Bern Aviatik
Fliegen ab Bern

Air Mail 7/2023

Eine neue Perle am Flughafen:
Amante, das wunderbar erneuerte Hotel/Restaurant.

Das Flughafenrestaurant ist eröffnet

Urs Ryf, CEO des Flughafens Bern, freute sich an der Eröffnungsfeier für den Flughafen, dass das Flughafenrestaurant/Hotel nach einem längeren Dornröschenschlaf wunderbar erneuert und vergrössert, wieder eine Attraktion – und wieder ein Genussort – im Belpmoos wird.
Die Gebrüder Müller hatten die Vision und den Willen, dass sie den ehemals elterlichen Betrieb erwerben und sanieren möchten. Mit förderlicher Unterstützung der Stadt Bern und der Flughafengesellschaft gelang es, die grundrechtlichen Voraussetzungen dazu zu schaffen, der Umbau konnte zügig vollzogen werden.
Mit den Pächtern des Hotels und Restaurants, Tanja Dunkel und Marco Ramseier, dem Pâtisserie Eigentümer Rolf Mürner und den Inhabern des Harley Davidson Stores, Christian Ulmann und Hansueli Bachmann – sowie ihren Mitarbeitenden – kommen mit den besten Wünschen um allen Erfolg drei neue Flughafenpartner dazu, welche den Belpmoos-Spirit teilen.
Urs Ryf fasst in seinem Referat zusammen, dass: **ein Flughafen ein symbiotisches System ist, in welchem alle Flughafenpartner gegenseitig voneinander profitieren.**
amantebelp.ch

IG BL Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr

www.igbl.ch

Innovative Aviatik-Branche zur Senkung des CO2-Ausstosses in der Luftfahrt

Die Aviatik Branche ist seit Jahren aktiv daran, mit innovativen Lösungen den CO2-Ausstoss zu reduzieren. Obwohl der gesamte weltweite Anteil der zivilen Luftfahrt am CO2-Ausstoss aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe rund 2–3 Prozent beträgt, wird das Fliegen in den Medien oft zu Unrecht als Hauptsündenbock für die Klimaerwärmung mit nicht fundierten Angaben dargestellt. Dass nicht nur die grossen Airlines laufend neue innovative Lösungen entwickeln, sondern auch in der Kleinaviatik im Bereich neuer Technologien, Entwicklungen und geräuschlosem Fliegen viel unternommen wird, kann an der Veranstaltung Electrifly-In Switzerland vom 9. und 10. September 2023 im Bundeshangar auf dem Flughafen Bern miterlebt werden. Die Veranstaltung ist öffentlich. **Das Programm finden Sie unter electrifly-in.ch.**

Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident IGBL

BERNER AERO-CLUB

www.berneraeroclub.ch

100 Jahre Segelflug im Belpmoos

1923 – vor hundert Jahren! – gründeten einige Flugbegeisterte mit dem «Flugtechnischen Verein» die Vorgängerin der Segelfluggruppe Bern im Belpmoos. Mit Hängegleitern wurden damals erste Gleitflüge vom Gurten und Längenberg Richtung Belpmoos unternommen. Die Gleitstrecken und Flugdauern wurden rasch besser. 1928 flog Fredy Elsässer Schweizer Rekord: Er glitt vom Längenberg ins Belpmoos – 3.5 Kilometer weit – und blieb 5.5 Minuten in der Luft!
Der Segelflugsport war definitiv auf dem Belpmoos angekommen. Hunderte von Pilotinnen und Piloten haben seither ihr fliegerisches Handwerk im Belpmoos erlernt – und zahlreiche legten den Grundstein ihrer aviatischen Karriere in der Segelfluggruppe Bern. Heute fliegen Top-Pilotinnen und Piloten von Bern-Belp mit dem Segelflugzeug in einem Tag nach Südfrankreich und wieder zurück.
Die Segelfluggruppe Bern feiert ihre hundertjährige Geschichte mit einem Tag der offenen Tür und lädt die Bevölkerung am 2. September 2023* von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf das Segelfluggelände entlang der Gürbe im Belpmoos ein.

Meilensteine der Segelfluggruppe Bern

1923: Gründung «Flugtechnischer Verein».
1928: Fredy Elsässer fliegt Schweizer Rekord: Längenberg – Belpmoos, 3.5 Kilometer, 5.5 Minuten.
1929: Offizielle Eröffnung des Flughafens Belpmoos und Gründung ALPAR AG.
1941: Weltweit erste Elektrowinde für Segelflug der SG Bern im Belpmoos.
1969: Gründung der SG Bern in der heutigen Form, Übernahme der Flugzeuge der ALPAR, Hangarbau auf dem Segelfluggelände.
1982: Aufbau des Vereinslokals «Villa Thermik».
2015: Die Segelflugschule wird nach den Vorgaben der EASA nach internationalen Standards organisiert.
2023: Mit rund 50 Pilotinnen und Piloten und einem Dutzend FlugschülerInnen geht die SG Bern ins Jubiläumsjahr; der Segelflugweg mit Informationstafeln zum Segelflug am Zaun des Segelfluggeländes wird eröffnet. Die Zukunft des Segelflugs im Belpmoos ist leider durch den möglichen Bau einer Solaranlage in Frage gestellt.

In Erinnerung an die pionierhaften Anfänge wartet der Jubiläumstag mit zahlreichen Attraktionen auf: Ab 12:00 Uhr erfolgen **Gummiseilstarts mit Oldtimer-Segelflugzeugen** ab Englisberg am Längenberg, die live übertragen werden. Der **Segelflugweg** informiert über die Geschichte des Segelflugs in Bern. In einer **Ausstellung** können alte und neue Segelflugzeuge bewundert werden. An der Winde können **Passagiere einen Windenstart** erleben. Dieses Angebot ist nur vor Ort buchbar. Und natürlich sorgt eine **Festwirtschaft** fürs leibliche Wohl. **All dies bei freiem Eintritt!**

Pionierhafte Elektrowinde für Segelflug

Apropos Windenstart. Wussten Sie, dass die weltweit wohl erste Elektrowinde für Segelflug im Belpmoos im Betrieb war? Und dies wiederum dank findigen Köpfen, auch von der heutigen BERNMOBIL? Hans Nietlispach, 17facher Schweizer Meister und ein «Urvogel» der SG Bern erinnert sich:

«Die sogenannte Tramwinde wurde anfangs des Zweiten Weltkrieges wegen akutem Benzinmangel durch den damaligen Traktionschef der Berner Städtischen Strassenbahn Otto Schurter konstruiert. Ein Dreiphasen-Wechselstrommotor mit unterirdisch durch Kabel herangeführten 380 Volt Spannung trieb auf der gleichen Achse einen Gleichstromgenerator an, der über einen horizontal angebrachten Schleifgriffkurbel-Widerstand elektrisch mit einem Gleichstromtrammotor verbunden über eine gemeinsame Achse die Stahlseiltrommel antrieb. Das Seil mit einem Durchmesser von 4.5 mm lief durch eine seitlich hin und her laufende mit starken Rollen versehene Kappvorrichtung und konnte im Notfall jederzeit durch den Windenführer gekappt werden. (...) Die Tramwinde hat zusammen mit der ebenfalls elektrisch betriebenen «PIV-Winde» während des ganzen Zweiten Weltkrieges und noch lange danach tausendfach wertvolle Dienste geleistet und Bern zum bedeutendsten Schweizer Segelflugzentrum während des Krieges gemacht.»

Hochstart eines Segelflugzeugs Typ S 15 K an der Tramwinde. Im Hintergrund der Belpberg. Bild aus: Hans Nietlispach, Segelflug.

Zum Vergleich: Heute sieht das so aus! Der Duo Discus HB-3411 DQ der SG Bern hat eine Spannweite von 20 Metern, eine Flügelfläche von 16,4 m², ein einziehbares Fahrwerk und kann 200 Liter Wasser als Ballast mitführen. Die Leermasse beträgt 410 Kilogramm, die Höchstmasse beläuft sich auf 750 kg. Der Doppelsitzer erreicht an der Winde bei guten Verhältnissen eine Höhe, die etwa der Hälfte des ausgezogenen Seils entspricht.
Bild: Windenstart von HB-3411 an der Bernawinde. Bild: Axinja Kiese, SG Bern

Die SG Bern strebt seit einigen Jahren an, den regelmässigen Windenbetrieb wieder aufzunehmen und auszubauen. Beinahe emissionsfrei sollen so ökologische Anliegen umgesetzt und gleichzeitig die Ausbildung massiv vergünstigt werden. Gleichzeitig können ab entsprechender Seillänge auch die Streckenflug-Pilotinnen und -Piloten auf ihre Rechnung kommen.

Die Segelfluggruppe Bern freut sich, am 2. September ab 10:00 Uhr viele Flugbegeisterte mit Ihren Angehörigen auf dem Segelfluggelände im Belpmoos begrüssen zu dürfen.

*Bleibt ein wichtiger Hinweis: Für eine erfolgreiche Durchführung sind wir auf angemessene Wetterverhältnisse angewiesen. Entsprechend kann das Fest auf das Ausweichdatum vom 16.09.23 verschoben werden. **Alle aktuellen Informationen zu Durchführung, Ort und Anfahrweg (bevorzugt mit ÖV) finden Sie unter sgbern.ch.**

probelpmoos
Bern Airport

www.probelpmoos.ch

Flugzeugmodelle in der Abflughalle

Dank der Unterstützung grosszügiger Sponsoren konnten zwei Modelle historischer Flugzeuge, die am Bern Airport eine wichtige Rolle spielten, angefertigt werden:

Der Koolhoven F.K. 50, HB-AMI, wurde am 18.09.1935 von der ALPAR übernommen. Am 16.3.1939 kam es zu einem Crash in Dübendorf mit Air France Potez 62 (F-AOTU). HB-AMI wurde repariert und wieder in Dienst gestellt.
Für die Schweizerische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft (ALPAR) wurden drei Exemplare gebaut. Der zweite F.K. 50, HB-AMO, stürzte am 10.09.1937 am Kelleköpfli (nähe Waldenburg) auf einem Flug von Bern nach Basel ab. Er wurde danach durch den dritten, HB-AMA, einen F.K. 50A mit Doppelheckflossen, ersetzt. Während des Zweiten Weltkriegs wurde mit dieser Maschine einmal pro Woche die Strecke Bern – Croydon GB geflogen. Der Typ erfreute sich grosser Beliebtheit und verkehrte noch 1946 auf der ALPAR-Verbindung Bern–Paris–London. 1947 wurde die Maschine an Maryland Flying Service verkauft. Am 06.07.1962 stürzte dieser F.K. 50A in der Nähe von Monrovia ab.

Die Fokker F-XI war ein verstrebter Hochdecker mit starrem Normalfahrwerk. Das Flugzeug war für zwei Piloten und fünf Passagiere ausgelegt. Der Prototyp mit dem Kennzeichen CH-188 (nach der ersten Pariser Luftfahrtkonferenz lautete das Kennzeichen HB-ALO) befand sich bis 1954 im Besitz der ALPAR.
Beide Modelle können aktuell in einer Vitrine in der Abflughalle bestaunt werden!
Auf der Webseite von probelpmoos gibt es zudem weitere spannende Fotos und Dokumente zu der Koolhoven F.K. 50!