmend Brunau statt. Der Autobahntunnel durch den Uetliberg und eine neue Bahnlinie Zürich-Thalwil beanspruchen den Platz. Das übriggebliebene Land wird «renaturalisiert». Insgesamt waren die Segelflieger auf der Allmend zur Freude des Publikums sechsmal zu Gast. An all diesen Anlässen waren die Basler Segelflieger mit ihrer Winde dabei, oftmals auch unterstützt durch Mitglieder der SG Fricktal. Besonders hervorheben darf man die grosse Nachfrage beim Publikum und die enorme Begeisterung der Leute, nicht zu vergleichen mit dem Interesse der Zuschauer am Betrieb auf einem Flugplatz. Es gab Leute, die hätten ohne weiteres den doppelten Preis bezahlt; andere wieder meldeten sich schon morgens um 05:30, um endlich zu einem Ticket zu kommen, nachdem sie schon über einen Tag lang erfolglos angestanden hatten...

14. September. 25 Jahre Montricher. Tag der offenen Tür auf dem Flugplatz.



▲
Frederico Blatter

Foto: Archiv familie Blatter

▼
Dreierschlepp am 25-Jahre Jubiläum des Segelflugplatzes Montricher. Pierre-Alain Ruffieux auf Nord 1300 (Baby), Paul Guniat auf Ka-8 und Willi Schwarzenbach auf S-18 hinter dem Schleppflugzeug «Pawnee».

Foto: Archiv W. Schwarzenbach



1 9 9 6

24. September. VSV-Herbstaussflug. Diesmal eine Bodenseerundfahrt im Extraschiff MS «Zürich» mit dem obligaten Apero und einem ausgezeichneten Bankett. Abfahrt und Ziel: Romanshorn. Wendepunkte: Kreuzlingen, Konstanz, Mainau, Überlingen, Meersburg, Friedrichshafen. Ein grosser Erfolg mit über 170 zufriedenen Teilnehmern.

16. November. Schweizerische Segelflugkonferenz, organisiert durch die SG Knonaueramt in der Kantonsschule Zug. Der in der Genfer Segelfluggruppe aktive Norweger Segelflieger Karl Osen spricht über das GPS und seine Anwendung.

1 9 9 5

22. April. Daniel Künzler erreicht ab Mollis über die Wendepunkte Netstal EW–Jensbach–Ziegelbrücke–Taxenbach und zurück nach Mollis 1'005 km und erhält das 1'000 km-Diplom FAI Nr 255, AeCS Nr 14.

Mai. Mit der Inbetriebnahme der neuen 6-Trommel-Winde der holländischen Firma Busio hat nun die Segelfluggruppe Cumulus in Amlikon die grösste Winde in der Schweiz. Mit «sechs auf einen Zug» wird die Startkapazität gegenüber der alten 2-Trommel-Eigenbauwinde ungefähr verdoppelt. Die Kapazitätsgrenze liegt nun eindeutig bei der Bereitstellung der Flugzeuge am Startplatz und nicht, wie früher, bei der Zykluszeit Seilausziehen/Windenstart.

▶
Sechstrommelwinde auf
DAF2100 Lastwagen mit
300 PS Turbodieselmotor
Foto: SG Cumulus Fotoarchiv



28. Mai. Schweizer Segelflug-Inlandrekord Damen durch Daniela Elmer. Sie fliegt auf Discus über eine Dreieckstrecke von 354.1 km, Durschlegi–Feuersteinsee Schloss–Diavolezza TS–Durschlegi.

30. Mai. 23. VSV-Generalversammlung in Muri/AG anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft in Buttwil.

5. August. Alois «Wisel» Bissig gelingt mit einem Tausender der längste Flug, der je ab Münster geflogen worden ist. Er startet mit seiner Nimbus 3D um 09h 45', wie fast immer als Erster, und landet gute 10 Stunden später wieder in Münster. Während dieser Zeit ist er der folgenden Route gefolgt: Galmihütte (Münster)–Bad Gastein (A)–Samedan–Lac de Dix–Galmihütte–Simplonpass und erneut zurück nach Münster.



◀ Alois «Wisi» Bissig mit seinem Nimbus 3D in Münster
Foto: Archiv Alois Bissig

14. September. Rund 150 Teilnehmer hatten sich für die heutige Zugersee-Rundfahrt der Segelflug-Veteranen gemeldet und schiffen sich bei Regenwetter auf dem modernen MS «Rigi» in Zug-Altstadt ein. In einer «Heimatkundeaktion» des Kapitäns erfahren die Teilnehmer viel Wissenswertes über Kultur und Geschichte der Zugerseeegend.

Die Gruppo Volo a Vela Leventina wird gegründet und richtet sich auf dem von der Luftwaffe aufgegebenen Flugplatz Ambri ein.



◀ Segelfliegen ist auch Kunstfliegen! Dieses Bild entstand am 27.9.1995 über Montricher während des Fluglehrerkurses für höheren Kunstflug des BAZL, mit Susan Lütolf als Leader und John Noble als Nr 2 mit auf dem rechten Flügel montierter Kamera. John benutzte eine Weitwinkelkamera; in Wirklichkeit waren die beiden B-4 noch näher beisammen als dies auf dem Bild erscheint.
Foto: John J. Noble

1 9 9 5

4. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Olten. Organisator: SG Olten. Roland Mühlebach von der SMA spricht über erste Erfahrungen mit der Anwendung von Alpherthm in der Segelflugwetterprognose.

1 9 9 4

Der Windenstart ist wieder «in». Dank der Initiative von Denis Rossier und einer guten Zusammenarbeit mit dem BAMF können am Wochenende vom 26./27. Februar auf dem Militärflugplatz Payerne mit zwei Winden – man benützt die Hauptpiste und den Rollweg als Nebenpiste – 216 Windenstarts mit Twin-Astir, ASK-21 und Ka-7 Doppelsitzern gemacht werden. Für die rund 80 Piloten aus neun Segelfluggruppen in der Romandie wird der Anlass zum einmaligen Erlebnis. Manche «entdecken» dabei den Windenstart als eine sportliche, attraktive und ökonomische Startmethode. Im April folgt unter der Leitung von Benno Lüthi ein zweiwöchiges Windenstartlager auf dem Militärflugplatz Ambri, den es für den Segelflug zu erhalten gilt.



Windentage des SFVS in Payerne
Foto: Archiv Manfred R. Kueng

6. Mai. 22. VSV-Generalversammlung auf dem Flugplatz Schänis beim Oldtimer-Club Schänis (OCS). Am Nachmittag Flugbetrieb mit historischen Flugzeugen des OCS, sowie der Oldtimer-Segelflugvereinigung Schweiz (OSV).

1 9 9 4

22. September. Die traditionelle Herbststrundfahrt der Vereinigung der Segelflug-Veteranen auf dem komfortablen MS «BrienZ» auf dem Brienzensee gleicht beinahe einem Grossanlass mit 160 Teilnehmern. Am Quai in Interlaken frostiger Herbstnebel, kurz nach der Ausfahrt klare Sicht und Richtung Meiringen ein Föhnloch, so wird der Tag zusehends wärmer und sonnig.

17. November. Steigende Beteiligung am nationalen Segelflugwettbewerb. 137 Piloten messen sich mit 403 gemeldeten Flügen in sechs Klassen. Den Gruppenwettkampf gewinnt unter 24 Teams die Segelfluggruppe Lägern vor der Segelfluggruppe Bern. Gabriel Rossier siegt in der Standardklasse und Thomas Badum in der Offenen Klasse.

19. November. Segelflugkonferenz in Bulle, organisiert durch die Segelfluggruppe Gruyère. Gérard Herbaud aus Frankreich referiert über den Rekordflug vom 17.4.1992 von 1'383 km auf ASH-25 von Vinon nach Fez, Marokko, Michel Barras, BAZL, über die neuen Ausweism Bestimmungen ab 1995.

1 9 9 3

4. Januar. Beat Bünzli gelingt in der Offenen Klasse auf DG-600M ab Bitterwasser (Namibia) ein Schweizer Segelflugrekord in der Dreieckstrecke über 1'115.95 km, SWA (South-West Africa) Knie Ecke West–Mata Mata–Navis.

23. Januar. An der Obmännerkonferenz in Luzern wird in Anwesenheit von 47 (von insgesamt 56) Gruppen im Zuge der Neustrukturierung des AeCS der Segelflugverband der Schweiz (SFVS) als neuer Spartenverband des Aero-Clubs der Schweiz gegründet. Georges Bovier, bisher Präsident der SFK, wird zum ersten Präsidenten gewählt. Die bisherige Segelflugkommission (SFK) wird aufgelöst.

25. April. Ein grossflächiges Föhnwellensystem über dem ganzen Alpengebiet ermöglicht den in Schänis (SG) gestarteten Piloten Segelflüge über 1'000 km. Felix Doebeli 1'290 km (sein zweiter Tausender), Thomas Badum 1'180 km (FAI Nr 221, AeCS Nr 12) und Werner Danz 1'080 km (FAI Nr 220, AeCS Nr 11) fliegen mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 100 km/h und in Flughöhen zwischen 3'500 und 5'000 m/M. Thomas Badum erfliegt dabei auf LS-4 einen Schweizer Segelflug-Inlandrekord von 1'148 km über eine Strecke um drei Wendepunkte Weesen–Jenbach–Ziegelbrücke–Taxenbach–Bellechasse.

27. Mai. 21. VSV-Generalversammlung auf dem Regionalflughafen Birrfeld anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft. Köbi Eggenberger, Präsident seit 1985, tritt zurück. Willi Schwarzenbach wird zum neuen Präsidenten gewählt.

1 9 9 3

Wieder finden im Sommer auf der Zürcher Allmend erfolgreiche Segelflugtage der SG Zürich statt. Wie schon in den Jahren zuvor wird die Winde durch die Basler Segelflieger gestellt und betrieben.

16. September. VSV-Herbsttreffen auf dem Genfersee auf dem historischen Raddampfer «Savoie». Teddy Heimgartner sorgt mit seinem Schwyzerörgeli für den musikalischen Teil. 115 Teilnehmer.

20. November. Im «Blackout» am Flughafen Zürich-Kloten findet, organisiert durch die SG Zürich, die Schweizerische Segelflugkonferenz statt. Themen: «Medizinische und psychologische Aspekte beim Segelfliegen» (Dr. René Maire, AFG) und «Ist GPS bereits überholt? Flug- und Ortungstechniken der Fledermäuse» (Dr. Hans-Peter Stutz, SSF-Stiftung zum Schutze unserer Fledermäuse in der Schweiz). Rund 450 Teilnehmer.

20. November. Francis Chardon stirbt in Montreux in seinem 96. Altersjahr. Erster «Champion» des motorlosen Fluges anlässlich des internationalen Wettbewerbs von 1922 in Gstaad, Ehrenmitglied des AeCS und der Vereinigung der Segelflug-Veteranen, Militärpilot und ab 1941 Hauptmann. Mit Francis Chardon ist einer der grossen Segelflugpioniere der Anfänge von uns gegangen.

1 9 9 2

31. März. Dem Schweizer Segelflug-Nationalmannschaftsmitglied Felix Döbeli gelingt auf Discus nach Start in Schänis der erste 1'000 km-Streckenflug von der Schweiz aus. Dank einer ausgeprägten, starken Föhnsituation wickelt sich der ganze Flug meist in dynamischen Aufwinden in Höhen zwischen 3'000 und 4'000 Metern ab. Abflugpunkt Weesen, Wendepunkte Krimml (A)-Ziegelbrücke-Kaprun (A), Endpunkt Bachtel. Nach neun Flugstunden und 1'040 km landet er wieder in Schänis. 1'000 km-Diplom: FAI Nr 196, AeCS Nr 6.

4. Juni. VSV-Jubiläums-Generalversammlung, die zwanzigste, in Belp und auf dem Belpmoos anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft.

Ende Juni wird der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Olten-Gheid vorübergehend eingestellt und nach Beromünster verlegt, um dem Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest Platz zu machen. Die Segelflieger hatten eingesehen, dass Widerstand zwecklos wäre, machten gute Miene zum bösen Spiel und erhielten das Recht, mitten im «Kampfgelände» eine lukrative Festwirtschaft auf eigene Rechnung zu betreiben. Dank dem Schwingfest kommt die Landarrondierung ins Rollen. Die Piste konnte dadurch leicht gedreht und verlängert werden, und am 16. Oktober 1994 sollte das erste Segelflugzeug auf der neuen Piste starten.

August. Die SG Basel organisiert zum zweiten Mal die Basler Segelflugtage auf dem Bruderholz. Das von 1987 bekannte Feld ist wegen einer mittlerweile gepflanzten Hecke nicht mehr benützbar. Das neue Feld der «Vier Jucharten» in der Nähe der Sternwarte oberhalb der Kunsteisbahn ist attraktiver, hat man doch nach dem Start gleich Aussicht über die gan-

ze Stadt und fliegt direkt über das Gundeldinger Quartier, den Bahnhof und den Zoo. Die Piloten und Passagiere sind begeistert. An den zwei Tagen werden rund 600 Windenstarts gemacht.



14. September. In Istanbul erhalten Max Salm und Willi Schwarzenbach an der Generalversammlung der FAI das ihnen 1991 verliehene Paul Tissandier Diplom.

24. September. Das VSV-Jubiläumsjahr hat seinen Höhepunkt auf dem Zürichsee gefunden. 144 frohgelante Veteranen und Gäste auf dem Extraschiff MS «Säntis». Zur Unterhaltung spielt das «fast hauseigene» Schwyzerörgeli Trio Heimgartner/Bühler.

Anfangs Oktober. Rund 30 Piloten aus der ganzen Schweiz, mit Segelflugzeugen aller Klassen, nehmen an einem Forschungslager für die Optimierung der Windenstarttechnik in Ambri teil. Mit 1'500 m Seil und 15–20 Knoten Nordföhn werden 620 m über Grund erreicht. Es geht darum, den umweltfreundlichen Windenstart wieder zu beleben und zu fördern, als eine Ergänzung, nicht aber als eine allgemeine Alternative zum Flugzeugschlepp.

21. November. Die SG Basel organisiert die Segelflugkonferenz im Stadtkasino Basel. Themen: «Hat Seilwindenstart noch Zukunft? – Windenprojekt Ambri» (Referat Benno Lüthi), «Erste Erfahrungen Airspace 92» (Referat Kurt Uebersax), «Die neuen Strukturen des AeCS» (Referat Benno Lüthi).

28. November. Beat Bünzli erfliegt auf DG-600M in Namibia einen Schweizer Segelflugstreckenrekord im Zielflug über 723.5 km von Ondangwa nach Lidfontein, sowie am 24. Dezember einen Schweizer Segelflugrekord über eine Strecke um drei Wendepunkte von 1'351.16 km Bitterwasser–Solingen Welkom–Koes–Tsumeb.



Am Abend im Anflug zur Landung

Foto: Peter Allegrini



Das Terrain der Basler Segelflugtage auf dem Bruderholz

Foto: Archiv Segelfluggruppe beider Basel



Mit der Rhönlerche auf der Platzrunde mit Blick auf das Start- und Landegelande «Vier Jucharten» auf dem Bruderholz bei Basel

Foto: Markus Ritzi

6. April. Bereits zum 16. Mal beginnt in San Vittore im Misox das Frühjahrs-Segelfluglager des Aero-Clubs der Schweiz. Aus 15 Segelfluggruppen nehmen 113 Piloten mit 48 Segelflugzeugen teil. Alle bisherigen Rekorde werden am 10. April gebrochen: In 19 Streckenflügen wird eine Distanz von 10'025 km zurückgelegt, was einen Durchschnitt von 527 km pro Flug ergibt.

Mitte Juli. Das 19. Internationale Segelflug Oldtimer Treffen des VGC findet auf dem Flugplatz Schaffhausen-Schmerlat statt. Über 50 alte Segelflugzeuge sind an diesem Rallye beteiligt. Nach Treffen in Gruyères, Thun und Amlikon ist Schmerlat der vierte Austragungsort hierzulande. Leider sollte es für Jahre das letzte internationale Treffen in der Schweiz sein.

30. Mai. 19. Generalversammlung der VSV auf dem Flugplatz Schänis anlässlich der Schweizer Segelflug-Meisterschaft. Die Förderungspreise der VSV für junge Segelflug-Nachwuchspiloten im zweiten und dritten Rang werden erhöht auf 750, bzw 500 Franken.

31. Mai. Die Schweizer Segelflugmeisterschaften in Schänis (SG) mit 61 Teilnehmern, die Rekordaufgaben von über 600 km vorgesetzt bekamen, sehen als Sieger: Simon Leutenegger Standardklasse, J. Wills (GB) 15m-Klasse und Hans Binder Offene Klasse.

3. August. In Spanien gelingt Thomas Mosberger ein Streckenflug von 1'011 km von Campolara aus über die Wendepunkte Monte Aguda-Torravacas-Monte Aguda-Marugan. 1'000 km-Diplom: FAI Nr 184, AeCS Nr 5.

September. Das diesjährige gesellschaftliche Geschehen der VSV findet seine Krönung durch die mehrstündige, vom schönsten Herbstwetter begünstigte Schifffahrt mit dem MS «Lällekönig» auf dem Basler Rhein. Verspätete Teilnehmer werden eigens mit dem Oldtimerdampfer «Basler Dybli» dank einem perfekt verlaufenen Übersetzmanöver auf offenem Fluss «nachgeliefert». Zur Unterhaltung spielt das «hauseigene» Schwyzer-Örgeli-Duett der beiden Veteranen Rolf Bühler und Teddy Heimgartner auf. 120 Teilnehmer.

30. September, Berlin. Anlässlich der Eröffnungszeremonie zur 84. Generalkonferenz der FAI werden die beiden Schweizer, Oberst Hans-Rudolf Häberli, Informationschef der Fliegertruppen, sowie Hanns-Adalbert Wirz, Ehrenobmann der SG Obwalden und langjähriger Zentralsekretär des AeCS, mit dem Diplom Tissandier ausgezeichnet in Würdigung ihrer langjährigen, grossen Verdienste um die Förderung der Leicht- und Sportaviatik in der Schweiz. Das Verkehrshaus der Schweiz, vertreten durch dessen Ehrenpräsidenten, Dr. Alfred Waldis, erhält das begehrte Gruppdiplom der FAI für sein langjähriges Engagement für die Luftfahrt und die damit zusammenhängenden Ausstellungen in der Halle Luftfahrt. Zu «Compagnons d'honneur» der FAI werden Werner Koelliker und Alfred Herbert ernannt. In den Berichten der Fachkommissionen der FAI zeigen sich die Delegierten des Weltverbandes empört und verständnislos hinsichtlich des in der Schweiz herrschenden Verbots für Ultraleichtflugzeuge. Die Schweiz sei weltweit das einzige Land, in dem die ökologischen Kleinflugzeuge verboten seien.

1 9 9 1

7. Dezember Die Nationale Segelflugkonferenz findet zum ersten Mal in der Geschichte in Genf statt. Themen: «Fortschritte im Segelflugzeugbau» (Referate: Martin Heide, Schleicher Flugzeugbau, Konstrukteur ASH-25, Dr. Dieter Kunz, zuständig für die Anwendungstechnik von Epoxid- und Phenolharzen für Hochleistungsfaserverbundwerkstoffe bei Bakelite GmbH, Dr. René Pinzelli, technischer Fachgebietsleiter bei Du Pont de Nemours für «Kevlar®» und «Nomex®» für Verbundstoffe), sowie «Motorsegler im Wandel der Zeit» (Referat: Dr. Reiner Stemme). Zum Abschluss liefert die Compagnie de 1602 noch unvergessliche Foklore mit der Vorstellung der Hauptfiguren der Escalade. Der vorzüglich organisierte Anlass im Palexpo wird mit 400 Teilnehmern zum Grosserfolg. Gleichzeitig feiert die Segelfluggruppe Genf ihr 60-jähriges Jubiläum.



◀
Schweizerische
Segelflugkonferenz 1991,
Palexpo Genf
Fotos: Archiv Manfred R. Kueng

1 9 9 0

3. Januar. In Südafrika gelingt Hans Binder ein Streckenflug über 1'018 km, Vryburg-Jagersfontein-Marydale-Vryburg. 1'000 km-Diplom: FAI 121, AeCS Nr 4.

31. Mai. Heidi Götz erstellt mit einer LS-4 einen Schweizer Damen-Segelflug-Inlandrekord im Zielrückkehrflug über 579.23 km, Durschlegli-Taxenbach und zurück.

23. Juni. 18. VSV-Generalversammlung anlässlich des Jubiläums «50 Jahre Fliegerschule Birrfeld» auf dem Regionalflughafen Birrfeld. Flugvorführungen mit Zögling und weiteren Oldtimern.

15. Juli. Auf der Allmend Brunau in Zürich enden nach drei Tagen die Zürcher Segelflugtage. 879 Passagiere jeder Altersstufe liessen sich mit der Seilwinde auf 300 m Höhe hinaufziehen und erhielten so die Lufttaufe. Seit 1986 wurden die Zürcher Segelflugtage alljährlich durchgeführt. Nach Radio 24 im ersten Jahr, richtete danach Radio Z jeweils auf der Allmend ein

1 9 9 0

Studio ein und sendete direkt vom Platz. Prominente Persönlichkeiten des Stadtrates von Zürich besuchten regelmässig die Segelflugtage... man konnte dann am Radio kommen.

14. September. VSV-Herbst-Treffen: Drei-Seen Kreuzfahrt mit Extra-Schiff «Berna» über Bielersee, Neuenburgersee, Murtensee, Zihl- und Broyekanal. 140 Teilnehmer. Für heitere musikalische Unterhaltung sorgt das bewährte Schwyzerörgeli-Spiel der Segelflieger Teddy Heimgartner und Rolf Bühler.

8. Oktober. In Budapest zeichnet die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) den anerkannten Flugzeugbauer Rudolf Sägesser mit dem Diplom Paul Tissandier aus. Bereits 1935 entstand unter seinen geschickten Händen eine erste Serie von 12 Grunau-Baby Segelflugzeugen, später die Prototypen WLM-1 und Super-Elfe, sowie bis 1988 unzählige weitere Flugzeugtypen, von denen er viele selber einflog.

17. November. An der durch die SG Lenzburg organisierten Segelflugkonferenz in Birr (AG) wird das beste Jahresergebnis in der 55-jährigen Geschichte des Nationalen Segelflugwettbewerbs bekannt gegeben: 733 Flüge mit einer durchschnittlichen Streckendistanz von 427 km. Vorträge: «Wie gefährlich ist der Erfolg?» (Simon Leutenegger, SG Winterthur) und «Klimaveränderung im Segelflug» (Dr. Bruno Neiningen, AFG).

14. Dezember. Mit einem Flug Woodbourne Airfield (im Nordteil der Südinsel)–Five Rivers Garage (im Südteil der Südinsel)–Willow Flat Bridge (im Ostteil der Nordinsel)–Woodbourne Airfield gelingt dem Neuseeländer Piloten Ray Linskey in Neuseeland in 15 Stunden Flug mit 2'026 km Distanz auf Nimbus 2b der erste Segelflug über 2'000 km. Dieser hervorragende Meilenstein im Weltsegelflug darf auch in der Schweizer Segelflug-Chronik pro-memoria erwähnt werden.

31. Dezember. In der Schweiz sind 1'035 Segelflugzeuge und 131 Motorsegler registriert.

1 9 8 9

8. Juni. 17. VSV-Generalversammlung in Muri/AG und auf dem Flugplatz Buttwil, wo zur gleichen Zeit die Schweizer Segelflug-Meisterschaft stattfindet.

25. bis 27. August. Auf der Zürcher Allmend Brunau findet das vierte Segelflugfest statt. Leider wird der Anlass von einem tragischen Unfall überschattet. Entgegen den festgelegten Flugwegen fliegt Paul Isler in ein einziehendes Windenseil. Die ältere Passagierin hat nach einem Spitalaufenthalt keine weiteren Nachteile zu beklagen. Der Pilot verstirbt am Unfalltag.

August. An der 3. Segelkunstflug-Weltmeisterschaft in Hockenheim (BRD) wird die Schweiz unter Leitung von Team-Chef Hermann Fuhrer von den Piloten Helmut Anderegg, Peter Gafner, Walter Martig und Franz Studer vertreten. In der Kür erringt Martig die Silbermedaille. Die Schweizer Mannschaft holt in der Gesamtwertung Rang 3.

1 9 8 9

15. September. VSV Vierwaldstättersee-Rundfahrt mit Extraschiff MS «Pilatus». Das Regenwetter tut der guten Stimmung keinen Abbruch. 100 Teilnehmer.

25. November. Schweizerische Segelflugkonferenz Bad Ragaz. Frederico Blatter referiert über «Gebirgsstreckenflug in den Südalpen», Dr. Pierre Moreillon über «Flugplatz und Umwelt», Max Bachmann über «Segelflug in Namibia». Über 200 Teilnehmer.

Besitzer von Oldtimer-Segelflugzeugen, die sich jeweils an den internationalen Treffen des VGC (Vintage Glider Club) trafen, gründen die Oldtimer Segelflug Vereinigung OSV. Es geht auch darum, die noch vorhandenen alten Flugzeuge vor dem Zerfall zu retten. Erster Obmann wird Willy Fahrni.

1 9 8 8

2. Januar. Als drittem Schweizer gelingt Max Bachmann mit 1'020 km ein Segelflug über die 1'000 km-Marke, Bitterwasser–Gobabis–Twee river–Oamites–Bitterwasser. 1'000 km-Diplom: FAI Nr 93, AeCS Nr 3.

13. März. Tod von Jakob Spalinger, Flugzeugkonstrukteur und Pionier des Schweizer Segelfluges. Er erlangte als erster das nationale Segelflugbrevet B und wurde mehrmaliger Gewinner der Segelflugmeisterschaften in allen Disziplinen. Spalinger konstruierte im Laufe der Jahre 37 verschiedene Typen, von denen die 1936 entworfene S-18 durch ihre Beliebtheit eine Sonderstellung einnahm.

18. Mai. 16. VSV-Generalversammlung in Montricher anlässlich der Schweizer Segelflugmeisterschaft. Das Reglement «Aufmunterungspreise VSV für junge Segelflug-Nachwuchspiloten» wird ergänzt. Zusätzlich zu den Bargeld-Prämien erhält jeder Gewinner eine persönliche Erinnerungsgabe, der Erstplatzierte überdies den Wanderpreis «Segelflug-Veteranen-Cup». Die Preise werden jeweils an der Segelflugkonferenz überreicht. Neu in den VSV-Vorstand gewählt wird Hanns-Adalbert Wirz.

19. Mai. Die Stiftung Pro Aero begeht ihr 50-Jahr-Jubiläum. Damals war der AeCS Initiant und Mitbegründer. Massgeblich beteiligt war auch die militärische Führung der Armee und der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

22. Mai. Die Sieger der Schweizer Segelflugmeisterschaften in Montricher: Max Hofer in der Standardklasse, Hans Binder in der 15m-Klasse und Jürg van Voornveld in der Offenen Klasse.



▲ Jakob Spalinger

Foto: Archiv Kurt Stapfer





1 9 8 8

1. Juni. Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) anerkennt die Weltrekorde im Segelflug von Beat Peter Bünzli, die er in Bitterwasser (Namibia) geflogen hatte:

- 1) Geschwindigkeit über einen 100 km-Dreieckflug am 29.12.1987 mit 191.191 km/h.
- 2) Geschwindigkeit über einen 500 km-Dreieckflug am 09.01.1988 mit 170.053 km/h.
- 3) Geschwindigkeit über einen 750 km-Dreieckflug am 17.12.1987 mit 150.819 km/h.

23. September. VSV Herbst-Treffen im Fliegermuseum Dübendorf. Rundflüge mit der legendären Junkers Ju-52, «Tante Ju». Über 120 Teilnehmer.

19. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Belp, mit Referat von Roland Bieri, SG Bern, über «Statistische und meteorologische Auswertung NSFV» und Podiumsgespräch zum Thema Luftraum.

1 9 8 7

17. Januar bis 1. Februar. Segelflugweltmeisterschaften in Benalla, Australien. Die Schweiz wird durch die Piloten Hans Binder, Frederico Blatter, Emil Blumer, Werner Danz und Simon Leutenegger vertreten. Equipenchef und Coach des Teams ist Robert Wetli. Er war WM-Teilnehmer 1974 in Waikerie.

3. Juni. 15. VSV-Generalversammlung auf dem Regionalflughafen Birrfeld anlässlich des offiziellen Tages der Schweizer Segelflug-Meisterschaften. Die GV beschliesst zur Nachwuchspiloten-Förderung neben der seit 1981 unveränderten Anerkennungs-Prämie von 1'000 Franken an den Erstplatzierten, zusätzlich und unter den gleichen Anforderungen, auch an den zweitbesten Nachwuchs-Piloten 500 Franken und an jenen im dritten Rang 250 Franken auszurichten.

5. Juni. An den Schweizer Segelflugmeisterschaften im Birrfeld nehmen 64 Piloten teil. Basil Obrist siegt in der Standardklasse, Max Lamm in der 15m-Klasse.

6. Juli. Der Zürcher Segelflieger Urs Ramel wird auf 3'200 m Höhe in der Nähe von Davos von einem Adler angegriffen. Der Adler wird bei der Kollision getötet. Am Segelflugzeug werden aufwändige Reparaturen nötig. Solche Vorfälle kommen nicht oft vor. Es kann sie aber hin und wieder geben, vor allem wenn man in den Bereich eines Adlerhorstes gerät. Stellvertretend für alle Vorfälle mit Adlern seien hier die mir bekannten Beispiele aufgeführt:

Der aus Australien stammende John Noble und spätere Fluglehrer hatte am 27. Juni 1974 während eines Lagers der Segelfluggruppe Genf in Aosta mit der Jaskolka HB-581 einen solchen Zusammenstoss, wobei der linke Flügel schwer beschädigt wurde. In einem früheren Aosta-Lager der gleichen Gruppe wurde Rolf Moosmann in der selben Gegend von einem Adler gleich dreimal hintereinander angegriffen, furchterregend, wenn es dabei auch nicht zum Zusammenstoss kam. Karl Bretscher aus der gleichen Gruppe erlitt mit seiner selbstgebaute Elfe während eines Aufenthalts in Südfrankreich 1978 am Montagne de Gache bei Sisteron einen Zusammenstoss mit einem Adler, der dabei getötet wurde.



John Noble nach der Landung
in Aosta am 27.6.1974
Foto: Archiv John J. Noble

Auch Samedan ist bekannt für Vorfälle mit Adlern. So wurde Sigi Maurer in den frühen Nachkriegsjahren von einem Adler angegriffen. Dabei wurden Rumpf und Seitensteuer seiner Moswey beschädigt. Marc Dugerdil hat in den gleichen Jahren während eines Samadenlagers einen Adler im Stechflug auf sich zukommen gesehen, der aber seinen Angriff zum Glück im letzten Moment abgebrochen hat.

Zum zweiten Mal finden auf Initiative der SG Zürich auf der Zürcher Allmend Brunau Segelflugtage statt. Bei den ersten Windentagen 1986 verfügte die SGZ über keine eigenen Rhönlerchen mehr. Sie hatte aber mittlerweile ein stillgelegtes Flugzeug aus Pruntrut wieder instandgesetzt. Der Windenbetrieb wird wiederum in freundeidgenössischer Art durch die SG Basel sichergestellt. Die Akkordarbeit bringt fast 600 Starts.

Angespornt durch die Erfolge der Zürcher, organisiert die SG Basel im Sommer 1987 die ersten Basler Segelflugtage auf dem Bruderholz. Gestartet wird vom Feld der «Zwölf Jucharten» bei der Giornicostrasse. Leider spielt das Wetter nicht mit wie gewünscht. Der erste Tag ist zugleich auch der heisseste des Jahres und die Staubentwicklung an diesem Samstag auf dem Acker unbeschreiblich. Am Sonntag, dank Beginn um 07:00 Uhr früh, können gerade noch 10 Starts durchgeführt werden, dann giesst es aus vollen Kübeln. Die Winde sinkt bis zu den Achsen ein und bleibt eine Woche auf dem Feld, bis sie geborgen werden kann. Aber von den Gästen und Teilnehmern ermutigt, geben die Basler Segelflieger den Gedanken weiterer Segelflugtage in der Stadt nicht auf.

Fliegerische Anlässe ausserhalb von offiziellen Flugplätzen bedingen mit allem Drum und Dran eine besonders grosse Vorarbeit, und der Sicherheit kommt zusätzliche Bedeutung zu. Umso erfreulicher war die Offenheit und Unterstützung aller Stellen, angefangen vom Landbesitzer- und Pächter, der Gemeinde, der Kantonspolizei BL, dem Flughafen Basel (schliesslich ist das Bruderholz innerhalb der CTR) bis zum BAZL. Der Voltenplan wird so ausgelegt, dass man von der Seite hinter den Startplatz hinlanden kann, um so eine komplette Entkoppelung der Landung vom Startvorgang zu erreichen und schnell wieder bereit ist zum nächsten Start. Alternative Möglichkeiten für die Landung sind vorhanden. Es fliegen nur Fluglehrer, die es gewohnt sind, über einen ganzen Tag hin um die dreissig Mal zu starten. Ein spezielles Trainingsprogramm in Fricktal-Schupfart mit nur 400 Metern Seillänge und vielen Seilrissübungen gehörte zur seriösen Vorbereitung. Eine nette Anekdote sei dem Leser nicht vorenthalten:

Am Samstagabend kam ein Herr; er war 86 Jahre alt, und wollte fliegen. Das lag aber zeitlich nicht mehr drin. Man sagte ihm, dass der Betrieb am Sonntag früh um 07:00 Uhr wieder aufgenommen werde. Um 06:30 stand er da und hat den ersten Flug seines Lebens gemacht...

VSV Herbst-Treffen am 19. September auf dem MS «Niederhorn» auf dem Thunersee. Das heitere Schwyzerörgeli-Spiel von Teddy Heimgartner trägt zur unbeschwerten Stimmung bei. Über 80 Teilnehmer.

21. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Brig. Rudolf Stüssi referiert über «Unfallverhütung im Segelflug», Dr. Bruno Neiningen, SMA, über «Segelflug-Meteo».

6. Dezember. In Ostermundigen stirbt Werner Ledermann an einem Herzversagen kurz nach seinem 75. Geburtstag. «Lädi» erlebte die ganze fliegerische Entwicklung mit und schrieb wichtige Kapitel in der Geschichte der Aviatik. Er war seit 1932 Träger des Segelfluglehrerausweises (Nr 13), sowie später den Ausweisen für Privatpiloten (Flugzeug und



▲
Werner Ledermann,
75-jährig

1 9 8 7

Heli) und Freiballon- und Heissluftballonfahrer. Segelfluginspektor beim Eidgenössischen Luftamt seit seinem Eintritt am 1. Mai 1943, Luftfahrtinspektor⁷ seit April 1963, hat er als Chef der Segelfluginspektion die Entwicklung des Segelflugs in der Schweiz wesentlich mitgeprägt bis er Ende 1977 in Pension ging. Er hat die Leichtaviatik immer wieder verteidigt, und der Segelflug hat dem Tandem Werner Ledermann/Fritz Bigler der 1960er und 1970er Jahre viel zu verdanken.

1 9 8 6

1. bis 11. Mai. Schweizer Segelflug-Meisterschaft erstmals in Locarno-Magadino. Man hatte besseres Wetter erwartet als auf der Alpennordseite, doch der grosse Regen kommt auch hier, sodass gar auf die Hartbelagpiste ausgewichen werden muss. Hans Nietlispach (auf Discus b in der Standardklasse) wird zum 16. Mal Schweizer Meister. Gewinner in der Offenen Klasse Bernard Revaz (Sion), in der 15m-Klasse Werner Baumann (Knonaueramt).

25. Mai bis 4. Juni. Erstmals findet ein AeCS-Breitenförderungskurs im Ausland statt. Der Kurs in Rieti unter der Leitung von Hans-Peter Baumann («HP») und Werner Baumann ist als Einstieg in den Wettbewerbsflug gedacht und wird mit 18 Teilnehmern aus 11 Gruppen zum vollen Erfolg.

27. Mai. 14. VSV-Generalversammlung im Verkehrshaus Luzern.

13. September. Das VSV Herbst-Treffen führt zuerst mit dem Car von Lausanne durch die Weinberge zum Caveau des Vignerons de Lavaux, dann weiter bis Chexbres zum Mittagessen im Hotel Bellevue. Dann von Vevey mit dem Schiff zurück nach Ouchy. Rund 50 Teilnehmer.

22. November. Die SG Zürich organisiert die Segelflugkonferenz im «Blackout» am Flughafen Zürich-Kloten. Edwin Rudolf, Direktor SSS, stellt die Stiftung Schweizer Sporthilfe (SSS) vor. Podiumsgespräch mit Erich Gysling (SG Lägern), Edwin Rudolf (Stiftung Schweizer Sporthilfe), Ernst Cincera (Nationalrat und Mitglied PGL) und Georg Krenger (SG Winterthur). Rund 400 Teilnehmer.

Gründung der Groupe de Vol à Voile de l'Air-Club Yverdon.

1 9 8 5

26. Januar. Eine weitere ausserordentliche Generalversammlung der VSV in Olten bestätigt die konsultative Abstimmung vom 3.11.1984 zur Auflösung des Status «Sektion des AeCS» bei unveränderter Zielsetzung der Vereinigung.

⁷ Heute «Inspektor Aufsicht Flugbetrieb»

29. Mai. 13. VSV-Generalversammlung bei der Swissair-Technik in Kloten. Präsident Herbert Katz und die Vorstandsmitglieder Jost Frei, Hans Knecht, Francis Chardon, Jean-Pierre Müller und Hermann Rüttschi treten zurück. Neu in den Vorstand gewählt werden Köbi Eggenberger als neuer Präsident, W. Jequier, Max Tschudin und Heinrich Schälchlin. Beschluss zur Rückwandlung des für die VSV unglücklichen und nicht tragfähigen Sektions-Status in das freie Patronatsverhältnis zum AeCS. Ein mutiger Entscheid, vor allem auch zugunsten der Kameraden, die nicht Mitglied des AeCS sein wollen und der die VSV zudem vor dem Austritt zahlreicher betagter Veteranen bewahren wird. Der Schritt hat ausserdem unmittelbar zur Wiederbelebung der guten und vom gegenseitigen Einvernehmen getragenen Beziehungen zum AeCS geführt.

21. bis 27. Juli. 13. Internationales Segelflug-Oldtimer-Treffen zu Gast bei der Segelfluggruppe Cumulus in Amlikon. Über 60 alte Segelflugzeuge sind beteiligt. Auch die Segelflug-Veteranen treffen sich bei dieser Gelegenheit.

11. August. Die Schweiz hat wieder einen Vize-Weltmeister. Frederico Blatter auf Nimbus 3 wird Zweiter in der Offenen Klasse an den 19. Weltmeisterschaften in Rieti, Italien.

Segelflug-Nostalgie – modern verpackt. Vom 28. August bis 4. September werden zum 50. Jubiläum des Jungfrauoch-Segelfluglagers von 1935, organisiert vom eigens dazu gebildeten «Verein Jubiläum 50 Jahre Internationales Segelfluglager Jungfrauoch», Erinnerungsflüge mit Segelflugpost ab dem 3'454 m hohen Jungfrauoch durchgeführt. Während 1935 die Flugzeuge mit der Jungfrau-Bahn transportiert wurden, erfolgt der Transport jetzt mit dem Helikopter. Vier Pioniere von damals sind noch dabei: der 80-jährige USA/BRD-Doppelbürger Peter Riedel, der 79-jährige Schweizer Willy Baur und die beiden Jugoslawen Borijvoj Ivkovic und Aleksandar Stanojevic. Weiter sind aus dem Ausland noch Christopher Wills und Ernst Walter dabei. Von den Schweizer Segelflug-Veteranen fliegen ausser Willy Baur auch die Piloten Werner von Arx, Hanspeter Baumann, Martha Bachmann, Frederico Blatter, Peter Egger, Werner Kohler, Housi Nietlispach, Werner Roth, Hans Rothenbühler und Willi Schwarzenbach mit. Sie stellen so mit 12 Piloten das Hauptfeld der Jungfrauflieger von 1985. Unter den Flugzeugen der rund 30 teilnehmenden Piloten finden sich eine Mü-13, ein Rhönbussard, die ehrwürdige Minimoa HB-282 von Werner von Arx, je eine Schleicher K-2, K-8 und K-6, eine B-4, die Moswey 3 HB-485, Willi Schwarzenbachs Spalinger S-18 II HB-411, eine Spalinger S-19 und die S-18 III HB-458 von Peter Egger. Die Starts erfolgen wie 1935 mit Gummiseil, jetzt aber wird das Gummiseil mit Hilfe eines 5-PS-Motors gespannt anstelle von Männermuskeln.

▶▶ Dank grosszügigen Sponsoren werden die Segelflugzeuge bequem per Heli der Air Glacier aufs Joch transportiert. Der Segelflugpilot darf mitfliegen und kann so sein Flugzeug im Auge behalten.

▼ Willi Schwarzenbachs S-18 HB-411 wird auf dem Jungfrauoch abgesetzt.

Fotos: René Humbert-Droz, Archiv Willi Schwarzenbach



1 9 8 5

Die Flugzeuge werden auf dem Jungfrauoch bereitgemacht.

Vlnr: Minimoa HB-282 von Werner von Arx, Moswey HB-485 (blau) von Alex Kundert, Mü-13 D-6293 von Ernst Walter aus Norddeutschland, K-2 HB-535 «Bazillus» von Walter Hermann

Foto: Willi Schwarzenbach



Das Jubiläumslager wird bei schönstem Wetter mit 24 Starts zum vollen Erfolg. Einzig Willy Baur kommt mit seiner Ka-2b HB-535 nicht in die Luft. Am 2. September herrscht allerdings den ganzen Tag über leichter Rücken- oder dann Seitenwind, denkbar ungünstig für die K-2. Bei zwei Versuchen bekommt der Doppelsitzer zu wenig Fahrt. Geistesgegenwärtig klinkt der erfahrene Pilot beide Male, dreht nach links und kommt auf dem ewigen Firnschnee zum Stillstand. Sicherlich hat er sich dabei an seinen Start vom 17. September 1935 erinnert, als ein starker Südwind über das Joch fegte und er auch bei Rückenwind starten musste. Damals wurde sein Spyr trotz 16 statt nur der sonst üblichen 12 «Gummihunde» buchstäblich über die Eiskante Richtung Eigergletscher gespült und «fiel wie ein Blatt nach unten, statt zu fliegen. Keine Reaktion auf die Steuerbewegungen, es war ein schreckliches Gefühl, im Abwind so machtlos runtergespült zu werden, bis das Flugzeug endlich in der Nähe der Station Eigergletscher dank des Bodeneffektes und einem plötzlichen Aufwind wieder richtig flog», so Willy Baur in seinem Bericht.

Zurück ins Jahr 1985: Auch Hans Nietlispach erleidet beinahe einen Fehlstart. Hier der Bericht aus seinem Buch «Segelflug»:

So sass ich startbereit im B4 auf dem Katapult und wartete auf den höchst erwünschten Gegenwind. Doch der kam nicht. Minutenlang. Die Wimpel wiesen sanft, aber unübersehbar den Jochfirn hinunter. Für einen Start lebensgefährlich. Werner, der Startchef, langweilte zu mir herüber... Hoffentlich wartete er weiter. Doch nein, er griff tatsächlich zum Hebel. Und schon schmiss mich das Katapult hinunter über den Firn, wo ich kurz vor dem Gletscherabbruch aufs Eis plumpste, wieder wegkam und haarscharf in ballistischem Sturzbogen über die weit geöffneten Gletscherspalten auf lebensrettende Geschwindigkeit beschleunigt wurde. Glück gehabt. Noch lange nach der Landung auf dem vorinspizierten Feld neben der Kirche von Meikirch standen mir die Haare zu Berge, und es wurde jener 31. August 1985 zu einem weiteren Geburtstag.»

S-19 HB-225 mit Pilot Werner Roth beim Gummiseilstart vom Jungfrauoch

Foto: Archiv Kurt Stapfer

Die Minimoa HB-282 von Werner von Arx auf der Startrampe

Foto: Willi Schwarzenbach



1 9 8 5

Martha Bachmann startet als erste Frau vom Jungfrauoch. Am 2. September, dem offiziellen Jubiläums- und Pressetag, spielt eine vorwiegend aus Militärpiloten bestehende und in alte Fliegerkombis gekleidete Band und zaubert eine einmalige Ambiance aufs Joch. Vier Mirages in Formation überbringen die Grüsse der Schweizer Flugwaffe, und der Thuner Peter Zaugg zeigt ein gekonntes Kunstflugprogramm mit seiner ASK-21.



◀
Startplatz mit Startrampe auf dem Jungfrauoch 1985
Foto: Willi Schwarzenbach

Zur nächsten spektakulären Veranstaltung des Jahres wird das 50-Jahre-Rigi Jubiläums-Herbst-Treffen der VSV am 28. September in Erinnerung an das erste erfolgreiche Rigi-Segelflug-Lager 1935. Eine Glanzidee des Vorstandes der Segelflug-Veteranen, die diesjährige Veteranentagung auf der Rigi abzuhalten und gleichzeitig ein Oldtimerfliegen zu organisieren! Gummiseilstarts mit Segelflug-Oldtimern auf Rigi-Kulm. Das Gummiseil dazu musste eigens in Deutschland aufgestöbert und hergeholt werden. Kameradschaft in Hülle und Fülle. Herrliches Wetter. Ein Grosserfolg für die Vereinigung der Segelflug-Veteranen und sicher einer der Höhepunkte während der Präsidentschaft Eggenberger.

Den Startvorbereitungen und den geglückten Starts nostalgischer Flugzeuge mit dem Gummiseil folgen einige hundert Zuschauer. Wie schon an den früheren Rigi-Anlässen hat die Arth-Rigi-Bahn die Flugzeug-Transporte grosszügig gesponsert. Eigentlich wollte Kari Suter («Rigi-Suter») mit seiner S-16 nach dem Start wieder auf der Rigi landen. Aber daraus wird mangels Aufwinden nichts. Auch Werner von Arx verschwindet rasch ausser Sichtweite der Zuschauer. Nur Werner Kohler schafft eine Ehren-Runde über dem Rigi-Gipfel, bevor auch er sich Richtung Süden absetzen muss. Alle drei landen wohlbehalten in Oberarth.

23. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Bex. Referat Peter Huber, Umweltkommission AeCS: «Was passiert mit unserem Umweltflüger?»

1 9 8 4

14. Januar. Auf Initiative und unter dem Vorsitz von Heidi Goetz wird im Restaurant «Guggach» in Zürich-Oerlikon die «Interessengemeinschaft der Schweizer Segelfliegerinnen» gegründet, um gruppenübergreifende Kontakte zu anderen Segelfliegerinnen zu knüpfen. Mit dabei an der Gründungsversammlung sind über 50 fliegende Damen aus der ganzen Schweiz, unter ihnen Pionierinnen wie Elf Schlatter, Irène Müller-Borer, Margrit Sallaz, Ursula Hedinger-Bühler und Ludmilla Zweifel. 1994 Umwandlung in den «Verein Schweizer Segelfliegerinnen VSSF».

30. Mai. Auf dem Flughafen Bern-Belp findet die 12. ordentliche Generalversammlung der Vereinigung der Segelflug-Veteranen statt. Als Zusatzprogramm wird durch die SG Bern ein Doppelsitzer-Flugbetrieb aufgezogen. Auch der BAZL-Doppelsitzer mit Pilot Willy Ritschard ist dabei. Die vor und nach der GV angebotenen Passagierflüge zum Preis von 45 Franken finden regen Zuspruch und stossen auf helle Begeisterung.

4. Juli. Ultraleicht-Verbotsentscheid des Bundesrates. Durch diesen willkürlichen und rückständigen Beschluss hat die Schweizerregierung den Vogel abgeschossen!

Zum dritten Male nach 1974 und 1979 finden in Schänis die Segelflug-Meisterschaften statt. Gleich zwei Jubiläen stehen Pate: 50 Jahre SG Lägern und 20 Jahre Flugplatz Schänis unter der Ägide der Alpinen Segelflugschule. Die Titel holen sich nach 6 Wertungen die einheimischen Piloten, Tom Badum in der Standardklasse und Alfred Schulthess in der 15-Meter-Klasse. Die Offene Klasse ist nicht dabei, weil sich zuwenig Konkurrenten gemeldet hatten.

Der Schweizer Frederico Blatter siegt in der Offenen Klasse an den 19. Österreichischen Staatsmeisterschaften in Pinkafeld. An den Europa-Meisterschaften in Vinon, Frankreich, wird er Zweiter in der Offenen Klasse, Simon Leutenegger Dritter in der Standard-Klasse.

29. September. In Solothurn treffen sich 58 Segelflug-Veteranen zum Herbsttreffen mit Apéro und Empfang durch die Stadtbehörden im «Baseltor». Anschliessend Verschiebung mit Privatautos nach Oberdorf und Fahrt mit der Sesselbahn zum Mittagessen im Kurhaus Weissenstein.

3. November. In Olten findet eine ausserordentliche VSV-Generalversammlung statt zum Thema: Die Stellung der Vereinigung der Segelflug-Veteranen im AeCS. Der 1982 beschlossene Eintritt in den AeCS als selbständige Sektion hatte zu Problemen für die Nicht-AeCS-Mitglieder in der Vereinigung geführt mit zusätzlichen, nicht tragbaren Kosten, sowie der erforderlichen Einführung mehrerer neuer unerwünschter Mitgliederkategorien in der VSV und hatte das Verhältnis zwischen AeCS und VSV merklich getrübt.

24. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Unterentfelden. Werner Neuhaus, Präsident der Sektion Aargau des AeCS, berichtet über die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der Sektion Aargau. Benno Lüthi stellt das neue System «Segelflugsuperphotopolarotime» vor.

9. Dezember. Vreni Mattmann erfliegt auf ASW-15 einen Schweizer Segelflug-Damenrekord in Namibia über die Dreieckstrecke Bitterwasser-Spatzenfeld-Katzensteg-Bitterwasser.

28. Dezember. Mit einem Segelflug über 1'004 km, Bitterwasser-SWA-Knie-Mata Mata-Bitterwasser, wird Beat Bünzli der zweite Schweizer mit einem 1'000 km-Diplom, FAI Nr 63, AeCS Nr 2.

19. März. Auf dem Flugplatz Schänis wird der Old Timer-Club Schänis (OTC) gegründet, später umbenannt in «Oldtimer Club Schänis» (OCS). Ziel und Zweck des Vereins: der Erhalt von alten Flugzeugen in flugbereitem Zustand.

23. März. An der AeCS-Delegiertenversammlung wird die seit März 1975 bestehende Swiss Aerobatic Gliding Association SAGA als Fachsektion für den Kunstflug mit Segelflugzeugen in den AeCS aufgenommen.

30. März. In Luzern stirbt der Segelfluggpionier und Konstrukteur August Hug in seinem 89. Altersjahr. Mit August Hug haben die Schweizer Segelflieger ihren bedeutendsten Wegbereiter verloren. Während des Ersten Weltkrieges konstruierte Hug in Deutschland Jagdflugzeuge. 1918/19 schuf er zusammen mit A. Schaedler in der Waggonfabrik Schlieren das Beobachtungsflugzeug SWS C-1. Unter der Bezeichnung Spyr konstruierte er ab 1928 eine Reihe bemerkenswerter Segelflugzeuge. Als erster Präsident der Segelflugkommission des Aero-Clubs der Schweiz (1943–1969) war Hug massgeblich am Aufbau der Schweizer Segelflugbewegung beteiligt. Als Gründungsmitglied der Vereinigung der Segelflug-Veteranen des AeCS war er deren erster Präsident von 1971 bis 1979 und anschliessend Ehrenpräsident. August Hug war Träger der Lilienthal-Medaille. (Siehe Bild 1968).

13. April. Frederico Blatter gelingt mit Start und Landung in Valbrembo über die Wendepunkte Obervellach und LaTuile und einer Distanz von 1'015 km der erste Tausendkilometerflug entlang der Alpensüdseite (FAI Nr 62 und Schweizer Nr 1), der erste Alpentausender überhaupt!



◀
Frederico Blatter in seinem
Nimbus 3
Foto: Archiv Familie Blatter

1. Mai. Die Segelfluggruppe Schaffhausen feiert auf dem Flugplatz Schmerlat ihr 50-jähriges Bestehen mit einem Flugzeugpark von 10 Schul- und Hochleistungssegelflugzeugen sowie drei Schleppflugzeugen.

21. Mai. An den Schweizer Segelflugmeisterschaften in Sitten siegen Frederico Blatter in der Offenen Klasse, Peter Teunisse in der 15m-Klasse und Thomas Badum in der Standardklasse.

25. Mai. 11. VSV-Generalversammlung im Birrfeld, wieder einmal nach «alter Art und Sitte» in einem Hangar und mit Essen in der Werkstatt. Vor und nach der Versammlung Doppelsitzer-Flugbetrieb mit ASK-21, nach der ASK-13 ein weiterer Nachfolger der guten alten Rhönlerche.



▲
 Dieses einzigartige Bild von zwei in ein doppelrumpfiges Flugzeug zusammengeschmolzenen B4 entstand am 21. August 1983 in Montricher anlässlich eines Kunstflugtrainings für das Flugmeeting in Bex mit den Piloten Paul Guniat als Leader (rechts) und John Noble als Nummer 2. Die beiden hatten einen Doppelschlepp mit der Pawnee der Segelfluggruppe Genf auf 1'000 Meter über Platz gemacht und sind gerade daran, ihr Simultan-Kunstflugprogramm mit einem Looping und anschliessendem Hochgeschwindigkeitsvorbeiflug in perfekter Formation abzuschliessen, bevor sie sich nach links und rechts trennen, um im Endanflug wieder zusammenzukommen zu einer synchronisierten Landung. Klasse!

10. September. Der international bekannte Schaffhauser Flugzeugkonstrukteur Albert Neukom verunglückt im Alter von 56 Jahren tödlich auf «seinem» Flugplatz Schmerlat mit einem von ihm konstruierten Leichtflugzeug AN-20-Experimental anlässlich eines Flugmeetings. «Seine Konstruktionen» – so schrieben die «Schaffhauser Nachrichten» am 12. September – «waren seit jener ersten Elfe, die 1956 bei den Segelflugweltmeisterschaften in Frankreich Furore machte, der Zeit und der Konkurrenz um eine Cockpitlänge voraus.» Albert Neukom, seit 1978 auch Träger des Paul Tissandier Diploms der FAI, hat mit seinen legendären Elfen und AN-Flugzeugen die Segelfliegerei reich beschenkt und bei deren Entwicklung neue, weltweite Massstäbe gesetzt.

24. September. VSV-Herbsttreffen in den «Mines de sel à Bex», den Salzminen bei Bex.

25. September. Die Generalversammlung der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) in Los Angeles (USA) verleiht die Lilienthal-Medaille für 1982 (die Nr 35), die höchste persönliche Auszeichnung für besondere Verdienste im Segelflug, als drittem Schweizer an Hans Nietlisbach. Seine Vorgänger waren 1961 Adolf Gehriger (Nr 15) und 1974 August Hug (Nr 28).

26. November. Nationale Segelflugkonferenz im Hotel Saint-Georges in Gruyères. Trotz schlechten Wetters mit rund 240 Teilnehmern unerwartet grosser Aufmarsch aus allen Landesteilen. Vorträge: «Die SFK-Breitenförderungskurse» (Matthias Zwicky, SG Oberaar-gau) und «Funkdisziplin» (Marcel Obrist, SG Lenzburg).

25. Februar. In Samedan wird der «Club da Svoul a Vela Muottas (CSVM) gegründet. Die Gruppe fusioniert 1992/93 mit der ursprünglichen Pioniergruppe, der Segelfluggruppe Oberengadin, die noch parallel weiterbestanden hatte.

16. Mai. Heidi Götz fliegt mit einer Standard-Libelle vom Flugplatz Schänis zum Flugplatz Trieben. 402 km. Schweizer Segelflug-Inlandrekord Damen im Zielflug.

22. Mai. Die SG Zürich feiert ihr 50-jähriges Jubiläum auf dem Flugplatz Buttwil im Rahmen der Schweizer Segelflug-Meisterschaften.

26. Mai. 10. Ordentliche GV der VSV anlässlich des TAL 1982 (SM) in Buttwil. Die GV beschliesst den Eintritt in den AeCS als selbstständige Sektion. Francis Chardon wird aus Anlass seines 85. Geburtstages vom 19. Mai, als Träger des Hängegleiterausweises Nr 1 aus dem Jahre 1922 und als aktiver Mitarbeiter der Segelflug-Veteranen zum Ehrenmitglied ernannt. Im vergangenen März war er schon an der Delegiertenversammlung des Aero-Clubs der Schweiz zum AeCS-Ehrenmitglied ernannt worden.

27. Mai. Walter Gisler fliegt mit einer LS-3 vom Bahnhof Montbovon über 609 km zum Flugplatz Timmersdorf (A) und erstellt damit einen Schweizer Segelflug-Inlandrekord im Zielflug.

29. Mai. Die Schweizerischen Segelflugmeisterschaften in Buttwil auf dem Lindenberg (AG) enden mit Siegen von T. Badum in der Standardklasse, A. Schulthess in der 15m-Klasse und F. Blatter in der Offenen Klasse.

25. September. Das VSV-Herbsttreffen findet mit geführter Stadtbesichtigung im geschichtsträchtigen Murten statt. Ehrentrunk offeriert von der Stadt in der Rathaushalle. Mittagessen im Hotel Krone. Anschliessend Ausserordentliche GV mit dem einzigen Traktandum Abstimmung über die für die Aufnahme als Sektion in den AeCS neugefassten Vereinsstatuten, die einstimmig angenommen werden.

30. September. Am nationalen Segelflugwettbewerb nehmen 147 Piloten aus 37 Segelfluggruppen teil. Sie legen in 354 Flügen eine Gesamtstrecke von 131'753 km zurück.

27. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Muri (BE). Nationalrat Adolf Ogi spricht über «die gesellschaftspolitische Bedeutung des Sportes».



◀ Karl Suter «Rigi-Suter» mit seiner S 16 II in Samedan
Foto: Archiv Kurt Stapfer

Ein recht aktives Jahr für die Vereinigung der Segelflug-Veteranen.

11. April. Der Vorstand der VSV genehmigt ein Reglement über einen Förderungspreis für einen Nachwuchspiloten in der Standard-Klasse. Der Preis besteht aus einem Erinnerungsbecher und 1'000 Franken in bar. Er ersetzt den «Challenge August Hug», der seit 1974 vergeben wurde und wird jeweils an der Segelflugkonferenz überreicht.

29. Mai. 9. VSV-Generalversammlung anlässlich des TAL 81 auf dem Birrfeld.

Mittwoch/Donnerstag, 3./4. Juni: Die VSV besucht mit 29 Teilnehmern die Segelflug-Weltmeisterschaften in Paderborn. Die Besucher werden von DAeC-Präsident Georg Brütting und Fred Weinholtz, dem Direktor des Organisationskomitees der Weltmeisterschaft mit allen Ehren empfangen und sitzen mitten unter Segelfliegern mit klangvollen Namen, wie Heinz Huth, genannt der «Lange», zweifacher Weltmeister, Hans-Werner Grosse aus Lübeck, mehrfacher Weltrekordinhaber und Ingo Renner, Weltmeister und Deutsch-Australier.

10. Juni. Adolf «Pirat» Gehrig, Ehrenpräsident der FAI, Ehrenmitglied des AeCS und Träger der Lilienthalmedaille, stirbt nach schwerer Krankheit im 65. Lebensjahr. Der Segelflug in der Schweiz, aber auch weltweit, hat ihm viel zu verdanken. (Siehe auch 1976, 1961 und 1948).

Adolf Gehrigers Übernamen «Pirat» soll aus seiner Jugend stammen, als er verwegene Bootsfahrten unternahm. Der Übername passt aber auch sehr gut zu einer gewagten Aktion, kurz nach dem Einmarsch der Franzosen ins benachbarte, noch deutsche Vorarlberg.

Pirat Gehrig, damals Obmann der SG Säntis, und Ernst Zeller, Fluglehrer, sprachen beide flüssend französisch und erfuhren im Frühjahr 1945 von französischen Offizieren im Restaurant Schiffli in Gaissau (A) vom bevorstehenden Abtransport einer grösseren Anzahl deutscher Segelflugzeuge nach Frankreich. Die Flugzeuge waren während des Krieges zu Schulungszwecken auf dem eigens dazu gebauten Flugfeld Gaissau im Einsatz gewesen und der noch vom deutschen Kommando befohlenen Vernichtung entgangen. Der französische Abschnittskommandant stand der Lieferung eines Teils dieses Flugmaterials in die Schweiz wohlwollend gegenüber. Der Zweite Weltkrieg war noch nicht überall beendet, da gelangte eine beachtliche Anzahl Segelflugzeuge in zwei Nächten mittels Flusskahn oder Floss über den Alten Rhein in die Schweiz. Die Flugzeuge hatten noch Tarnanstrich, das Hakenkreuz war notdürftig mit weisser Farbe übertüncht worden. Dieser heimlichen «Nacht-und-Nebel-Aktion» folgte kurze Zeit später noch ein Transport mit einem von der französischen Armee grosszügig zur Verfügung gestellten GMC-Lastwagen mit Anhänger samt marokkanischem Chauffeur, der die Fracht über das Zollamt Rheineck bis zum Flugplatz Altenrhein brachte. Man wollte noch einige Flugzeuge offiziell einführen.

Später versuchten die Altenrheiner Segelflieger, noch an das grosse Ersatzteillager im Segelflugzeugbau- und Unterhaltsbetrieb Kittelberger in Hard bei Bregenz zu kommen. Dort lagen noch über 30 zerstörte neue Segelflugzeuge, über die mit Panzern oder Lastwagen einfach hinweg gerollt worden war. Aber es kam zu keinem weiteren Transport.

Es ist bekannt, dass die alliierten Besatzungsmächte einiges an deutschem Flugmaterial nach Hause schafften. Allein nach Frankreich gingen 400 Segelflugzeuge. Man darf davon ausgehen, dass die Flugzeuge aus Gaissau alle den gleichen Weg gegangen wären. Die Missachtung dieser Weisung führte denn auch zu einer Intervention der französischen Regierung, nachdem sie von der Aktion erfahren hatte. Es kam zu diplomatischen Komplikationen und die Weisung aus Bern, die Flugzeuge wieder zurückzuschaffen, liess nicht lange

1 9 8 1

auf sich warten. Die Überlieferung will wissen, dass dieser Anordnung mit einigen alten, ausgedienten Schweizer Segelflugzeugen Genüge geleistet worden sei... Gemäss einer späteren Aussage bestand dieser Rücktransport nur aus Material, das kurz zuvor in die Schweiz gebracht und verzollt worden war, darunter eine Seilwinde, einige Zöglinge (SG-38) und ein Grunau-Baby.

Wie weit das Luftamt und der Aero-Club der Schweiz über die Aktion informiert waren, wissen wir nicht; jedenfalls sind uns keine negativen Reaktionen bekannt. Der Aero-Club veranlasste die Verteilung der Flugzeuge an verschiedene Segelfluggruppen. Pirat und seine Helfer hüllten sich in Schweigen. Kein Wunder, wenn später die verschiedensten Gerüchte entstanden.

Insgesamt fanden so um die 15 Flugzeuge den Weg in die Schweiz, darunter 9 oder 10 DFS-Kraniche, 2 DFS-Weihen, 2 DFS-Meisen und ein Grunau-Baby. Das vor der Zerstörung gerettete Flugmaterial leistete in den Schweizer Segelfluggruppen noch manche Jahre wertvolle Dienste.

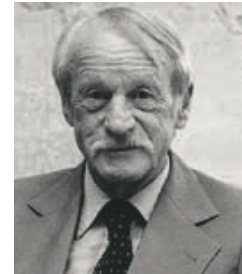
26. August. Die VSV ist mit 26 Teilnehmern bei der Firma Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH in Kirchheim/Teck zu Gast.

26. September. VSV-Herbsttreffen auf dem Bielersee, verbunden mit einem kurzen Fussmarsch zum Mittagessen im Restaurant auf der St. Petersinsel.

31. Oktober. Eine Delegation des VSV-Vorstandes besucht die AVIATIKA 81 in Basel und einen Vortragsnachmittag der Basler Segelflieger anlässlich des Jubiläums 50 Jahre SG Basel.

28. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Sarnen. Themen: «Die Breitenförderungskurse der SFK im Leistungssegelflug», sowie eine Orientierung durch Willi Schwarzenbach über «Regionale Ausscheidungslager (RAL) – Entwicklung und Tendenzen».

Nach aufwändigen Vorarbeiten entsteht am Weihnachtstag 1981 die Gruppo di Volo Sud-Alpin (GVSA) als kleine Gruppe Gleichgesinnter, die sich den Leistungssegelflug auf der Alpensüdseite zum Ziel gesetzt haben.



▲
Adolf «Pirat» Gehriger
Foto: Archiv Markus Ritzi

21. Mai. Generalversammlung der VSV in Montricher anlässlich des TAL 80. Die Schweizer Segelflugmeisterschaft und die Segelflug-Veteranen sind zum zweiten Mal seit Bestehen des Flugplatzes in Montricher zu Gast. Herbert (Büsi) Katz wird zum neuen Präsidenten der VSV gewählt.

27. September. VSV Herbsttreffen auf dem Flugplatz Grenchen. Führung durch die Farnerwerke.

1 9 8 0

1 9 8 0

22. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Steinhausen (ZG). Themen: «Einführung der Segelflug-Bestleistungsliste» (Präsentation durch Herbert Frehner, Coach SNM) und «Flugmedizinische Untersuchungen ab 1.1.1981» (Information durch Hans Nietlispach).

31. Dezember. Die Schweiz zählt 2690 Segelflugpiloten.

1 9 7 9

20. Mai. Der Schweizer Spitzenpilotin Heidi Goetz gelingt ab Schänis mit dem Segelflugzeug Standard-Libelle ein neuer Rekord mit 8'475 m Höhengewinn.

30. Mai. Ordentliche Generalversammlung der VSV und Veteranentag in Schänis.

18. Juli. Die Segelflug-Veteranen besuchen das Internationale Segelflug-Oldtimer-Treffen in Thun. An diesem 7. internationalen Treffen werden über 40 Segelflugzeuge der dreissiger und vierziger Jahre gezeigt.

Die SG Olten errichtet auf dem 1978 stillgelegten Flugplatz Olten-Gheid ein kurzes Windenstartfeld von 30x550 Metern, das Klinkhöhen von knapp 250 Metern möglich macht. Erst 1994 erlaubt eine Landarrondierung eine Pistenverlängerung nach Osten mit Klinkhöhen von 350 Metern.

13. Oktober. VSV-Herbsttreffen im Hotel «Hermitage» am See, Luzern. August Hug, Gründer und erster Präsident (1971–1979), tritt als Präsident der Vereinigung zurück. Mit einhelligem Applaus wird er zum Ehrenpräsidenten ernannt. Als Nachfolger wird Herbert Katz vorgeschlagen. Er wird die Geschäfte bis zur nächsten GV als Präsident a.i. führen.

24. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Luzern. Joseph Strobel, Meteoberater SNM, spricht über «Segelflug und Wetter», Andreas Deutsch, BAZL Vizedirektor, über «Segelflug und Schleplärm».

12. Juni. An den Segelflugmeisterschaften in Grenchen siegen Hans Nietlispach in der Standardklasse und Herbert Frehner in der Offenen Klasse, der im Januar bereits die australische Meisterschaft in der Standardklasse gewonnen hatte. Wer im Segelflug sportliche Erfolge erreichen will, muss im Jahr 200 bis 300 Stunden im Cockpit sitzen und über ein Flugzeug verfügen, das 50'000 bis 70'000 Franken kostet.

21. Juni, Dübendorf. Erstflug des durch Albert Neukom in Neunkirch gebauten, jetangetriebenen, Doppelsitzers Prometheus, HB-YBI. Es folgen die Flugerprobung bei der GRD in Emmen und diverse Flugvorführungen. 1990 wird das Flugzeug mit Stemme S-10 Flügeln von 23m Spannweite versehen. Der gemessene Gleitwinkel liegt nun bei 1:46, die Steigrate über 5 m/s und der Anteil motorischen Fluges unter 4%. Im Projekt Winggrid der ETH wird das Flugzeug als fliegender Windkanal genutzt. 2001 wird es stillgelegt, weil es nicht gelingt, die vom BAZL vorgeschriebene 100-Stunden Motorkontrolle durchzuführen. Seit 2007 befindet sich das Flugzeug im Musée de la montagne noir in Toulouse und wartet dort auf die Triebwerksrevision oder bessere Aggregate... Siehe auch 1972.

28. Juli. Eine eher ungewöhnliche Begebenheit sei dem interessierten Leser nicht vorenthalten. Unter anderen sind heute zwei Segelflugzeuge aus dem Segelfluglager Zweisimmen im Wallis unterwegs, die gegen Abend mangels Aufwinden in Sion landen müssen. Die 180 PS Piper Super Cub braucht für den Rückschlepp mit dem ersten Segelflugzeug bis über die Sanetschpasshöhe mehr Zeit als erwartet. Im Tal wird es dunkel, und der Segelflieger entscheidet sich für eine Notlandung bei Gsteig. Um 20:18 Uhr (=UTC+1) startet der zweite Schleppzug in Sion. Im Segelflugzeug K8 HB-958 sitzt Toni Odesti der FBSZ (Fluggruppe der Berufsschüler Zürich). Auch dieser Schlepp braucht seine Zeit bis die Passhöhe erreicht ist. Es ist noch hell, aber auf der anderen Seite wartet das Tal schon in der Nacht. Wohin? Der Flugplatz Sion ist mittlerweile geschlossen, und die Pistenbeleuchtung kann nicht aktiviert werden. Ebenso Bern-Belp, das in der Nacht ohnehin schwieriger zu finden wäre. Schnell entschliesst sich Schlepp-Pilot Simon Stettler Richtung Rochers-de-Naye und Genfersee nach Genf zu fliegen. Die Lichter entlang des Sees helfen. Man folgt dem Nordufer des Genfersees. Im Segelflugzeug ist es dunkel. Es können keine Instrumente abgelesen werden. Der Kontakt mit der Flugsicherung wird durch den Schlepp-Piloten hergestellt. Nur er kann die Frequenzen richtig einstellen, seine Instrumente sind beleuchtet. Später meldet sich die Flugsicherung auf der Segelflugfrequenz. Die Stimme des Flugverkehrsleiters wirkt beruhigend. Die Verkehrsflugzeuge müssen in die Warteschlange. Die Sicht ist gut in der klaren Nacht. Die Landeerlaubnis ist erteilt, die Piste kurz voraus. Ohne Instrumente schätzt der Pilot die Anflug- und Landegeschwindigkeit mit dem Gehör; sicherheitshalber fliegt er eher etwas schneller. Das ergibt einen relativ langen Schwebeflug bis zum Aufsetzen, aber die Piste ist hier lang genug. Um 21:21 Uhr landet zuerst das Segelflugzeug auf der beleuchteten Betonpiste 23 von Genf-Cointrin. Mit Hilfe der Flughafen-Feuerwehr und dem Fahrer des «Follow-me» wird das Flugzeug rasch auf den Rasen neben der Piste gebracht. Danach kann das Schleppflugzeug landen. Erleichterung! Der Stress für die VFR-Piloten ohne Nachtflugausbildung und entsprechende Ausrüstung ist glücklich vorbei. Debriefing bei den Flugverkehrsleitern, die für ihre hervorragende und effiziente Hilfe aufrichtigen Dank ernten. Die Genfer sind grosszügig. Am nächsten Morgen dürfen die Piloten vom Internationalen Flughafen Genf aus im Schlepp wieder Richtung Zweisimmen starten. Über das Nachspiel mit dem Luftamt schweigt die Überlieferung.

23. September. Veteranentreffen im SBB-Buffer Bern. Eugen Aeberli trägt den Film «Aus alten Zeiten unseres Segelflugs» vor.

1 9 7 8

Mit dem Motorflugverbot per 1. Oktober 1978 auf dem Flugplatz Olten-Gheid erleidet der Oltner Leistungssegelflug einen empfindlichen Knick. Bisher konnte am Vormittag in die erste Thermik über dem Belchen geschleppt werden. Nun steht nur noch eine Winde zur Verfügung, mit der man auf rund 250 Meter über Platz kommt. Trotzdem finden die Oltener Segelflieger immer wieder Anschluss an die Aufwinde, wenn auch mit 2–3 Stunden Verzögerung. So wächst in den 1980er Jahren in Olten eine Generation von jungen Segelfliegern heran, welche in geringer Höhe die noch schwache Thermik perfekt zu nutzen wissen. Dazu gehören zweifelsohne auch die späteren Wettbewerbsspitzenpiloten Thomas und Daniel Frey, nicht zuletzt dank dem von ihnen entwickelten und mit Erfolg praktizierten Zweierteamflug.

21. Oktober. Albert Neukom erhält in Paris das Diplom Paul Tissandier der Fédération Aéronautique Internationale (FAI), denn er beschreitet neue Wege im Segelflugzeugbau, so z.B. Laminarprofile und variable Flügelgeometrie. Er ist der erfolgreiche Konstrukteur der Weiterentwicklungen des Segelflugzeuges Elfe von Dr. Werner Pfenninger im schaffhausischen Siblingen, mit denen Piloten aus aller Welt Rekorde erzielen. Die ersten Neukom-Elfen entstehen in Zusammenarbeit mit Albert Markwalder. Auch die Neuschöpfung AN-20 (Albert Neukom) ist erfolgreich.

25. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in der Mustermesse Basel. Rudolf Stüssi informiert über den «Bericht Strukturkommission SFK».

1. Dezember. Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) verleiht August Risch, Flugplatzchef in Samedan vom 1. Oktober 1937 bis 30. Juni 1978, das Diplom Paul Tissandier. Seit 40 Jahren ist «Gusti» Risch weit bekannt als Förderer des Flugplatzes im Oberengadin und des alpinen Segelfluges.

1 9 7 7

18. Mai. Veteranentag an den Schweizer Segelflug-Meisterschaften (TAL) auf dem Flugplatz Amlikon.

30. September. Die Segelflug-Veteranen treffen sich zum zweiten Mal dieses Jahr, diesmal im Verkehrshaus Luzern. Im Archiv des Verkehrshauses wird unser in mehrjähriger Arbeit hauptsächlich durch August Hug zusammengestelltes SEGELFLUG-ARCHIV vorgestellt. Es hat mittlerweile einen grossen Umfang aus den Jahren 1910–1945 angenommen. Das Archiv ist jederzeit nachmittags von Dienstag bis Freitag nach vorheriger Anmeldung einsehbar.

10. Dezember. Schweizerische Segelflugkonferenz in Freiburg. Diskussion über Strukturprobleme im Schweizer Segelflug.

10. April. Auf Initiative von Benno Lüthi beginnt auf dem Militärflugplatz San Vittore (GR) das erste alpine Segelfluglager südlich der Alpen. Die günstigen Segelflugverhältnisse im Misox führen dazu, dass in den vom Schweizerischen Segelflugverband geführten Lagern jährlich bis zu 200 Piloten mit gegen 100 Segelflugzeugen teilnehmen. Damit wird die Tradition der seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges von den Segelfluggruppen des Mittellandes durchgeführten alpinen Sommerlagern in Samedan, Münster (VS), Zweisimmen und Saanen bereichert.

12. Mai. Veteranentag an den Schweizer Segelflug-Meisterschaften (TAL) auf dem Birrfeld.

16. Mai. Als Sieger an den Schweizer Segelflug-Meisterschaften gehen hervor: Herbert Frehner auf Nimbus II in der Offenen Klasse und Alfred Schulthess auf Standard-Cirrus in der Standardklasse. A. Schulthess wechselt darauf in die Rennklasse und wird 1980/82/84/85 Sieger in dieser Disziplin.

22. Juni. Heidi Götz erstellt mit einer Standard-Libelle den ersten Schweizer Segelflug-Damenrekord über eine gerade Strecke von 453 km vom Flugplatz Schänis zum Flugplatz Kapfenberg (Österreich).

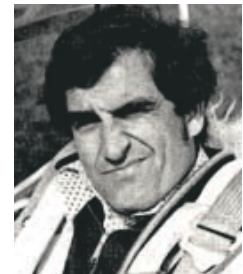
25. September. Erstmals seit der Gründung der SAGA wird eine schweizerische Kunstflugmeisterschaft für Segelflieger durchgeführt. Austragungsort für diese erste Veranstaltung mit 10 Teilnehmern ist das Oltener Flugfeld Gheid, das mit seinen Einrichtungen und Leuten für die Durchführung solcher Wettbewerbe beste Vorgaben bietet. Die Wetterbedingungen sind ideal. Zum Einsatz kommen vier Pilatus B-4 und ein «Salto». Christian Schweizer wird Sieger der Kategorie Ia (Flüge auf dem «Salto» mit 12 Figuren) und Schweizermeister, Kurt Jäggi wird Gewinner der Kategorie II (Flüge auf B-4 mit 10 Figuren).

4. Oktober. In Teheran wird Adolf Gehriger, bekannt unter dem Namen «Pirat», zum Präsidenten der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) gewählt. Dieses höchste Amt fällt ihm zu, weil er eine beachtliche Karriere als Segelflieger hinter sich hat. Die erste Segelflug-Weltmeisterschaft 1948 in Samedan (GR) war sein Werk. Während 25 Jahren leitete er als



dessen erster Präsident das «Weltparlament der Segelflieger», die Commission Internationale de Vol à Voile (International Gliding Commission). Als erster Schweizer wurde er mit der Lilienthal-Medaille international ausgezeichnet. Ab 1976 gehört er der Geschäftsleitung der Swissair an.

4. Dezember. An der Schweizer Segelflugkonferenz in Magglingen wird Heidi Goetz für ihre Sonderleistungen geehrt. Sie hat als erste Schweizerin das internationale goldene Leistungsabzeichen mit drei Brillanten erworben und zahlreiche Segelflugrekorde aufgestellt.



▲
Christian Schweizer
Foto aus AeroRevue 11/1976

◀
Adolf «Pirat» Gehriger als neu
gewählter Präsident der FAI
Foto: Archiv FAI

1 9 7 5

1. März. 23 Segelflieger gründen die Swiss Aerobatic Gliding Association SAGA. Ziel der Vereinigung ist die Förderung des Segelkunstflugs. Hermann Fuhrer wird erster Präsident.

21. Mai. Kameradschaftliches Freundschaftstreffen der Veteranen am offiziellen Tag der Schweizer Segelflugmeisterschaft (TAL), die erstmals in Montricher stattfindet, ein Höhepunkt für das noch junge, erst vier Jahre alte «Centre romand de vol à voile» mit den Gruppen Genf und Lausanne.

7./8. Juni. Die SG Cumulus feiert mit einem Eröffnungsfest den 1972/73 mit Hilfe eines Bundesdarlehens erfolgten Weiterausbau des Flugplatzes Amlikon mit heizbarer Werkstatthalle, Hangarverlängerung, neuen Sanitäreanlagen und Schwimmbad.

23. Juli. Veteranentag anlässlich des 3. Internationalen Segelflieger-Oldtimer-Treffens auf dem Flugplatz Gruyère.

17. August. An den italienischen Segelflugmeisterschaften in Rieti siegt Hans Nietlispach auf «Hornet» in der Standardklasse unter 40 Konkurrenten aus sechs Nationen. Zugleich erfliegt er zwei nationale Rekorde im 100 km- und 300 km-Dreieckflug mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 120.3 resp. 98.6 km/h.

29. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Rapperswil. August Hug wird für die ihm von der FAI 1974 verliehene Lilienthal-Medaille geehrt.

1 9 7 4

19. März. Heidi Goetz holt sich mit einer Standard Libelle gleich zwei nationale Frauen-Segelflugrekorde: 9400 m absolute Höhe und 7'120 m Überhöhung.

22. Mai. Veteranen-Zusammenkunft am offiziellen Tag der Schweizer Segelflug-Meisterschaft (TAL) in Schänis. Erstmals kommt der Wanderpreis der Segelflug-Veteranen, «Challenge August Hug» zur Ausschreibung. Die beiden jüngsten Teilnehmer am TAL (Trainings-Ausscheidungs-Lager = Schweizer Segelflug-Meisterschaft) erhalten je einen Preis. Als Erster erhält derjenige Jungflieger den Wanderpreis plus 500 Franken, der in seiner Klasse den besten Rang erzielt hat. Der in einem nachfolgenden zweitbesten Rang in seiner Klasse klassierte Jungflieger erhält einen Becher und 300 Franken.

August Hug erhält als zweiter Schweizer die FAI-Lilienthal-Medaille, die Nr 28.

23. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Langenthal.

1 9 7 3

30. Mai. Die Vereinigung der Segelflug-Veteranen wird anlässlich der Schweizer Segelflugmeisterschaften in Bern-Belp formell aus der Taufe gehoben und August Hug als deren erster Präsident bestätigt. Zur jährlichen Zusammenkunft treffen sich am offiziellen Tag des TAL 1973 (Schweizer Segelflugmeisterschaft) 85 Mitglieder.

24. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Grenchen.

1 9 7 2

5. Mai. Alois Widmer startet in Buochs (NW) zum Erstflug mit dem Ganzmetall-Segelflugzeug Pilatus B4/PC-11. Karl E. Scheuber führt später die Zertifizierungsflüge des Pilatus B4/PC-11AF bis zur Vollkunstflugtauglichkeit durch.

Die B-4 war vom deutschen Ingenieurteam Ingo Herbst, Manfred Küppers und Rudolf Reinke für den flugbegeisterten Deutschen Basten entwickelt worden. Die Firma Rheintalwerke G. Basten baute zwei Prototypen (Erstflug 7. November 1966).

Zu Beginn der 1970er Jahre erwerben die Pilatus Flugzeugwerke, Hersteller des weltweit bekannten Pilatus PC-6 Porter, die Baurechte des Ganzmetall-Einsitzers B4. Die Konstruktion des Flugzeugs wird komplett überarbeitet im Hinblick auf rationelle Fertigungsmethoden, Gewichtsreduktionen und die verschärften Bauvorschriften. Die B4 ist weltweit das erste, in Serie hergestellte, einsitzige Ganzmetall-Segelflugzeug. Nach dem Bau von 322 Einheiten bei Pilatus wird das Programm im Juni 1978 an NIPPI Aircraft, Japan, verkauft. Die robuste B4 hat sich über Jahrzehnte bewährt, im Leistungssegelflug, im Kunstflug, sowie in der Anfänger- und Fortgeschrittenenschulung. Das beliebte und kostengünstige Flugzeug steht auch vierzig Jahre später immer noch weltweit im Einsatz.

Als Verkäufer und Werktestpilot hatte Karl E. Scheuber das Flugzeug in den verschiedensten Ländern vorgeführt und verkauft. Er weiss von einigen Anekdoten zu berichten:

Im Juli/August 1972 war ich in England auf einer Demonstrationstour. Anlässlich einer grossen Air Show auf dem Flugfeld Dunstable sah ich während meiner Akrobatik-Vorführung im Rückenflug am Rande des Flugfeldes ein grosses Feuer, was mich etwas erschreckte. Nach der Landung erfuhr ich, dass ein Bauer während der Fahrt mit seinem grossen Mährescher auf abfallendem Gelände der Flugdemonstration zugeschaut hatte. Plötzlich hätte sich die Mähmaschine überschlagen und Feuer gefangen. Der Bauer sei glücklicherweise dank dem raschen Einsatz der Feuerwehr nicht weiter zu Schaden gekommen.

Ein besonderes Erlebnis hatte ich auf der Royal Air Force (RAF) Base Dishforth, wo mir der Base Commander nach meiner, wie er sagte, hervorragenden B4 Akro-Demonstration, ein nicht ganz einfaches Fluggerät, den «Primary», eine Art Zögling zum Flug anbot. Der Commander offerierte einen Schleppflug mit der Auster auf 1'500 Meter ü/G. Normalerweise würden mit dem Primary nur noch Windenstarts gemacht. Ich sollte aber die etwas ungewohnten Gleitflugeigenschaften des Flugzeuges erleben können. Er äusserte den Wunsch, dass ich wieder auf der RAF Basis landen sollte. Der in England übliche Startwagen war für mich der Ausgangspunkt und so landete ich nach einem wunderbaren Flug direkt neben diesem.

An der eintägigen «Gliding Convention» in Tucson, Arizona, USA, im Jahre 1976 durfte ich den Eröffnungsflug (Kunstflug mit allen negativen Figuren) machen. Gleich nach der Landung kam ein begeisterter Zuschauer auf mich zu und fragte, ob dieses Flugzeug schon verkauft sei. Bitte machen Sie eine Reservation für mich. Zum Abschluss des Tages wurde nochmals eine B4

1 9 7 2

Vorführung gewünscht. Wieder kam derselbe Herr nach der Landung und sagte mit strahlendem Gesicht, dass dieses Flugzeug nun ihm gehöre. Er ergänzte seinen mitgebrachten Scheck mit der Kaufsumme. Dies war mein einfachster und schnellster Verkauf einer B4 gewesen.



▲
B4 Spiegelflug über Singen,
Deutschland, mit Karl E.
Scheuber (unten) und Victor de
Beauclair (oben)

Foto: Archiv Karl E. Scheuber

►
Moswey 4 am OSV-Treffen in
Beromünster im Mai 1972

Foto: Kurt Stapfer



1 9 7 2

26. Mai. Erstflug der HB-2020 in Altenrhein. Die 18-Meter-Diamant meistert erfolgreich Dutzende von Eigenstarts ab verschiedenen Schweizer Flugplätzen. Im Segelflug bleibt ungefähr die Leistung einer 16.5-Meter Diamant. Am Projekt sind FFA (Zelle), Microturbo (Kleinstturbinen) und EFF (Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau) beteiligt. Die positiven Ergebnisse ermutigen die Konstrukteure, einen zweisitzigen Hochleistungssegler mit Strahlantrieb zu planen, das Projekt Prometheus. Siehe auch 1978.

18. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Olten.

1 9 7 1

Jahr der offiziellen Gründung der Vereinigung der Segelflug-Veteranen. In einem ersten Entwurf von August Hug im Februar war von einer «Sektion der Ehemaligen Segelflieger des AeCS» die Rede. Aber bereits von der ersten Zusammenkunft an spricht man von den «Segelflug-Veteranen». Als Gründungsversammlung darf die Zusammenkunft vom 7. Mai 1971 im Aarhof, Olten, gelten mit den Initianten Willy Baur, Alois Derendinger, August Hug, Jean Marthaler, Hermann Rüttschi und Hermann Schreiber, sowie weiteren über 40 aktiven und ehemaligen Segelfliegern. Als Ziele werden genannt: kameradschaftliche Vereinigung, Förderung des Nachwuchses, Werbung für den Segelflug, Publikationen, AeroRevue (vorerst historische Artikel). August Hug wird erster Präsident der Vereinigung.

7. Juni. Auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach wird an den Schweizer Segelflugmeisterschaften Hans Nietlisbach zum 12. Mal Gewinner der Standardklasse.

20. Juni. Dem Westschweizer Segelflugzentrum Montricher (VD) wird die Betriebsbewilligung erteilt. Am 10. Juli wird das neugeschaffene «Centre romand de vol à voile de Montricher», neue Heimat der Segelfluggruppen Genf und Lausanne, eingeweiht. Die Waadtländer waren bis anhin auf dem Flugplatz Lausanne-Blécherette zuhause. Für die Genfer bedeutet Montricher als neue Basis ein Wendepunkt und neuer Anfang mit dem Ende einer jahrzehntelangen Odyssee von Plan-les-Ouates über Cointrin mit Unterbrüchen, Gland, Puplinge, Prangins und Sion. Gut sechs Jahre sind schon vergangen, seit die drei Genfer Segelflieger Eugène Flury, Kurt Schillig und Rolf Moosmann anfangs 1965 das Terrain entdeckt hatten.

Mit dem grundsätzlich grünen Licht der Gemeinde Montricher/VD war die erste Hürde noch im gleichen Jahr genommen; doch wie ein solches Projekt finanzieren? Schlüssel zum Erfolg wurde ohne Zweifel die vom Genfer Regierungsrat André Ruffieux auf den 11. September 1967 einberufene Sitzung mit dem Genfer Aero-Club, dem Luftamt und der SG Genf, einmal mehr zum Thema der Zukunft der Genfer Sportfliegerei und der Suche nach einem Terrain. Kein Lichtblick für die Motorflieger, doch die Segelflieger haben, wenn auch kein Geld, mit den Aussichten für Montricher etwas in der Hand. Da erklärt der Vertreter des Eidgenössischen Luftamtes, Herbert Weibel, man solle vorwärtsmachen, ein erstes Budget unterbreiten, und er werde das Eidgenössische Finanzdepartement zu überzeugen suchen. Mit den Bewilligungen der Eidgenossenschaft und des Kantons Waadt, sowie den positiven Stellungnahmen der umliegenden Gemeinden begann das Wunder sich zu kon-

1 9 7 1

kretisieren. In dieser Phase wurden auch die Segelflugkameraden aus Lausanne zugezogen. Sie waren wegen des (damals noch in Diskussion stehenden, später aber nie realisierten) Projektes «Flugplatz Etagnières» zuerst noch etwas zurückhaltend, erkannten aber rasch die Vorteile, die Montricher zu bieten hatte, und unter der Führung von Marc Dugerdil (GE) und Gontran Gourdou (VD) zogen beide Gruppen am gleichen Strick. Die «Fondation de Montricher, Centre de vol à voile» wurde gegründet. Die Eidgenossenschaft stellte das Terrain unter einem 99-Jahre-Vertrag zur Verfügung und gewährte der Fondation ein Darlehen von 860'000 Franken. So entstand der Segelflugplatz Montricher.

20. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Bern.

1 9 7 0

Gründungsjahr der Alpenen Segelfluggruppe Zweisimmen.

▼
Flugplatz Amlikon,
Jugendtag an der Schweizer
Segelflugmeisterschaft 1970
Foto: SG Cumulus Fotoarchiv

16. bis 24. Mai. Unter der Leitung von Hermann Fäh, Hanspeter Vetterli, Willy Ritschard und Walter Ryser organisiert die SG Cumulus die Schweizer Segelflugmeisterschaften erstmals in Amlikon. Der erste Grossanlass auf dem 1963 eingeweihten Flugplatz wird mit Einsatz der Cumulüssler ein Erfolg, insbesondere der Jugendtag, zu welchem gegen 5'000 Schüler aus dem Kanton Thurgau eingeladen sind. Als Schweizermeister können sich Hans Nietlisbach in der Standard-Klasse und Fritz Wanzenried in der Offenen Klasse feiern lassen.



1 9 7 0



◀
Flugplatz Amlikon,
Jugendtag an der Schweizer
Segelflugmeisterschaft 1970

▼
Flugplatz Amlikon



◀◀
Schleppflugzeug Chipmunk

◀
Elfe S3

Fotos: Archiv SG Cumulus

1 9 7 0

▶
«Tost» Doppeltrommel-Winde,
in Betrieb bei der SG Cumulus
1960–1996, Windenführer
H. Rechsteiner
Foto: Archiv SG Cumulus



▶
30. Oktober 1970. Drei
Generationen der gleichen
Familie im Doppelsitzer
Ka 2 HB-587 in Buttwil. Am
Steuer der bekannte Segelflieger
Willy Baur mit seinem Sohn
Ruedi und dem vierjährigen
Enkel Frédéric
Foto: Archiv Rudy Baur



▲
Erwin Lehmann (Elfe S3)
und Ernst Binggeli (Ka6) im
Doppelschlepp
Foto: Archiv Erwin Lehman

28. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Bex.

Es existieren Segelflugschulen in Altenrhein, Amlikon, Bad Ragaz, Bellechasse, Bern-Belp, Beromünster, Bex, Biel, Birrfeld, Buochs, Buttwil, Courtelary, Dittingen, Grenchen, Hausen a.A., Kägiswil, La Chaux-de-Fonds, Langenthal-Bleienbach, Lausanne-La Blécherette, Locarno, Mollis, Neuchâtel, Olten, Schänis, Schupfart, Sion, Speck-Fehraltorf, Thun, Winterthur.

Der Segelflug erlebte in den vergangenen zehn Jahren einen grossen Aufschwung (in Klammer die Zahlen von 1960): Totalbestand an Segelflugzeugen 417 (235), Segelfluglehrer 242 (165), Segelflieger 1661 (859), Flüge 57'573 (40'233), Flugstunden 32'954 (15'933).

1. Juni. Die Gebrüder Rudolf und Werner Eichenberger, Besitzer der Flugschule Eichenberger, eröffnen auf 720 m/M auf dem Lindenberg (AG) ihren selbstgeschaffenen Flugplatz Buttwil, der über eine 700 m Rasenpiste verfügt und der den ebenfalls von der Schliessung des Flugplatzes Spreitenbach betroffenen Segelfluggruppen Zürich und Sky Gastrecht bietet. Wie auch in Dällikon drohte in Spreitenbach schon seit mehreren Jahren unter den zunehmenden Einschränkungen im Luftraum der Segelflug ohnehin zu ersticken. Der nahe Verkehrsflughafen Zürich-Kloten lässt grüssen. Spreitenbach musste 1968 der Autobahn N1 und dem SBB-Rangierbahnhof Limmattal weichen.



Jakob Spalinger erhält das «Diplom Paul Tissandier», eine der höchsten FAI-Auszeichnungen in der Fliegerei allgemein und im Flugsport im Besonderen. Damit werden seine Verdienste als Flugpionier gebührend gewürdigt.

22. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Grenchen.

▲
Werner Ledermann, Luftamt-Segelfluginspektor, anlässlich des Weiterbildungskurses für Fluglehrer im Streckensegelflug vom 9. bis 20. Juni 1969 auf dem Flugplatz Schaffhausen-Schmerlat

Foto: Pierre Freitag

1 9 6 8

▶
 An den Schweizer Segelflugmeisterschaften 1968 im Birrfeld wird August Hug für sein 25-jähriges Wirken in der SFK geehrt. Eine illustre Gesellschaft am 10. Mai, dem Offiziellen Tag, vlnr: die Segelflugzeugkonstruktoren Jakob Spalinger, Georg Müller und August Hug mit AeCS-Zentralpräsident Fritz Rickenbacher

Foto: AéroRevue 6/1968,
 Archiv Kurt Stapfer



▲
 Ruedi Seiler

Foto: Archiv Kurt Stapfer

An den Segelflug-Weltmeisterschaften in Leszno (Polen) erringt der St.Galler Ruedi Seiler auf der Schweizerkonstruktion Diamant 18m in der Offenen Klasse Platz 3. Leider fliegt er kurze Zeit später im Vorarlberg in ein Seil und erleidet tödliche Verletzungen.

9. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Olten.

19. November. In Zürich stirbt Georg Müller, Konstrukteur der erfolgreichen Moswey-Segelflugzeuge, die in den Segelflugwerken Horgen gebaut wurden. (Siehe Bild weiter oben, aufgenommen an den Schweizer Segelflugmeisterschaften 1968).

1 9 6 7



▲
 Ernst Binggeli im Gespräch mit Erwin Lehmann vor der Elfe S3 HB-873 zurück in Olten nach ihrem Doppelschlepp vom «TAL Grenchen 1967»

Foto: Archiv Erwin Lehmann

26. Mai. Emil Ehrat schafft einen neuen nationalen Zielflugrekord im Segelflug mit 567 km.

Gründung Segelfluggruppe Knonaueramt.

Im Frühjahr 1967, nach 2 Jahren Unterbruch seit der Schliessung des Sisselnfelds, beginnt auch der Segelflugbetrieb wieder auf dem neuen Flugplatz Fricktal-Schupfart, und am 3./4 Juni wird der neue Flugplatz mit einem Flugtag offiziell eingeweiht. Neben der Segelfluggruppe Fricktal und den Motorfliegern ist von Anfang an auch die Segelfluggruppe Basel dabei.

1 9 6 7

11. Juli. René Comte fliegt 698.53 km weit mit einem Diamant von Marfa (Texas) nach Tucson (Arizona) und erstellt damit einen Schweizer Rekord über eine gerade Strecke in der Offenen Klasse.

25. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in La Chaux-de-Fonds.

1 9 6 6

Schon seit anfangs der 1960er Jahre trafen sich einige ehemalige Segelflieger von Zeit zu Zeit. Ein erstes loses Kameradschaftstreffen vereinigt 1966 über 100 aktive und ehemalige Segelflieger in Hausen am Albis. Solche Treffen sollten sich noch regelmässig alljährlich wiederholen, bis 1971 formell die Vereinigung der Segelflug-Veteranen gegründet wird. Drahtzieher waren Willy Baur, Alois Derendinger, Willi Farner, August Hug, Jean Marthaler und Hermann Rüttschi, Piloten, die an der Entwicklung des Segelflugsports in der Schweiz massgebend mitgewirkt hatten. Sie organisierten die Treffen und sollten später den ersten Vorstand bilden. Das Zentralsekretariat des AeCS übernahm die Schreibarbeiten.

Ins gleiche Jahr fällt die Gründung der Segelfluggruppe Thun. Segelflug gab es dort zwar schon in den 1930er Jahren.

In Altenrhein beginnt bei FFA die Serienfertigung des ersten ganz aus Kunststoff in der Schweiz gebauten Segelflugzeuges Diamant HBV. Die Entwicklung geht auf eine Initiative des ILS-ETH ab 1960 zurück. Bis zur Einstellung der Produktion werden über 80 Flugzeuge Diamant hergestellt. Siehe auch 1964 und 1962.



Diamant

Foto: Archiv Kurt Stapfer

Am 27. August landet das erste Flugzeug auf dem Juraplateau zwischen Schupfart und Wegenstetten, dem neuen Fluggelände der Sektion Fricktal des AeCS, nachdem an Pfingsten 1965 das Sisselnfeld wegen Industrieüberbauung aufgegeben werden musste. Am 6. November nimmt der Flugplatz Fricktal-Schupfart seinen Betrieb offiziell auf.

6. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Olten.

▶
28. April – 8. Mai 1965
Fluglehrerkurs Bern-
Belpmoos. Die Ausbildung
der Segelfluglehrer wird durch
das Eidgenössische Luftamt
sichergestellt. Hier Fritz
Bigler, Segelfluginspektor und
Fluglehrer in der Rolle des
Flugschülers im vorderen Sitz
der Rhönerleche.



▶
Geschleppt wird mit der
Dewoitine

Fotos: Pierre Freitag

▼
Rangverkündigung an der WM
1965 in South Cerney, England
vlnr: Markus Ritzi (CH), Sieger
François Henry (Frankreich),
Franciszek Kepka (Polen)

Foto: Archiv Markus Ritzi



Erstmals seit 1948 haben wir in der Schweiz wieder einen Vize-Weltmeister! Der Basler Markus Ritzi, Segelfluglehrer, Militär- und Swissair-Pilot, holt sich an den Weltmeisterschaften in South Cerney, England, mit einer Elfe den 2. Platz in der Standard-Klasse. Die Basler Regierung und weitere hohe Gäste, sowie Presse und Fernsehen, bieten dem aus England zurückgekehrten Team auf dem Marktplatz und im Rathaus einen herzlichen Empfang. Schlag zwanzig Uhr setzen Tambouren und Pfeifer zum Begrüssungsmarsch an, als die Autokolonne mit der Segelflug-Weltmeisterschaftsequipe in der Basler City Halt macht.

13. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in St. Gallen.

1 9 6 4

1. Mai. Erstflug des Leistungsseglers Elfe S-3, einer Neukonstruktion von Neukom und Markwalder, in Schmerlat-Neunkirch (SH). Gebaut von Albert Neukom in Siblingen, dominiert dieser Typ an den Segelflugweltmeisterschaften 1968 in Leszno/Polen. Der Amerikaner Andrew J. Smith wird auf einer Elfe S-3 Weltmeister in der Standardklasse, sein Landsmann George Moffatt wird 4. und der Schweizer Urs Bloch 6. im Gesamtklassement.

5. Juni. Die SG Winterthur nimmt den geregelten Flugbetrieb auf ihrem eigenen Flugfeld Hegmatte in Oberwinterthur auf.

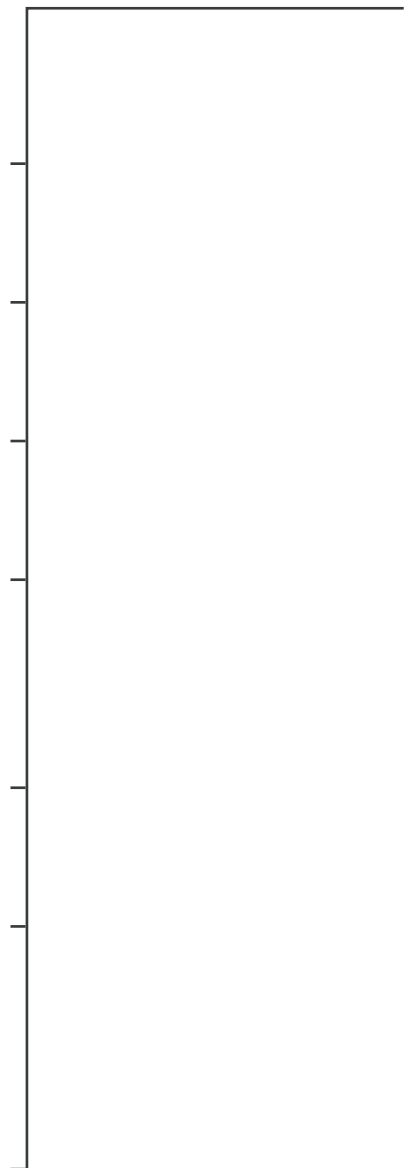
31. Juli. Der Amerikaner Alvin Parker fliegt eine Strecke von 1'041.5 km und eröffnet damit den «Club der 1'000 km-Piloten».

2. August. Mit Start ab Grenchen stellt Margrit Sallaz auf Ka-6 im Segelflug in der Kategorie Damen-Einsitzer mit 5'480 m Überhöhung einen neuen Rekord auf.

29. August. Wiederaufbau des seit Jahren verlotterten Flugplatzes Winterthur. Der Flugplatz Winterthur entstand ursprünglich 1949. Doch schon 1954 machte die Flugplatz-Genossenschaft Konkurs und die SG Winterthur zog wieder nach Frauenfeld und ab 1961 ins Birrfeld.

5. September. Erstflug Diamant-HBV HB-743 in Altenrhein. Am Steuer der Militärpilot Thomas Bircher. Siehe auch 1962.

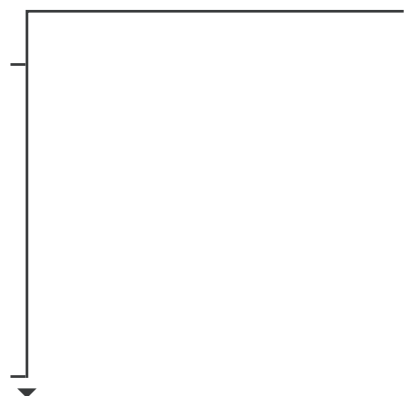
Am 17. Oktober 1964 starten zum letzten Mal Schleppzüge in Dällikon. Die SG Lägern zügelt auf ihren neuen Flugplatz Schänis, der am 15. Mai 1965 offiziell eröffnet wird. Für den rasch wachsenden Flugverkehr auf dem Flughafen Zürich war Dällikon zu einem Flugsicherungsproblem geworden.



1 9 6 3

Die Frauenfelder Allmend, bisher Basis der SG Cumulus und der SG Winterthur, wird zum Panzerübungsplatz und steht als Flugplatz nicht mehr zur Verfügung.

21. Juni. Der Bundesrat beschliesst Einschränkungen zwecks Erhöhung der Flugsicherheit in der Kontrollzone des Flughafens Zürich-Kloten. Die bisherigen Flugfelder Dällikon und Spreitenbach werden geschlossen. Die Segelflugplatz Lägern AG erhält vom Bund für den Bau eines neuen Flugplatzes in der Linthebene bei Schänis (SG) einen Beitrag von 300'000 Franken mit der Auflage, jene Segelfluggruppen aufzunehmen, die vom Bundesratsbeschluss direkt betroffen wurden. Der Kanton Zürich beteiligt sich mit einem Beitrag aus dem Sportfonds an der Erstellung der Hochbauten auf dem neuen Flugplatz.





9. Mai. Amlikon, der neue Flugplatz der SG Cumulus, erhält vom Eidgenössischen Luftamt die Betriebsbewilligung. Am 6./7. Juli wird der Flugplatz mit grosser Anteilnahme der Bevölkerung und der Behörden eingeweiht. Paul Guniat und Walter Vetterli hatten das Terrain erst vor etwas mehr als einem Jahr, am 7. Januar 1962, entdeckt. Mit dem Umzug auf den eigenen Flugplatz und weg von der Frauenfelder Allmend mit ihren diversen Belegungen (Militär, Pferderennen, Turnfesten und anderes mehr) erblüht die Gruppe. Mit dem Flugplatzwechsel entfällt auch die Bezeichnung «Stein am Rhein» im Namen der Gruppe.

7. Juli. In Epagny (FR) wird der Flugplatz Gruyère mit einem Flugmeeting, an dem auch der bekannte Francis Liardon, Akrobatik-Weltmeister, seine Künste zeigt, offiziell eingeweiht. Die Bestrebungen zum Bau eines Flugplatzes im Greyerzerland gingen auf 1960, wenn nicht schon weiter, zurück. Am 21. April 1962, noch während der Planierungsarbeiten, landete schon ein erstes Flugzeug zu Demonstrationszwecken, und am 28. Juli des gleichen Jahres erhielt der Flugplatz die Betriebsbewilligung vom Eidgenössischen Luftamt. Schon von Anfang an waren die Segelflieger dabei, zuerst 6 Fluglehrer aus Lausanne im Mai 1963 zur Erkundung der Segelflugmöglichkeiten in der Region, dann im selben Jahr gleich 2 Wochen lang die Segelfluggruppe Genf mit einem Lager vom 22. Juni bis 7. Juli und Ende Juli die Freiburger von Bellechasse. In den folgenden Jahren fanden dann regelmässig Segelfluglager in Gruyère statt. Auch Segelflug-Oldtimer- und Motorsegler-Treffen waren öfters zu Gast. Die örtliche Segelfluggruppe entstand um 1972.

Im Saanenlager der SG Zürich geschieht dieses Jahr ein kaum zu glaubendes Ereignis. Die Geschichte ist so aussergewöhnlich, dass ich sie dem geneigten Leser nicht vorenthalten will. Hier eine gekürzte Fassung des Berichts aus dem Tagebuch des Lagers:

Am 11. August sollte die mittlerweile schon etwas vergessene Startart des Gummiseilstarts wieder zu einem ungewöhnlichen Erwachen kommen, allerdings, kaum zu glauben, ohne Gummiseil!

Nach einem turbulenten Flugzeugschlepp und nach dem Klinken mit mehr Ab als Auf, «landet es» Robert Itschner's K-8 HB-705 auf einer Alpweide auf der Wispile. Ein paar kleine Hopser und dann die bekannte Stille. Weit und breit keine Strasse, nur Gelände auch mit Jeeps nur schwer befahrbar. Wie komme ich da wieder weg? Ein Jeep-Start? Das Flugzeug wird 300 m weit über die Alp gestossen. An Helfern fehlt es nicht, eine willkommene Abwechslung für Äpler, Wanderer und Kinder.

Das Flugzeug lässt sich mühelos waagrecht halten im starken Wind. Da kommt dem Piloten plötzlich der Gedanke an einen «Handstart». Die Sennen bringen ca 10 m Heuseile und eine «Munikette». Die Klinkprobe klappt. Rasch sind die nötigen Instruktionen gegeben. Jemand hält den Flügel. 5-6 Männer stellen sich ans Seil. Startbereit. Beim nächsten Windstoss gibt der Pilot ein Handzeichen, und die Mannen rennen den Hang hinunter. Nach ungefähr 10 m

1 9 6 3

holpriger Alpweide wird das Flugzeug buchstäblich in die Luft gesogen. Der Boden entfernt sich so rasch wie er gekommen war. Zwei Meter über Grund klinkt der Pilot und steigt kontinuierlich mit 2–3 m/s weg. Mit viel Glück ist der «Sennenstart» gelungen. Ein Jauchzer der Sennen, ein Jauchzer des Piloten und Erleichterung nicht nur des Piloten, sondern auch seiner Kameraden, als er – längst überfällig – wieder sicher auf dem Flugplatz landet.



17. November. Schweizerische Segelflugkonferenz in Solothurn.

21. September. Erstflug des ersten schweizerischen Kunststoff-Segelflugzeug-Prototyps «Ka-Bi-Vo» ab Flugplatz Birrfeld. Die Idee zur Verwendung von glasfaserverstärkten Kunststoffen im Flugzeugbau stammt vom IFS-ETH unter der Leitung von Prof. Dr. Manfred Rauscher und geht auf das Jahr 1958 zurück. Die Entwicklung des Rumpfes und des Höhensteuers (Vollkunststoff: Glasfaser-, Airex-Schaum-, Sandwich-Bauweise) erfolgte im selben Institut. Nach erfolgreichen Flatterversuchen mit Rumpf und Höhensteuer auf dem Militärflugplatz Dübendorf wurden für den Erstflug Flügel der AFG Ka-6 HB-640 ausgeliehen und montiert. So entstand der «Ka-Bi-Vo» (Kaiser-Bircher-Voornveld). 1964 erhält das Flugzeug, dann HBV genannt, die von Dipl.Ing. W. Hütter entwickelten Kunststoffflügel. HBV bedeutet Hütter, Bircher und van Voornveld von der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Später entsteht daraus der erfolgreiche Segler Diamant, der bei den Flug- und Fahrzeugwerken in Altenrhein bis 1969 in Serie gebaut wird.



Die K-8 HB-705 nach der unfreiwilligen Landung auf der Wispile...



... kommt durch den Einsatz der Sennen mit notdürftigen Hilfsmitteln wie ein Wunder wieder in die Luft.

Fotos: Archiv SG Zürich

1 9 6 2

1 9 6 2

21. Oktober. Letzter Start von der Frauenfelder Allmend. Nach der Kündigung des Flugplatzvertrages per Ende 1961, blieb 1962 noch ein reduzierter Notflugbetrieb möglich.



▲
Allmend Frauenfeld 1954,
Startplatz «Bise»

►
Frauenfeld 1950, Militärhangar,
Packard- und Buickwinden,
vlnr: Zögling HB-498, S-15K
HB-220, Hütter 17 HB-454,
S-18 HB-507 und S-19 HB-225

Fotos: SG Cumulus Fotoarchiv



▼
6. November. Rudolf Seiler gelingt mit einer Ka-6 ab Bad Ragaz ein Segelflug bis auf 10'800 m Höhe, ein Höhenrekordflug von der Winde bis in den eiskalten Bereich von minus 55°C der Tropopause.

1 9 6 2



◀
K-8 der SG Obwalden auf
einem typischen offenen
Anhängers

Foto: Archiv Beda Sigris

1 9 6 1

12. Mai. Mit einem Flug von 530 km von Grenchen nach Béziers (F) stellt Kurt Baumgartner auf «Mucha» einen neuen Streckenrekord im Segelflug auf. Am gleichen Tag fliegt der Oltener Fluglehrer Erwin Lehmann auf einer Spalinger S-22 in über 10 Flugstunden 498 km weit von Olten nach Tarascon in Südfrankreich.

21. August. Eine besondere Gletscherpremiere geht in die Geschichte ein. Der Baden-Badener Arzt Dr. Schulze startet in Samedan im Flugzeugschlepp und landet im oberen Teil des Tschierva-Gletschers. Nach dem Aufsetzen missglückt die notwendige 90 Grad-Kurve, weil sich die Kufe zu tief in den Schnee eingegraben hat, und das Flugzeug rutscht langsam dem Abgrund zu. Geistesgegenwärtig springt der Pilot aus dem Cockpit und bringt seine Ka-7 zum Stillstand. Nach einigen Vorbereitungen mit Hilfe einer Startmannschaft, die er vorher einflieg, schleppt der berühmte Gletscherpilot aus St. Moritz, Fred Wissel, die Ka-7 wie geplant mit seiner «Brigadier» wieder hoch, und Schulze landet nach einigen Stunden Segelflug wohlbehalten in Samedan. Es sollte das einzige Experiment einer Gletscherlandung mit Wiederstart im Flugzeugschlepp bleiben.

Gründung der Groupe de Vol à Voile «Les Martinets» in Bex.

Adolf Gehrigler erhält als erster Schweizer die FAI-Lilienthal-Medaille, die Nr 15. «Pirat» Gehrigler ist auch Träger des Gold-C Nr 1 der Schweiz.

Den Nationalen Segelflugwettbewerb gewinnt erneut und zum 5. Mal seit 1955 Hans Nietlispach. Damit übertrifft er Alwin Kuhn, der zwischen 1944 und 1953 die Jahreskonkurrenz viermal gewann. Bis 1994, seinem Rücktritt vom Wettkampffliegen, gewinnt H. Nietlispach 16 Schweizer Meister-Titel und nimmt 12mal an Weltmeisterschaften teil.

Die Moswey HB-380 wird startbereit gemacht zum ersten Flug ab Münster. Pilot Heinz Kornfeld startet am 27.7.1960 um 09h 55'.

27. Juli. Nach längeren Vorbereitungen der AFG (u.a. Pachtverträge mit ca. 20 Landbesitzern, Abmachungen mit und Bewilligungen durch die Direktion der Militärflugplätze und das Luftamt, Organisation von Schleppiloten) beginnt das erste Segelflug-Sommerlager auf dem Militärflugplatz Münster im Goms. Initiator und Drahtzieher ist Heinz Kornfeld. Der Anfang war nicht einfach, Kampf mit bürokratischen Amtsstellen und privaten Vorurteilen. Für Birrfeld und Langenthal ist das Schlepprisiko im Gebirge zu gross, aber Hermann Geiger in Sion ist bereit, den Schleppbetrieb zu übernehmen, und Claude Bornet schleppt mit der Piper Super-Cub. Infrastruktur noch praktisch keine, nicht einmal Telefon, und Funk ist noch nicht üblich. Benzin muss mit Segelflugzeuganhänger in Sitten geholt werden. Schnell werden die besonders günstigen Verhältnisse für Segelflug im Oberwallis offensichtlich. Das Lager ist ein voller Erfolg und wird von da an jährlich durchgeführt, mit 16 Teilnehmern im ersten Jahr, und später bis zu 230, nachdem die organisierende AFG bereits 1964 zum ersten Mal auch andere Fluggruppen zur Teilnahme einlud. Auch der Perimeter



der Flüge weitete sich von lokalen Flügen so weit aus, dass später routinemässig ein Gebiet von westlich des Mont Blanc bis weit nach Österreich hinein befliegen wird. Dabei wurden in Leewellen schon Höhen über 9'000 m erreicht.

An den Segelflug-Weltmeisterschaften 1960 in Köln-Butzweiler (Deutschland) sind folgende Segelflugzeugtypen vertreten: 6 Skylark 3, 2 Zugvogel, 1 Olympia-419, 1 Weihe, 2 Ka-6, sowie mit je einem Modell die mit Laminarprofilen, Wölbungsklappen, hohen Flächenbelastungen und zum Teil mit Wassertanks ausgerüsteten «Orchideen»: Bréguet-901, Elfe-M, Meteor, RHJ-6, HP-8, Phönix und mit 2 Exemplaren die Zefir.

30. November. Der Aero-Club der Schweiz konnte bisher 509 Segelflugpiloten mit dem internationalen Silber-C und 36 mit dem Gold-C auszeichnen. Das Internationale Leistungsabzeichen Gold-C mit drei Brillanten erfliegen Hans Nietlispach und Othmar Schwarzenberger. Urs Bloch, Wallisellen, wird Schweizer-Segelflugmeister 1960.

21. April. Die Piloten Walter Hermann und Kurt Korrodi starten in Dällikon mit der Rhön-schwalbe K-2b «Bazillus» zu einem Zielstreckenflug nach Genf-Cointrin. Die 227 km werden in 4h 40' zurückgelegt und bedeuten eine neue schweizerische Bestleistung im Zielflug der Kategorie Mehrsitzer.

3. Mai. Nationaler Zielflug-Segelrekord von Grenchen nach Valence (F), 318 km durch Irène Müller mit «Weihe».

18. Mai. Ernst Dünner fliegt vom Schmerlat zum Chasseron und zurück und bucht mit 354 km einen Schweizer Segelflugrekord im Zielflug mit Rückkehr.

1. Juni. Der Bundesrat beschliesst die Anschaffung von Segelflugmaterial im Betrag von 260'000 Franken zur Förderung des fliegerischen Nachwuchses. In Zusammenarbeit zwischen der SFK und dem Luftamt werden 12 Schulflugzeuge Rhönlerche, 6 Leistungszweisitzer, 12 Leistungseinsitzer, 10 Winden und 84 Fallschirme beschafft und an 34 Segelfluggruppen verteilt, wobei der Bund 50% der Kosten trägt. Die Aktion läuft bis zur Erschöpfung des Bundesbeitrages im Februar 1962.

Die Akaflieg Stuttgart mit Dr. Eppler und Nägele bringt mit dem fs-24 «Phönix» das erste reine GFK-Flugzeug heraus, das mit dem von Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) in Serie produzierten «Phöbus» seine Fortsetzung findet.

Die SG Churfürsten erhält die Bewilligung zur Benützung des Militärflugplatzes Mollis. Damit erhält sie nach dem 1954 geschlossenen Flugfeld Walenstadt wieder ihr «eigenes» Zuhause. Ab 1961 ist auch der Schulbetrieb auf dem Flugplatz Mollis dank dem ersten grup-peneigenen Fluglehrer, Heinrich Walt, sichergestellt.

Am 25. Juli startet der weltbekannte Segelflieger und Konstrukteur Wolf Hirth (wer kennt nicht seine Schöpfung, die Minimoa, oder weiss von seinem Beitrag zur allgemeinen Einführung des Grunau-Baby?) von Nabern bei Kirchheim/Teck zu einem zweiten Thermikflug an diesem Tag. Es sollte sein letzter Flug werden. Kaum hatte er die Thermik erreicht, muss er das Bewusstsein verloren haben. Ungesteuert treibt das Segelflugzeug umher, bis der entseelte Körper über den Steuerknüppel fällt und die Lo-150 in senkrechtem Sturzflug auf dem Boden aufschlägt. Erst vor kurzem hatte ihm die FAI die Lilienthal-Medaille für 1958 «in Anerkennung seiner sportlichen Leistungen und unermüdlichen Arbeiten für die Entwicklung und Verbreitung des Segelflugs in der Welt» verliehen. Wolf Hirth, seit 1920 unermüdlich für den Segelflug tätig und Träger des Silber-C Nr 1, war auch im Motorflug aktiv und öfters in der Schweiz anzutreffen.

19. bis 26. September. Die SG Säntis führt in Davos versuchsweise ein kleines Segelfluglager mit Windenbetrieb durch. Trotz vorgerückter Jahreszeit und einer nicht allzu günstigen Wetterlage kann man jeden Tag am Hang des Brämabüel segeln. Dank guter Zusammenarbeit mit dem Kurverein Davos, sowie dem Flugplatzchef und allen ehemaligen Aktiven der SG Davos ein vielversprechender Erfolg. Hat man sich der Flieger-Veranstaltungen aus der Kriegszeit erinnert?

1 9 5 9

Hans Nietlisbach, SG Bern, gewinnt den Nationalen Segelflugwettbewerb und wird Schweizermeister 1959. Bernhard Müller, SG Solothurn, ist im 2. und Manfred Pelzer, SG Lenzburg, im 3. Rang.

►
Herbst 1959. Zeitungsausschnitt über einen glimpflich verlaufenen Unfall. Bei starkem Hangwind hatte es das Baby HB-504 «rückwärts» auf einer Eiche am Wolkenstein bei Hemishofen/SH gelandet. Nur kleinere Beschädigungen bei Demontage und Abseilen.

SG Cumulus Fotoarchiv



Glück im Unglück

hatte der junge Pilot Rütimann, ein Student aus Stein am Rhein, mit seinem Segelflugzeug, als er ganz in der Nähe vom Schloß Hohenklingen auf einer ca. 25 Meter hohen Eiche eine ungewollte Landung vollbrachte. Seine Klubkameraden von der Segelfluggruppe Stein am Rhein konnten ihn aus dieser kitzligen Lage retten, und um das Flugzeug wieder auf den sicheren Boden zu bringen, mußte es auf dem Baume demontiert werden.

Photo Hardy Häfliger.

Dieses Jahr begeht der Internationale Jungfliegeraustausch (IACE – International Air Cadet Exchange) sein 10-jähriges Jubiläum.

Die Segelflugweltmeisterschaften finden in Polen (Leszno) statt. Das erste und einzige Mal nimmt die Schweiz daran nicht teil, dies aus politischen Gründen (Ungarn-Krise).

Herbst. Einige Piloten trennen sich von der SG Lägern und gründen die Segelfluggruppe Blauer Windsack. Sie wollen lieber fliegen als bauen, und so zählen zu den Gründen der Trennung wohl auch die unzähligen Werkstattstunden in der SG Lägern. Mit einem Zugvogel 3b verfügt die neue Gruppe schon von Anfang an über modernes Flugmaterial. Geflogen wird vorerst im Birrfeld, später in Schänis. Die Wege der Lägern- und Windsackpiloten bleiben weiterhin eng miteinander verbunden.

9. November. An der Segelflugkonferenz in Aarau wird das Segelflugzeug «Dohle» HB-557 versteigert und zum Preis von 2'900 Franken Ernst Dünner «Dülle», Mitglied der SG Cumulus, zugesprochen. Dünner nimmt das Flugzeug später mit nach Schupfart, und 1973 kauft Werner von Arx die «Dohle» von der SG Basel für 100 Franken. Seit den 1990er Jahren hängt die «Dohle» in der Kantine der Firma Adolf Kühner AG in Birsfelden. Das Flugzeug hat eine besondere Vorgeschichte. Man wollte für die Fliegerische Vorschulung (FVS) ein für Kunst- und Wolkenflug geeignetes Ausbildungsflugzeug. Entwickelt von ETH Ing. Hans Farnet, der vor seiner Auswanderung nach USA unvollständige Pläne hinterliess, wurde das Flugzeug mit viel Aufwand von Rudolf Sägesser gebaut. Das Eidgenössische Luftamt übernahm die für die Zulassung notwendige Flugerprobung und beauftragte Hans Nietlispach mit den Testflügen. Die letzte Übung im schriftlich niedergelegten Testprogramm sah vor, dass sich der Testpilot *«aus 4'500 m/Meer mit geöffneten Sturzflugbremsen senkrecht, wegen des Flügelauftriebs in leichter Rückenlage, auf 2'000 m hinunterstürzen, dabei die Endgeschwindigkeit ablesen musste, und bei Bruch eben aussteigen sollte»*, so Hans Nietlispach auf Seite 137 in seinem Buch «Segelflug».

Bei Ablieferung der Testdaten stellte sich heraus, dass die Technische Sektion des Luftamtes mit ihren Berechnungen noch gar nicht soweit war, und der Flug ohne spezielles grünes Licht nicht hätte durchgeführt werden dürfen. Auf weitere Flugversuche wurde verzichtet und das ganze Programm abgebrochen, nicht zuletzt auch, weil es beim AeCS, Initiant und Geldgeber des Dohle-Projektes, an Geld mangelte. Die «Dohle» ist nach Nietlispachs paar Testflügen nie mehr geflogen. Sie galt als gefährlich, extrem schwanzlastig und schwerfällig. Werner von Arx hat später über 50 kg Blei in der Nase gefunden. Interessanterweise erscheint das Flugzeug nirgends im Luftfahrzeugregister. Dort war die «Dohle» für das Einflugprogramm offenbar nur provisorisch vermerkt. Die Spuren sind verwischt und, entgegen den



◀ Die Dohle HB-557 wird im Belpmoos für die Testflüge bereitgestellt

Foto aus Hans Nietlispachs Buch «Segelflug»

1 9 5 8

Gepflogenheiten, wonach eine gelöschte Immatrikulation, ausser an das gleiche Flugzeug, nicht wieder neu vergeben wird, erhielt Jahrzehnte später ein Oldtimer, eine Slingsby T 31B mit Baujahr 1952, die «noch freie» Immatrikulation HB-557.

1 9 5 7

▶
Mit dem Pferd wird das
Windenseil ausgezogen. Ulysse
Pahud kommt mit der Tiger
Moth von der Blécherette und
landet in Leysin.

Ostern, Lager in Leysin...



▶
Die S 18 III HB-487 wird
montiert

Fotos: Archiv Philippe Cornaz



2. Juni, Blécherette. Flugplatzszene, wie man sie hin und wieder erlebt. Drei Piloten und nur zwei Flugzeuge; zuletzt wird noch gewürfelt, wer mit der Meise und wer mit dem S-18 fliegen darf. Ruedi Seiler bekommt die Meise, Willi Schwarzenbach das S-18 HB-487. Man denkt an zwei Zielflüge ins Belpmoos. Um 11:38 Uhr startet Willi Schwarzenbach im Schlepp nach Osten und klinkt über dem Cape-au-Moine nördlich der Rochers-de-Naye. Er weiss noch nicht, dass ihn der heutige Flug in 7½ Stunden den Berner Alpen entlang, über den Titlis, den Fronalpstock und an Schänis vorbei nach Altenrhein führen wird. Eine aussergewöhnliche und hervorragende Leistung mit einer S-18, dazu noch die Premiere einer motorlosen Verbindung quer durch die Schweiz vom Genfer- bis zum Bodensee, aber ein Flug ohne Rekordjagd, bei dem die Schönheit und die Freude am Fliegen im Vordergrund steht, ein einmaliges Erlebnis. Die Meise fliegt am gleichen Tag den erst etwas hinterher auftretenden guten Aufwindverhältnissen voraus und bringt es nur bis Bulle...

▼
Packard-Winde, Eigenbau/
Umbau SG Cumulus (N. & L.
Widmer, Pfyn). Diese Winde,
auf Packard 1932, war von
1941–1945 mit Holzgasantrieb
schon bei der SG Bürglen
im Einsatz. Nach dem Krieg
wurde sie von der SG Cumulus
übernommen und wieder auf
Benzin umgestellt. Winden-
führer: Noah Widmer
Foto: SG Cumulus Fotoarchiv



10. August. Mit seinem Flug von Neuchâtel nach Augsburg (D), 335 km in 5h 15', gewinnt Hans Nietlispach erneut den Nationalen Segelfluggewinnwettbewerb.

5. Dezember. Gründung des Groupement de vol à voile du Jura-Sud als Untersektion des Aero-Clubs Biel mit Courtelary als Basis.



▲
Alwin Kuhn, Zermatt 1946
Foto: Archiv Kurt Stapfer

▼
Gummiseilstarts ab Rigi-Kulm
mit S-19 HB-225 und S-16
HB-418
Foto: SG Cumulus Fotoarchiv

Am 27. April verunfallt der erfolgreiche und bekannte Schweizer Segelflieger und Motorberufspilot Alwin Kuhn – er war der erste, der das Matterhorn im Segelflugzeug umflog – tödlich auf tragische Weise im Alter von 31 Jahren. Bei der Montage einer generalrevidierten Maschine wurden die Verwindungsklappen verkehrt angeschlossen, sodass beim ersten Flug die Katastrophe eintreten musste. Es sollte dem schuldlosen Piloten nicht einmal vergönnt sein, die während 2'000 Flugstunden gesammelte Erfahrung auszunützen; das Drama vollzog sich mit brutaler Schnelligkeit und liess die Bonanza kurz nach dem Start zum Testflug am Boden zerschellen.

29. April. Auf dem neuen Flugplatz Dittingen landet nach einem Schleppflug vom bisherigen Flugfeld Hägenberg als erstes Flugzeug der Kranich HB-517. Gleichentags erfolgt der erste Autowindenstart in Dittingen mit der Spalinger S-17 HB-173. Oski Scherrer, später langjähriger Cheffluglehrer in der SG Genf, hatte das Gelände «auf Hag» oberhalb Dittingen vorgeschlagen, nachdem klar geworden war, dass das Terrain auf dem Hägenberg mit der störenden Starkstromleitung als Flugfeld nicht mehr länger in Frage kam und die Betriebsbewilligung vom L+A per Ende 1955 entzogen wurde. An Zweiflern und Gegnern fehlte es nicht, aber der Obmann Seppi Anklin wusste das Projekt «Flugplatz Dittingen» mit der ihm eigenen Energie zielgerichtet durchzuziehen, und die Gemeindeversammlung der Dittinger Bürger hat mit einer Stimme Mehrheit zugestimmt.

23. Juni bis 13. Juli. Fünfte Segelflug-Weltmeisterschaft in St-Yan, Frankreich. Niklaus Dubs auf WLM II und Hans Nietlispach auf Elfe-M vertreten die Schweiz in der Einsitzerklasse.

Segelflughnostalgie? Die SG Oberaargau führt ihr Segelfluglager 1956 auf Rigi-Kulm mit einem S-25 Doppelsitzer, einer Meise und einer Weihe durch. Die Neuheit der Gummiseilstarts für die meisten Piloten, gute thermische Verhältnisse, herrliche Lage auch für Nichtflieger, gute Hangarierungsmöglichkeiten und grosses Entgegenkommen der Arth-Rigi-Bahn für Rücktransporte, vielleicht aber auch die Lust, wieder einmal etwas Ungeohntes zu unternehmen, sind die Hauptargumente für diese Wahl.



1 9 5 6

26. Oktober. Die Flugsportgruppe Zürich Oberland (FGZO) weihet ihren selbsterstellten Flugplatz Speck bei Fehraltorf ein, neue Homebase der Gruppe seit 1953. Das Flugplatzgelände bei der Aussenwacht Speck wurde damals schon von Militärfliegern als Aussenlandeplatz benutzt.



1 9 5 5

Seit diesem Jahr wird für die Bestätigung des Wendepunktes die Fotografie als Beleg anerkannt, dies in Ergänzung des bis anhin gepflogenen Abwurfes von Meldetaschen. Die neue Praxis bürgert sich schnell ein, und schon bald sind die umständlichen Meldetaschen nicht mehr gefragt.

14. April. Im Doppelsitzer-Segelflugzeug Schweizer TG3 erreichen Othmar Schwarzenberger und Harold Klieforth von Bishop/Kalifornien aus eine absolute Rekordhöhe von 10'830 m/M in einer Welle östlich der Sierra Nevada, wo ein durch die US Air Force finanziertes Wellenforschungsprojekt (Sierra Wave Project) im Gange ist, unter Mitarbeit namentlich des Departementes Meteorologie der Universität von Kalifornien (UCLA) und der Southern California Soaring Society.

28. Juni. Neuer Schweizerrekord im Segelflug. Niklaus Dubs auf WLM II erreicht im 200 km-Dreieckflug in St.Yan (F) einen Durchschnitt von 47.687 km/h.

6. Juli. Dem Berner Segelflieger Hans Nietlisbach gelingt auf dem Segelflugzeug Sky der erste Streckenflug eines Schweizerpiloten über 500 km. Er führt nach dem Start im Belpmoos von La Heutte im Berner Jura nach Bèziers (F) und beträgt 536.2 km. Housi erhält vom Aero-Club der Schweiz den 3. Brillanten zum Gold-C, die höchste Auszeichnung, und bucht gleichzeitig den ersten Schweizer Segelflug-Inlandrekord über eine gerade Strecke der Offenen Klasse.

27. August. Der Zürcher Segelflieger Othmar Schwarzenberger stellt mit einem Segelflugzeug vom Typ Weihe in Texas (USA) den ersten Schweizer Zielflugrekord über 500 km auf: 512.4 km von Grand-Prairie nach Odessa.

Mitte 1955 wird mit der Ka-4 Rhönlerche II ein geeigneter Doppelsitzer für die Grundschulung verfügbar, der in der Schweiz mit über 50 Exemplaren bald zur Standard-Schulungsmaschine werden sollte.

30. Dezember. Dem Materialwart der SG Cumulus, René Vetterli, gelingt etwas Ungewöhnliches für diese Jahreszeit, ein Streckenflug über 100 km! Vom Westwindhang des Hohenklingen bei Stein am Rhein geht er dank guter Thermikverhältnisse spontan mit der S-18 auf Strecke und landet um 14 Uhr auf einer Wiese bei Gutenzell, Kreis Biberach in Deutschland.



1 9 5 5

Ende 1955 beschliesst die FAI die Einstellung der aus Sicherheitsgründen wenig sinnvollen Dauerflugrekorde. Mehrere tödliche Unfälle durch Einschlafen in Einsitzern haben schlussendlich zu dieser Entscheidung geführt. Seit den 1930er Jahren hatte es immer wieder Versuche gegeben, im Hangaufwind neue Dauerflugrekorde aufzustellen, manchmal mit spontaner Improvisation, oft aber auch nach gründlicher Vorbereitung. Hans Nietlispach weiss darüber in seinem Buch «Segelflug» unter dem Titel «Der Weltrekord» Spannendes zu erzählen.

Die letzten noch registrierten Schweizer Dauersegelflugrekorde sind in der Kategorie Einsitzer Fritz Glurs Flug vom 12./13. März 1938 mit 28 Stunden 06 Minuten bei Bisenlage auf S-19 von Olten aus und in der Kategorie Mehrsitzer der Flug von Alwin Kuhn und Jakob Stricker vom 19./20. April 1955 mit 24 Stunden 14 Minuten auf S-21 ab Planeyse, dem früheren Fluggelände von Neuenburg auf dem Waffenplatz Colombier/NE.

Die Inhaber der letzten registrierten Weltrekorde im Dauersegelflug sind in der Kategorie Einsitzer Charles Atger für seinen Flug vom 2.–4. April 1952 mit 56 Stunden 15 Minuten auf Arsenal Air 100, sowie in der Kategorie Mehrsitzer Bertrand Davin und Henry Couston für ihren Flug vom 6.–8. April 1954 mit 57 Stunden 10 Minuten auf Kranich III. Diese beiden Flüge wurden bei Mistral ab Romanin-les-Alpilles erfliegen. Mittlerweile hat man längst erkannt, dass die Geschwindigkeit, mit der eine bestimmte Strecke zurückgelegt wird, aus sportlicher Sicht interessanter und punkto Leistung aussagefähiger ist als die simple Messung der physischen Ausdauer eines Piloten.

1 9 5 4

Die WLM-2 HB-562 am
27. Mai 1954 (Auffahrt) auf
dem Birrfeld

Foto: Archiv Beat Galliker

13. Mai. Das neue Hochleistungs-Segelflugzeug mit Laminarprofil WLM-2 wird von Adolf Gehriger im Birrfeld eingeflogen. Konstruiert wurde es vom Ingenieurbüro Weber-Landolf-Münch in Luzern, gebaut von Ruedi Sägesser.



22. Mai. Der Bund erteilt die Konzession für den Bau des Flugplatzes Neuchâtel-Colombier. Damit wird der Umzug der fliegerischen Aktivitäten von Planeyse nach Prés d'Areuse in die Wege geleitet. Trotz heftiger Polemik der Gegner wird der neue Flugplatz am 23. September 1956 eingeweiht. Der Weg wird frei zu einer wachsenden Tätigkeit des Club Neuchâtelois d'Aviation, namentlich des Segelflugs.

Planeyse, Übungsgelände der in Colombier stationierten Truppen und seit 1910 durch die Flieger mitbenützt, war nie ein richtiger Flugplatz. Die begrenzte Benutzbarkeit dieser Ebene zu Landung und Start von Flugzeugen war nur möglich dank des wohlwollenden Verständnisses der Militärbehörden.

Am 20. Juli wird in Camphill (England) die Segelflug-Weltmeisterschaft 1954 eröffnet. Die Schweiz wird in der Einsitzerklasse durch Alwin Kuhn auf Sky und in der Doppelsitzerklasse durch Hans Nietlispach und Bernhard Müller auf Spyr Va vertreten. Pirat Gehriger auf WLM-2, einer viel versprechenden Neukonstruktion aber noch mit den Kinderkrankheiten eines Prototyps behaftet, sieht sich nach dem zweiten Wettkampftag zum Rückzug aus dem Wettkampf veranlasst. Kuhn belegt Rang 26, Nietlispach/Müller schneiden mit dem guten 4. Rang ab. Gehriger hatte wirklich Pech. Schon der erste Start im Training war ein Fehlstart. Beim darauf folgenden zweiten Versuch versagte die nicht vorgewärmte Winde erneut. Die Maschine wurde in die Buckel und tiefen Runsen gerissen, die das Terrain vor dem Startplatz zierten, und Fahrwerk und Rumpf wurden beschädigt. Es war Samstag und am darauf folgenden Mittwoch sollte die Konkurrenz beginnen. In einer Meisterleistung der Organisation wurde eine Ersatzschale für die Rumpfrepatur angefordert, bei R. Sä-gesser in Wildegg über Sonntag verleimt und am Montag der Swissair in Kloten übergeben. Am gleichen Abend war das Ersatzstück in der Werkstatt der Slingsby Airplanes Ltd und die Reparatur in Nacharbeit durchgeführt. Am Mittwoch war das Flugzeug wieder flug-tüchtig in Camphill, doch die Trainingsmöglichkeiten waren verpasst...

19. November. Das Segelflugzeug Elfe PM III HB-526, genannt «Super-Elfe», startet mit Guido Schaefer am Steuer erstmals auf dem Flughafen Zürich-Kloten. Man will für die ersten beiden Testflüge eine grosse Piste benützen. Nach weiteren 38 Testflügen im Birrfeld wird die Erprobung noch im Dezember abgeschlossen. In knapp zwei Jahren wurden von ihren Konstrukteuren, Ing. Werner Pfenninger, Albert Markwalder und dem Erbauer, Ru-edi Sä-gesser, 8'000 Arbeitsstunden aufgewendet für die Entwicklung und den Bau dieses Leistungssegelflugzeuges. Bereits 1939 hatte Sägi das von Pfenninger entwickelte Kleinse-gelflugzeug Elfe mit 9 m Spannweite gebaut.



◀
Elfe PM III HB-526 noch vor
der Lackierung im November/
Dezember 1954 im Birrfeld

Foto: Archiv Hans Gysi

Das Flugfeld Walenstadt wird von der Schiessschule immer mehr beansprucht und muss von der SG Churfürsten aufgegeben werden. Die Gruppe weicht nach Altenrhein aus.

1 9 5 3 –
1 9 5 4

▶
Rigi 1954 S-18 I HB-249

▶▶
Kari Suters S-16 II HB-418
wird auf Rigi-Kulm unterhalb
der Bahnendstation zum
Gummiseilstart bereit gemacht.
Seit 1990 ist das Flugzeug im
Besitz von Kurt Stapfer.

Fotos: Archiv Kurt Stapfer

Die SG Luzern, SG Rigi, SG Lenzburg und die AFG führen zugunsten der Segelflugforschung Rigi und der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) über Pfingsten 1953 und im August 1954 Flugtage auf Rigi Kulm durch. Karl Suter, auf S-16 HB-418, bingt Segelflugpost nach Littau LU, Heinrich Schälchlin auf S-17/18 HB-247 nach Emmen LU, H. Kälin auf S-19 HB-544 nach Auw AG und Kurt Hübscher auf Falke HB-16 nach Brunnen SZ.



1 9 5 3

Die Segelfluggruppe Genf muss den Flughafen Cointrin aus Gründen der Flugsicherung für immer verlassen. Als Notlösung findet sich ein Feld bei Puplinge, während vorderhand das Material weiterhin in Cointrin verbleibt. Das bedeutet einen unverhältnismässig grossen Aufwand für jeden Flugbetrieb, mit Überflügen und Strassentransporten hin und zurück jedes Wochenende, bis die Gruppe 1956 in Prangins für einige Jahre aufgenommen wird. Der 31. Oktober 1965 wird zum letzten Tag mit Segelflugbetrieb auf dem Flugplatz La Côte. 1966 werden die Genfer Segelflieger nochmals umziehen müssen, diesmal nach Sion bis zur Eröffnung von Montricher 1971.

26. Mai. Yolantha Tschudi stellt auf Moswey III von Courtelary (JU) nach Donauwörth (D) mit 332 km einen neuen Frauen-Streckenrekord auf.

15. Juli. Die Schaffhauser Segelflieger Ruedi Kunz und Fredy Danner stellen im Schmerlat auf «Kranich II» HB-479 einen Schweizer-Rekord von 15 Stunden 53 Minuten in der Kategorie Doppelsitzer auf.

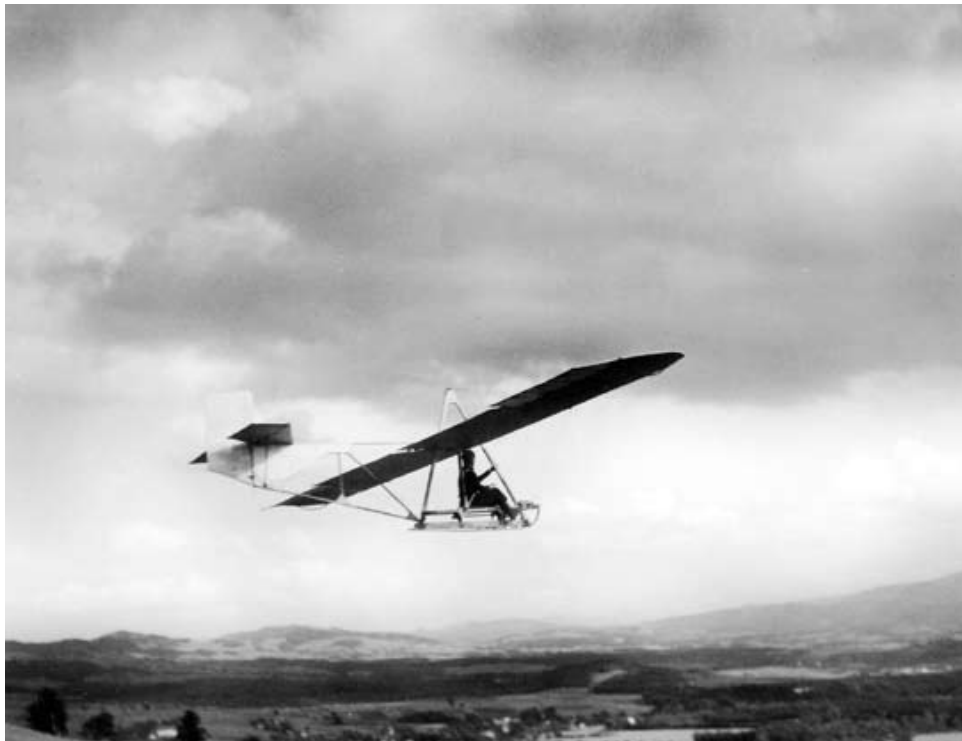
25. August. Als erste Schweizerpilotin erringt Yolantha Tschudi das goldene Segelflieger-Leistungsabzeichen. Bis zu diesem Datum hatten erst 13 Segelflieger diese Auszeichnung der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) erworben. Max Schachenmann war am 4. August 1948 als erster Schweizer mit dem Gold-C ausgezeichnet worden.

15. Mai. Neuer Schweizer Segelflugrekord mit Passagier im Zielflug mit Rückkehr zum Startplatz. Walter Meierhofer startet in Dällikon mit seiner Frau auf Kranich nach dem Wendepunkt Chasseral und beendet die 220 km Luftstrecke in 5h 37'.

26. Juni. Neuer Damenrekord im Zielflug. Auf einer «Weihe» segelt Irene Müller-Borer 148.5 km von Grenchen nach Genf.

21. November. Der Segelfluggruppe Schaffhausen wird die Bewilligung zum Betrieb einer Segelflugschule in Schmerlat-Neunkirch erteilt.

Von 1930 bis 1952 wurden in der Schweiz insgesamt 174 Schulgleiter im Luftfahrzeugregister eingetragen, darunter die schweizerischen Modelle: Karpf-Zögling, AeCS-Zögling, GBMZ-Zögling, Bulle-Zögling, Spalinger-Kranich, Opitz und einige Einzelkonstruktionen. Die Schulung mit Einsitzergleitern war naturgemäss mit viel unnötigem Bruch und zeitraubenden Reparaturarbeiten verbunden. Eine Sekunde Flug führte im Durchschnitt zu einer Stunde Arbeit im Baulokal, ein Verhältnis von 1:3'600. Die Leidenschaft unserer Segelfliegervorgänger scheint grenzenlos. Es ist aus moderner Sicht nicht verständlich, warum die viel effizientere Schulung am Doppelsteuer im Segelflug nicht früher Einzug halten konnte. Laut einem Exposé über die Segelflugausbildung und die Segelflugforschung aus dem Jahre 1945 von Arno Albrecht, Grenchen, glaubte man aufgrund der in Deutschland gemachten Erfahrungen, der Kompromiss, A- und B-Brevet mit dem Zögling und dann vor der C-Prüfung noch einige wenige Flüge mit dem Doppelsitzer, sei die beste Lösung. Der Schüler nutze so die Zöglingsschulung zum vollständigen, mutvollen und selbstentschlossenen Fliegen. Am Doppelsteuer müssten dann lediglich noch die groben Fehler korrigiert werden, die er sich mit dem Alleinfliegen angewöhnt habe. Bei einer Doppelsitzerschulung von Beginn weg sei die Umschulung hinterher auf Einsitzer gefährlich, denn so gewöhne sich der Flugschüler an, sich auf seinen Fluglehrer zu verlassen, statt seine eigenen Fähigkeiten zu entwickeln!(!?)



◀ Der freie Flug im offenen Zögling

Foto: Archiv Kurt Stapfer

1 9 5 2

Der Doppelsitzer S-21 in Bern

Foto: Archiv Kurt Stapfer



Bei all diesen Überlegungen hat ohne Zweifel auch ein nicht unbedeutender Kostenfaktor mitgespielt. Man nahm es lange Zeit hin, dass viel Kleinholz, oft auch mit Personenschäden verbunden, gemacht wurde. Die Zöglinge waren ja leichter und billiger zu reparieren als Doppelsitzer. Traute man etwa den Fluglehrern auch nicht genügend sicheres Können zu? Anfänglich wurden dann die schweren Doppelsitzer, die oft auch schwieriger zu fliegen waren als die leichten Einsitzer, hauptsächlich zur Einführung in den vermehrt aufkommenden Flugzeugschlepp eingesetzt. Die Umstellung von Einsitzer- auf Doppelsitzerschulung war ein langwieriger Prozess. Man hat am Anfang auch lange keine Alleinflüge auf Doppelsitzern gemacht, um die teuren und oft einzigen Doppelsitzer in den Gruppen nicht zu gefährden... Das hat sich eigentlich erst mit der Verbreitung der leichteren Rhönlerchen geändert. Aber gefährlicher als die Zöglingsschulung war eine Umschulung hinterher auf den Einsitzer keineswegs, auch wenn diese ungünstigerweise oft gleich mit dem ersten Alleinflug zusammenfiel.

1 9 5 1

Neugründung der Segelfluggruppe Fricktal auf dem Sisseler Feld. Die Basler Fluglehrer helfen in kameradschaftlicher Weise beim Aufbau und leiten während einiger Monate die Schulung auf dem Flugplatz Sisseln. Siehe auch 1936.

25. Februar. Auf dem Flugplatz Birrfeld (AG) wird die neue Moswey 4a eingeflogen. Sie zeichnet sich durch eine um 1.5 m vergrösserte Spannweite aus. Eigentümer ist Max Schachenmann.

Juni. Schliessung des Flugplatzes Mutten in Solothurn. Die Stadt braucht das Gelände für andere Zwecke. Die SG Solothurn zieht nach Grenchen um. Der Hangar in den Mutten wird abgebrochen und auf dem Flugplatz Grenchen neu aufgebaut. Die Sektion Solothurn des AeCS wird später im Regionalverband Grenchen integriert.

1 9 5 1

An einem durch das Militär organisierten Flugtag in Dübendorf zeigen die Moswey-Piloten Rolph Isler und Röbi Elsässer eine Doppelakrobatik (ohne Funkverbindung!) mit zum Teil gegeneinander geflogenen Flugfiguren.

30. Dezember. Auf dem Flugplatz Baragwanoth (Südafrika) gelingt René Comte auf Moswey-IV ein sensationeller nationaler Höhenrekord im Segelflug. Er erreicht mit einer Überhöhung von 9'056 Metern die absolute Höhe von 10'962 m und egalisiert damit den bisherigen Weltrekord.

1 9 5 0

26. Februar. Die Berner Zeitung «Der Bund» berichtet über die Segelflieger-Konferenz in Zürich unter der «speditiven Leitung» des Präsidenten der SFK und der Jury des Nationalen Segelflugwettbewerbes, Ing. A. Hug. Teil der Traktandenliste sind das Schlussklassement des Nationalen Segelflug-Wettbewerbes 1949 (Schweizer Segelflugmeister im Einsitzer: Karl Ruckstuhl, SG Horgen-Zug, Schweizer Segelflugmeister im Mehrsitzer: Dr. Hans Nietlispach, SG Bern), die Segelflug-Nationalmannschaft 1950 (Zusammensetzung und erforderliche Qualifikationen), sowie die Weltmeisterschaften im Segelflug. Nachdem der jahrelange Kampf um die Teilnahme der Segelflieger an den Olympischen Spielen leider aufgegeben werden musste – aus technischen und finanziellen Gründen ist diese nicht mehr möglich, fühlen sich die Segelflieger stark genug, eigene Weltmeisterschaften durchzuführen. Diese finden vom 3. bis 16. Juli 1950 in Schweden statt. Durch die Beschränkung auf maximal 35 Konkurrenten wird sich die Schweiz mit höchstens fünf Teilnehmern beteiligen können.

25. Juni. Erstflug des Segelflugzeuges Moswey IV, das anschliessend René Comte an den Weltmeisterschaften in Schweden fliegt und für seine Rekordflüge nach Südafrika mitnimmt. 1988 bringt ein heimkehrender Auslandschweizer das Flugzeug zurück. Nach langwieriger Instandstellung fliegt es ab Sommer 2000 als Oldtimer HB-520 wieder in der Schweiz.

26. Juli. Nachdem schon 1923 der Berner Flugpionier Francis Chardon mit seinem 32-Sekunden-Flug von der Sprungschanze aus in Gstaad von sich reden machte, gelingt heute, 27 Jahre später, Hans Nietlispach mit dem der Sportfliegerschule Bern gehörenden «Kranich» mit einer Startüberhöhung von 4'814 m ein neuer Schweizer Höhenrekord für Doppelsitzer. Ebenfalls ab Saanen, bucht Yolantha Tschudi am gleichen Tag einen neuen Höhenrekord für Damen. Anlässlich der Nationalen Jubiläumswoche Saanen-Gstaad zum 50-jährigen Bestehen des AeCS weilt die Nationalmannschaft zu einer Trainingswoche in Saanen mit den Piloten (in der Reihenfolge der erzielten Ränge) Alwin Kuhn auf Moswey, Ruedi Hächler auf S-18, Karl Ruckstuhl auf Moswey, Hans Nietlispach auf Meise und Adolf Gehriger auf Weihe.

10. August. Von Sion aus stellt Yolantha Tschudi auf Moswey III mit 5'000 m Überhöhung einen neuen Segelflug-Frauenrekord auf.

27. August. Die Basler Flieger und mit ihnen Basels Bevölkerung nehmen Abschied vom Flugplatz Sternenfeld. Nebst vielen prachtvollen Flugdemonstrationen zeigt Erich Berger



▲
S 26, das letzte Spalinger-Flugzeug

Foto aus der Sammlung Jakob Spalinger, Archiv Beat O. Schück

1 9 5 0

auf der Moswey III Segelflugakrobatik von vollendeter Eleganz und Präzision. Die SG Basel findet in Witterswil im Leimental ein neues Zuhause, allerdings nicht für lange, denn schon 1952 erfolgt eine weitere Dislokation, diesmal nach Sisseln.

Die FAI führt das internationale Leistungsabzeichen F, die Gold-C mit 3 Diamanten, ein. Bedingungen: 300 km Zielstreckenflug, 500 km freier Streckenflug, 5'000 m Überhöhung.

1 9 4 9

Archiv Pro Aero



Das Eidgenössische Luftamt führt in Agno unter der Leitung des Segelfluginspektors Werner Ledermann grosszügig ausgestattete Blindflugkurse für Fortgeschrittene und drei Forschungswochen mit der Segelflug-Nationalmannschaft durch. Während des Forschungslagers stellt die Besatzung Nietlispach/Schär am 23. Mai auf Kranich mit einem Flug Agno-Turin von 142.5 km den ersten nationalen Doppelsitzer-Rekord im Zielflug auf.

Bei der erstmaligen Teilnahme der Schweiz am International Air Cadets Exchange (IACE) können 5 junge schweizerische Segelflieger mit 2 Begleitern 3 Wochen die USA besuchen. Sie sind hauptsächlich zu Gast bei der US Air Force in Texas, sehen aber auch einiges von Washington und New York. Beim Besuch im Weissen Haus sehen sie auch das Oval Office, aber Präsident Truman ist leider abwesend.

28. August. Auf der Ebene zwischen Wiesendangen und Hegmatten (Hegi) wird der durch private Initiative ausgebaute Sport- und Touristik-Flugplatz Winterthur eröffnet.

27. November. Erstflug des Prototyps des Segelflug-Doppelsitzers Spyr Va HB-509 in Buochs (NW). Mit einer Spannweite von 18.4 m zählt er zu den besten Flugzeugen seiner Klasse. Am 22. Juli 1951 zwingt ein Bruch des Querrudergestänges die beiden Piloten zum Absprung, das Flugzeug trudelt steuerlos in die Bäume des Bürgenstocks. Da der Schaden erstaunlich gering ist, kann nach wenigen Monaten mit dem Spyr Va weitergeflogen werden.

Spyr Va HB-509 beim
Einfliegen am
27. November 1949

Foto: Thomas Fessler aus August Hug
Archiv, Verkehrshaus der Schweiz



1 9 4 9

Erst jetzt in der Nachkriegszeit beginnt die Doppelsitzerschulung sich langsam durchzusetzen, trotz den durchaus positiven Erfahrungen, die schon 20 Jahre zuvor mit dem «Zürivogel» gemacht worden waren. Die Ära der Schulgleiter und Zöglinge geht allmählich ihrem Ende zu.

1 9 4 8

Es existieren folgende Hersteller von Segelflugzeugen: Moswey Segelflugzeugwerke Horgen, Husch-Flugzeugbau Stein am Rhein, A. Isler & Co Segelflugzeugbau Wildegg, E. Karpf Segelflugzeugbau Seelmatten-Bichelsee, J. Lemp Bau AG Wynau, Segelflugzeugbau e.G. Zürich, Flugtechnische Zentrale Bern-Belpmoos, Pilatus-Flugzeugwerke Stans.

11. Februar. Die Elfe PM 1 HB-516 (fälschlicherweise oft «Elfe 2» genannt), startet nach mehrjähriger, aufwändiger Entwicklungsarbeit in Frauenfeld als eines der ersten Segelflugzeuge der Welt mit Laminarprofilen zum Erstflug. Dr. Werner Pfenninger, der Vater der Elfen, hatte diese Profile bereits 1943 entwickelt. Die Flatterrechnungen für das Flugzeug sind fertig, mit Ausnahme des Seitensteuers. Da das Eidg. Luftamt droht, die versprochene Subvention von 10'000 Franken zu streichen, wenn das Flugzeug nicht endlich in die Luft kommt, entschliesst man sich zum Erstflug. Beim zehnten Flug gerät das Seitensteuer ins Flattern und bricht ab. Die Elfe bleibt aber steuerbar. Nach einem erfolgreichen Anflug wirkt sich der Schock des Piloten aus und das Flugzeug stürzt kurz vor der Landung ab.



◀
Elfe PM1 in Frauenfeld mit
Werner Pfenninger am Steuer,
bereit zum Erstflug
Foto: Archiv Hans Gysi

22. April. Erste Süd-Nord Überquerung der Alpen im freien Segelflug. Siegbert Maurer fliegt auf Moswey III in 5 Stunden und 20 Minuten von Locarno-Magadino über den Gotthard nach Basel.

Im Juni findet erstmals ein Forschungskurs des Eidgenössischen Luftamtes auf dem Waffenplatz Bière unter der Leitung des L+A Segelfluginspektors Werner Ledermann und Dr. Willi Eichenberger, Meteorologe und Schlepp-Pilot, statt. Temperaturen um 8 Grad, 40–70 km/h starker NW-Wind und ebensoviel Fallwind über die Jurahänge, eine ausgeprägte Föhnlücke entlang der Jurahöhen und Leewellenwolken über dem Jurasüdfuss so weit das Auge reicht: Wetter wie bestellt für die Forschungsziele. Solches Wetter verspricht eindruckliche Wellenflüge. Hans Nietlispach auf Meise wird auf gegen 5'000 m Höhe von einer sich unter ihm plötzlich schliessenden Wolkendecke überrascht. Ähnliches widerfährt Teddy Heimgartner mit Franco Legler im Kranich-Doppelsitzer. Beide Flugzeuge landen nach nicht ganz geheurem Abstieg im Blindflug auf dem Militärflugplatz Payerne und dürfen sogar wie-

der wegschleppen, durchwegs keine Selbstverständlichkeit. Bei Hans Nietlispach schauen 3'200 m Überhöhung fürs Gold-C heraus und die Lehre: Betreibe nie den Wellenflug ohne Kompass, volle elektrische Blindflugausrüstung und Sauerstoffanlage. Im gleichen Kurs gelingt Hans Würth am 26. Juni, einem schönen Bisentag, trotz spätem Start erst 12:30 Uhr, mit «Pirats» Weihe ein Flug nach Sénas zwischen Avignon und Salon-de-Provence.

Die 2. Segelflug-Weltmeisterschaft und zugleich die erste nach dem Krieg findet auf dem Oberengadiner Flugplatz Samedan vom 19. bis 31. Juli statt. Als Hauptorganisator zeichnet «Pirat» Gehriger. An der Internationalen Segelflugkonkurrenz der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) nehmen 27 Konkurrenten aus acht Nationen teil. Als Neuerung werden Zielflug und Dreieckrennen durchgeführt. Sieger im Gesamtklassement und neuer Weltmeister wird der Schwede P.A. Persson auf DSF Weihe. Man erinnere sich an seinen denkwürdigen Flug von 295 km längs über die Alpen von Samedan nach Genf, eine grossartige Leistung. Der Schweizer Max Schachenmann, auf einer französischen Air 100, wird mit Platz 2 Vize-Weltmeister. Alwin Kuhn, auf Moswey II, wird Dritter. Im 100 km-Dreieckrennen stellt Siegbert Maurer auf Moswey III mit einer Geschwindigkeit von 70.4 km/h einen Weltrekord auf.

►
Aufstellung der an der
Weltmeisterschaft 1948 in
Samedan teilnehmenden
Flugzeuge



►
Die bekannte Segelfliegerin
Gritli Kind-Schaad in Aktion
am Start an der WM Samedan

Fotos: Thomas Fessler aus
Segelflugarchiv August Hug,
Verkehrshaus der Schweiz





27. Juli. Gründung während der Segelflug-Weltmeisterschaft in Samedan der OSTIV (Organisation scientifique et technique internationale du vol à voile) als Nachfolge-Organisation der ehemaligen ISTUS (Internationale Studienkommission für Segelflug). Die Schweiz wird Gründermittglied. Ziele der OSTIV sind, Wissenschaft und Technologie des Segelflugs sowie die Entwicklung und Nutzung von Segelflugzeugen mit Hilfe reiner und angewandter Forschung zu fördern und international zu koordinieren. Alle sportlichen Ziele werden von der OSTIV getrennt und in den Verantwortungsbereich der FAI übergeführt. Dabei wird entschieden, dass die OSTIV-Kongresse jeweils örtlich und zeitlich mit den Segelflug-Weltmeisterschaften zusammenfallen sollen.

Gründung der Flugsportgruppe Zürcher Oberland als Vereinigung der Oberländer Motorflug- und Segelflugpiloten.

► Überflug Zeitstop-Stand auf dem Muottas Muragl
Foto: Thomas Fessler aus Segelflugarchiv August Hug, Verkehrshaus der Schweiz



▲
Sigi Maurer
Foto: Archiv Kurt Stapfer

1. Januar. Beim L+A sind 351 Segelflugzeuge immatrikuliert und 334 Segelflieger mit dem amtlichen Führerausweis registriert.

26. Januar. Gründung der Segelfluggruppe Obwalden in Sarnen. Die Gruppe nimmt ihre Tätigkeit vorerst in Buochs auf, bis 10 Jahre später der Militärflugplatz Kägiswil freigegeben wird. Beginn Flugbetrieb am 29. Juni 1957 auf dem Flugplatz Kägiswil mit einem Spalinger S-Kranich.

13. bis 20. April. Dritter Blindflug-Einführungskurs für Segelflieger auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos unter der Leitung von Segelfluginspektor Werner Ledermann und Cheffluglehrer Max Kramer, mit 6 Segelfluglehrern als Kursteilnehmer.

26. Mai. Siegbert (Sigi) Maurer startet mit seinem Segelflugzeug Moswey III in Dällikon (ZH) und erreicht nach 157 km Samedan im Engadin. Anderntags fliegt er dieselbe Strecke in 5h zurück.

5. Juni. René Comte segelt mit einer Moswey III vom Birrfeld nach München und stellt mit dem 248 km langen Flug einen neuen Schweizerrekord auf.

13. Juli. Zu den besten Schweizer Segelfliegern gehört auch Max Schachenmann, Inhaber des schweizerischen Höhenrekordes, Gewinner der Nationalen Segelflugwettbewerbe 1939, 1942 und 1943 und Schweizer Meister 1943. Nun gelingt ihm mit seiner S-18 erstmals die West-Ost-Traversierung der Alpen von Saanen nach Silvaplana.

13. Juli. 8'000 Zuschauer finden sich am Flugtag und Einweihungsfest des Segelflugplatzes Dällikon (ZH) ein, der von der 1935 gegründeten Segelfluggruppe Dübendorf geschaffen wurde, die ihren Namen dann ab 1. Januar 1948 in Segelfluggruppe Lägern ändert.

30. Juli. Die von den Segelfluggruppen AFG und Oberengadin organisierte Erste Internationale Engadiner Segelflugwoche beginnt in Samedan mit 19 Piloten aus sieben Nationen, die mit 361 Starts total 598 Stunden fliegen. Sieger im Gesamtklassement wird Sigi Maurer vor Max Schachenmann und Alwin Kuhn.

27. August. Adolf «Pirat» Gehriger stellt mit 324.7 km auf Weihe einen neuen Streckenrekord auf. Er startet in Dällikon (ZH) und landet in La Buisse bei Grenoble. Damit erkämpft er sich den ersten Schweizer 300 km-Flug.



►
Pirat Gehriger nach seinem
300 km Segelflugrekord
Foto: Archiv FAI

18. Januar. Auf einem der ersten Föhnwellenflüge in der Schweiz erreicht Hans Würth auf Spalinger S-18 1a nach einem Windenstart auf 220 m über dem Davosersee eine Höhe von 6'000 Metern über Meer und segelt bis nach Schaffhausen.

In einem Brief aus Schweden im April 2000 an Willi Schwarzenbach berichtet Hans Würth:

«Ich glaube im Januar 1946 (es war der 18. Januar,) einen Föhnflug gemacht zu haben vom Davosersee aus: Start Winde. Zuerst Föhnhangwind See, Davos Dorfberge, Schatzalp, Schi-ahorn, Parsenn bis auf ca 3'500 m, Südseite Aroser Rothorn, dann Sprung ins Prättigau, Silvrettakamm 4'500 m, Sprung Gonzen, Alp Palfries, dort nur noch 1'800 m! Dann im Föhn hoch an die Sieben Churfürsten mit fürstlichem Steigen, 5–7m/sec auf 4'500 m – Anflug einer Lenticularis vor dem Säntis, wenden in Richtung Süd gegen den Wind und wieder hoch mit 3–4–5m/sec, zuerst Fahrt 80–90 km/h, weiter um die Position zu halten, 110 km/h. Da sinkt ja eine S-18 schon ordentlich, doch ging es weiter nach oben mit ca 5m/sec. Es wurde kalt und wurde spät, es blieb noch knapp eine Stunde Tag!

*Ach Schmerz und Weh – 6'400 war die Höh!
Nun muss ich aus der Welle – um in aller Schnelle
gegen Schaffhausen zu gleiten – sonst kommt die Nacht.
Schwer ist zu landen ohne Licht – und oftmals eine Kiste bricht.*

Ein starker Kopfdruck macht mir den Entschluss etwas leichter, Sauerstoff hatte ich ja keinen. (Doch darf man nicht vergessen, dass ich 25 Jahre auf fast 2'000 m lebte, und das macht viel aus). Unter 5'000 m war der Kopfdruck weg, ich sah St. Gallen unten rechts, und der Bodensee war nur so gross wie eine Banane. Der Rückenwind hätte sicher zu 300 km Distanz gereicht, aber es war zu spät, sich ins «Schwabeländli» zu wagen, auch war mir vor Ami-Kugeln bange. Also nach Nordwesten mit 110 km/h und landete dann unter dem Munotbürgli mitten in einer Wiese wo heute sicher Häuser stehen. Herbert Mayer-Klopstock war so lieb, mich zu beherbergen. Den Schmerlat kannte ich damals nicht. Der Kopfdruck auf diesem Föhnflug hat mich davon abgehalten auf 7'200 m zu steigen was wahrscheinlich auch für mich zuviel gewesen wäre.»

Hans Würth war ab 1949 für 10 Jahre in Südafrika zum Segelfliegen, wanderte später nach Schweden aus und war auch Mitglied in der VSV.



▲ Archiv Pro Aero

▼ Motorsegler Farner WF23 HB-SAB. Versuchsflüge ab Bern 1943–1945. Am 15. März 1946 stürzt Robert Gsell im Alter von 56 Jahren mit diesem Flugzeug beim Flugplatz Bern-Belp ab.

Foto: Archiv Kurt Stapfer



1946

▼
Blick vom Startplatz zum Matterhorn. Soeben ist Kari Haberstich mit seiner S-18 II HB-250 auf dem Riffelberg am Gummiseil gestartet. Haberstich hatte das Flugzeug 1938 im Auftrag und mit Hilfe von Rudolf und Ernst Gunzenhauser in Sissach gebaut. Ernst Gunzenhauser war damit 1942 in einem Lager in Les Pléiades und machte bei einem Gummiseilstart einen bösen Bruch. Der Start ging unter einer Mittelspannungsleitung durch. Das Seitensteuer hingte an den Drähten an; ein Teil des Rumpfes wurde abgerissen

8. Juni. Auf der Alp Scheidegg im Zürcher Oberland auf 1'200 m/M beginnt das erste Lager der Segelfluggruppe Zürcher Oberland auf ihrem inzwischen fertigerstellten Segelflugplatz. Die Bodeneinrichtung besteht aus einem Fallgewichtkatapult mit einer Motorwinde, einer Flugzeugtransportwinde, einem Hangar sowie einem kleinen Landeplatz. Das Fallgewichtkatapult war am 14. April mit einem Moswey III-Start erstmals in Betrieb genommen worden.

15. Juni. Erstflug des Prototyps des von der Bau AG Wynau gefertigten Spalinger S-25 Segelflugzeug-Doppelsitzers auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach.

22. Juli. In Zermatt beginnt auf 2'600 m Höhe oberhalb der Station Riffelalp der Gornergratbahn das 1. Forschungslager für alpinen Segelflug. Unter der Leitung von Hermann Schreiber nehmen die bekannten Piloten Max Schachenmann, Fritz Glur, Karl Haberstich, Alwin Kuhn und Hans Würth mit den Flugzeugtypen S-18, S-22 und Moswey III teil. Nach Gummiseilstart auf dem Riffelberg mit Moswey III umrundet am 27. Juli Alwin Kuhn erstmals das Matterhorn und holt sich mit 3'520 m Überhöhung den Schweizer Höhenrekord. Das Lager dauert bis zum 27. Juli. Zahlreiche Piloten umfliegen oder überfliegen das Matterhorn, den Gornergrat, den Monte Rosa. Ausserdem gelingen einige markante und



und der Pilot schwer verletzt. Haberstich hat hernach den Bruch gekauft, das Flugzeug

erstmalige Langstreckenflüge über das Haute-Route Gebiet und die Berner Alpen in der Richtung Süd-Nord.

1 9 4 6

12. August. In Samedan (GR) beginnen erstmals Segelfluchtage mit internationaler Beteiligung. 22 Piloten nehmen am Wettkampf teil, der auch ab dem Startplatz auf Muottas Muragl stattfindet. Der Grundstein dazu war bereits 1945 bei einer Engadiner Flugwoche gelegt worden. Die Engländer können es kaum fassen, dass auf dem Flugplatz Samedan mehr Segelflugzeuge vereint sind als derzeit in England vorhanden. Der Maloyawind wird zum Mythos.

20. August. Gründungsversammlung der Segelfluggruppe Churfürsten in Walenstadt/SG. Oskar Kamber wird erster Präsident. Die Allmend in Walenstadt wird nach Planierung erstes Flugfeld der Gruppe.

27. August. In Altenrhein wird mit der Gründung der «Fliegerschule Altenrhein» der Segel- und Motorflug zusammengelegt. Das gesamte Material der SG Säntis geht an die Flugschule. Schon 1948 erfolgt die Neugründung der Segelfluggruppe Säntis, allerdings ohne Flugzeuge. Zehn Jahre später sollten die Segelflieger nicht einmal 10 Prozent des ursprünglichen Wertes zurück erhalten.

15. November. Am 17. Pariser Flugzeug-Salon wird die schweizerische Vertretung mit Interesse zur Kenntnis genommen. Mit einem dreistündigen Dreierschleppflug brachte von Basel-Blotzheim der Pilatus SB-2 Pelican die fabrikneuen Segelflugzeuge S-18, Moswey III und Spyr V nach Le Bourget.

31. Dezember. Mächtiger Aufschwung des Segelfluges, nachdem er wegen des Zweiten Weltkriegs stark eingeschränkt war. Jahresvergleich 1946 zu 1939 (in Klammer): 29'500 (13'300) Starts, 4'800 (2'000) Flugstunden, 60 (29) Leistungsabzeichen. Dazu beigetragen hat der stetige Bau von Segelflugzeugen in der Schweiz seit 1930. Im Gruppenbetrieb und durch Einzelpersonen entstanden 237 Segelflugzeuge. Acht gewerbliche Betriebe stellten 213 Segler her, Karpf, Seelmatten: Karpf-Zögling, Baby (71); Bau AG J.Lemp, Wynau: Zögling Hol's der Teufel, Spalinger S-17/-18/-19/-22/-25 (42); Flugzeugbau Zürich e.G.: GBMZ-Zögling, Olympia-Meise, Spyr 4, 5 (19); Flugzeugbau Münsingen: Grunau Baby, Hütter 17 (15); Farner, Grenchen: WF-Typen (15); Flugtechnische Zentrale Bern: Zögling, Grunau Baby II, S-21 (15); Müller, Wald und Zürich: Spyr, Moswey 1/2/3/4/6 (14); Gyger-Brack, Oftringen: Spalinger S-15k/S-19/22 (12); Hegetschweiler, Horgen: Moswey III (11, HB-370–HB-380).

neu aufgebaut und 1945 wieder registriert. 1955 kam die S-18 zur SG Basel, wo nebst anderen Piloten auch der Autor dieser Chronik die Ehre hatte, mit diesem Flugzeug 1956 gar seinen ersten Alleinflug und 1957 sein C-Brevet zu machen. 1959 machte die HB-250 bei einer Aussenlandung Bruch und wurde so stark beschädigt, dass auf einen Wiederaufbau verzichtet wird.

Foto: Photopress-Bilderdienst, Zürich, (Archiv Kurt Stapfer)

22. Januar. In einer Verfügung des Eidgenössischen Luftamtes über die Ausrichtung von Subventionen für die Verbesserung bestehender und die Anschaffung neuer Segelflugzeug-Schleppwinden und Segelflugzeug-Schleudernanlagen werden im Einzelfall bis zu 2'000 Franken in Aussicht gestellt. Für den Ankauf von Beschleunigungsmessern schweizerischer Herkunft wird pro Segelflugzeug eine Subvention von 50 Franken entrichtet.

Im Frühling nimmt die nach internen Unstimmigkeiten aus der SG Bürglen hervorgegangene neue «Segelfluggruppe Cumulus, Stein am Rhein» (Wohnort der Gründer) den Flugbetrieb auf der Frauenfelder Allmend wieder auf. Im Herbst wird auf Antrag der aus den Gruppen Frauenfeld, Bischofszell und Bodensee/Amriswil im Jahr zuvor entstandenen SG Thurgau der Flugbetrieb zusammengelegt. Damit werden alle thurgauischen Gruppen in der SG Cumulus vereint.

1 9 4 5

12. Mai. Abschluss eines 10-jährigen Pachtvertrages für einen Teil des Hausener Rieds. Damit erhält der Kanton Zürich in Hausen am Albis den ersten ständig benützbareren Segelflugplatz und die Segelfluggruppen Swissair und Möwe eine Basis.

20. Mai. Lausanne. An diesem Sonntag pilgern über 2'000 Personen auf die Blécherette zum ersten fliegerischen Anlass in unserem Land seit Kriegsende. Das Fest beginnt mit der Taufe von zwei Segelflugzeugen S 18, II «La Blécherette» und III «Aux Armes du Sorcier». Weitere Highlights des Tages: die Vorführung des Motorseglers des Schweizer Konstrukteurs Farner durch Robert Gsell, sowie der Fallschirmabsprung einer Passagierpuppe, abgeworfen durch Francis Liardon vom Doppelsitzer Spalinger S 21 «Pays de Vaud».



Die Waadtländer Segelflieger
(vlnr): Klinger, Sterchi, Müller,
Goetz, Nicolette de Trey,
Lecoultre, Tricot, Gontran
Gourdou

Foto: Archiv Philippe Cornaz

17. Juli. Der erste Schweizerrekord im Segelflug nach dem Zweiten Weltkrieg gelingt Rolf Brunner mit einem Passagier im Doppelsitzer S-21, eine Strecke von 70.5 km vom Katapult der Lägern-Hochwacht nach Zuchwil (SO).

25. Juli. In Bern-Belpmoos gelingt der erste Fünferschlepp von Segelflugzeugen. Alpar-Pilot Pierre Robert startet mit Pilatus P-2 Pelican mit drei S-18 Einsitzern und zwei S-21 Doppelsitzern der Sportfliegerschule Bern im Schlepp.

29. Juli. Bei Autoschleppversuchen der Segelfluggruppen Thurgau und Winterthur auf dem Flugplatz Frauenfeld werden mit Zögling-Schulgleitern Höhen von 700 m über Grund erreicht.

5. August. Auf dem Flugplatz Birrfeld werden die neuen Gebäulichkeiten und Anlagen eingeweiht sowie der Doppelsitzer Spalinger S-21 HB-305 «Rüebliand» von Max Leder, dem Leiter der Segelflugschule, vorgeführt.

12. August. Flugplatz Basel-Sternenfeld. «Um 1445 fliegt Roland Herzig vom Hochstart⁹ das Hörnli an. Ist abgesoffen und macht mit dem Grunau Baby 186 eine Wasserlandung im Rhein. Erreichte Windenstarthöhe: 180 Meter. Flugdauer: 2 Minuten und 10 Sekunden.» So ungefähr stehts im Flugbuch. Glücklicherweise sind Pontoniere gleich zur Stelle, die vereint mit Badegästen Pilot und Flugzeug bergen. Der Pilot hat das Baby mit Hilfe von Fritz Küng wieder flugtüchtig gemacht.



Fotos: Max Tschudin

⁹ Ein «Hochstart» von damals entspricht einem heutigen normalen Windenstart von maximal erreichbarer Höhe.



Fotos: Max Tschudin

13. Oktober. Die im August 1944 gegründete Zürcher Genossenschaft «Pro-Flug», mit dem Zweck, im Kanton Zürich ein ständiges Segelfluggzentrum zu schaffen, führt auf der Allmend Wollishofen einen zweitägigen Flugtag durch. 15'000 Zuschauer folgen den Vorführungen verschiedener Segelflugzeugtypen. Als Neuheiten glänzen die «Elfe» von Ing. Pfenninger als kleinstes Segelflugzeug der Welt und der Motorsegler WF-23, vorgeführt von Prof. Gsell.

Max Schachenmann gelingt in einem Flug von Samedan die erste 3'000 m-Überhöhung in der Schweiz.

Im gleichen Jahr wird die Schweizerische Segelflug-Nationalmannschaft ins Leben gerufen.

Was segelflugbegeisterte Mitarbeiter der DMP Buochs-Ennetbürgen und der Pilatus Flugzeugwerke 1942 begannen, führt am 25. Oktober 1945 zur Gründung der Segelfluggruppe Nidwalden. Die eigentliche Seele der SGN war der Spyr Va. August Hug hatte das Flugzeug während den Kriegsjahren konstruiert. Gebaut wurde es in rund fünfjähriger Bauzeit bei der Pilatus und der SGN.

Die Segelflieger waren schon immer auf Sponsoren angewiesen. Hier einige Beispiele der Genfer Segelfluggruppe aus den Jahren 1935–1945.



Grunau Baby II, CH 166,
«Grand Passage» 1935
(Cointrin)



Spalinger S-18, «Fromages
Petit Nègre», 1939 (Place
Longemalle)



Giulio Beck und Henri
Golaz mit Spyr III, CH 38,
Zigarettenpapier «JOB», 1944
(Leysin)



Anhänger, Spalinger
S18 CH 396 «Caran d'Ache»,
1945, am Zoll von St-Julien en
Genevois



Henri Golaz, Zögling CH 35,
1945 (Cointrin)

Fotos: Pionnair-ge.com, J.C. Cailliez,
04.2010

1 9 4 4

25. Februar. Auf dem gefrorenen St.Moritzersee beginnen bis zum 7. April dauernde Forschungssegelflüge. Die insgesamt 116 Versuchsflüge mit der Elektrowinde der Flugtechnischen Zentrale Flugplatz Bern werden mit Spalinger S-18 III mehrheitlich von den Piloten Hermann Schreiber und Fredy Wissel durchgeführt.

7. März. Am Längenberg bei Bern stellen R. Lüthy und A. Kuhn auf Spalinger S-21 mit 11 Stunden und 2 Minuten einen neuen Dauerrekord für Zweisitzer-Segelflugzeuge auf.

13. Juli. Der Prototyp der Katapultanlage für Segelflugzeuge, erbaut und finanziert von verschiedenen Schweizerfirmen unter der Projektleitung von Escher-Wyss, stand schon am 27. Juni auf dem Flugplatz Emmen versuchsbereit, doch bei der Notlandung eines Liberator-Bombers B-24 wird er nun zerstört.



30. Juli. Auf der Lägern-Hochwacht (ZH) wird eine neue Katapult-Startanlage, die von der Segelfluggruppe Dübendorf erstellt wurde, mit dem ersten Start einer Moswey, gesteuert vom Fluglehrer Rolf Brunner, in Betrieb genommen.

5. bis 13. August. Am Segelfluglager auf den Rochers de Naye nehmen unter der Leitung von Alphonse Kammacher 10 Piloten mit 7 Segelflugzeugen teil. Es ist das vierte solche Lager auf dem 2'000 m hohen, über Montreux gelegenen, prächtigen Aussichtspunkt. Trotz stabilem Wetter und wenig Wind gelangen einige schöne Flüge. Den längsten Flug macht Max Tschudin, Basel, auf seinem Spyr III (3h 40'), gefolgt von Rebstein, Lausanne, auf S-15 (2h 05') und Marc Dugerdil, Genf, auf S-18 (1h 40'). Von den anderen Teilnehmern bringt es keiner über 40 Minuten.

26. August bis 3 September. Segelfluglager Les Pléiades, 12 Piloten und 7 Flugzeuge. Mit 37 Starts kommt man auf 49h 44' totale Flugzeit.



▲
Max Tschudin in seiner Spyr III Nr 37 «Spätzi» bereit zum Start auf einem Flugplatz
Foto: Archiv Max A. Tschudin

Les Pléiades
sur VEVEY Alt.: 1400

26 août - 3 septembre 1944

4^{ème} CAMP NATIONAL DE
Vol à voile
organisé par la Section suisse de l'Aéro-Club de Suisse

Chaque jour dès Vevey: billet du dimanche Fr. 3.50

HORAIRE PARTIEL

18"	10"	14"	14"	LEUSANNE	18"	18"	19"	22"
	11"	13"	14"	VEVEY	17"	18"	18"	21"
	10"	11"	13"	BLONAY	17"	18"	18"	21"
	11"	12"	14"	LES PLÉIADES	16"	17"	17"	20"

Imprimerie Bider & Suterli, Vevey

◀ Archiv Philippe Cornaz

24 September bis 1. Oktober. Das erste in Leysin organisierte Segelfluglager wird gleich zum Erfolg. 12 Piloten und 9 Flugzeuge, 56 Starts und 43h 52' totale Flugzeit. Während in den Lagern Rochers de Naye und Les Pléiades am Gummiseil gestartet wird, kommt in Leysin eine Winde zum Einsatz, und die idealen Platzverhältnisse erlauben die Rückkehr zum Startplatz.

1 9 4 4

Zum Abschluss dieses Jahres stellvertretend für manche Ereignisse ähnlicher Art noch eine Anekdote von Oscar Scherrer, die zeigt, dass die verfügbaren Fluggelände damals nicht immer ideal waren:

Von September bis März hatten wir jeweils Flugbetrieb auf dem Hägenberg bei Zwingen. Da verschwand mal ein Karpf-Zögling plötzlich nach einem «5 Meter hohen Durchzieher¹⁰». Voller Schrecken rannten wir alle zu der Stelle wo er verschwunden war. Wir hatten vergessen, dass das Feld mit Bodensenkungen von mehreren Metern Durchmesser und Tiefe durchzogen war. Die Flügelenden lagen am Rande der Bodenvertiefung auf, der Pilot sass oben auf dem Bord, die Hände über dem Kopf aus Angst vor den Schäden, aber das Flugzeug war bis auf wenige Kleinigkeiten noch intakt. Man kam wieder einmal mit dem Schrecken davon.

1 9 4 3

1. Januar. Das L+A überträgt die Kontrolle der Segelflugzeuge einem vollamtlich angestellten Bauprüfer. Zusätzlich werden 4 regionale bisherige Bauprüfer bis auf weiteres noch beibehalten.

14.3.1943, S 18 Nr 252 «Arosa»
nach Gummiseilstart vom
Tschuggen

Foto: Archiv Jakob Meisser, Arosa



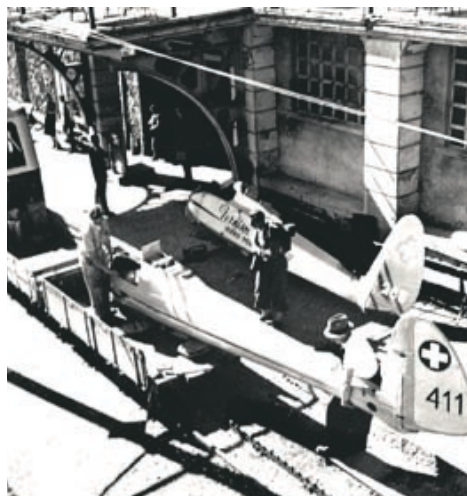
27. März. Gérard de Chambrier führt in Bern-Belpmoos den Erstflug mit dem zweiseitigen Hochleistungssegelflugzeug Spyr V durch. Das Unternehmen Segelflugzeugbau e.G. Zürich baute diesen Prototyp, eine Konstruktion von Ing. August Hug. Finanziert von der Ciba Basel wird der Segelflug-Doppelsitzer für aerologische und meteorologische Forschungsflüge ausgerüstet, die der Pilot G. de Chambrier mit Dr. H. Guénat im Auftrag der Meteorologischen Zentralanstalt hernach im Juni vom Belpmoos aus durchführt.

Im Einverständnis mit dem Armeekommando erlässt das Post- und Eisenbahndepartement eine Verordnung, welche die bisher vom AeCS wahrgenommene Aufsicht über den Segelflug ab 1. April 1943 wieder dem Eidgenössischen Luftamt überträgt. Dieses überwacht nun Material und Ausbildung und stellt anstelle der A-, B- und C-Brevets des AeCS einen «Lernausweis für Führer von Segelflugzeugen» und den «Führerausweis für Segelflieger» gemäss den Normen der ICAO aus, d.h. nach einer amtlichen Pilotenprüfung.

¹⁰ Bei einem «Durchzieher» hat man in der Einsitzer-Grundschulung das Schulflugzeug an der Winde in einer bestimmten Höhe (1–5 m) über den Platz gezogen.

19. April. Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen erweitert die bisher eng an die Flugplätze gebundenen Übungsräume für den Segelflug durch eine 10 km breite und 160 km lange Schneise. Diese führt von Frauenfeld über Spreitenbach–Aarau–Solothurn–Biel bis Neuenburg. Die Flughöhe bleibt auf 2'500 m beschränkt. Die Segelflieger können damit, seit dem Verbot vom August 1939, wieder «auf Strecke» gehen.

7. bis 15. August. Segelfluglager Rochers-de-Naye mit 15 Piloten und 7 Flugzeugen. 52 Starts, 101 Stunden. Leitung: Alphonse Kammacher und Francis Liardon.



►►
Transport mit der
Zahnradbahn

►
Im Vordergrund vlnr:
Francis Liardon, Alphonse
Kammacher, Armin
Baltensweiler

▼
Nach dem Start von den
Rochers-de-Naye

Fotos: Thomas Fessler aus August Hug
Archiv, Verkehrshaus der Schweiz



1 9 4 3

Gruppenbild der Piloten im Lager Rochers-de-Naye 1943.

1. Francis Liardon,
2. Alphonse Kammacher,
3. Fred Isler,
4. Armin Baltensweiler,
5. Ernst Zipkes, 6. Rolf Isler,
7. Philippe Monnier,
8. Rudolf Gunzenhauser,
9. Werner Ledermann



22. August. Am Abschlusstag der IV. Nationalen Meisterschaft im Segelflug in Samedan heissen die drei Erstklassierten M. Schachenmann auf S-18, E. Spahni auf Moswey und F. Glur auf S-22. Der anspruchsvolle Wettbewerb setzte sich zusammen aus Höhenflug, Zielstreckenflug, Rundstreckenrennen und Dauerflug.

Dazu ein Auszug aus der AeroRevue 9/1943:

Glur, der zum Zwecke eines maximalen Höhengewinns bis auf 100 m über den Churer Talgrund hinuntergetaucht war, wäre bei diesem Manöver um ein Haar «abgesoffen». Als «Ritter ohne Furcht und Tadel», der sich offenbar nicht im geringsten vor dem Feuer des gewaltigen Calanda-Waldbrandes fürchtete, lenkte Glur daher seinen S-22 über das wogende Flammenmeer, wo er in der künstlichen Thermik eine Steiggeschwindigkeit von 4–5 m/s erzielte. Mit Sauerstoffatmung in den dichten Rauchschwaden des Riesenwaldbrandes kreisend, erreichte Glur im Blindflug die Höhenflugbedingung für das goldene Leistungsabzeichen!

28. August. Die bisherigen Segelfluggruppen Herzogenbuchsee, Langenthal und Wynau fusionieren zur Segelfluggruppe Oberaargau mit dem Flugplatz Bleienbach als Basis, nachdem die zuvor in Bleienbach von 1933 bis 1937 tätige Segelfluggruppe wieder aufgelöst worden war.

18. September. In Samedan (GR) geht das bisher grösste Segelfluglager der Schweiz erfolgreich zu Ende. 70 Piloten mit 25 Flugzeugen führten dabei 349 Flüge im hochalpinen Bereich durch. Neben zahlreichen andern prominenten Piloten nahmen der Delegierte des Bundesrates für Luftfahrtfragen, Prof. E. Amstutz und Oberexperte Prof. R. Gsell vom Luftamt aktiv teil. Eingeladene Dichter und Maler, u.a. Cécile Lauber, Hans Erni, Traugott Vogel und Alex W. Diggelmann erlebten motorlose Flüge über der Heimat Segantinis.

Vom 9. bis 19. Oktober findet im Belpmoos ein Versuchskurs mit Doppelsitzerschulung statt unter der Leitung der Fluglehrer Max Kramer und Walter Ris. Den elf Schülern stehen zwei S-21 und zwei GB II zur Verfügung. Hans Nietlispach, später mehrfacher Schweizermeister,

ist auch in diesen Vorunterricht-Segelflugkurs aufgegeben und kann so sein Brevet B gleich auf dem Baby machen und nicht mehr, wie bisher üblich, auf einem Zögling.

Man kommt offenbar langsam von der aus Deutschland importierten Idee weg, dass nur ein richtiger Segelflieger werde, wer die Herausforderung einer harten und gefährlichen Einsitzerschulung auf dem luftigen, ungeschützten Zöglingssitz ohne Instrumente bestanden habe. Aber es sollte noch zehn Jahre dauern, bis sich die Doppelsteuerschulung durchzusetzen beginnt. Man will die teuren Doppelsitzer nicht unnötig gefährden. Sie sind auch schwerer zu handhaben. Anfänglich fehlt es ausserdem an einer genügenden Anzahl von geeigneten Fluglehrern, denn die Doppelsteuerschulung stellt auch höhere Anforderungen an den Fluglehrer als die Einsitzerschulung auf «Zögling».



◀ Abenteuerlicher und illegaler Passagierflug auf einem Schulgleiter. So war die Doppelsitzerschulung sicherlich nicht gemeint...
Foto: Theo Heimgartner

30. November. In der Anfängerschulung im Segelflug kamen in der vergangenen Flugsaison erstmals die neuen Doppelsitzer Spalinger S-21 mit Erfolg zur Anwendung. Sie erlauben den direkten Übergang zum Soloflug mit den Trainingsflugzeugen Grunau Baby und Spalinger S-15/S-16. Man beginnt, die in den Zwanzigerjahren eingeführte Anfängerschulung auf Zögling sukzessive aufzugeben.

In den Mitteilungen Nr 11 vom Februar 1943 der Segelfluggruppe Schaffhausen lässt Redaktor Hugo Hänggi unter dem Titel «Und dennoch haben wir gesegelt» das Flugzeug sprechen. Der poetische Artikel passt zum aufziehenden Ende der Aera der Zöglinge:

Man hat mich «Hol's der Teufel» genannt. Weshalb ist mir selbst heute noch nicht klar. Immerhin – ein Teufelskerl bin ich schon, denn da habe ich als wackliger, wurmstichiger Greis noch Taten vollbracht, von denen ich in meiner Jugend ständig träumte. Einmal noch in meinen alten Tagen war es mir vergönnt, zu jugendlicher Form und Frische zurückzukehren. Seit man mich beinahe verkauft hätte, habe ich mich zusammen gerissen und mir alle Mühe gegeben. Auch wenn ich manchmal etwas schwerfällig und umständlich bin, habe ich doch den guten Willen, nur Bestes zu leisten. Die Schaffhauser Segelflieger sind mir in all den dornenreichen Jahren ans Herz gewachsen. Mancher ist durch mich gross geworden, und ich freue mich jedes Mal, wenn die strammen jungen Kerle neue grosse Taten nach Hause fliegen. Etwas aber müsst ihr, meine Kameraden, mir versprechen: Verkauft mich nicht mehr an eine andere Gruppe. Die Qualen und Leiden meiner Jugendjahre möchte ich nicht noch einmal durchleben. Ich weiss, dass ich sterben muss, doch dann bei euch, liebe Schaffhauser Segelflieger.

Meine Knochen sind morsch, mein Kleid schlottrig und meine Farbe abgestorben, doch mein Geist ist noch jung und tatendurstig. Wenn ihr mich weiter gut behandelt und sorgfältig fliegt, werde ich euch noch einige Jahre ein guter Freund und Helfer sein. Ein Jahrzehnt habt ihr mich qualvollen Leiden und Foltern ausgesetzt. Manch schmerzender Bruch drohte meinen Lebensfaden abzureissen. Aber jedes Mal habt ihr mich mit grosser Sorgfalt verarztet, und

so stieg ich jedes Mal wieder mit neuem Mut und Zuversicht ins Reich der Lüfte. Ich duldete, litt und hoffte... Und nun ist er doch noch in Erfüllung gegangen, mein sehnlichster Wunsch meines ganzen Daseins. Er wird mir ein unvergessliches Erlebnis bleiben, der dreissigminütige Segelflug in majestätischer Höhe über den Feldern und Wäldern des Klettgaus. Ich jubelte dabei und sang, der brausende Wind und die harten Böen zerrten und rüttelten an meinem Skelett. Aber ich liess nicht locker, denn dies wäre meines Rufes unwürdig gewesen. Und nun will ich glücklich sein, dass dieser Flug mir noch beschieden war. Am meisten freut es mich aber zu sehen, dass all diejenigen, die mich verächtlich beiseite schieben wollten, meine stumme Anklage begriffen und mich erneut lieb gewonnen haben.

Seht ihr jetzt, meine Kameraden von der SGS, was ich euch war und was in mir schlummerte. Nun hat mein Dasein durch diesen einen Segelflug seine Krönung gefunden. Ich bin damit zufrieden und möchte meine verbleibenden Kräfte noch recht lange der stürmischen Jugend zu Schulungsflügen zur Verfügung stellen. Nehmt mich deshalb nicht mehr mit dort hinauf, wo Wind und Böen ihr unsichtbares, heimtückisches Spiel treiben. Meine Kräfte könnten mich doch einmal verlassen....

Nun, in der SG Schaffhausen hatte der «Hol's der Teufel» wohl endgültig ausgedient. Gemäss einem späteren Eintrag in den «Schmerlat-Mitteilungen» wurde der Gleiter im Jahr 1944 «infolge Nichtgebrauchs für 2 Jahre an die SG Bülach verchartert». Danach verlieren sich die Spuren.

In der Schreinerei Hegetschweiler in Horgen wurden 12 Moswey III in Serie hergestellt. Infolge der Kriegszeit und des recht hohen Preises können diese perfekten Flugzeuge nur schleppend abgesetzt werden. Zwei Exemplare sind nach Schweden exportiert worden.

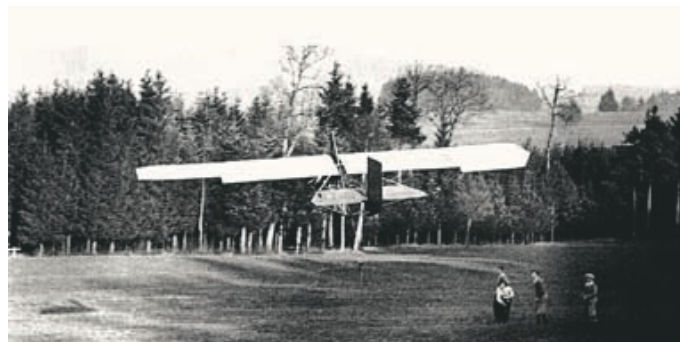
Die Schweizer Armee gibt den Oltner Militärflugplatz für Wahlens Anbauschlacht frei. Es sollte der Anfang vom Ende von Olten-Gheid werden, zumindest was den Motorflug angeht, der später der Lärmbekämpfung (An- und Abflüge über die Stadt), dem Kiesabbau und der Grundwasserschutzzone definitiv zum Opfer fallen sollte.

In diese Zeit fällt auch eine Anekdote, die zeigt, dass es damals schon einiges mehr brauchte als einen Hüpfen, um auch bei Nichtsegelfliegern Beachtung zu finden. Oscar Scherrer, später langjähriger Fluglehrer, erzählt:

Herbst 1943. Die Zögling-Schulung begann mit Rutschern und oftmals war ich froh, wenn ich nicht mehr dran kam, so unheimlich war es mir manchmal zumute. Dann kam die Periode der ersten «Abheber» und damit mein erster «Flug», ein Hüpfen von 4 Sekunden. Ich war damals noch Lehrling und erzählte meinen Arbeitskollegen am nächsten Tag voller Stolz von meiner Leistung. Als Antwort hätte ich allerdings etwas anderes erwartet als die herabschätzenden Sprüche und das Gelächter, das mir entgegen hallte. Offenbar war niemand von meiner «Leistung» beeindruckt.

Der Start mit dem Zögling ist geglückt, aber wie ist der kurze Flug wohl ausgefallen mit den starken Querruderausschlägen in Bodennähe?

Foto: Archiv Rudolf Sägesser



Während des Krieges sind die Vorunterrichtskurse eine der Hauptaktivitäten im Segelflug. Es wird zur Hauptsache mit Zögling, also einsitzigen Schulgleitern mit Windenstart geschult. Bei den ersten 2–3 «Starts» ist die Schleppgeschwindigkeit zu klein um abzuheben, und der Pilot muss nur die Flügel horizontal halten. Nachher lernt man während vielleicht 15 Starts, auf 1–3 m Höhe am Seil entlang über den Platz zu fliegen, was auch einen sehr aufmerksamen Windenführer verlangt. Erst dann kommt die Höhenstufe 10 bis 20 m und schliesslich beim 25. bis 30. Start in einem Sprung auf 60 m der Schritt für das A-Brevet. Eine grosse Schwierigkeit für viele Schüler ist das «Velofahren». Man hat ja vor sich für das Seitensteuer etwas, das aussieht wie die Balance eines Velos, muss diese aber in der andern Richtung bewegen, als beim Fahrrad.

Praktisch in jedem Anfängerkurs gibt es ein- bis zweimal Bruch. Zum Beispiel kann sich bei einer Landung in einem Haferfeld neben dem Platz der Hafer so stark um die untern Spannkabel wickeln, dass die obern Spannkabel reissen und der Flügel beim Aufschlag auf den Boden bricht.



Nach einem Bruch während des Flugbetriebs am Sonntag folgten die Arbeitsabende unter der Woche. Auf eine Flugsekunde mit dem Schulgleiter folgte in der Regel eine Baustunde...

Foto: Archiv Robert Lang

9. Mai. An diesem Wochenende beginnen die Pfingstlager der Segelflieger. Da in den Kriegsjahren kein Benzin für Schleppflüge zur Verfügung steht und im Mittelland nur mit Autowinden gestartet werden kann, weichen die Segelflieger auf Hügel und Bergkuppen zum ursprünglichen Start mit Gummiseil aus. Ihre Flugzeuge werden mit Pferdegesspan und auf Bergbahnen zu den Startorten gebracht.



▼
Oberst de Kalbermatten, Präsident der Sektion Wallis des AeCS und Professor Auguste Piccard besichtigen das Segelflugzeug Elfe anlässlich des 1. Nationalen Segelfluglagers in Crans-sur-Sierre



Fotos: Archiv Philippe Cornaz


Im gleichen Thermikschlauch über dem Längenberg bei Belp kreisend, stossen zum ersten Mal in unserer Geschichte zwei Segelflugzeuge zusammen. Beide Piloten können sich mit dem Fallschirm retten.

1. Juni. Die Aero-Revue meldet unter dem Titel «Segelflugzeug-Export», dass die Flugtechnische Zentrale auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos von der Vichy-Regierung im von Deutschland unbesetzten Teil Frankreichs, eine Bestellung über zehn Spalinger S-18, vier S-21 Doppelsitzer und sechs Moser-Anhänger erhalten hat. Der Bau dieser Exportflugzeuge findet dezentralisiert statt. Die S-18 werden in der Bau AG J. Lemp, Wynau (BE) hergestellt. Die erste Lieferung nach Frankreich erfolgt am 5. August 1942. Bis zur Sistierung der Bestellung durch Frankreich werden allerdings nur drei S-18 III ausgeliefert; die restlichen Flugzeuge werden an Schweizer Segelfluggruppen verkauft.

14. bis 21. Juni. Erstes Nationales Segelfluglager in Crans-sur-Sierre im Kanton Wallis. Leider bleibt die sonst im Wallis übliche Schönwetterperiode aus. Doch der Meister Max Schachenmann erreicht schon am Montag die zugelassene Maximalhöhe von 3'000 m/M.

BRETAYE / VILLARS
(Altitude 2000 m.)

1^{er} au 12 juillet 1942



1^{er} CAMP NATIONAL DE VOL A VOILE
avec la participation de **10 planeurs et 20 pilotes** parmi les meilleurs de Suisse

Plan de départ: Bretaye (Chaux-Ronde), alt. 2000 m. Plan d'atterrissage: Bex (Aérodrome), alt. 400 m.

Dimanches 5 et 12 juillet, démonstrations et acrobaties diverses

A Bretaye et à Bex aérodrome
Tous les jours : service de vol (voir programme spécial)

Et le 12 juillet, à Bretaye

1^{er} Concours régional romand de modèles réduits d'avions
70 planeurs 50 participants

Chemin de fer Bex - Gryon - Villars - Chesieres et Villars - Bretaye
Billets spéciaux pour Sociétés et Ecoles Billets du dimanche



2^{me} CAMP NATIONAL DE vol à voile LES PLÉIADES S/ VEVEY
18 JUILLET - 2 AOÛT 1942

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES VEVEYSANS
Ligne: VEVEY - BLONAY - Les PLÉIADES • BILLETS du DIMANCHE

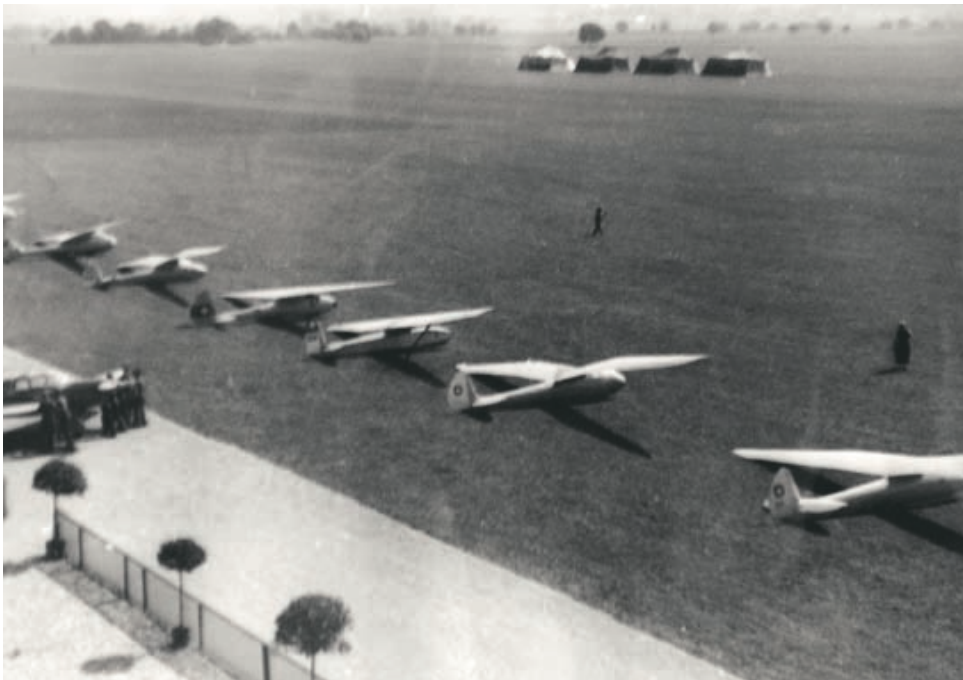
1. bis 12. Juli. Segelfluglager in Villars-Bretaye mit 14 Piloten, 54 Starts, 88 Stunden und 43 Minuten Totalflugzeit. Max Schachenmann und Francis Liardon machen mit 4h 34', respektive 4h 32' die längsten Flüge. Max Schachenmann gelingt gar die Landung fünfmal am Ausgangspunkt Chaux-Ronde. Ein erfolgreiches Lager, wenn auch ohne formellen Wettbewerb.



◀ Die Flugzeuge werden mit dem Skilift von Bretaye zum Gipfel des Chaux-Ronde (2'040 m) transportiert

Foto: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

29. August bis 5. September. Dritte nationale Segelflug-Meisterschaft in Grenchen, unterstützt von der Armee mit Zelten zur Unterbringung der 13 konkurrierenden Segelflugzeuge und der Spende eines Ehrenpreises, sowie auch materieller Unterstützung durch das Eidgenössische Luftamt. Sieger wird Ernst Spahni auf Moswey II. Am 4. September stellt im Rahmen des Wettkampfs Marcel Godinat auf Spyr IV mit 3'100 m Überhöhung einen neuen Landesrekord auf.



◀ Nationale Segelflug-Meisterschaft Grenchen 1942

Foto: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

1 9 4 2

▶
Samedan 1942, Transport mit
der Muottas Muragl Bahn

▼
Gummiseilstartplatz auf dem
Muottas Muragl während des
Hochalpinen Segelfluglagers
Samedan vom 9. bis 19.9.1942

Fotos: SG Cumulus Fotoarchiv

9. bis 19. September. Das Nationale Segelfluglager in Samedan und auf dem Muottas Muragl verläuft ohne Bruch und ergibt Flüge von bis zu 6½ Stunden bis zur vom Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen maximal erlaubten Flughöhe von 4'000 Metern.



12. September. Auf dem Monte Brè bei Lugano beginnt das erste Segelfluglager. Als Höhepunkt führen die Teilnehmer am Samstag/Sonntag 19./20. September in der Nähe von Paradiso und vor dem Parkhotel spektakuläre Wasserungen auf dem See durch.



Startplatz auf dem Monte Brè bei Lugano

Die Piloten im «Campo di volo a vela Monte Brè 1942»
Vlnr: Brunner, Fritz Glur, Dir. Staffieri (Monte Brè), Hermann Rüttschi, Alois Derendinger, Walo Ris, Girod

Monte Brè Startplatz mit Blick SSW

Monte Brè Startbahn nach Westen Richtung Lugano

Fotos: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

1 9 4 2



▲
Wasserung bei Lugano-Paradiso durch Alois Derendinger mit Grunau-Baby II HB-183. Das Flugzeug fliegt heute noch, mehr als 60 Jahre später.

Foto: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

1. Oktober. Der Moswey-Segelflugzeugbau in Horgen (ZH) nimmt unter der Leitung des Eigentümers Walter Hegetschweiler den Serienbau von Leistungs-Segelflugzeugen vom Typ Moswey III auf. Konstrukteur ist Ing. Georg Müller.

15. Dezember. Gründung der «Groupe de vol à voile de la Broye», die auf dem seit 1937 betriebenen Flugplatz Bellechasse (FR) fliegt und am 2. November 1948 unter dem neuen Namen «Groupe de vol à voile Fribourg» vom Eidgenössischen Luftamt die Bewilligung für eine Flugschule in Bellechasse erhält.

1 9 4 1

↓
Mai. Die 1931 und 1932 gegründeten Segelfluggruppen St.Gallen-Breitfeld und Altenrhein schliessen sich zur Segelfluggruppe Säntis zusammen. Geflogen wird auf dem Breitfeld, da der Flugplatz Altenrhein seit Kriegsausbruch für den zivilen Verkehr gesperrt bleibt.

30. Mai bis 2. Juni. Das Ostschweizer Segelfluglager über die Pfingsttage in Flims ist die erste offizielle fliegerische Veranstaltung seit Kriegsausbruch. Rund 70 Personen und 16 Flugzeuge sind dabei, darunter die 20 Piloten: E. Aeberli, W. Baldi, W. Baur, G. de Chambrier, A. Föllmi, M. Godinat, F. Gribi, H. Katz, H. Kuhn, W. Pfenninger, W. Ris, M. Schachenmann, E. Schaffroth, E. Scheidegger, F. Schmid, P. Schmid, E. Spahni, M.A. Steiner, Dr. H. Widmer, O. Würth.



13. bis 20. September. Am hochalpinen Forschungslager auf Davos-Parsenn mit 15 ausgewählten Piloten werden mit 85 Starts 265h geflogen. Der Neuenburger H. Guénat gewinnt die Überhöhungs- und Dauerkonkurrenz. Das einwöchige hochalpine Forschungslager auf Parsenn wird zu einem Triumph des motorlosen Fluges, ein unvergessliches Zusammenspiel von Technik, Natur und Willenskraft. Die systematische Auswertung der alpinen Forschungsflüge ergibt weitere wertvolle Einblicke in die Gesetzmässigkeit der Atmosphäre in den Bergen.



▲ Alpines Segelfluglager Flims, Pfingsten 1941

Foto: SG Cumulus Fotoarchiv

◀ Spyr III der Zürcher auf Davos-Parsenn

Fotos: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

Transport der Flugzeuge zum Startplatz Davos-Parsenn, hier der Rumpf des S-21 Doppelsitzers von Fritz Glur



Ernst Spahni macht sich am Nationalen Segelfluglager Davos-Parsenn bereit zu einem mehrstündigen Flug auf Moswey II



20. bis 28. September. Das von der Waadtländer Sektion des AeCS in Les Pléiades-sur-Vevay organisierte Segelfluglager gibt Gelegenheit, um die freundschaftlichen Bande zwischen deutschschweizer Piloten und ihren welschen Kameraden zu pflegen. Die Lagerleitung obliegt Alphonse Kammacher, Flugplatzchef Lausanne-Blécherette, technischer Leiter ist Francis Liardon.

Premier camp de vol à voile aux Pléiades-sur-Vevay 1941

1) Vue d'ensemble des planeurs au sommet des Pléiades 2) Départ d'un S-18 au camp des Pléiades 3) Un groupe de pilotes, participant aux vols. De g à dr debout, MM. Martin, Augsburg, Buchli, Brunner, Chopard, Kammacher, assis, MM. Siegfried, Liardon et Gorgéat 4) M. Mouboussin, constructeur et pilote français, s'entretenant avec M. A. Kammacher, chef du camp 5) Sur le trajet Vevay-Les Pléiades

Erstes westschweiz. Segelfluglager auf den Pléiades ob Vevay

1) Startbereite Segelflugzeuge auf dem Gipfel der Pléiades 2) Ein S-18 startet 3) Piloten, die am Lager teilnahmen: von rechts nach links, stehend; Martin, Augsburg, Buchli, Brunner, Chopard, Kammacher, sitzend; Siegfried, Liardon, Gorgéat 4) Ing. Mouboussin, der bekannte französische Flugzeugkonstrukteur und Pilot, unterhält sich mit Herrn Kammacher Lagerleiter 5) Bahntransport Vevay-Les Pléiades

Primo campeggio di volo a vela alle Pléiades sopra Vevay

1) Aerei pronti per l'involo sulla cima delle Pléiades 2) Involò di un S-18 3) Piloti partecipanti al campeggio. Da destra a sinistra, in piedi; Martin, Augsburg, Buchli, Brunner, Chopard, Kammacher, seduti; Siegfried, Liardon, Gorgéat 4) L'ing. Mouboussin, noto costruttore e pilota francese in colloquio col Signor Kammacher, dirigente il campeggio 5) Trasporto per ferrovia Vevay-Les Pléiades

Photos: 1-4 Presse Diffusion, Lausanne, 5 Schüger Zéneur Nr. 4088 5103 3.10.1930



Fotos: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

1 9 4 1



▲
Teilnehmer am Lager in Les Pléiades 20. bis 28.9.1941:
1. Siegfried, 2. Francis Liardon,
3. Michel Martin, 4. Gorgerat,
5. Jean Augsburger,
6. J.P. Häberlin, 7. Emil
Brunner, 8. Chopard,
9. Alphonse Kammacher
Thomas Fessler aus August Hug
Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

11. Oktober. In Olten leitet August Hug die erstmalig durchgeführte Schweizer Segelflugkonferenz.

Die Berner bringen es im Kriegsjahr 1941 mit der zur Überwindung der Benzinknappheit nach den Angaben von Hermann Schreiber gebauten Elektrowinde auf mehr als 100 Brevets.

▼
Schulbetrieb während des
Zweiten Weltkriegs auf dem
Belpmoos
Foto: G. Thièche, Olten



1 9 4 0

15. Februar. Der Segelflug, wegen des Zweiten Weltkrieges seit dem 2. September 1939 vollständig eingestellt, wird wieder für folgende Plätze erlaubt, jedoch nur für Schulung und Schweizer Bürger: Agno, Altdorf, Birrfeld, Dällikon, Frauenfeld, Genf-Cointrin, Solothurn, St.Gallen-Breitfeld, Zürich-Allmend.

15. September. Den ersten Start eines Segelflugzeuges an einer Elektrowinde führt Hermann Schreiber in Bern-Belpmoos aus. Diese «Tramwinde» genannte Vorrichtung erlaubt wieder Hochstarts für die Schulung, da wegen Benzinknappheit zuvor auf die alte Hangstartmethode auf dem Belp- und dem Längenberg hatte ausgewichen werden müssen.

25. November. Flugbegeisterte Zürcher Hochschulstudenten gründen die Akademische Fluggruppe Zürich (AFG) mit dem Ziel, «Konstruieren, Bauen, Fliegen» auf akademischer Grundlage. Nach Windenflugbetrieb mit Segelflugzeugen im Wetzikerried, in Schänis und Hausen am Albis wird ab 1944 das Birrfeld (AG) Stammflugplatz der AFG. Im Wintersemester 1945 führt die AFG Dienstag-Kolloquien an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich über flugtechnische und fliegerische Probleme durch.

In den Werkstätten der GBMZ in Zürich wird mit dem Bau von 10 Olympia Meisen («GBMZ Meise») begonnen, die günstig zu 2'200 Franken an Gruppen angeboten werden. Doch statt den erwarteten sechs Monaten braucht es 3 Jahre (1942–1945) bis 11 Meisen (HB-381-HB-391) fertiggestellt sind, und der Stückpreis steigt auf 4'000 Franken. Das hat Vertragsauflösungen zur Folge, und die Auslieferung der letzten vier Meisen sollte sich bis 1948 verzögern.

Die 1938 mit Hilfe der Stiftung Pro Aero, des AeCS und von Nationalrat Gottlieb Duttweiler gegründete Genossenschaft in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann, GBMZ, bezweckt die Förderung des schweizerischen Flugwesens; sie wendet bis 1945 dafür rund 130'000 Franken auf. Ihr erstes Unternehmen war die Errichtung einer ständigen Werkstatt für den Segelflugzeugbau in Zürich.

1 9 3 9 –

1 9 4 5

Die gesamte Zivilliegerei kommt wegen des Krieges praktisch zum Erliegen. Einzig den Segelfliegern bleibt es dank Gummiseil- und Windenstarts vergönnt, sich noch in die Lüfte zu erheben, wenn auch in sehr beschränkter Masse. Mit der Anbauschlacht nach dem Plan Wahlen werden den Segelfliegern die Startplätze streitig gemacht. Mancherorts ist Flugbetrieb nur noch in der vegetationsarmen Zeit zwischen September und Mitte Mai möglich. Flugplätze in den Grenzgebieten sind ohnehin gesperrt. Albis, Olten, Froburg, Flims, Davos-Parsenn, Samedan, Crans-sur-Sierre, Les Pléiades (oberhalb Vevey), Chaux-Ronde sur Bretaye, Crans-Montana, Les Rochers-de-Naye, Monte Brè zählen unter anderen zu den Orten, wo noch Fluglager durchgeführt werden.



◀◀
Die Transporte mit Drahtseilbahn sind nicht einfach, hier Säntis um 1938

◀
Transport mit Drahtseilbahn, Davos um 1940

Fotos: Archiv Kurt Stapfer

Da das Benzin für die Winden knapp wird, werden in einigen Gruppen Elektrowinden konstruiert, und Gummiseilstarts kommen wieder vermehrt zum Zuge. Werner Hochstrasser berichtet über den Segelflugbetrieb in den Kriegsjahren:

Während der Kriegszeit wurde in den meisten Alpenlagern, ausser Samedan, der Gummiseilstart angewendet. Im Mittelland war praktisch nur Windenbetrieb möglich. Die Winden waren meist alte Autos, die auch als Zugfahrzeuge für die Anhänger dienten. Für den Windenbetrieb wurden sie aufgebockt, und eine Achse mit 2 Antriebsscheiben und der Seiltrommel wurde an die frei drehenden Hinterräder angepresst. Das Ganze wurde ergänzt durch eine Seilführung für die saubere Aufwicklung auf die Trommel und natürlich auch eine Kappvorrichtung, welche der Windenführer betätigen konnte. Die erreichbaren Höhen – Schwerpunktsklinken waren unbekannt – betragen bei einem 600 m langen Seil bei genügend Gegenwind 200–300 m, was an den meisten Orten zu wenig war, um die nächste sichere Aufwindquelle, meist einen im Wind stehenden Berg, zu erreichen.

Es gab verschiedenste Diskussionen und Versuche, um auch im Mittelland öfter zu namhaften Flügen zu kommen. Flugzeugschlepp war ja nicht möglich. So diskutierte man im Birrfeld, ob nicht auf der ca 300 m langen Wiese auf dem Kamm des Chestenberges neben dem Schloss Brunegg eine kleine Elektrowinde eingerichtet werden könne. Doch der Schlossherr von Brunegg stand der Idee nicht wohlwollend gegenüber, und so führten die Diskussionen bis Kriegsende zu nichts. Auf dem Lägernkamm richteten die Zürcher ein Katapult ein, von dem die Flugzeuge, angetrieben durch ein Fallgewicht, abgeschossen wurden.

Bei den Windenseilen mussten alle Reparaturen, auch die Endschlaufen, gespleisst werden, da Presshülsen noch unbekannt waren. Ein Seilriss ergab so einen mindestens stündigen Unterbruch. Auch die Sollbruchstellen waren gespleisst. Sie mussten ausserdem dauernd gewechselt werden, weil je nach der Klinkenkonstruktion des Flugzeuges verschiedene Ringe nötig waren. Es gab sogar Fälle, wo ein falscher Ring dazu führen konnte, dass es beim Segelflugzeug unter dem schrägen Seilzug nicht mehr möglich war, auszuklinken. So geschehen bei einem S-15k mit einem S-18 Ring. Glücklicherweise war, als dies im Birrfeld passierte, der Cheffluglehrer Max Leder im Flugzeug. Als ihm nach dem Klinken die Nase hinuntergerissen wurde, legte er die Maschine in eine enge Kurve rund um die Winde. Unglücklicherweise funktionierte auch die Kappvorrichtung an der Winde nicht. Leder flog das Flugzeug schnell und riss die Nase hoch. So wurde die Sollbruchstelle zerrissen.

Da wir während des Krieges froh sein konnten, für den Windenbertieb einige Liter Benzin zu erhalten, musste das Seil natürlich von Hand ausgezogen werden, sodass die Teilnehmer eines Vorunterrichts-Segelfluggurses im Tag auf rund 25 km Marsch kamen, die Hälfte davon Seil ausziehend oder Flugzeug stossend.

Andere Aufwindquellen als im Wind stehende Berge kannte man eigentlich nur in den Alpen, wo immer mehr die Thermik erschlossen wurde. Wie sehr man noch vom Wind «befangen» war, zeigt einer der ersten 50 km-Flüge ab dem Birrfeld. Nach maximalem Höhengewinn am Chestenberg bei starker Bise, welche übrigens auch das Erreichen des Berges ab der Winde ermöglichte, flog Fred Isler auf seiner S-18 dank starkem Rückenwind an den Born (bei Olten, und die dort erreichte Höhe ergab dann einen Flug bis fast nach Solothurn.

Im Birrfeld war ein Tag mit steifer Bise für uns das Traumwetter. Oft waren an einem solchen Tag mehrere Fünfstünder-Kandidaten am Chestenberg, beginnend schon früh am Morgen. Man musste ja nicht auf Thermik warten und konnte so möglicherweise am gleichen Tag zwei Flüge mit derselben Maschine machen.

Es gab natürlich noch andere Unterschiede zu heute. Als nach dem Krieg wieder Flugzeugschlepp gemacht wurde, waren die beim Start abzuwerfenden Räder eine immer wiederkehrende Quelle von Ärger und Gefahr. Andererseits waren die Restriktionen noch lange Zeit sehr milde. Ich kann mich noch gut an jenen Tag in den 1960er Jahren erinnern, als um die 25 Segelflugzeuge vom Birrfeld, Spreitenbach und Dällikon in etwa 3'000 Metern in der Bisenwelle über dem Heitersberg (2½ km südlich des Dorfes Spreitenbach, heute in CTR und TMA Zürich 4c) waren, praktisch auf einem Glied mit Minimalgeschwindigkeit, und eine Convair 240 von Kloten her 1'000 Meter unter uns durchflog.

▼
So ist die SG Basel 1940 zum Gummiseilstart auf die Froburg gezogen (Ruine oberhalb von Trimbach, wo man von einem Startplatz aus in Richtung Olten flog). Die Segelfluggruppen haben während des Krieges oft Pferde eingesetzt.

Foto: Max A. Tschudin



1 9 3 9 – 1 9 4 5



◀
Wenn nicht mit «Ross und Wagen», zog man die Transportanhänger mit Holzvergaserautos. Hier: Pfingsten 1944, Halt im Rheintal, Fahrt auf den Iltios (oberhalb Unterwasser im Toggenburg), Holzgas-Packard, Holzvorrat und S 18.
Foto: SG Cumulus Fotoarchiv

9. Januar. Die Segelfluggruppen Basel, Sissach und Möve schliessen sich zur neuen SG Basel zusammen. Die 62 Aktivmitglieder schulen und fliegen auf dem Flugplatz Sternfeld und auf einem Dutzend von Geländestreifen in der Umgebung von Basel und im Jura.

Sonntag, 26. Februar. Auf dem Obersee in Arosa findet wiederum das bereits traditionell gewordene Segelflugmeeting statt mit diversen Vorführungen und eindrucklichen Akrobatikflügen trotz Föhnturbulenzen. Neun Segelflugzeuge landen. Die Sport-Zeitung vom 3. März berichtet auf einer ganzen Seite darüber. Davon ein kurzer Auszug:

Kaum ist Steffen gelandet, erscheint Willy Baur, von Rupp geschleppt, über Arosa. Auch er ist, wie Godinat, Inhaber des internationalen Leistungsabzeichens für Segelflug. Er fliegt auch wie Godinat seinen bewährten «Spir III». Nun hat jedoch der «Spir» von Baur noch keine Bremsklappen, sodass eine Landung mit diesem Flugzeug auf einem kleinen Platz wie Arosa allein schon ein Akrobatikstück bedeutet. Den Beifall, den Baur besonders für diese Landung erntete, hat er restlos verdient. Mit einer unbeschreiblichen Eleganz hatte er seinen schlanken Segler in den kleinen Platz hineingesetzt.

19. März. Jakob Spalinger startet zum Erstflug mit dem Doppelsitzer S-21.

1 9 3 9

1 9 3 9

14. April 1939 anlässlich der Carmerachilbi, S 18 «Arosa». Transport mit dem Skilift zum Brüggerhorn, Gummiseilstart und Flug zur Landung auf dem zugefrorenen Aroser Obersee.

Pilot: Otto Würth

Fotos: Archiv Jakob Meisser, Arosa



23. April. Schweizer Segelflugrekord im Zielflug: Jakob Spalinger fliegt auf S-18 die 120 km Strecke Bern-Mollis (GL).

29. April. In Bern-Belpmoos gewinnt Rolf Walthard auf seiner Spalinger S-19 Nr 240 die 2. Schweizermeisterschaft der Segelflieger. Ing. Walthard wird 1961 Direktor des Eidgenössischen Flugzeugwerks Emmen (F+W).



Rolf Walthard 1939 in Bern

Ein in der moderneren Zeit des Segelflugs nicht mehr denkbare Husarenstück möchte ich dem interessierten Leser nicht vorenthalten. Ich zitiere aus Tilgenkamps Band III:

Geradezu aufregend gestalten sich die Albisflüge vom 30. und 31. Mai 1939. Eine steife Bise lud zu Dauerflügen ein. In den ersten Morgenstunden liessen sich die Segelflieger E. Schaffroth, Th. Heimgartner, E. Bommer und W. Baldi vom bewährten «Lokomotivführer» E. Spahni von Spreitenbach aus hochschleppen und kreuzten die Bergkette zwischen Albis und Uto hin und her. Während die beiden ersteren in den späteren Nachmittagsstunden auf der Allmend

landeten, blieben Bommer und Baldi auch in der hereinbrechenden Nacht oben, trotzdem sie sich weder verproviantiert, noch sonst für einen Nachtflug vorbereitet hatten. Stunde um Stunde kreisten sie in der mondhellen Nacht, durch die Zurufe der Kameraden am Boden wach gehalten. Als der Morgen graute, mobilisierte man E. Spahni. Immer wieder versuchte er von Bord seiner «Motte» den Seglern ein an einer 20 Meter langen Schnur hängendes kleines Verproviantierungspaket zuzupendeln. Es gelang nicht, Das Motorflugzeug war zu schnell.

Als die beiden Segler um die Mittagszeit immer noch keine Miene machten, «herunterzukommen», organisierte M.A. Steiner mit den Kameraden einen neuen Verproviantierungsversuch. M. Wieser liess sich mit einem Segelflugzeug an den Uetliberg schleppen. Langsam pirschte er sich vorsichtig über Baldis Maschine heran. Lockend baumelte das Paket mit Obst, Süssigkeiten und Kaffee leicht pendelnd im Raum. So schwebten die beiden Maschinen nur 20 Meter übereinander dem Hang entlang. Noch einen Meter tiefer. Die Fingerspitzen des ausgehungerten Kameraden berührten fast die labende Fracht. Noch einen halben Meter tiefer getastet, da packten zwei Hände das Paket und rissen es ab. Bommer war kurz vorher wegen unerträglicher Rückenschmerzen nach 22½ Stunden gelandet, so dass nun Baldi allein dahinsegelte. Es sah schon ganz nach einem neuen Rekord aus. Für das leibliche Wohl war ja gesorgt, aber die Müdigkeit zehrte an seiner Kraft. Die Freunde ahnten es und stiegen auf, um durch ihre Gegenwart den tapferen Flieger wach zu halten. Er war aber schon 25 Stunden in der Luft – ein neuer Rekord schien so gut wie sicher. Vier Segler schwebten nun über den dunklen Tannen und grünen Wiesenschneisen hin und her und weit über die Stadt hinaus. Es war ein prachtvolles Schauspiel, das namentlich die Besucher der Landesausstellung begeisterte.

Doch der Kaffee im Proviant war nicht stark genug. Baldi schlief ein! Das Flugzeug trieb hinter den Bergkamm, geriet in eine Abwindzone und kam ins Trudeln! Nur noch 40 Meter über dem Boden rüttelten Böen den schlafenden Flieger wach. Er erkannte augenblicklich die Gefahr, drückte das Flugzeug auf die Nase¹¹, zog den Knüppel wieder an, schwebte aus und landete glatt bei Uitikon. 25½ Stunden hatte er durchgehalten. Bei einem Haar wäre es schief gegangen.

30. Juni. In der Schweiz gibt es 150 Segelflugzeuge und 800 Segelflieger. Unterstützt von der Stiftung Pro Aero wird unter dem Motto «Fliegen ist vaterländische Pflicht» die Segelflugausbildung in 57 Segelfluggruppen angeboten.

17. Juli. Kurz nach 13 Uhr startet der Oltner Segelflieger Max Schachenmann in Olten-Gheid zu einem Streckenflug. Mehrmals ist er einer Aussenlandung nahe. Um 17:50 Uhr landet er bei Mussenhausen in der Nähe von München. Die zurückgelegten 216 Streckenkilometer bedeuten einen neuen Schweizer Rekord im Streckenflug.

19. August. Max Schachenmann startet in Olten mit dem Segelflugzeug S 18 und erzielt mit 2'870 m Überhöhung einen neuen Höhenrekord.

Fritz Glur baut seine S-19 Nr 241 zuerst als Motorsegler mit der Bezeichnung «S-19M» und einem Aubier & Dunne 20 PS Motor. Der Motorsegler ist für den Eigenstart mit einem

¹¹ Baldis hat die Vrille noch rechtzeitig erfolgreich beendet und so darf man davon ausgehen, dass er wohl noch etwas mehr als nur 40 m hatte und sofort korrekt reagierte, dh Fuss gegen die Rotation, Knüppel in die Mitte oder leicht nach vorne falls nötig, aber ohne das Flugzeug einfach «auf die Nase zu drücken», wie Tilgenkamp schreibt.



▲ M. Wieser überfliegt auf dem «Grunau-Baby II» den schon seit 20 Stunden den Hängen des Uetlibergs entlangsegelnden W. Baldi und bringt ihm ein an einer Leine baumelndes «Fresspaket».

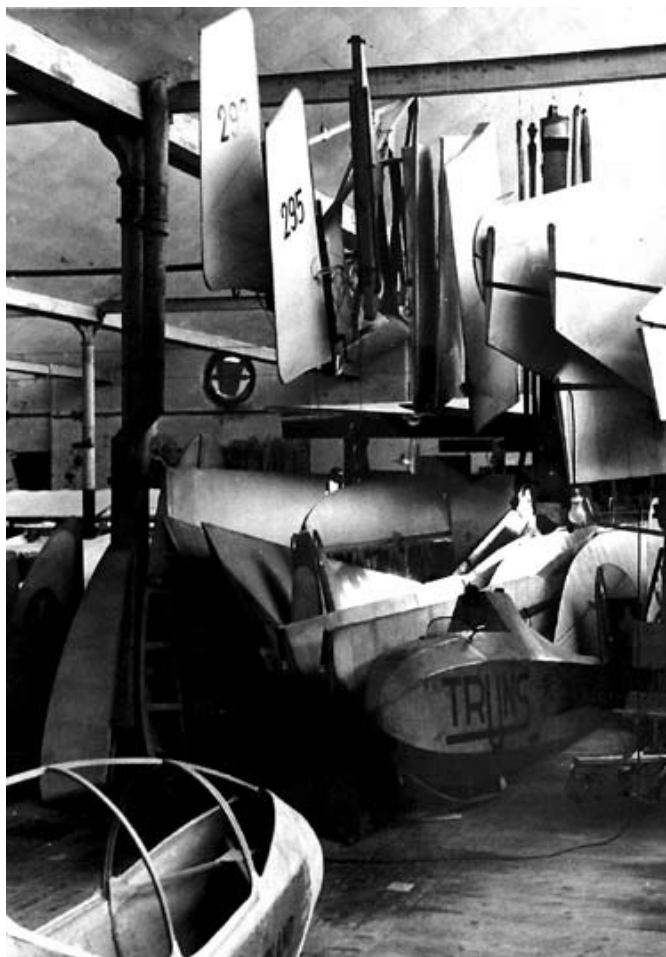
Foto: Aus Tilgenkamp Band III, Seite 105

1 9 3 9

abgefederten festen Fahrwerk versehen. Spannweite 17 m. Bemerkenswert ist, dass die motorisierte S-19 wie ein normales Segelflugzeug zu fliegen ist. Eine Anzahl Flüge beweist, wie einfach es war, auf dem Flugplatz Olten zu starten und am Hang mit abgestelltem Motor etwa wie ein Grunau-Baby II zu segeln. Es ist ein interessanter Versuch, der leider zu Ende geht, als das Eidgenössische Luftamt eine Typenprüfung als Motorflugzeug verlangt.

►
Zufolge der Mobilisation
verstauben manche Flugzeuge
ungenützt im Hangar

Foto: Thomas Fessler aus August Hug
Archiv im Verkehrshaus der Schweiz



1 9 3 8

Das Eidgenössische Luftamt zieht die dem Aero-Club der Schweiz delegierte technische Kontrolle des Segelflugs wieder in seinen eigenen Funktionsbereich zurück.

27. Februar. Der Verkehrsverein Arosa und die Segelfluggruppe Arosa veranstalten im Rahmen des allgemeinen Wintersportprogramms einen Segelflugtag. Die Segelflieger, die entweder von Ems aus hochgeschleppt werden, oder mit Gummiseil am Brüggerhorn starten, landen auf dem Obersee und lösen bei den zahlreich erschienenen Gästen lebhaftere Freude aus. Marcel Godinat begeistert die Zuschauer mit einem Akrobatikprogramm auf Spyr III.

12. März. Fritz Glur fliegt auf S-19 Nr 225 einen neuen nationalen Dauerrekord von 28 Stunden und 6 Minuten. Am Samstag und die ganze Nacht auf den Sonntag pendelt er im Hang-

aufwind der Bise am Born in 1'200–1'500 m hin und her. Seine Kameraden unterhalten auf dem Oltner Flugplatz die Nacht hindurch ein Markierfeuer, während er einen Kampf gegen Schlaf und Kälte führt.

März. Das Internationale Olympische Komitee erhebt den Segelflug zum olympischen Sport, doch die Olympischen Sommerspiele 1940, wo dieser Entscheid erstmals zum Tragen gekommen wäre, fallen wegen des Zweiten Weltkriegs aus. Später wird der Segelflug als Olympische Disziplin wieder fallengelassen. Im Hinblick auf die Zulassung zu den Olympischen Spielen wollte man ein Einheitsflugzeug. So entstand die Olympia Meise. Die DFS Meise wurde von Hans Jacobs nach den Direktiven der ISTUS gebaut. Sie wurde 1939 von der FAI von einer Auswahl von fünf Segelflugzeugtypen aus verschiedenen Ländern zum Olympischen Standard-Flugzeug erkoren. Insgesamt wurden um die 630 Exemplare gebaut, davon die meisten in Deutschland, aber auch in England (150), Frankreich (100) und der Schweiz (11), letztere zwischen 1942 und 1945 mit finanzieller Unterstützung der Pro Aero, der Eidgenossenschaft, des Kantons Zürich, sowie von Gottlieb Duttweiler, dem Gründer der Migros.

Mai. Die Zahl der Zugehörigen des AeCS ist, mit rund nur 5'000 Mitgliedern, immer noch recht bescheiden. Die finanziellen Mittel reichen bei weitem nicht aus, um den Bedürfnissen zur Unterstützung und Förderung der Aviatik gerecht zu werden. Während sich die Zivilluftfahrt in allen anderen Ländern schon seit Jahren einer beträchtlichen staatlichen Unterstützung erfreuen durfte, fliessen in der Schweiz die Quellen nur spärlich und unregelmässig. So kommt es dank der Initiative des AeCS-Zentralpräsidenten Emil Messner und vor allem seines Vizepräsidenten Walo Gerber am 19. Mai 1938 zur Gründung der Stiftung «Pro Aero» und zu einem Aufruf an das Schweizervolk für eine Sammelaktion zugunsten der zivilen Luftfahrt. Noch im gleichen Jahr wird die erste «Pro Aero»-Aktion gestartet. Die Verkaufs- und Sammelaktionen sind sehr erfolgreich und werden in den folgenden Jahren wiederholt. Besonders ergiebig erweisen sich die «Pro Aero»-Sonderpostflüge. Immer wieder kann auch der Segelflug davon profitieren, auch Jahrzehnte später, wie zur Zeit der Niederschrift dieser Chronik.

21. Mai. Die Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug (ISTUS) führt in Bern ihre 6. Generalversammlung durch. Gleichzeitig findet am 23. Mai auf dem Belpmoos ein internationales Vergleichsfliegen mit 18 verschiedenen Segelflugzeugtypen statt. Neben der Schweiz nehmen Konkurrenten aus Deutschland, Frankreich und Italien teil. Als Sieger geht der weltbekannte deutsche Pilot Heini Dittmar mit seinem Flug von 155.5 km nach Chur hervor.



◀ Die Teilnehmerflugzeuge am internationalen Vergleichsfliegen auf dem Belpmoos

Foto: Thomas Fessler aus Segelflugarchiv August Hug, Verkehrshaus der Schweiz

►
Spyr III «C» startbereit im
Segelfluglager Braunwald

Foto: Archiv Kurt Stapfer

6. Juni, Pfingstmontag. Der Zürcher Segelflieger Marcel Godinat startet in Spreitenbach und landet 2h 12' später in Basel-Birsfelden. Nach etwas über einer Stunde lässt er sich wieder hochschleppen und fliegt in 1h 40' wieder nach Spreitenbach zurück. Es sind die ersten schweizerischen Zielsegelflüge mit Rückkehr zum Ausgangspunkt, wenn auch mit einer Zwischenlandung.

Zum Nationalen Segelfluglager vom 29. Juli bis 8. August in Braunwald (GL) können von total 34 angemeldeten Piloten mit 20 Flugzeugen aus technischen und finanziellen Gründen nur 16 Teilnehmer zugelassen werden. Erstmals wird ein Gummiseil-Katapult eingesetzt. Eine andere Startmethode ist nicht möglich, da als Startplatz nur der Tennisplatz in Frage



kommt, mit Wegflug über einen 600 m tiefen Abgrund. Das Katapult besteht aus einer Seilwinde und 4–6 Gummiseilen, sowie einer besonderen Sicherung zur Vermeidung von Fehlstarts. Wegen der neuen Startmethode übernimmt das Eidgenössische Luftamt keine Verantwortung, sondern überträgt diese vollumfänglich dem Lagerleiter August Hug. Marcel Godinat gewinnt auf Spyr III das Gesamtklassement.

10. bis 23. August. Auf den Rochers-de-Naye findet das III. Aerologische Segelfluglager statt. Hermann Schreiber, Chef der Schweizer Segelflugschule, leitet den Flugbetrieb in Zusammenarbeit mit Alphonse Kammacher, Flugplatzchef Lausanne-Blécherette. Professor Auguste Piccard referiert über «Die tragenden Kräfte in der Luftfahrt».

15. August. Gründung der GBMZ, der Genossenschaft «In memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann», die von Gottlieb Duttweiler in Zusammenarbeit mit dem AeCS ins Leben gerufen wurde. Die technische Leitung des Sektors Segelflugzeugbau wird August Hug anvertraut. So entstehen 5 GBMZ-Zöglinge, 2 Spyr IV, der Spyr-Trainer und 11 Olympia-Meisen.

Die ISTUS führt das internationale Leistungsabzeichen, die Gold-C, ein. Bedingungen: Silber-C, 3'000 m Überhöhung, 300 km Strecke.

1 9 3 8

Das Jahr 1938 steht in der Schweizerischen Segelfliegerei einzig und unübertroffen da. An Segelflugausweisen erteilt der AeCS 159 A-, 139 B-, 76 C-, 104 Schlepp- und 59 Fluglehrerausweise. 10 Piloten erhalten das internationale Leistungsabzeichen, die Silber-C. Mit total 20'764 Starts wird eine Gesamtflugdauer von 2'112 Stunden erfliegen, ein neuer Rekord.

1 9 3 7

Erstmals wird vom AeCS im Auftrag der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr versuchsweise ein freiwilliger fliegerischer Vorunterricht durchgeführt. Als Fluglehrer amten ausschliesslich erfahrene Militärpiloten. Bewerber im Besitz des Segelfliegerbrevets erhalten grundsätzlich den Vorzug.

23. bis 29. März. Auf dem Säntis wird erstmals ein voralpines Forschungslager im Segelflug durchgeführt. Die Segelflugzeuge werden mit der Säntis-Schwebbahn transportiert.

29. März. Hans Sandmeier gelingt auf Spyr III «Wisa Gloria», mit Start im Birrfeld und Landung in Tannay bei Genf, ein neuer Segelflugstreckenrekord: 202 km.

2. Mai. Marcel Godinat stellt auf Spyr III mit 2'397 m einen neuen Segelflug-Höhenrekord auf.

16. Mai. Ernst Spahni gelingt erstmals eine Landung mit einem Segelflugzeug auf Rigi-Kulm.

12. Juni. Ernst Spahni führt den ersten Motorsegelflug in der Schweiz durch. Er hat dafür seinen Rhönsperber mit einem Vierzylinder Alpha-Motor von 15 PS ausgerüstet. Nach dem Gummiseilstart auf dem Albis landet er in Kloten und fliegt mit Eigenstart wieder an den Ausgangspunkt Albis-Hirschen zurück.



◀
Spahnis motorisierter
Rhönsperber
Foto: Archiv Roland Hadorn

4. bis 18. Juli. Erstmals wird der Rhön-Segelflugwettbewerb auf der Wasserkuppe (D) auf internationaler Basis durchgeführt. Die gleichzeitig erstmalige Teilnahme einer schweizerischen Mannschaft an einem internationalen Segelfliegertreffen, dazu noch auf dem klassischen Gelände der Rhön, bildet einen Markstein in der Geschichte des Schweizer Segelfluges und bleibt zunächst als Ereignis von einmaliger Bedeutung. Die Piloten Hans Sandmeier auf Spyr III (4. Rang), Willy Baur auf Spyr III (9. Rang), Marcel Godinat auf S-18 II (15. Rang) und Heiner Müller auf Moswey II (19. Rang) belegen als beste Ausländer den zweiten Gesamtrang. Hinter dem Einzelsieger Heini Dittmar (D) ist der Aargauer Hans Sandmeier mit insgesamt 1'185 Flugkilometern und einem Tagessieg mit 209 km (zugleich neuer Schweizer Streckenrekord) im vierten Rang auch bester Ausländer.

In mehrseitigen Berichten würdigt denn auch die Aero-Revue die Leistungen unserer Piloten als ein «*prächtiges Resultat, das uns für die Zukunft des motorlosen Flugsportes Helvetiens hoffnungsfreudig stimmen darf; dies umsomehr, als wir wissen, mit welchen Schwierigkeiten materieller und moralischer Natur diese Mannschaft kämpfen musste, um überhaupt in die Rhön zu kommen*». Bereitstellung am Vortag, abfahrtbereit frühmorgens um 05h 00 Uhr auf dem Flugplatz Basel-Sternenfeld, eineinhalb Stunden für die deutschen Eingangszoll-Formalitäten, 40–50 km/h Fahrtgeschwindigkeit auf den Überlandstrassen, 75 km/h auf der Autobahn (eine neue Erfahrung für die Schweizer), mehrere Halte der Kolonne mit Kontrollen unterwegs, um sich zu vergewissern, dass die Flugzeuge immer noch gut festgezurrst sind. Mit der Übernachtung in Frankfurt dauert die Hinreise fast zwei Tage. Alle sind beeindruckt von der freundschaftlichen Aufnahme auf der Wasserkuppe, der guten Kameradschaft unter den Segelfliegern und der vorbildlichen Organisation des Anlasses. 1950 wird dieser Wettbewerb von der FAI (Fédération Aéronautique Internationale) zur ersten Segelflug-Weltmeisterschaft erklärt. Damit wird der Deutsche Heini Dittmar nachträglich noch erster Weltmeister.

In Dübendorf am Internationalen Flugmeeting vom 23. Juli bis 1. August 1937 wird der Motorsegler Spyr II mit einem 5 PS-Zweizylinder «OGROZ»-Zweitaktmotor vorgeführt. Allerdings muss der Pilot Guido Oettiker jeweils mit der Winde starten, bevor er das Aufwindfeld selbständig aufsuchen kann. Für die Segelflug-Vorführungen lässt der Oberexperte Hermann Schreiber eine Staffel zu 7 Flugzeugen fliegen, mit einem Dreierschlepp und leicht nach hinten versetzt links und rechts davon je einem Zweierschlepp. Der Formationsflug klappt recht gut. Mit zwei S-18 machen die Piloten Spalinger und Willi Simultan-Kunstflug.

Eine interessante Anekdote aus Spalingers Notizen, die der Leserschaft nicht vorenthalten, aber keineswegs zur Nachahmung empfohlen sei:

Eines Tages fragte Hermann Schreiber bei mir an, ob er meinen S-18 Nr 214 für eine Kunstflugvorführung in Lausanne haben könnte, sein S-18 Nr 213 sei ausgefallen. Ich befand mich zu jener Zeit auf dem Flugplatz Grenchen, aber ich war natürlich bereit, meinen S-18 im Schlepp eines AC4 nach Lausanne zu fliegen. Am 22.8.1937 flog ich also im Schlepp Grenchen-Lausanne 94 km und nahm anschliessend an einer 3er-Staffelvorführung teil.

Dann flog Hermann Schreiber seine grossartige Akro-Vorführung, und danach liess ich mich von G. Suter mit der AC4 von Lausanne nach Hilfikon 153 km schleppen. Bei diesem Schleppflug durchflogen wir zwischen Moudon und Fribourg in geringer Höhe ein Gewitter mit heftigem Regen und sehr schlechter Sicht. Vor Bern stiessen wir auf Wolken, die nicht umflogen werden konnten. Ich schaltete den elektrischen Wendezeiger ein, und bald danach verschwand der AC4 in der Wolke, und ich folgte nach.

Der kleine Stoffwimpel am Schleppseil, etwa 5 m vor der Rumpfnase des S-18, erwies sich als wertvolles Hilfsmittel, denn das Schleppflugzeug war nicht zu sehen. Die ganze Orientierung erfolgte durch ständige Überwachung von Wendezeiger-Seilende-Wimpel. Auf diese Weise gelang es, 7 Minuten lang im Blindflug dem Schleppflugzeug zu folgen. Trotzdem war ich sehr erfreut, als wieder eine grüne Gegend auftauchte und der AC4 genau am richtigen Ort vor mir war.

Im gleichen Moment erinnerte ich mich an Robert Kronfelds Wort: «Nichts ist für die Beherrschung eines Segelfluges nützlicher, wie lange Schleppflüge bei nicht sehr gutem Wetter».



Gummiseilstart mit S 15 K
am 22. August.1937 vom
Brüggerhorn bei Arosa



Rücktransport des
Anhängers vom Brügger-
horn



Nach der vorgesehenen
Wasserung im Aroser
Obersee bohrt man ein paar
Löcher in den Rumpf, damit
das Wasser ablaufen kann...!

Fotos: Archiv Jakob Meisser, Arosa



►
Werbung mit gleich zwei
Plakaten...
Archiv Philippe Cornaz



3. bis 15. August. Die Section Vaudoise des AeCS organisiert das Erste Nationale Segelflugmeeting auf den Rochers-de-Naye. Am 6. August startet Hermann Schreiber auf S-18 Nr 213 (Gleitwinkel 1:20) mit Gummiseil zu seinem zweiten Alpenflug in 2'040 m Höhe von den Rochers-de-Naye, um von hier aus entlang der Route Tour d'Aï, Pas-de-Cheville, Montana, 27 Jahre nach Geo Chavez, als Erster den Simplon im Segelflugzeug zu überfliegen. Nach 5¼ Stunden landet er in Palagnedra im Tessin.

►
Rochers-de-Naye, Robert Gsell
vom L+A signiert den Russ-
Barographen



►►
Rochers-de-Naye, Hermann
Schreiber ist soeben auf
S-18 HB-213 am Gummiseil
gestartet

Fotos: Thomas Fessler aus August Hug
Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

25./26. September. In Olten findet die erste Nationale Segelflugmeisterschaft mit 12 Piloten statt. Jakob Spalinger wird Schweizermeister 1937. Er gewinnt auf S-18 vor den im 2. Rang ex aequo klassierten R. Gsell und R. Walthard, beide auf der neuen S-19. Im Jahr zuvor, 1936, war Hans Sandmeier als Gewinner des 1. Nationalen Segelflugwettbewerbes schon zum ersten Schweizermeister erkoren worden.

19. Oktober. Nach dem Erwerb des Flugplatzgeländes im Birrfeld können die Aargauer Motor- und Segelflieger fortan ab eigenem Grund und Boden fliegen.

Viel Aufsehen erregt das tragische Abenteuer des 25-jährigen Michel Martin Ende Oktober. Ein Ereignis, das die Aufmerksamkeit der Romands erstmals so richtig auf den Segelflug lenkt:

Am Mittwoch, 27. Oktober, startet Michel mit einem Grunau-Baby um 10:30 Uhr in Cointrin im Flugzeugschlepp hinter einer Motte zum Col-de-la-Faucille. Er will sein C-Brevet machen, mindestens 5 Minuten Überhöhung. Ausgezeichnetes Wetter, mit Föhn, wie man ihn nur selten über dem Jura antrifft, bestimmt den Tag, und an Aufwinden mangelt es nicht. Michel fliegt über dem Jura zwischen dem Col-de-la-Faucille und Bellegarde hin und her, am Colomb, Crêt-de-la-Neige und Reculet vorbei und wieder zum Crêt-d'Eau beim Fort-de-l'Ecluse. Zur Mittagszeit kann man ihn von Cointrin aus mit dem Feldstecher erkennen. Ein prächtiger Flug, doch auf dem Rückweg, beim Kehren etwas tief am Grand-Crêt-d'Eau, wird er plötzlich von starkem, turbulentem Abwind überrascht und hängt an einer Tanne an. Der Sturz wird in den Ästen aufgefangen und gedämpft, aber der Pilot erleidet einen doppelten offenen Beinbruch und eine gebrochene Nase.

Schon am Mittwoch nachmittag beginnen die Kameraden in Cointrin mit ersten Suchaktionen in der Luft. Michel hört und erkennt den Fluglärm der Maschine seines Freundes Henri Golaz und weiss, er wird aktiv gesucht. Das trägt wesentlich zu seinem Durchhaltevermögen bei. Drei lange Tage jedoch sollten die intensiven Suchaktionen mit Flugzeugen und Suchpatrouillen noch dauern. Man sucht vorwiegend in der Gegend zwischen Faucille, wo Michel geklinkt hatte, und Reculet beidseits der Hänge und findet nichts. Am Freitag beteiligt sich gar die französische Luftwaffe an der Suchaktion aus der Luft, und von Gex, Mijoux und Lélex werden Rettungskolonnen ausgeschiedt. Ohne Erfolg. Lebt Michel überhaupt noch? Da endlich, nach drei langen Tagen und vier kalten Nächten, geschieht das Wunder. Am Sonntag, gegen 8 Uhr morgens auf der Suche nach Wild, folgen drei Jäger von Collonge-Fort-l'Ecluse ihren Hunden und hören Michels schwache Hilferufe. Höchste Zeit, dass endlich Hilfe kommt. Die Infektion am Bein war schon fortgeschritten und Michel der Dehydratation nahe. Sofort in die väterliche Klinik verbracht, wenden Vater und Onkel ihr ganzes Können an, um den jungen Flieger vor der Invalidität zu retten. Doch Penicillin gabs noch nicht und die Ärzte werden der Infektion nicht Herr. Schweren Herzens muss Dr. René Martin seinem Sohn das linke Bein oberhalb des Knies amputieren.

Das schwerbeschädigte Flugzeug kann, trotz umständlicher Bergung, wieder aufgebaut werden. Michel lässt sich nicht entmutigen. Ein Jahr später ist er zurück auf dem Flugplatz. Sein Holzbein sollte ihn nicht vom Fliegen abhalten. Auch der Schreiber dieser Zeilen war oft dabei, als Michel vor dem Start seinen Fuss mit einem Gummiband am Seitenruderpedal festmachte. Michel fliegt noch regelmässig, bis 1977 sein «Medical» wegen Augenproblemen nicht erneuert wird. 1999 stirbt er im Alter von 86 Jahren.



◀ Säntis-Lager 26. bis 29. Oktober 1937. Startplatz, Spahni auf Sperber

Foto: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

1 9 3 7

31. Dezember. Nach dem erfolgreichen 2. Internationalen Segelfluglager auf dem Jungfrau-joch (1935) und dem 4. Internationalen Flugmeeting in Dübendorf (1937), an dem eine Siebenerstaffel von Segelflugzeugen Aufsehen erregte, findet in diesem Jahr der Segelflug endlich Anerkennung als Sportdisziplin im Aero-Club der Schweiz, der bisher exklusiv von Ballonfahrern und Motorpiloten dominiert wurde. In der Schweiz sind bereits 42 Segelfluggruppen mit 866 Piloten und 228 immatrikulierten Flugzeugen aktiv; in 19'096 Starts flogen sie in den vergangenen zwölf Monaten insgesamt 1'657 Stunden.

1 9 3 6

17. Januar. Als 43. Schweizer Segelfluggruppe wird in Laufenburg (AG) die SG Fricktal gegründet. Initiant zur Gründung der SGF ist der spätere Fluglehrer Alfred Leoni. Willy Baur, Hauptfluglehrer der SG Basel, stellt sich als Fluglehrer bei der SGF zur Verfügung. Die SG Fricktal überlebt allerdings die Kriegsjahre nicht, denn mit der Mobilmachung wird die zivile Fliegerei in Grenznähe verboten. Neugründung siehe 1951.

Am 24. Januar gründen 15 Segelflugbegeisterte die Segelflieger-Gruppe Oberengadin mit Standort Samedan. Die ersten Flugübungen mit Gummiseilstarts finden in der Champagna statt, wo später 1937 der Flugplatz eröffnet wird. Mit der Gründung der Segelflieger-Gruppe Oberengadin beginnt in Samedan die Aera des alpinen Segelfluges. Das erste clubeigene Segelflugzeug Farner WF-7 steht heute im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

▶
Schulungsbetrieb vom
26. Januar 1936 mit WF7 auf
dem Aroser Obersee. Dieses
Schulflugzeug wird im Sommer
von der SG Chur benutzt und
im Winter von der SG Arosa.
Fotos: Archiv Jakob Meisser, Arosa





16. April. Gründung des Gruppo del volo a vela Ticino in Locarno.

26. April. Zum ersten Mal landet aus Anlass eines Flugmeetings auf dem Flugfeld Planeyse-Colombier ein Segelflugzeug, pilotiert von Hermann Schreiber.

16. Mai. Marcel Godinat startet von Spreitenbach auf Spyr III und stellt mit einem Segelflug vom Uetliberg bis Lucens bei Payerne mit 143 km einen Streckenrekord auf. Das gibt Anlass zu den folgenden Betrachtungen in der AeroRevue Nr 6/1936:

1936, das Jahr der Streckenflüge? Es sind in den letzten Wochen eine Reihe grösserer und kleinerer Streckenflüge von unseren Segelfliegern gemacht worden, die deutlich darauf hinweisen, dass der schweizerische Segelflug in eine neue Phase seiner Entwicklung zu treten im Begriffe ist. Stundenlang am Hang hin und her zu pendeln scheint für manchen Piloten seinen Reiz verloren zu haben. Die Ferne lockt. Nicht etwa, dass man sich auf einen Berg, wie Rigi, Bachtel oder gar Jungfrauoch etc begibt, um von dort aus auf Strecke zu gehen, nein, vom bekannten Übungsgelände wird versucht, irgendwie «Anschluss» zu bekommen. So sind die Zürcher von ihren Plätzen Spreitenbach und Kloten, die Basler von Birsfelden gestartet.

24. Mai. Der Segelflugkonstrukteur Jakob Spalinger führt den Erstflug seines Leistungsseglers S-18 I (Spannweite: 13.4 m) auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach durch. Die Erwartungen werden voll erfüllt, ein weitgehend gutmütiges Segelflugzeug, das leicht zu fliegen ist. Gebaut von J. Lemp, Wynau, wird dieses Segelflugzeug in der späteren Version mit 14.3 m Spannweite rasch beliebt und in den Versionen mit und ohne Knickflügel sowie als S-18K (Kunstflug mit 11.7 m Spannweite und verstärktem Flügel) in der Schweiz in insgesamt 57 Exemplaren gebaut und auch exportiert. Das schweizerische Flugmaterial, mit den erfolgreichen Typen S-18 von Jakob Spalinger, Spyr III von August Hug und etwas später die Moswey II von Georg Müller, ist mittlerweile dem ausländischen ebenbürtig geworden.

▶ Olympia-Ausweis, Vorderseite

▶▶ Olympia-Ausweis, Rückseite

Archiv Willy Baur

2. Juli. An den Olympischen Sommerspielen in Berlin nehmen am Tag der Segelflieger auf dem Flugplatz Staaken die Schweizer Piloten Willy Baur, Marcel Godinat, Heinrich Müller und Hans Sandmeier teil. Sie klassieren sich als beste Ausländer unmittelbar hinter den siegreichen Deutschen. Es ist allerdings nur ein Demonstrationswettbewerb. In Rangsdorf zeigen die Schweizer Kunstflug mit den ersten S-18 I. Es kann auch ausgiebig mit den Spitzensegelflugzeugen der anderen Länder geflogen werden. (Minimoa, Nemere usw.). Willy Baur landet die Minimoa direkt in den Hangar hinein, dabei «hat Helmut Hirth vor Angst fast sein Holzbein verloren» (Aussage Willy Baur). Hermann Schreiber bekommt für seine Alpenüberquerung die Olympische Goldmedaille. (Siehe auch 1935).



11. Juli bis 30. August. Erster Nationaler Segelflugwettbewerb des AeCS, der, im Gegensatz zu anderen üblichen Wettbewerben, dezentral durchgeführt wird. Jede Gruppe hat die freie Wahl, sowohl was Startplatz wie Startzeit anbetrifft, und kann das ihr am günstigsten erscheinende Gelände je nach Situation und Wetterverhältnissen ausnützen. Es beteiligen sich die Segelfluggruppen Basel, Baden, Bern, La Chaux-de-Fonds, Langenthal, Lenzburg, Olten, Grenchen, Wynental. Insgesamt 32 Piloten machen 193 Flüge mit einer Gesamtflugdauer von 185 Stunden 58 Minuten. Disziplinsieger werden Fritz Glur mit 16 Stunden 20 Minuten Dauer, Willy Baur und Hermann Schreiber mit 1'300 m Höhe, sowie Heiner Müller mit 116 km Strecke. In der Kombination siegt Hans Sandmeier.

Nachdem Jakob Spalinger 1933 bei einem Segelflug über dem Sennenberg das Birrfeld entdeckt hatte, trägt er sich mit dem Gedanken, im Gebiet der Sektion Aargau einen Flugplatz zu gründen. Am 10. November 1935 organisiert die am 27. September 1934 neugegründete Segelfluggruppe Brugg den ersten Flugtag im Birrfeld. Am 19. August 1936 kann der offizielle Segelflugbetrieb im Birrfeld beginnen. Am 18. Oktober 1936 wird der zweite Flugtag der SG Brugg im Birrfeld zu einer richtigen Grossveranstaltung. An der Schaffung des Flugplatzes waren die Gruppen Aarau, Baden, Brugg, Gränichen, Lenzburg, Olten und Homberg beteiligt. Vorerst gepachtet, wird 1937 das Land gekauft, und 1938 wird von den Segelfliegern der erste Hangar gebaut.

26. August. Mit seinem Flug auf Spalinger S-15K, die Nacht hindurch bis in den frühen Morgen, stellt Fritz Glur nach einem Schleppstart im Aufwind über dem Born bei Olten mit 16 Stunden 20 Minuten einen neuen nationalen Segelflug-Dauerrekord auf. Er war um 1120 zu einem Fünfstünderversuch gestartet. Die 5 Stunden hat er schon längst im Sack. Trotzdem kann er sich gegen Abend nicht zur Landung entschliessen, obwohl er für einen Nachtflug nicht vorbereitet ist, weder Beleuchtung an Bord hat, noch mit den Kameraden Abmachungen für eine eventuelle Nachtlandung getroffen hatte. Aber die ahnen seine Absicht und markieren den Flugplatz mit Lichtern, was ihn erneut zum Obenbleiben anspornt. Hier ein Auszug aus seinem Bericht in der AeroRevue Nr 9/1936:

Einzigschön war es nach Mondaufgang, über der stillen und sanft beleuchteten Landschaft zu fliegen. Deutlich konnte ich die Kante des Borns im Mondschein erkennen. Aber als er nach 12 Uhr verschwand, wurde es wirklich ein wenig ungemütlich und so finster, dass ich die Flügelenden nicht mehr sah. Zum Glück hat sich aber die Bise noch mehr aufgefrischt und blies manchmal so stark, dass ich in der Gegenwindkurve oft minutenlang an gleicher Stelle verblieb. So zwischen ein und zwei Uhr musste ich gegen Ermüdung und Schlaf ankämpfen, aber plötzlich wurde mein Vogel kräftig gerüttelt, so dass ich auf einmal wieder wach und munter wurde. Das Variometer zeigte plötzlich starkes Steigen, und die Bise schien nachgelassen zu haben, was ich daran bemerkte, dass ich die Gegenwindstrecke im Nu zurücklegte. In kurzer Zeit trugen mich vermutlich starke thermische Ausgleichsströmungen auf schätzungsweise 2'000 m Höhe. Wie in einem Lift ging es aufwärts, und die Lichter der Städtchen Olten und Aarburg schienen ganz verschwommen, direkt unter mir.

Fast hätte mich so etwas wie Angst übernommen, denn ich fühlte mich einsam und verlassen, aber ich wusste, dass Höhe für mich Sicherheit bedeutete und so gewöhnte ich mich rasch an die neuen Verhältnisse. Nach 3 Uhr morgens liess der Auftrieb nach, und ich verlor langsam an Höhe. Jetzt galt es nur, den Landeplatz nicht mehr aus den Augen zu lassen. Noch einmal flog ich über den Born hinweg, dann den Platz von Wangen her anfliegend zwischen die ersten Markierungslichter. Noch fühlte ich mich etwas zu hoch, rasch eine Glissade, plötzlich erkenne ich aus etwa 5 m den Boden, rasch brachte ich die Maschine in die Gerade und schon touchierte die Kufe den Boden, dadurch wurde ich noch einmal in die Luft geschleudert, und dann landete ich glücklich 50 m vor dem Hangar, um 10 Minuten vor 4 Uhr, freudig begrüsst von meinen Kameraden.

Meine Kameraden hatten sich sehr geängstigt, da sie mich seit 9 Uhr abends nicht mehr gesehen hatten und seit 2 Stunden kein Wind mehr ging, denn von der plötzlich aufgetauchten Nachtthermik hatten sie keine Ahnung.

12. bis 17. September. Auf den Rochers-de-Naye findet unter dem Patronat von Oberstkorpskommandant Henri Guisan ein alpines Forschungslager statt zur Erweiterung der Erfahrungen im voralpinen Gelände mit Hochalpinanschluss, leider unter schlechten Wetterbedingungen.

Am 29./30. September fliegt der Berner Fritz Schreiber auf «Spir III» Nr 37 bei Bisenlage zum Höhepunkt des Jahres vom Belpmoos aus einen neuen Dauerrekord von 25 Stunden 50 Minuten. Die Lichter von Belp und Kehrsatz dienen als Wendepunkte. Die Verhältnisse sind günstig. Der Himmel ist wolkenlos, und zwischen Abend- und Morgendämmerung erhellt der Vollmond die Landschaft, doch gegen den Morgen bilden sich Nebelschwaden. In seinem Bericht in der AeroRevue 10/1936 schreibt er unter anderem:

«Plötzlich ein vermehrtes Rauschen in den Flügeln. Die beginnende Vrille – Gegen die Müdigkeit hilft am besten die eigene Stimme, Singen, Jodeln, Fluchen, Reden, wie es gerade kommt. Nie lange das Gleiche tun. Immer etwas Abwechslung. Sobald es eintönig wird, geht der Kopf vornüber.»

1 9 3 6

4. Oktober. Die junge SG Zwingen veranstaltet, unter Mitwirkung der SG Basel, auf dem Fluggelände Hägenberg den wegen schlechten Wetters vom 27. September verschobenen Volks-Segelflugtag mit einem reichhaltigen Programm nebst der Einweihung des selbst gebauten Hangars und der Taufe des neuen Leistungssegelflugzeuges S-17 HB-173 (Gleitwinkel 1:22 bei 55 km/h) auf den Namen «Schwäbli». Vom kurzen Gleitflug bis zur halsbrecherischen Akrobatik der Piloten Willy Baur und Heiner Müller werden alle Schönheiten des Segelflugs vorgeführt. Die technische Leitung obliegt Fritz Bertschmann, Obmann, und Ernst Küng, Fluglehrer, beide SGB.

1. Dezember. Die Firma G. Müller, Flugzeugbau, in Wald (ZH) bringt mit dem Moswey II ein neues schweizerisches Leistungssegelflugzeug heraus.

3. Dezember. Gründung der Segelfluggruppe Solothurn (SGS). Zehn Tage später wird das Schulsegelflugzeug Zögling Harz 33 HB-146 auf der Schützenmatte in Solothurn vorgeführt. Am 2. März 1937 wird die Sektion Solothurn des AeCS gegründet, und als Flugplatz wird das «Spittelfeld» in den Mutten im Westen der Stadt auserkoren. Im November 1937 erscheinen erstmals Flugzeiten der SGS in der AeroRevue.

19. Dezember. Beginn des Segelflugs im Club Neuchâtelois d'Aviation. Ein im Juli in seinen Einzelteilen gekaufter und in 400 Arbeitsstunden durch die zukünftigen Neuenburger Segelflieger zusammengebaute Zögling, macht unter der Leitung von Jacques Baud seine ersten Gleitflüge in Planeyse. Am Ende des Monats zählt man 10 Minuten und 30 Sekunden Flugzeit bei 72 Starts. Ein vielversprechender Anfang für eine rund 30 Mitglieder zählende Gruppe. Für den Leistungsflug entscheidet sich der Club anschliessend für ein Grunau-Baby. Dazu noch eine kleine Anekdote aus dem vom Club Neuchâtelois d'Aviation herausgegebenen Buch: «50 ans d'aviation dans le Bas du canton de Neuchâtel 1927–1977»:

Die Ehre, das Baby in Frauenfeld zu holen, fiel Adrien Engelhard zu. Beim Flug zur Übernahme musste der Pilot nach dem Schlepp einige Kunstflugfiguren fliegen: Rolle, Looping, Vrille... Das Schleppseil wird geklinkt, und der Pilot beginnt die erste Rolle. Auf dem Rücken angelangt hört er im Rumpf eine entsetzliche Explosion. Den Atem anhaltend, bereit mit dem Fallschirm abzuspringen, bleibt er noch einen Moment mit dem Kopf nach unten. Da nichts passiert, bringt er das Flugzeug wieder in die normale Fluglage: neue Explosion! Ein wenig erschrocken, landet Adrien Engelhard wie auf den Zehenspitzen. Man demontiert das Segelflugzeug und findet den Grund des furchterregenden Krachs: ein grosser im Rumpf vergessener Wagenschlüssel!

1936 ist auch Gründungsjahr des Groupe de Vol à Voile Sion.

1 9 3 5

In dieses Jahr fällt die Gründung der SG Aarau durch Grossrat Heinrich Hürlimann. Man fliegt mit dem selbst gebauten Zögling meist von der Staffelegg Richtung Thalheim und Küttigen, oder von einem Hügel in Gränichen, je nachdem wo die wenigsten Probleme mit den Bauern zu erwarten sind. Mithilfe bei der Gründung des Birrfelds, das zum Heimatflugplatz der Gruppe wird.

15. Februar. Gründung der Segelfluggruppe Dübendorf mit Standorten Dübendorf und Birrfeld, die nach anfänglichen «Wanderjahren» zwischen verschiedenen Standorten 1946 auf dem Flugplatz Dällikon sesshaft wird und sich Ende 1947 in Segelfluggruppe Lägern umbenannt hat.

An ihrer Versammlung vom 20. bis 24. März nimmt die ISTUS die Schweiz in ihre Reihen auf, womit unser Land nach unnötig langem Zögern Mitglied der internationalen Vereinigung wird.

Im Frühling wird im Thurgau die Segelfluggruppe Bürglen (später übergeführt in SG Cumulus) gegründet. Der Flugbetrieb beginnt am Ottenberg bei Weinfeldern und verlagert sich ab 1937 allmählich auf die Frauenfelder Allmend. Auch während der Kriegsjahre kann der Flugbetrieb anfänglich dank der selbstgebauten Holzgas-Seilwinde einigermaßen aufrecht erhalten bleiben.



◀ Winde Eigenbau der SG Bürglen, Auto wird aufgebockt, Seiltrommel mit einer Rolle auf die Hinterräder gepresst.



◀ «Zögling» der SG Bürglen

Fotos: SG Cumulus Fotoarchiv

1 9 3 5

1. Mai. Erster Segelflug über 100 km Strecke, nämlich 132 km, geflogen von Bern-Belpmoos nach Genf durch Hermann Schreiber auf Spyr III.

9. Mai. Als erster Schweizerpilot erringt Hermann Schreiber im Segelflug das internationale silberne Leistungsabzeichen, es trägt die Nr. 70. Die Nr. 86 erwirbt als Zweiter Marcel Godinat. Bis zur Sperrung des schweizerischen Luftraums wegen Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges gelingt dies noch weiteren 16 Schweizer Piloten.

2. Juni. An der 3. Nationalen Segelfliegertagung in Olten wird die charakterologische Eignungsprüfung für alle Flugschüler obligatorisch erklärt.

28. Juni. Hermann Schreiber landet nach Schleppflug als erster Pilot mit einem Segelflugzeug auf dem 3'454 m hohen Plateau des Jungfrauochs und verlässt es mit seinem Rhönbusard nach Gummiseilstart wieder.

Sommer. Rudolf Sägesser baut im Segelflugzeugbau Münsingen (BE) in der Möbelfabrik Wyttbach im Auftrag des AeCS eine Serie von 12 Grunau-Baby Segelflugzeugen nach dem deutschen Originalplan.

7. Juli. Erster Versuch in der Schweiz, zwei Segelflugzeuge gleichzeitig durch ein Motorflugzeug zu schleppen: Jakob Spalinger mit der Eigenkonstruktion S-15 Milan und Gustav Hessel mit Spalinger S-15B; Schlepp-Pilot auf Pelikan ist Samuel Rupp.

Sommer. Die neue Graspiste des Flugplatzes Langenthal-Bleienbach wird offiziell eingeweiht.

2. bis 4. August. Zweites Nationales Segelfluglager auf der Rigi zur Erforschung der Meteorverhältnisse im Voralpengebiet. Lagerleitung: August Hug, Flugleitung: Oskar Baroni und Marcel Godinat. Transporte von der Arth-Rigi-Bahn offeriert. Das Lager soll auch die Piloten ermitteln, welche die Schweiz am internationalen Lager auf dem Jungfrauoch vertreten werden. Trotz Verlängerung um eine Woche bis zum 11. August vereiteln Regen und andauernder Windmangel beachtliche Leistungen.

So sind die Gesamtergebnisse der 14 Teilnehmer mit 43 Flügen (20h 15', 424 km Strecke bei 1'500 km Strassentransporten) wetterbedingt auch bescheiden. Willy Baur (Basel) erreicht auf Spyr III das 43 km entfernte Zufikon bei Bremgarten und wird Sieger im Distanzflug. Felix Binder (Zürich) gelingt auf Spyr II ein Flug bis nach Luzern. Hans Sandmeier (Lenzburg), auf Spyr III Nr 109, wird Sieger im Dauerflug. Otto Schurter (Bern) auf Condor mit 295 m über dem Startpunkt gewinnt den Höhenpreis.



Thomas Fessler aus August Hug
Archiv, Verkehrshaus der Schweiz



▲
Freibillet der Arth-Rigi-Bahn
Archiv Willy Baur

◀
Transport mit der Vitznau-Rigi
Bahn



◀◀
Die Flugzeuge werden auf Rigi-
Kulm abgeladen

◀
Der Berner Otto Schurter auf
Condor Optimist



◀◀
Marcel Godinat auf Spyr III,
rechts Willy Vögeli

◀
Transport des S-12 Rumpfes
von der Bahn zum Startplatz.
Am Schwanz vlnr Walter
Burger und Oskar Baroni

▶▶
Vlnr: Hermann Schreiber,
Marcel Godinat, Gustav Hessel



◀
Vlnr: Otto Schurter und Willy
Baur bringen ein Flugzeug zum
Start

Fotos: Thomas Fessler aus August Hug
Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

4. bis 18. September. Internationales Segelfliegerlager auf dem Jungfraujoch unter dem Präsidium des Thuner Fliegers Walter Krebsler, mit den besten Segelfliegern Deutschlands (4 Piloten unter Führung von Fliegeroberst Ernst Udet), Österreichs (3 Piloten), Jugoslawiens (2 Piloten) und der Schweiz. Aus der Schweiz sind elf Elite-Piloten dabei: Oskar Baroni auf S-12, Willy Baur auf Spyr III, Marcel Godinat auf Spyr III, Max Kramer auf Grunau Baby II, Walter Rebsamen auf SB II, Hermann Schreiber auf S-15b, Otto Schurter auf S-15b, Gottfried Suter auf Sperber, sowie ausser Konkurrenz: Felix Binder auf Spyr III, Werner Fankhauser auf Bussard und Robert Gsell auf Sperber. Im Vordergrund steht die Erforschung des alpinen Segelflugs. «Niemand wusste so recht, welchen Turbulenzen die Segelflugzeuge zwischen den hohen Gebirgskämmen ausgesetzt sein würden. Zudem schreckte die Unlandbarkeit vieler Alpentäler», heisst es in einer Fachzeitschrift zu den Anfängen des alpinen Segelflugs. Die Erinnerungen des bekannten deutschen Segelfliegers, Peter Riedel, zeugen vom Respekt vor den Bergen, damals noch mehr als heute: *«Meine Alpenfliegerei litt unter der Tatsache, dass ich nicht schwindelfrei bin. Die nahen Bergriesen riefen diese Anfälle hervor. Sie brachten mir meine Flughöhe allzu deutlich ins Bewusstsein. Dazu kam, dass die glatten Felswände ohne Baum, Strauch oder gar Menschen und Häuser mir immer wieder viel zu nahe erschienen, wenn ich auf sie zuflog. Wie sollte man ihre Entfernung schätzen können? Wie sollte man vermeiden, plötzlich gegen eine solche Wand zu prallen? Ludwig Hofmann ging es ähnlich wie mir, und wir begnügten uns mit Gleitflügen ins Tal.»*

Die Flugzeuge werden zur Fahrt mit der Jungfraubahn demontiert, oben mittels einer improvisierten Seilbahn auf den Gletscher transportiert und mit einem Funi-Schlitten aufs Joch gezogen, dann mit Hilfe von Bergführern zum Startplatz geschleppt und wieder montiert. Über Nacht und bei Sturm gräbt man sie im Schnee ein. Unter der technischen Leitung von Jakob Spalinger werden rund 60 Gummiseilstarts ohne Unfall absolviert. Zu den Landeplätzen zählen das Belpmoos, Entlebuch, Giswil, Interlaken, Leuk im Rhonetal, Luzern, Mühleturmen, Solothurn, Thun, Visp, Zollbrück. Ein Segelpostflug führt vom Joch nach Thun. Landungen auf dem Joch gelingen dem Österreicher Gumpert am 8. September nach dem ersten Segelflug, sowie den Deutschen Udet, Riedel, Dittmar und Hoffmann am 12. September. Gesamtsieger wird der Deutsche Heini Dittmar mit seiner «Condor», bester Schweizer Oskar Baroni auf «S-12». Hermann Schreiber lässt sich am 7. September auf Condor I von Thun auf 3650 m Höhe schleppen, klinkt aus und fliegt – ausser Konkurrenz – statt auf dem Jungfraujoch zu landen, wegen günstiger Wetterverhältnisse über die Berner- und Walliser Alpen, überquert den Simplon-Pass und kehrt via Domodossola und Centovalli nach Bellinzona in die Schweiz zurück, wo er nach 5 Stunden und 47 Minuten landet. Für diese Leistung, die erste Alpenüberquerung im Segelflugzeug, wird ihm 1936 an der Olympiade in Berlin die Goldene Olympia-Medaille im Segelflugsport zugesprochen.

In Jakob Spalingers Bericht zum Jungfraujoch-Lager findet sich noch folgende Anekdote:

Am 4. September 1935 wurde die Veranstaltung mit einem Treffen auf dem Flugplatz Thun eröffnet. Alle 14 eingetroffenen Segelflugzeuge wurden zuerst durch die schweizerischen Bauprüfer einer Zustandskontrolle unterzogen und das Gewicht nachgewogen. Anschliessend hatten alle Teilnehmer einen Kontrollstart in der Ebene (Flugplatz) mit dem Spezial-Gummiseil (stehender Start) auszuführen und dabei die speziell angefertigte Halteklinke zu benützen. Es war dies eine Massnahme, um einen Fehlstart auf dem Joch zu vermeiden. Dazu eine Episode: Die deutschen Teilnehmer, die zur fliegerischen Elite ihres Landes gehörten, bezeichneten die Halteklinke als «verdammte Mausefalle» und wollten ihre Benützung verweigern. Darauf stieg Udet in seine «D-Kommandant» und startete nach der vorgeschriebenen Prozedur, und ohne weitere Widerrede folgten die anderen Mitglieder der Mannschaft seinem Beispiel. Anschliessend hatten die Piloten die Gelegenheit, ihre Segelflugzeuge im Flugzeugschlepp zu fliegen, wobei die Landungen durch H. Schreiber beurteilt wurden. (...) Beim Bankett, mit dem das Segelfliegerlager endete, hielt Udet eine Rede, in welcher er ua mich (Spalinger) zu meiner «verdammten Mausefalle» beglückwünschte; sie sei ihm von Start zu Start sympathischer geworden und ihr sei es zu danken, dass es während des Lagers keinen einzigen Unfall gegeben habe.



▲
Rhönsperber
Foto: Archiv Kurt Stapfer



- ▾▾ Die Flugzeuge werden auf Schlitten mit der Winde hochgezogen
- ▲ Marcel Godinat startet auf Spyr-3 HB-108
- ◀◀ Die Flugzeuge sind bereit zum Transport mit der Jungfraubahn
- ▾ Transport der Flugzeuge mit Seilbahn vom Stollen zum Firn. Diese Transportart hat sich nicht bewährt.
- ◀ Der Österreicher Frena kurz nach dem Start auf «Habicht»
- ▴▴ Pilot Hermann Schreiber auf Condor «Optimist» HB-137 am 17.9.1935 auf dem Jungfraujoch bereit zum Start zum Flug nach Meiringen. Im Vordergrund: Jakob Spalinger
- Fotos: Thomas Fessler aus Segelflugarchiv August Hug, Verkehrshaus der Schweiz
- ◀ Mit Schlitten und Seilwinde zum Startplatz
- Foto: Archiv Kurt Stapfer

1 9 3 5

24. November. Die SG Basel organisiert einen Flugtag in Oberwil im Birsigtal. Ein richtiger Propagandatag für die Fliegerei! Gegen 5'000 Besucher finden sich ein. Motorflugzeuge landen zu Besuch. Das neue Grunau-Baby HB-149, durch die Gebrüder Ernst und Fritz Küng in 1'500 Baustunden erstellt, wird «Oberwil II» getauft. Flieger-Oberleutnant Peter Senn zeigt mit einer Bucker-Jungmann die hohe Schule im Motorflug. Fluglehrer Willy Baur zeigt auf Spyr III ein perfektes Akro-Programm im Flug ohne Motor. Leider macht Fluglehrer Ernst Küng nach dem Windenstart in der nachfolgenden Ziellandekonkurrenz mit dem neuen Grunau-Baby einen bösen Bruch. Wie durch ein Wunder steigt er unverletzt aus den Trümmern, und das Publikum ist beruhigt. Es wird allgemein als Tragik empfunden, dass die Erbauer an ihrem Ehrentag solches Pech hatten... Das Flugzeug wird wieder aufgebaut und in «Pechvogel» umgetauft.

►
Taufe des Grunau-Baby II HB-149, vlnr: Dr. Eugen Dietschi, Präsident der Sektion Basel des AeCS, hält die Taufrede, Taufpatin Lotti Küng, Schwester der Erbauer, Ernst Küng (Vater des Autors), Fritz Bertschmann, Obmann der SG Basel, Fritz Küng
Foto: W. Dierks, Basel, Archiv Manfred R. Küng



12./13. Dezember. G. Suter hält sich am Längenberg (Belp) 10 Stunden 25 Minuten in der Luft und überbietet den bisherigen Schweizer Rekord um 9 Minuten, trotz vorzeitiger Landung wegen Vereisung.

1 9 3 4

4. Februar. Erstmals tritt in Bern auf Initiative von August Hug die als ständiges beratendes Organ geplante Segelfliegertagung zusammen. Vertreten sind mit 39 Delegierten 16 der gegenwärtig 27 aktiven Segelfluggruppen. Die Tagung bezweckt eine einheitliche Vertretung der Segelfluginteressen im AeCS, sowie die sportliche Förderung des schweizerischen Segelflugwesens. Sie verlangt den Anschluss aller Segelfluggruppen an den AeCS und dessen Sektionen. Damit kann auch die vom Luftamt vorgeschriebene Überwachung wesentlich vereinfacht und die Weiterentwicklung des Segelfluges besser gefördert werden. Das gesamte nicht gewerbsmässige Segelflugwesen in der Schweiz untersteht der Aufsicht durch den AeCS. Der Oberexperte für Segelflug, zurzeit Hermann Schreiber, überwacht in Zusammenarbeit mit den Aufsichtsorganen (L+A und AeCS) den gesamten Segelflugbetrieb landesweit.

März. Hermann Sigg gründet die Segelfluggruppe Frauenfeld. Man beginnt sogleich mit dem Bau eines Zögling. Anfänglich nach Gummiseilstarten ab diversen Hügeln, können schon ab März 1936 die ersten Windenstarte auf der Frauenfelder Allmend durchgeführt werden.

10. Juni. Am Albisgrat startet das erste jemals über die Stadt Zürich fliegende Segelflugzeug. Pilot und Erbauer ist der Zürcher Grafiker Friedrich Rudolph, zugleich Entdecker des Albis für den Segelflug.

14. Juli. Jakob Spalinger unternimmt ersten Versuchsschlepp mit einer von ihm neu konstruierten Schleppklinke an der Rumpfspitze des Segelflugzeugs. Diese Bugklinke wird nachher allgemein eingeführt. Wenig später produziert Willi Farner in seinem Flugzeugwerk in Grenchen industriell die «Farnerklinke», zusammen mit dem Rückmeldegerät «Lüthi». Dieses System bewährt sich und gilt über 3 Jahrzehnte lang als Standard in den schweizerischen Segelflugzeugen.

Schon 1932 baute Spalinger an der S-15 CH-82 eine Schwerpunktklinke für den Winden-Hochstart ein, die sich recht gut bewährte, dann aber auf Begehren von Robert Gsell, L+A, ausgeschaltet werden musste. Man befürchtete, die Festigkeit der Flugzeuge sei dazu nicht stark genug. Die Schwerpunktklinke sollte erst viel später im Ausland wieder aufgegriffen werden.

Für Gummiseilstarte waren schon seit mehreren Jahren an OVL-Flugzeugen auf dem Bachtel-Hochwacht Rückhalteklinken am Rumpf- oder Kufenende zum Einsatz gekommen, deren Entwicklung wohl auch auf Spalinger zurückzuführen ist. Allerdings gab es schon zuvor ähnliche solche Klinken in England, Frankreich, Deutschland und den USA.

An den Motorflugzeugen wurden die Schleppklinken ursprünglich an einem Gestell montiert, das über dem Seitenleitwerk aufgebaut war. Spalinger konstruierte eine Klinke zum Anbau am Schwanzsporn des Schleppflugzeugs und erprobte diese erfolgreich am 18. Juni 1932. Diese Konstruktion wurde später auch vom Ausland übernommen.

27. September. Gründung der Segelfluggruppe Brugg (AG).

1. Oktober. Das im Juni 1934 von der Schweiz ratifizierte Pariser Luftfahrtabkommen tritt in Kraft. Die Immatrikulationen der Schweizer Luftfahrzeuge wechseln von CH auf HB.

14. Oktober. Marcel Godinat kann von Dübendorf aus einen neuen Schweizer Dauerrekord mit 8 Stunden 45 Minuten am Uetliberg erfliegen. Geplant war das nicht; erst nach 5 Stunden Flug entschliesst er sich, den Rekord noch mit weiteren 3 Stunden Flug zu brechen zu versuchen und zugleich auch noch den ersten Nachtflug mit dem Segelflugzeug in der Schweiz zu wagen. Im Licht der Scheinwerfer landet er wohlbehalten um 21:10 Uhr.

8. November. Mit der Nr. 40 erwirbt in Bern-Belpmoos die 18-jährige Gritli Schaad als erste Schweizerin das Segelflieger C-Brevet. 1935 beginnt sie bereits mit Akrobatiktraining. 1937 ist sie Teilnehmerin am alpinen Forschungslager auf den Rochers-de-Naye und am Flugtag in Arosa startet sie am 22. August 1937 auf dem Brüggerhorn mit Moswey I zu einem Akrobatikflug, den sie abbrechen muss, was zu einer Wasserung auf dem Obersee führt.

1 9 3 4

Im Dezember findet die zweite Segelfliegertagung in Basel statt. Das im Februar aufgestellte Statut, das den Zusammenschluss aller Segelfluggruppen im AeCS und die Tagung als beratendes Organ des Direktionskomitees (DC) festlegte, war vom DC genehmigt worden. Zugleich wird als Vorläuferin der späteren Segelflugkommission ein Ausschuss mit Präsident Walter Rebsamen, 4 Mitgliedern und 2 Ersatzmännern gewählt.

1 9 3 3 -
1 9 3 4

Die Segelfluggruppe Basel organisiert im Oktober 1933 und im September 1934 auf dem Gempenplateau erfolgreiche und wegweisende Segelfluglager der Pionierzeit.

Das 1933 erstmals durchgeführte Segelfluglager am Gempen darf als bisher grösste segelflugsportliche Veranstaltung in der Schweiz gewertet werden. Unter den Piloten findet man Oskar Baroni (Zürich), Mario Martinaglia (Basel), Emil Berna (Zürich), Jean Marthaler (Grenchen), Max Kramer (Basel), Willy Baur (Basel), Krebs (Grenchen), die Gebrüder Ernst und Fritz Küng (Basel), Jac Madöry (Basel), Willy Farner (Zürich), Walter Rebsamen (Basel).

In Ermangelung der erhofften Bise, die längere Segelflüge erlaubt hätte, wird auch im zweiten Lager vorwiegend geschult. Dabei hat sich das Gempenplateau, namentlich die «Breitenmatt» 1 km NE vom Dorf Gempen, für die Segelflugschulung an der Autowinde als äusserst geeignet erwiesen. Die 8-tägigen Lager werden jeweils mit einer Ziellandekonzurrenz abgeschlossen, zu der Gruppen aus verschiedenen Landesteilen eingeladen sind.

Die Abschlusskonzurrenz vom 30. September 1934 vereinigt gar 50 Segelflieger aus 8 verschiedenen Gruppen aus der ganzen Schweiz. Nach der Preisverteilung werden die Vögel ein letztes Mal zum Start bereitgestellt, diesmal, um mit einem möglichst weiten Talflug den Abschied vom Gempen zu nehmen. Aussenlandeplätze gibt's genug. Ernst Küng mit «K-20», Madöry mit dem «Hol's der Teufel» und Krebs mit WF-7 fliegen ostwärts ins Oristal hinab, Baur und Godinat mit den leistungsfähigen beiden «Spyr III» streben direkt Richtung Basel, und als letzter, schon nach Sonnenuntergang, startet Walter Rebsamen mit «K-25» westwärts in den prächtigen Abend hinein ins Birstal hinaus. Alle Talflüge, wie übrigens die ganze Veranstaltung, enden glücklich ohne Unfall und Bruch. An Besuchern fehlt es an beiden Anlässen auch nicht. Tausende von Flugbegeisterten wandern auf den Gempen. Auch Motorflieger lassen es sich nicht nehmen, mehrmals im Laufe der Woche auf dem Plateau zu landen und den Betrieb zu verfolgen.

▲
Walter Rebsamen beim Morgenrapport auf dem Sternenfeld vor der Abfahrt zum Gempenlager. Dritter von rechts: Werner Hausmann, Radioreporter. Vierter von rechts: Ernst Küng

▲▲
Ernst Küng wird zum Talflug auf Kassel 20a bereitgemacht. Er denkt an den Flugplatz Birsfelden-Sternenfeld und will mindestens nach Muttenz. Er weiss noch nicht, dass er in der Nähe der Ruine Schauenburg, südlich von Pratteln, in einem kleinen Feld wird aussenlanden müssen und dabei das Flugzeug schwer beschädigt...

Fotos: Archiv Manfred R. Kueng



13. Februar. Erster Schleppflug über die Alpen. Willi Farner lässt sich in seiner selbstgebauten WF-5 «Elmer Citro» Nr 46 durch Robert Fretz mit der Puss-Moth über die Alpen nach Mailand schleppen. Dabei nimmt der Schleppzug 7 Säcke mit 51.5 kg philatelistischen Postsendungen mit. Start in Dübendorf um 14:55, Landung beider Flugzeuge auf dem Flugplatz Tagliedo, Fretz um 16:48, Farner 14 Minuten später nach insgesamt 2 Stunden und 7 Minuten Flugzeit. Die beiden Piloten sind über Kehlkopftelefon verbunden, dessen Kabel um das Schleppseil gewunden ist. Beim Rückflug tags darauf muss Farner wegen eines Sturms über den Alpen vorzeitig in Bellinzona landen und Fretz bringt die Post im Motorflugzeug alleine nach Arosa.



◀ Puss-Moth von Fretz 1932 anlässlich der ersten Landung auf dem Aroser Obersee. Fretz hatte zuvor in St. Moritz Startversuche gemacht, um sich zu vergewissern, ob ein Start in Arosa überhaupt möglich sei. Der St. Moritzer- und der Aroser Obersee sind auf gleicher Höhe über Meer.

◀◀ Segelflugpost vom 13.2.1933

◀ Robert Fretz

◀◀ WF5 «Elmer Citro» Nr 46, Willi Farner und Tiger Moth auf dem Aroser Obersee nach einem späteren Schlepp vom 11.3.1933

Fotos: Archiv Jakob Meisser, Arosa

Der neue Hangar auf dem Bachtel wird am 23.4.1933 eingeweiht. Rechts der alte Hangar

Foto: Segelflug-Archiv August Hug, Verkehrshaus der Schweiz



23. April, Einweihungsfest auf dem Segelflugplatz Bachtel-Hochwacht im Zürcher Oberland, ein Tag von historischer Bedeutung nicht nur für die Zürcher Segelflieger, sondern für den gesamtschweizerischen motorlosen Flug. Die SG Zürich wird nun abwechselungsweise den Schulbetrieb auf dem Flugplatz Spreitenbach und den Trainingsbetrieb auf dem Bachtel durchführen. Man setzt grosse Hoffnungen auf den Bachtel und denkt dabei an eine schweizerische «Wasserkuppe». Leider sollten sich diese Erwartungen nicht erfüllen.

Die durch den Zusammenschluss mehrerer Gruppen neue SG Zürich baut in Spreitenbach einen eigenen Segelflughangar. Am 2. April weihen die Zürcher Segelflieger ihren ersten Hangar ein und taufen zwei Schulflugzeuge auf die Namen «Max» und «Moritz».

1. Mai. Gründung der Segelfluggruppe Schaffhausen, die am 2. Juli den Flugbetrieb auf dem Griesbach aufnimmt. 1937 wird das neu erschlossene Fluggelände von Schmerlat bei Neunkirch erprobt, wo Mitte 1938 mit dem Bau eines Hangars begonnen wird.

13. Mai: Gründung der Segelfluggruppe Bülach, später umbenannt in «SG Skylark». Seit 1969 aktiv auf dem Flugplatz Buttwil.

Am 17. Mai wird Willi Farner nonstop nach Paris geschleppt. Mit seiner WF5 «Elmer Citro» macht er am internationalen Flugtag in Saint Germain-en-Laye, 30 km von Le Bourget, vor über 100'000 begeisterten Zuschauern motorlosen Kunstflug als erster in Europa.

15. bis 23. Juli. Im Auftrag des AeCS organisiert die Segelfluggruppe Zürich einen Kurs, der die Weiterbildung bisheriger und die Heranbildung neuer Segelfluglehrer bezweckt. Gleichzeitig wird die Erlangung eines gleichmässigen theoretischen und praktischen Unterrichts in allen Gruppen angestrebt. Der Kurs beginnt zunächst auf dem Flugplatz Dübendorf mit Schleppflügen und wird sodann auf dem Segelflugplatz Bachtel weitergeführt.

Im Herbst veranstaltet die SG Zürich die Rhön-Exkursion mit 28 Teilnehmern aus sechs Segelfluggruppen. August Hug schreibt später dazu: *Wir wollten wissen, was an der sagenhaften Rhön dran sei. Fliegen konnten wir dort aber entgegen dem erhaltenen Versprechen nicht; der Nationalsozialismus warf bereits seine Schatten voraus. Aber wir stellten fest, dass die orographische Gestaltung der Rhön unserem Napfgebiet entsprach und nicht den Grund für die guten Segelflugleistungen bilden konnte. Das Geheimnis lag in der grosszügigen Unterstützung durch den Staat.*

1 9 3 3

16. November. Gründung der Segelfluggruppe Lenzburg. Man nimmt sogleich den Bau eines Zöglings in Angriff, und im März 1934 beginnt die Schulung. Erste Fluggelände sind die Bettethalerhöfe bei Schafisheim, die Schützenmatte in Lenzburg und weitere Orte. 1937 wird das Birrfeld zum ständigen Standort der Gruppe.

Ins Jahr 1933 fällt auch die Gründung in Lausanne des Groupement de Vol à Voile de la Section Vaudoise de l'AéCS mit Standort La Blécherette, ab 1971 Montricher. Die Gruppe wird 1994 umbenannt in «Groupe Vaudois de Vol à Voile de Montricher» (GVVVM).

In Zürich fusionieren der «Flugtechnische Verein Ikarus» und die «Interessengemeinschaft für den Flugsport» zum «Flugtechnischen Verein».

1 9 3 2

19. Januar. Beim ersten Alpenschleppflug wird Günter Groenhoff auf seinem «Fafnir» durch Robert Fretz mit der «Puss-Motte» von Dübendorf nach Davos geschleppt. In den folgenden Tagen erfolgen mehrere Flugzeugschlepps vom Davoser See aus. Noch ein Gummiseilstart von Parsenn aus, dann fliegen die beiden am 23. Januar 1932 wieder im Flugzeugschlepp nach Dübendorf zurück. Wenige Monate darauf kommt Groenhoff bei einem Fehlstart auf der Rhön ums Leben.



◀
Fretz und Groenhoff, nach der Landung auf dem Davosersee, im Bild Groenhoffs Fafnir.

Foto: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz, ©Verkehrsverein Davos

Januar. Mitglieder des Faltbootklubs Mittelland gründen in Olten die Gruppe Segelflieger Mittelland (SFM), 1934 übergeführt in die Segelfluggruppe Olten.

6. März. Willi Farner fliegt auf der Allmend Wollishofen den von August Hug entworfenen und Robert und Georg Müller in Schwamendingen gebauten Spyr II ein.

31. März bis 4. April. Auf Initiative des Berner Aero-Clubs und unter dem Patronat des AeCS findet auf dem Belpmoos, sowie auf dem Schulungsgelände bei Kühlewil und dem Trainingsgelände Riggisberg, der erste offizielle Segelfluglehrerkurs in der Schweiz statt, unter Beizug des berühmten österreichischen Spitzenpiloten und Fluglehrers Robert Kronfeld. 18 Teilnehmer. Damit wird die Grundlage einer landesweit einheitlichen Segelflugschulung geschaffen und die bis anhin etwas vermisste Fühlungnahme zwischen allen Segelfliegerkreisen des Landes ermöglicht. Dank des Entgegenkommens des L+A ist der Kurs für alle Teilnehmer kostenlos. Nur zwei Segelfluggruppen sind nicht vertreten. Anschliessend an den Fluglehrerkurs führt der Berner Aero-Club gleich noch einen Schleppflugkurs durch. Aber zufolge schlechten Wetters können nur zwei Schleppausweise ausgestellt werden.

1. Mai. Zum ersten Mal startet ein Segelflugzeug auf dem Engelberg. Damit beginnt auch in der Region Olten ein reger Flugbetrieb.

1. Juni. Hermann Schreiber unternimmt in Basel mit einer Segelflugzeug-Autowinde den ersten Windenstart in der Schweiz.

Willi Farner macht als erster Pilot in Europa Kunstflüge auf seinem WF5 «Elmer Citro». Am internationalen Dübendorfer Flugmeeting im Juli begeistert er Tausende und wird auch über die Landesgrenzen hinaus berühmt.

3. August. Auf dem Flugfeld Campo Marzio bei Lugano führt Fluglehrer W. Kessel erste Flüge mit einem Zögling mit Autowindenstart durch. Die Segelfluggruppe Lugano setzt ihre Schulung ab 1936 auf einem Flugfeld bei Agno fort.

13. bis 20. August. Am ersten internationalen Wettbewerb der «ISTUS» auf der Rhön in Deutschland, der Wiege des Segelflugs, sind 11 Staaten vertreten. Die Schweiz, als Nichtmitglied, fehlt. So besuchen 22 unserer Flieger inoffiziell als Beobachter die Wirkungsstätte des Segelflugs, die Rhön. Das Resultat dieser Studienreise ergibt, dass es für die Schweizer nicht mehr viel zu lernen gibt. Im Gegenteil, in vielen Feinheiten der Konstruktionsweise und des Konstruktionsprinzips sind die schweizerischen Flugzeuge überlegen.

25. bis 28. August. Zweites Rigi-Segelfluglager, ausgeschrieben als erste Schweizer Meisterschaft und organisiert vom «Flugtechnischen Verein Ikarus», Zürich, und der neugegründeten Sektion Luzern des AeCS. Leider wird das Lager am ersten Tag von einem tödlichen Unfall überschattet. Der Basler Fluglehrer Hans Reutemann stürzt mit seinem Segelflugzeug «Berggeist» ab, weil sein Flugzeug bei einer brusken Linkskurve auseinander bricht.

Gründung der Segelfluggruppe Grenchen, später Segel- und Motorfluggruppe Grenchen.

Durch die Reglementierung der Segelfliegerei durch das Eidgenössische Luftamt (L+A), bekommen alle Segel- und Gleitflugzeuge eine Nummer (Immatrikulation). Beginn bei der Nr 10 nicht 01.

Der Spyr III wird entwickelt und gilt lange Jahre als das beste Schweizer Segelflugzeug. Gebaut wird das von August Hug entwickelte Flugzeug durch die neu entstandene Firma R. & G. Müller, Wald.

16. Oktober. Am Flugmeeting auf dem Basler Sternenfeld erfreut Willi Farner das Publikum mit Segelflugakrobatik. Die teilnehmenden Basler Segelflieger teilen sich in drei Kategorien auf: 10 Aktivmitglieder, 14 Herrenflieger und 9 Aspiranten. Die Bezeichnung «Herrenflieger» wird später in «zahlende Mitglieder» geändert, das heisst nicht am Baubetrieb der Gruppe teilnehmende Piloten.

23. Oktober. Die Segelflieger Mittelland (SFM) führen auf dem Engelberg (Olten) ihren ersten Flugtag durch. Die Gleit- und Segelflugzeuge werden mit Gummiseil in die Luft katapultiert. Als Speaker amtiert der bekannte Basler Radio-Sprecher Werner Hausmann. Über 5'000 Zuschauer sollen zu Fuss auf den Hügel gepilgert sein.

8. November. Fünf Lehrlinge im Birstal beginnen mit dem Bau eines Zöglings vom Typ «Hol's der Teufel». Bauleiter ist Peter Scherrer. Anfangs 1933 gründen sie die Segelfluggruppe Zwingen, und im Juli 1934 wird mit dem Gleiter auf dem Flugfeld Hägenberg in Zwingen zu fliegen begonnen. Die Gruppe wird vom Obmann Joseph Anklin bis nach dem 1956 erfolgten Umzug auf den Flugplatz Dittingen geleitet. Scherrer wird langjähriger Cheffluglehrer.

November. Die Gruppen Flugtechnischer Verein Zürich, Segelfluggruppe des OVL und Segelflug-Club «Alerwa» fusionieren zur Segelfluggruppe Zürich. Die neue Gruppe schliesst sich der Aero-Club Sektion OVL an. Das Kommando des Fliegerwaffenplatzes Dübendorf, das aus Gründen dienstlicher Natur den Segelflugbetrieb nicht weiter erlauben kann, weist der Gruppe den Flugplatz Spreitenbach zur ständigen Benutzung zu. Die Betriebsaufnahme erfolgt 1933.



1. Januar. Der AeCS übernimmt im Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes die Kontrolle über den Segelflug in der Schweiz.

Der Spalinger S-10 «Zürivogel» CH-10, 1928 gebaut, wird 1931 als erstes Segelflugzeug in der Schweiz immatrikuliert und 1933 nach einem Bruch wieder gelöscht. An der Konstruktion war auch August Hug beteiligt.

1. März. Das Eidgenössische Luftamt erlässt das erste Reglement über motorloses Flugwesen. In der Ausbildung werden die Starts von Segelflugzeugen mit Gummiseil von Abhängen aus zunehmend von Autowindenstarts auf ebenen Plätzen abgelöst.

5. Mai. Beginn der Segelflugschulung auf dem Flugplatz St.Gallen-Breitfeld.



Mai. Der Spyr I, von August Hug 1929 entworfen und von Fritz Obrecht gebaut, wird von Willy Farner auf dem Flugplatz Dübendorf eingeflogen. Dabei gibt es eine Sensation, indem der Pilot mit Gummiseilstart 300 m weit fliegt und nach einer 180°-Kurve an den Startort zurückkehrt. (Die Überlieferung schweigt über die gefährliche Bodenkurve...)

8. Juni. Willy Farner gelingt am Bachtel der erste Thermikflug mit 70 m Startüberhöhung während einer Flugdauer von 46 Minuten auf Spyr I. Er erhält vom Aero-Club der Schweiz das Segelflug-Brevet C Nr. 1.



Der deutsche Rekordflieger
Günter Groenhoff

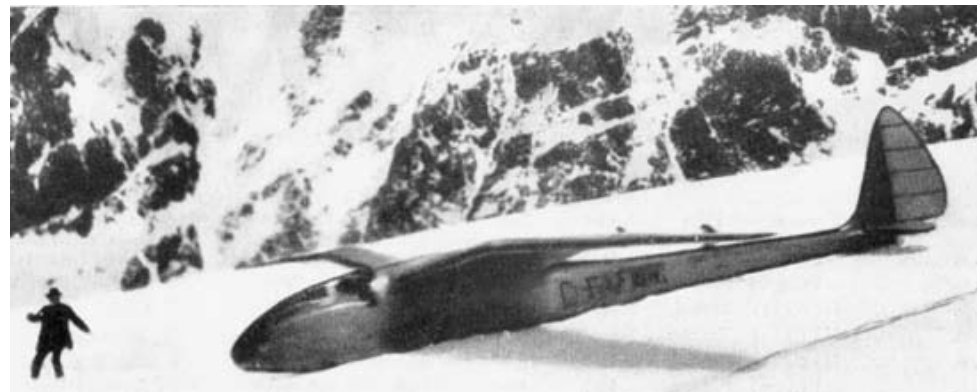
Auf Einladung der Sektion Basel des Aero-Clubs der Schweiz kommt der deutsche Rekordflieger Günter Groenhoff mit seinem Fafnir I in die Schweiz. Geplant ist ein Start vom Jungfrauoch. Der Ansporn dazu geht auf eine Vereinbarung zwischen der Rhön-Rossittengesellschaft unter der Leitung von Professor Georgi und den Organisatoren des internationalen Flugmeetings vom 6./7. Juni 1931 auf dem Basler Flugplatz Sternefeld zurück, an dem Groenhoff, Inhaber des Segelflugweltrekords, mit seinem Fafnir teilnahm. Man weiss damals noch nichts über die Möglichkeiten des Segelflugs im Hochgebirge. Hauptziel sind wissenschaftliche Forschungen über die vorherrschenden Luftströmungen, speziell die zu erwartenden Aufwinde in den Hochalpen.

Einige patriotische Schweizer, allen voran Jakob Spalinger, wollen nicht untätig zusehen, wie ein Deutscher als erster vom Jungfrauoch startet und organisieren gleichzeitig eine eigene Expedition, bestehend aus J. Spalinger, O. Baroni, W. Farner, E. Traxler und H. Zollinger. Der berühmte Flieger aus Deutschland war mit seinem Flugzeug «Fafnir» schon in der Schweiz eingetroffen, als die zürcherischen Segelflieger am abendlichen Stammtisch davon Wind erhielten. Die Aufregung, ja Empörung schlug hohe Wellen: Ein Ausländer soll als erster vom Firn unserer Alpen starten, dazu noch heimlich, überfallartig? Das können sich unsere Piloten nicht bieten lassen! Über Nacht wird eine Expedition auf die Beine gestellt. Der Transport mit der Jungfraubahn ist gesichert. Am 9. Juni morgens fährt die Transportkolonne mit einer «Spyr I», einer «S-9» und einer «S-11» los. Jakob Spalinger, aufgeboten zu einer «vorherigen Besprechung» mit dem Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, wird von der Behörde mit der Flugleitung beauftragt und erhält ein Schreiben, aus dem hervorgeht, dass er die Organisation zu übernehmen habe und alle Teilnehmer, auch Günter Groenhoff, seine Weisungen zu befolgen hätten. Eine Bedingung stand nicht im Schreiben, aber es war der Rat von Luftamtdirektor Isler und der Wunsch von Dr. Eugen Dietschi (Präsident der Sektion Basel des AeCS und Redaktor der National-Zeitung, Sponsorin der Groenhoff-Expedition), der deutsche Gast solle den ersten Start machen dürfen.

Die Schweizer sind, trotz ihrer kurzfristig inszenierten Nacht- und Nebelaktion, mit ihren Flugzeugen rechtzeitig da. Mit Hilfe von Bergführern werden die Flugzeuge auf dem Jungfrauofirn startklar gemacht. Kein Wunder, dass da der Gast aus Deutschland ob des

Groenhoffs «Fafnir» schlägt beim Start hart vor dem Abbruch zum Guggigletscher nochmals auf den eisigen Schneefirn. Das Höhensteuer wird stark beschädigt und der Rumpf eingedrückt.

Foto: Schudel, Zürich,
Tilgenkamp Band III Seite 52





unerwarteten Zuwachses und der Konkurrenz etwas verstimmt ist. Spalinger zeigt ihm das Schreiben des L+A, und Groenhoffs Gesicht erhellt sich, als er erfährt, dass er doch als Erster starten dürfe. Am 10. Juni steht der schwere «Fafnir» am Startplatz, und Groenhoff holt sehr korrekt die Starterlaubnis beim Flugleiter ein. (So laut Spalingers Memoiren, die er allerdings erst 40 Jahre später zu Papier gebracht hat und entgegen anderen sonst zuverlässigen Berichten, insbesondere von Dr. Erich Tilgenkamp, wonach Groenhoff sich unkameradschaftlich und undiszipliniert über ein Startverbot hinweggesetzt habe). Jakob Spalinger ist auch als Startleiter für diesen Flug dokumentiert. So kommt Günter Groenhoff doch als erster in die Luft, wenn auch etwas voreilig und gefährlich, denn in der Hast kommt es zu einem Fehlstart. Der Flug hätte ihm leicht zum Verhängnis werden können. Sein Höhensteuer wird beim Start beschädigt, aber er landet nach 56 Minuten wohlbehalten in Interlaken. Groenhoff schilderte die Geschehnisse dem Berichtersteller der National-Zeitung wie folgt:

Es war 2 Uhr, als endlich unter ziemlichen Schwierigkeiten der Segler auf dem Plateau bereit stand. Ich prüfte nochmals die Winde und musste feststellen, dass sie recht stark waren. Also musste mit grösster Vorsicht an die Arbeit gegangen werden. Ich sass auf den Führersitz und um 2 Uhr 10 gab der Startleiter das Zeichen zum Wegflug. Es folgten nun sehr kritische Mo-



mente. Infolge des weichen Schnees kam vorerst das Flugzeug nicht los, dann aber wurde auf einer Seite zu spät freigelassen, so dass der Segler unregelmässig hoch kam, am Steilhang zu trudeln begann und wieder aufschlug, so dass leider ein leichtes Loch am Rumpfenstand und zugleich das Höhensteuer abbrach. Das Flugzeug aber segelte sofort weiter und stürzte in die Tiefe. Mein erster Gedanke war ein sofortiger Absprung. Es war aber unmöglich, aus meiner kleinen Koje herauszukommen. Zu meinem Schrecken stellte sich mein Fafnir auf den Kopf. Ich wusste nicht warum, weil ich den Bruch des Höhensteuers selbst nicht wahrnehmen konnte. Sicher war für mich nur, dass die Steuer nicht richtig funktionierten. Nach raschem und

◀
Das erste hochalpine Segelfluglager der Schweiz auf dem Jungfrauoch. Groenhoff's Fafnir vor dem Start.

Foto: Archiv Kurt Stapfer



▲
Willy Farner 1935 auf dem Jungfrauoch

Foto: Thomas Fessler aus August Hug Archiv, Verkehrshaus der Schweiz

◀◀
Jungfrauoch. Willy Farners Spyr I wird im Schnee eingegraben

◀
Beschwerlicher Transport im tiefen Schnee

Fotos: Archiv Kurt Stapfer



▲
Oskar Baroni S11 wird zum
Startplatz geschleppt



▲
Willy Farner im Spyr I
startbereit

Fotos: Archiv Beat Galliker

steilem Fall (45 Grad nach unten) gelang es mir, über der Scheidegg das Flugzeug wieder in die richtige Lage zu bringen, aber sogleich trudelte die Maschine nochmals ab, stellte sich immer wieder auf den Kopf, und neuerdings versuchte ich mich durch Absprung zu retten. Es war unmöglich und so war mein einziges Bestreben, die Maschine immer wieder aufzufangen. In 800 Meter gelang es mir direkt über Interlaken. Aber schon wieder stellte sich die Maschine auf den Kopf. Es wurde mir klar, dass nur ein Bruch des Höhensteuers diese schwierige Lage hervorgerufen haben konnte. Nicht weniger als 10 mal rutschte ich ab. In 400 Meter Höhe bekam ich die Maschine wieder ein wenig besser in die Hand. Ich hatte sehr grosse Geschwindigkeit, und als ich zur Landung ansetzen konnte, betrug sie immer noch 100 Kilometer. Glücklicherweise gelang es mir, den Apparat gut auf den Rasen des Flugplatzes aufsetzen zu können, und zwar ohne Beschädigung. Es war ein sehr, sehr schwieriger Flug.

Tags darauf, am 11. Juni, nach einer stürmischen Nacht, startet Willy Farner seinerseits um 07:37 Uhr mit seiner Spyr I und rettet damit die Ehre der Schweizer. Nach einem ruhigen Flug über dem Männlichen landet er wie ein Wunder unfallfrei nach 1 Stunde und 47 Minuten in Lauterbrunnen, nachdem auch sein Stabilo beschädigt war. Es hatte, wahrscheinlich durch die Kälte, einen Ermüdungsbruch erlitten und wurde beim Ausschweben in Bodennähe gänzlich abgerissen. Den weitesten Flug der Veranstaltung machte ebenfalls Willy Farner. Am 16. Juni 1931 fliegt er 52 km bis nach Stans. Groenhoff ist für die Schweizer keine Konkurrenz. Er war viermal auf dem Joch gestartet, dreimal bei Interlaken und einmal im Belpmoos gelandet, alles Gleitflüge. Die Schweizer Segelflugzeuge starteten 7 mal auf dem Jungfraujoch und 3 mal auf der Kleinen Scheidegg. Gemäss Spalingers Schlussrapport vom 15.6.1931 «erfolgte die Erforschung des Jungfraugebietes ausschliesslich durch W. Farner (OVL)». Die Jungfrau-Expedition hatte sich gelohnt und hat gezeigt, dass unsere Segelflieger keine Konkurrenz zu scheuen brauchen. Die schweizerischen Konstruktionen erwiesen sich den ausländischen als durchaus ebenbürtig, und das Können der Schweizer Segelflieger entsprach ebenfalls dem internationalen Standard. Die Jungfrauexpedition der Hochwachtpiloten ist auf grosses internationales Interesse gestossen, auch wenn es zum Erstflug nicht ganz gereicht hat. Trotzdem ist das Echo in der Presse riesig, und auf einmal werden die Pioniere vom Bachtel weltberühmt. Aber trotz 10 Tagen Lager erfolgt der gesuchte Durchbruch nicht. Auch 4 Jahre später nicht, im zweiten Jungfraujochlager. Den Alpensegelflug richtig entdecken sollte man erst ab Ende der 1930er Jahre.

Nach dem Gummiseil- und Windenstart werden erstmals auch Starts mit Autoschlepps (Baroni) durchgeführt. Am 28. Juni führt Willy Farner in Dübendorf als erster Schweizer einen Flugzeugschleppstart mit einem Segelflugzeug durch.

Im Sommer ist die Rigi das Ziel verschiedener Piloten. An einem vom «Flugtechnischen Verein Ikarus», dem Hotelierverein Rigi-Kulm und der Arth-Rigi-Bahn organisierten Segelfluglager im August nehmen die Piloten Willy Farner, Oskar Baroni und Werner Trachler teil. Willy Farner gelingt nach einer Überhöhung des Startplatzes um 300 m ein Gleitflug von 1h 35' nach Stallikon, am Fusse des Uetlibergs.

12. Juli bis 3. August. In Zürich wird die erste nationale Segelflugausstellung durchgeführt. Man will damit das motorlose Fliegen dem Publikum bekannter machen. Eine weitere Ausstellung findet in der zweiten Hälfte Oktober in St. Gallen statt.

Im gleichen Jahr, dem vierten des Bestehens der Basler Sektion des Aero-Clubs der Schweiz, wird auf dem Sternenfeld in Birsfelden der Segelflug aufgebaut. Der 19. Oktober 1931 gilt

1 9 3 1

als Gründungsdatum der Segelfluggruppe Basel. Gleichentags wird das Leistungssegelflugzeug Kassel 20 auf dem Flugplatz Sternenfeld getauft. Von Anfang an kommt der initiativen Gruppe eine führende Rolle in der jungen Schweizer Segelflugszene zu. Dank den in den folgenden Jahren gebildeten Untergruppen Sissach, Laufenburg, Möve (Basel) und Zwingen entwickelt sich der Segelflug in der Nordwestschweiz rasch unter Anführung der Basler.

5. Dezember. Die Segelfluggruppe Winterthur wird gegründet. Die Anfänge des Segelfluges in Winterthur reichen gar ins Jahr 1926 zurück. Der reguläre Flugbetrieb beginnt allerdings erst 1938. Richtig Aufwind bekommt die Gruppe 1941 mit dem Eintritt von Fluglehrer Hermann Geiger, dem späteren bekannten Gletscherpiloten. Geflogen wird auf der Allmend Frauenfeld.

1931 ist auch das Gründungsjahr der Segelfluggruppe Biel.

Die ISTUS führt das internationale Leistungsabzeichen, die Silber-C, ein. Bedingungen: 5 Stunden Segelflug, 1'000 m Überhöhung, 50 km Strecke.

1 9 3 0

Gründungsjahr der Internationalen Studienkommission für den motorlosen Flug, ISTUS, zur Förderung und Entwicklung des Segelflugs in Wissenschaft und Technik, sowie im Sport durch den Austausch von Erfahrungen und freundschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Spezialisten und Piloten aller Nationen, die im Segelflug aktiv sind.



◀ Foto: Archiv Kurt Stapfer

16. bis 31. August. Erstes Nationales Segelfluglager auf dem Bachtel (ZH) mit der ersten schweizerischen Segelflugpost zum Abschluss. Beste Leistung: Distanz 9.4 km und 11 Minuten 34 Sekunden Dauer durch Fritz Müller auf Spalinger S-12. Am 31. August wird die erste Schweizerische Segelflugpost mit 3 Segelflugzeugen zum Höhepunkt des Lagers. 7'000 Postkarten werden in plombierten Säcken transportiert. F. Müller bringt seine Fracht nach Auslikon, J. Spalinger nach Wetzikon und H. Zollinger nach Bubikon.

1 9 3 0

21. September. Auf dem Bachtel im Zürcher Oberland gelingt Fritz Müller auf Spalinger S-12 mit 1h 4' 13" der erste Segelflug in der Schweiz von über einer Stunde Dauer bei einer Überhöhung von 150 m. Der Pilot hat schon länger angekündigt, dass er sich noch im Jahr 1930 den Preis des AeCS für den ersten Stundenflug ohne Motor holen wolle. Die Anteilnahme der Bevölkerung an diesem aussergewöhnlichen Flug ist riesig. Überall, vor allem aber in Hinwil, stehen die Leute mit Uhren in der Hand. Die auf der Strasse Hinwil-Dürnten parkierten Fahrzeuge blockieren sogar den gesamten Verkehr. Die Segelfliegergemeinde jubelt auf. Man gewinnt die Gewissheit, dass segelfliegerische Leistungen auch in unserem Lande möglich sind. Bei einem neuen Rekordversuch am 23. November kommt Fritz Müller jedoch ins Trudeln und stürzt mit demselben Segler ab. Er wird schwer verletzt aus den Trümmern geborgen. Während der Genesung stirbt er zwei Monate später an einer Lungenentzündung.

Im Winter 1930–31 wird in Genf der «Club des planeurs» gegründet, später «Groupe de vol à voile de Genève», seit 1994 «Groupe genevois de vol à voile de Montricher» (GGVVM).

1 9 2 9

31. März. Auf dem Segelflugplatz Bachtel (ZH) startet Jakob Spalinger mit August Hug als Passagier im zusammen entwickelten ersten Doppelsitzer, «Zürivogel», zum ersten Segelpassagierflug in der Schweiz. Die Landung erfolgt nach 3.35 km bei Dürnten (ZH).

Der Österreicher Robert Kronfeld macht 1929 als erster einen motorlosen Streckenflug über 100 km im Aufwind am Teutoburgerwald (bis zu 446 m hoher Mittelgebirgszug in Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen) und im Jahr darauf 164 km vor einer Gewitterfront.

Es werden erste Versuche mit Autowinden in Dübendorf und anderen Orten unternommen.

29. Dezember. Jakob Spalinger gelingt auf seiner Eigenkonstruktion S-9 am Wangenerberg zwischen Brüttsellen und Wangen der erste offiziell anerkannte wirkliche Segelflug mit Startüberhöhung in der Schweiz. Es gelingt ihm, die Startstelle um 55 m zu überhöhen. Dazu ein Auszug aus Dr. E. Tilgenkamps «flieg – PRO AERO, Schaubuch der schweizerischen Luftfahrt» (er spricht darin allerdings vom «Dezember 1928», während laut seinem Band III der Schweizer Luftfahrt die Leistung im Dezember 1929 erbracht wurde):

Wir nannten uns zwar damals stolz «Segelflieger», aber – Hand aufs Herz! – in den Lüften freigesegelt war noch niemand von uns...

In den letzten Tagen des Dezembers (1928?) blies ein scharfer West den Wangener Hügel an. Da gelang es Altmeister Spalinger, seinen Vogel kurz nach dem Start wieder nahe an den Hang zurückzusteuern und siehe: er schwebte ohne Höhenverlust! Noch mehr: im Aufwindfeld gewann er sogar Höhe und stand bald nachher knapp 50 Meter über dem Startplatz. Unsere Begeisterung war grenzenlos, denn der erste, richtige Segelflug in der Schweiz war damit einwandfrei gelungen. Nun durften wir uns Segelflieger nennen...

19. Februar. Alfred Elsässer gelingt mit seiner Eigenkonstruktion «Röbi» ein Gleitflugrekord: 12.5 km weit und 22 Minuten in der Luft, von der Rötifluch auf dem Weissenstein nach Grenchen. Am 22. Juli startet er mit «Röbi» auf dem 2'360 m hohen Niesen (erster Start in der Schweiz aus dieser Höhe) und erreicht in 33 Minuten das 16 km entfernte Uetendorf (BE). Damit ist ihm ein neuer Dauer-Segelflugrekord gelungen. Nach diesem Triumph rüstet er sein Flugzeug mit einem Motor aus und stürzt damit im Dezember bei Utzenstorf (BE) vor den Augen seiner Familienangehörigen tödlich ab. Alfred Elsässer ist der erste Segelflieger unserer Geschichte, der sein hoffnungsvolles Leben für die Entwicklung des motorlosen Flugsports hingibt. Seinem Mut und seinen Taten verdankt der schweizerische Segelflug den Impuls, der die Bewegung nach den Tiefen der vergangenen Jahre wieder aufwärts führt.

Durch Jakob Spalinger wird unter Mithilfe von August Hug das erste doppelsitzige Schulsegelflugzeug mit Doppelsteuer, S-10 «Zürivogel», entwickelt. Am 4. November wird der «Zürivogel» in den Chämmeten, einem Hang SW Dübendorf zwischen Schwamendingen-Stettbach und Gockhausen, von Jakob Spalinger eingeflogen. Von ihm entworfen und unter seiner Leitung in rund 2'100 Arbeitsstunden von Mitgliedern des OVL gebaut, absolviert dieses erste Doppelsitzer-Segelflugzeug der Schweiz in den folgenden drei Jahren 756 Flüge ohne nennenswerten Unfall. 1933 wird das Flugzeug nach einem Bruch aus dem Luftfahrzeugregister wieder gelöscht.

Die Entwicklung des «Zürivogels» ist zugleich auch die letzte gemeinsame Arbeit der beiden Pioniere. Spalinger und Hug haben sich danach nie mehr verstanden. Zu unterschiedlich waren offenbar ihre Charakter. Beide arbeiten in ähnlichen Funktionen bei der DMP, Spalinger als Chef des Technischen Büros auf dem Flugplatz Dübendorf, Hug, hierarchisch etwas höher eingestuft, später als Chef von zwei Unterhaltsabteilungen auf dem Flugplatz Buochs. Spalinger wird als ein liebenswerter Mensch geschildert, der immer ein offenes Ohr für Probleme hat und Lösungsvorschläge bringt. Hug ist eher etwas reservierter. In den 1920er Jahren wurde mit den Gleit- und Segelflugzeugen in der Regel am Gummiseil einsitzig und nur ab einem Hang gestartet. Das war natürlich mit viel Bruch verbunden, und es war naheliegend, dass man schon früh an eine Schulung am Doppelsteuer dachte.

Spalinger ist von Anfang an von der Doppelsitzerschulung als die effizientere und sicherere Art der Schulung überzeugt. 1941 schreibt er zum Zürivogel: *Der Flugbetrieb galt der Erprobung des Flugzeugs, der Entwicklung der Startmethode und der Abklärung des Schulprogramms und erbrachte den klaren Beweis, dass der Schulbetrieb nicht wie bisher an den Hängen, sondern nur in der Ebene rationell durchzuführen war. Diese neue Auffassung «Gleitfliegen in der Ebene» war zumindest ungewohnt, und nicht alle Mitglieder waren mit mir einig. Erst die Praxis bewies in der Folge die Richtigkeit dieser Auffassung.*

Hug hat die Doppelsteuerschulung anfänglich ohne Zweifel auch unterstützt, ja sogar als zwingend angesehen, vor allem an steileren Hängen mit grossen Höhendifferenzen, die einem Anfänger solo leicht hätten zum Verhängnis werden können, mit Doppelsitzern aber dank Ausnützung der grösseren Höhe die Möglichkeit längerer Talflüge boten, die mehr Zeit zu vernünftiger Instruktion liessen. So ist er auch am Bau des Zürivogels aktiv beteiligt. Aber seiner Meinung nach sollte, so früh wie möglich und sobald es der Fortschritt des Schülers erlaube, die Ausbildung auf dem Einsitzer weitergeführt und abgeschlossen werden. Als dann in den 1930er Jahren der Windenstart und der Flugzeugschlepp Einzug halten, sieht er im Windenschlepp auf Flugplätzen in der Ebene eine Vereinfachung der Schulmethode und mit der Einsitzerschulung auf Zöglingen eine kostengünstigere Ausbildung. Nach allen Erkenntnissen hat Hug den Doppelsitzer lange nur für die erweiterte Ausbildung, wie die Flugzeug-Schleppschulung, propagiert. Dazu kommt, nach deutschem Vorbild und dem Geist der damaligen Zeit entsprechend, der allgemeine Glaube an eine «heldenhafte» Einsitzerschulung.

Aber das erklärt nicht alles. Reibereien führten wohl auch zur Spaltung des OVL. Ende 1929 kehrt August Hug dem OVL den Rücken und schliesst sich dem «Flugtechnischen Verein Ikarus» an, der Konkurrenz zum OVL. Flüsterpropaganda, Eifersüchteleien und Intrigen beginnen die Atmosphäre zu vergiften. Auch Spalinger, bis anhin Obmann der Segelfluggruppe des OVL, wendet sich Ende 1932 von den Zürchern ab und fliegt ab 1933 mehrheitlich bei der SG Baden. Warum sich aber die Doppelsitzerschulung, im Motorflug schon früh mit Erfolg eingeführt, im Segelflug erst in den 1950er Jahren richtig durchzusetzen vermochte, bleibt aus heutiger Sicht doch schleierhaft.

►
Zürivogel im Rohbau
Foto: August Hug/OVL, aus
Segelflugarchiv Verkehrshaus



►
Spalinger S-10 «Zürivogel»,
Chämmeten, SW von
Dübendorf
Foto aus Spalingers Album 2, 1930



►
AeCS-Zulassungskontrolle
mit Konstruktionsdaten
des «Zürivogel», des ersten
Segelflugdoppelsitzers der
Schweiz, 2 Jahrzehnte bevor die
Doppelsteuerschulung endlich
beginnt, in der Schweiz richtig
Einzug zu halten.
Bundesarchiv

Motorlose Flugzeuge		Zulassungs-Kontrolle		A.E. C. S. Nr. 10	
Aéro-Club de Suisse		Contrôle d'admission			
I. Allgemeines Généralités			II. Konstruktions-Daten Données de construction		
Typenbezeichnung Type	Zürivogel	Länge Longueur	6050	mm	
Art Genre	verspannter Doppeldecker	Spannweite Envergure	12000		
Verwendung Utilisation	Schulzweisitzer	Höhe Hauteur	2350		
Konstrukteur Constructeur	Spalinger, Hug, v. Tavel, Moscherli	Fläche Surface	29	m ²	
Erbauer Exécuté par	D. V. L. Segelflugbetrieb	Leergewicht Poids à vide	178	kg	
Baujahr Année de construction	1927-1928	Zuladung Charge utile	140	kg	
Eigentümer Propriétaire	D. V. L. Segelflugbetrieb	Fluggewicht Poids total	318	kg	
Handänderungen Changements de propriétaire	Segelfluggruppe Zürich.	Flächenbelastung Charge au m ²	11	kg/m ²	
		Seitenverhältnis Rapport entre profondeur et envergure			
		Gleitzahl Finesse			
		Segelflugzahl			
		Div. Bemerkungen Remarques			
Keine Bausprüfung abgeschrieben					

1 9 2 7

Gründung der Segelfluggruppe Bern.

Die ersten Schulgleiter (Zöglinge, Hol's der Teufel und Pegasus, Möschi und andere) werden nach Plänen aus Deutschland in den Gruppen gebaut.

1 9 2 6

1. bis 14. August. Erstes eigentliches Segelfluglager mit Wettbewerb auf dem Gottschalkenberg (Ratenpass/ZG), organisiert durch die Segelfluggruppe des OVL (Ostschweizerischer Verein für Luftfahrt). Teilnehmer: 14 Gleitflugzeuge mit rund 20 Piloten. Sieger: Jakob Spalinger mit 1 Minute 42 Sekunden und 1'780 m Flug, ein Schweizer Rekord. Die Leistungen sind, verglichen mit der Wasserkuppe bei 9h 21' und 55.2 km, noch recht bescheiden. Bei 92 Gummiseilstarts kommen elf nicht vom Boden weg, zehn gelingen kleine Hüpfen und sechs enden mit Bruch. Der Segelflug steckt in der Schweiz erst in den Anfängen. Aber das Lager lockt viel Volk an und findet mächtigen Widerhall in der Presse. Der Segelflug wird etwas bekannter.



◀
Segelfluglager
Gottschalkenberg
Foto: Archiv Kurt Stapfer

12. August. Max Kegel fliegt von der Wasserkuppe bei einem unfreiwilligen Gewitterflug mit 55.2 km einen neuen Streckenrekord, erstmals in thermischen Aufwinden, losgelöst vom bisher praktisch ausschliesslich bekannten Hangaufwind.

1 9 2 5

22. Januar. Das Eidgenössische Luftamt subventioniert erstmals die Ausarbeitung von Bau-
Urkunden und die Musterprüfungen neuer Segelflugzeuge.

7. Juni. Jakob Spalinger gewinnt zum zweiten Mal den Nationalen Segelflugwettbewerb mit
zwei Rekordflügen am Raten bei Zug: Dauer 1 Minute 17 Sekunden, Strecke 900 m.

1 9 2 4

Von der AeCS-Sektion Mittelschweiz ausgeschrieben, findet vom 1. März bis 31. Dezember
ein Gleitflugwettbewerb statt, sozusagen der erste nationale Segelflugwettbewerb. Sieben
Piloten melden 455 Flüge mit einer Gesamtdauer von 2 Stunden 4 Minuten. Durchschnitt
pro Flug rund 16 Sekunden, längste gemeldete Flugzeit 51.2 Sekunden.

1 9 2 3

Mit Francis Chardon als treibende Kraft mit seinem Hängegleiter-Doppeldecker, den er zur
Verfügung stellt, dem Gymnasiasten und späteren Professor Eduard Amstutz und Hans
Aeschbacher wird der «Flugtechnische Verein Bern» gegründet.

Francis Chardon, Träger des Schweizer Segelflugbrevets Nr 1, hat am Berner Hausberg Gur-
ten in den Jahren ab 1920 die ersten Hüpfer im selber gebauten «Segelflugzeug» vollbracht.
Noch gut erinnerte er sich später an jene Tage, als ihm, dem jungen Postbeamten in Bern,
einige Gurtenberg-Bauern einen «Planeur Chardon» missmutig in Brand steckten, weil sie
befürchteten, der Aviatiker würde ihnen mit seinem Gerät das frischgewachsene Gras
zertrampeln.

1 9 2 2

Der erste Segelflug über eine Stunde gelingt Wolfgang Klemperer mit dem «Vampyr» über
der Rhön, 1 Stunde und 6 Minuten. Ungeahnte Triumphe auch in der dritten Rhönwoche
mit den aufregenden Stundenflügen von Martens (1h 06'), Hackmacks (1h 31') und Hen-
zens (3h 06'). Erstmals gelingt es auch, den Startplatz einwandfrei zu überhöhen und damit
den Hangaufwind nachzuweisen. Damit wird allen Zweiflern bewiesen, dass auch ohne
Motor geflogen werden kann.

In der Schweiz ist der nationale Aero-Club, was den Segelflug anbetrifft, in den 20er Jahren
noch äusserst zurückhaltend. Statt die Segelflugbewegung proaktiv zu fördern, hinkt er der
Entwicklung hintendrein und hemmt sie durch abwartende Trägheit.

In Gstaad veranstaltet die Sektion Mittelschweiz des AeCS dank der Initiative von Robert
Gsell den ersten «Internationalen Anfängerkurs im motorlosen Flug» unter der Leitung des

bekannten Gleitfluglehrers und Rekordinhabers Willy Pelzner vom 15. Februar bis 15. März, verbunden mit einem Wettbewerb vom 8. bis 15. März mit Start auf der Skisprungschanze auf dem Eggli. Die 4 Teilnehmer treffen mit ihren zum Teil noch nicht flugfähigen 5 Gleitflugapparaten viel zu spät ein, sodass Willy Pelzner durch seine Flüge das Renommée der Veranstalter 3 Wochen lang alleine verteidigen muss. Jakob Spalinger ist gleich mit zwei selbstgebauten Maschinen dabei.

Beim Einfliegen verhindert der tiefe Schnee die erforderliche Anlaufgeschwindigkeit. Es gibt reichlich Kleinholz, und die ersten Tage gleichen eher einem Übungskurs für Reparaturen. Der längste Flug von 42.2 Sekunden gelingt dem deutschen Fluglehrer Pelzner. Gesamtsieger wird Francis Chardon mit 51 Flügen in insgesamt 617.9 Sekunden. Bei seinem längsten Flug hält sich Chardon 32 Sekunden in der Luft und bucht damit einen Rekord. Diese Leistung ist umsomehr hervorzuheben, als sich Chardons eigener Gleiter als zu schwer erweist und nicht zum Fliegen kommt. Unverdrossen baut darauf der Waadtländer mit Hilfe und nach den Plänen Pelzners innert wenigen Tagen einen neuen Hängegleiter «Pelzner II», den er erfolgreich einsetzen kann.

Lange Jahre sollte das in Gstaad entzündete Flämmchen flackern, ohne je recht brennen oder erlöschen zu können. Rückblickend schreibt Robert Gsell im «Berner Oberland», Illustrierte Berner Zeitung, am 15. August 1935:

Als die Sektion Mittelschweiz des Aeroclubs im Februar 1922 für Gstaad einen «Wettbewerb im motorlosen Flug» veranstaltete, wurde von manchen Fachleuten belächelt, dass unsererseits die deutsche Entwicklung kopiert werde, trotzdem uns der Motor doch gar nicht verboten sei. Schliesslich fanden sich diese Kritiker mit dem Wettbewerb als einer Attraktion für die Fremdenindustrie ab – es hätte aber ebensogut irgend sonst etwas Neuartiges sein dürfen, wie zB ein Bauchtanz der Dame ohne Unterleib!



Bereitstellung zum Start

Foto: Archiv Philippe Cornaz



1 9 2 2

Francis Chardons Abflug
von der Skisprungschanze in
Gstaad im März 1922
Foto: Archiv Philippe Cornaz



1 9 2 1

28. November. Die Sektion Mittelschweiz des Aero-Clubs der Schweiz beschliesst als erste Vereinigung, sich positiv mit dem Gleitfliegen zu befassen und «den Anstoss zur Einbürgerung dieses neuen Sportes in unseren Gauen zu geben». Sie schreibt zu diesem Zweck den ersten Gleit- und Segelflugwettbewerb aus.

21. Dezember. Gründung des Gleit- & Segelflugvereins Thun (BE) als eine der ersten Fluggruppen für motorloses Fliegen in der Schweiz.

1 9 2 0

Erster Wettbewerb auf der Rhön mit meist selbstgebastelten «Lilienthal» und «Chanute» Hängegleitern. Dabei ist auch schon das Segelflugzeug «FVA-1 Schwarzer Teufel», ein Eindecker mit freitragendem Flügel und konventioneller Steuerung. Der Schwarze Teufel gewinnt den Wettbewerb und beeinflusst den weiteren Segelflugzeugbau massgeblich.

Zwischen 1912 und 1920 sind die Aufzeichnungen spärlich, wahrscheinlich mangels entsprechender Aktivitäten während des Ersten Weltkrieges. Nach dem Krieg werden vorerst nur die Motorflieger wieder aktiv.

19. Februar. Erster kurzer Flug des ersten von Jakob Spalinger entworfenen und gebauten Segelflugzeuges S-1. Dieser Apparat steht am Anfang einer Familie von gegen 150 Segelflugzeugen, wovon einige zu den besten ihrer Zeit gehören werden.



◀
Das erste Flugzeug der Spalinger-Serie: Spalinger S-1 flugbereit



◀
Jakob Spalinger bei Dübendorf mit dem Spalinger S-1 im Rohbau

Fotos: Archiv Kurt Stapfer

19. August. Der am 9. Oktober 1918 gegründete Flugsport-Verein Zürich führt seinen ersten Flugtag auf der Allmend durch. Die Fluggeräte erregen grosses Aufsehen. Es gibt einige Hüpfen, aber am Abend ist alles zu Bruch gegangen.

1 9 1 6

Elfriede Schlatter-Müller, 1944
die erste Segelfluglehrerin der
Schweiz, bei der Instruktion

Foto: G. Thièche, Olten

19. März. Elfriede Müller erblickt in Langnau (im Emmental) das Licht der Welt. Mit 18 beginnt sie die Motorflugausbildung auf dem Belpmoos. 1937 erster Segelflug. Auf dem Londoner Flugplatz Croydon erwirbt sie die britische Flugzeugführerbewilligung und lässt sich in England zur Bordfunkerin ausbilden. Noch vor Beginn des Zweiten Weltkrieges, 1938, kehrt sie in die Schweiz zurück und tritt eine Stelle auf dem Flugplatz Bern an. 1944 wird sie erste schweizerische Segelfluglehrerin. Zu ihren Schülern zählt auch Hans Nietlispach.



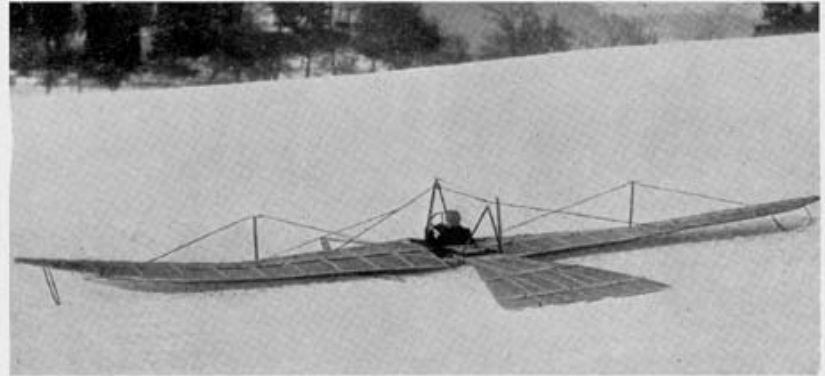
1 9 1 3

Die Luzerner Gleitflieger, W. Dolder, F. Rotter, A. Hug und Th. Lampart bauen den «Geier», ein einfaches Gleitflugzeug von 11 m Spannweite, 1.80 m Flügeltiefe, 5 m Länge, 18 m² Fläche und 120 kg Gewicht. Auf einer Wiese am Bramberg in der Nähe der Museggtürme in Luzern wagt man die ersten Rutscher, aber der Gleiter kommt im weichen Schnee nicht auf genügend Schuss. Gegen Abend, im Schein der Strassenlaternen und auf gefrorenem Schnee, gelingt dann August Hug der erste Start mit 4 Sekunden «Flugdauer», gefolgt von einer «Bumslandung» mit Bruch. Am westlichen Schneehang der nahen Allenwinden werden weitere Gleitflüge gemacht, Sprungflüge von 200 m Länge und 50 cm Höhe. August Hug schreibt später in der AeroRevue Nr 9/1969 unter dem Titel «75 Jahre auf dem Buckel, davon 40 Jahre im AeCS»:

Wir entdeckten, dass bestimmte Vogelarten wie Milan, Moswey¹³ und Möwe gute Gleitflieger waren, denen es möglich ist, ohne «Motor» respektive ohne Flügelschlag, also im Gleitflug Höhe zu halten und sogar zu gewinnen. So kamen wir zur Schlussfolgerung: «Fliegen ohne Motor ist möglich». Was lag da näher, als den «Bund der Luzerner Gleitflieger» zu gründen?

¹³ Beim Milan und Moswey handelt es sich um den gleichen Vogel. «Moswey» ist eine Dialektbezeichnung.

1 9 1 3



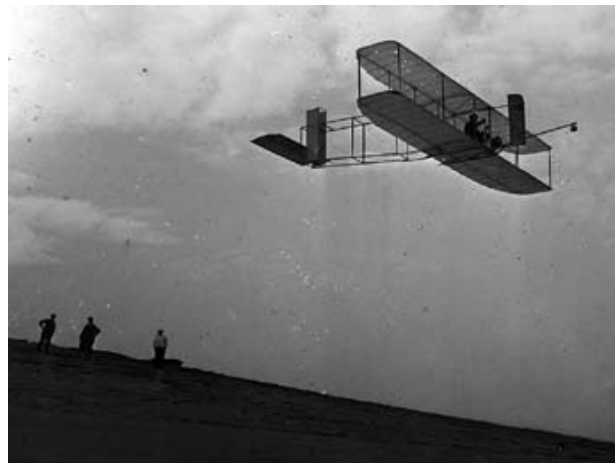
Sammlung A. Hug, Luzern

Der junge A. Hug am Steuer des Luzerner Gleiters von 1912

Der vom „Bund Luzerner Gleitflieger“ unter der Ägide von A. Hug aus Dachlatten und Japanpapier gebastelte „Geier“ bei einer „Bumslandung“ auf dem Schnee

1 9 1 1

24. November. Orville Wright erzielt mit einem motorlosen Doppeldecker 9 Minuten und 45 Sekunden reinen Segelflug über den Dünen von Kitty Hawk, North Carolina. Dieser Rekord behauptet sich ein volles Jahrzehnt.



◀
Der Wright Gleiter über den Kill Devil Hügeln

Foto: Library of Congress, Wright Collection

1 9 0 9

Mit dem Zweck, seinen Mitgliedern Gleitflugzeuge zur Verfügung zu stellen, wird am 24. September 1909 als erste Vereinigung für den motorlosen Flug der «Club genevois d'aviation» gegründet. Aber erst am 13. Februar 1910 steht der Hängegleiter «Vol au vent» zur Verfügung, gebaut in fünf Monaten von einem Dutzend Mitgliedern. Anfängliches Ziel des Vereins ist eine kostengünstigere Ausbildung späterer Motorflugpiloten mit Gleitern. Als Starter dient ein fahrendes Auto, das den Gleiter hinter sich her in die Höhe hisst. Damit ist der offizielle Beginn des Segelfluges in der Schweiz eingeleitet.

1 9 0 3

Nach 1'000 Gleitflügen montieren die Gebrüder Wright einen 16 PS-Motor auf ihren Gleiter, und am 17. Dezember 1903 erfolgt der erste gelungene Motorflug in Kitty Hawk. Am Steuer Orville Wright.

1 9 0 2

Im Oktober glückt Wilbur Wright ein Gleitflug von 1 Minute und 12 Sekunden über eine Strecke von 622 Metern, der erste festgehaltene Dauerrekord des Segelfluges.

1 9 0 1

16. Januar. In Fiesole bei Florenz stirbt der in Basel geborene berühmte Maler Arnold Böcklin. Sein Leben lang war er davon überzeugt, das Flugproblem ohne Motor, nur durch die Ausnutzung der Windkraft, lösen zu können. Vierzig Jahre lang war er unbeirrt der Frage nachgegangen, leider ohne Erfolg, denn seine zu leicht gebauten Flugapparate waren den starken Windstössen nicht gewachsen. 1894 wohnte er auch einigen Flugversuchen Lilienthals bei.

1 8 9 1 –

1 9 0 1

Otto Lilienthal (1848–1896), Ingenieur und Maschinenfabrikant in Berlin, erkennt, dass das Problem fliegen zu können folgerichtig nur über den Gleit- und Segelflug zu lösen ist. Sein erster erfolgreicher Gleitflug über 15 m im Sommer 1891 gilt als der Augenblick, seit welchem die Menschen fliegen können. In den darauffolgenden Jahren macht er weitere Gleitflüge von einigen hundert Metern. Am 9. August 1896 startet Lilienthal vom Gollenberg bei Stölln mit seinem nur durch Gewichtsverlagerung gesteuerten Eindecker-Gleiter. Eine starke Bö lässt den Apparat nach oben schnellen. Das Fluggerät schmiert über die linke Tragfläche ab und schießt steil nach unten. Otto Lilienthal stirbt am nächsten Tag an einer gebrochenen Wirbelsäule. Eine oft zitierte Legende besagt, Lilienthals letzte Worte seien gewesen: «Opfer müssen gebracht werden». Gemäss dem Lilienthal-Experten Werner Schwipps widerspricht der Spruch dem Charakter Lilienthals und stammt wahrscheinlich von einer anderen Person.

▲
In den Rhinower Bergen, etwa 100 km NW von Berlin, findet Lilienthal 1893 ein ideales Übungsgelände. Dort gelingt ihm auch die erste Kehrtkurve.

▶▶
Lilienthal bei einem seiner Gleitflüge von seinem «Fliegeberg», einem 15 m hohen spitzkegeligen Hügel, den er im Frühjahr 1894 auf eigene Kosten in Berlin-Lichterfelde aufschütten liess.

Fotos: Archiv Rolf Ellwanger

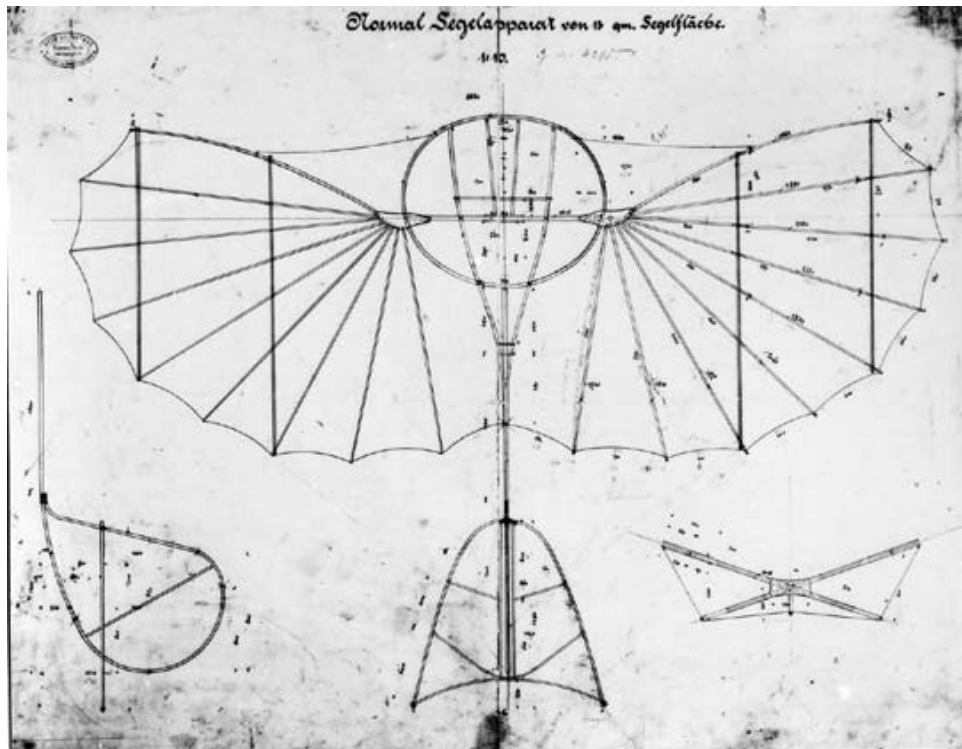


1 8 9 1 – 1 9 0 1

Um die Jahrhundertwende schlägt Octave Chanute, gebürtiger Franzose, Eisenbahningenieur und Altmeister der Flugtechnik in den USA, die Brücke von Lilienthal zu den Gebrüdern Wright.

Die Entwicklung einer Flügelverwindung zur Querlagensteuerung bringt die Gebrüder Wright 1901 über den Leistungsstand Lilienthal's hinaus.

Einer der Gründer der BBC Werke in Baden, Charles Brown, kauft sich bei Lilienthal 1894 einen so genannten «Normal-Segelapparat» für 400 Reichsmark. Mit diesem Gleiter macht



◀
Archiv Rolf Ellwanger

er bis 1904 einige Versuche in der Umgebung von Baden. Anschliessend schenkt er diesen originalen Lilienthal-Gleiter dem Deutschen Museum, wo auch seine Stromerzeugungsmaschinen standen.

1 8 9 0 –
1 8 9 2

Im Winter der Jahre 1890–92 macht der Kunstmaler Carl Steiger in St. Gallen, beim sogenannten Scheffelstein, bei Gegenwind über einen Schneehang hinunter mit einer 15 m² grossen Flugtragfläche Gleitflugversuche. Dabei dürfte es sich um die ersten solcher Versuche in der Schweiz gehandelt haben. Die zurückgelegten Strecken betragen jeweils nur um die 10 Meter, und die Flüge enden gewöhnlich mit einem Purzelbaum im weichen Schnee. Carl Steiger gilt später als Pionier der Flugzeugtechnik, war eines der ältesten Mitglieder des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt und hat bei den meisten Flugwettbewerben und Brevetflügen in Dübendorf vor dem Ersten Weltkrieg als Prüfungskommissär mitgewirkt.

1 8 8 3

28. August. John J. Montgomery (1858–1911) von Fruitland, Otay Valley, Kalifornien, gelingt erstmals mit seinem selbstentwickelten und gebauten Fluggerät «schwerer als Luft» ein gesteuerter Gleitflug über 180 m Länge.

1 8 1 2

Sommer. Trotz widriger Umstände in Paris, Misskredit, angezettelt durch Aeronauten, die dem aus Wien zugereisten Rivalen keine Chance geben wollen, Verzögerungen zufolge böswilliger Beschädigungen an den Flügeln, ungünstiger Wetterbedingungen und einer vor Ungeduld aufgebrauchten Zuschauermenge, gelingt Jakob Degen ein erster Aufstieg mit seinem mit einem Ballon zur Auftriebshilfe versehenen Schlagflügelapparat. Der durch Wind-einfall erschwerte Aufstieg wird vom Pariser Aeronauten und getreuen Chronisten Docteur Hureau de Villeneuve wie folgt zusammengefasst:

Degen ist am 10. Juni 1812 auf eine Höhe von 180 Fuss aufgestiegen, er ist über die ganze Kapitale gesegelt und ist im Osten der Stadt gelandet, bei Chatenay bei Sceaux, 9½ Meilen vom Aufstiegsort entfernt.

Von Segeln im heutigen Sinne, 200 Jahre später, kann selbstverständlich keine Rede sein. Trotzdem scheint es angebracht, den in Oberwil im Kanton Basellandschaft geborenen Bandweber und Uhrmacher, Jakob Degen, in dieser Chronik zu erwähnen, gehört er doch zu den frühen Schweizer Pionieren der Flug-Technik, auch wenn er schon als zehnjähriger Knabe mit seinen Eltern nach Wien ausgewandert ist.

MITTE 18. JAHR- HUNDERT

Daniel Bernoulli (1700–1782) Physiker und Mathematiker aus Basel, entdeckt die Grundprinzipien der Strömungslehre. Damals gab es noch keine Fliegerei, doch seine Erkenntnisse und Formeln sind auch heute noch in der Aerodynamik gültig. Wer hätte das gewusst?





A n h ä n g e

1 Quellen

- W. Eckinger: *Schweizer Flug-Chronik 1909–1914*
- Dr Eugen Dietschi (1928–1938): *10 Jahre Sektion Basel des Aero-Club der Schweiz*
- National-Zeitung, Basel: *Abendblatt vom 11.6.1931*
- Peter Riedel: *Erlebte Rhöngeschichte 1933–1939, Band III «Über sonnige Weiten»*
- Hermann Fäh: *Der Segelflug im Thurgau 1934–1946*
- Dr Erich Tilgenkamp (1935): *Flieger am Werk*
- Dr Erich Tilgenkamp (1938/39): «*flieg*» *PRO AERO Schaubuch der schweizerischen Luftfahrt*
- Sport, Organ für alle Sportzweige: *Nr 29 vom 3.3.1939*
- Dr Erich Tilgenkamp (1943): *Schweizer Luftfahrt III*
- Dr Erich Tilgenkamp (1947): *Das Buch vom Segelflug*
- Hermann Rüttschi (1944): *Segelflug, Handbuch der Schweizer Segelflieger*
- Ackermann, Farner, Fretz, Vacano (1943): *Vier Schweizer Flieger erzählen*
- Der Bund: *26.2.1950, 15.8.1950*
- Robert Dumas: *Aérodrome de la Gruyère 1963–1978*
- René Jeanneret: *50 ans d'aviation dans le Bas du canton de Neuchâtel 1927–1977*
- Kurt W. Streit/John W.R. Taylor: *Geschichte der Luftfahrt*
- Jakob Spalinger (1979): *Fliegen wie der Milan*
- Marc Dugerdil (1980): *Vol silencieux*
- Hans Steudler (1981): *Segelflug in der Region Basel*
- 50 Jahre Segelfluggruppe Lenzburg
- 50 Jahre (1934–1984) Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz
- Jubiläumsbroschüre (1984): *50 Jahre Segelfluggruppe Lägern, Schänis*
- Rolf Ellwanger: *Brückenbauer vom 4.9.1985, «Segelflug-Nostalgie – modern verpackt»*
- Gesellschaft zur Förderung der deutschen Luftfahrt (1990): *Otto Lilienthal, 100 Jahre Menschenflug 1891–1991*
- Broschüre Flughafen Frankfurt/Main AG (1991): *100 Jahre Menschenflug, Otto Lilienthal*
- 1945–1995, 50 Jahre SG Cumulus, Amlikon, und SG Cumulus Fotoarchiv
- Rolf Schneider (1994): *Horizonte, Faszination Segelflug*
- Rolf Ellwanger (1995): *In Bern-Belp fliegen gelernt*
- Hans Nietlispach (1997): *Segelflug*
- Samedan Segelflug-Schweizermeisterschaften 1998 – 50 Jahre seit der Segelflug-Weltmeisterschaft*
- Hans Rudolf Degen (1999): *Jakob Degen 1760–1848 Flugtechniker und Erfinder*
- Heimatspiegel: *illustrierte Beilage zum «Zürcher Oberländer», Nr 5/Mai 1999*
- Ernst Wyler (2001): *Bordbuch der Schweizer Luftfahrt 1783–2000*
- Neue Zürcher Zeitung: Teil «*Luftfahrt*», vom 1.9.2003
- Bruno Sütterlin (2006): *Der Flugplatz Dittingen – seine Geschichte*
- Daniel Steffen (2007): *75 Jahre Segelfluggruppe Olten 1932–2007*

H.P. Häberlin (2007): *Geschichten für Segelflug-Veteranen*

Jörg Aellig, Hans Paul Häberlin, Richard Schneider (2008): *Die Geschichte der Schaffhauser Segelflieger*

Beat Galliker (2010): *Dossier Segelflugzeug-Import 1945*

Flughafen Grenchen: *Funkturm Nr 1, Juni 2011*

Philippe Cornaz (2011): *L'Aviation suisse romande, tome 2*

AeroRevue: 4/1932, 5/1933, 3+11/1934, 12/1935, 6+9+10/1936, 7/1937, 5/1938, 9/1943, 1/1944, 2/1945, 8/1946, 2/1949, 8-9/1954, 9/1956, 9/1957, 10/1959, 1+2/1960, 1/1961, 6/1968, 9+10+10/1969, 11/1976, 8/1982, 3+6+7/1984, 8+9+11+12/1985, 7+12/1986, 3+12/1991, 9/1992, 6/1994, 3/1993, 12-2001/01-2002, 7-8+11/2005, 6/2006, 7-8+11/2007, 4+7-8/2008, 6+9+11/2010, 3+4/2011

Segelflug-Bulletin des SFVS: 3/1999, 5/1996, 8/1995

Europa-Meister, Weltmeister

Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern: (Segelflugarchive Hug und Dollfus)

Protokolle und Fotoalben der VSV

Quellen von Bildmaterial sind von Fall zu Fall angegeben soweit bekannt

2 Abkürzungen und Definitionen

AeCS	Aero-Club der Schweiz
AFG	Akademische Flug-Gruppe Zürich
BABLW	siehe DMP
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
BAMF	siehe DMP
BAZL	siehe L+A
BFK	Breitenförderungskurs des SFVS
CTR	Kontrollzone (Control zone)
DFS	Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug
DMP	Direktion der Militärflugplätze, später umbenannt in Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF), dann in Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW)
EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit, die die JAA, Joint Aviation Authorities abgelöst hat, Sitz: Köln)
ESA	European Space Agency
ETHZ	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
EU	Europäische Union
FAI	Fédération Aéronautique Internationale, gegründet am 14.10.1905 in Paris, mit Sitz in Lausanne seit 1998
FFA	Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein
Flab	Fliegerabwehr
FVS	Fliegerische Vorschulung, 2003 umstrukturiert ohne Segelflug und umbenannt in SPHAIR
GBMZ	Genossenschaft in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann
GGVVM	Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher
GRD	Gruppe für Rüstungsdienste
GVVG	Groupe de Vol à Voile de la Gruyère
GVVVM	Groupe Vaudois de Vol à Voile de Montricher
IACE	International Air Cadet Exchange (Internationaler Jungflieger-Austausch)
IFS-ETH	Institut für Flugzeug- und Leichtbau der ETHZ, später umbenannt in ILS Institut für Leichtbau und Seilbahntechnik, 2002 aufgelöst
IGC	International Gliding Commission der FAI, zuständig für Segelflug, insbesondere Weltrekorde und internationale Wettbewerbe
ILS-ETH	siehe IFS-ETH
ISTUS	Internationale Studienkommission für Segelflug, gegründet 1930 als erste internationale Organisation für den motorlosen Flug, 1948 durch die OSTIV abgelöst
JNM	Junioren National-Mannschaft
JSM	Junioren Segelflug-Meisterschaft
L+A	Eidgenössisches Luftamt seit 1920, 1979 in Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) umgetauft
MZA	Meteorologische Zentralanstalt, siehe auch SMA
NSFW	Nationaler Segelflug-Wettbewerb
OCS	Oldtimer-Club Schänis
OLC	On-line Contest. Der OLC im Internet bezweckt, Streckenflüge ohne vorherige Fluganmeldung zeitnah zu erfassen, um aktuelle dezentrale Leistungsvergleiche zu ermöglichen und die Streckenflugbilanz zu verbessern.
OSTIV	Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile, Nachfolgeorganisation der ISTUS
OSV	Oldtimer Segelflugvereinigung Schweiz
OVL	Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt (später Sektion bzw Regionalverband Zürich des AeCS)
PGL	Parlamentarische Gruppe Luftfahrt
RAL	Regionalausscheidungslager, später umbenannt in RM
RM	Regionale Segelflug-Meisterschaft
SAGA	Swiss Aerobatic Gliding Association
SFK	Segelflugkommission, 1993 durch den Vorstand des SFVS abgelöst
SFVS	Segelflug-Verband Schweiz
SM	Schweizer Segelflug-Meisterschaften
SMA	Schweizerische Meteorologische Anstalt, seit dem 1.5.1881 aktiv, erst unter dem Namen MZA, ab 1979 umbenannt in SMA, seit 2000 MeteoSchweiz – Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie
SNM	Segelflug Nationalmannschaft

SPHAIR	siehe FVS
SSM	Schweizer Segelflug-Meisterschaften
SVFB	Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe
TAL	Trainings-Ausscheidungs-Lager, später umbenannt in SSM
TMA	Nahkontrollbezirk (Terminal control area)
UEFA	Union of European Football Associations (Vereinigung Europäischer Fussballverbände)
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VGC	Vintage Glider Club
VFR	Visual Flight Rules (Sichtflugregeln)
VSSF	Verein Schweizer Segelfliegerinnen
VSV	Vereinigung der Segelflug-Veteranen des AeCS
ZS	Zentralsekretariat des AeCS

FAI-Auszeichnungen (soweit in der *Segelflug-Chronik* erwähnt)

Die Lilienthal-Medaille wurde 1938 geschaffen. Sie wird an Segelflieger verliehen, die im vergangenen Jahr einen Rekord erflogen haben, oder mit einem Pionierflug neue Möglichkeiten und/oder Techniken im Segelflug aufgezeigt haben, oder die dem Segelflugsport über eine längere Zeitspanne hervorragende Dienste geleistet haben und immer noch als Segelflieger aktiv sind.

Das Paul Tissandier Diplom, benannt nach dem Generalsekretär der FAI 1919–1945, wurde 1952 geschaffen. Es wird an Personen verliehen, die sich um die Fliegerei im allgemeinen und die Sportfliegerei im besonderen durch ihre Arbeit, Initiative, Hingabe oder auf andere Weise verdient gemacht haben.

Das Pirat Gehriger Diplom, im Andenken an Adolf «Pirat» Gehriger, erster Präsident der International Gliding Commission, IGC (Commission internationale du vol à voile, CIVV), geschaffen, wird für hervorragende Dienstleistungen im internationalen Segelflug verliehen.

3 Schweizer Segelflugmeisterschaften und Segelflugmeister

<i>Jahr</i>	<i>Meisterschaft</i>	<i>Klasse(n)</i>	<i>Sieger</i>
1936	1. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Sandmeier
1937	1. Segelflugmeisterschaft Olten		Jakob Spalinger
1938	3. Nationaler Segelflugwettbewerb		Marcel Godinat
1939	2. Segelflugmeisterschaft Bern		Rolf Walthard
1940	(keine Meisterschaft)		
1941	5. Nationaler Segelflugwettbewerb		Ernst Spahni
1942	3. Segelflugmeisterschaft Grenchen		Ernst Spahni
1943	4. Segelflugmeisterschaft Samedan		Max Schachenmann
1944	8. Nationaler Segelflugwettbewerb		Alwin Kuhn
1945	9. Nationaler Segelflugwettbewerb		Alwin Kuhn
1946	5. Segelflugmeisterschaft Bière		Ernst Schafroth
1947	11. Nationaler Segelflugwettbewerb	Einsitzer Mehrsitzer	Siegbert Maurer Karl Ruckstuhl
1948	12. Nationaler Segelflugwettbewerb		Kurt Baumgartner
1949	13. Nationaler Segelflugwettbewerb	Einsitzer Mehrsitzer	Karl Ruckstuhl Hans Nietlispach
1950	14. Nationaler Segelflugwettbewerb		Max Schachenmann
1951	15. Nationaler Segelflugwettbewerb		Max Schachenmann
1952	16. Nationaler Segelflugwettbewerb		Alwin Kuhn
1953	17. Nationaler Segelflugwettbewerb		Alwin Kuhn
1954	18. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Witschi
1955	19. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Nietlispach
1956	20. Nationaler Segelflugwettbewerb		Niklaus Dubs
1957	21. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Nietlispach
1958	22. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Nietlispach
1959	23. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Nietlispach

<i>Jahr</i>	<i>Meisterschaft</i>	<i>Klasse(n)</i>	<i>Sieger</i>
1960	24. Nationaler Segelflugwettbewerb		Urs Bloch
1961	25. Nationaler Segelflugwettbewerb		Hans Nietlispach
1962	2. TAL Grenchen		Hans Nietlispach
1963	3. TAL Bern-Belp		Markus L. Ritzi
1964	4. TAL Hausen am Albis		Markus L. Ritzi
1965	5. TAL Grenchen		Urs Bloch
1966	6. TAL Hausen am Albis		Hans Nietlispach
1967	7. TAL Grenchen		Hans Nietlispach
1968	8. TAL Birrfeld	standard offen	Urs Bloch Emil Ehrat
1969	9. TAL Grenchen	standard offen	Hans Nietlispach Emil Ehrat
1970	10. TAL Amlikon	standard offen	Hans Nietlispach Fritz Wanzenried
1971	11. TAL Langenthal	standard offen	Hans Nietlispach Gerold Hauenstein
1972	12. TAL Grenchen	standard offen	Willi Lüthi Robert Wetli
1973	13. TAL Bern-Belp	standard offen	Herbert Frehner Robert Wetli
1974	14. TAL Schänis	standard offen	Hans Hedinger Herbert Frehner
1975	15. TAL Montricher	standard offen	Hans Hedinger Herbert Frehner
1976	16. TAL Birrfeld	standard offen	Alfred Schulthess Herbert Frehner
1977	17. TAL Amlikon	standard 15m offen	Ernst Binggeli Fredy Schulthess Eduard Huber
1978	18. TAL Grenchen	standard 15m offen	Hans Nietlispach Willi Lüthi Hebert Frehner
1979	19. TAL Schänis	standard 15m offen	Hans Nietlispach Ruedi Schneider Federico Blatter

<i>Jahr</i>	<i>Meisterschaft</i>	<i>Klasse(n)</i>	<i>Sieger</i>
1980	20. TAL Montricher	standard 15m offen	Ernst Binggeli Alfred Schulthess Markus Oswald
1981	21. TAL Birrfeld	standard 15m offen	Fritz Wanzenried Werner Baumann Federico Blatter
1982	22. TAL Buttwil	standard 15m offen	Thomas Badum Alfred Schulthess Federico Blatter
1983	23. SM/CS Sion	standard 15m offen	Thomas Badum Peter Teunisse Federico Blatter
1984	Nationaler Segelflugwettbewerb 24. SM Schänis	standard 15m offen	Thomas Badum Peter Teunisse Federico Blatter
1985	25. SM Grenchen	standard 15m offen	Hans Nietlispach Alfred Schulthess Ernst Hunziker
1986	26. SM Locarno	standard 15m offen	Hans Nietlispach Werner Baumann Bernard Revaz
1987	Nationaler Segelflugwettbewerb 27. SM Birrfeld	standard 15m offen	Basil Obrist Max Lamm Hanspeter Geier
1988	28. SM/CS Montricher	standard 15m offen	Max Hofer Hans Binder Jürg Van Voornveld
1989	29. SM Buttwil	standard 15m offen	Hans Binder Josef Buob Hans Nietlispach
1990	30. SM/CS Sion	standard 15m offen	Werner Danz Max Lamm Hans Binder
1991	31. SM Schänis	standard 15m offen	Simon Leutenegger Peter Teunisse Hans Binder
1992	32. SM Bern-Belp	standard 15m offen	Markus Gäumann Gerhard Mauthe Hans Binder
1993	33. SM Birrfeld	standard 15m offen	Philip Gaisford Max Lamm Hans Binder

<i>Jahr</i>	<i>Meisterschaft</i>	<i>Klasse(n)</i>	<i>Sieger</i>
1994	34. SM/CS Sion	standard 15m offen	Simon Leutenegger Markus Von der Crone Bernard Revaz
1995	35. SM Buttwil	standard 15m offen	Markus Gäumann Daniel Schmid Hans Binder
1996	36. SM Amlikon	standard standard 15m offen	Daniel Frey Thomas Frey Fridolin Hauser Daniel Thut
1997	37. SM Schänis	standard standard 15m offen	Daniel Frey Thomas Frey Werner Baumann Hans Binder
1998	38. SM Samedan Jubiläums-Veranstaltung Int. Segelflugkonkurrenz 1948 Sameden	standard 15m offen	Thomas Frey Werner Danz Hans Binder
1999	39. SM Locarno	standard 15m offen	Daniel Frey Gabriel Rossier Daniel Thut
2000	40. SM Bern	standard 15m offen	Thomas Frey Fridolin Hauser Markus Gäumann
2001	41. SM/CS Montricher	standard 15m offen	Manfred Hahn Gabriel Rossier Markus Gäumann
2002	42. SM Winterthur	standard 15m offen	Manfred Hahn Pierre-Alain Desmeules Markus Gäumann
2003	43. SM Buttwil	standard 15m 18m offen	Marcel Dünner Fridolin Hauser Gabriel Rossier Olivier Liechti
2004	44. SM Birrfeld	standard 15m 18m offen	Andreas Allenspach Fridolin Hauser Gabriel Rossier Daniel Thut
2005	45. SM/CS Sion	standard 15m 18m offen	Stefan Leutenegger Rudolf Demmerle Werner Danz Daniel Thut

<i>Jahr</i>	<i>Meisterschaft</i>	<i>Klasse(n)</i>	<i>Sieger</i>
2006	46. SM Bern-Belp	standard 15m 18m offen	Marcel Dünner Richard Hächler Daniel Rossier Markus Gäumann
2007	47. SM Schänis	standard 15m offen	Matthias Dick Fridolin Hauser Gabriel Rossier
2008	48. SM Grenchen	standard 15m gemischt 18m offen	Andreas Allenspach Felix Schneebeili Gabriel Rossier Markus Gäumann
2009	49. SM Schänis	Std/15m gemischt 18m/offen gemischt	Stefan Leutenegger Dirk Reich
2010	50. SM/CS Yverdon	standard 15m gemischt 18m offen	Felix Schneebeili Fridolin Hauser Marcel Dünner Markus Gäumann
2011	51. SM Hausen am Albis	standard 15m/18m gemischt offen	Peter Keller Gabriel Rossier Daniel Rossier
2012	52. SM Birrfeld	standard 15m/18m gemischt offen	Manfred Hahn Daniel Rossier Dirk Reich

4 Segelflug Junioren-Schweizermeister

<i>Jahr</i>	<i>Ort</i>	<i>Name</i>	<i>Gruppe</i>
1996	1. JSM Grenchen	Roger Schoch	Cumulus
1997	2. JSM in Dittingen	Andreas Baumann	Knonaueramt
1998	3. JSM Bern	Roger Schoch	Cumulus
1999	4. JSM Schupfart	Christophe Leuenberger	Genevois
2000	5. JSM Hausen am Albis	Matthias Dick	Oberaargau
2001	6. JSM Schänis	Nicole Hitz	Cumulus
2002	7. JSM Buttwil	Matthias Dick	Oberaargau
2003	8. JSM Amlikon	Ueli Messmer	Zürich
2004	9. JSM Montricher	Christophe Müller	Zweisimmen
2005	10. JSM Hausen am Albis	Stefan Leutenegger	Winterthur
2006	11. JSM Yverdon	Stefan Leutenegger	Winterthur
2007	12. JSM Schupfart	Stefan Leutenegger	Winterthur
2008	13. JSM Dittingen	Stefan Leutenegger	Winterthur
2009	14. JSM Kägiswil	Marc Gerber	Knonaueramt
2010	15. JSM Schmerlat	Marc Gerber	Knonaueramt
2011	16. JSM Schupfart	Steven Dünki	Cumulus
2012	17. JSM Amlikon	Christoph Heidemeyer	Knonaueramt

5 Schweizer Segelflugmeisterschaften im Kunstflug

<i>Jahr</i>	<i>Ort</i>	<i>Kategorie</i>	<i>Name</i>	<i>Gruppe</i>
1985	La Chaux-de-Fonds	Elite A	Christian Schweizer Enrico Colla	SG Fricktal GVV Ticino
1986	La Chaux-de-Fonds	Elite A	Peter Gafner Enrico Colla	FGZO GVV Ticino
1987	Locarno-Magadino	Elite A	Peter Gafner Rolf Gloor	FGZO SG Grenchen/SAGA
1988	–	–		
1989	Bellechasse	Elite Promotion	Eric Müller Dietmar Poll	SAGA SG Freiburg
1990	Bleienbach	Elite Promotion	Walter Martig Stephan Felix	SG Grenchen/SAGA SG Grenchen
1991	Grenchen	Elite Promotion	Helmut Anderegg Andreas Haase	SG Grenchen SG Thun/SAGA
1992	Bellechasse	Elite	Peter Gafner	FGZO
1993	–	–		
1994	–	–		
1995	Bad Ragaz	Elite Promotion	Dietmar Poll Daniel Riedweg	SG Freiburg SAGA
1996	Birrfeld	Elite Promotion	Alfred Schneider Susanne Lütolf	SG Aarau/SAGA SG Zweisimmen/VSSF
1997	Dittingen	Elite Promotion	Alfred Schneider Robert Grünenfelder	SG Aarau/SAGA SG Bad Ragaz
1998	Buochs	Elite Promotion	Christian Schmid Matthias Schlauffer	SG Bad Ragaz/SAGA SG Nidwalden/SAGA
1999	Schänis	Elite Promotion	Alfred Schneider Guido Halter	SG Aarau/SAGA SG Säntis
2000	Courtelary		pas de pointage	
2001	Bellechasse	Elite Promotion	Christian Schmid Philippe Kuchler	SG Bad Ragaz/SAGA SG Freiburg/SAGA
2002	Bad Ragaz	Elite Promotion	Christian Schmid Friedrich Krieger	SG Bad Ragaz/SAGA SG Beider Basel/SAGA
2003	Schänis	Elite Promotion	Christian Schmid Mirjam Rogger	SG Bad Ragaz/SAGA SG Winterthur/SAGA
2004	–	–		
2005	–	–		
2006	Langenthal	Elite Promotion	Christian Schmid Ralph Bader	SG Bad Ragaz/SAGA SG Beider Basel/SAGA

<i>Jahr</i>	<i>Ort</i>	<i>Kategorie</i>	<i>Name</i>	<i>Gruppe</i>
2007	Schmerlat	Elite Promotion	Christian Schmid Ralph Bader	SG Bad Ragaz/SAGA SG Beider Basel/SAGA
2008	Thun	Elite Promotion	Christian Schmid Stefan Knecht	SG Bad Ragaz/SAGA SG Cumulus/SAGA
2009	Bad Ragaz	Elite Promotion	Christian Schmid Martin Bühlmann	SG Bad Ragaz/SAGA SG Bad Ragaz
2010	Langenthal-Bleienbach	Advanced Unlimited	Martin Götz Christian Schmid	SG Winterthur/SAGA SG Bad Ragaz/SAGA
2011	Buttwil	Advanced	Manfred Echter	SG Lägern/SAGA
2012	Bex	Advanced	Georg Wilckens	AFG/SAGA

6 VSV Förderungspreise

<i>Jahr</i>	<i>Sieger</i>	<i>Zweiter</i>	<i>Dritter</i>
1973	Otto Voigt, SG Lägern	–	–
1974	–	–	–
1975	Peter Schnetz, SG Winterthur	Jean-Marc Perrin, GVV Lausanne	–
1976	Bernhard Lüthi, SG Zürich	Heinrich Berchtold, FGZO	–
1977	Lukas Grossen, SG Solothurn	Werner Danz, SG Lägern	Thomas Beerli, SG Schaffhausen
1978	Beat Fröhlich, SG Lägern	Lukas Grossen, SG Grenchen	Walter Bürgi, SG Cumulus
1979	Erwin Lüscher, SG Lägern	Andrea Ruffner, SG Lägern	Simon Leutenegger, SG Winterthur
1980	Peter Schnetz, SG Winterthur Peter Kull, SG Lenzburg Urs Pestalozzi, AFG	–	–
1981	Simon Leutenegger, SG Winterthur	–	–
1982	Peter Hauser, SG Pilatus-Luzern	–	–
1983	Daniel Künzler, SG Churfirsten	–	–
1984	Marcel Signer, SG Berufsschüler	–	–
1985	Ruedi Lehmann, SG Oberaargau	–	–
1986	Stefan Honegger, SG Bern	–	–
1987	(pas décerné)	–	–
1988	Manfred Hahn, SG Berufsschüler	–	–
1989	Daniel Schatzmann, SG Swissair	Christian Jost, SG Bad Ragaz	Harry Tanner, SG Schaffhausen
1990	Angelo Hug, SG Olten	Andreas Allenspach, SG Fricktal	Ernst Rahm, SG Schaffhausen
1991	Luc Job, GVV Neuchâtel	Frédéric Macheret, GVV Genevois	–
1992	Marcel Dünner, SG Cumulus	Dominik Obrist, SG Lenzburg	–
1993	Dominik Obrist, SG Lenzburg	Michael Seger, SG Cumulus	Roger Schoch, SG Cumulus
1994	Michael Seeger, SG Cumulus	Martin Pohl, FGZO	Marcel Dünner, SG Cumulus
1995	Angelica Graf, SG Cumulus	Dominik Obrist, SG Lenzburg	Andrea Schlapbach, AFG
1996	Andreas Baumann, SG K'amt	Dominik Obrist, SG Lenzburg	Andrea Schlapbach, AFG
1997	Christoph Leuenberger, Mont. NE	Pascal Jermann, SG Zwingen	Patrick Berger, SG Zwingen
1998	Christoph Leuenberger, Mont. NE	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Pascal Jermann, SG Zwingen
1999	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Yvonne Schwarz, AFG	Ueli Messmer, SG Zürich
2000	Yvonne Schwarz, AFG	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Matthias Dick, SG Oberaargau
2001	Yvonne Schwarz, AFG	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Stefan Leutenegger, SG Winterthur
2002	Rolf Friedli, SG Oberaargau	Adrian Blum, SG Oberaargau	Ueli Messmer, SG Zürich






<i>Jahr</i>	<i>Sieger</i>	<i>Zweiter</i>	<i>Dritter</i>
2003	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Dominik Fässler, SG Biel	Ueli Messmer, SG Zürich
2004	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Alexandre Moreillon, GVV Vaudois	Christian Lyrenmann, SG Oberaargau
2005	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Christian Lyrenmann, SG Oberaargau	Stefan Sidler, SG Knonaueramt
2006	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Felix Schneebeili, SG Knonaueramt	Renato Späni, SG Lägern
2007	Stefan Leutenegger, SG Winterthur	Felix Schneebeili, SG Knonaueramt	René Schneebeili, SG Knonaueramt
2008	Reto Frey, SG Zürcher Oberland	Jürg Haas, SG Lägern	Patrick Misun, SG Dittingen
2009	Jürg Haas, SG Lägern	Marc Gerber, SG Knonaueramt	Tobias Ender, SG Säntis
2010	Jürg Haas, SG Lägern	Reto Frei, SG Lägern	Andreas Kalberer SG Bad Ragaz
2011	Andreas Kalberer, SG Bad Ragaz	Reto Frei, SG Lägern	Roger Frei, FGZO
2012	Maxime Petit-Pierre, GVV Genevois	Andreas Kalberer, SG Bad Ragaz	Mario Straub, SG Lägern







VSV Aufmunterungspreis







<i>Jahr</i>	<i>Sieger</i>
2009	Pascal Brunner, SG Zürich (2009 erstmals verliehen)
2010	Steven Dünki, SG Cumulus
2011	Fabian Schefer, SG Säntis
2012	Benjamin Meier, SG Pilatus







7 Die wichtigsten Oldtimer-Segelflugzeuge in der Schweiz






Zusammenstellung: Beat Galliker, Daniel Steffen, Fotos: Archiv IG Albatros

	<i>Typ</i>	<i>Konstrukteur</i>	<i>Jahr</i>	<i>Spannweite</i>	<i>Gleitzahl</i>
	Röbi (CH)	A. Obrecht	1928	13.60 m	18
<p>J. Spalinger bezeichnete den «Röbi» als das erste schweizerische Leistungssegelflugzeug. A. Elsässer flog damit am 19. Februar 1928 vom Weissenstein (SO) nach Grenchen und stellte mit 12.5 km (Fluglinie ca. 18 km) in 22 Min. und 850 m Höhendifferenz einen neuen nationalen Strecken- und Dauerflugrekord auf. Erbauer waren A. Elsässer, W. Hügli und A. Obrecht.</p>					
	S 10 Zürivogel (CH)	Jakob Spalinger gemeinsam mit August Hug und Hermann Aecherli	1928	12.00 m	14
<p>Der «Zürivogel» war einer der ersten zweisitzigen Schulgleiter, gebaut von den Mitgliedern des OVL in einer Zeit, als die einsitzige Zöglingsschulung üblich war. Erstflug: 4. Nov. 1928. Er totalisierte innert 3 Jahren 756 Flüge in Dübendorf und auf der Hochwacht am Bachtel (Zürcher Oberland) ohne nennenswerten Bruch. Die Doppelsitzerschulung setzte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg durch.</p>					
	S 12 (CH)	Jakob Spalinger	1930	16.00 m	24
<p>Die S 12 war das erste Leistungssegelflugzeug von Jakob Spalinger und wurde von Fritz Müller gebaut. Erstflug: 10. August 1930. Mit diesem Flugzeug gelang Müller am 21. Sept. 1930 mit 1 Stunde 4 Minuten 13 Sekunden der erste Stundenflug in der Schweiz. Start vom Bachtel, Landung in Hinwil.</p>					
	Spyr I (CH)	August Hug	1931	15.00 m	23
<p>Dies war August Hugs erster Entwurf. Mit diesem Flugzeug gelang Willy Farner anlässlich der Segelflugexpedition Jungfrauoch 1931 am 16. Juni ein Streckenflug vom Jungfrauoch via Brünig nach Ennetmoos/Stans: Strecke 52 km, Flugdauer 1 Stunde 12 Minuten, was einen neuen Schweizer Streckenrekord bedeutete.</p>					
	WF 7 (CH)	Willi Farner	1933	7.50 m	8
<p>Die WF 7 wurde für die Einsitzerschulung verwendet und zeichnete sich durch gute Stabilität aus. Der leichte Doppeldecker (43 kg) wurde in einem Umschulungskurs für arbeitslose Uhrenmacher in einer kleinen Serie gebaut. Das Flugzeug weist Flügelverwindung statt Querruder auf.</p>					

Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl	
Spyr III (CH)	August Hug	1934	16.00 m	25	
Der Spyr III war ein erfolgreiches Schweizer Leistungssegelflugzeug der 1930er-Jahre. Mit diesem Typ gelang Hans Sandmeier am Internationalen Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1937 in der Punktewertung der sensationelle 4. Rang und Willy Baur der 9. Rang unter 28 Klassierten. Der Spyr III wurde in 6 Exemplaren von der Firma Müller, Wald ZH, gebaut.					
S 15k (CH)	Jakob Spalinger	1934	14.60 m	21	
Die S 15k war das erste Segelflugzeug von J. Spalinger, das in grösserer Anzahl gebaut wurde. Rund 20 Stück wurden als Trainingssegelflugzeug der Grunau Baby-Klasse von verschiedenen Herstellern gebaut. Der Typ eignete sich auch gut für Leistungssegelflüge. So gelang Fritz Glur 1936 ein Dauerflugrekord von 16 Stunden 10 Minuten.					
Karpf Zögling (CH)	E. Karpf	1935	9.80 m	10	
Schulgleiter für die Einsitzerschulung. Der Karpf-Zögling stellte eine Weiterentwicklung des Stamer-Lippisch-Zöglings dar und wies einen teilweise verkleideten Stahlrohrumpf auf. Der Gleiter war für Windenstart geeignet und wurde in 30 Exemplaren von der Firma Karpf, Seelmatten gebaut.					
Kranich II (D)	H. Jacobs, DFS	1935	18.00 m	22.5	
Der Kranich II ist ein im Jahr 1935 entstandener Schulungs- und Leistungsdoppelsitzer, der vor und während des Krieges in grosser Stückzahl gebaut wurde. Der Kranich HB-475 gelangte im Mai 1945 mit andern Segelflugzeugen unter geheimnisvollen Umständen in die Schweiz. Nach einer aufwändigen Totalrestauration fliegt er zur Zeit der Zusammenstellung der <i>Segelflug-Chronik</i> (2011) als noch einziges Exemplar in der Schweiz.					
Karpf Baby (D/CH)	Schneider-Karpf	1936	13.57 m	17	
Das Karpf Baby ist eine Schweizer Variante des weit verbreiteten Trainingsflugzeuges Grunau Baby IIb. Es unterscheidet sich von ihm vor allem durch Änderungen an Flügelrandbogen, Querruder und Höhenleitwerk. Die Firma Karpf stellte ca. 15 Exemplare her.					
S 18 I (CH)	Jakob Spalinger	1936	13.40 m	21	
Die Geschichte der S 18 begann 1935, nachdem der Oberexperte Hermann Schreiber ein weitgehend trudelsicheres Flugzeug forderte. So entstand bei der Firma Lemp, Wynau, aus der S 17 die S 18 I mit grösserer Spannweite und ovalem Rumpf. Erstflug: 24. Mai 1936. Dieser Typ nahm am «Tag der Segelflieger» der olympischen Spiele 1936 in Berlin teil. Dabei wurde ein vollständiges Kunstflugprogramm vorgeführt.					

	Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
	S 18 II/III (CH)	Jakob Spalinger	1937/41	14.30 m	22
	Die S 18 II bekam eine grössere Spannweite und Bremsklappen. Bei der S 18 III wurde der Flügel tiefer angeordnet und später die Kabine in die Rumpfkontur eingestreckt. Durch die S 18-Flugzeuge gab es einen gewaltigen Aufschwung im schweizerischen Segelflug. Es war das erste Muster, welches Leistungsflüge auf breiter Basis ermöglichte. Insgesamt wurden von allen S 18-Versionen mehr als 60 Stück gebaut.				
	S 19 (CH)	Jakob Spalinger	1937	17.00 m	24
	Die S 19 HB-225 ist zur Zeit der Zusammenstellung der <i>Segelflug-Chronik</i> (2011) das älteste flugfähige Leistungssegelflugzeug der Schweiz. Das Flugzeug wurde von Fritz Glur gebaut. Am 12./13 März 1938 blieb er mit diesem Segelflugzeug 28 Std. 21 Min. in der Luft, was einen Schweizerrekord im Dauerflug bedeutete. Insgesamt wurden vier S 19 von verschiedenen Herstellern gebaut, wovon nur die HB-225 überlebte.				
	DFS Meise (Olympia-Meise) (D)	Hans Jacobs	1938	15.00 m	25.5
	1940 sollte der Segelflug olympische Sportart werden. Die DFS Meise ging als Sieger aus einem Konstruktionswettbewerb hervor und wurde als Einheitsflugzeug ausgewählt. Der Krieg jedoch machte den Traum zunichte. Die Meise ist eine verkleinerte Weihe und begründete bereits im Jahre 1938 die Standardklasse.				
	Elfe P 1 (CH)	W. Pfenninger	1938/39	9.00 m	24
	Mit der Elfe P 1 begann die Serie der Schweizer Elfen. Sie wurde u. a. von Ruedi Sägesser, gebaut. Die Konstruktion war als Versuchsflugzeug gedacht und mit 43 kg Leergewicht das leichteste Leistungssegelflugzeug der Welt. Revolutionär waren der Flügelgrundriss, das selbst entwickelte, dünne Flügelprofil und die kombinierten Quer- und Wölbklappen. Die HB-278 blieb ein Einzelstück.				
	GBMZ Zögling (CH)	August Hug	1939	10.00 m	10
	Schulgleiter für die Einsitzerschulung. Der GBMZ-Zögling stellte eine Weiterentwicklung des RRG Zöglings dar. Er wies einen abgespannten Fachwerk-Holzrumpf auf. Durch die V-Streben an den Tragflächen war er auch für Windenstart geeignet. Der GBMZ-Zögling wurde in ca. 10 Exemplaren hergestellt.				
	S 21H (CH)	Jakob Spalinger	1939	17.30 m	21
	Der Erstflug des Doppelsitzer-Schulflugzeuges S 21H erfolgte am 19. März 1939. Das Flugzeug konnte als Leistungssegler mit und ohne Passagier oder als Schulflugzeug verwendet werden und verdrängte in den 40er-Jahren die Einsitzerschulung mit Zöglingen zusehends. Die S 21H wurde in ca. 10 Exemplaren von verschiedenen Herstellern gebaut.				

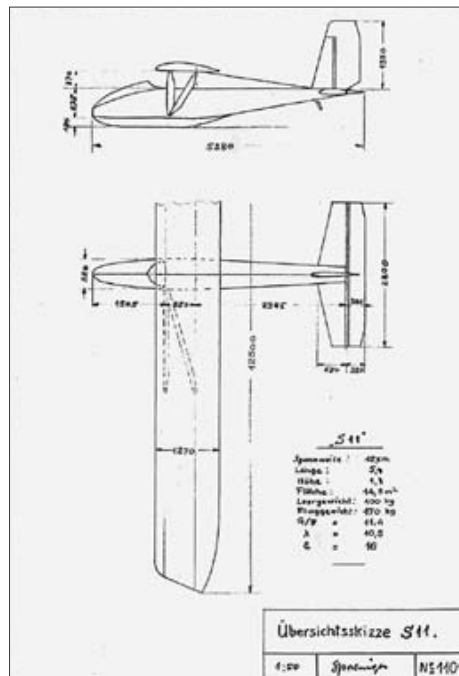
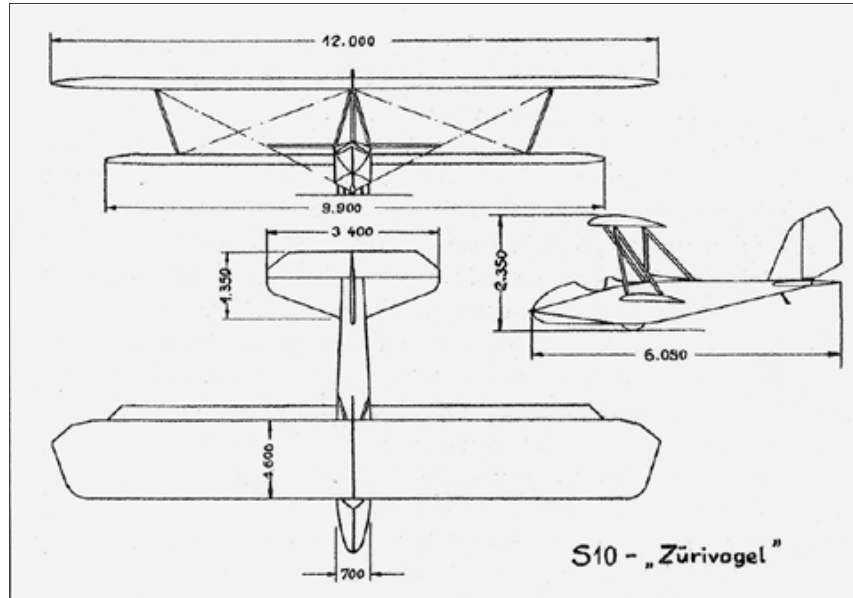
Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl	
Spyr IV (CH)	August Hug	1939	16.40 m	30	
Dieses Hochleistungssegelflugzeug unterschied sich wesentlich vom Spyr III. Der Erstflug erfolgte am 16. März 1941. Mit seinem vorgefeilten Knickflügel wurde das Flugzeug sehr beachtet. Insgesamt wurden 2 Exemplare gebaut. Der HB-336 hat überlebt.					
Moswey III (CH)	Georg Müller	1943	14.00 m	25	
Die Moswey III war das am meisten gebaute Segelflugzeug von G. Müller und galt als «Rolls-Royce» unter den Leistungssegelflugzeugen der Schweiz. Mit ihm wurden in den ersten Nachkriegsjahren fast alle Schweizer Rekorde verbessert und international vordere Plätze erzielt. Insgesamt wurden 14 Exemplare gebaut, davon 11 im Serienbau von der Firma Hegetschweiler in Horgen.					
WLM 1 (CH)	Weber-Landolf- Münch	1947	14.00 m	25	
Die WLM-1 wurde speziell für das Training künftiger Jetpiloten entwickelt. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit betrug 300 km/h. Das Cockpit-Layout war dem eines Kampfflugzeuges (Vampire) angepasst. Der Rumpf und die Tragflächen sind in Holz-Schalenbauweise aufgebaut. Insgesamt wurden 3 Exemplare hergestellt. Der Erstflug des Prototypen fand am 21. Juli 1947 im Birrfeld statt. 1 Exemplar hat überlebt.					
Spyr Va (CH)	August Hug	1949	18.40 m	24	
Das doppelsitzige Leistungs- und Schulsegelflugzeug Spyr Va HB-509 ist eine Weiterentwicklung des Spyr V HB-369. August Hug berücksichtigte bei seiner letzten Konstruktion die neuesten Bestimmungen des Eidg. Luftamtes. Der Bau durch die Pilatus-Werke AG, Stans, und die SG Nidwalden dauerte 6 Jahre. Der Erstflug fand am 27. Nov. 1949 statt. Der Spyr Va HB-509 blieb wie der Spyr V ein Einzelstück.					
Ka 4 Rhönlerche II (D)	Rudolf Kaiser	1954	13.00 m	19	
Die Ka 4 Rhönlerche II wurde für den harten Schul- und Übungsbetrieb konstruiert. Der beliebte Doppelsitzer bestach durch seine gutmütigen Flugeigenschaften und seine einfache Handhabung am Boden und in der Luft. Die etwas bescheidenen Flugleistungen verhalfen ihm zum Übernamen «Rhönstein». In der Schweiz waren über 50 Exemplare immatrikuliert.					
Ka 6CR (D)	Rudolf Kaiser	1958	15.00 m	29	
Für die Ka 6BR bekam der Konstrukteur R. Kaiser den OSTIV AWARD 1958 für «das beste Standard-Segelflugzeug der Welt». Von der ganzen Serie war die Ka 6CR die erfolgreichste und am meisten gebaute Ausführung. Höhepunkt war der Gewinn der Weltmeisterschaft 1960 und 1963 in der Standard-Klasse. Bis 1972 sind mehr als 1200 Ka 6 verschiedener Baureihen hergestellt worden.					

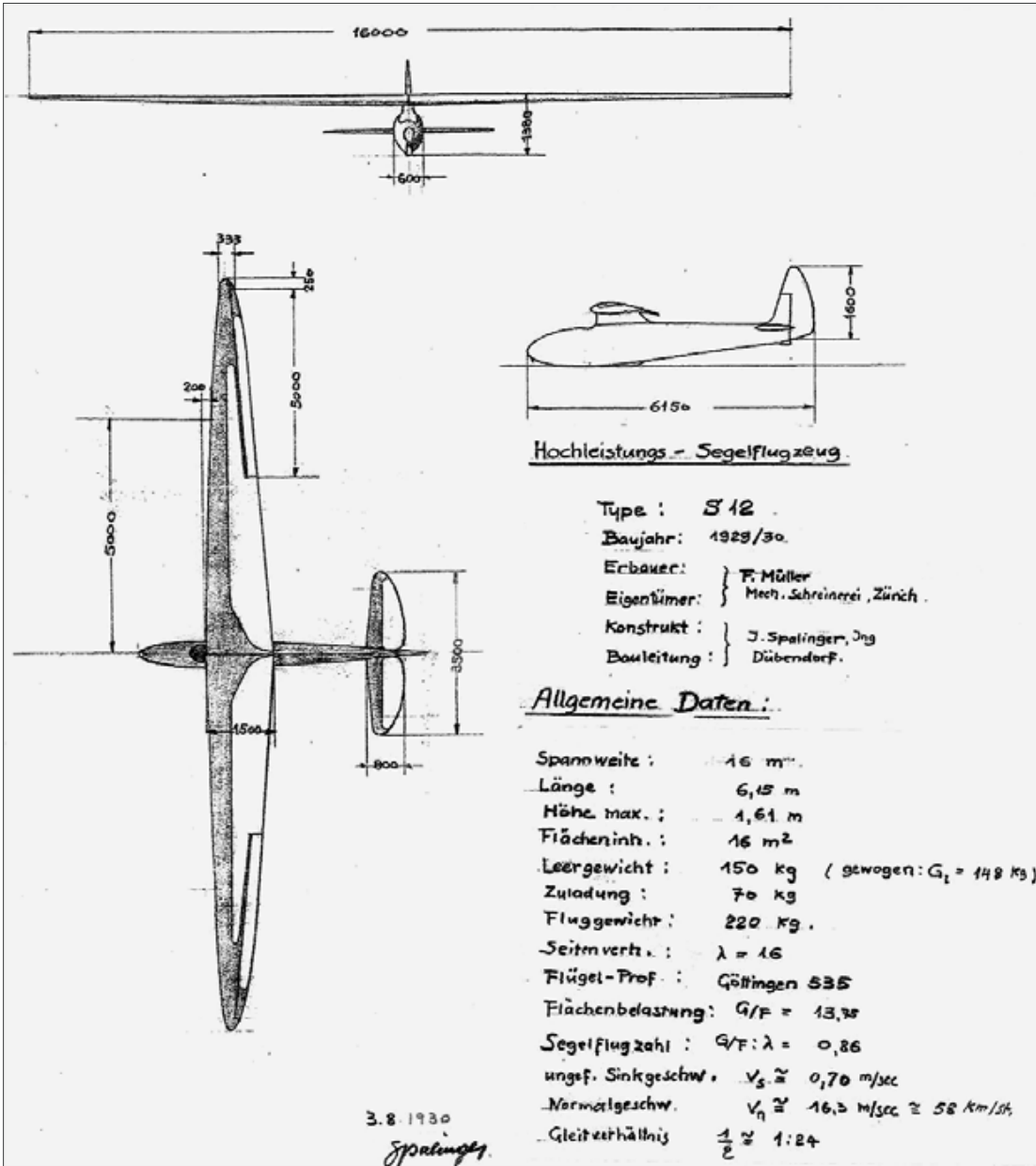
	<i>Typ</i>	<i>Konstrukteur</i>	<i>Jahr</i>	<i>Spannweite</i>	<i>Gleitzahl</i>
	K8b (D)	Rudolf Kaiser	1958	15.00 m	27
Die K8b entstand auf der Grundlage der Ka 6CR als vielfach bewährter und robuster Übungs- und Leistungseinsitzer in Gemischtbauweise für Vereine. Viele Clubs liessen nach der Doppelsitzerschulung den ersten Alleinflug auf der K8 durchführen, und für das Flugstundensammeln bis zur Silber-C war die K8 das ideale Flugzeug. Von diesem Typ wurden allein vom Schleicher-Flugzeugbau über 850 Flugzeuge geliefert, davon 83 in die Schweiz.					
	Elfe S-3 (CH)	Albert Neukom	1966	15.00 m	36
Von der Elfe S-3, entwickelt aus der Standard-Elfe, wurden ungefähr 30 Flugzeuge hergestellt. Der dreiteilige Flügel kombinierte einen Leichtmetallholm mit Schalen aus Sperrholz-Balsa-Sandwich. Das Rumpfvorderteil bestand aus GFK, während dahinter in Sperrholz gebaut wurde. An der WM 1968 in Polen belegte die Elfe S-3 die Plätze 1, 4 und 6 in der Standardklasse.					
	Diamant (CH)	Bircher-Voornfeld- FFA	1967	16.50 m 18.00 m	40+
Der HBV-Diamant (HBV=Hütter-Bircher-van Voorfeld) gehört zu den ersten Kunststoff-Segelflugzeugen. Die Flug- und Fahrzeugwerke AG in Altenrhein (FFA) konstruierten für den Diamant neue Flügel mit 16.5 und 18 m Spannweite. In den Jahren 1967 bis 1971 entstanden insgesamt 70 FFA-Diamanten. Aus aerodynamischen Gründen wurde der Rumpfquerschnitt möglichst klein gehalten, was den Piloten in eine liegende Position zwang.					
	Elfe S-4A (CH)	Albert Neukom	1972	15.00 m	38
Die Elfe S-4A ist die letzte der Elfen-Versionen. Sie hat einen normalen, zweiteiligen Flügel und einen breiteren, für den Piloten bequemerem Rumpf. Die Bauweise entspricht einer Verquickung von Holz- und Kunststoffbauweise unter Verwendung eines Leichtmetallholmes. Von der Elfe S-4 entstanden etwa 45 Exemplare, vielfach als Baukasten.					
	B-4 PC-11 (D/CH)	Herbst, Küppers, Reinke, Kuffner	1972	15.00 m	35
Die B-4 ist ein Segelflugzeug der Standardklasse in Ganzmetallbauweise. Das Flugzeug wurde 1966 in Deutschland entwickelt und von 1973 bis 1975 von den Pilatus Flugzeugwerken in Stans in 322 Exemplaren hergestellt. Die B-4 verfügt mit 14 m ² über eine grosse Flügelfläche, was sie zum idealen Trainings-Segelflugzeug machte. Sie ist auch kunstflugtauglich.					

Zeichnungen aus den Sammlungen von Kōbi Eggenberger und Beat Galliker

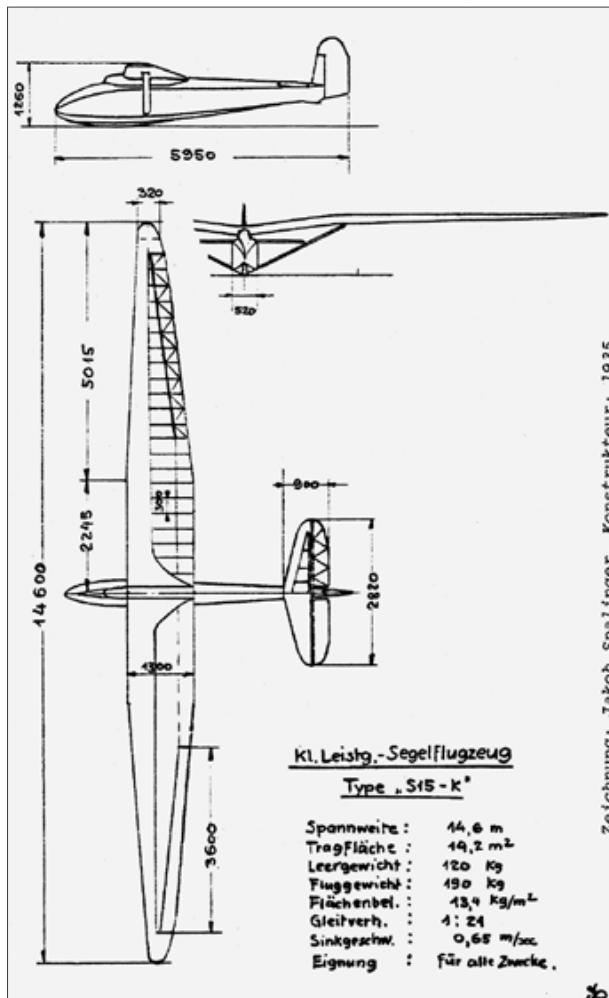
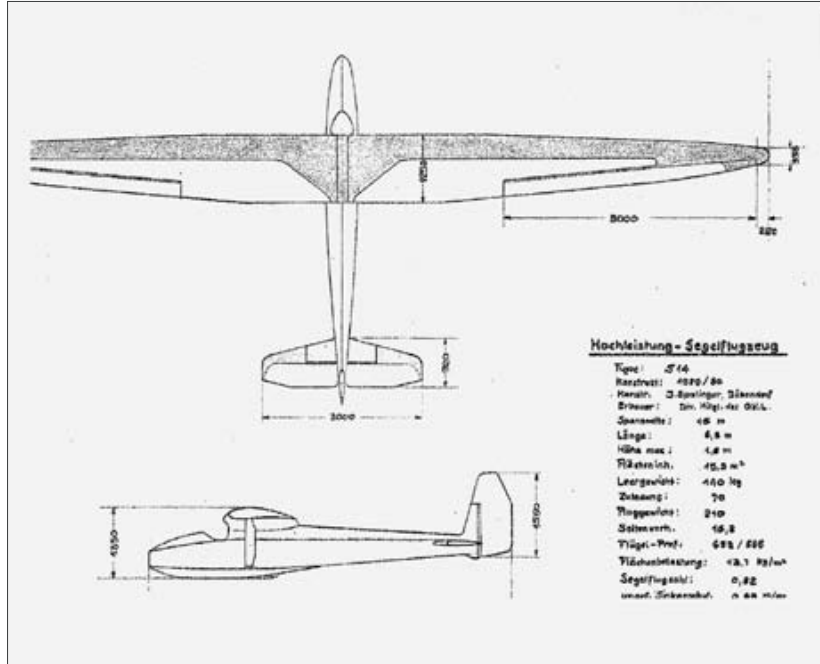
Konstrukteur Jakob Spalinger

(von den meisten Spalinger-Typen existieren verschiedene Varianten)

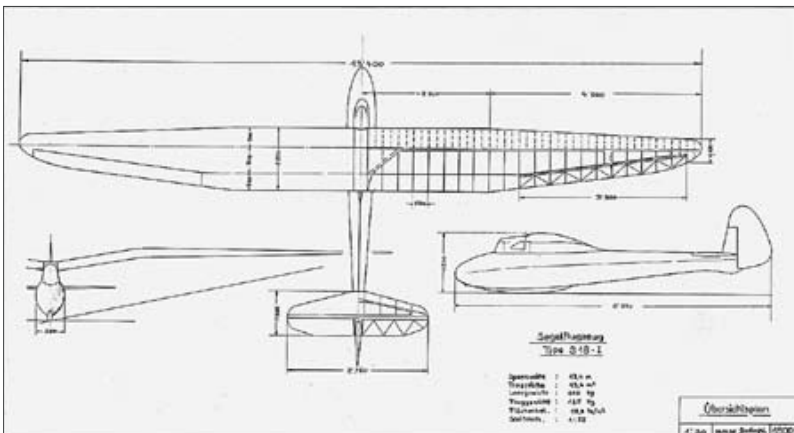
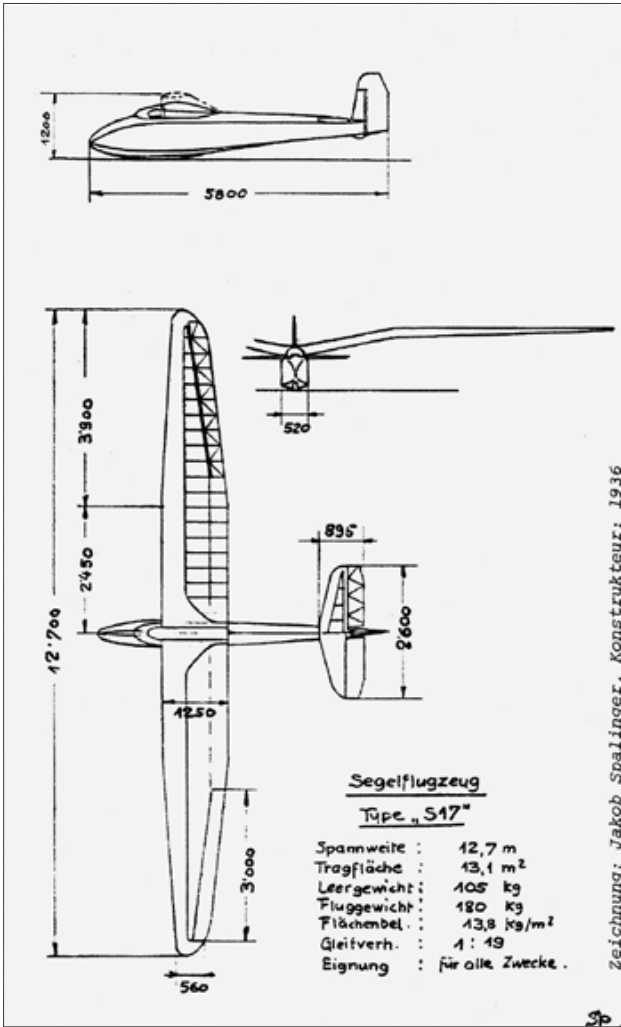




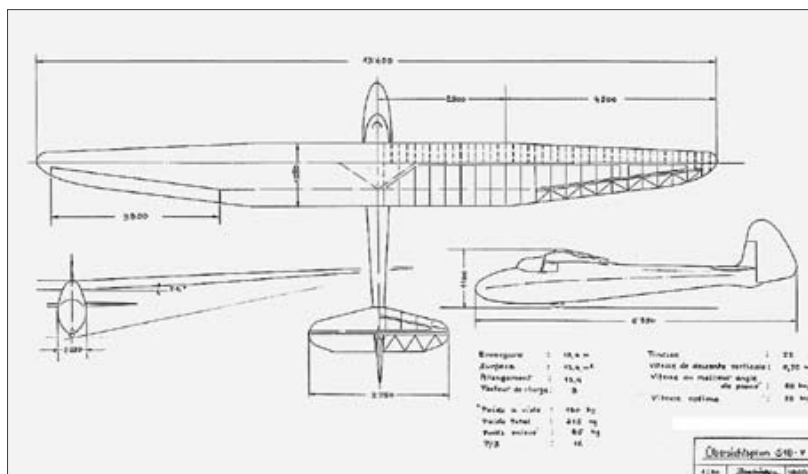
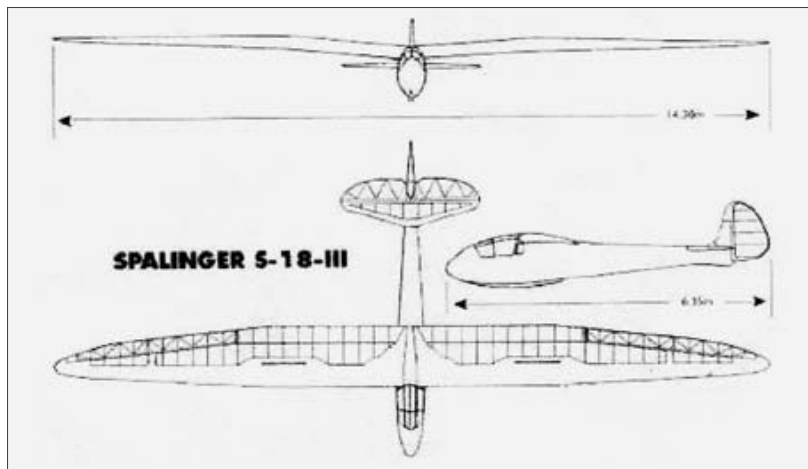
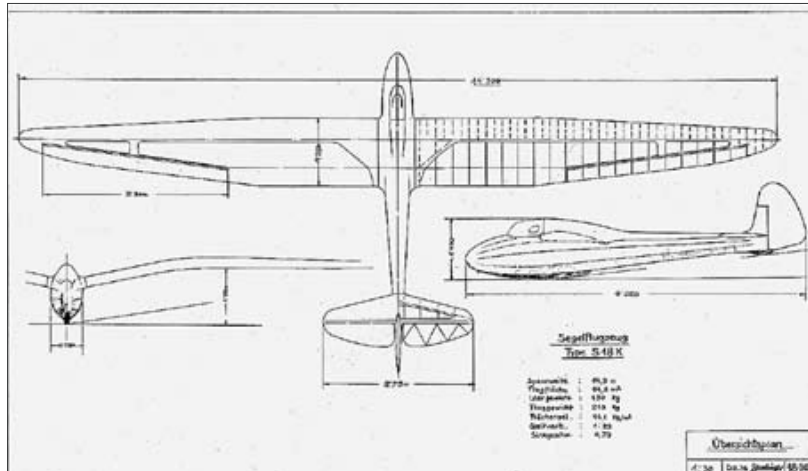
Konstrukteur Jakob Spalinger



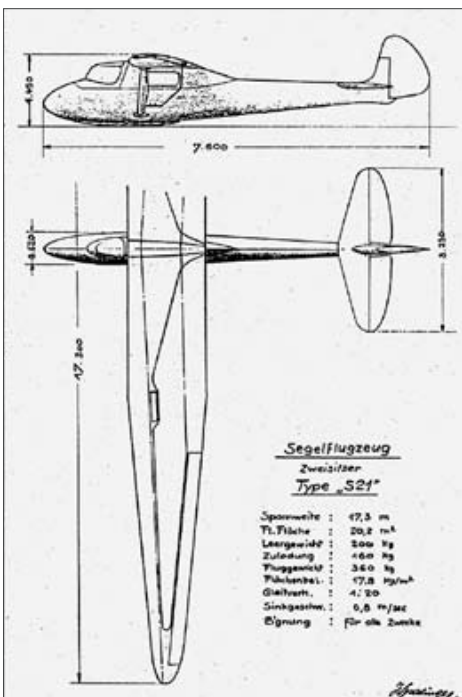
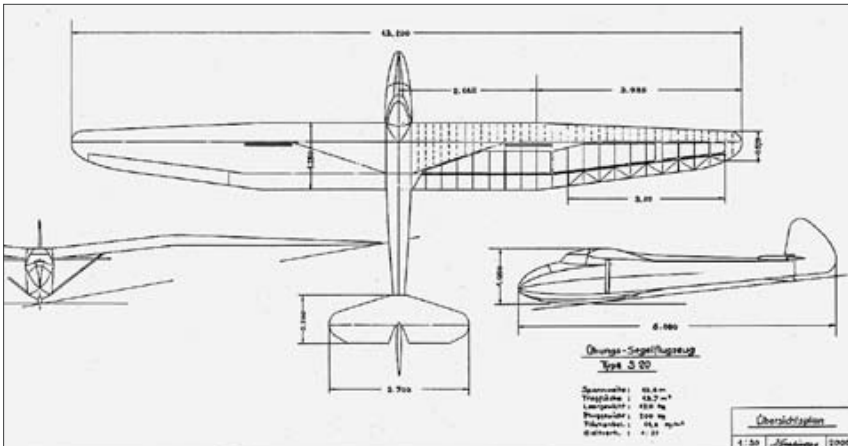
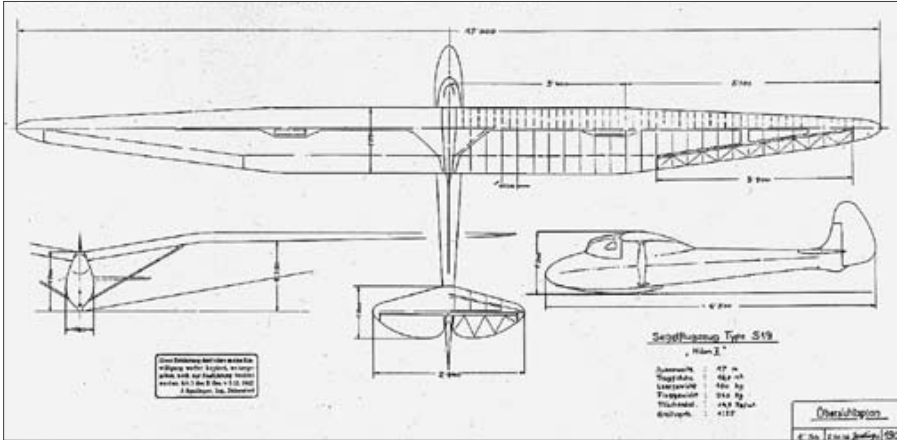
Konstrukteur Jakob Spalinger



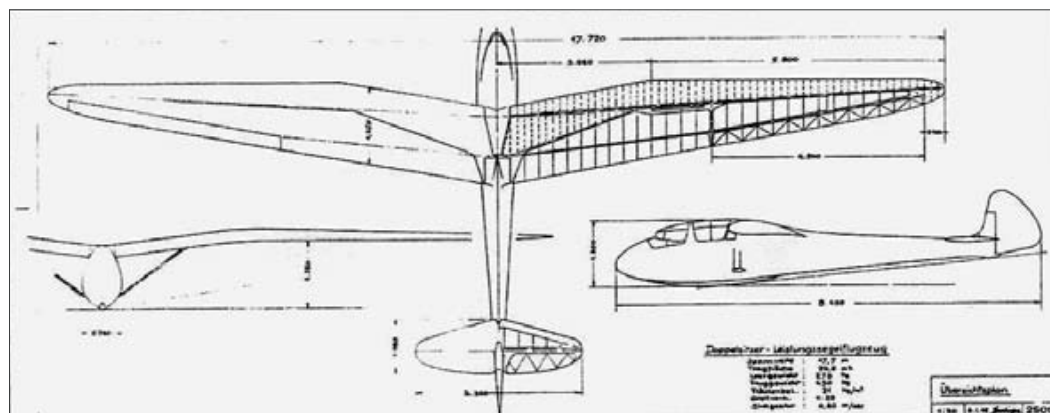
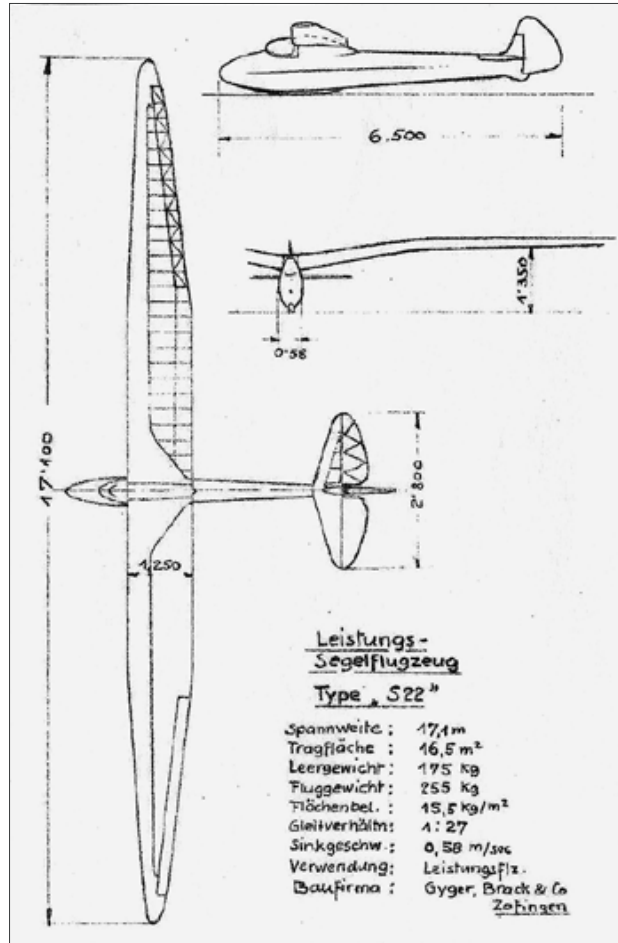
Konstrukteur Jakob Spalinger



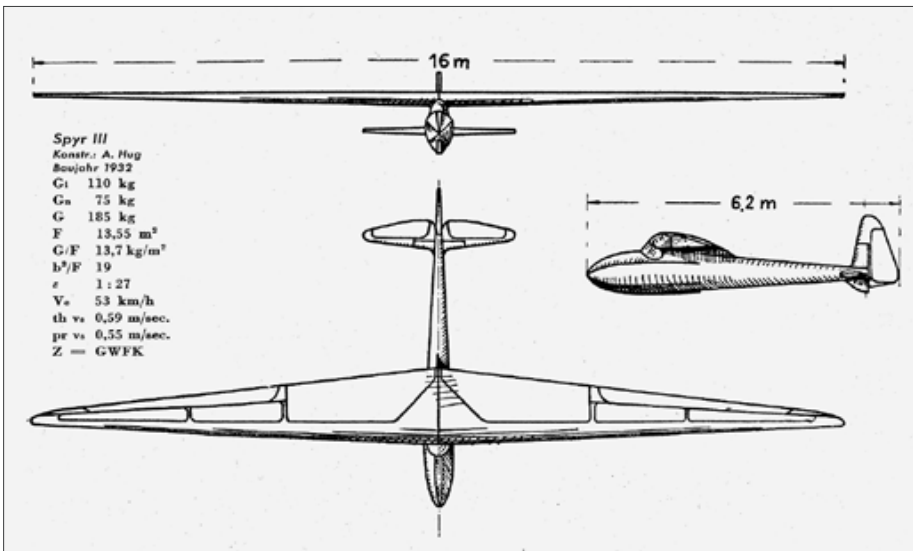
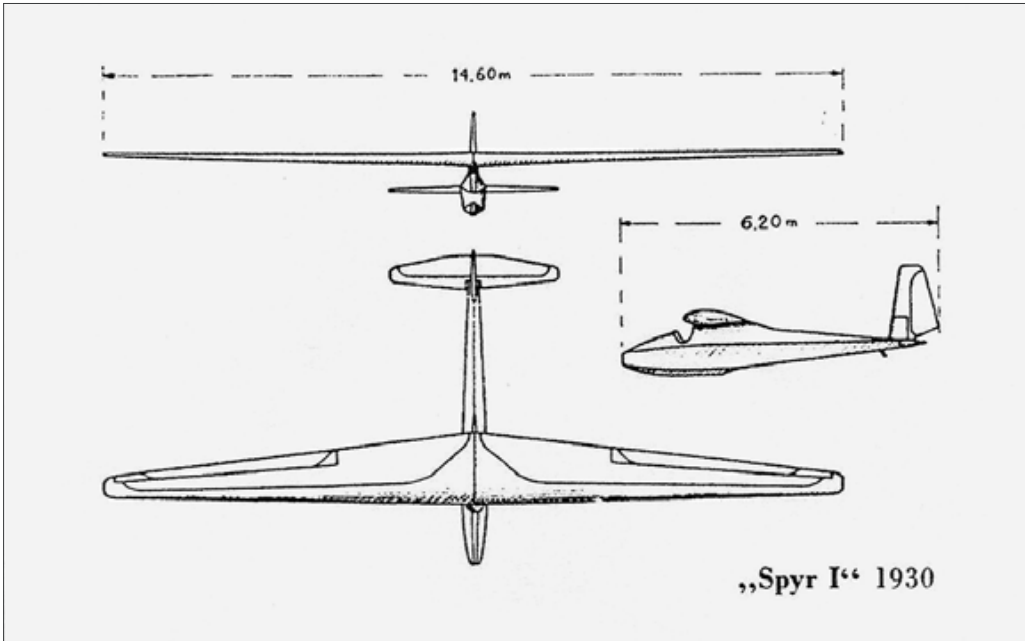
Konstrukteur Jakob Spalinger



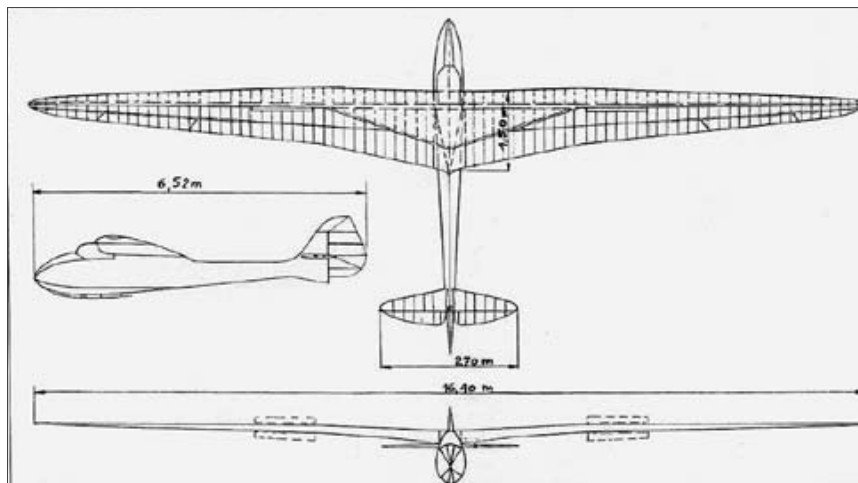
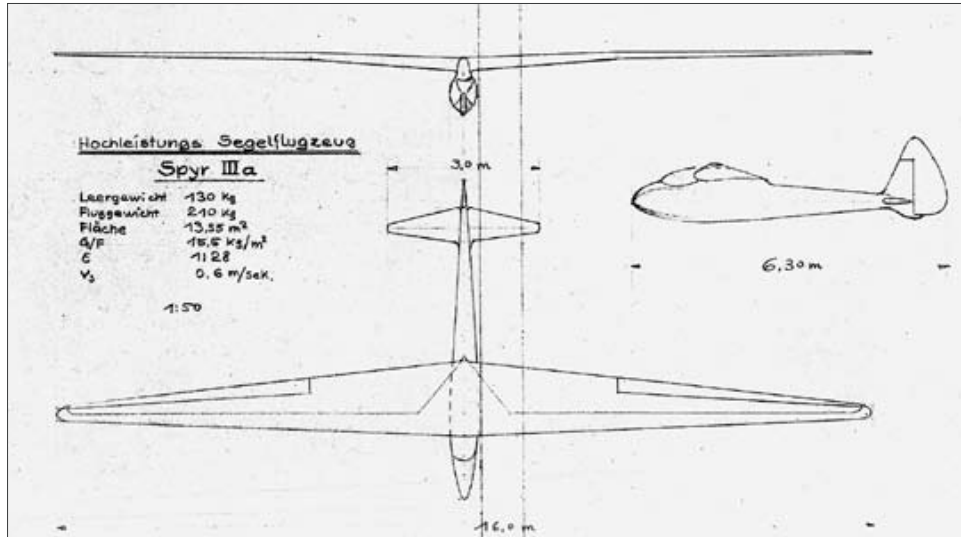
Konstrukteur Jakob Spalinger



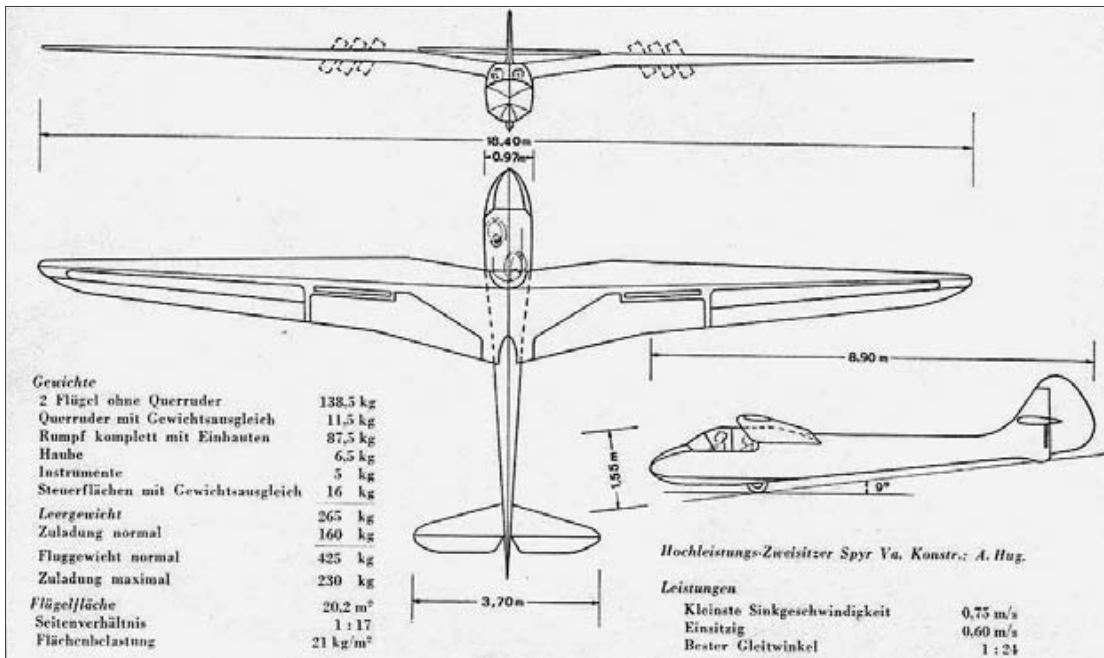
Konstrukteur August Hug



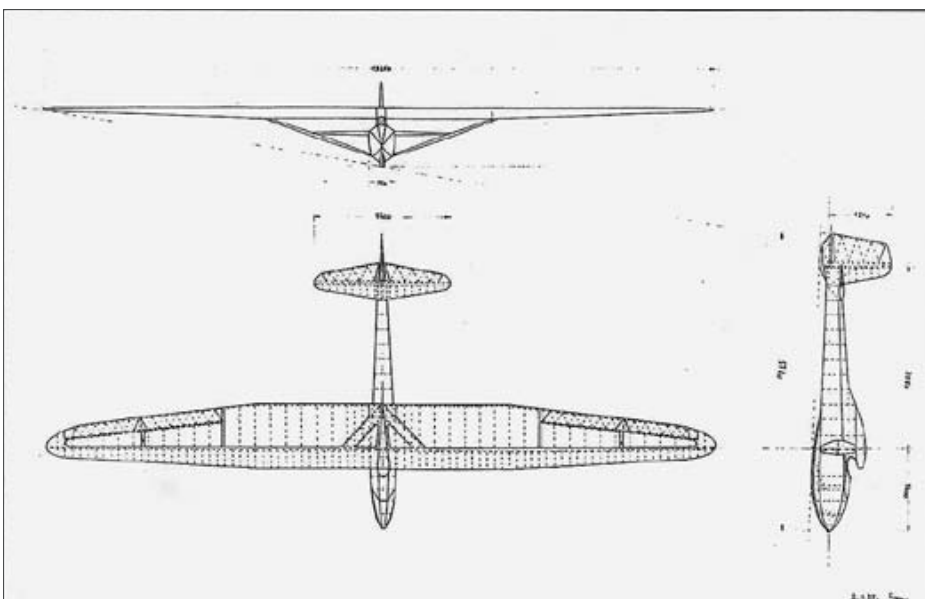
Konstrukteur August Hug



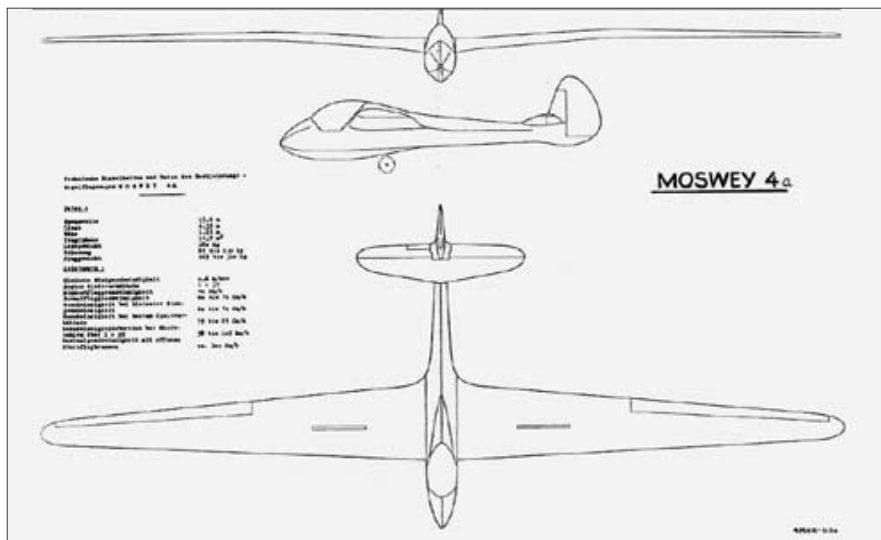
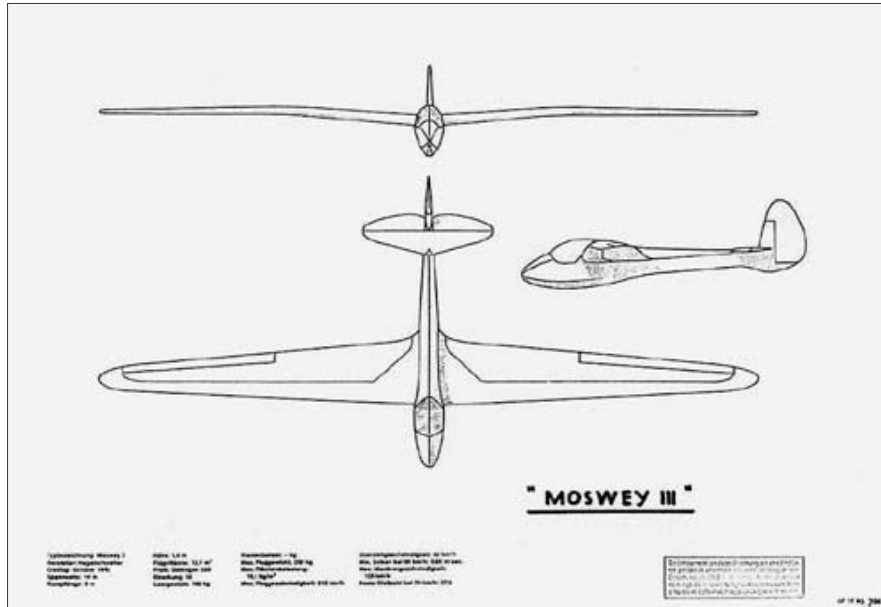
Konstrukteur August Hug



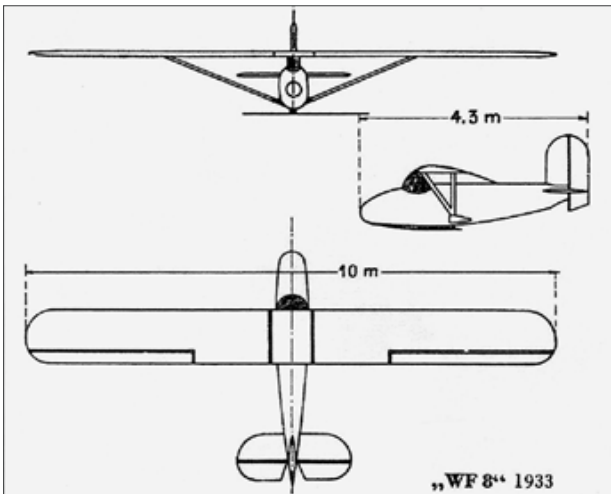
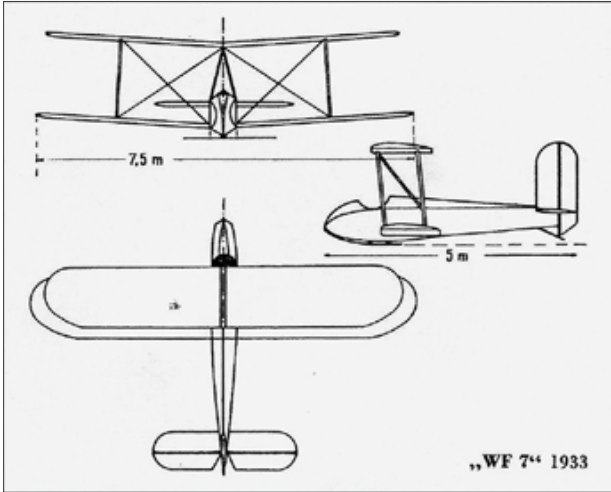
Konstrukteur Georg Müller



Konstrukteur Georg Müller



Konstrukteur Georg Müller



8 Weitere häufige Segelflugzeuge neueren Datums in der Schweiz

Zusammengestellt von Beat Galliker, Fotos: AeCS: Segelfluggruppen in der Schweiz, Beat Galliker und Archiv IG Albatros

Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl	Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
Cirrus (D)	Schempp-Hirth	1967	17.74 m	39	Standard-Cirrus (D)	Schempp-Hirth	1972	15.00 m	36
									
Standard-Libelle (D)	Glasflügel	1967	15.00 m	38	Jantar 2A SZD-42 (PL)	SZD	1972	20.50 m	48
									
ASW 15 (D)	Schleicher	1968	15.00 m	36	DG 100 (D)	Glaser-Dirks	1974	15.00 m	39
									
Nimbus 2 (D)	Schempp-Hirth	1971	20.30 m	49	Janus (D)	Schempp-Hirth	1974	18.20 m	39
									

Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
ASW 19 (D)	Schleicher	1975	15.00 m	38



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
LS 4 (D)	Lemke-Schneider	1980	15.00 m	40



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
Mini Nimbus (D)	Schempp-Hirth	1976	15.00 m	42



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
Ventus 2 (D)	Schempp-Hirth	1980	15/18 m	48



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
Astir CS (D)	Grob	1977	15.00 m	36



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
DG-300 Elan (D)	Glaser-Dirks	1980	15.00 m	41



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
ASW 20 (Lizenzbau Centrair, F)	Schleicher	1977	15.00 m	42



Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
DG-400 (D)	Glaser-Dirks	1981	15/17 m	42












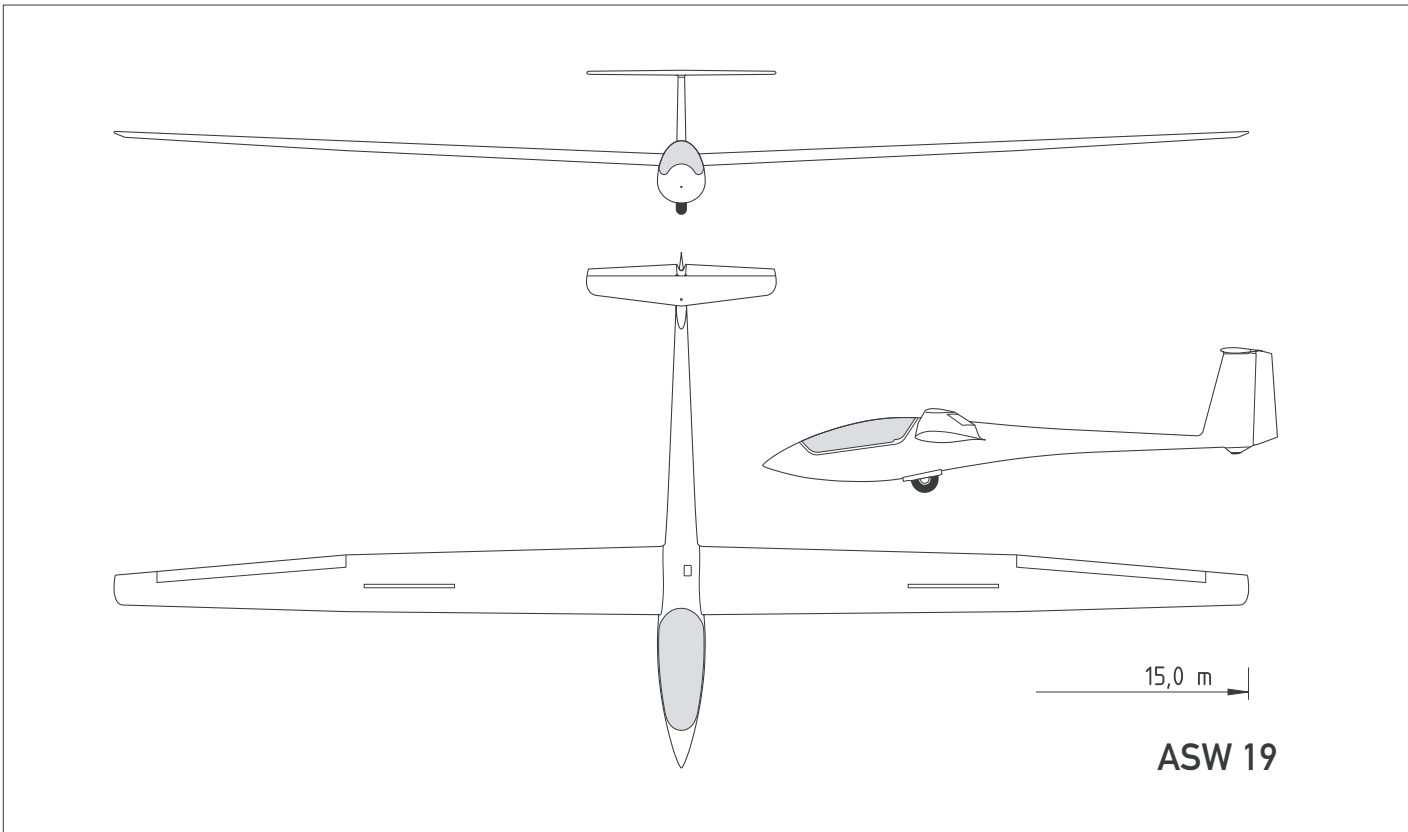
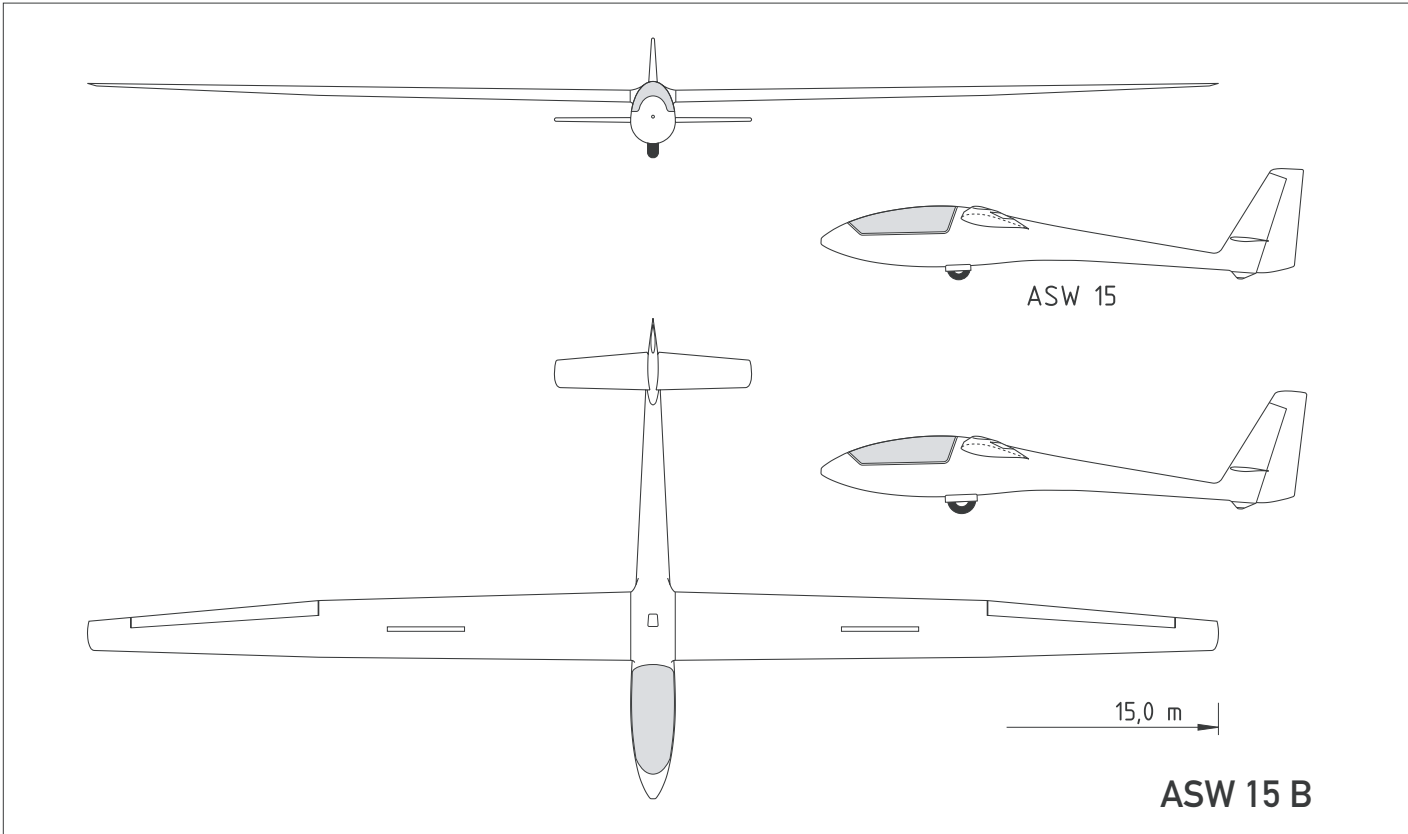
Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
ASK 21 (D)	Schleicher	1978	17.00 m	33

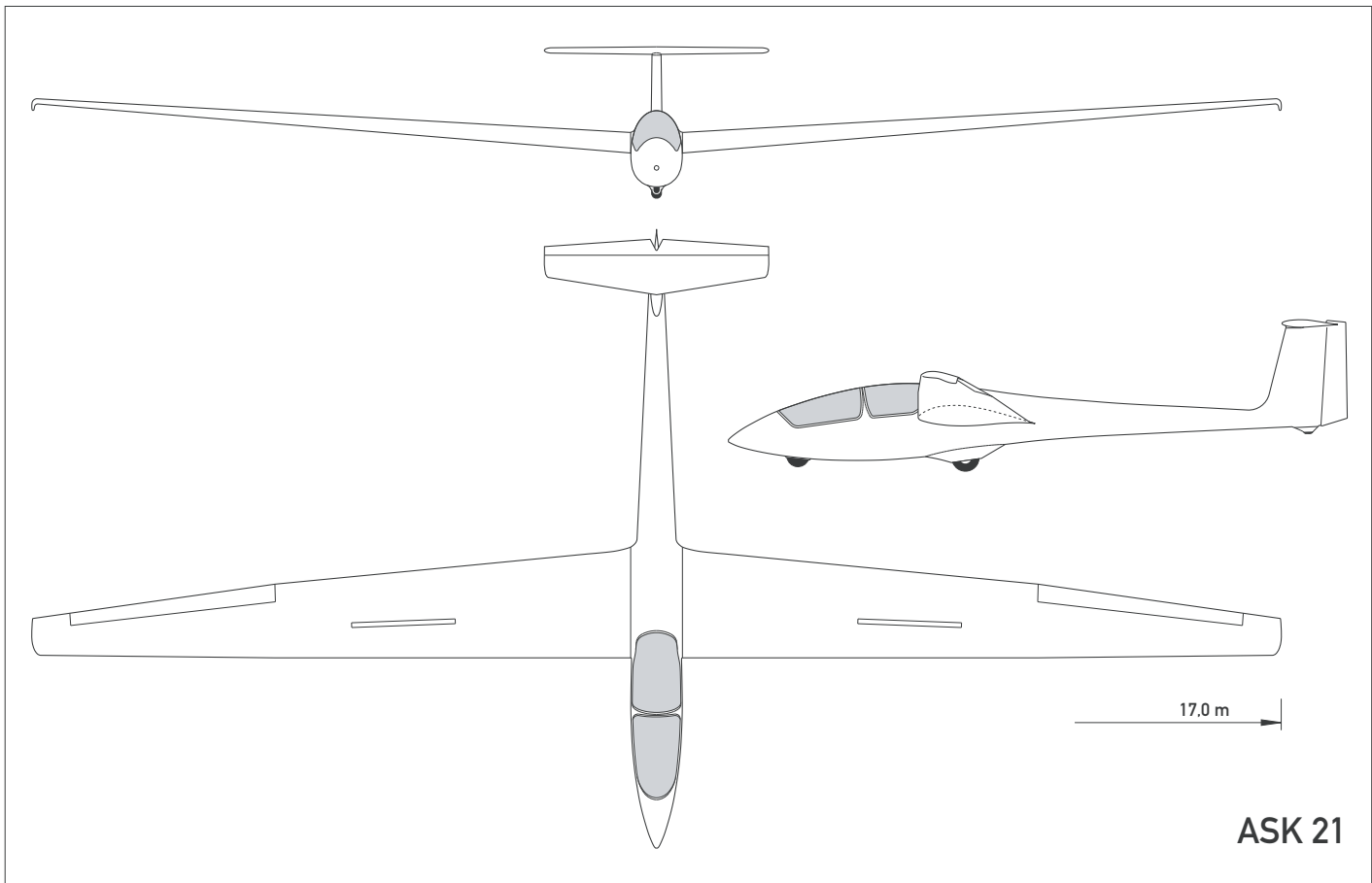
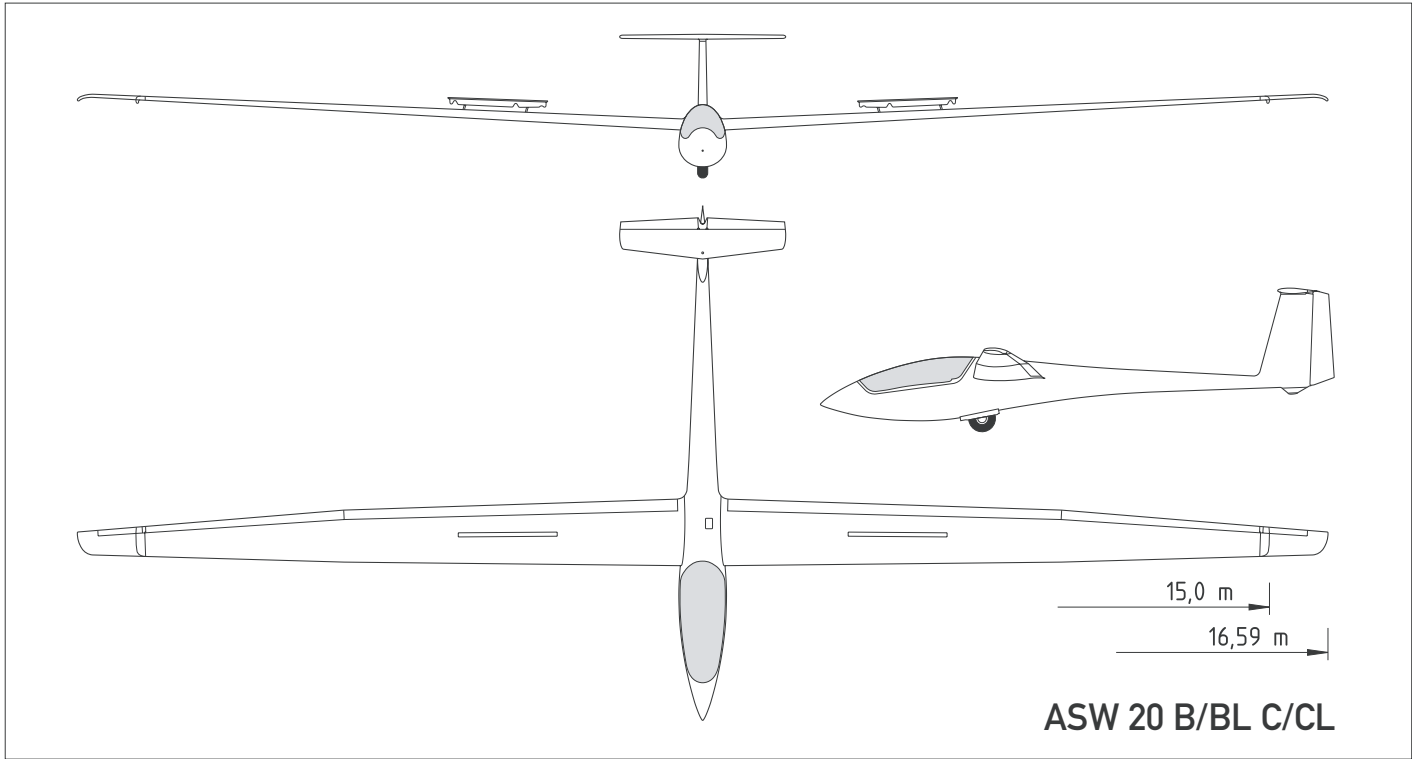


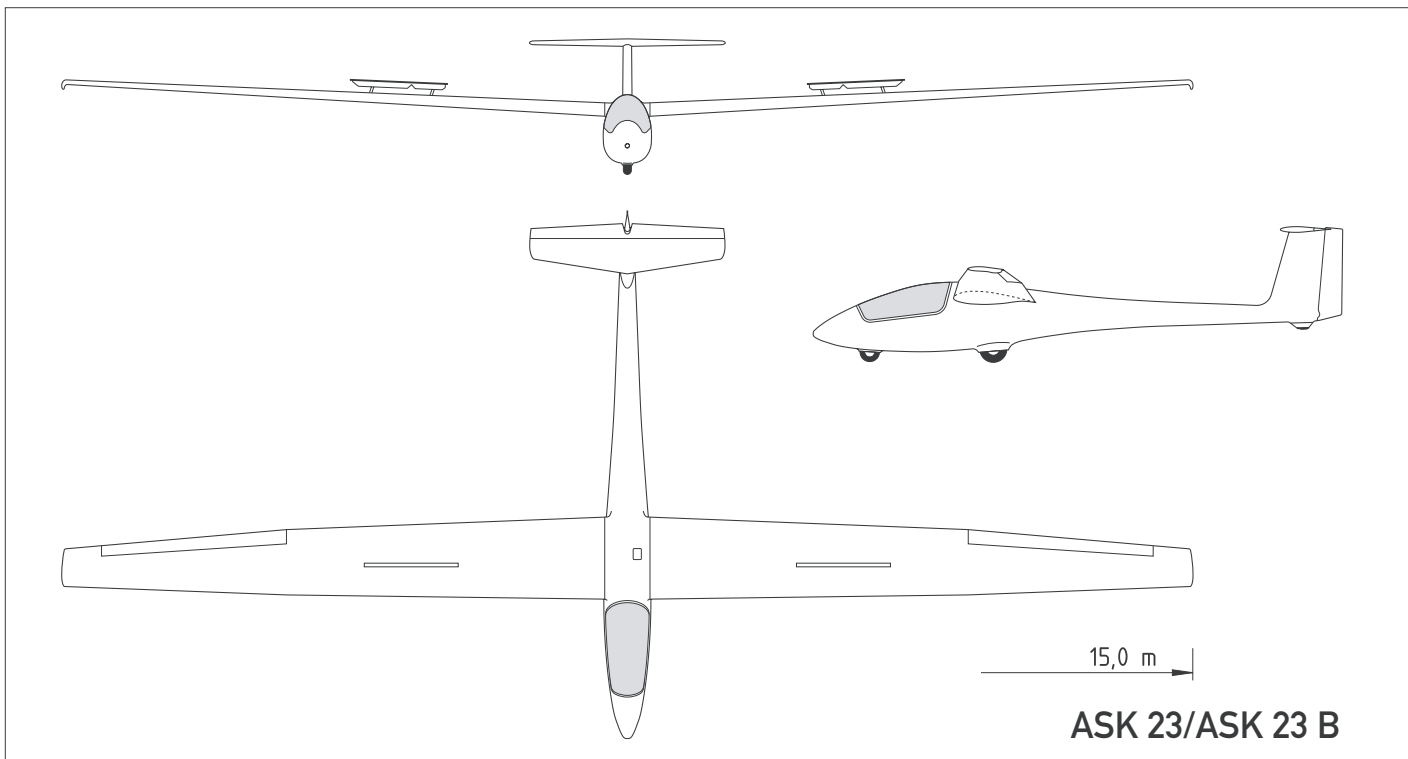
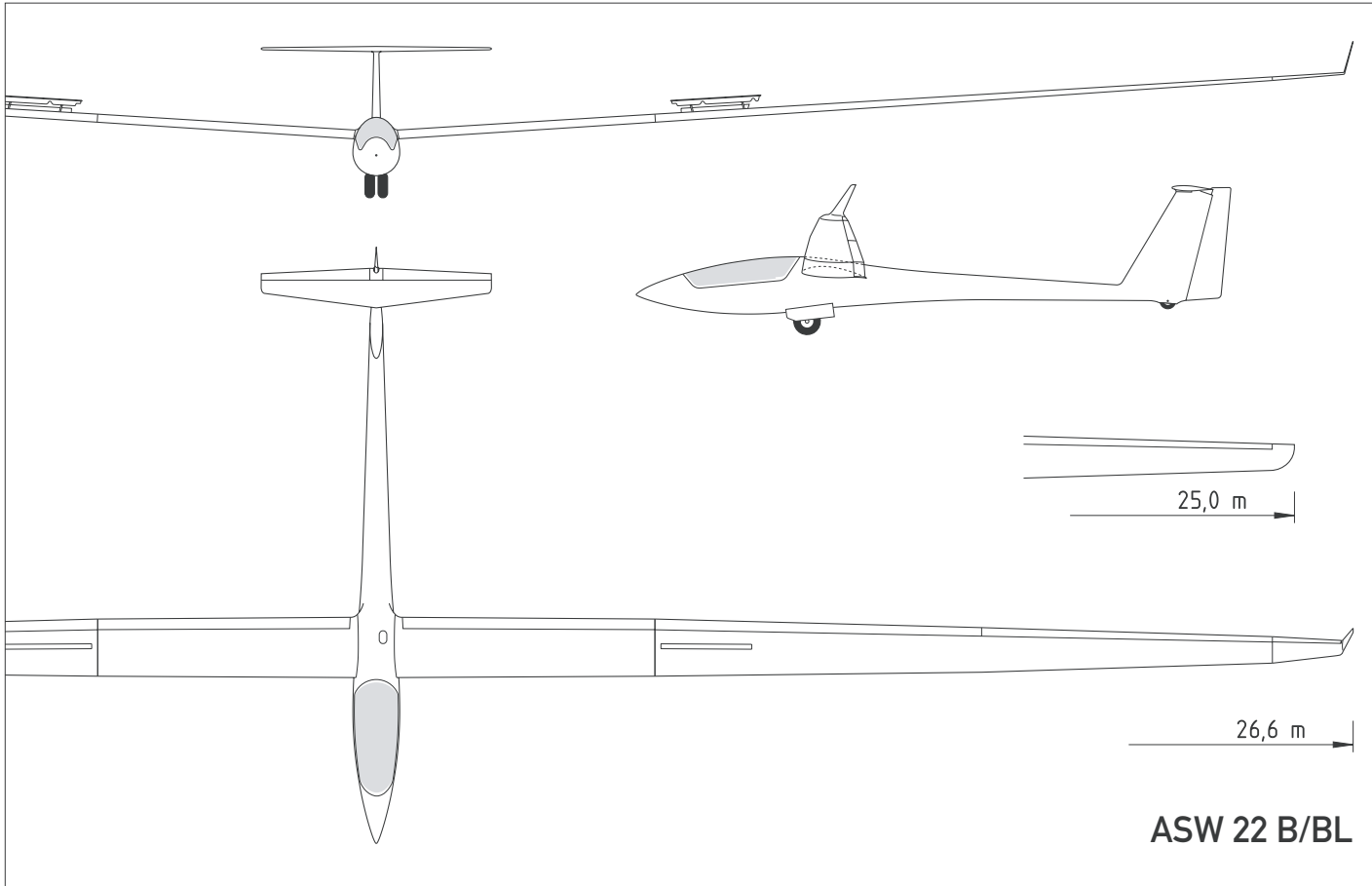
Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
ASK 23 (D)	Schleicher	1983	15.00 m	34

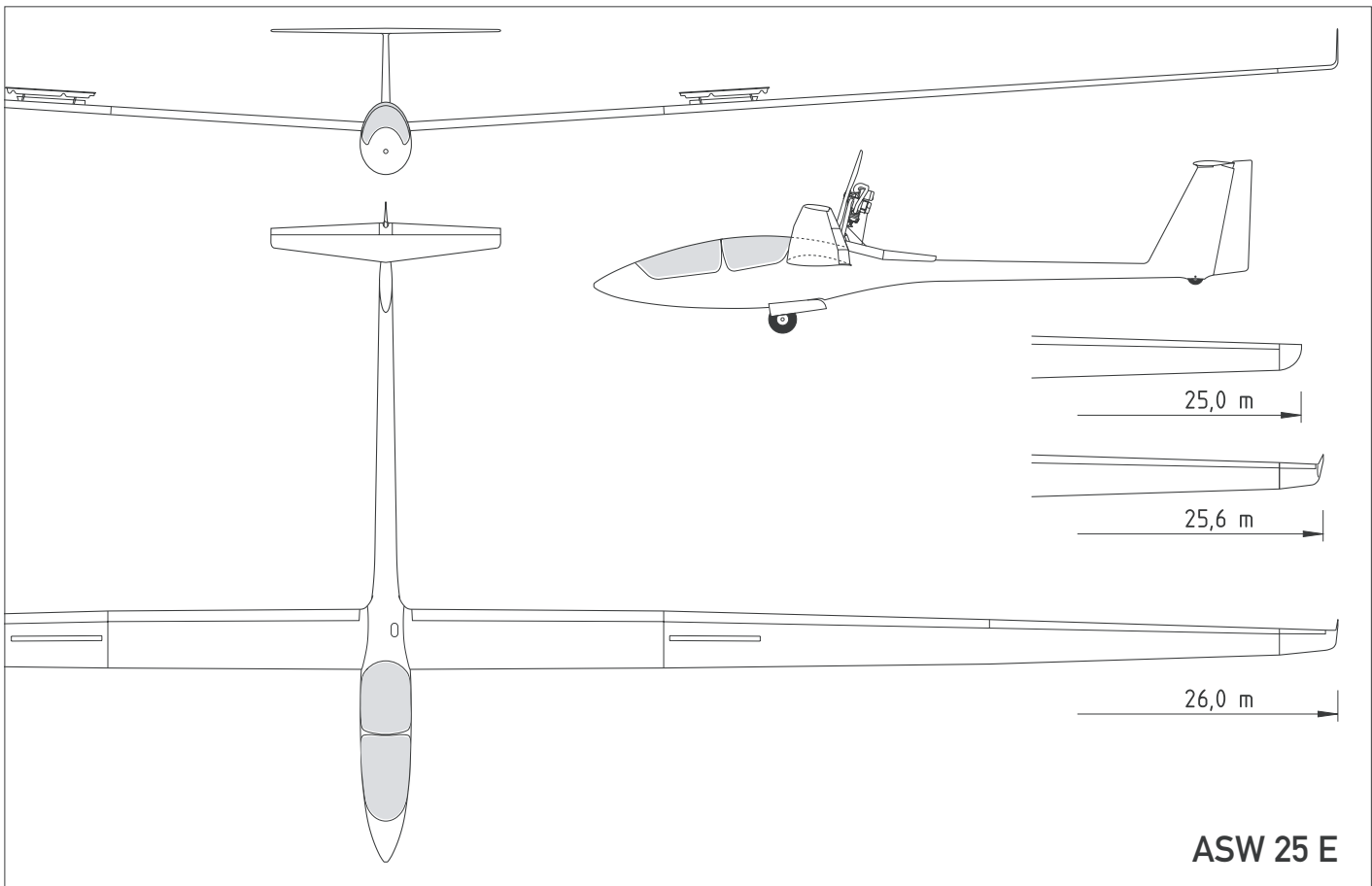
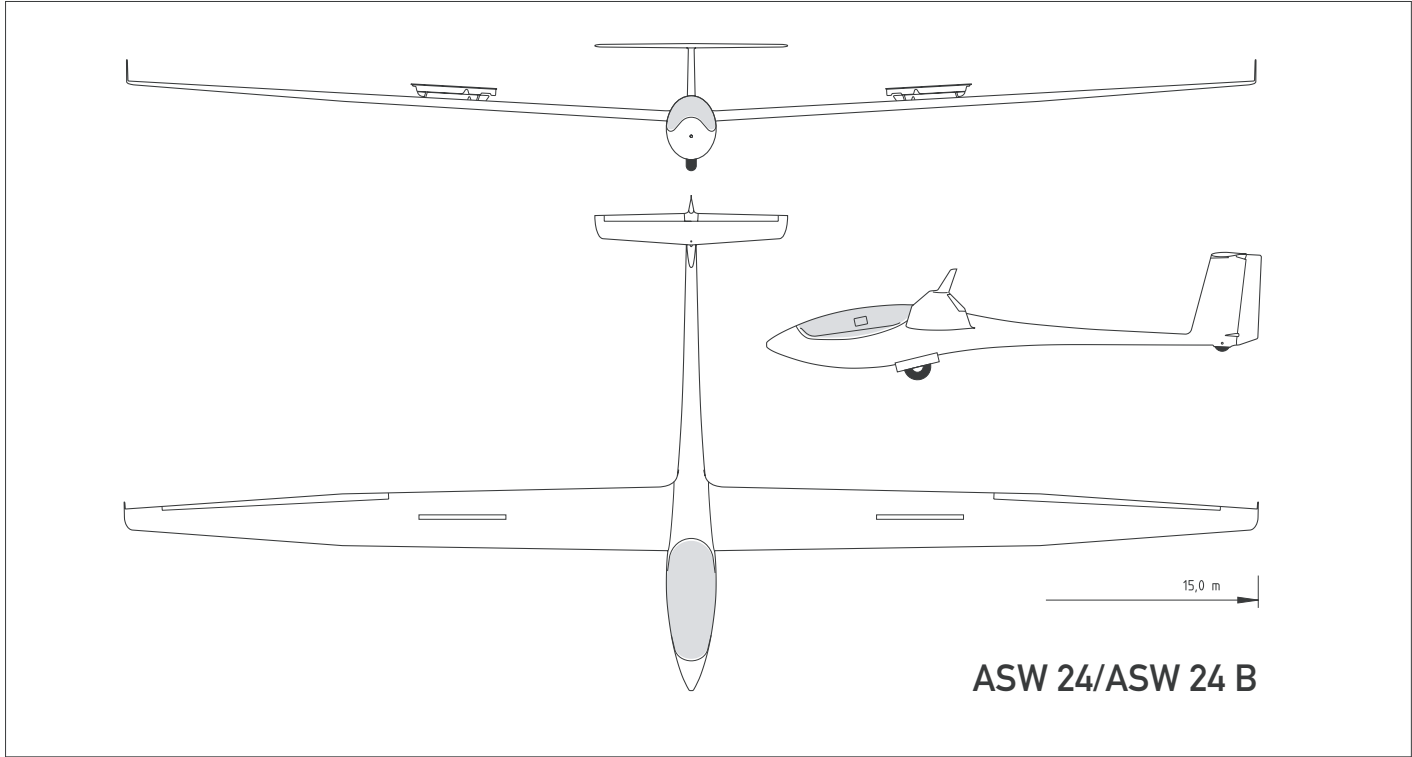


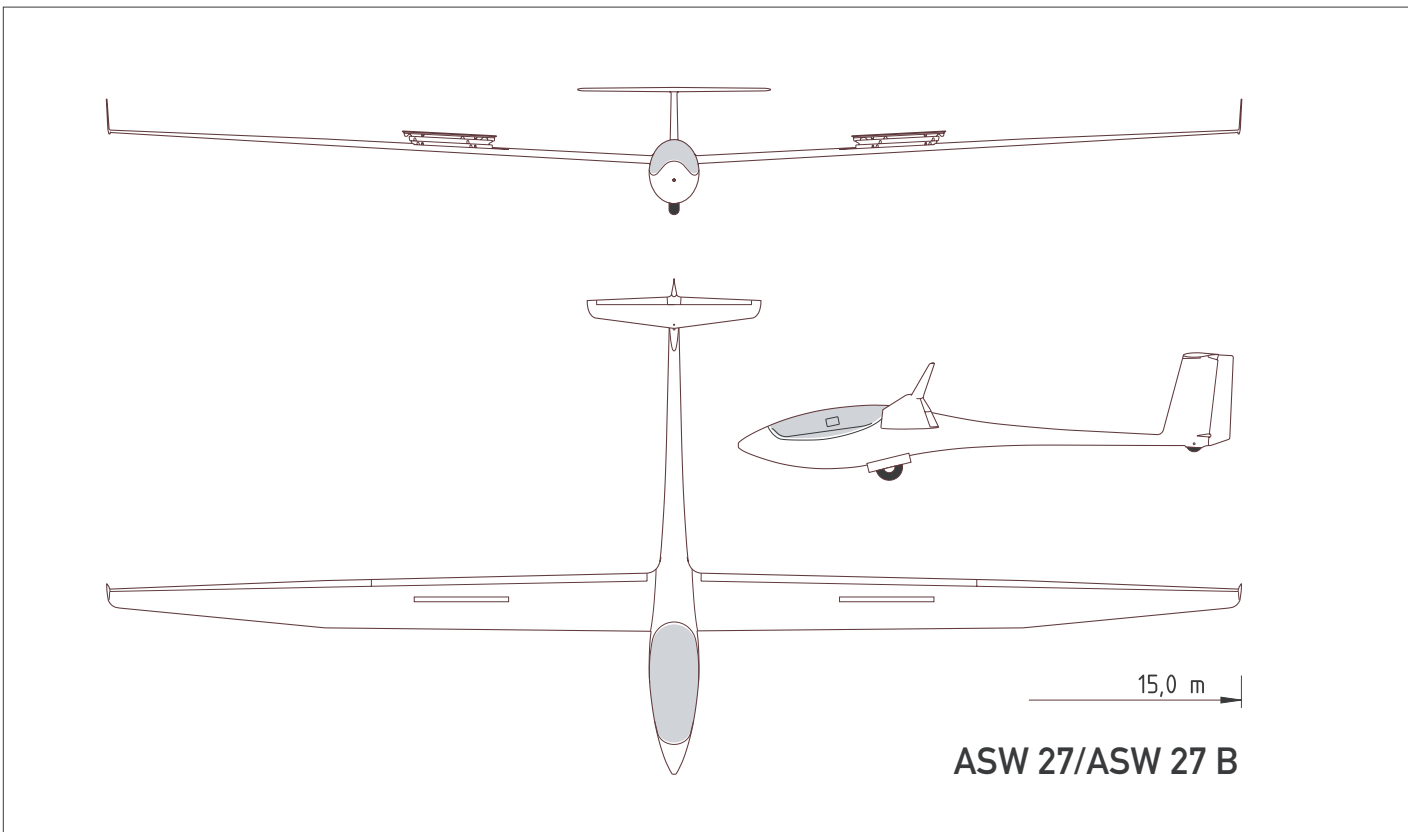
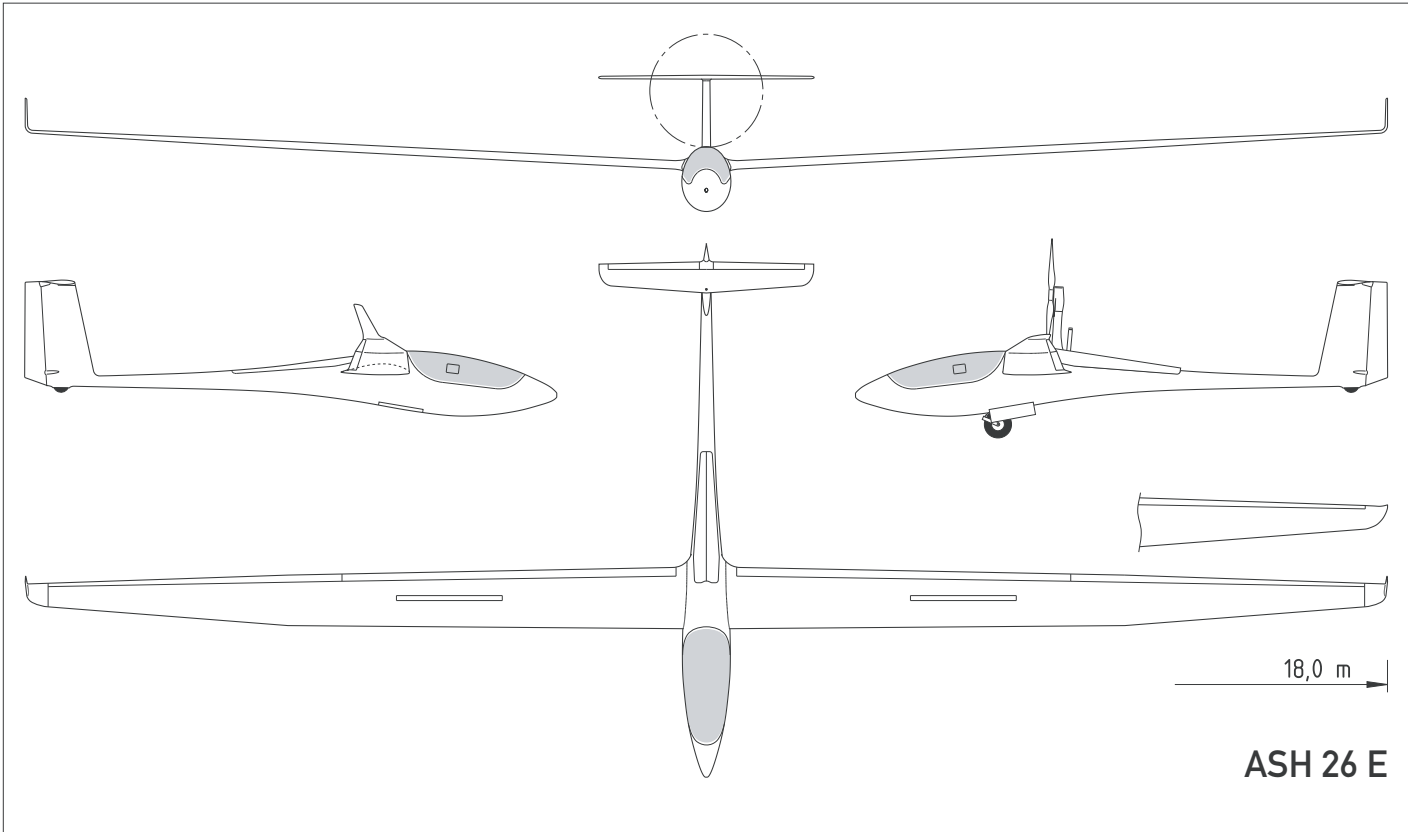
Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl	Typ	Konstrukteur	Jahr	Spannweite	Gleitzahl
Discus b (D)	Schempp-Hirth	1984	15.00 m	43	MDM-1 Fox (PL)	MDM	1993	14.00 m	29
									
ASH 25E (D)	Schleicher	1986	25/26 m	>57	LS 8 (D)	Lemke-Schneider	1994	15/18 m	43
									
									Foto: Gilbert Benzonana, Archiv GGVM
DG-500-22 Elan (D)	Glaser-Dirks	1989	22.00 m	47	ASW 27 (D)	Schleicher	1995	15.00 m	48
									
DG-800S (D)	Glaser-Dirks	1993	15/18 m	45/50	DG-1000 (D)	DG-Flugzeugbau	2000	18/20 m	43
									
Duo Discus (D)	Schempp-Hirth	1993	20.00 m	44					
									

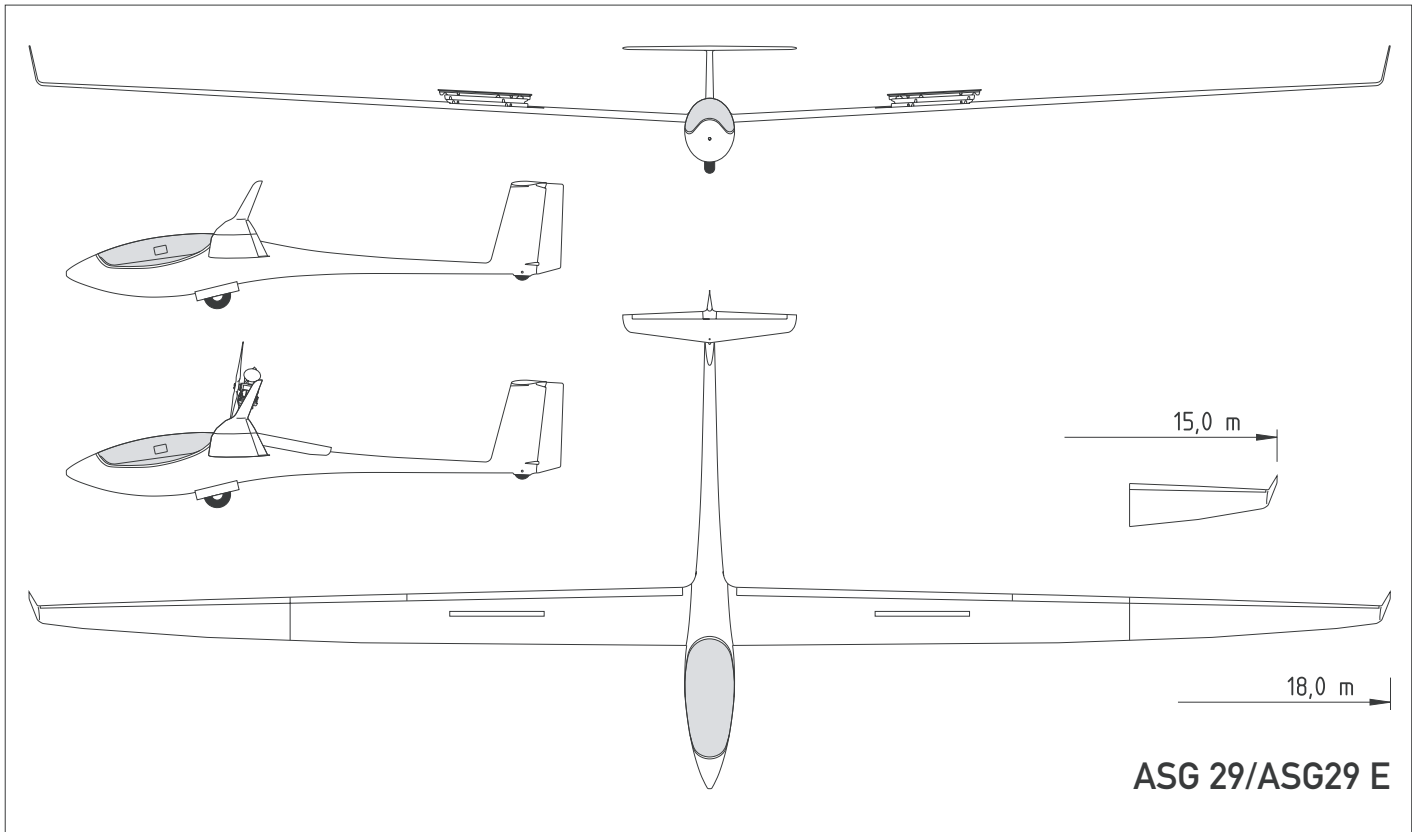
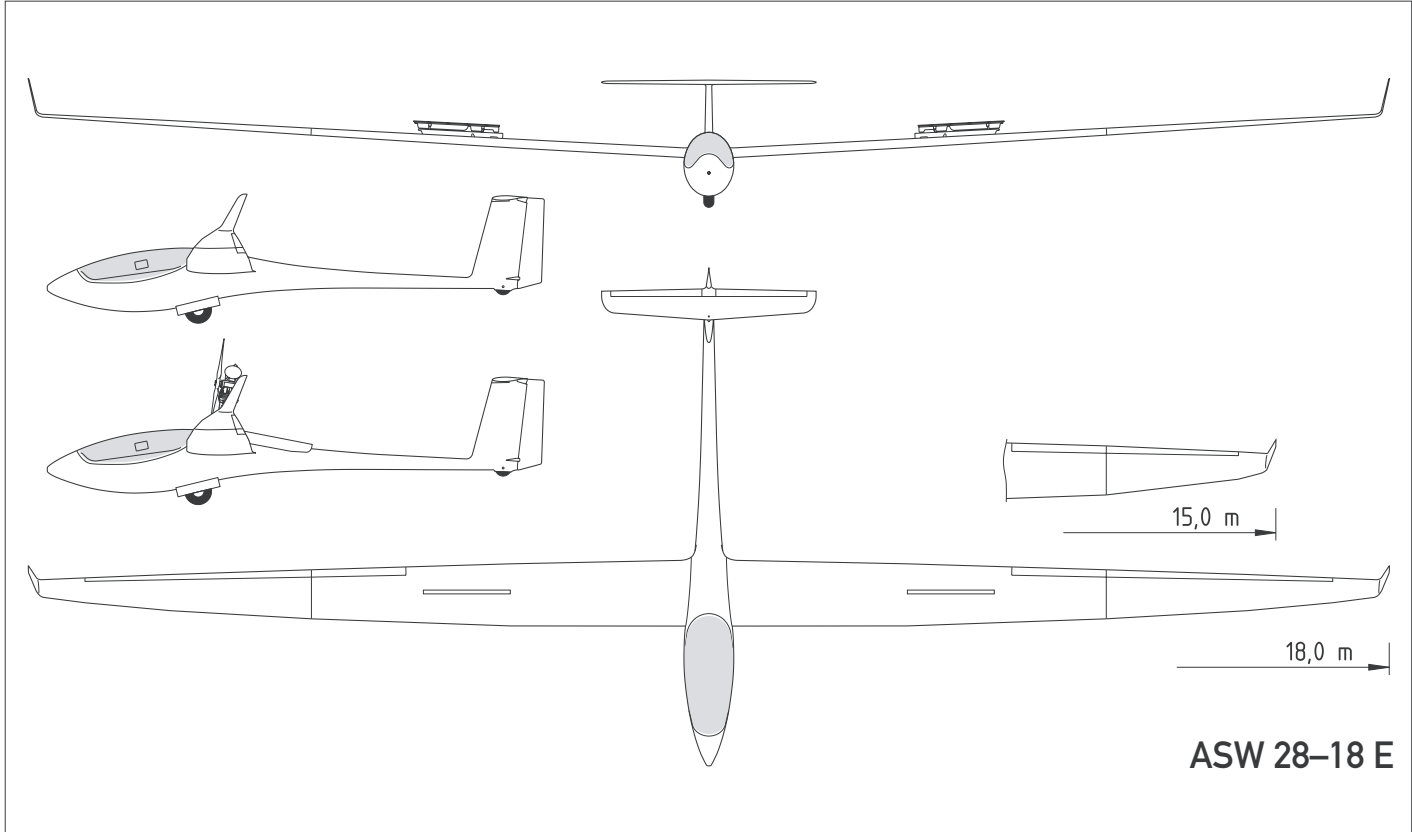


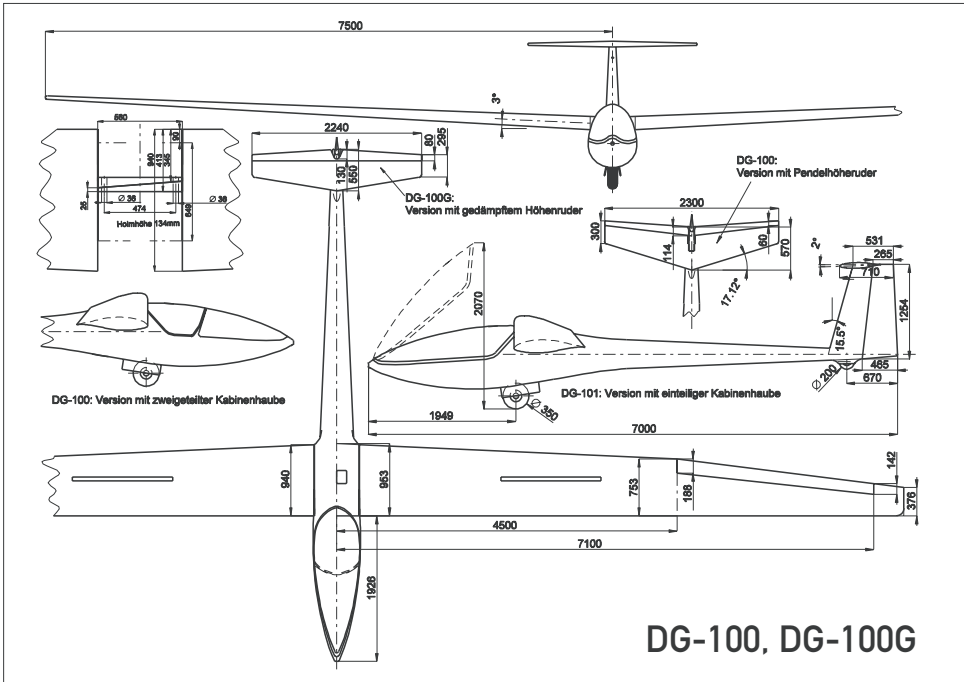




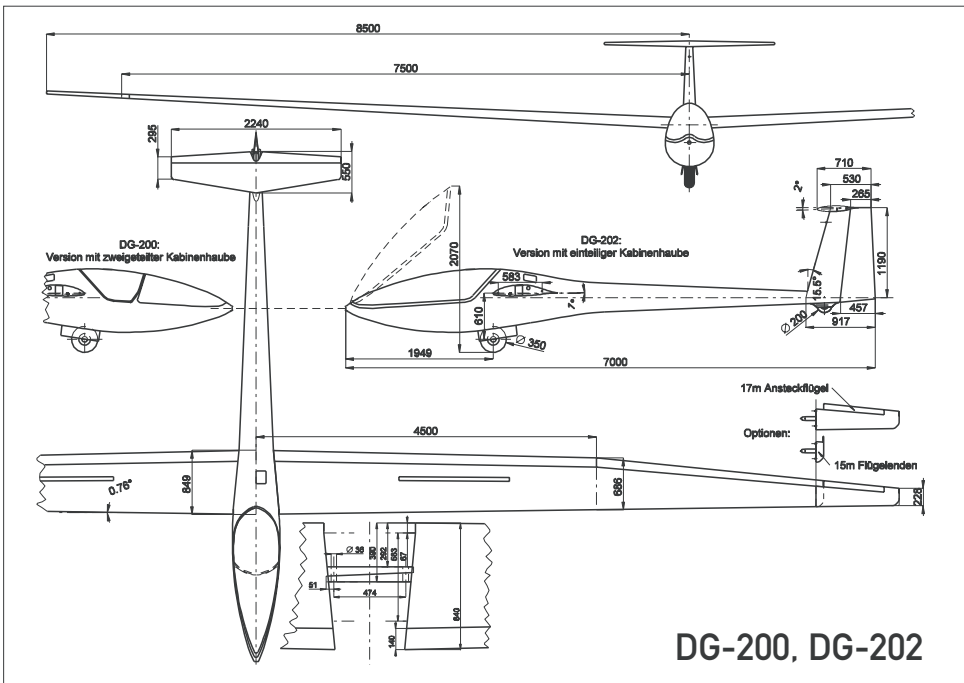




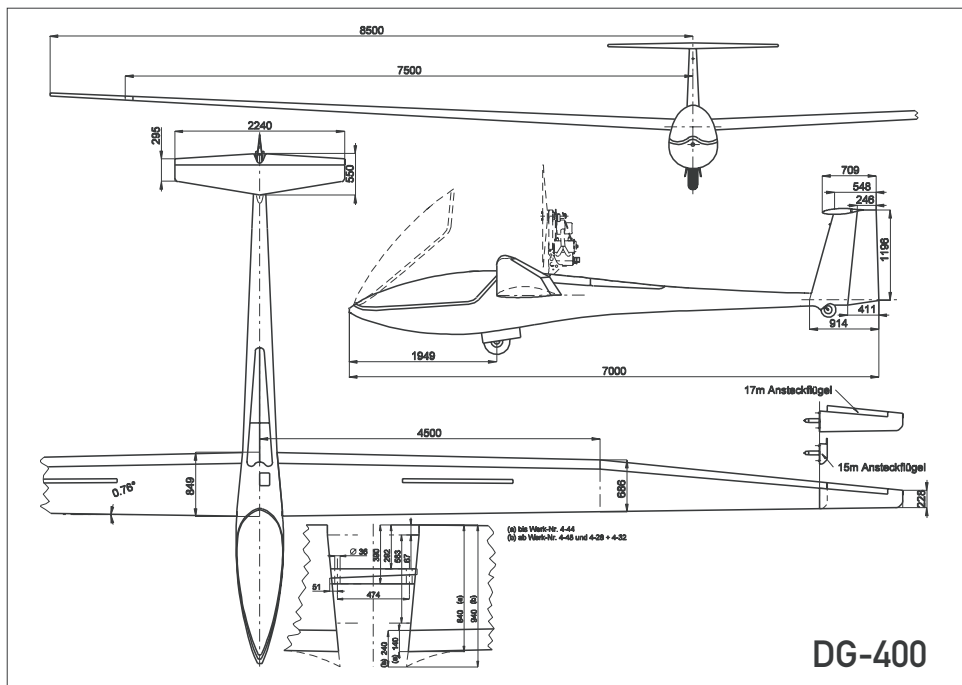
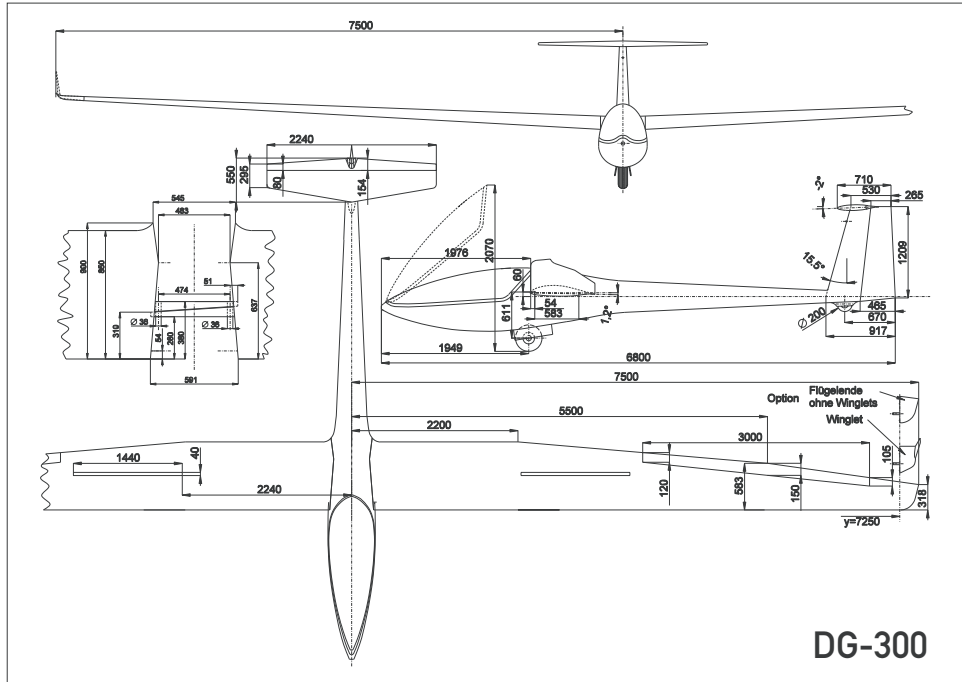


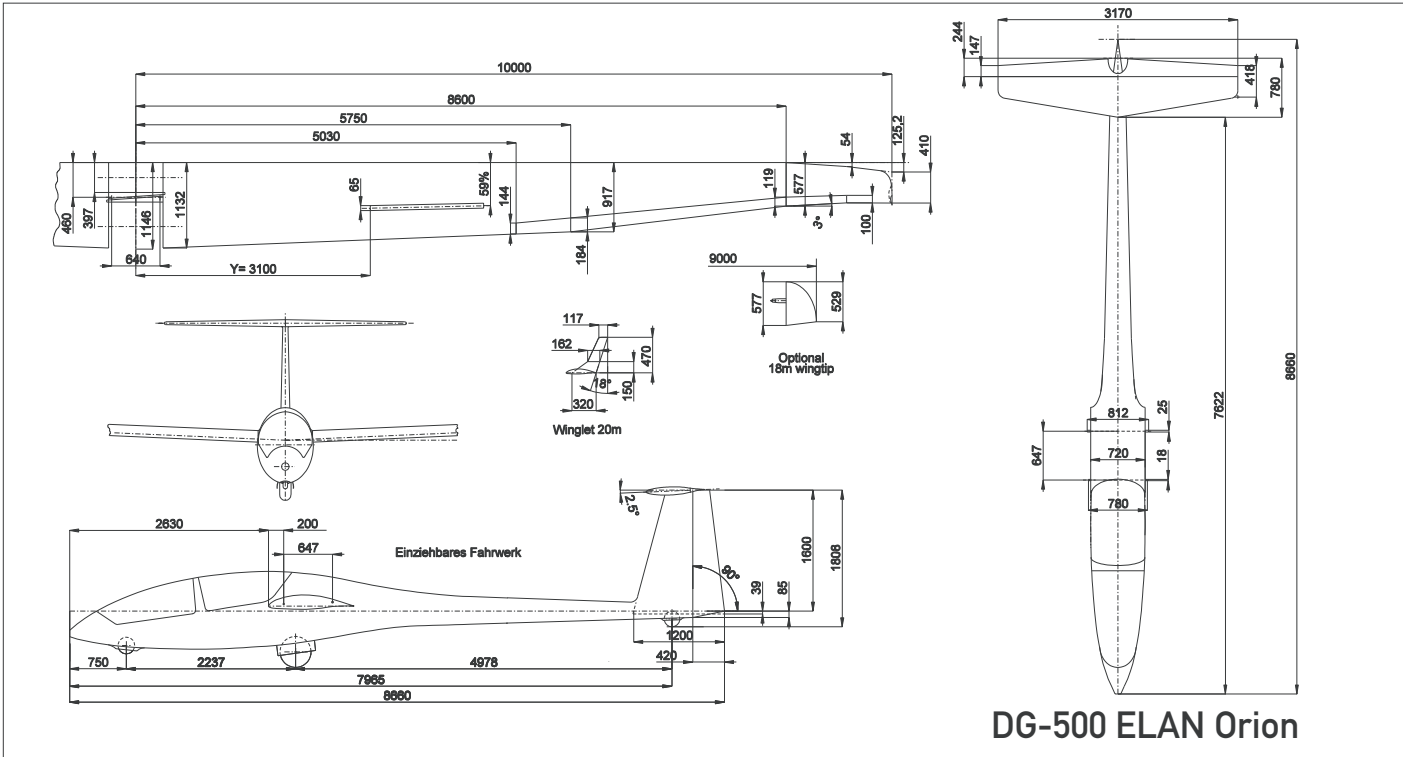


DG-100, DG-100G

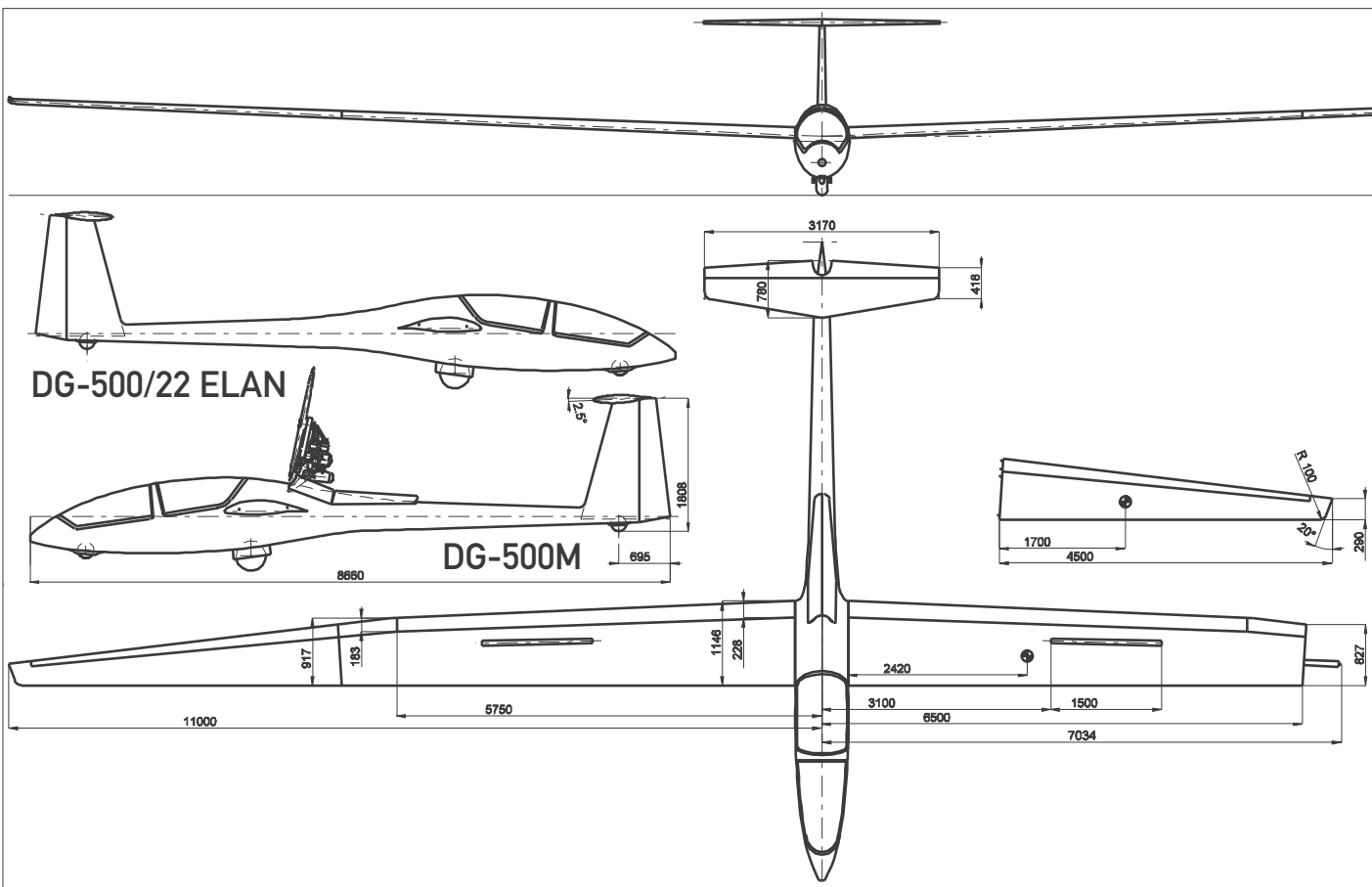


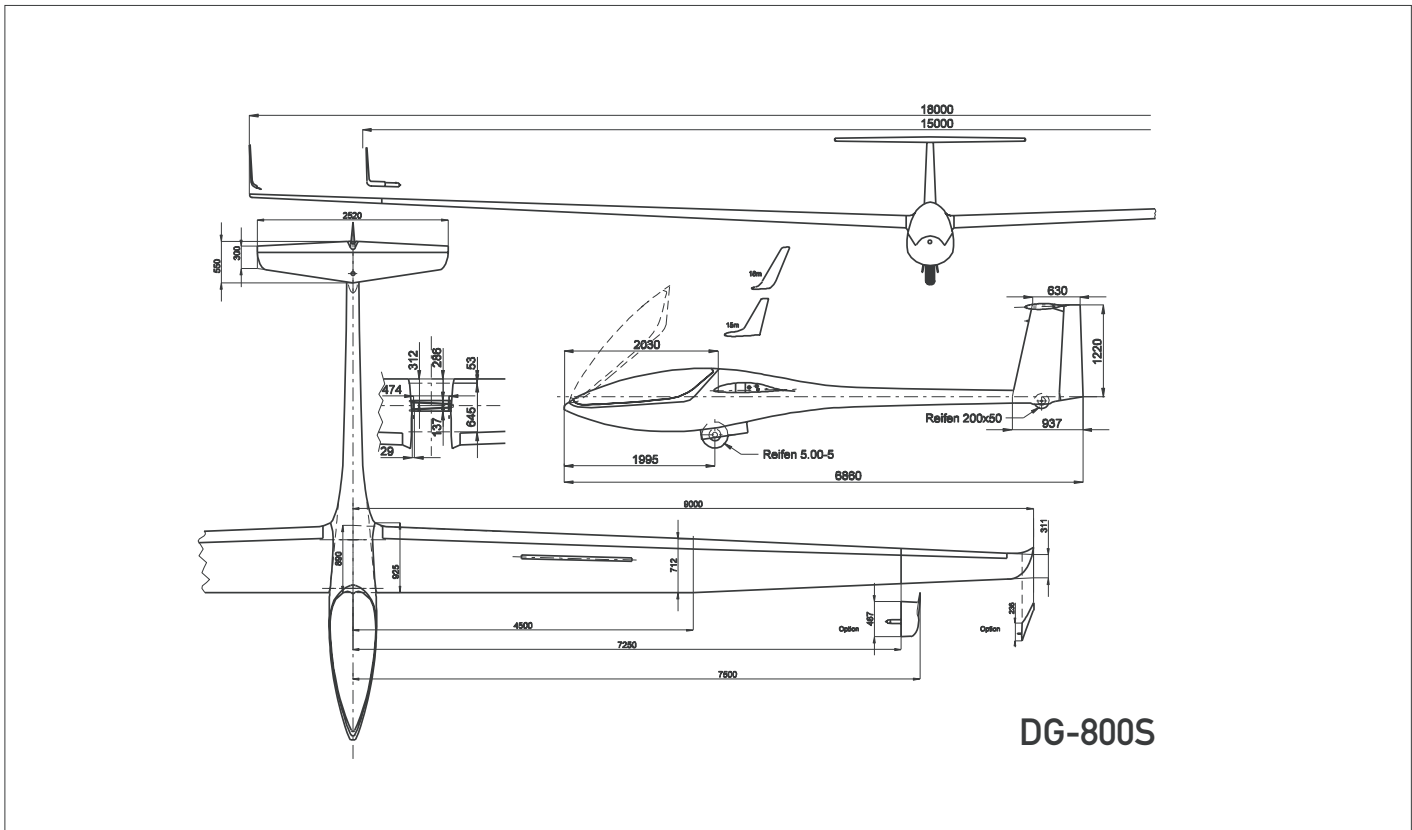
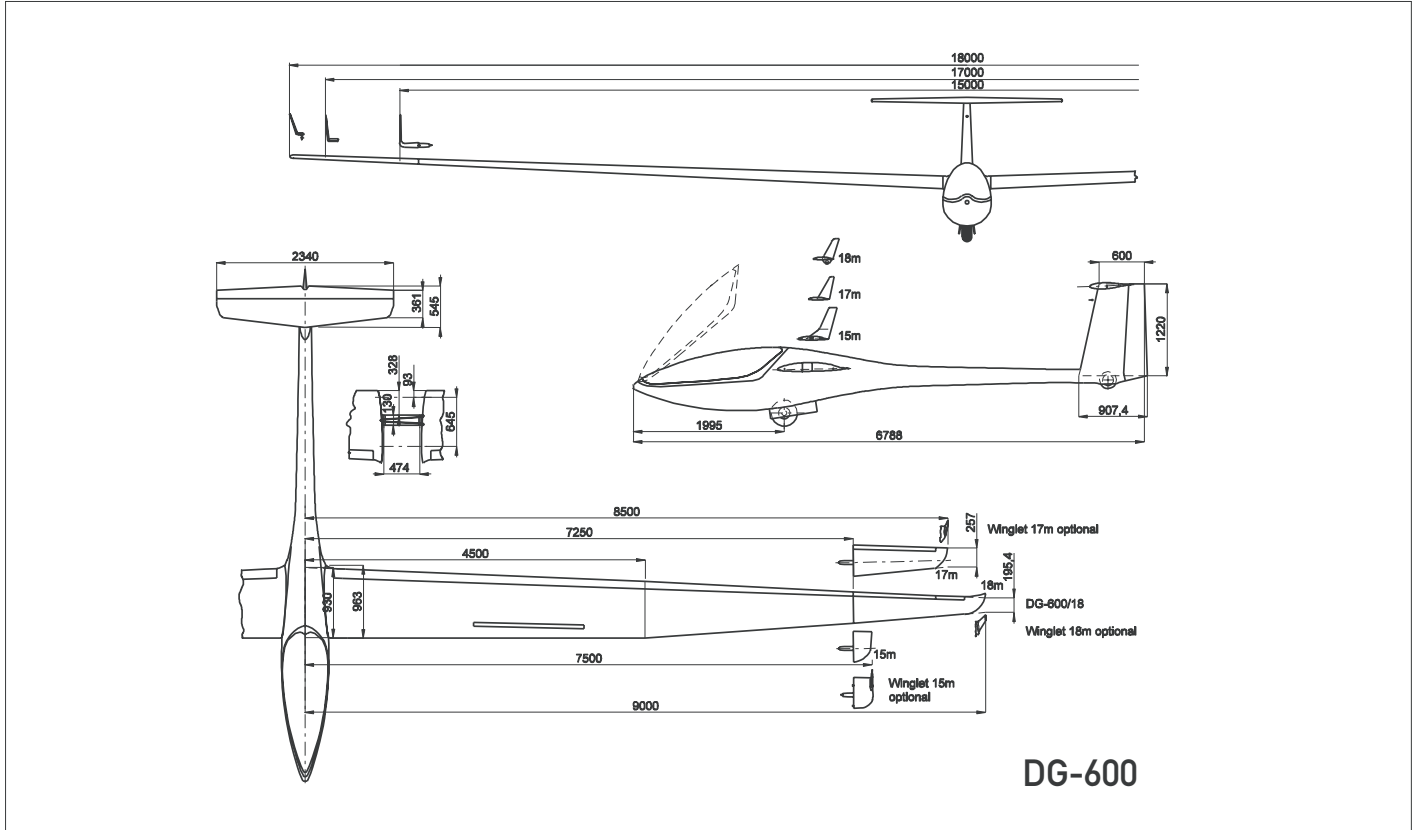
DG-200, DG-202

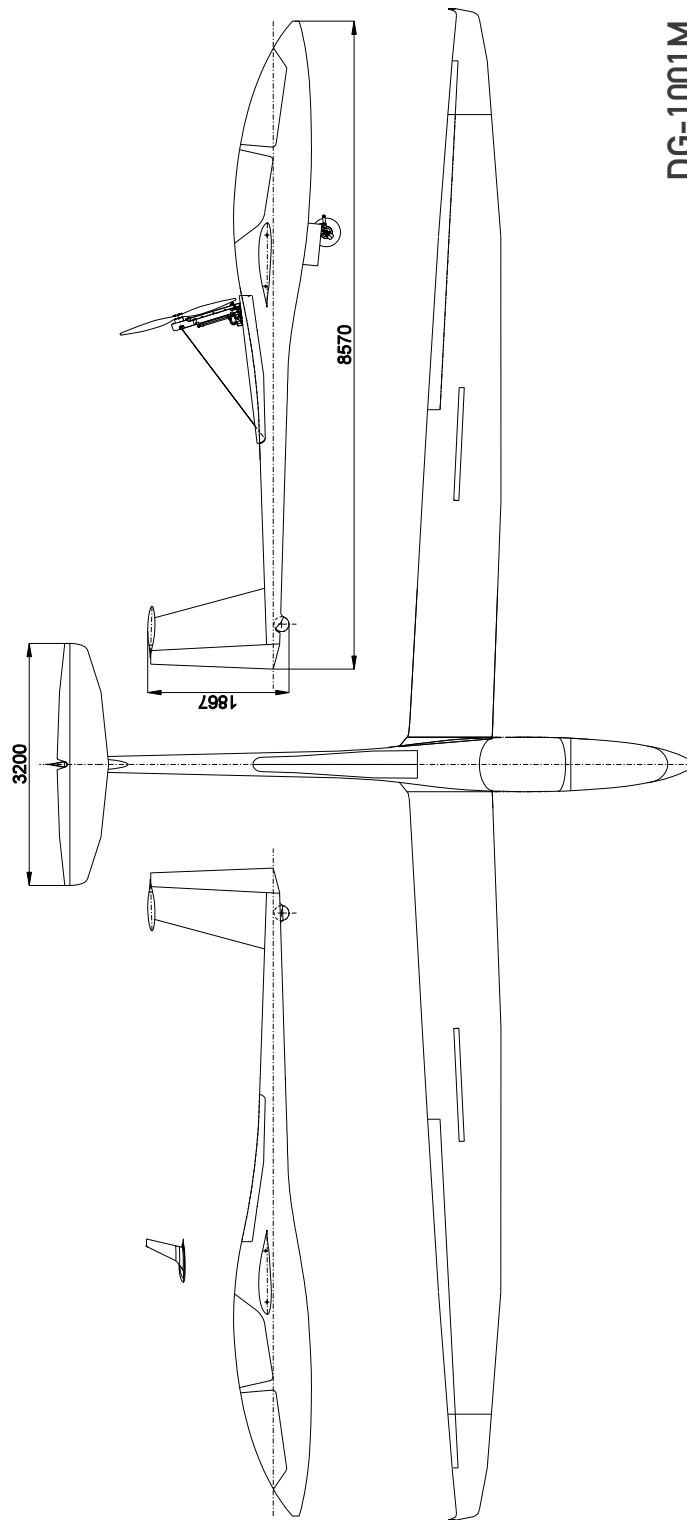
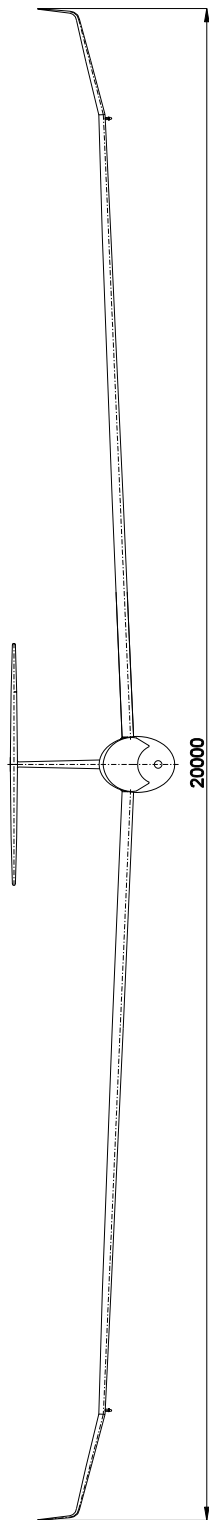


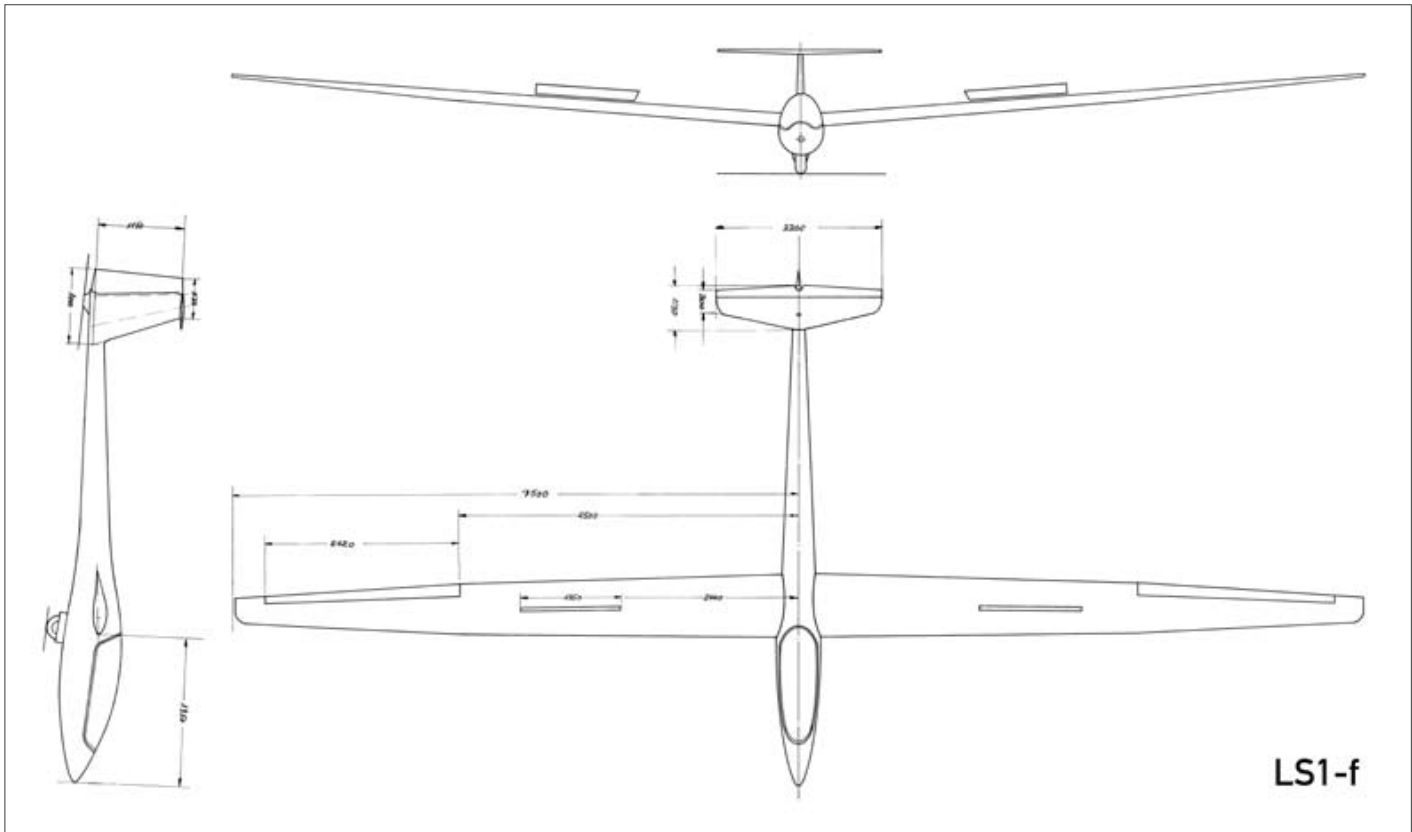
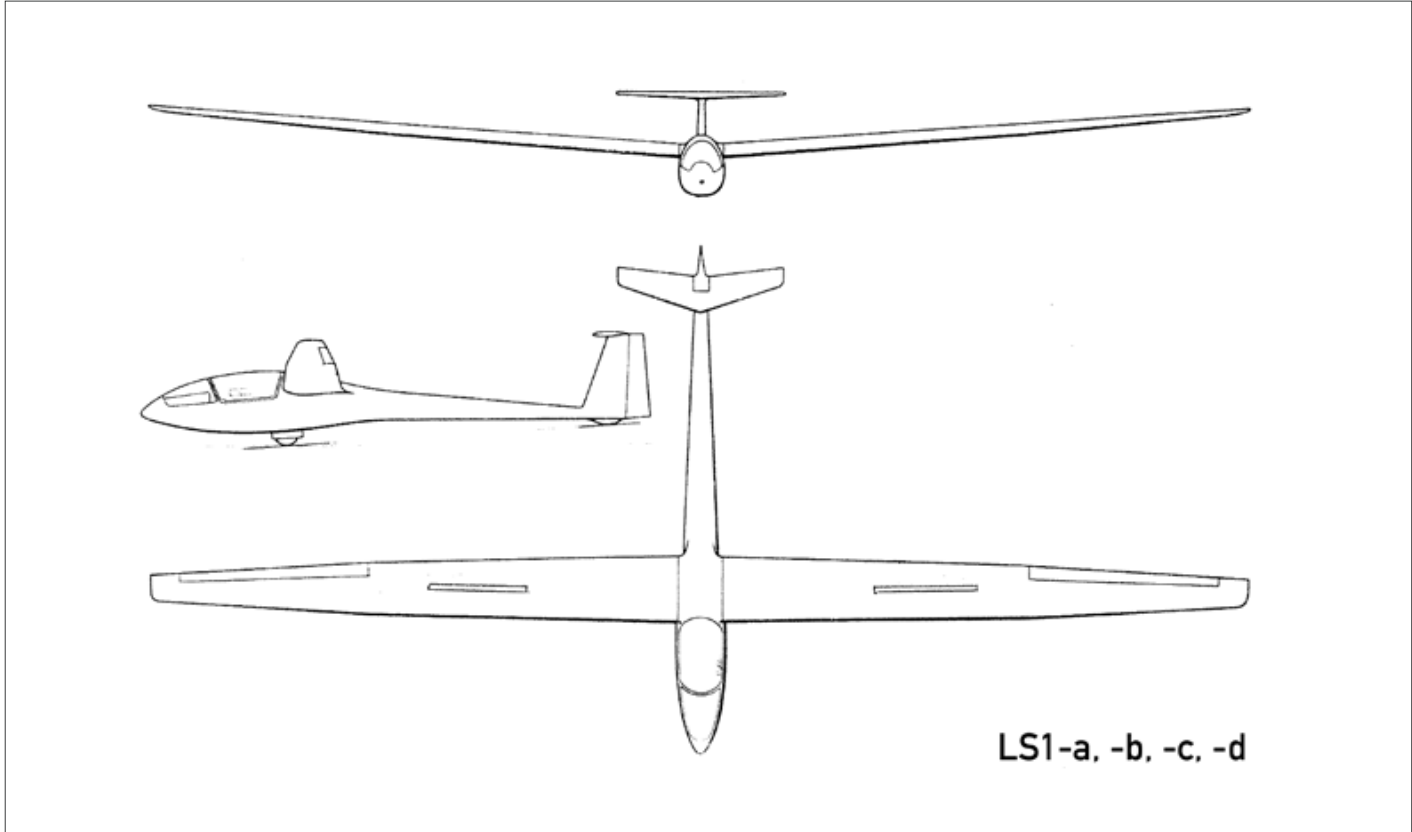


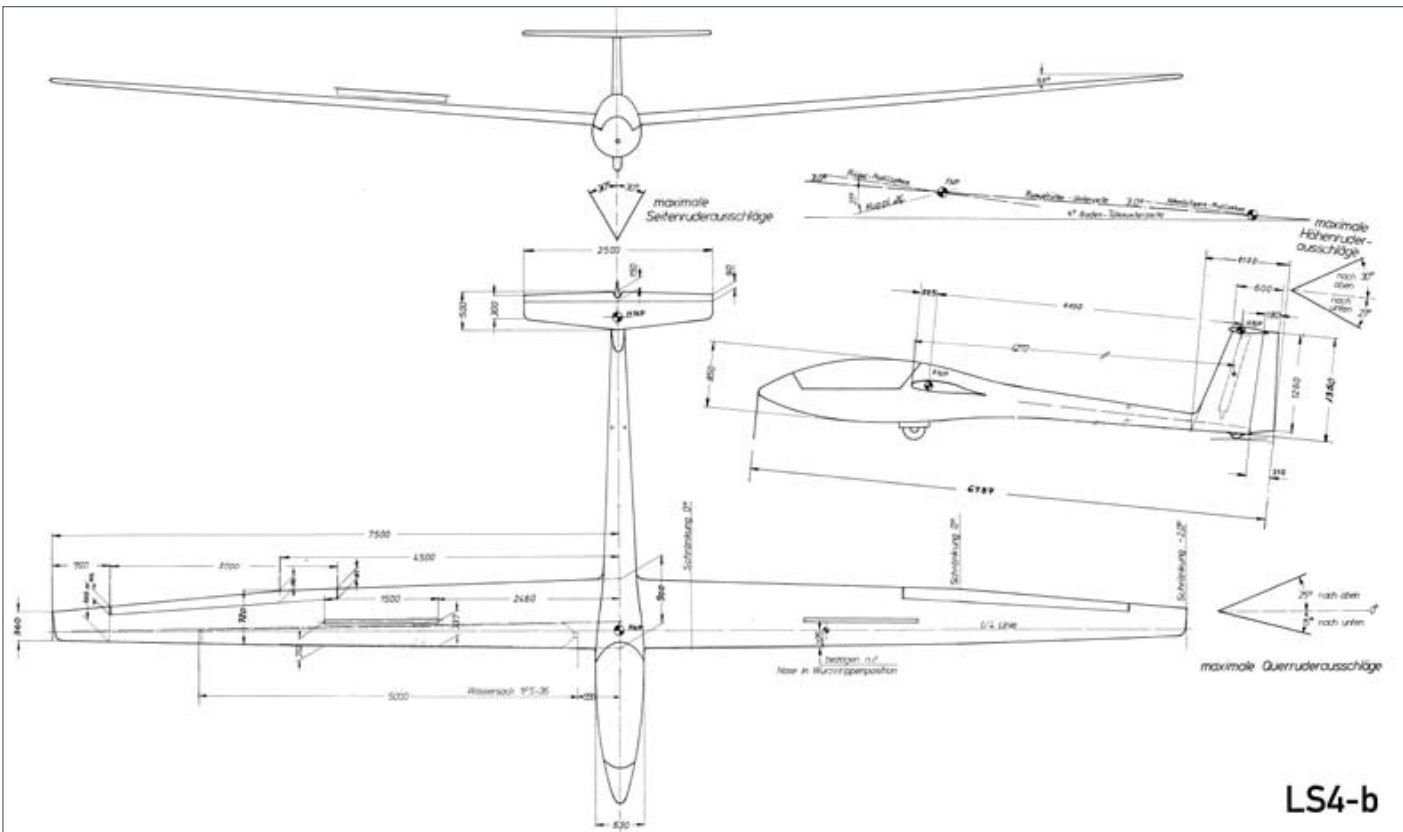
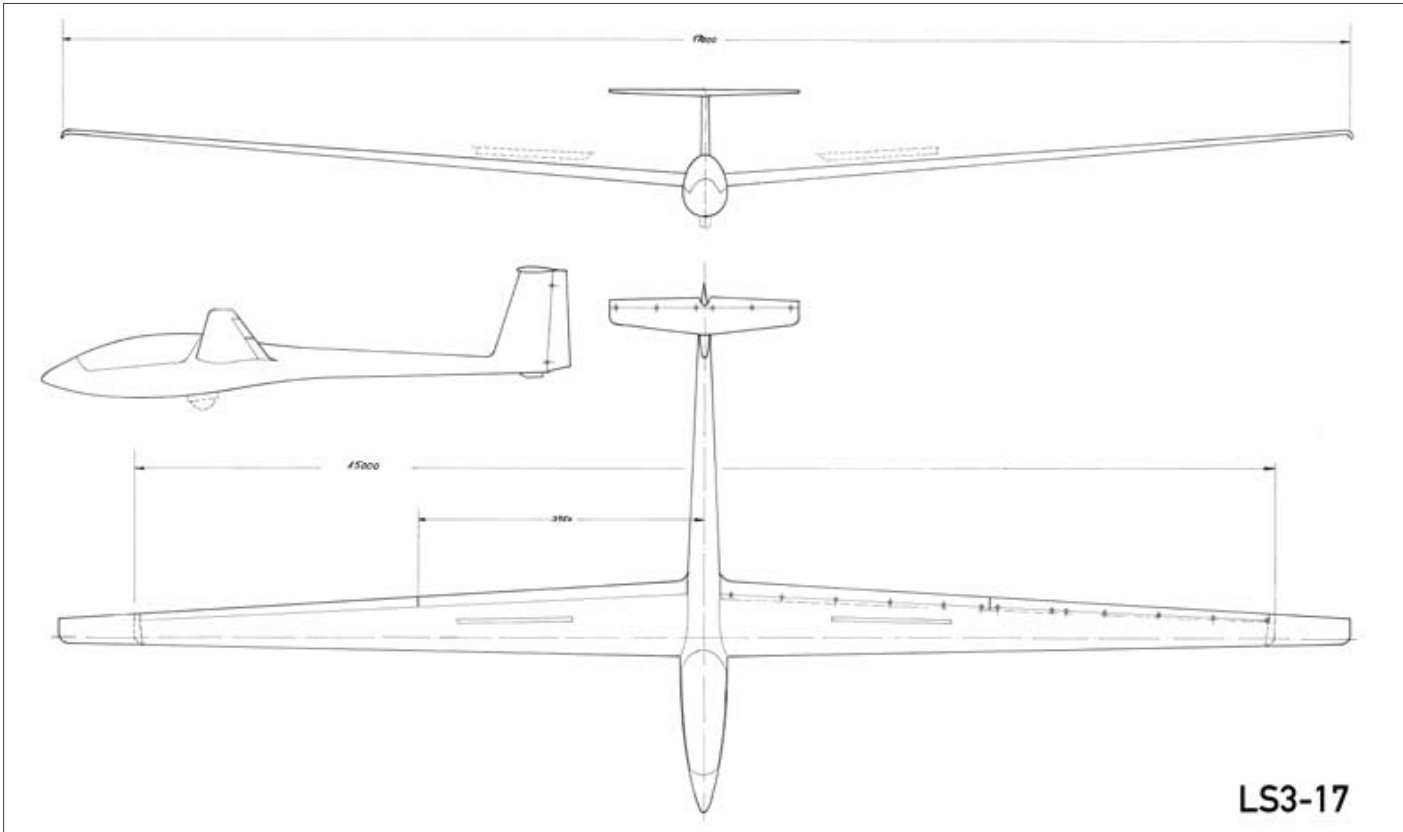
DG-500 ELAN Orion

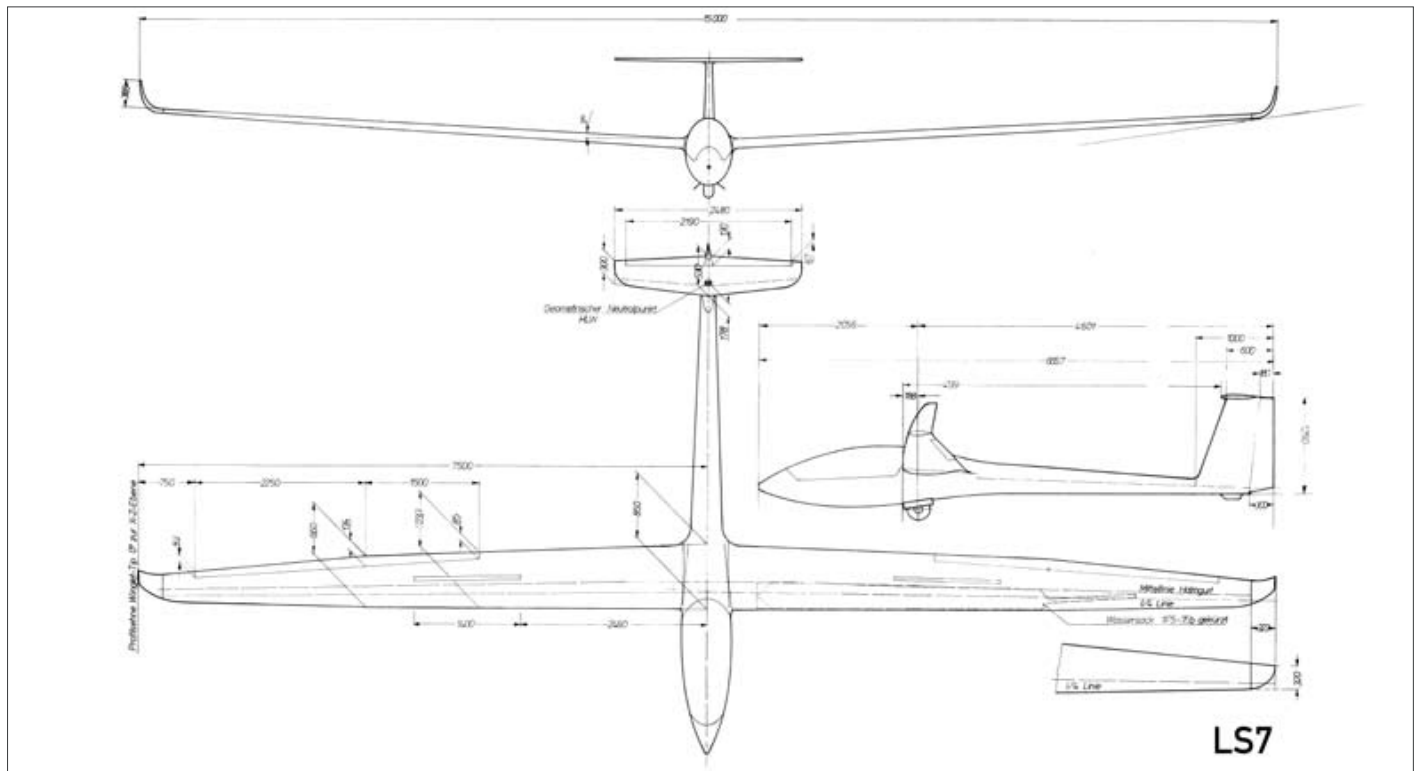
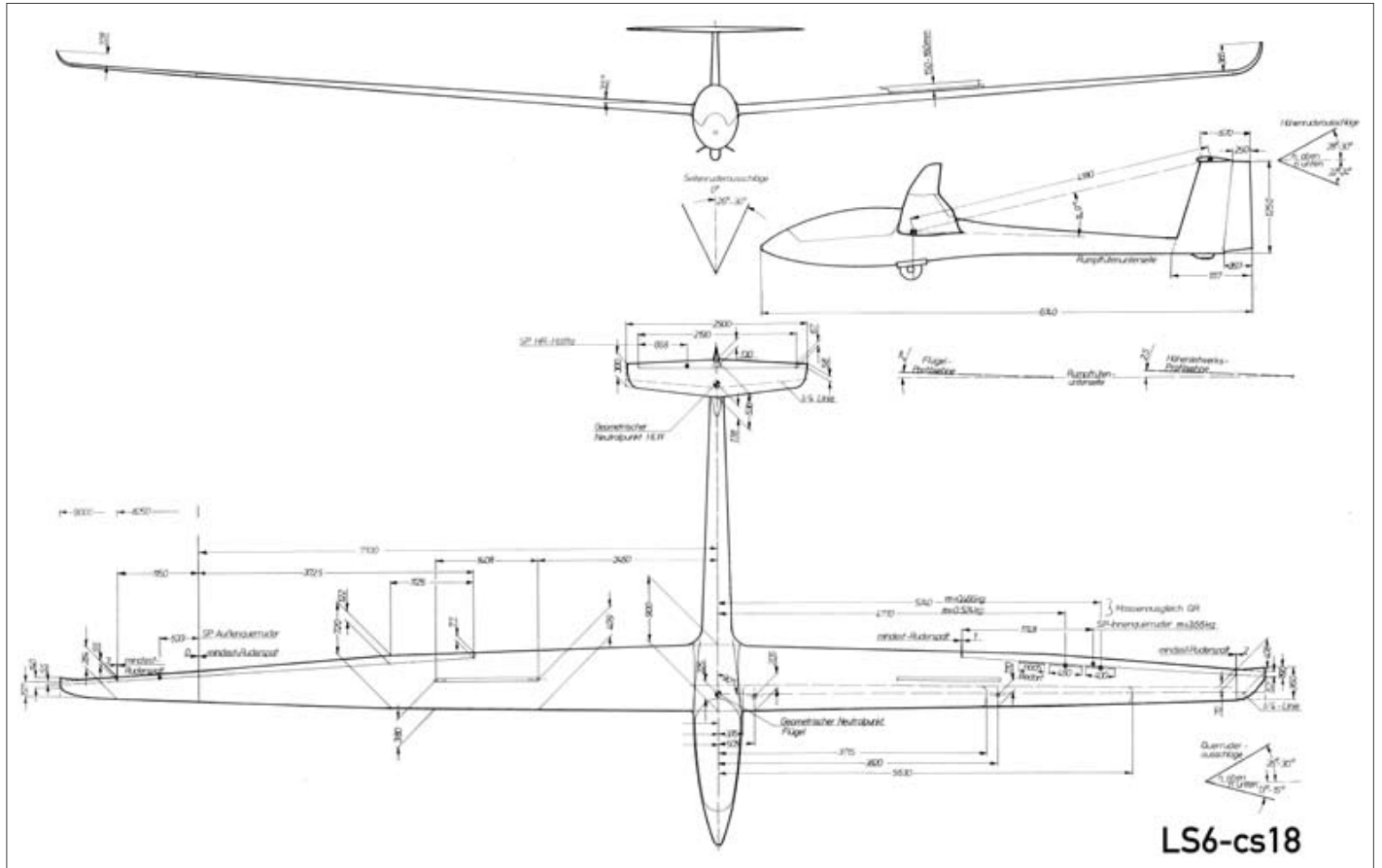


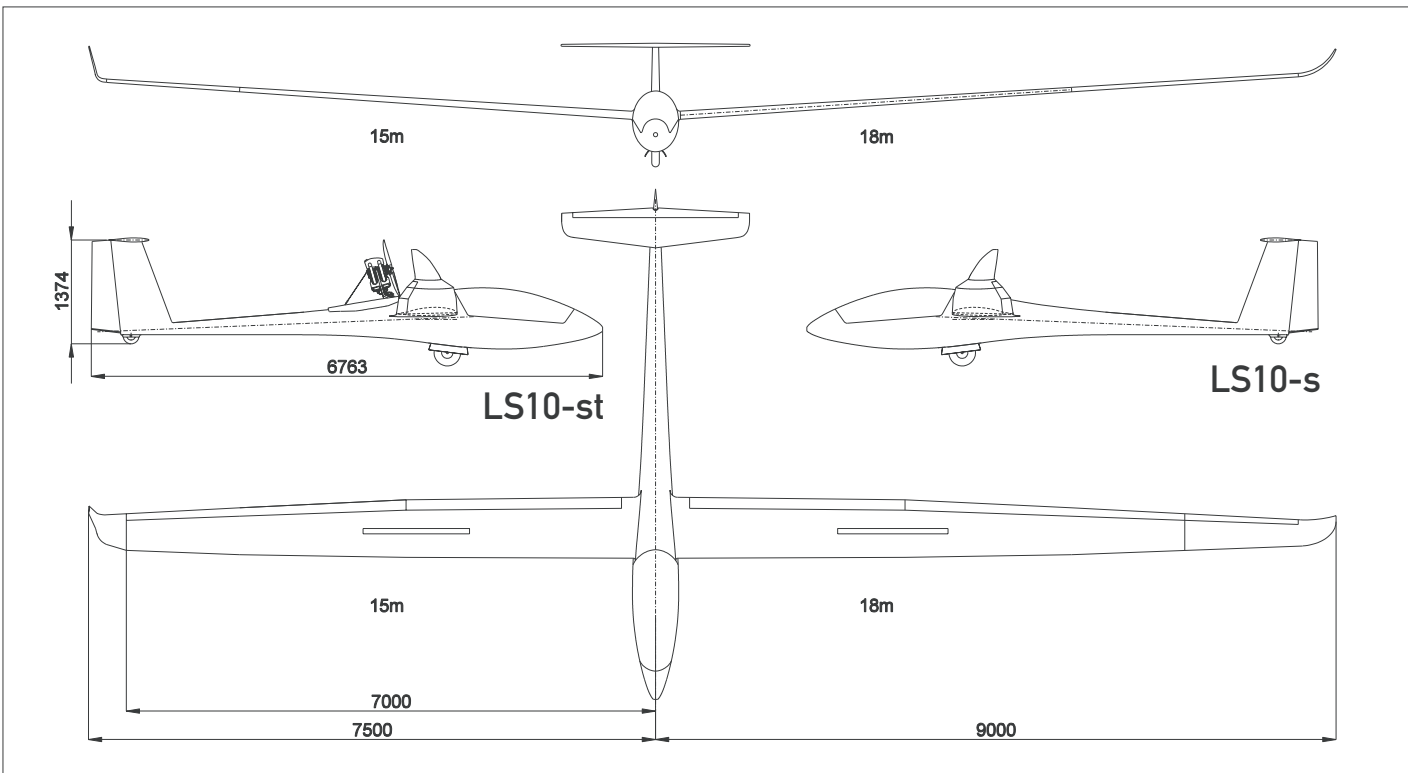
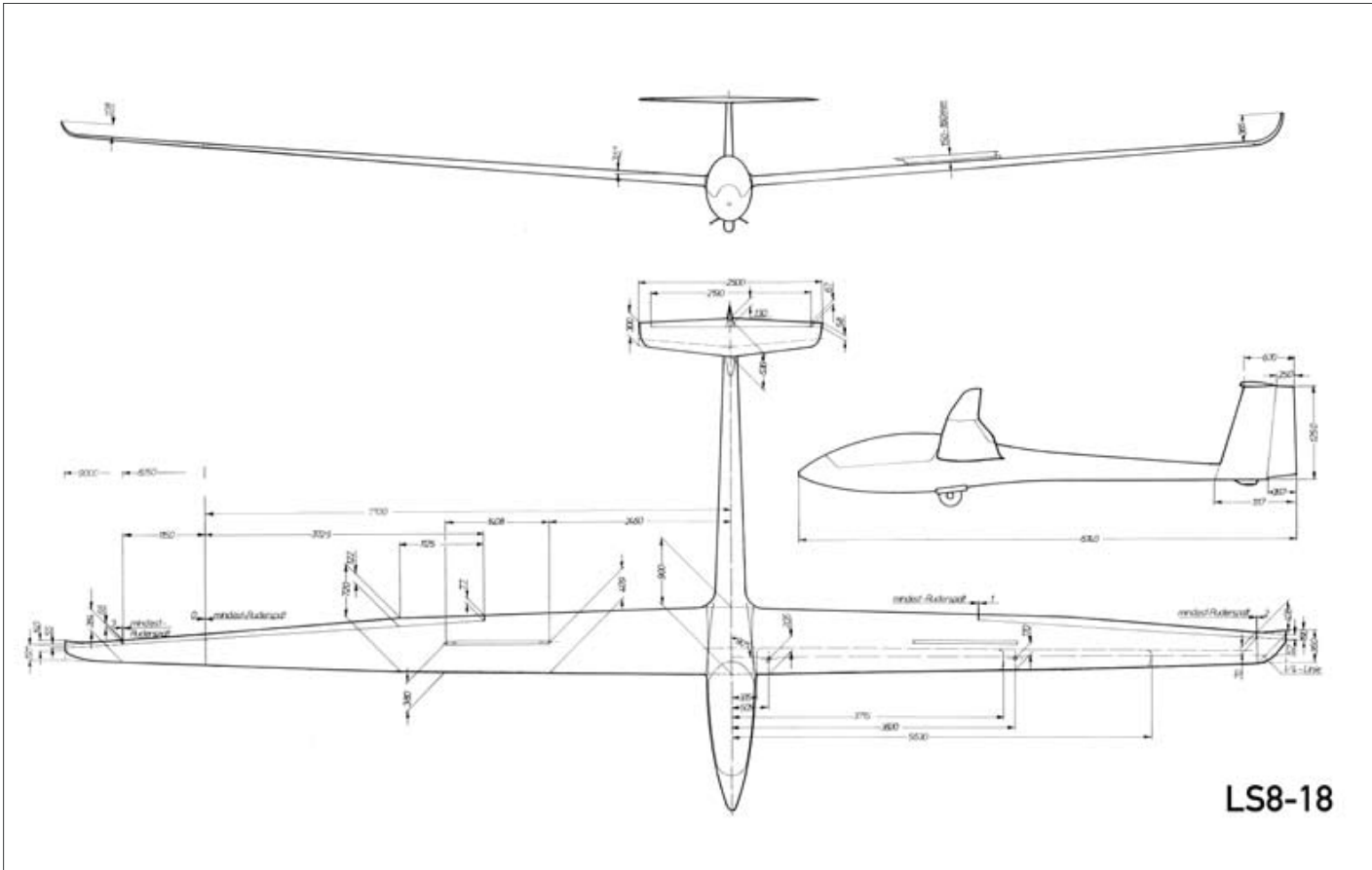


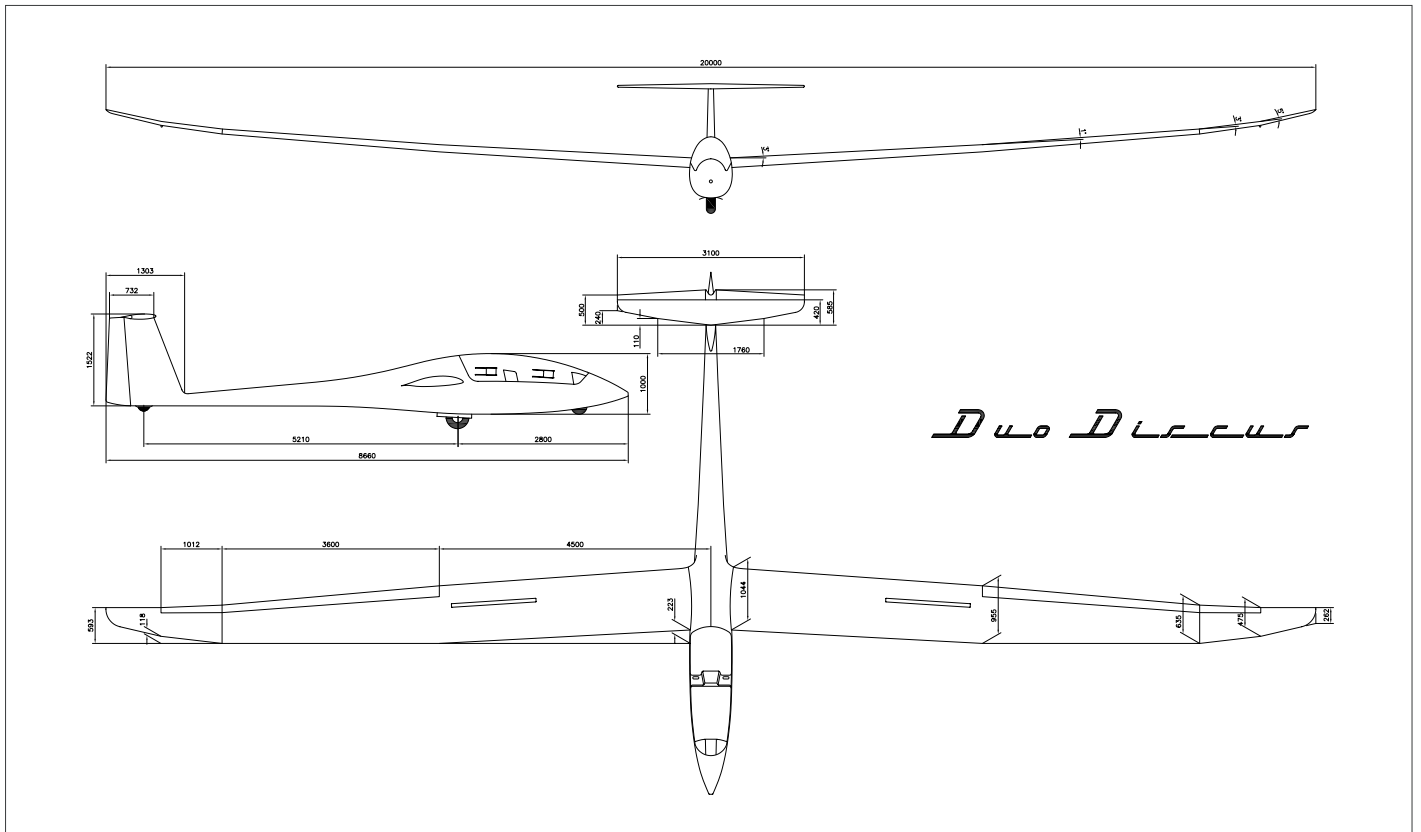
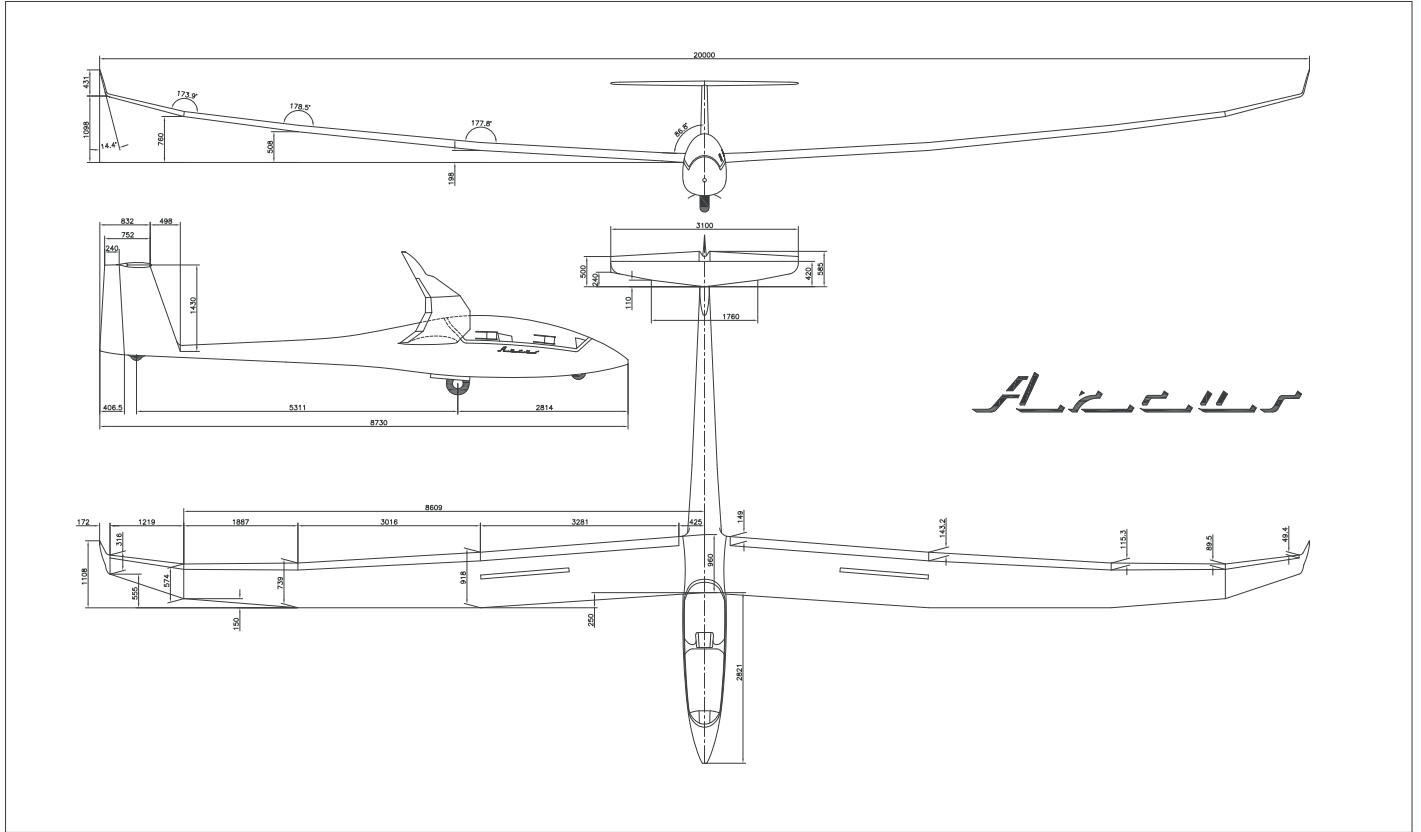


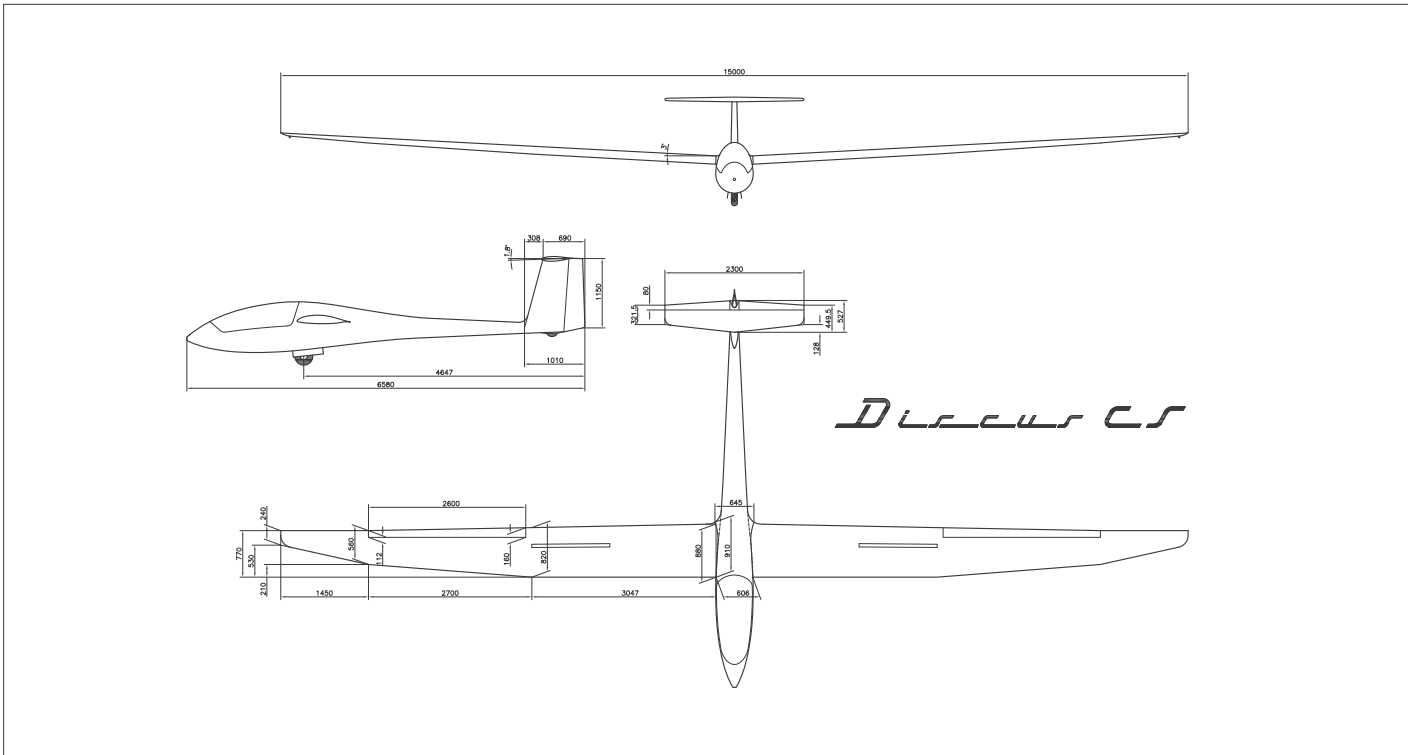
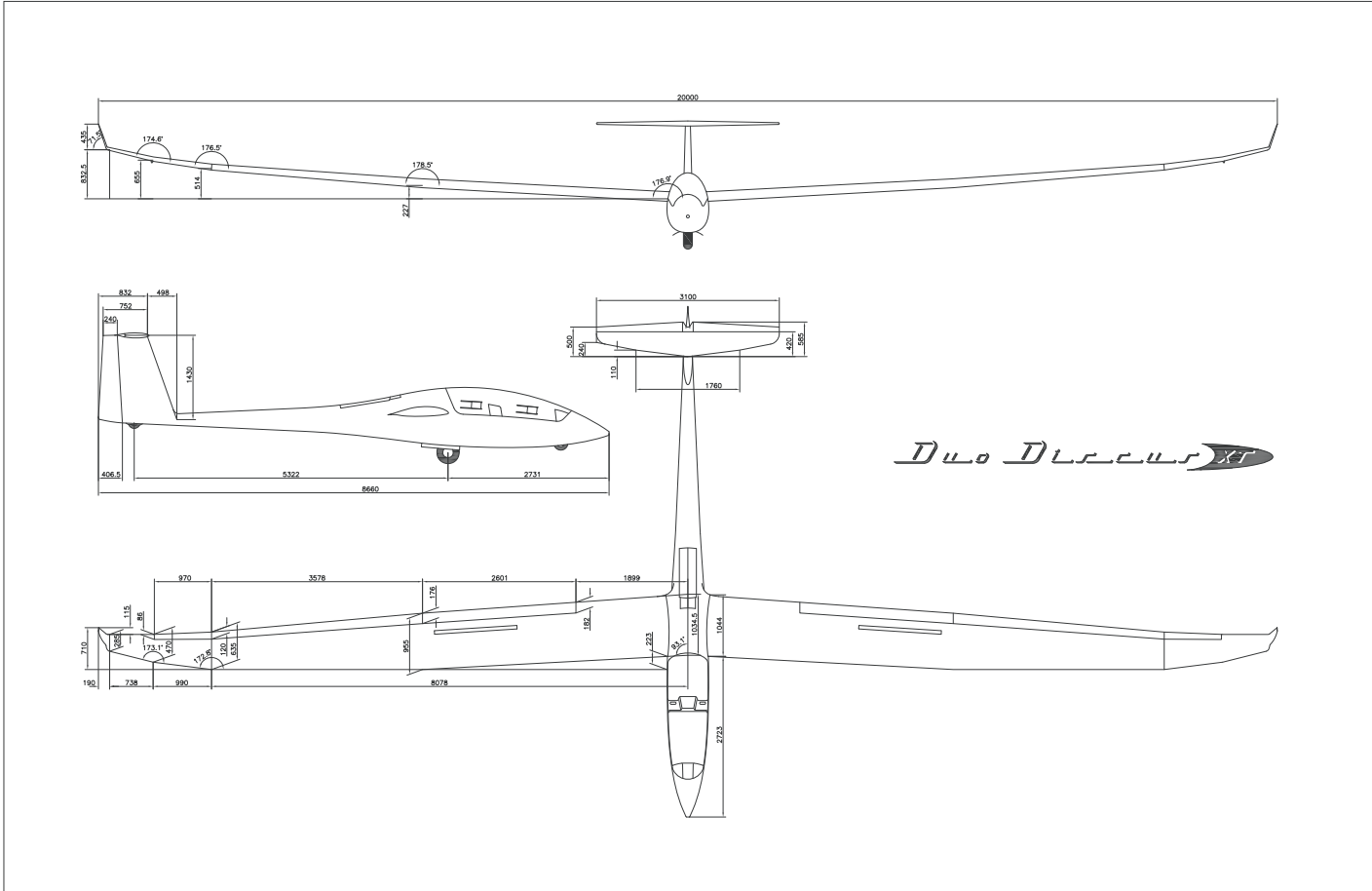


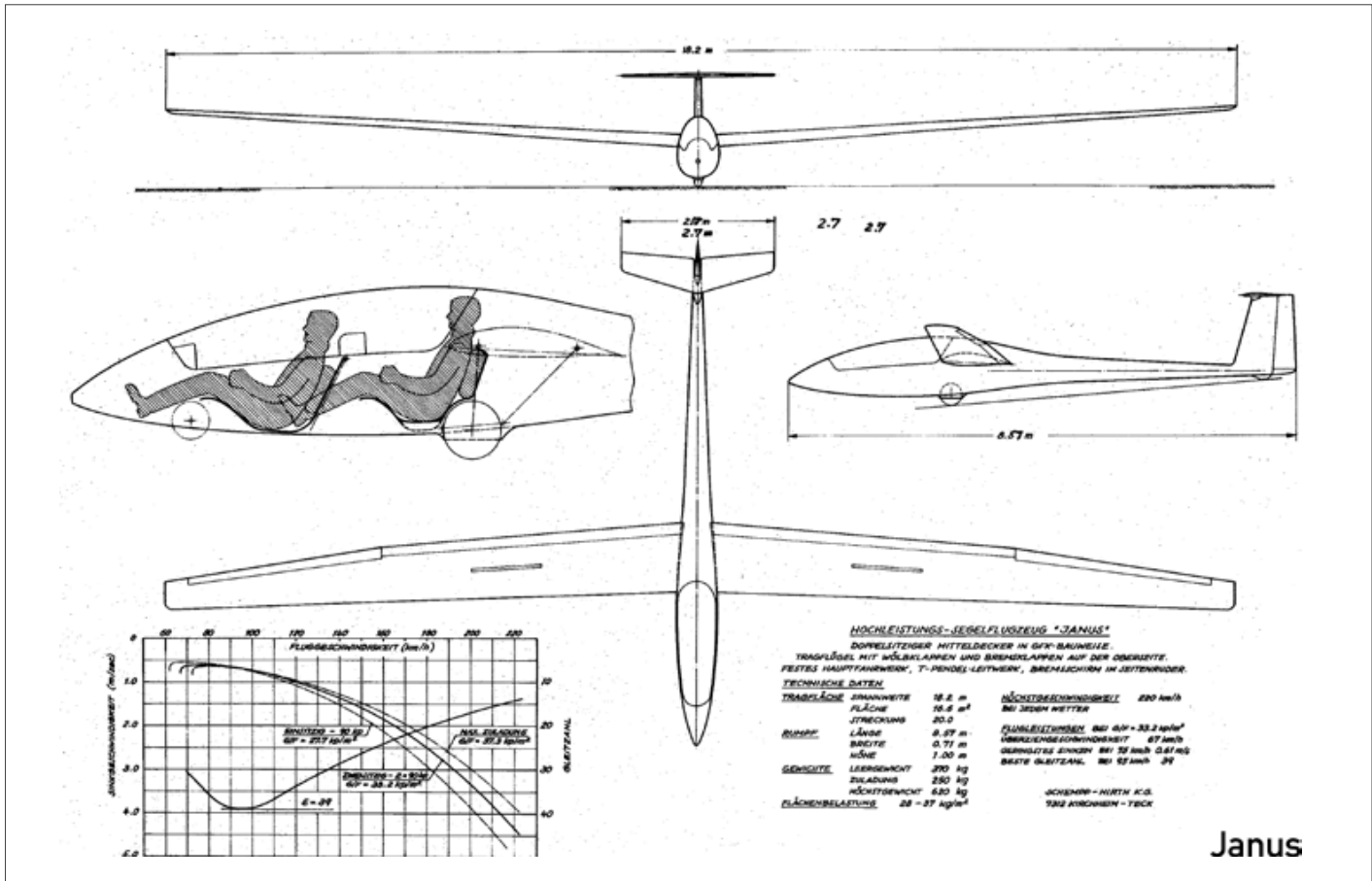
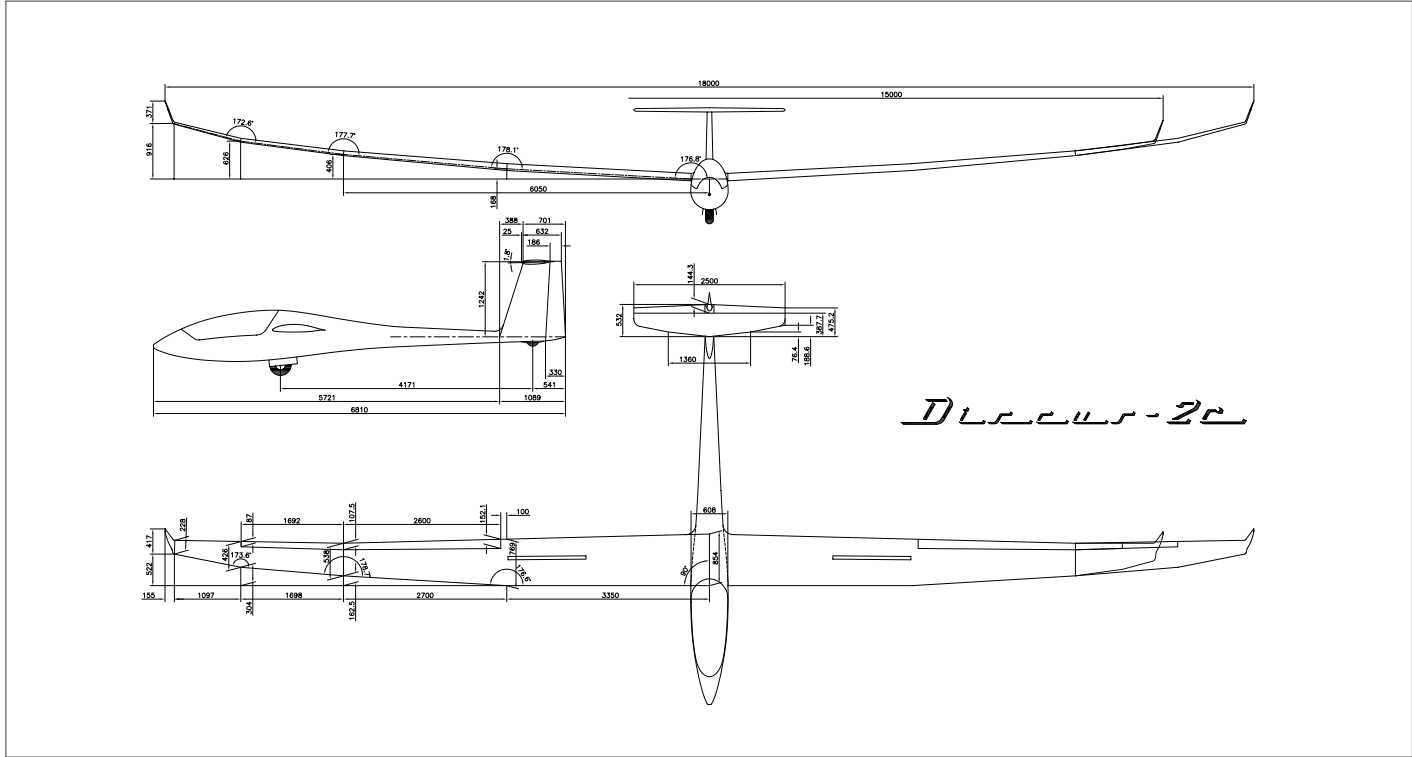


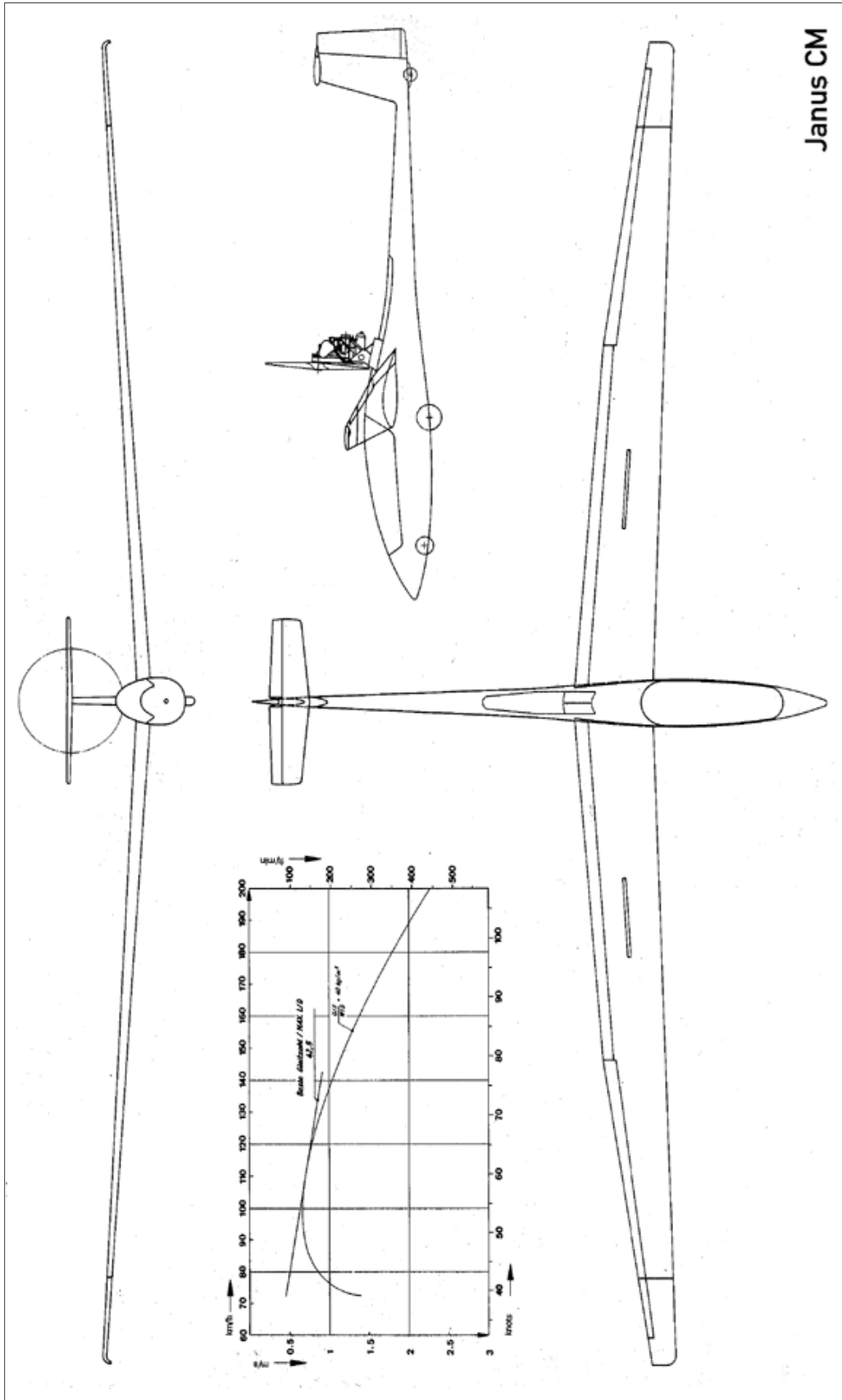




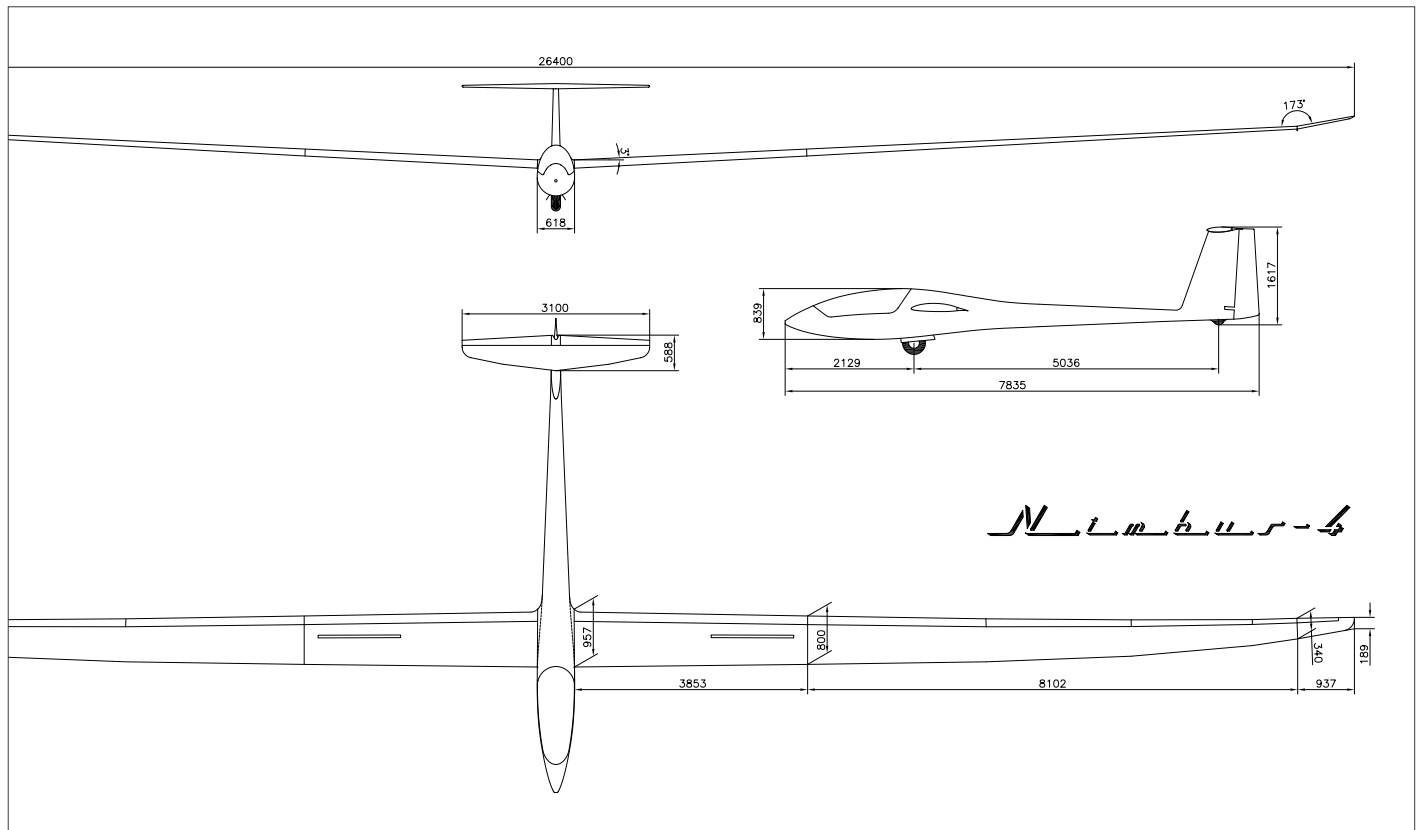
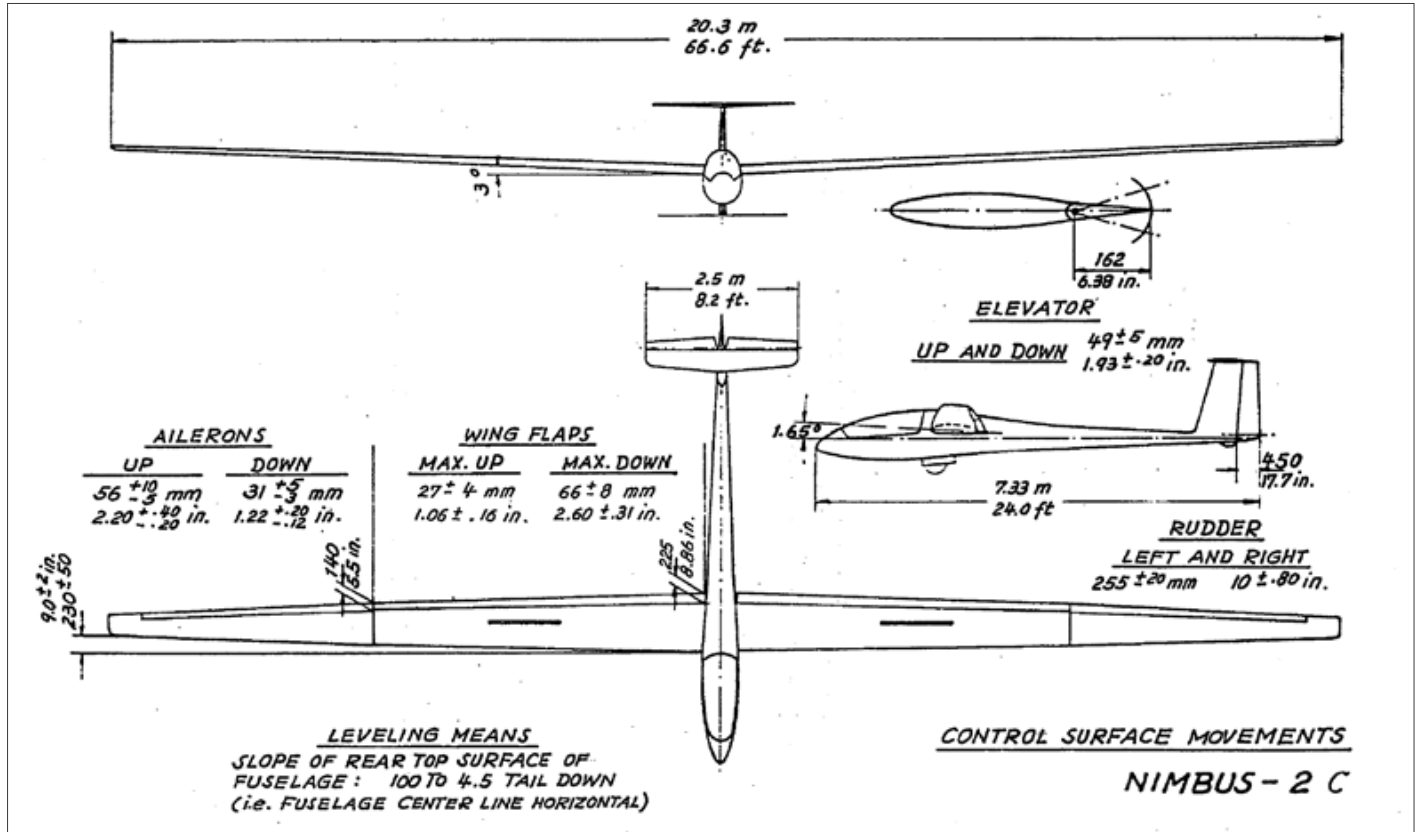


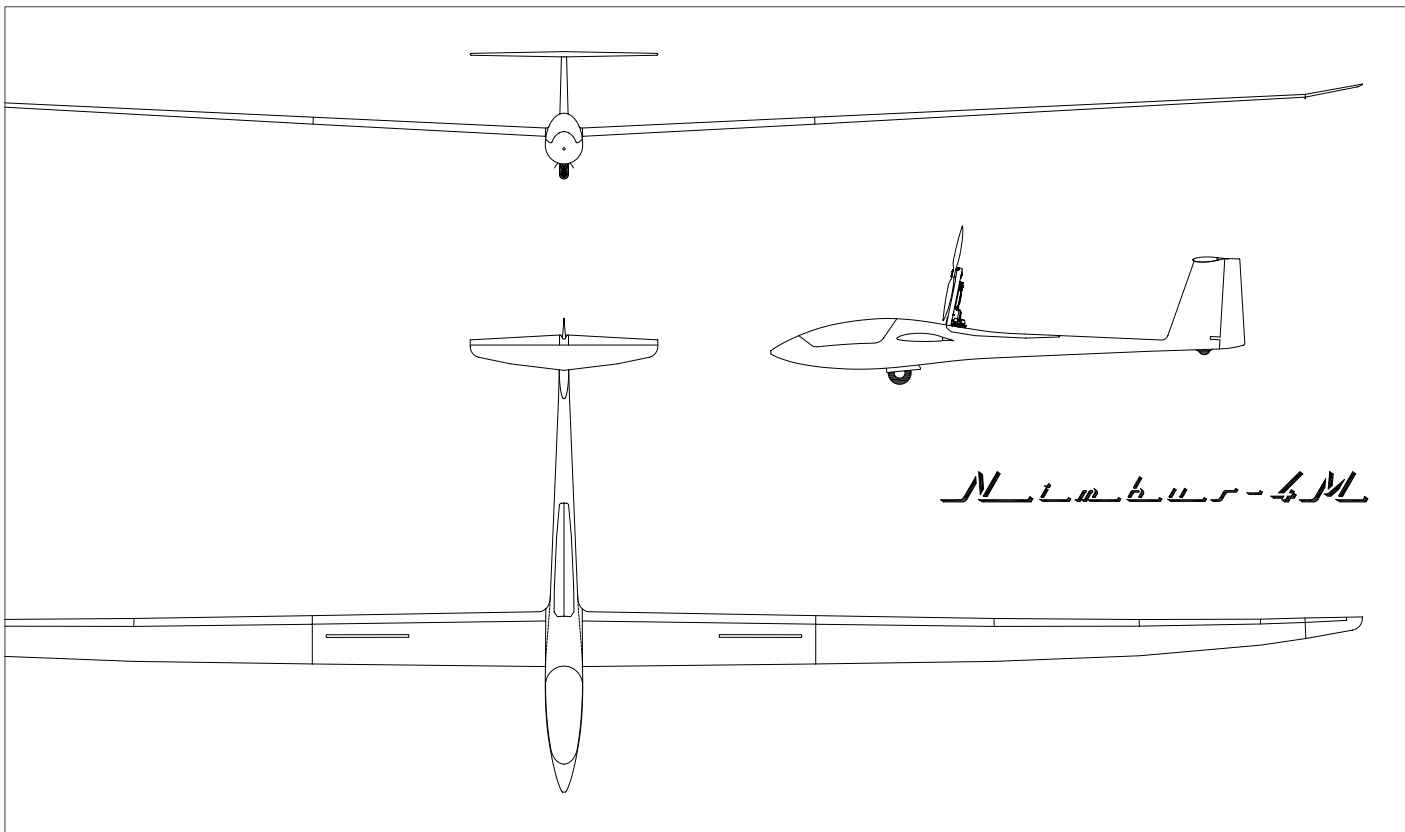
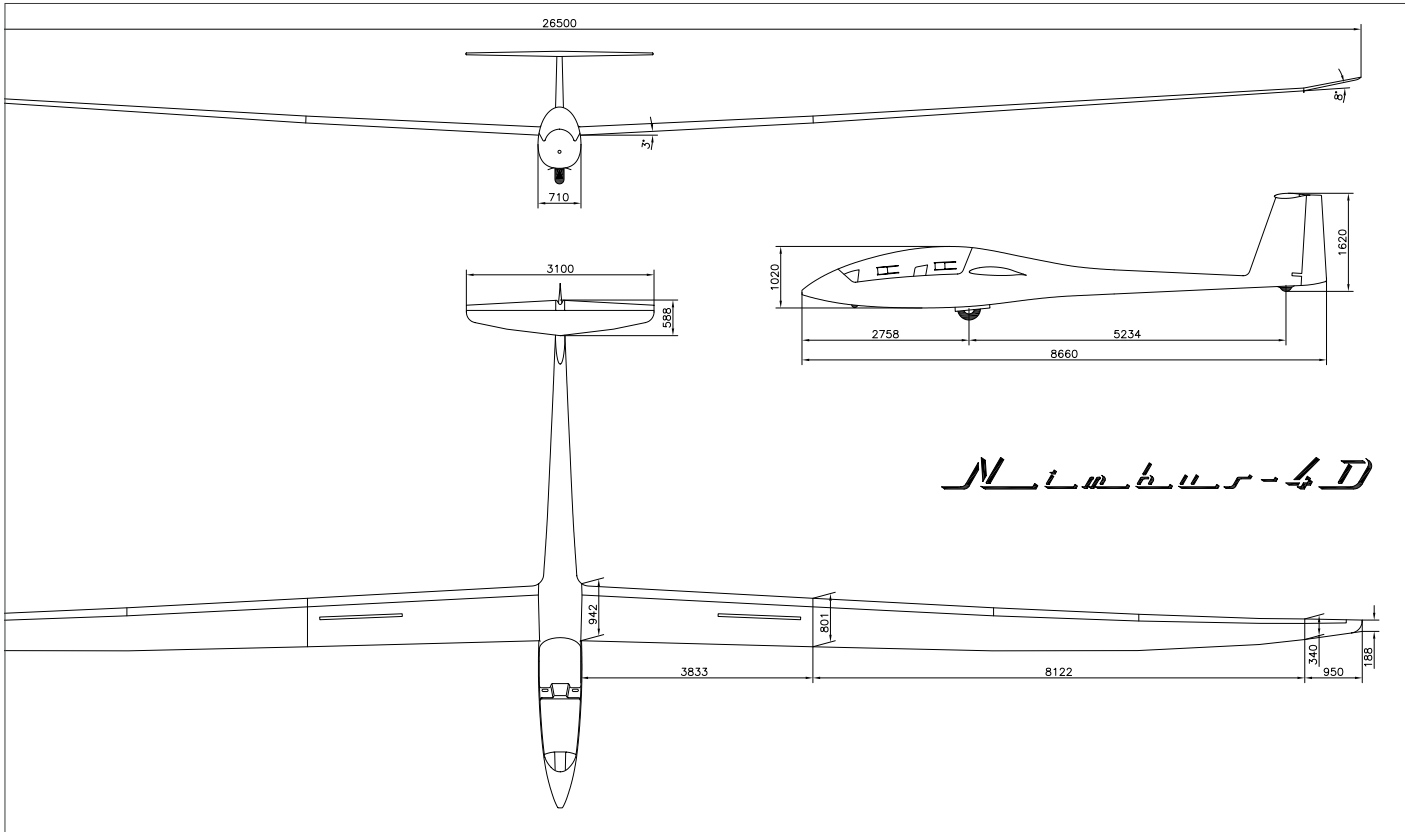


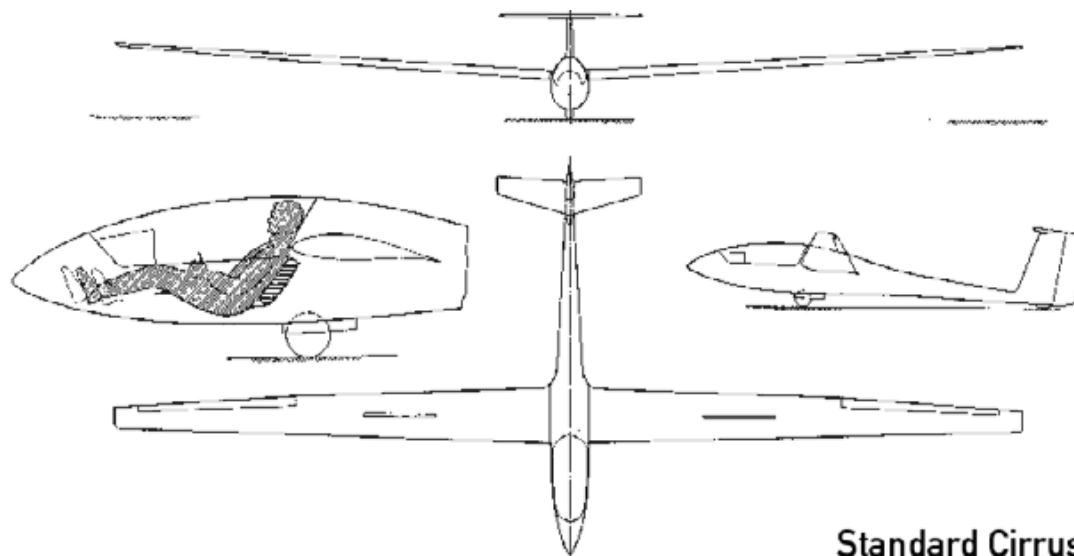




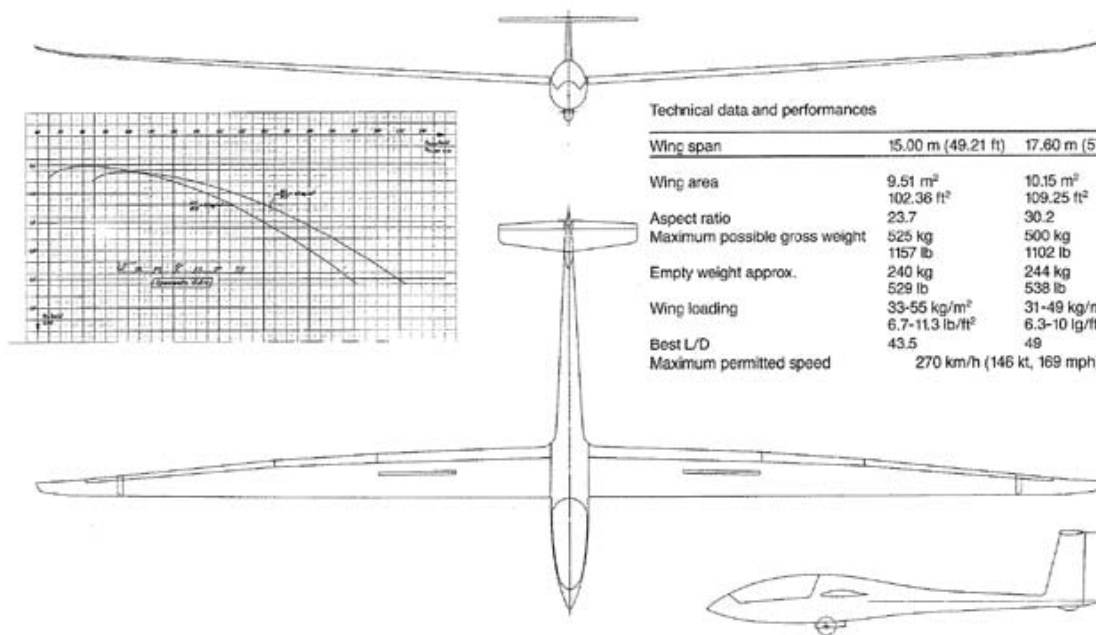
Janus CM







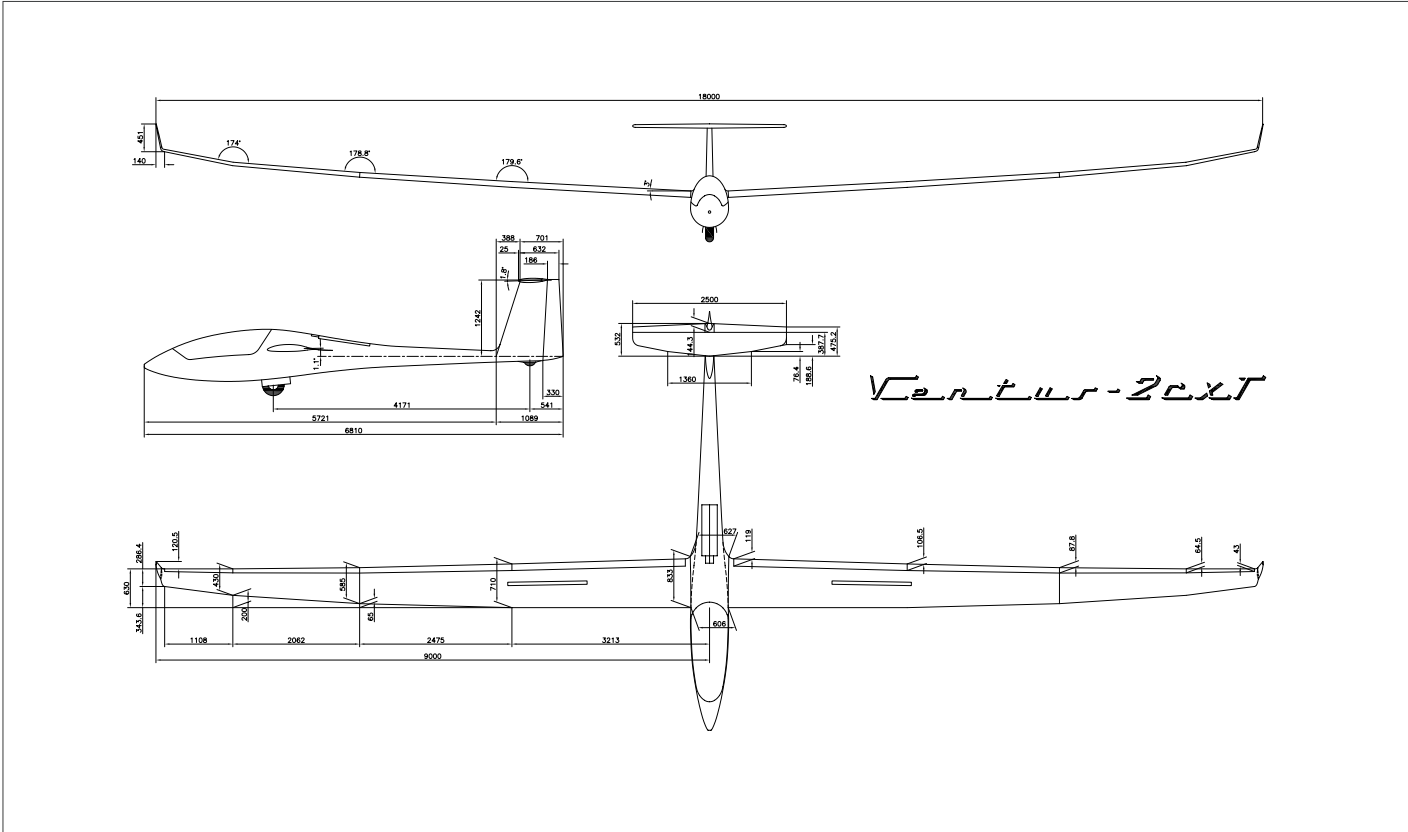
Standard Cirrus



Technical data and performances

Wing span	15.00 m (49.21 ft)	17.60 m (57.74 ft)
Wing area	9.51 m ² 102.36 ft ²	10.15 m ² 109.25 ft ²
Aspect ratio	23.7	30.2
Maximum possible gross weight	525 kg 1157 lb	500 kg 1102 lb
Empty weight approx.	240 kg 529 lb	244 kg 538 lb
Wing loading	33-55 kg/m ² 6.7-11.3 lb/ft ²	31-49 kg/m ² 6.3-10 lg/ft ²
Best L/D	43.5	49
Maximum permitted speed	270 km/h (146 kt, 169 mph)	

Ventus C



9 Die Präsidenten der SFK und des SFVS

Die Präsidenten der Segelflugkommission (SFK) des AeCS und des Segelflugverbands der Schweiz (SFVS)



August Hug
1943–1969
Erster Präsident SFK¹



Georges Bovier
1990–1994
Präsident SFK bis 22.1.1993
ab 23.1.1993 erster Präsident FSVS
(Gründungsversammlung SFVS)



Adolph «Pirat» Gehriger
1969–1970



Bernhard «Benno» Lüthi
1994–1997



Hans Nietlispach
1970–1979



Peter Schneuwly
1997–2004



Richard Meyer
1979–1985



Emil Blumer
2004–2011



Georg Krenger
1985–1990



Xaver «Xappi» Mäder
seit 2011

¹ Vor 1943 gab es im Aero-Club sogenannte «Oberexperten Segelflug»

10 Unsere Präsidenten

VEREINIGUNG DER SEGELFLUG-VETERANEN des AeCS
ASSOCIATION DES VÉTÉRANS DU VOL À VOILE de l'AéCS



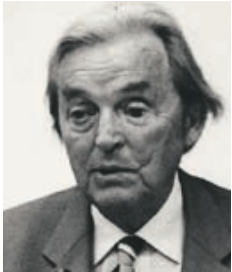
*lang geflogen und jung geblieben!
longtemps volé et resté jeune!*



August Hug
1971–1979

August Hug, Gründer und erster Präsident der VSV, bleibt seit 1979 einziger Ehrenpräsident, weil die Statuten seit 1986 keine Ehrenmitgliedschaften mehr vorsehen.

1982



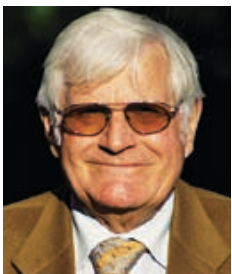
Herbert Katz
1980–1985

1982



Köbi Eggenberger
1985–1993

1990



Willi Schwarzenbach
1993–2005

2006



Manfred R. Kueng
seit 2005

2004

11 Zum Autor

Manfred R. Kueng begann im März 1956 im Alter von 17 Jahren als Flugschüler in der Segelfluggruppe Basel und ist Träger des Gold-C mit 3 Brillanten. Er war 12 Jahre lang Cheffluglehrer in der Genfer Segelfluggruppe in Montricher. Kueng fliegt zu seinem Vergnügen, ist immer noch aktiver Segelfluglehrer und seit 2005 Präsident der Vereinigung der Segelflug-Veteranen des AeCS.



Manfred Kueng mit seiner
DG-600/18m HB-3039 in Saanen

Foto: Peter Hildebrand

Nach einer kaufmännischen Ausbildung und verschiedenen Funktionen war Manfred Kueng während 2 Jahrzehnten verantwortlich für die Energiebeschaffung der europäischen Werke eines weltweit tätigen Unternehmens in der Chemiebranche.

In der Armee war Hauptmann Kueng Regiments-Übermittlungsoffizier in den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (heute Luftwaffe) und im Nebenamt Sport-Offizier auf allen Stufen seiner militärischen Laufbahn.

Seit seiner Schulzeit als Pfeifer und aktiver Fasnächtler im Dupf-Club Basel, organisiert er seit über 50 Jahren in Genf ansässige Basler alljährlich die Teilnahme von Basler Pfeifern und Tambouren an der Escalade in Genf.

Manfred Kueng ist mit Sophie verheiratet und hat eine Tochter Catherine.



Als Fluglehrer beim Schulen

Foto: Gilbert Benzonana



Mit der Super-Dimona HB-2324
unterwegs

Foto: Dan Kueng





12 Sponsoren

Besten Dank allen Geldgebern, auch jenen, die hier nicht aufgeführt sind, weil ihre Sponsoren-Zusage erst nach Drucklegung einging. Die Beiträge von Firmen, Institutionen und Privatpersonen, darunter auch eine ansehnliche Anzahl Mitglieder der Vereinigung der Segelflug-Veteranen, haben die Herausgabe dieses Buches ermöglicht.

Firmen und Institutionen

AXA Winterthur, Luftfahrtversicherungen, CH-8400 Winterthur

Breitling SA, CH-2540 Grenchen

Carbagas AG, CH-3073 Gümligen

Engadin Airport AG, CH-7503 Samedan
und
Club svoul a vela Muottas, CH-7503 Samedan

Fondation Hans Wilsdorf, CH-1227 Carouge

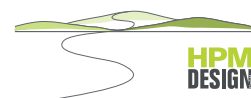
HPM Design GmbH, CH-5611 Anglikon

Pilatus Flugzeugwerke AG, CH-6371 Stans

RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation, CH-6032 Emmen

Saab AB, SE-581 88 Linköping, Schweden

Segelflugverband der Schweiz, CH-6006 Luzern



Privatpersonen

Angst Martin, 8006 Zürich
Arber Horst, 4053 Basel
Augsburger Peter, 3700 Spiez
Bachmann Max und Martha, 8302 Kloten
Baumann Arthur, 1588 Cudrefin
Baumann HP, 8810 Horgen
Berchtold Heinrich, 8606 Nänikon
Bernardi Peter, 4302 Augst
Bissig Alois, 6454 Flüelen
Bitterlin Fred, 8302 Kloten
Deutsch Roland, 4332 Stein
Dünki Umberto, 9242 Oberuzwil
Eichenberger Urs, 8700 Küsnacht
Fäh Hermann 8542, Wiesendangen
Freitag Pierre, 2300 La Chaux-de-Fonds
Fuchs Erich, 8706 Meilen
Gamma Thomas, 6285 Hitzkirch
Gilivert Daniel, 2208 Les Hauts-Geneveys
Götz Heidi, 8620 Wetzikon
Güggi Anton, 6045 Meggen
Günthard Margrith, 8824 Schönenberg
Gunzenhauser Johannes Rudolf, 4450 Sissach
Gunzenhauser Jürg, 4450 Sissach
Gunzenhauser Bernhard, 4102 Binningen
Gysi Karl, 8400 Winterthur
Häberlin Hans Paul, 8260 Stein am Rhein
Hartmann René, 4934 Madiswil
Hodel René, 3008 Bern
Hübscher Bruno, 8852 Altendorf
Hübscher Hermann, 8620 Wetzikon
Hugi Hans 8484, Neschwil
Humberset Claude, 1024 Ecublens
Jaquet Gilbert, 1822 Chernex
Jeanneret René, 2000 Neuchâtel
Jenni Eugène, 2502 Bienne
Jenni Walter, 8055 Zürich
Keckeis Christophe, 1552 Trey
Klingler Doris, 8224 Löhningen
Köller Hans Peter, 3049 Säriswil
Kuhn Hansjörg, 8600 Dübendorf
Lehmann Erwin, 4600 Olten
Liechti Pierre, 2024 St Aubin
Lüdin Hans, 1296 Commugny
Marti Fritz, 3250 Lyss
Meisser Jakob, 7050 Arosa
Muntwyler Urs, 3007 Bern
Naegeli Hansruedi, 8932 Mettmenstetten
Noble John, 1227 Carouge
Obrist Marcel, 8625 Gossau
Raulf Felix, 4102 Binningen
Räz Max, 3256 Seewil
Rebetez Werner, 4123 Allschwil
Ritzi Leander Markus, 8118 Pfaffhausen
Roesgen Gilberte und Roger, 1213 Petit-Lancy
Rüegg Werner, 8636 Wald
Ruesch Hans-Peter, 5323 Riethem
Ryser Fred, 4144 Arlesheim
Ryser Kurt, 3145 Niederscherli
Salvisberg Bernhard, 3006 Bern
Scheitlin Oscar, 8303 Bassersdorf
Scheuber Karl, 6382 Büren NW
Schild Roland und Ruedi, 4227 Büsserach
Schillig Kurt, 1206 Genève
Schwarz Karl, 8105 Watt
Schweizer Hansjörg, 4102 Binningen
Stapfer Kurt, 8322 Madetswil
Steiger Eugen, 4132 Muttenz
Stuedler Hans, 4054 Basel
Storck Hans, 2503 Biel
Strobel Joseph, 8121 Benglen
Stuber Kurt, 4584 Lüterswil
Testuz Gilbert, 1091 Aran
Tschannen Werner, 8302 Kloten
Tschudin Max, 4053 Basel
von Arx Werner, 4125 Riehen
Wälchli Guido, 5000 Aarau
Weber Jacques et Rogette, 2014 Bôle
Wickli Karl, 9642 Ebnet-Kappel
Widmer Rudolf, 1700 Fribourg
Zepf Peter, 4123 Allschwil

13 Alphabetischer Index mit Hinweis auf die Jahreszahlen

(Alljährlich wiederkehrende Events, wie Segelflugkonferenzen, Wettbewerbe etc, sind in diesem Verzeichnis nicht systematisch aufgeführt)

- Aeberli Eugen, 1978, 1941
AeCS, 2011, 2010, 1958, 1943, 1938, 1937, 1934, 1931
AeroRevue, 2006
AFG (Akademische Fluggruppe), 1960, 1954, 1953, 1947, 1940
Albis, 1934
Allenspach Andreas, 2003
Allenspach Sepp, 2011
Alpine Segelfluglager, 2012, 1991, 1978, 1976, 1963, 1960
Amstutz E., 1943
AN-20, 1978
Anderegg Helmut, 1989
Anklin Joseph, 1956, 1932
Arosa, 1943, 1939, 1938, 1937, 1936, 1933
Atger Charles, 1955
Augsburger Jean, 1941
Autoschlepp, 1945, 1931
- Bachmann Max und Martha, 2009, 1989, 1988, 1985
Bachtel, 1933, 1931, 1930, 1929
Badum Thomas, 1994, 1993, 1984, 1982
Baldi W., 1941, 1939
Baltensweiler Armin, 1943
Baroni Oskar, 1935, 1934, 1933, 1931
Barras Michel, 1994
Basler Segelflugtage auf dem Bruderholz, 2010, 2006, 2002, 1999, 1992, 1987
Baumann Hanspeter («HP»), 1986, 1985
Baumann Werner, 1986
Baumgartner Kurt, 1961
Baur Willy, 2000, 1985, 1970, 1966, 1941, 1939, 1937, 1936, 1935, 1934, 1933
BAZL (siehe auch Eidg. Luftamt), 2009, 2008, 1994
Beaud Jacques, 1936
Berger Erich, 1950
Berna Emil, 1934, 1933
Bernoulli Daniel, 18. Jahrhundert
Berthoud A., 2003
Bertschmann Fritz, 1936, 1935
Bieri Roland, 2011, 1988
Bigler Fritz, 1987, 1965
Binder Felix, 1935
Binder Hans, 1991, 1990, 1988, 1987
Binggeli Ernst, 1970, 1967
Bircher Thomas, 1964, 1962
Bissig Alois («Wisi»), 1998, 1995
Bitterlin Fred, 2012
Blatter Frederico, 1996, 1989, 1987, 1985, 1984, 1983, 1982
Bloch Urs, 1964, 1960
Blumer Emil, 2011, 2004, 1987
- Böcklin Arnold, 1901
Bommer E., 1939
Bopp Hansjörg, 2007
Bornet Claude, 1960
Bovier Georges, 1993
Braunwald, 1938
Bretscher Karl, 1987
Brown Charles, 1901, 1891
Brunner Emil, 1942, 1941
Brunner Rolf, 1945, 1944
Brütting Georg, 1981
Bühlmann Martin, 1996
Bundesamt für Zivilluftfahrt (siehe BAZL)
Bünzli Beat, 1993, 1992, 1988, 1984
Burger Walter, 1935
Bürki Christine, 2007, 2005
- Chanute Octave, 1901, 1891
Chardon Francis, 1993, 1985, 1982, 1950, 1923, 1922
Cincera Ernst, 1986
Club da Svoul a Vela Muottas, 1982
Club genevois d'aviation, 1909
Club Neuchâtelois d'Aviation (C.N.A.), 1954, 1936
Comte René, 1967, 1951, 1950, 1947
Couston Henry, 1955
Crans-sur-Sierre, 1942
- Danz Werner, 2007, 2001, 1993, 1987
Dauersegelflüge, 1955, 1939, 1938, 1936
Davin Bertrand, 1955
Davos, 1959, 1941, 1932
de Chambrier Gérard, 1943, 1941
Degen Jakob, 1812
Derendinger Alois, 1966, 1942
Desmeules Pierre-André, 2005
Deutsch Andreas, 1979
Diamant, 2010, 1972, 1968, 1967, 1966, 1964, 1962
Dietschi Eugen Dr, 1935, 1931
Diggelmann Alex W., 1943
Diplom Paul Tissandier, 1991, 1990, 1978
Diplom Pirat Gehriger, 2009
Dittmar Heini, 1938, 1937, 1935
Doderer Hermann, 2006
Doebeli Felix, 1993, 1992
Dohle, 1958
Doppelsitzerschulung, 1952, 1949, 1943, 1928
Drohnen, 2008
Dubs Niklaus, 1956, 1955

Dugerdil Marc, 1987, 1971, 1944
Dünner Ernst, 1959, 1958
Duttweiler Gottlieb, 1940, 1938

EASA, 2008
Ecolight-Flugzeuge, 2005, 2001, 2000
Eggenberger Köbi, 1993, 1985
Egger Peter, 1985
Egli Markus, 2008
Ehret Emil, 1967
Eichenberger Rudolf und Werner, 1969
Eichenberger Willi, 1948
Eidg Luftamt (später in BAZL umbenannt), 1963, 1958, 1949, 1948, 1947, 1945, 1943, 1942, 1938, 1934, 1932, 1931, 1925
Einsitzerschulung, 1952, 1943, 1928
Elfe (verschiedene Modelle), 2010, 2006, 1978, 1970, 1967, 1965, 1964, 1956, 1954, 1948, 1945
Elmer Daniela, 1995
Elsässer Alfred, 1928
Elsässer Röbi, 1951
Ender Tobias, 2010
Engelhard Adrien, 1936
Erni Hans, 1943
Erste Alpenüberquerung im Segelflug, 1935
Erste nationale Segelflug-Meisterschaft, 1937
Erste nationale Segelflugkonferenz, 1941
Erste Segelfliegertagung (Vorgänger Segelflugkonferenz), 1934
Erste Segelflüge über eine Stunde, 1922
Erster Gleitflugwettbewerb, 1924
Erster Nationaler Segelflug-Wettbewerb, 1936, 1924
Erster Schleppflug über die Alpen, 1933
Erster Segelflug in der Schweiz, 1929
Erster Streckenflug, 1929
Erster Streckenflug über 1'000 km, 1964
Erster Thermik Streckenflug, 1926
Erster Windenstart, 1932

Fäh Hermann, 1970
Fahrni Willy, 1997, 1989
Fankhauser Werner, 1935
Farner Hans, 1958
Farner Willy, 1966, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931
Fässler Dominik, 2007
Fessler Thomas, 2007
FLARM, 2008, 2004
Fliegerischer Vorunterricht (FVS), 2003, 1943, 1937
Flims, 1941
Fluggruppe Berufsschüler, 2010
Fluggruppe Zürcher Oberland (FGZO), 1956
Flughafen Genf-Cointrin (Aéroport International de Genève), 2012
Flugplatz Ambri, 1995, 1994, 1992
Flugplatz Amlikon, 1995, 1970, 1963
Flugplatz Basel-Sternenfeld, 1932, 1931
Flugplatz Bellechasse, 2009, 1942
Flugplatz Bern-Belpmoos, 2012, 2006, 1943
Flugplatz Beromünster, 1972
Flugplatz Birrfeld, 1990, 1968, 1945, 1937, 1936
Flugplatz Bressaucourt, «Aérodrome du Jura», 2011, 2002, 1998
Flugplatz Buttwil, 1969
Flugplatz Dällikon, 1969, 1964, 1963, 1947
Flugplatz Dittingen, 2003, 1956, 1932
Flugplatz Dübendorf, 1933, 1932
Flugplatz Frauenfeld, 1963, 1962, 1948, 1945
Flugplatz Fricktal-Schupfart, 1967, 1966
Flugplatz Grenchen, 2011, 2008, 1951, 1942
Flugplatz Gruyère, 1963
Flugplatz Hausen am Albis, 1945
Flugplatz Kägiswil, 2009, 1947
Flugplatz Langenthal-Bleienbach, 2007, 2005, 1943, 1935
Flugplatz Locarno-Magadino, 2006, 1999
Flugplatz Lodrino, 2012, 2011, 2006
Flugplatz Lugano-Agno, 1932
Flugplatz Mollis, 1996, 1959
Flugplatz Montricher, 2001, 1996, 1995, 1975, 1971
Flugplatz Münster VS, 2009, 2002, 2001, 1960
Flugplatz Neuchâtel-Colombier (Planeyse, Prés d'Areuse), 2012, 1954, 1936
Flugplatz Olten-Gheid, 1992, 1979, 1978, 1943
Flugplatz Payerne, 1994
Flugplatz Porrentruy-Courtedoux, 2011
Flugplatz Saanen, 2012
Flugplatz Samedan, 1948, 1946, 1943, 1942, 1936
Flugplatz Schänis, 2005, 1984, 1965, 1964, 1963
Flugplatz Schmerlat, 2005, 1991, 1933
Flugplatz Sisselnfeld, 1966, 1951
Flugplatz Speck-Fehraltorf, 1956
Flugplatz Spreitenbach, 1969, 1963, 1933, 1932
Flugplatz Walenstadt, 1954, 1946
Flugplatz Winterthur, 1964, 1949
Flugsportgruppe Zürcher Oberland, 1956, 1948, 1946
Flugsportverein Zürich, 1919
Flugtechnischer Verein, 1933, 1932
Flury Eugen, 1971
Föllmi A., 1941
Forschungslager- und Kurse, 1948, 1946, 1941, 1937
Frehner Herbert, 1980, 1978, 1976
Frei Jost, 1985
Freitag Pierre, 2006
Fretz Robert, 1933, 1932
Frey Thomas und Daniel, 2011, 2000, 1998, 1978
Friedländer Oberst, 2012
Friedli Rolf, 2012
Fuhrer Hermann, 1989, 1975

Gafner Peter, 1989
 Gäumann Markus, 2003, 2000
 GBMZ, 1940, 1938
 Gehriger Adolf («Pirat»), 1983, 1981, 1976, 1961, 1954, 1950, 1948, 1947
 Geiger Hermann, 1960, 1931
 Gempenplateau, 1934, 1933
 Gisler Walter, 1982
 Gleit- und Segelflugverein Thun, 1921
 Gletscherpremiere, 1961
 Glur Fritz, 2009, 1955, 1946, 1943, 1942, 1941, 1939, 1938, 1936
 Godinat Marcel, 1942, 1941, 1939, 1938, 1937, 1936, 1935, 1934, 1933
 Golaz Henri, 1937
 Gottschalkenberg, 1926
 Götz Heidi, 1990, 1984, 1982, 1979, 1976, 1974
 Gourdou Gontran, 1971
 Gribi F., 1941
 Groenhoff Günter, 1932, 1931
 Gros Sébastien, 2006
 Grosse Hans-Werner et Karin, 2012, 1981
 Groupe de Vol à Voile Bex Les Martinets, 2011, 1961
 Groupe de Vol à Voile de Fribourg, 2005, 2000, 1999, 1942
 Groupe de Vol à Voile de l'Air-Club Yverdon, 1986
 Groupe de Vol à Voile de la Gruyère, 2008, 1994, 1963
 Groupe de Vol à Voile Sion, 1936
 Groupe Genevois de Vol à Voile de Montricher, 2004, 1997, 1991, 1971, 1953, 1937, 1931
 Groupe Vaudois de Vol à Voile de Montricher, 1971, 1933
 Groupement de Vol à Voile du Jura-Sud, 1957
 Grunau Baby (verschiedene Baby-Modelle), 2009, 2003, 1996, 1959, 1942, 1935
 Grundbacher Lilly, 2007, 2001
 Gruppo di Volo Sud Alpin (GVSA), 1981
 Gruppo Volo a Vela Leventina, 1995
 Gruppo Volo a Vela Ticino, 2011, 2006, 1936
 Gsell Robert, 1946, 1945, 1943, 1937, 1935, 1922
 Gstaad, 1922
 Guénat H., 1941
 Gummiseil-Katapult, 1985, 1938
 Gummiseilstarte, 2005, 2003, 2002, 1999, 1998, 1997, 1985, 1956, 1956, 1942, 1937, 1936, 1935, 1931, 1926
 Guniat Paul, 1996, 1983, 1963
 Gunzenhauser Rudolf und Ernst, 1946
 Gysling Erich, 1986

 Haas Urs, 2007
 Häberli Hans-Rudolf, 1991
 Häberlin Hans Paul, 1941
 Haberstick Karl, 1946
 Hächler Rudolf, 1950
 Hahn Manfred, 2012, 2002
 Halter Willi, 2005

Hänggi Hugo, 1943
 Hauser Fridolin, 2000
 Hedinger-Bühler Ursula, 1984
 Hegetschweiler Walter, 1943, 1942
 Heide Martin, 1991
 Heimgartner Teddy, 1993, 1992, 1991, 1990, 1987, 1948, 1939
 Herbaud Gérard, 1994
 Herbert Alfred, 1991
 Hermann Walter, 1985, 1959
 Herold Wolf-Dieter, 2005, 2002
 Hersteller von Segelflugzeugen in der Schweiz, 1948
 Herzig Roland, 1945
 Hessel Gustav, 1935
 Hildebrand Peter, 1996
 Hildebrand Vreni, 2008, 2005
 Hirth Wolf, 1959
 Hochleistungssegler mit Strahlantrieb, 1978, 1972
 Hochstrasser Werner, 1945, 1939
 Hofer Max, 1988
 Hübscher Kurt, 1944, 1943
 Hug August, 1983, 1979, 1975, 1974, 1973, 1971, 1968, 1950, 1945, 1943, 1941, 1938, 1936, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931, 1929, 1928, 1913
 Hürlimann Heinrich, 1935
 Huth Heinz, 1981

 IACE Jungfliegeraustausch, 2006, 1949
 IKARUS, 2012
 Immatrikulationen, 1934, 1932
 Inäbnit Edi, 2011
 Isler Arnold, 1931
 Isler Fred, 1939–1945
 Isler Paul, 1989
 Isler Rolph, 1951
 Isler Urs, 2011
 ISTUS, 1948, 1938, 1935, 1932, 1931, 1930
 Ivkovic Borijvoj, 1985

 Jäggi Kurt, 1976
 Jeger Peter, 1997
 Jungfraujoche, 1985, 1935, 1931

 Kamber Oskar, 1946
 Kammacher Alphonse, 1944, 1943, 1941, 1938
 Katapultanlage für Segelflugzeuge, 1944
 Katz Herbert, 1985, 1980, 1979, 1941
 Kegel Max, 1926
 Keiser Felix, 2011
 Kessel W., 1932
 Klieforth Harald, 1955
 Klinken, 1934

- Knab Ernst, 2011
 Kohler Werner, 1985
 Kölliker Werner, 1991
 Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, 1943
 Kornfeld Heinz, 1960
 Korrodi Kurt, 1959
 Kramer Max, 1947, 1943, 1935, 1934, 1933
 Krebsler Walter, 1935
 Krenger Georg, 2006, 1986
 Kronfeld Robert, 1931, 1929
 Kuchler Philippe, 2012, 2011
 Kueng Manfred, siehe Küng Manfred
 Kuhn Alwin, 1961, 1956, 1955, 1954, 1950, 1948, 1946, 1944
 Kuhn H., 1941
 Kundert Alex, 1985
 Küng Ernst und Fritz, 1945, 1936, 1935, 1934, 1933
 Küng Manfred, 2006, 2005, 2001
 Kunstflug, 2012, 2011, 2006, 2002, 1999, 1996, 1995, 1976, 1951, 1939, 1938, 1937, 1936, 1935, 1933, 1932
 Künzler Daniel, 1995
- Lägern-Hochwacht (ZH), 1944
 Landung und Start auf Wispile, 1963
 Larpin Roger, 2003, 1996
 Lauber Cécile, 1943
 Lecoultré P., 2003
 Leder Max, 1939–1945
 Ledermann Werner, 1987, 1969, 1949, 1948, 1947
 Legler Franco, 1948
 Lehmann Erwin, 1970, 1967, 1961
 Leistungsabzeichen, 2002, 2001, 1960, 1953, 1950, 1938, 1935, 1931
 Leoni Alfred, 1936
 Les Pléiades-sur-Vevey, 1944, 1941
 Leutenegger Simon, 1991, 1990, 1987, 1984
 Leutenegger Stefan, 2007, 2006
 Leysin, 1944
 Liardon Francis, 1963, 1943, 1941
 Lilienthal Otto, 1901, 1891
 Lilienthal-Medaille, 1983, 1976, 1974, 1961, 1959
 Lindemann Eric, 2005
 Linskey Ray, 1990
 Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats, 2008
 Luftraum, 2011, 2008, 2006, 1969, 1963
 Lüthi Benno, 2012, 1998, 1997, 1994, 1992, 1984, 1976
 Lüthy R., 1944
 Lütolf Susan, 1997, 1995
 Luzern, 1913
- Mäder Valentin, 2008, 2003
 Mäder Xaver («Xappi»), 2011
 Madöry Jac, 1934, 1933
- Maire René Dr., 1993
 Markwalder Albert, 1978, 1964, 1954, 1948
 Marthaler Jean, 1966, 1934, 1933
 Martig Walter, 1989
 Martin Michel, 1941, 1937
 Martinaglia Mario, 1934, 1933
 Mattmann Vreni, 1984
 Maurer Siegbert («Sigi»), 1987, 1948, 1947
 Medical, 2008
 Meierhofer Walter, 1952
 Minimoa HB-282, 2006, 1985
 Monte Brè, 1942
 Montgomery John J., 1883
 Moreillon Pierre, 1989
 Moosmann Rolf, 1987, 1971
 Mosberger Thomas, 1991
 Moswey (verschiedene Modelle), 2010, 2009, 1985, 1972, 1968, 1960, 1953, 1951, 1950, 1948, 1947, 1946, 1943, 1942, 1941, 1937, 1936
 Motorsegler, 1946
 Moullec Christian, 2003
 Mühlebach Roland, 1995
 Müller Robert und Georg, 1968, 1942, 1936, 1932
 Müller Bernhard, 1959, 1954
 Müller Fritz, 1930
 Müller Heinrich («Heiner»), 1937, 1936
 Müller J.P., 2003
 Müller-Borer Irène, 1984, 1959, 1952
 Muottas Muragl, 1942
- Nachtflüge (siehe auch Dauerflüge), 1978
 Nationaler Segelflugwettbewerb, 1990, 1950, 1936
 Neiningen Bruno, 1990, 1987
 Neuhaus Werner, 1984
 Neukom Albert, 1983, 1978, 1964
 Nicollier Claude, 2011, 1999
 Nietlispach Hans («Housi») und Josette, 2008, 1986, 1985, 1983, 1980, 1978, 1975, 1971, 1970, 1961, 1960, 1959, 1957, 1956, 1955, 1954, 1950, 1948, 1943
 Noble John, 2007, 2001, 1996, 1995, 1987, 1983
- Obrecht Fritz, 1931
 Obrist Basil, 1987
 Obrist Marcel, 1983
 OCS, (Oldtimer Club Schänis), 2005, 1983
 Odesti Antonio, 1978
 Oettiker Guido, 1937
 Ogi Adolf, 1982
 Ohlmann Klaus, 2003, 1997
 Olympia Meise, 2007, 1940, 1938
 Olympische Spiele, 1950, 1936
 Osen Karl, 2012, 1996

OSTIV, 1948
OSV, (Oldtimer Segelflugvereinigung Schweiz), 2009, 2005,
2003, 2001, 1998, 1997, 1989, 1972
OVL, (Ostschweizerischer Verein für Luftfahrt), 1928, 1926

Pahud Ulysses, 1957
Parker Alvin, 1964
Pelzer Manfred, 1959
Pelzner Willy, 1922
Perrin Jean-Marc, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003
Persson P.A., 1948
Petit-Pierre Maxime, 2012
Pfenninger Werner, 1978, 1954, 1948, 1945, 1941
Philippe Pierre-François, 2006
Phöbus, 1959
Phönix, 1959
Piccard Auguste, Professor, 1942, 1938
Pilatus B-4, 2010, 1985, 1983, 1976, 1972
Plaut Olivier, 2012
Pro Aero, 1998, 1988, 1963, 1949, 1946, 1940, 1938
Progin Philippe, 2005, 2003
Prometheus, 1978, 1972

Ramel Urs, 1987
Raubvögel, 2005, 1987
Rebsamen Walter, 1935, 1934, 1933
Rebstein, (Lausanne), 1944
Reich Dirk, 2012, 2007
Renner Ingo, 1981
Reutemann Hans, 1932
Revaz Bernard, 1986
Rhön, 1937, 1932, 1920
Rhönlerche K-4, 2002, 1992, 1955
Rickenbacher Fritz, 1968
Riedel Peter, 1985, 1935
Rigi, 1985, 1956, 1954, 1953, 1937, 1935, 1932, 1931
Ris Walter, («Walo»), 1943, 1942, 1941
Risch August, 1978
Ritschard Willy, 1984, 1970
Ritzi Markus, 2003, 1965
Rochers de Naye, 1944, 1943, 1937, 1936
Rohlwing Günter, 2001
Rossier Daniel, 2012
Rossier Denis, 1994
Rossier Gabriel, 2012, 2011, 2008, 1994
Roth Werner, 1985
Rothenbühler Hans, 2009, 2001, 1985
Ruckstuhl Karl, 1950
Rudolf Edwin, 1986
Rudolph Friedrich, 1934
Rüegg Werner, 2006
Ruffieux André, 1971

Ruffieux Pierre-Alain, 1996
Rütschi Hermann, 1966, 1942
Ryser Walter, 1970

SAGA, 2012, 2011, 2006, 2005, 1999, 1983, 1976, 1975
Sägesser Ruedi («Sägi»), 2006, 1990, 1958, 1954, 1935
Sailplane Grand Prix, 2010
Sallaz Margrit, 1984, 1964
Salm Max, 1992
San Vittore, 1991, 1976
Sandmeier Hans, 1937, 1936, 1935
Säntis, 1939, 1937
Schaad Gritli, 1948, 1934
Schachenmann Max, 1953, 1951, 1948, 1947, 1946, 1945, 1943,
1942, 1941, 1939, 1938
Schaffroth E., 1941, 1939
Schaefer Guido, 1954
Schafer Thierry, 2006
Schälchlin Heinrich, 1985
Schänis Glider Cup, 2009
Schäuble Pepe, 2011
Scheidegger E., 1941
Scherrer Oscar, 2007, 1956, 1944
Scherrer Peter, 1932
Scheuber Karl E., 1972
Schillig Kurt, 2007, 1971
Schlatter-Müller Elfriede, 1984, 1916
Schleppflüge (von besonderer Bedeutung), 1961, 1946, 1945,
1937, 1935, 1934, 1933, 1932, 1931
Schleppklinken, 1934
Schmid Christian, 2012, 2011
Schmid F. und P., 1941
Schneebeli Felix, 2007
Schneider Richard, 2001
Schneuwly Peter, 2004, 1997
Schreiber Fritz, 1936
Schreiber Hermann, 1944, 1941, 1940, 1938, 1937, 1936, 1935,
1934, 1932
Schulgleiter, 1952, 1927
Schulthess Alfred, 1984, 1982, 1976
Schurter Otto, 1935
Schwab Joachim, 2011
Schwarz Yvonne, 2005
Schwarzenbach Willi, 2010, 2005, 2003, 1996, 1993, 1992, 1985,
1981, 1957
Schwarzenberger Othmar, 1960, 1955
Schweizer Christian, 1976
Schweizer Hansjörg, 2006
Schweizerische Segelflug-Nationalmannschaft, 1945
Schweizerische Segelkunstflug-Nationalmannschaft, 2011
Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, 1932
Segelflieger Oldtimer-Treffen, 2009, 1991, 1979
Segelflug als Olympische Disziplin, 1938

- Segelflug im AeCS, 1937, 1934, 1931, 1922
 Segelflug-Weltmeisterschaft Samedan, 1948
 Segelfluggruppe Aarau, 2010, 1935
 Segelfluggruppe Alpin (bis 2004: Blauer Windsack), 2004, 2002, 1965, 1958
 Segelfluggruppe Arosa, 1938
 Segelfluggruppe Bad Ragaz, 2005
 Segelfluggruppe Basel/Segelfluggruppe beider Basel, 2006, 2003, 1992, 1987, 1981, 1967, 1950, 1939, 1936, 1935, 1934, 1933, 1931
 Segelfluggruppe Bern, 2006, 1927
 Segelfluggruppe Biel, 2006, 1931
 Segelfluggruppe Birrfeld, 2010
 Segelfluggruppe Brugg, 1934
 Segelfluggruppe Cumulus, 2007, 1995, 1985, 1970, 1963, 1945, 1935
 Segelfluggruppe Dittingen (bis Ende 1999: SG Zwingen), 2003, 1956, 1936, 1932
 Segelfluggruppe Frauenfeld, 1934
 Segelfluggruppe Freiburg, 2005, 2000, 1999, 1997, 1942
 Segelfluggruppe Fricktal, 1967, 1951, 1936
 Segelfluggruppe Glarnerland (bis 2005: SG Churfirsten), 2008, 2005, 1959, 1954, 1946
 Segelfluggruppe Grenchen, 1932
 Segelfluggruppe Knonaeramt, 2011, 1996, 1967
 Segelfluggruppe Lägern, 1984, 1947, 1935
 Segelfluggruppe Lenzburg, 1990, 1954, 1953, 1933
 Segelfluggruppe Lugano, 1932
 Segelfluggruppe Nidwalden, 1945
 Segelfluggruppe Oberaargau, 2007, 2001, 1956, 1943
 Segelfluggruppe Oberengadin, 1982, 1947, 1936
 Segelfluggruppe Obwalden, 2009, 1947
 Segelfluggruppe Olten, 1995, 1979, 1932
 Segelfluggruppe Säntis, 1981, 1959, 1946, 1941
 Segelfluggruppe Schaffhausen, 2005, 1983, 1952, 1943, 1933
 Segelfluggruppe Sky, 1969
 Segelfluggruppe Skylark, 1933
 Segelfluggruppe Solothurn, 1951, 1936
 Segelfluggruppe Thun, 1966
 Segelfluggruppe Winterthur, 2003, 1998, 1964, 1963, 1931
 Segelfluggruppe Zürich, 1993, 1986, 1982, 1969, 1933, 1932
 Segelfluggruppe Zweisimmen, 1970
 Segelfluggruppe Zwingen, 1932
 Segelfluglehrerkurs (erster offizieller), 1932
 Segelflugschulen, 1970, 1965, 1952, 1945, 1942
 Segelflugverband der Schweiz SFVS, 2009, 1999, 1993
 Segelflugzeug-Anhänger (offen), 1962
 Segelflugzeug-Exporte, 1943, 1942
 Segelflugzeugbau in der Schweiz, 1954, 1948, 1946, 1943, 1942, 1940, 1936, 1935
 Seiler Rudolf, 1968, 1962, 1957
 Sektion Mittelschweiz des AeCS, 1924, 1922, 1921
 Senn Peter, 1935
 Sigg Hermann, 1934
 Sigrist Beda, 2012, 2008, 2006
 Spahni Ernst, 1943, 1942, 1941, 1939, 1937
 Spalinger Jakob, 1988, 1969, 1968, 1939, 1937, 1936, 1935, 1934, 1931, 1930, 1929, 1928, 1926, 1925, 1922, 1919
 Spalinger S-1, 1919
 Spalinger S-15, 1962
 Spalinger S-16, 1954, 1953
 Spalinger S-18 (verschiedene Modelle), 2009, 2003, 1996, 1985, 1962, 1954, 1953, 1946, 1944, 1943, 1942, 1939, 1937, 1936
 Spalinger S-19, 2009, 1985, 1962, 1956, 1939, 1938, 1937
 Spalinger S-21, 1952, 1945, 1943, 1942, 1939
 Spalinger S-25, 1946
 Spalinger S-26, 1950
 SPHAIR (Nachfolger Fliegerische Vorschulung), 2003
 Spyr (verschiedene Modelle), 2010, 1954, 1949, 1946, 1945, 1943, 1942, 1937, 1936, 1935, 1932, 1931
 St. Moritzersee, 1944
 Stanojevic Alexandar, 1985
 Starkl Danielle, 2006
 Startkatapult, 1946, 1938
 Steiger Carl, 1892, 1890
 Steiner Max, 1941, 1939
 Stemme Reiner, 1991
 Stettler Simon, 1978
 Strecken-Segelflüge über 1'000 km und mehr, 2012, 2008, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003, 1996, 1995, 1993, 1988, 1983, 1964
 Strecken-Segelflüge über 1500 km und mehr, 2006, 2003, 1990
 Stricker Jakob, 1955
 Strobel Joseph, 1979
 Studer Franz, 1989
 Stüssi Rudolf, 1987, 1978
 Sunier Robert, 2006
 Suter Gottfried, 1935
 Suter Karl, («Rigi-Suter»), 1985, 1982, 1954, 1953
 TherMap, 2012, 2008
 Toptherm, 2012
 Traxler E., 1931
 Trimmel Hermann, 2002
 Tschudi Yolantha, 1953, 1950
 Tschudin Max, 1985, 1944
 Udet Ernst, 1935
 Uebersax Kurt, 1992
 van Voornveld Jürg, 1988
 Verein Schweizer Segelfliegerinnen (VSSF), 1984
 Vetterli Ernst («Mirin»), 2001
 Vetterli Hanspeter, 1970
 Vetterli René, 1955
 Vetterli Walter, 1963

VGC, (Vintage Gliding Club), 2003, 1991, 1989
Vieser M., 1939
Villars-Bretaye, 1942
Vogel Traugott, 1943
Vogel Willy, 1999
Vögeli Willy, 1935
von Arx Werner, 2011, 1985
von Burg Peter, 2006
VSSF, (Verein Schweizer Segelfliegerinnen), 1984
VSV, (Vereinigung der Segelflug-Veteranen), 2011, 2006, 2002,
1998, 1981, 1973, 1971, 1966
VSV ausserordentliche GV, 1985, 1984
VSV Förderungspreise, 2009, 1999, 1997, 1996, 1991, 1988, 1987,
1981, 1974
VSV GV Amlikon, 1977
VSV GV Bern-Belp, 2006, 2000, 1992, 1984
VSV GV Birrfeld, 2012, 2004, 1993, 1990, 1987, 1983, 1981, 1976
VSV GV Bleienbach, 2005, 1998
VSV GV Buttwil, 1989, 1982
VSV GV Fricktal-Schupfart, 2007, 1999
VSV GV Grenchen, 2008
VSV GV Hausen am Albis, 2011
VSV GV Kloten, 1985
VSV GV Montricher, 2001, 1988, 1980
VSV GV Muri, 2003, 1995
VSV GV Sarnen/Kägiswil, 2009
VSV GV Schänis, 1997, 1994, 1991, 1979
VSV GV Verkehrshaus Luzern, 1986
VSV GV Weinfelden, 1996
VSV GV Winterthur, 2002
VSV Herbstausflug Basel-Rheinfelden, 2006, 1991
VSV Herbstausflug Bern, 1978
VSV Herbstausflug Bex, 1983
VSV Herbstausflug Bieler-, Neuenburger-, Murtensee, 1990
VSV Herbstausflug Bodensee, 2011, 1996
VSV Herbstausflug Brienersee, 2004, 1994
VSV Herbstausflug Fliegermuseum Dübendorf, 1988
VSV Herbstausflug Genfersee, 2005, 1993
VSV Herbstausflug Grenchen, 1980
VSV Herbstausflug im Schiff von Biel nach Solothurn, 2012
VSV Herbstausflug Lago Maggiore, 1998
VSV Herbstausflug Lavaux–Chexbres–Vevey–Ouchy, 1986
VSV Herbstausflug Luzern, 1979
VSV Herbstausflug Murten, 1982
VSV Herbstausflug Neuenburger-/Bielersee, 2000
VSV Herbstausflug Neuenburgersee, 2003
VSV Herbstausflug Rhein ab Eglisau, 2008
VSV Herbstausflug Rigi, 1985
VSV Herbstausflug Schaffhausen-Untersee, 2002
VSV Herbstausflug Thunersee, 2009, 1999, 1987
VSV Herbstausflug Verkehrshaus, 1977
VSV Herbstausflug Vierwaldstättersee, 2007, 1997, 1989
VSV Herbstausflug Weissenstein, 1984
VSV Herbstausflug Zugersee, 2010, 1995

VSV Herbstausflug Zürichsee, 2001, 1992

Waldis Alfred, 1991
Walt Heinrich, 1959
Walter Ernst, 1985
Walthard Rolf, 1939, 1937
Wanzenried Fritz, 1970
Wasserkuppe, 2011, 2006, 1937
Wasserungen, 1945, 1942, 1934
Weibel Herbert, 1971
Wetli Robert, 1987
Widmer Alois, 1972
Widmer H., 1941
Widmer Michael, 2009, 2003
Wills Christopher, 1985
Windenstart und Winden, 1995, 1994, 1992, 1970, 1957, 1950,
1944, 1941, 1940, 1939, 1935, 1932, 1931, 1929
WindMap, 2012, 2008
Wirz Hanns-Adalbert («Storch»), 2007, 1991, 1988
Wispile, 1963
Wissel Fredy, 1944
WLM, 2006, 1956, 1955, 1954
Wright Orville und Wilbur, 2011, 1911, 1903, 1902
Wullschleger Hans, 2011
Würth Hans («Hansli»), 1948, 1946
Würth Otto (Hanslis älterer Bruder), 1941, 1939
Wyler Ernst, 2011

Zaugg Peter, 1985
Zögling, 1952, 1944, 1943, 1941, 1935, 1927
Zollinger H., 1931, 1930
Zürcher Segelflugtage auf der Allmend, 1996, 1993, 1990, 1989,
1987, 1945
Zürivogel, 1931, 1929, 1928
Zweifel Ludmilla, 1984
Zwicky Matthias, 1983



