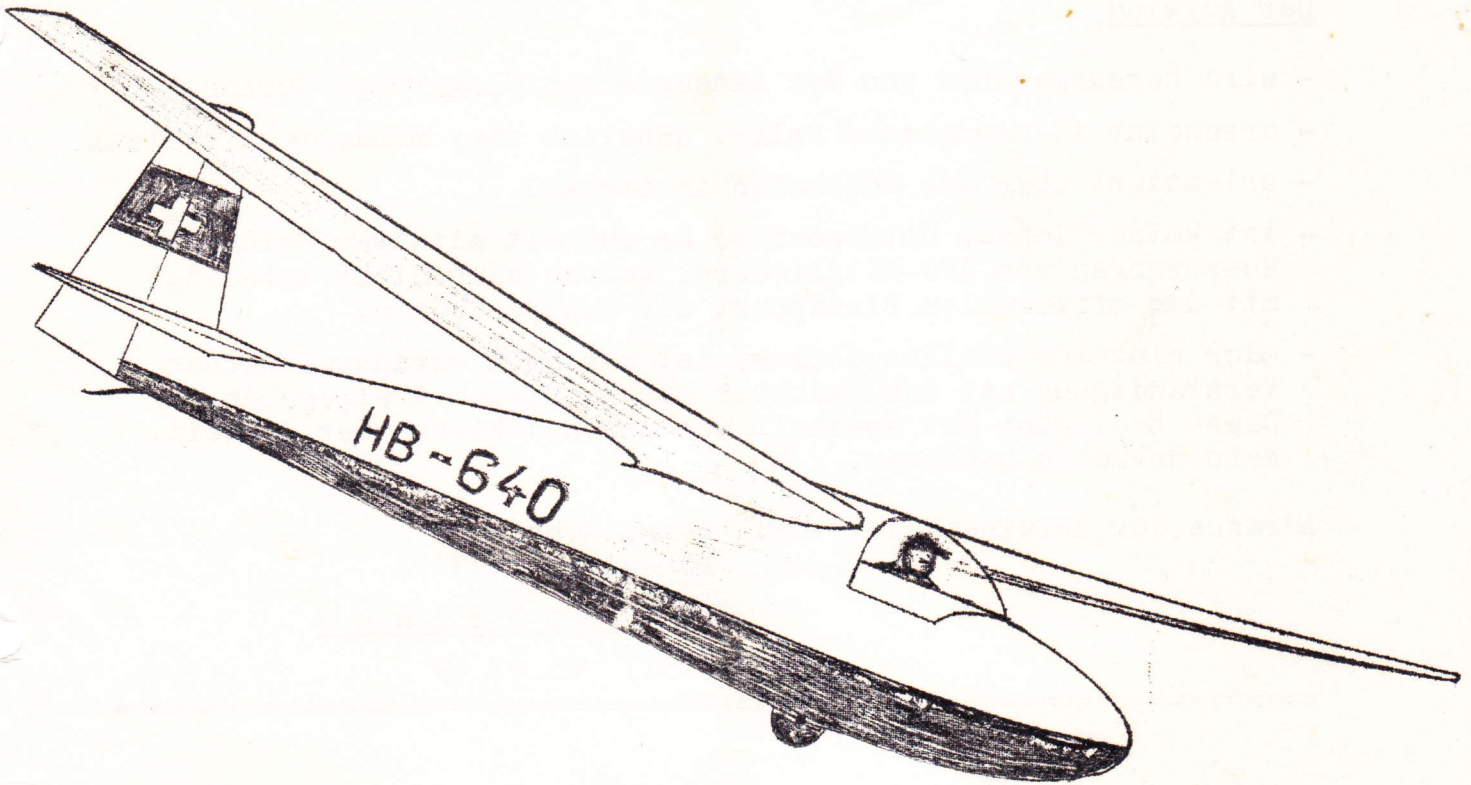


McClellan



Der AUFWIND

Mitteilungsblatt der Akademischen Fluggruppe Zürich

Mai 1967

-----  
Thermikwetter

Am Himmel hängen Wolkenballen  
Die jedem Fliegersmann gefallen  
Denn fast an jedem Wolkenbauch  
Hängt lang ein zünft'ger Thermikschlauch  
Indem man in dem Schlauche kreist  
Erreicht man grosse Höhen meist  
Und ohne sich viel anzustrengen  
Bleibt stundenlang man oben hängen  
(So lehrt es Dich die Theorie  
Doch leider stimmt das praktisch nie)

## Der Aufwind

- wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich
- erscheint in zwangloser Folge, jährlich aber mindestens zweimal.
- orientiert über das Geschehen in der AFG
- ist keiner Zensur unterworfen. Er enthält mitunter Meinungs-  
äusserungen von AFG-Mitgliedern, welche sich nicht unbedingt  
mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.
- oder einzelne Stellen daraus, ist nur nach vorausgegangener  
Verständigung mit dem Redaktor zum Nachdruck freigegeben.  
Diese Bedingung ist speziell von den Redaktoren der Schweiz.  
Aero-Revue zu beachten.

Adresse der Aufwind-Redaktion: Heini Schaffner  
Höhestrasse 77  
8702 Z o l l i k o n  
(051) 65 47 49

=====

## Zukunftsmusik

Ein zufälliges Durchblättern einer alten Aero-Revue (Juli 1951) förderte einen hübschen Streckenflugbericht zutage, den ich den Aufwindlesern nicht vorenthalten möchte. Bemerkenswert scheint mir, dass bereits vor 16 Jahren, als dieser Bericht der Strecke Birrfeld-La Guardia N.Y. geschrieben und anlässlich dem Fest zum 10-jährigen Bestehen der AFG einer staunenden Zuhörerschaft bekanntgegeben wurde, der berühmte AFG-Geist schriftlich vorlag. Schon damals versuchte man alles vor auszuplanen. Leider kann ich nicht sagen, wer sich hinter der Abkürzung -se- versteckt, da es mir bei Redaktionsschluss nicht mehr möglich war, alt Aero-Revue-Redaktor Dr. Walter Dollfus darüber zu befragen.

Unsere Probleme in naher Zukunft sind im wesentlichen die folgenden:

- Bereitstellung der finanziellen Mittel für zwei Ka-6 Totalrevisionen, zwei Anhänger, für einen Baby-Ersatz, sowie für diverse Ausrüstungsgegenstände.

Einführung einer Art Finanzausgleich, sodass die streckenfliegenden Studenten mit viel Freizeit etwas billiger wegkommen.

- Organisation mehrerer gesellschaftlicher Anlässe, um alt und jung zusammenzubringen. (Wer meldet sich als Organisator fürs AFG-Fest 1967?)
- Entlastung des Vorstandes von allzuviel administrativen Arbeiten und sinngemässe Verteilung derselben auf jüngere AFG-ler.

Wer zu diesem Problemkreis gute Ideen hat, der gebe sie doch dem Vorstand weiter, z.B. dem Präsidenten Peter Zingg.

Für die Lektüre der folgenden Seiten wünsche ich viel Vergnügen.

Der Redaktor

## Streckenflugbericht Birrfeld- La Guardia N.Y. (Zielstrecke)

Nachdem ich in den Mussestunden während des Semesters alle die umfangreichen Vorarbeiten und Berechnungen fertig gestellt hatte, und der Flugplan in allen Details vorlag, konnte das Unternehmen beginnen. Wir waren eine fröhliche Schar von altbekannten AFG-lern auf dem Birrfeld beisammen; ein paar Flugschüler aus den untern Semestern guckten neugierig zu, wie wir den AFG-Superstrato LII, unsere Hochleistungsmaschine montierten, die verschiedenen Kabinendichtungen prüften und die blitzsauberen Antennen für die Instrumente anbrachten.

Wir waren im Hangar geblieben, denn auf 1135 Uhr hatte die Meteorabteilung einen kleinen Regenschauer vorgesehen, nachdem das Wetter dann heiter und mit günstigen Thermikbedingungen ausfallen sollte. Der Regen brachte einen halben Millimeter Niederschlag zuviel, aber wir waren es uns gewohnt, dass die Wetterfrösche hie und da kleine Rechenfehler machten.

Nach einem letzten guten Zmittag aus der AFG-Küche hatte ich nunmehr auf die hochkonzentrierte Kontinentalstrecken-Nahrung umzustellen - übrigens ein Produkt aus der Flugmedizinischen Abteilung unter Gutso und Edi-, und darum genoss ich die währschaftigen Brocken doppelt.

Der Start war auf 1310 Uhr angesetzt und verlief trotz dem etwas erhöhten Fluggewicht durch die neuen Instrumente reibungslos. Ueber die ersten paar hundert Kilometer ist weiter nichts neues zu berichten; sie sind im näheren und weiteren Europa allen fliegenden AFG-lern bekannt und führten wie gewohnt, nach ein bisschen Thermik über die unfehlbaren Zipkes- und Kornfeld-Wellen, die mich in der genau katalogisierten Aufwindstärke bis an den Ozean brachten. Alles verlief planmässig, nur der Turboliner der Swissair, den ich um 1731 Uhr zu kreuzen hatte auf meiner vorgesehenen Höhe von 11200 m, kam mit zwei Minuten Verspätung.

Stiefeli hatte gute Arbeit geleistet: Alle Windrichtungen und Windstärken stimmten exakt, wie ich mich an einigen Kontrollpunkten am Boden und auch radionavigatorisch überzeugen konnte. Ich flog meist nach Radiokompass und hielt genau die errechnete Fluggeschwindigkeit ein nach dem absoluten Erdinduktions-Speedometer, das wir vor drei Jahren in der TA entwickelt hatten, und welches nun in der neuen Ausführung der Contraves sogar noch etwas leichter geworden ist.

Bevor ich Europa den Rücken kehrte, um auf die Wasserstrecke zu gehen, lud ich meine Speisebatterien für die Instrumente und Radiogeräte mit Hilfe des kleinen Hilfsgasturbinechens, und eine Zeitlang erfüllte das harte Pfeifen meine enge Welt, sodass von der heiteren Beromünstermusik nicht mehr viel zu hören war. Der grosse Sprung über das Wasser konnte beginnen. Von den verschiedenen Möglichkeiten hatte ich die schnellste gewählt. Ich schaltete nun das Bordturbinchen auf die Grenzschichtabsaugung und schoss mit wohlberechneten 525 km/h durch die Zirrenschleier, welche mir Stiefeli ab 2150 Uhr auf das Programm gesetzt hatte. 2215 Uhr sollte ich die grosse Atlantikwelle erreichen. Eine geraume Zeit war verstrichen, als plötzlich das rote Lämpchen des elektr. Differentialvariometers aufblitzte. Die Uhr zeigte erst 2201 Uhr und unwillig darüber, dass ich sie schon wieder aufzuziehen vergessen hatte, stellte ich sie nach, denn die Welle war auf 2215 Uhr berechnet.

Bis jetzt hatte ich leider meinen Thermikanzeiger noch nicht gebrauchen können, weil sich der ganze Flug im Bereiche der hohen Wellen abgespielt hatte. Die Neugierde stach mich, ob das Ding wohl über See in dieser grossen Höhe etwas anzeigen würde. Wie in der technischen Beilage des "Aufwindes" vom Januar 58 beschrieben, spricht das Gerät<sup>7</sup> auf ultrarote Strahlung in den Wellenlängen zwischen  $2^4$  und  $2^7$   $\mu$  an mit einer Peilgenauigkeit von 3 Grad. So schaltete ich denn auf die vier Dipole der Antenne und stellte auf grösste Empfindlichkeit. Leider war die Sonne schon aufgegangen, sodass ein unruhiges Flimmern auf dem Anzeigeschirm war, obwohl ich genau gegen die helle Scheibe flog. Aber plötzlich entdeckte ich doch die kleine Zacke im Oszillogramm. Ich steuerte eine Weile in der angegebenen Richtung und rechnete schnell mit Hilfe des Höhenwinkels die ungefähre Distanz aus; dann sah ich wirklich mit dem Feldstecher als winzigen Strich in der Wasserfläche das grosse Schiff. Es musste die Queen Mary sein, welche schon lange als Frachter Dienst tat, nachdem sämtliche Amerikapassagiere den Luftweg benützen. Das Schiff lief mit Atomturbinen, die natürlich bestens abgeschirmt waren und die Anzeige auf meinem Gerät nicht verursachen konnte; aber wahrscheinlich war die Küchentüre offen... Ich hatte mir diesen Abstecher vom genauen Kursflugplan erlaubt, weil ich noch genügend Reserve für das Erreichen des amerikanischen Kontinentes besass und im Notfall in der Rocky Mountains-Ionosphärenwelle auch ans Ziel käme. Aber es beunruhigte mich doch nicht wenig, als plötzlich der Grenzschicht-Kontrolller rot aufleuchtete und die Geschwindigkeit zurückging. Irgendein Meteorstäubchen oder sonst was musste sich an der Flügel Nase festgesetzt haben. Glücklicherweise verschwand die Erscheinung, nachdem ich fünf Minuten lang die Hilfsturbinenabgase durch die Flügelkante geleitet hatte.

Mein genauer Aufwind-Wellenplan war nur bis zur Küste vorbereitet, die ich etwas tiefer als vorgesehen, auf 4000 m Höhe, erreichte. Mit Hilfe des Thermik-Localizers war es mir hingegen ein leichtes, ohne grossen Höhenverlust weiterzukommen. Die Schwierigkeit war eher die, nicht mit dem irrsinnigen Range-Verkehr in Konflikt zu geraten.

Eigentlich war ich ganz froh, dass endlich New York auftauchte, ich hatte nachgerade genug von den Verpflegungs- und Belebungsstapletten und einen dummen Kopf von der Höhenatmung. Mit einem Sechshunderter fegt ich über den Platz und setzte den Vogel dorthin, wo er nach meiner Schätzung dem Kontrollturm am wenigsten Aufregung bereitete. Heinz war schon da mit unserem Turbo-Schlepper, denn leider war es mir zeitlich nicht möglich, den Rückflug auch noch im Segelflug durchzuführen. Nach einem Anständigen Mittagessen montierten wir die Aussenflügel ab, gaben sie per Luftfracht auf, und machten uns mit der reduzierten Schnellschleppfläche startfertig. Wir kamen relativ leicht ab Boden und konnten die noch gut zu bewältigende 1075 km/h Schleppgeschwindigkeit über die ganze Distanz einhalten. Ich hatte auf diesem Flug mein Ziel erreicht, und besonders auf dem letzten Teilstück gute Erfahrungen mit dem Ultrarot-Thermik-Localizer sammeln können. Wenn es auch nur eine mittelgrosse Strecke war, so glaube ich doch genügend mit den Instrumenten vertraut worden zu sein, um gegen den Herbst zum Erd-Segelrundflug längs des Aequators für den nat. Wettbewerb starten zu können.

## AUTO

Wie aus dem Aufwind und den AFG - Mitteilungen hoffentlich allen bekannt ist, besitzt die AFG dank Schneebutz wieder ein zweites Rückholauto.

Mit dem Auto bekam der Transportchef eine Gebrauchsanweisung, die ihn mit allen offiziellen und inoffiziellen Tücken des Chevi vertraut machte, und die nun hier auszugsweise den AFG - Fahrern zur Kenntnis gebracht werden sollen:

- Ventil - Stossstangen: Hier und da klappert (nagelt) ein Stängel ein für einige Minuten, da das Oelkissen nicht voll ist. Nichts unternehmen, es füllt sich bald wieder von selbst und das Geräusch verschwindet.
- Ganghebel: Springt etwa einmal aus dem Rückwärtsgang in die Nullstellung und bleibt dort (bei eingelegtem Gang) blockiert. Massnahme: Motor abstellen, Haube öffnen, an der Steuersäule das sichtbare Ganggestänge von Hand nach unten drücken und alles ist wieder normal.
- Oel: Nur Migrol Premium verwenden (wie beim Cadi)
- Benzin: Normal genügt; Benzinuhr funktioniert (noch).
- Elektrisches: 12 - Volt - Anlage (Cadi nur 6V).

Nochmals: "Dem Spender sei ein Tru -la -la .....!"

Gerne folge ich nun dem Wunsch der Aufwind - Redaktion nach einem Ueberblick über das Transportwesen in der AFG.

Hiezu möchte ich den Schluss des oben begonnenen Liedleins singen: "..... wir sollten noch mehr Spender haben".

So unbescheiden es klingen mag, aber wahr ist es dennoch! Unser gutes altes Sport - Coupé pfeift aus den letzten Löchern (z.Zt. zusätzlich aus einem Loch in der Benzinleitung). Obwohl für die öffentliche Sicherheit keine direkte Gefahr zu befürchten ist, und deshalb für routinierte AFG - Fahrer kein Anlass zur Beunruhigung besteht, möchte ich hier kurz die wichtigsten Verhaltensmassregeln betr. Cadi repetieren:

- Lenkung: Um das Gleichgewicht in der AFG zu wahren, die ja dank grossartiger Finanzlage eher der Rechten zugetan ist, zeigt unser Cadi eindeutige Linkstendenz. Dieser kann nur durch kräftige Führung (des Lenkrades) begegnet werden.
- Bremsen: Haben gute Wirkung, die sich aber in der Anwärmphase

vor allem auf das linke Vorderrad konzentriert; Spurtreue bei den ersten Bremsmanövern einer Fahrt kann durch zwingende Führung des Lenkrades auf einem etwas nach rechts korrigierten Kurs trotzdem erreicht werden.

- Getriebe: Bringt seinen Unmut über jede Verzögerung der Fahrt sehr geräuschvoll zum Ausdruck, solche Protestkundgebungen sind zu ignorieren.
- Kühler: Leidet unter Arterienverkalkung und ist daher möglichst schonend zu behandeln und unter stetiger Kontrolle zu behalten.

Soviel also zu unserem (Fast-) Veteranen.

Was wartet sonst noch im Birrfeld auf hoffentlich zahlreiche Rücktransporte? ( diese sind ja ein Mass für die Streckenflugfähigkeit, denn nach Schampis Statistik gilt für das Verhältnis erfolgreicher Umkehrflüge zu Rücktransporten der Wert 3:1; Irrtum vorbehalten, eventuell ist es auch 1:3, aber der Schreiber ist Optimist).

Zur Zeit stehen also vier Anhänger bereit :

- 1 Anhänger nur für den alten Ka -6 (jener ohne Rad, aber mit Steinsäcklein ausgerüstet) verwendbar. Bitte das Reserverad zu diesem Anhänger nicht in privaten Zugfahrzeugen liegen lassen!!
- 2 Anhänger, davon einer mit Auflaufbremse, mit Wechselschablonen für Ka-6, Ka-8 oder Rhl verwendbar.
- 1 Anhänger als Etui für unseren fliegenden Lehnstuhl. Bitte die hydr. Federung vor jeder Fahrt und bei jedem Halt hochpumpen. Bald, eventuell schon früher, werden wir noch einen Anhänger für den Blanik erhalten, sodass Aussenlandungen nach Erfüllen der strengen Bedingungen (Ziellandung ohne Capotabwurf innert 30 Metern) nicht nur auf dem Papier sondern in Tat und Wahrheit stattfinden können.

Zum Schluss noch etwas aus dem Wunschzettel des Transportchefs:

- Auch unsere Anhänger kosten Geld, weshalb unter den AFG- Tarifen auch ein solcher für privat geschleppte Strassenkilometer besteht. Deshalb: Tragt Eure Rücktransporte ins Anhängerbüchlein (am "Autobrett") ein.
- Vorläufig müssen noch die Birnen je nach Voltzahl des Zugfahrzeuges gewechselt werden. Bitte behandelt die Anhängerrücklichter sorgfältig. Jeder Nachfolger wird seinem Vorgänger zu un-

endlichem Dank verpflichtet sein, wenn anstelle einer Festbeleuchtung (verursacht durch falsch eingesetzte Birnen) bei der Funktionskontrolle nur das gewünschte Lichtlein brennt...

Uebrigens: Ich suche nach einer billigen Lösung, mittels eines zweiten Steckers und eines Widerstandes pro Ader die Anhänger ohne Birnenwechsel für 6 und 12 Volt brauchbar zu machen. (Entsprechende Geräte sind im Handel für Fr. 70.- erhältlich...).

Wer hat gute Ideen oder kann sich als "Widerstandswickler" erfolgreich betätigen? Anregungen nehme ich jederzeit entgegen!

- Da wir für 2 Ka-8, 1 Ka-6 und 1 Rhl nur total zwei Anhänger haben, was sich v. a. im Sommerlager durch die Notwendigkeit je einer "Extrafahrt" zu Beginn und am Ende des Lagers äusserst (Kosten für das Lager über 150.-Franken), wäre ein weiterer Anhänger wünschenswert. Wer kann uns zu einer günstigen Occasion verhelfen? Jeder Hinweis wird dankbar entgegengenommen.

Jürg Baer

#### Kurze TA-News

"Was läuft aktuell in der TA?"

Diejenigen Piloten, die an den Streckenflugkolloquien dieses Winters teilgenommen haben, wissen schon, was im Rahmen unseres grossen Programms - Verbesserung des  $P$  ( $P$  = Pilotenwirkungsgrad) - in nächster Zukunft passieren wird. Es handelt sich hauptsächlich um die Streckenflugecke im Birrfeld.

In einem Schrank, auf einem Tisch und auf einer schwarzen Tafel werden zur Verfügung gestellt:

- Streckenflugstatistik und Auswertungen.
- Meteoberichte mit vorbereiteten Emmagrammen.
- Flugkarten.
- Organisation des Rückholdienstes (die TA dankt Richard Meyer für seine diesbezüglichen Arbeiten).
- Km-Tafel der Streckenverfechter.
- Rückholdienstkasse.
- usw.....

"Pläne für 67"

Grundsätzlich: Vorbereitung der Saison 68! d.h. Zusammenstellung

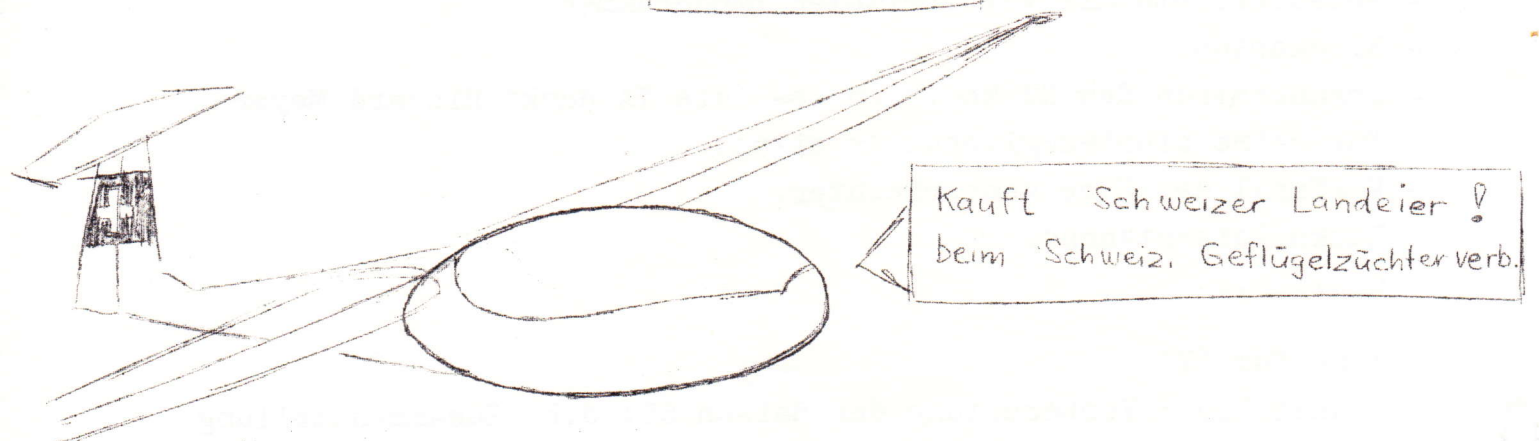
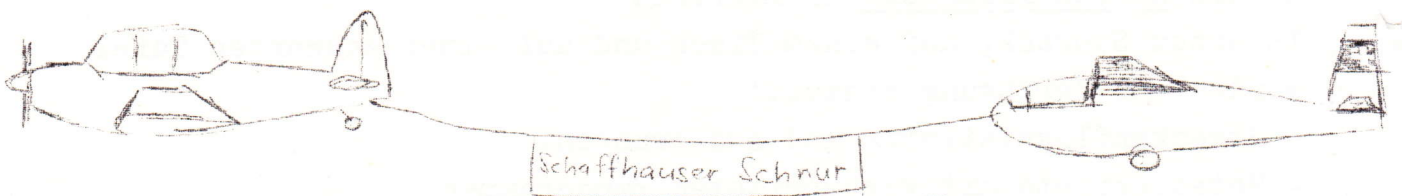
von fliegerischen Erfahrungen im Streckenflug durch die Streckenflugstatistik.

Weiter sollte die schon längst in der Aero-Revue angemeldete Anfrage über das zweckmässigste Trainingsflugzeug für eine Gruppe kommen. Diese ist soweit bearbeitet und sollte in absehbarer Zukunft (!) verwirklicht werden.

Bemerkung: Wir warten immer noch auf "Stiftungsvorschläge" für unseren Km-Wanderpreis (für die nichtorientierten AFG-ler: Es handelt sich um einen Preis, der den Piloten krönen wird, der im Jahr die meisten Km im Streckenflug geflogen hat.).

Bernard Anet, Leiter der TA

### Reklamevorschläge





## Ziellandekonzurrenz 1966/67

Sie fand statt diesmal, wenn auch mit der entschuldbaren Verspätung eines akademischen Viertels(jahres). Die Organisatoren und deren Helfer, denen hier gleich zu Beginn ein grosser Kranz gewunden werden soll, haben es sich sehr genau überlegt und das Datum so gewählt, dass einerseits die eigentliche Ziellandung unter Sichtflugbedingungen durchgeführt werden konnte, die IFR-Prüfung dementsprechend in einen Simulator am Boden verlegt wurde, und andererseits keine Gefahr dafür bestand, dass vom Streckenrausch angefressene Piloten die Konkurrenzflugzeuge für Leistungsflüge in Beschlag nehmen würden. (In Zukunft sei an guten Tagen damit zu rechnen, dass RL und GB für später kommende Piloten nur noch auf dem Rücktransport zu sehen seien, munkelt man).

Wahl des Flugzeuges freigestellt, hiess es vielversprechen. Die einen entschieden sich für unser ultraschnelles, im Steuer etwas nervöses Baby, welches zu diesem Zweck in der open-air-configuration zur Verfügung stand. Andere, vorab die weniger harten Männer, setzten auf die Rhönlerche, die u.U. auch forcierte Landungen in Kauf zu nehmen imstande ist. Eine dritte Gruppe benützte jenes Flugzeug, welches gerade am Boden war, und trug dadurch zur speditiven Abwicklung des Programmes bei.

Bei der Aufgabe No. 1, Ziellandung, wurde wie üblich eine Distanz von der Ziellinie zum Aufsetzpunkt des Sporns gewertet, nebst der Qualität der Landung. Zukurzkommen wurde pönalisiert und lohnte sich deshalb nicht, wurde aber dennoch ziemlich oft praktiziert, zum Teil von prominenten Assen und Experten. (Damit scheint eindeutig der Beweis erbracht zu sein, dass eben das Baby doch etwas schlechter gleitet als der Diamant.)

Ganz im Sinne der Förderung des modernen Streckenfluges lag die Aufgabe No. 2. Im Flug war ein ausgemachtes Ziel am Boden zu fotografieren, und zwar so, dass das Ziel möglichst im Zentrum des Bildes zu sehen war. Hier waren die Babypiloten dank der 360 Grad Circarama-Rundsicht im Vorteil, falls nicht gerade im entscheidenden Moment ein seitlicher Windstoss (Böe natürlich, nicht schieben) das Auge zum Tränen brachte und so das Visier trübte.

Wie schon eingangs erwähnt, wurden die Kandidaten auch im Blindflug geprüft. In einer Art mobilem Linktrainer (Sack über dem Kopf, ähnlich einer Vogelscheuche) musste in möglichst kurzer Zeit mit Hilfe eines Kompasses ein Kursprogramm geflogen bzw. abgeschritten werden. Die Abweichung vom Zielpunkt und die benötigte Zeit wurden gewertet.

Mehr im Sinne einer Volksbelustigung wurde die Aufgabe No. 3 durchgeführt. Schiessen und Pfeilwerfen waren Trumpf, wobei im Training hors concours bedeutend bessere Resultate erzielt wurden (Nervensache!). Gegen Abend

Gegen Abend räumte man den arg mitgenommenen Flugplatz und versammelte sich zum Nachtessen und zum anschliessenden gemütlichen Hock im Zeichen unseres beliebten Münsterlagers im Bären zu Lupfig. Lobenswerterweise fanden sich auch einige ältere Herren zum Teil in Begleitung deren besseren Hälften ein, sodass die Beteiligung

zahlenmässig manche AFG-GV ausstach.

Nochmals traten die Organisatoren, Claude Martin und diverse Helfer in den Vordergrund, indem sie, nach sorgfältiger Auswertung der Disziplinen-Resultate, die Rangliste verkündigten und Jean Claude Héritier zum ersten Sieger erklärten, der unter Applaus den Piccolo-Wanderpreis von seinem Vorgänger Jean-Pierre Cachin in Empfang nehmen durfte. Durch verdankenswerte Spenden von AFG-lern konnten auch die beiden Nächstklassierten einen Preis empfangen. Die endgültige Rangliste hatte folgendes Aussehen:

1. Sieger J.C. Héritier	17. Sieger Thomas Steiger
2. " Hans Baer	18. " Peter Senn
3. " Peter Züblin	19. " Richi Meyer
4. " J.P. Cachin	20. " Jürg v. Voornveld
5. " Thomi Hauser	21. " Kari Zimmermann
6. " Adrian Marx	22. " Edwin Schwarb
7. " Wolfgang Hopff	23. " Hanni Suter
8. " Jürg Baer	24. " Albert Kellerhals
9. " Ruedi Hauser	25. " Georg Schwarb
10. " H.R. Voellmy	26. " Daniel Favarger
11. " + Albin Fraefel	27. " Heini Schaffner
11. " Peter Jost	28. " Peter Zingg
12. Rol. Aegler (ebenf. Sieger)	29. " Gregor Antes
13. Sieger Heinz Kopetschny	30. " Bernard Anet
14. " Peter Moser	31. " Guido Melliger
15. " Zabi Kappeler	32. " Werner Hochstrasser
16. " Rolf Neuhaus	33. " Heinz Kornfeld (!)

Und hier noch die Sieger in den einzelnen Disziplinen:

Ziellandung: Héritier 6,3 m H. Baer 6,6 m Aegler 7,0 m

Photos: Zimmermann 0 mm , J. Baer 1 mm,

Schiessen: Melliger, Schaffner, Züblin, je 28 Pkte.

Werfen: Jost 140 Pkte. , E. Schwarb 120 Pkte.

Blindmarsch: Moser 91 Pkte. , Melliger 89 Pkte.

Es folgten nun die Attraktionen des Abends, die optischen Darbietungen, aufgelockert durch musikalische Intermezzi zweier AFG-ler . Aus der grossen Zahl der Dias und Filme können nur wenige erwähnt werden. Einige sehr schöne Aufnahmen aus dem Birrfeld, dem Jura und Neuenburgerseegebiet und vom TAL in Hausen konnten sehr gefallen. Heiterkeitserfolge erwirkten die Aufnahmen mit dem Fischauge, vor allem das "Ei des Bircher" und der Diamant mit unendlicher Spannweite! (Fortsetzung der Reihe 15 m, 16,5 m, 18 m !!)

Am eindrucksvollsten waren aber bestimmt die gezeigten Gebirgsaufnahmen des letztjährigen und früherer Sommerlager in Münster. Angesichts der grandiosen Panoramen des Oberwallis und der gelungenen Lichtspiele mit Wolken und Schatten, gleissenden Gletschern und zackigen Graten konnte bestimmt auch der angefressenste Jurafräser ein Raunen nicht verbergen. Einen Höhepunkt bildeten die Filmaufnahmen eines dunklen Blaniks, der, nachdem sich die Sonne hinter das Finsteraarhorn geschoben hatte, schemenhaft den schattigen Hängen entlangglitt um die letzten Reste der ruhigen Abendthermik zu nutzen. So müsste man von einem Dreihunderter heimkommen! Gibt es Schöneres?

Richi Meyer

### Streckenfliegerei 1967

Es gibt zweierlei Streckenpiloten; solche die bei Gelegenheit Strecke fliegen, und solche die bei jeder Gelegenheit Strecke fliegen. Ich wende mich an die zweite Sorte, welche mir geeignet scheint, im Nat. Wettbewerb etwas mitzureden. Um es gleich vorwegzunehmen, die Trauben hängen hoch, die ganz grossen sogar sehr hoch. Eben aus diesem Grunde gilt es, die Kräfte zu konzentrieren und durch eine eingespielte Organisation aus den gegebenen Verhältnissen das Maximum herauszuholen.

Wenn nicht alles täuscht, wird zum Auftakt dieser Saison unsere TA wiederum einige Streckenflugkolloquien durchführen, wobei meines Erachtens die Gelegenheit gegeben wäre, über die Organisation der Leistungsfliegerei zu diskutieren. Es sollte sich bis zu diesem Zeitpunkt jeder potentielle Leistungspilot (gemeint ist die eingangs erwähnte zweite Sorte) im klaren sein, wann und unter welchen Umständen er bereit ist, Strecke zu fliegen, oder einen abgesoffenen Kameraden (auch nachts unter der Woche) zurückzuholen.

Anlässlich der erwähnten Kolloquien sollen dann folgende Fragen abgeklärt werden:

- Welche Piloten sind in der Lage, mit grossem Einsatz am Nationalen Wettbewerb teilzunehmen.
- Wie können Mannschaften mit möglichst grossen Chancen gebildet werden. Es soll vor allem vermieden werden, dass zu viele Gruppen gemeldet werden, von denen am Ende des Wettbewerbes nur je ein Pilot Flüge gemeldet hat, was in früheren Jahren geschehen ist.
- Wie kann das Problem des Rücktransportes sicher und rationell gelöst werden. Liesse sich eine Ringorganisation mit Pikettdienst bilden, oder mehrere Ringe (PG's), sodass an jedem Wochentag mindestens ein Rückholer erreichbar ist.

Diese und andere Fragen in diesem Zusammenhang wären es wohl wert, genauer geprüft und diskutiert zu werden, denn ohne einen gemeinsamen Einsatz bleibt ein grösserer Erfolg eben nahezu ausgeschlossen.

Richi Meyer

## Flugbericht vom Höhenflug für FAI-Leistung

Datum: 9.4. 1967  
Flugzeug: Ka-6 HB-574  
Startplatz: Flugplatz Birrfeld  
Startart: Flugzeugschlepp mit Chipmunk HB-TUA  
Barograph: Peravia Bl 773  
Pilot: Richard Meyer  
Wetterlage: Föhnlage

Der Start erfolgte um 10.48 h. Der Schlepp führte bald in ruhiger, bald in turbulenter Luft durch das Reusstal, über den Zugersee zum Rossberg, wo erstmals gutes Steigen festgestellt wurde, und dann zu den Mythen.

Um 11.19 h wurde in der Nähe des grossen Mythen auf 2400 m/M geklinkt. Nach kurzzeitigem gutem Steigen erfolgte längeres Absinken. Durch Ausnützung des Hangaufwindes am grossen Mythen konnte die Ausgangshöhe wieder gewonnen werden. Das Suchen von Wellenaufwinden im Raum Fronalpstock - Rigi - Mythen kostete erneut einige hundert Meter Höhe und brachte keinen Erfolg. Die Wellenströmung war offenbar gestört durch thermische Einflüsse. Spärliche Cu-artige Wolkenfetzen waren zu sehen, jedoch keine Lenticularis. Die Begleiter Hächler (SHK) und Maritz (Ka-6E) hatten dieselbe Mühe.

Nachdem zum drittenmal am grossen Mythen wieder Höhe gewonnen wurde, wurde 45 Minuten nach dem Klinken plötzlich eine Welle gefunden. War vorher die Luft turbulent (wahrscheinlich unter dem Einfluss der Thermik), so war die Strömung jetzt sehr ruhig, und mit 2,1 m/sek. konnte ich auf 3400 m/M steigen. Vorübergehend wurde das Aufwindfeld verloren, nach kurzem Suchen jedoch wiedergefunden, da sich über der Achse Rigi-Hochstuckli eine Lenticulariswolke gebildet hatte. SHK und Ka-6E waren verschwunden, dafür gesellte sich ein Segler der SG Swissair zu mir. Mit 1,5 m/s konnte bis 5200 m/M gestiegen werden, wo ich die Welle erneut verlor. Etwas weiter nördlich, über dem Sattel, stieg ich mit 1,2 m/s bis auf 5800 m/M. Mehr war an dieser Stelle nicht zu erreichen.

Eine sehr schöne und im unteren Teil scharf beränderte Lenticulariswolke befand sich über der Hohen Rone. Ich flog sie sofort an und fand zunächst 1,8 m/s, dann 0,5 m/s Steigen. Im oberen Teil war die Wolke stark dunstartig ohne ausgeprägten Rand, und Schneeschleier beeinträchtigten die Sicht so stark, dass die Sichtflugbedingungen nicht mehr gewährleistet waren. Ich war gezwungen, den Steigflug auf ca. 7000 m/M abzubrechen und in Richtung Wägitalersee auszuweichen. Zwischen Sihlsee und Wägitalersee flog ich erneut eine Welle aus, wurde aber bereits auf 6700 m/M von Schneewolken überrascht.

In raschem Abstieg begab ich mich auf 5500 m/M und benutzte die Höhe zum Photographieren im Raume Vierwaldstättersee. Die Landung im Birrfeld erfolgte um 15.18 h.

Kriens, den 10. 4. 1967

Richi Meyer

# Meteorologische Auswertung des Föhnfluges vom 9. April 67

## Wetterzustand

Bodenkarte: T mit Zentrum in den Pyrenäen 995 mb  
H-Rücken von Skandinavien bis über den Atlantik,  
(1023 mb)  
Föhnknie über den Alpen.

500 mb Topo : T über Golf v. Biscaya 540 Dm  
T-Rinne auf der Achse Biscaya-Ostsee  
H-Rücken auf der Achse Island- Atlantik 564 Dm  
Über den Alpen SW-Strömung 45 kts.

<u>Sonde Payerne:</u>	<u>H</u>	<u>T</u>	<u>Grad.</u>	<u>hum.</u>	<u>Wind</u>	
9.4.67 0100	500	+ 7	0	80%	ENE	5 kts.
	1800	+ 5	0	65%	NE	5 "
	2500	0	0,7	85%	SW	30 "
	3500	- 7	0,7	90%	SW	30 "
	4500	-13	0,7	90%	SW	30 "
	5500	-20	0,7	75%	S	45 "
	6500	-30	0,9	80%	SW	55 "

## Druckverhältnisse am Boden:

<u>Station</u>	<u>normal</u>	<u>9.4.67 0730</u>
Lugano	737,5	734,2
Altdorf	723	712,1
Differenz	14,5	22,1

Diff/Diff. 7,6 mmHg = 10 mb

## Die Bodenstationen melden:

	<u>0730</u>	<u>1330</u>	
Jungfraujoch	SSE 6	SSE 5	Nebel
Rigi Kaltbad	SSE 2	SSE 2	st. bew.
Engelberg	SE 3	SE 3	bed.
St. Gotthard	SE 3	SE 22	Nebel
Einsiedeln	SW 1	SW 3	bew.
Altdorf	SSE 4	SE 2	Regen
Glarus	SW 1	S 3	st. bew.
Säntis	SSW 3	SSW 2	st. bew.
Bad Ragaz	SE 2	E 1	st. bew.
Weissfluhjoch	S 3	SSE 2	bed.

## Eigene Beobachtungen:

Um die Mittagszeit einzelne Cu-Fetzen im Raume Uri-Schwyz, ca. 3000 m ü.M. Thermikeinfluss spürbar. Riesige Regen-Nebelwand auf dem Alpenkamm verhindert Sicht nach Altdorf. See schwach gekräuselt.

Ab 1400 hohe Schichtwolken (Lenticularis mit ausgefransten Rändern die ineinander übergehen) ca. 5000 m ü.M.

Standort: Kriens

### Schwierigkeiten:

Die Wellen schienen nicht stabil zu sein. Sie veränderten sich dauernd nach Stärke und Lage.

Die Sichtverhältnisse waren schlecht, z.T. unter den Sichtflugminima. Die Uebergänge zwischen klarer Luft und Wolken waren durch Dunst, leichtes Schneegestöber und dergleichen nicht scharf sondern allmählich.

Es geschah, dass ich oft die matte Scheibe der Sonne noch sehr deutlich sah, den Boden aber nur noch schwach erkannte und in horizontaler Lage keine definierbare Sicht hatte.

### Abschätzung der Wellenlänge

Die Beziehung von LYRA lautet:

$$L = 63 \cdot v \cdot \frac{T}{g \cdot (A - \text{grad.})}$$

L = Wellenlänge in m

v = Windgeschw. in m/s

g = Erdbeschl. in m/s<sup>2</sup>

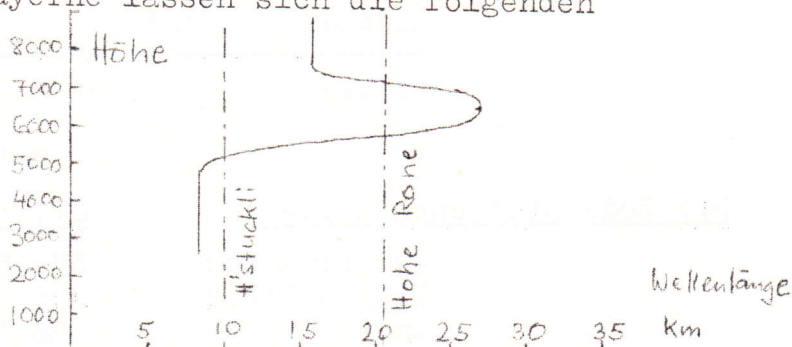
A = Gradient der Trockenadiabate in °C/100 m

grad = Gradient der Sondage in °C/100 m

T = Absoluttemperatur in °C

Auf Grund der Sondage in Payerne lassen sich die folgenden Wellenlängen errechnen:

2500 m ü.M.	8,9 km
3500 "	8,9 km
4500 "	8,8 km
5500 "	13,0 km
6500 "	27,0 km
7500 "	15,4 km
8500 "	15,5 km



Aus diesem Diagramm ist ersichtlich, dass in Höhen über 6000 m die Wellenlänge etwa das Doppelte gegenüber den tieferen Regionen betrug. Damit erklärt sich, dass über der Hohen Rone die Wellen der untern und obern Schichten "in Phase" waren und deshalb eine grössere Höhe erreichte wurde.

Ausserdem zeigt das Profil Sud-Nord 3 Bergkämme, die Abstände von etwa einer Wellenlänge aufweisen, nämlich

Fronalpstock

Hochstuckli

Hohe Rone

10 km

11 km

Kriens, den 22. 4. 67

Richi Meyer

## Sinfonia trista in A-F-G moll oder FA's Klagelied

Konnte sich die AFG im letzten Jahr rühmen, eine bruchfreie Saison hinter sich gebracht zu haben, so kann sie das 1967 sicher nicht mehr. Vor mir liegen bereits nicht weniger als drei Unfall- resp. Fastunfallberichte, alle von brevetierten Piloten, die es eigentlich wissen müssten!! Hier in Kürze was passiert ist:

1. P. segelt mit der Ka-8 am Kestenberg; es ist sein zweiter Flug in diesem Jahr. Nach ca. 1 Stunde stellt er plötzlich mit Schrecken fest, dass er die Brunegg schon verdächtig weit oben sieht. Er entschliesst sich, auf den Platz zu fliegen und dort zu landen (Pistenrichtung 26) Glücklicherweise kommt er über dem Platz an, nur etwas allzu tief, um noch in die Platzachse zu drehen und normal zu landen. Die Anflugkurve muss er nach 90 Grad aufrichten (nachdem er bereits mit dem Flügel angehängt hat) und landet schliesslich quer zum Platz zwischen der Beiz und dem neuen Motorflughangar. Der Pilot ist nicht verletzt, das Flugzeug nicht beschädigt.

P.S. Für eine Rückenwindlandung hätte es auf der neuen Piste eine Unmenge Platz gehabt!

2. A. versucht mit dem Baby-Cabriolet in schwacher Thermik am Eitersberg zu segeln (erster Flug nach drei Monaten). Auch er sieht sich plötzlich vor die kuriose Situation gestellt, etwas sehr tief zu sein und entschliesst sich, zu landen (Pistenrichtung 26). Elegant kommt er um den Hangar herumgesaust (darüber hinwegzufliegen ist mit dieser Höhe fast unmöglich) und fliegt über der neuen Piste hinunter um dann in den Anflug einzudrehen. Beim Eindrehen ist er noch ca. 3-5 m hoch. Prompt wird nun mit der linken Flügelspitze ein Erdwall gestreift, wodurch das Flugzeug abgedreht und ziemlich unsanft gelandet wird.

Resultat: Der Pilot hat eine Lendenwirbelfraktur, das Cockpit ist vor der Flügelnase weggeschert, sodass an eine Reparatur des Flugzeuges nicht mehr zu denken ist.

P.S. Siehe oben!

3. S. übt sich im Hangsegeln am Kestenberg. Ein Schleppzug (Chipmunk mit Rhönlerche und Fluglehrer darin) will in ziemlicher Entfernung an ihm vorbeifliegen. S. scheint nichts zu bemerken, und nähert sich dem Zug immer mehr bis auf eine gefährlich nahe Distanz. Der Fluglehrer kann schliesslich eine Kollision nur dadurch verhüten, dass er wegzieht und klinkt, während S. ihn sehr nahe unterschneidet.

Dies also in Kürze die drei Vorfälle, die samt und sonders auf Pilotenfehler zurückzuführen sind. Vielleicht wird sich nun der eine oder andere sagen, dass Fehler gemacht werden mussten, um zu lernen, dass irren menschlich ist, und dass - last but not least - ausser in einem Fall ja gar nichts passiert sei.

Zugegeben, irren ist menschlich, und es darf ab und zu auch mal vorkommen. Aber hier wurden überall zwei Fehler gemacht, und immer beim zweiten Fehler wurde die Sache kritisch bis sehr gefährlich.

Zweimal wurde der Entschluss zur Landung zu spät getroffen; das ist das eine. Aber zum zweiten wurde dann um alles in der Welt versucht, auf den Flugplatz zu kommen, obwohl eine Aussenlandung in beiden Fällen sicher und angebracht gewesen wäre!

Einmal wurde die Luftraumüberwachung katastrophal vernachlässigt, und dann, als sich der Pilot der Situation gewahr wurde, machte er prompt das Falsche: Er drehte gegen das andere Flugzeug.

Das sind Dinge, die nicht ganz leicht zu nehmen, und vor allem nicht zu bagatellisieren sind; und wenn nicht mehr passiert ist, dann haben wir ganz einfach wieder einmal ein sagenhaftes Glück gehabt.

Zwei Dinge, die sich jeder AFG-ler dringend ans Herz legen möchte, sind mir bei all diesen Vorkommnissen aufgefallen:

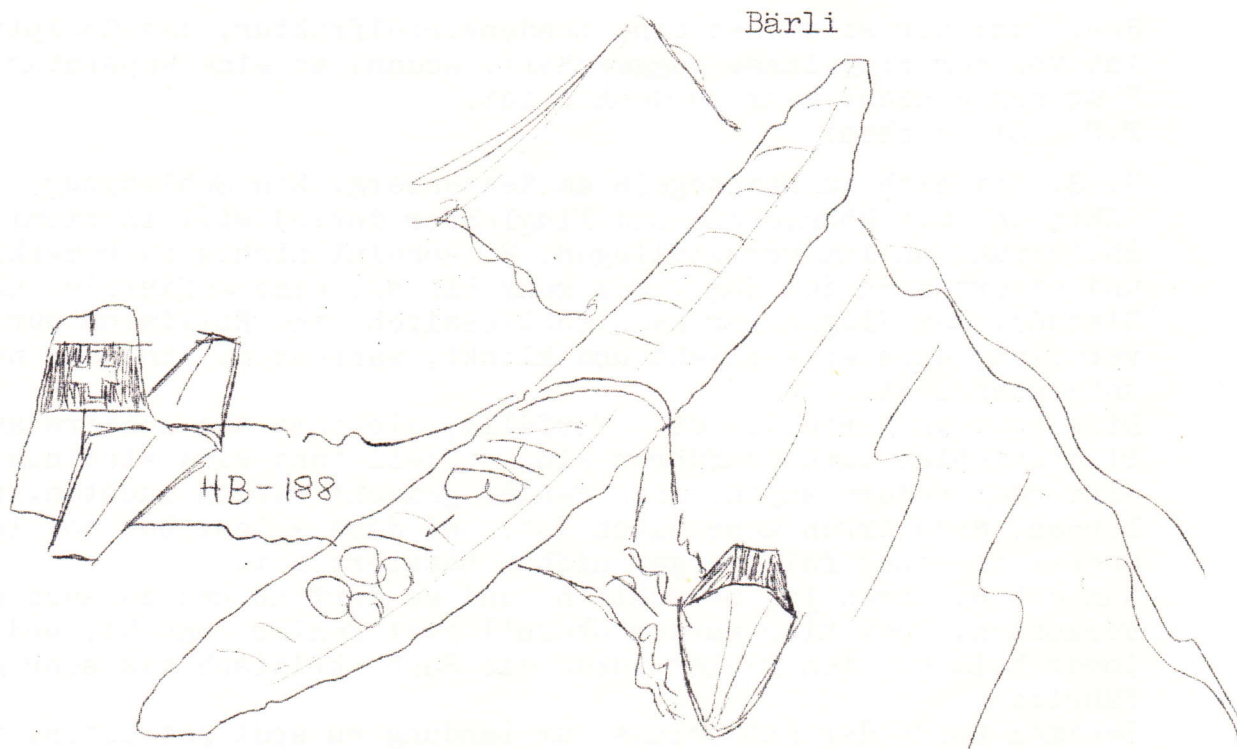
1. Mangelnde geistige Vorbereitung vor dem Flug, vor allem wenn man längere Zeit nicht mehr geflogen ist; im Stil: Was hat dieses Flugzeug für Eigenschaften, was mache ich, wenn das und das passiert?
2. Warum nicht nach einem längeren Unterbruch ans Doppelsteuer?

Das hat nämlich folgende Vorteile:

- Man kann sich einen Fehler erlauben, ohne dass es gerade gefährlich wird.
- Man kann dies und jenes besser lernen und sich dabei die diversen unschönen Modelle abgewöhnen.
- Man steigt mit ruhigerem Gewissen wieder in den Einsitzer um.

Nachteile hat so ein Doppelsteuerflug keine und vor allem ist es keine Einbusse in der persönlichen Ehre, auch wenn's oft so betrachtet wird (Wer hat da Buuhh gerufen?)

So, nun ist der Hammer wieder einmal geschwungen. Ich hoffe, dass jeder für sich seine Lehre aus diesen Episoden zieht, und wünsche Euch allen eine erfolgreiche Saison mit viel Thermik- und Streckenwetter.



Des Sprichworts Wahrheit ist erprobt,  
Vor'm Landen sei kein Flug gelobt!



## Alpeneinweisung

Als ich am 9. März um 7 Uhr morgens aus dem Fenster schaute war ich nicht gerade erfreut, dass der Föhn offensichtlich noch nicht zusammengebrochen war. Als Segelflieger habe ich ja normalerweise gar nichts gegen den Föhn; da ich aber für jenen Tag eine Alpeneinweisung im Piper geplant hatte, so konnte ich weder Südstau noch starke Abwinde brauchen. Als ich im Birrfeld angekommen war studierte ich zuallererst einmal die Flugwetterprognose vom Telex: - Zwischen 3000-7000 m 30 kn. aus 200 Grad  
- Hinweis für Segelflieger: Windstärke ungenügend für Wellenflüge!

Um 12 Uhr erschien Herr Wetli auf dem Platz und sagte, er wolle mit der Ka-6 ein Föhn-Plauschflügli machen; da er keinen Sauerstoff habe, könne er nichts grösseres unternehmen.

Aufgrund der Meteo zweifelte ich immer noch am Gelingen eines Wellenfluges und bat den Schleppiloten Ausschau zu halten, ob eine Alpeneinweisung mit dem Piper wohl möglich sei. Um 13 Uhr bekam ich seinen Bericht: Das Gelingen eines 3000ers sei wahrscheinlicher als dasjenige einer Alpeneinweisung. Da unterdessen noch zwei erfahrene föhnhungrige Lenzburger begonnen hatten ihre Flugzeuge zu montieren, entschloss ich mich, das finanzielle Wagnis eines Föhnschlepps auf mich zu nehmen. Richi Meyer gab mir auf telephonische Anfrage hin noch Bericht über die Lage aus der Krienser-Perspektive, er sagte, ein 3000er liege sicher drin und verpflichtete sich gerade noch als Rückholmann (vielen Dank!)

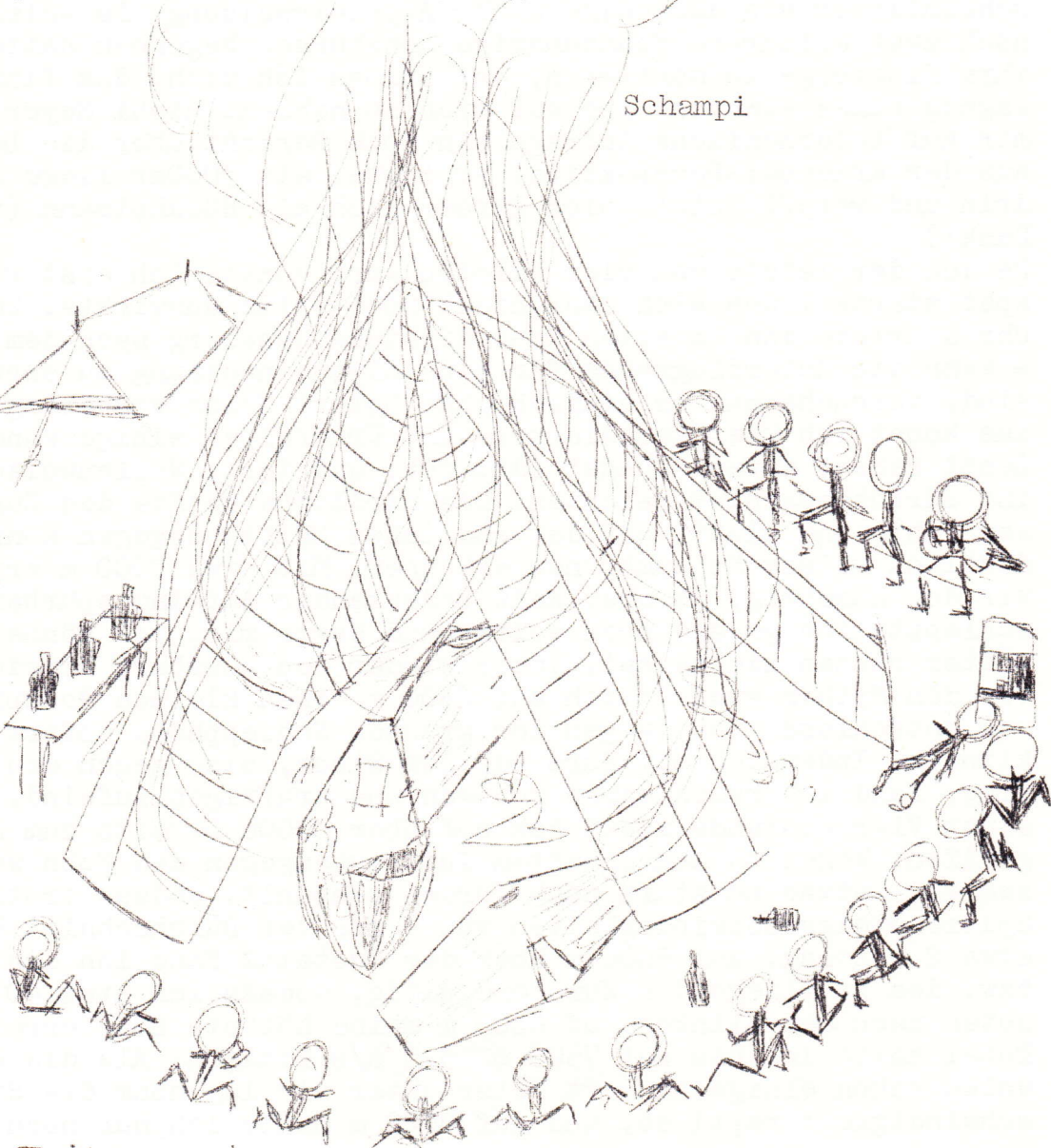
Da ich der letzte von vier Piloten war, konnte ich erst relativ spät starten, was sich aber nicht nachteilig auswirkte. Um 15 Uhr startete ich im alten Ka-6 Richtung Rossberg nach dem Motto: - Wenn die Motorflugzeuge für eine Alpeneinweisung zu schwach sind, versuche man es einfach ohne Motor! Schon von Bremgarten aus konnt ich über den Glarner- und Urneralpen einige wunderbare Lenti sehen, deren "Junge" (dh. sek. und tert. Wellenwolken) bis ins Zürichseegebiet reichten. Die nördliche Hälfte des Zugersees war ruhig und glatt, auf der südlichen Hälfte dagegen konnte man deutlich weisse Schaumkronen erkennen. Mit etwa 2000 m erreichten wir den Rossberg; da aber kein bedeutender Aufwind spürbar war, schleppte ich gerade noch weiter und sagte mir, ich könne, wenn weiter hinten nichts sei, immer wieder den Rossberg erreichen. Vor den Mythen erhielt ich auf 2600 m einen kleinen Schupf obsi und entschloss mich, wegen der grossen Schlepphöhe sofort zu klinken. Indem ich mit Kurs auf den Stoos, also gegen den Föhn flog, fand ich rasch einen ruhigen und kräftigen Aufwind. Nach einer Viertelstunde musst ich auf über 4000m bereits zum Sauerstoff greifen. Wegen zu mangelhaftem Aufkreuzegen den Föhn wurde ich zweimal etwas zu stark nach Norden gespült, sodass trotz der Spitzensteiggeschwindigkeiten von 4 m/s der Durchschnitt bei etwa 2 m/s lag. Auf 5000 m über dem Muotatal fand ich die Welle bzw. den zu fliegenden Kurs endgültig, sodass ich etwa 40 Minuten nach dem Klinken auf 8000 m meine höchste Höhe erreichte. Dabei hatte ich bis auf 7500 m 3,5 m/s Steigen. Als die Wellenwolke schon einige hundert Meter unter mir lag nahm die Steiggeschwindigkeit rapid ab, und auf 8000 m hatte ich nur noch einen

halben Meter. Da ich nur einen 8000er- Barographen mit hatte, flog ich die Welle nicht bis zum letzten cm aus, sondern nahm f. Kurs auf die Berneralpen, wo zw ischen einigen schönen Lenti ein besonders markanter Fisch weit über die andern hinausragte. Dies war nun ein taktischer Fehler: Wenn man im Föhn Streckenfliegen will, darf man wegen der Westkomponente des Föhns nicht gegen Westen fliegen. Da ich nicht einen Streckenflug machen wollte, flog ich trotzdem weiter, um jene Lentis auszuprobieren. Wegen der höheren Fluggeschwindigkeit nahm aber der Durchzug im Cockpit stark zu und da ich nichts hatte, um das Lüftungsloch vorne am Capot zu verstopfen, fror mir langsam jegliche Lust am Wellenausprobieren ein und ich kehrte ins Birrfeld zurück.

Bei einer solchen Wettersituation sollte ein 300 km Flug ohne weiteres durchführbar sein. Mit 8000 m kommt man, bei leichter Rückenwindkomponente, mit einem Gleitwinkel von 1:30 ohne neuen Aufwind bis Innsbruck (ca. 220 km). In Innsbruck (=bekanntes Föhnzentrum ) kann man wieder unten einsteigen und weitermachen, falls man nicht auf dem Weg dorthin schon eine neue Welle gefunden hat.

Wer probiert's? AFG-ler a d'Seck!

Schampi



Trittst im .....

## P o l i v a l e n t

Hoffentlich bist Du nicht wie Thomi Hauser der Ansicht, Doppelsitzerfliegen werde vornehmlich von zwei Sorten AFG-lern betrieben; nämlich entweder von sog. "Niederleistungspiloten", welche mit einem psychopathologischen Kompensationsakt der wehrlosen Freundin an Bord den Siech unter Beweis stellen müssten, oder dann von den Veteranen, welche sich sowieso nicht mehr allein in die Luft wagen.

Wie gesagt, hoffentlich nicht; schliesslich haben wir uns doch einen polivalenten Doppelsitzer und kein medizinisches Instrument beschafft.

A propos Polivalenz: Dieser Begriff hat leider bei der Mirage-Affaire einen bitteren Beigeschmack bekommen. Aber da wir allem Anschein nach keiner Blanik-Affaire zusteuern, gestatte ich mir, eben diesen Begriff wieder zu verwenden.

Das Ziel dieser Betrachtungen soll sein, Dir einige mögliche Verwendungszwecke für unsern neuesten Sprössling aufzuzeigen, damit Du, falls mittleren Alters und ohne Freundin, auch einen Grund zum Blanikfliegen findest. Also zum Beispiel:

Die AFG hat unter ihren Fluglehrern solche, welche auch berechtigt sind, innerhalb der Flugschule AFG Segelflieger mit mehr als 50 Std. Flugerfahrung nach dem Amtlichen im Blindflug auszubilden. Dabei denke ich an Hans Fischer, Dr. Wolfgang Hopff, Dr. Andres Frank. Gemäss einer Idee von Rumi würden wir das Armaturenbrett des Blanik so gestalten, dass für die Blindflugschulung zwei von unsern Horizonten schnell ein- und ausgebaut werden könnten. (Ähnlich wie im Ka-7 der FSB) Da der Blanik serienmässig mit zwei Wendezeigern ausgerüstet ist, so würden wir für die Blindflugschulung nur noch ein Abdeck-Capot benötigen. Die Blindflugschulung mit einem Gruppenflugzeug hat naheliegende Vorzüge.

Um gleich nachzudoppeln, wir besitzen im Blanik ein Flugzeug der höchsten Beanspruchungsklasse. Im Gegensatz zum Ka-7 oder M-200 ist es mit dem Blanik erlaubt, Akro zu schulen. Die drei oben genannten Fluglehrer sind auch begeisternde Akro-Fluglehrer, und da unsere Leistungsflugzeug neuerdings wieder für Akro freigegeben sind (mit der Auflage, dass sie mit einem g-Messer ausgerüstet sind), so erscheint die Akro-Schulung in einem neuen Licht. Wer fliegt den ersten Looping?

Auch den Leistungsflug, welchen der Vorstand mit aller Gewalt fördern möchte, könnte man sehr wohl mit dem Blanik katalysieren. Wo sind die alten Fuchse, welche das Beispiel von Andres und Wolfgang nachahmen und es sich leisten, zur Abwechslung einen streckenhungrigen Anfänger mit auf Strecke zu nehmen? Immer noch gilt: Geteilte Freude ist doppelte Freude, geteiltes Leid ist halbes Leid! Die Worte vor dem Komma gelten für den Fall, dass der Streckenflug gelungen ist, die Weisheit nach dem Komma für den Fall, dass das Duo bereits im Schachen absäuft.

Oder gehe ich etwa fehl mit der Annahme, dass ein Föhnschlepp auf zwei Piloten verteilt direkt tragbar wird. Leider lässt sich die gewonnene Höhe nicht mehr in Punkte im NW verwandeln sondern höchstens in Strecke umsetzen. Föhnfliegen muss ein herrliches

Erlebnis sein, besonders wenn der Co-Pilot derselben Meinung ist. Vielleicht erfindet der AFG-Vorstand noch eine Sonderprämie, um den O<sub>2</sub>-Verbrauch in unserer Gruppe zu steigern.

Der Schweizer-Rekord im doppelsitzig geflogenen Zielflug mit Rückkehr steht zur Zeit noch nicht auf einer so astronomischen Distanz wie andere Rekorde. Welche beiden Performance-Piloten würde es nicht auch reizen, mit dem besten Doppelsitzer an diesem bereits alten Rekord zu rütteln?

Sehen wir einmal von der Performance ab, so ergeben sich mit dem Blanik noch folgende Möglichkeiten: Verheiratete AFG-ler, die sich segelfliegerisch unterdrückt fühlen, besitzen nun die Gelegenheit, die bessere Enehälfte aktiv am Segelflug zu begeistern. (Falls es bereits Funken gesprüht hat, so hilft evtl. ein Veröhnungsflug mehr als ein..)

Hannes Steiger hat mir einmal verraten, dass er mit seinen Geschäftsfreunden hie und da gerne einen Doppelsitzerflug unternehmen würde (das fördert den Umsatz und die Spesen, oder?)

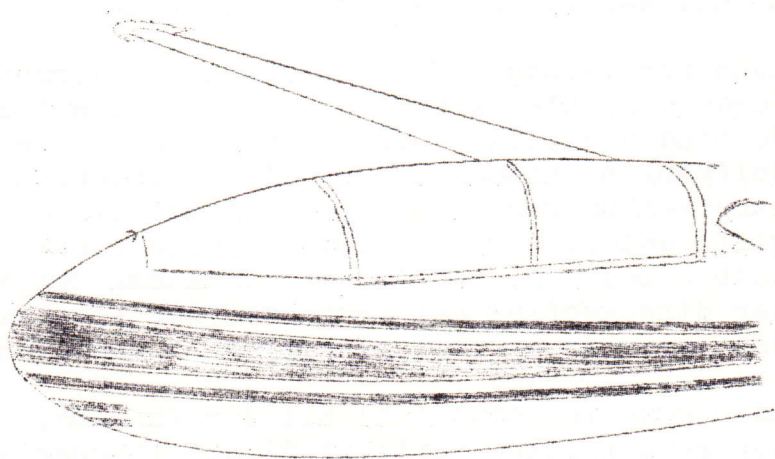
Oder was für Augen würde wohl der an Keuchhusten leidende Patient von Dr.med. Otto Germann machen, wenn er ihn zur Behandlung auf einen Flugplatz bestellen würde?

Aber halt, jetzt bin ich unvermutet wieder beim Blanik als Heilmittel angelangt und wollte doch die Polivalenz erläutern.

Eigentlich wären nun schon viele Valenzen aufgezählt, ohne von Heinz Kornfelds Idee Gebrauch zu machen, mit dem Blanik die Anfängerschulung zu betreiben. Dies wäre an sich schon möglich, doch sollten wir von dieser Valenz erst etwa beim dritten Blanik Gebrauch machen...

Zum Schluss möchte ich noch bekanntgeben, dass ich in einer leidigen Sache sowohl mit Jet als auch mit Schampi je eine Wette verloren habe; beide gewinnen je einen Flug im Blanik!

Heini



## Frühlingslager 1967

---

Das diesjährige Frühlingslager begann am 3. April um 1000 h auf dem über und über mit Regenpfützen verzierten Flugplatz Birrfeld. Etwa zwölf Mann, willens, die Kunst des Fliegens zu erlernen, begannen sich höchst unaviatisch zu betätigen. Zuerst galt es, einen steckengebliebenen Lastwagen vom Platz zu räumen. Dann folgte die schon wesentlich zweckgerichtetere Aufgabe, die Boxe 3 vom staubigen Lagerraum zur wohnlichen Heimstätte zu machen; Stühle und Tische - dank Zaggis diplomatischem Geschick von der ETH geschenkt -, Gasherd, Kücheneinrichtung und last but not least der Holzkohlengrill wurden gereinigt und installiert.

Da uns der Wettergott einstweilen noch missgünstig gesinnt war, verbrachten wir den ersten Birrfelder Nachmittag damit, uns von Andres Frank in die Flugzeugkunde einführen zu lassen und die Phönlerche bis zum letzten Splint kennenzulernen.

Vom zweiten Tag an wurde geflogen - noch nicht sehr heftig zwar (der regennasse Boden verunmöglichte Windenstarts), doch kam wenigstens jeder zu seinen zwei Einführungsflügen. Dann besserte sich das Wetter soweit, dass wenigstens sporadisch und als Abwechslung zur Theorie gewindeflet werden konnte. Der Lageralltag hatte begonnen: ein frierender Schampi auf der Winde, ein am äussersten Rand des Haftreibungsbereiches fahrender VW am Seil sowie ein Grüppchen schmutzig-bestiefelter Aviatiker am andern Ende des Piste genannten Morastes.

Während die Herren der Schöpfung unter der Leitung von Dr. Frank, Dr. Oswald und Hans Koller mehr oder weniger heftig flogen, verbrachte die Küchenfee (Frau Dr. Frank) ihre Zeit abwechselnd mit Kochen, Einkaufen und Frieren. Die letztgenannte Tätigkeit geht auf das Konto des technisch hochinteressanten Oelofens, der anstelle von Wärme in erster Linie Russ und Gestank produzierte, und dies trotz der genialen Zaggi'schen Kaminkonstruktion, welche unter Berücksichtigung der neuesten aerodynamischen Erkenntnisse mitsamt Bernoulli-Satz einen einwandfreien Abzug hätte garantieren sollen. (Der Gedankenfehler lag darin, dass die ganze Kaminkonzeption auf der zu stark vereinfachenden Annahme einer konstanten Windrichtung fusste; bei Windwechsel wurde der Bernoulli kontraproduktiv.) Dass es der Küchenfee gelang, auch unter diesen widrigen Verhältnissen erstklassige Menüs zustandezubringen, sei lobend hervorgehoben.

Mit dem Windeln untrennbar verbunden ist das Spleissen. Wir lernten diese edle Kunst kennen, nachdem wir an einem Tag gleich dreimal Seilriss hatten, wobei Bruno Martinelli - Gofridstuuz - die Reihe einleitete. Am darauffolgenden, ausnahmsweise sonnigen Morgen hatten wir so Gelegenheit, in corpore zum Dr.spleiss. zu avancieren.

Die zweite Woche bescherte uns neue Fluglehrer (Hans Fischer und Heinz Kornfeld), Hanni Suter als neue Küchenfee, einige neue (fortgeschrittene) Kameraden sowie - ohne jeden Zusammenhang

mit diesen personellen Veränderungen - besseres Wetter. Schampi verwandelte sich vom Windenführer zum Schlepper und hisste einen nach dem andern in die Höhe. Der Flugbetrieb lief nun, nicht mehr alle paar Stunden vom Regen unterbrochen, schon recht speditiv.

Wenn bis dahin noch kaum vom Lagerleiter Zaggi die Rede war, so heisst dies keineswegs, dass es nichts über ihn zu schreiben gibt. Im Gegenteil. Immer war er irgendwie beschäftigt - sei es mit der Reparatur des Babys (ketzerische Frage: wozu?), mit dem Einfliegen dieses braven Flugzeuges, mit der Beschaffung einer neuen Wandtafel oder mit Fliegen. Ueberdies betätigte er sich erfolgreich als Chef Rôtisseur (von zwanzig Grillbratwürsten landeten nur drei auf dem Boden) und zeigte Würde als Teilnehmer an einer Sektions-Vorstandssitzung, wo wir ihn, korrekt und imposant mit Schale, Schlips und allem, beim gelegentlichen aufmerksamen Nicken beobachten konnten.

Unsere Flugkünste verbesserten sich langsam, aber zusehends, und bereits konnte der erste der Anfänger, Klaus Tappolet, sein erstes Solo absolvieren. Das heisst allerdings nicht, dass wir bereits Könner waren; zuviel misslang noch. So zum Beispiel jene Landung von Chrigel Sutter jenseits der Strasse im Acker, oder auch diejenige, welche besagter Klaus - verbissen an der Klinke statt an der Bremse ziehend - am andern Ende der Piste zum allerbesten gab. - Hauptsache, es gefiel uns.

Es gefiel uns sogar so gut, dass wir das Lager gleich um eine Woche verlängerten. Auch das feudale Abschiedsessen mit anschliessendem Privatgelage vermochte uns nicht in Schlussstimmung zu versetzen. So blieben wir denn, unter der Führung des soeben zum Fluglehrer geschlagenen Jet, eine weitere Woche auf dem Birrfeld, bis wir das weitere Vorlesungsschwänzen nicht mehr verantworten konnten.

Es bleibt noch zu danken - allen voran den beiden Unermüdlischen, Zaggi und Schampi. Zaggi hat den ganzen Betrieb ausgezeichnet gemanagt und verdient einen Orden; Schampi hat uns zwei Wochen lang gestartet, dabei mehr als nur einmal gefroren und dennoch nie die gute Laune verloren. Schliesslich und nicht zuletzt sind wir auch den Fluglehrern und den beiden Küchenfeen dankbar, dass sie ihre Zeit geopfert haben, um ein paar Neulingen das Fliegen beizubringen.

Sepp Moser

#### Einige Zahlen zum Frühlingslager 1967

Teilnehmerzahl: 17 Schüler 6 AFG-Fluglehrer  
Windenstarte : 194 mit RL der AFG,  
39 mit RL der FSB  
Schleppstarte : 151 mit Rl und Baby der AFG  
144 mit RL der FSB  
Flugzeit : 37 h 07' auf der RL der AFG  
17 h 22' auf der RL der FSB  
Schleppzeit : 24 h 14'  
Bes. Leistungen: 8 Alleinflüge 3 C-Flüge.

## Pfingstlager 1967 in Courtelary

Mit gemischten Gefühlen schaute ich Ende letzter Woche mehrmals gegen den stahlblauen Himmel. Wird uns Petrus über Pfingsten wohlgesinnt bleiben ?

Nun, jetzt wissen wir das Resultat und ich werde nun versuchen etwas über unser Streckenfluglager= f (Streckenflüge), sprich Pfingstlager = f (Jahreszeit) zu berichten.

Bei ausgezeichnetem Wetter wurden letzte Woche unseren beiden Ka - 8 von Zaggi (Peter Zingg) und Jet (Peter Züblin) nach Courtelary überflogen. Obwohl sich schon am Freitag der Himmel verfinsterte, zog eine stattliche AFG-Transportkolonne dem Jura entlang Courtelary zu. Rumi mit seinem Diamanten, Richi Meyer mit dem Ka - 6, Peter Moser auf Cadi und der Schreiberling auf Chevi mit unserem Diamanten. Die ganze Kolonne wurde begleitet und überwacht von unserem Präsidenten auf "Deux Chiens" ( 2CV Citroën).

Störungsfrei erreichten wir Courtelary. Nebenbei sei erwähnt, dass unsere Transportautos die grössten Leistungen vollbrachten. Cadi 464 km, Chevi 740 km.

In Courtelary trafen wir noch die restlichen Kameraden, nämlich Jean-Claude Héritier en famille, Bernard Anet, Andreas Deutsch, Hans Fischer, Albert Kellerhals, Heinz Kopetschny und Kari Zimmermann.

Nach einem gemeinsamen Nachtessen im "De la Clef" bezogen wir die Buvette des Aero Club du Jura Sud um die Nacht zu verbringen.

Am Samstag wurden wir in aller Herrgottsfrühe von Richi mit "montiere, montiere" aus den Federn geklopft. Das Wetter war nicht sehr einladend um grosse Taten zu vollbringen. Nach dem Montieren wurden die Zelte gestellt und um zwölf Uhr wagte sich Albert auf seinen Silber-C Flug Richtung Birrfeld, doch konnte er einem wunderbar gelben "Söibblumen"-Feld in Egerkingen nicht widerstehen und setzte sich mitten hinein. Andreas Deutsch und Jean-Claude schulten unter der kundigen Anleitung von Hans Fischer auf den Diamanten um. Die restlichen Teilnehmer schauten sich den Flugplatz einmal von oben an.

Wie es sich für AFG-ler gehört, nahmen wir am Abend an einem Fest teil. Wir scheinen ein besonderes Flair zu haben, stets dort zu sein, wo gefestet wird. Die SG Biel weihte ihren neuen Hangar ein, den wir übrigens stets benutzen durften, und taufte zugleich drei ihrer Flugzeuge, einen SHK auf den Namen "Papillon", eine Ka - 8 wurde "Colibri" benamst und die uns von Münster her vertraute Schleppmaschine HB-OYM hört auf den funktionsbezeichnenden Namen "Loki". Den drei Schützlingen der SG Biel wünschen wir viele gute Flüge mit unseren Bielerkameraden. Nach dem Zeremoniell kam der gemütliche zweite Teil nach dem alten Segelfliegermotto: "wenn's nicht fliegt, dann säu... " Zur Unterhaltung spielten SGB-Musiker und ein weiterer verdiente sich eine Medaille beim Würste grillieren, die übrigens bei Kosak grossen Anklang fanden. (Es wurde herumgesprochen, dass er neun Stück verzehrt hätte.) Die Stimmung war glänzend und ebenso unsere Augen. Nach der Schräglage von Richi's Hut konnte ich meinen Alkoholspiegel abschätzen. Der Hut stand ziemlich schräg. Hier zeigte uns unser Präsident, dass er nicht bloss der Grösste= f (Länge), Mächtigste = f (Stellung innerhalb der AFG), sondern auch im Festen ein Spitzenreiter sei.

Im Verlauf des Abends besuchte uns noch Heini Schaffner mit seiner zweiten Leidenschaft, die am Bielersee wohnt, (es gibt tatsächlich noch eine neben seinem Blanik) und gab uns mit Zaggi noch ein Ständchen.

An Pfingsten war es wieder Richi der seinen gestrigen Spruch heute noch früher erschallen liess. Er wollte heute seinen Gold-C-Streckenflug unter die Flügel nehmen, doch wurde er nach über zwei Stunden Flugzeit in La-Chaux-de-Fonds gelandet. Jean-Claude fand auf dem Weg ins Birrfeld in Egerkingen ein ideales Feld und Heinz Kopetschny zeigte uns, dass er auch im Jura einen wunderbaren Landeplatz finden kann. Heute wurden wir noch von Heinz Kornfeld mit seinen Buben überrascht, der unsere fliegerischen Grosstaten sehen wollte. Wenn der Streckenflug auch nicht grosse Blüten trug, konnten wir aber mit dem Rücktransport gute Erfahrungen sammeln. Peter Moser lernte heute den Diamanten im Flug kennen.

Jean-Claude wollte uns am Abend ein Raclette zubereiten. Herr Gestach von der SG Biel stellte und zu diesem Unterfangen grosszügigerweise sein Häuschen am Nordhang des St. Immertales zur Verfügung. Ich möchte ihm im Namen aller nochmals herzlich danken. Zu vorgerückter Stunde wurden wir noch von Jürg van Voornfeld en famille besucht. Jean-Claude möchte ich hier zu diesem ausgezeichneten Raclette gratulieren und ihn gleichzeitig Euch allen weiter empfehlen.

Pfingstmontag, 0630 h. Richi: "Kosak ä Front, montiere, montiere." Die Front kam, aber leider noch einige dazu und viel, viel Regen. Nachdem das Wetter hoffnungslos aussah, entschlossen wir uns zum Aufbruch ins Birrfeld. Die Flugzeuge wurden verladen, da ein Ueberfliegen aussichtslos war. Rumi und Peter Moser begaben sich unverzüglich auf den Heimweg. Andreas Deutsch war Optimist und wagte sich mit dem Diamanten nochmals in die Lüfte, wurde aber von einem aufziehendem Gewitter schon während dem Start zum Heimweg gezwungen. Fünf Minuten später wusste er, dass sein Entschluss richtig war, den es begann in Strömen zu regnen. Nach einer Stunde standen einige Wagen in zehn Zentimeter tiefen Pfützen und alles zureden half diesen hilflosen Dingen nicht vom Fleck. Ich musste schliesslich in Courtelary einen Traktor holen um vom Flugplatz weg zu kommen.

Wie Sie sehen können, war unser Lager sehr abwechslungsreich und ich glaube sagen zu dürfen, dass sich jedermann amüsiert. Wenn ich nun aber das getrunzene Volumen mit der geflogenen Strecke vergleiche, komme ich zum Schluss, dass eigentlich nicht allzu viel geflogen wurde.

Ein besonderes Kränzchen möchte ich Frau Héritier winden, die uns stets das Morgenessen zubereitete und die Einkäufe tätigte. Besten Dank.

Den Kameraden von der SG Biel und dem Aero Club du Jura Sud möchte ich für die herzliche Aufnahme die sie uns zukommen liessen bestens danken und hoffe, dass sie gemeinsam noch viele Grosstaten von Courtelary aus vollbringen können.

Allen Teilnehmern danke ich für die Mitarbeit und hoffe noch viele Lager miterleben zu dürfen.

Peter J o s t  
(Lagerleiter)



## V a r i a

Kveta und Max Salm-Jordanova ist am 9. Mai 1967 eine Tochter Annemarie Brigitte geschenkt worden.

----

Thomi Hauser hat sich am 18. Mai 1967 mit Hanni Baumgartner vermählt. Sie wohnen von nun an in Wettingen, Hardstrasse 32 .

----

Die Aufwindredaktion gratuliert herzlich zu den beiden oben erwähnten Ereignissen.

----

Hannes Steiger hat sich mit einem jungen Partner geschäftlich selbstständig gemacht und betreibt nun in Zürich eine Firma S+K (Steiger-Kuhn Engineering). Die vielseitige Tätigkeit dieser Firma kann am besten mit "International Marketing Consulting" umschrieben werden. Wir wünschen ihm viel Erfolg bei seiner neuen Tätigkeit.

----

Der Leitfaden zur Vorbereitung der Amtlichen Prüfung "Das Segelflugzeug" ist erschienen und kann beim L+A für Fr. 4.-- bezogen werden. (Von der FA empfohlen!)

----

Der Vorstand hat für 1967 wiederum einen Streckenflugkredit bereitgestellt. Für Silber- und Gold-C Flüge stehen (nur den Studenten) Fr. 500.-- zur Verfügung. Bezahlt werden das Start- und Fluggeld des betr. Fluges, sowie in zweiter Linie die Rücktransportkosten. Bedingung: Der Stipendiat muss am Nationalen teilnehmen und mit AFG-Flugzeugen fliegen bzw. mit AFG-Autos zurückgeholt werden.

----

Der Blanik besitzt nun ein neues Vollsicht-Capot. Damit dieses möglichst lange intakt bleibt, gilt folgendes für verbindlich:

- Das Capot ist erst dann geschlossen, wenn beide Verschlussgriffe unter erheblichem Widerstand in Horizontalstellung gebracht worden sind. Dabei muss es ganz deutlich "Klick" gemacht haben.
- Beim Umherstossen, beim Stehenlassen, beim Hangarieren muss das Capot immer total verschlossen sein.
- Die braune Capot-Schutzhülle ist beim Hangarieren stets zu gebrauchen. Während dem Flugbetrieb kann sie im Flugzeug mitgeführt werden.

----

Rumi hat eine vielbeachtete Arbeit über das "Streckenfliegen mit dem Diamant" verfasst. Diese wissenschaftlich hochstehende Anleitung ist dermassen gut geraten und sicher leistungsfördernd, dass sie selbst den Aufwindredaktor zu begeistern vermochte. Künftige Lektoren setzen sich am besten mit Rumi selbst in Verbindung.

----

Hansjakob Schaffner ( Joggli ) kann diesen Sommer mit dem Air Cadets Exchange nach den USA gehen.

----

Die AFG hat sich (eigentlich für das Baby) einen zusätzlichen Fallschirm (System Pack) angeschafft. Wegen seiner kompakten Form passt er besonders gut für den Blanik.

----

Am 17. Mai hat die Inspektion unseres Flugzeugparkes durch Herrn Kummer stattgefunden. Das Material ist im wesentlichen in gutem Zustand (Danke Schampi), doch müssen wir mit Totalrevisionen unserer beiden Aa-6 rechnen (= je ca. Fr. 4000.--)

-----

Der Ruf nach einem Streckenflug-Wanderpreis hat bereits ein Echo gefunden. Dr. Paul Oswald ist bereit, einen solchen der AFG zu stiften. Detailabklärungen sind im Gange und der Vorstand hofft, diesen Wanderpreis demnächst der AFG vorstellen zu können. Dem Spender gebührt jetzt schon unser herzlichster Dank.

-----

Die AFG sucht dringendst 1 - 2 Sommerlagerleiter. Wer von Mitte Juli bis 13. August nicht gerade das Diplom machen muss, der melde sich bitte bei Zaggi, (051) 26 80 14.

-----

### Regionale Segelflugmeisterschaften auf dem Birrfeld 1967

Liebe AFG-ler,

Vom Freitag, den 23.6.67 bis und mit Montag, den 26.6.67 findet auf dem Birrfeld eine regionale Segelflugmeisterschaft statt. Dazu brauchen wir neben den Meisterschaftspiloten vor allem Hilfsleute. Ich bitte deshalb vor allem die Jüngeren (dh. möglichst alle unter 90 Jahren) sich wenn möglich für diese Meisterschaft zur Verfügung zu stellen. Anmeldungen bitte bis Ende Mai an: Hans Baer, Limmattalstr. 287, 8049 Zürich, (051) 56 75 85

-----

Anlässlich der Vorstandssitzung vom 10. Mai 1967 wurden folgende Leute provisorisch in die AFG aufgenommen:

Annen Max, Rickenbachstrasse 6430 Schwyz  
Fräfel Paul, Sonnenberg, 9100 Herisau  
Hauptli Martin, Haldenstrasse 3, 4663 Aarburg  
Kalt Jörg, Oesterliwaldweg 12, 5400 Baden  
Keller Michael, Rütliweg 6, 4663 Aarburg  
Martinelli Bruno, Via E. Bossi, 44a, 6830 Chiasso  
Moser Sepp, Kirchensteig 20, 4152 Glattbrugg  
Moser Walter, Oberdorfstr. 12, 8702 Zollikon  
Schaffner Dölf, Hofwiesenstr. 248, 8057 Zürich  
Schiegg Hans, Neptunstr. 2 9006 St. Gallen  
Schneuwly Peter, Meierweg 7, 8006 Zürich  
Senn Paul, Vorhaldenstr. 39, 8049 Zürich  
Stalder Christian, Klingnaustrasse 6, 4000 Basel  
Tappolet Klaus, Säugglenstr. 15, 8122 Binz-Pfaffhausen

An der Vorstandssitzung vom 16. März wurden bereits provisorisch aufgenommen:

Urs Frey  
Werner Schiller  
Joggi Schaffner, Höhestr. 77, 8702 Zollikon