

MK

# DER AUFWIND

offizielles organ der



FRUEHLING 1994

## Der Aufwind

-wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich

- erscheint dreimal jährlich

- ist keiner Zensur unterworfen. Er enthält mitunter Meinungsäusserungen von AFG-Mitgliedern, welche sich nicht unbedingt mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.

Adresse der Redaktion:

Beat Weiss  
Lenzenwiesstr.5  
8702 Zollikon

Tel: 01/391 53 60

**Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe:**

**10. September 1994**

# Inhaltsverzeichnis Aufwind Frühling 1994

## 1. Aktuell



Editorial Seite 2  
Jahresbericht 1993 Seite 3



Ziellandekonkurrenz/FA-News Seite 5  
Flugdienstleitereinsatz/Anzeige Seite 6/7



Paul-Oswald-Cup 1993 Seite 8



Flugzeugverteilung 1994 Seite 9



Köpfe: Andrea Schlappach Seite 10



Bericht aus dem Baulokal Seite 11

## 2. INFO



Ostiv-Kongress 1993 Seite 13



ASH-News Seite 15  
GPS in der AFG - warum nicht? Seite 16



AFG vor 20 Jahren Seite 19



Flugstatistik Seite 20

## 3. Berichte



RAL Schanis Seite 21  
Erinnerung an die Flugsaison 1993 Seite 22  
1992- eine Saison im Zeichen der ASH Seite 25  
Wer erkennt Ihn wieder Seite 28  
---- Revision des AFG Rovers  
MüLa 1993 Seite 30  
Neue Geschichte mit der Maus Seite 30  
Rollentausch Seite 32  
Geschichte eines Aussenbelandetem



## Editorial



Dies ist zwar noch nicht die neue Rubrik " Köpfe ", trotzdem möchte ich als neuer Aufwindredaktor Euch meinen Kopf vorstellen und was dazugehört: Seit letztem Jahr bin ich Mitglied der AFG, nachdem ich einen FVS-Kurs besuchte und auf dem Flugplatz Speck im Züri-Oberland das Segelfliegen gelernt habe. An der ETH - momentan in Lausanne - studiere ich Bauing. im 6. Semester, an den Bergen übe ich meine Hobbys aus, Klettern, Skitouren, Segelfliegen.

Letztes Jahr in Münster habe ich mich das erste Mal für die Aufwindredaktion interessiert, da merkte ich auch schon, dass ein Nachfolger für Simone sehr erwünscht ist, mit anderen Worten war meine scheue Nachfrage schon als definitive Nachfolge gebucht.

Für meinen ersten Aufwind bin ich mit Beiträgen geradezu bombardiert worden. So ist es richtig daß Plausch eine Clubzeitung zu gestalten. Man spürt in dieser Gruppe ein riesen Potential an Interesse und Aktivität. Dies ist das wichtigste Guthaben für eine Gruppe, viel wichtiger als top Material und gesunde Finanzen. Der Schlüssel zur Aufrechterhaltung dieser Aktivitäten und des Interesses ist die Kommunikation. Diese ist garantiert durch unseren internen Sender sprich dem Aufwind, bei dem nach der Winterfunkstille wieder Hochbetrieb herrscht, so dass das Abhören mühelos gelingen wird. Ich hoffe, dass das neue Senderprogramm dazu beiträgt. Aus dem Flieger weiss ich, wie hilfreich der Funk im richtigen Moment sein kann, sei es zum Senden oder Empfangen. Gerade in einem Sport der jeder für sich alleine ausübt zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Orten ist der Austausch von Infos entscheidend. Deshalb hoffe ich, dass Ihr von unserem Clubsender fleissig Gebrauch macht und viele hilfreiche und nützliche oder unterhaltende Sendungen auch in Zukunft übermittelt werden können. So entstehen neue Ideen und Anregungen die bei der Planung der bevorstehenden Saison wertvoll sein können.

Die "neue Form" des Aufwindes ist weder von langer Hand vorbereitet worden, noch ist sie in irgend einer Form erprobt. Deshalb ist es für mich wichtig einen möglichst grossen Feedback zu erhalten. All jenen die mich prompt mit versprochenen oder aus eigenem Antrieb entstandenen Beiträgen beliefert haben möchte ich danken und so lasse ich den Platz frei für eine interessante Lektüre.

Beat Weiss, Frühling 1994



## Jahresbericht 1993

Der Gruppenflug des vergangenen Jahres bescherte uns einmal mehr eine Fülle von Erlebnissen. Das weite Spektrum zwischen dem vermeintlich vertrauten Platzflug und der gesuchten Ungewissheit eines Streckenfluges konnte voll ausgekostet werden. Dabei soll keineswegs behauptet werden, dass ein Platzflug kein Ueberraschungspotential besitze oder dass jeder Streckenflug das grosse Abenteuer biete.

Wie es sich gehört, bereiteten wir die Saison gewissenhaft vor. An der Flugzeugverteilung stellten wir die ersten Weichen in der gewohnten Manier. Besondere Vorbereitungen gab es für die Schweizer Segelflugmeisterschaften zu treffen. Als OK-Kapitän wirkte Urs Isler in seiner ruhigen, zielstrebigem Art. Im Programmheft und im Adlerplakat kamen Präzision und Eleganz gleichermaßen zur Geltung. Urs verstand es, mit seinem engagierten Team auf dem Birrfeld die Rahmenbedingungen für einen schönen Segelflugwettbewerb zu schaffen.

Als AFG-Teilnehmer durften Beat Müller, Michael Keller und ich selbst von diesem Einsatz profitieren. Richi Meyers Aufgabe als Konkurrenzleiter war noch schwieriger als diejenige der Piloten.-

Er nahm sich der Herausforderung mit Herz, Verstand und Ausdauer an. Paul Oswald und Roland Mühlebach unterstützten ihn mit häufig wechselnden Meteorinformationen, Klaus Wyss übernahm die Auswertung. Ruedi Hächler (SGL) hatte den Segelflugbetrieb unter Kontrolle, Guido Schmid (FSB) organisierte die Schleppeinsätze. Erholung fanden schliesslich alle in der Hangarbeiz "Chez Renate" Rüfenacht, Sepp Buob (SGL) hatte eine tadellose Infrastruktur aufgestellt. Dass die Meisterschaft auch nach aussen wirkte, war das Verdienst von Werner Neuhaus (AeCA), Heinz Wyss (AeCA), Beat Lüthi und Hans Berger (SGA). Die aufgeführten Namen stehen dem Einsatz vieler Aero-Club Mitglieder auf dem Birrfeld vor, die zusammen diesen grossen Anlass angepackt haben. Mein Dank als Teilnehmer und Gruppenobmann gehört allen.

Noch vor den ersten Flügen entwickelte sich die Flottenpolitik zum Thema Nummer 1. Dass unsere beiden K8 mit je 190 Starts und ebensovielen Stunden in der Flugstatistik 1992 erschienen waren, drückt einen Engpass aus, den unsere Nachwuchspiloten zu erdulden hatten. Neben den völlig durchschnittlich belegten K6 vervollständigte das Schlusslicht B4 die ungünstig verteilte

Auslastung in diesem Bereich unserer Flotte. "Wir brauchen eine dritte K6 und erleichterte Umschulungs- und Streckenflugbedingungen für dieses Flugzeug", folgerten die Statuten pikanterweise meist noch nicht stimmberechtigten Betroffenen. Nach eingehender Diskussion im Vorstand und an der GV stimmten die Aktivmitglieder dieser Folgerung deutlich zu. Das Thema erfuhr eine dramatische Intensivierung, als der Vorstand beschloss, mangels verfügbarer K6 als Sofortmassnahme eine stillgelegte K8 auszuleihen, die uns der Oldtimer Club Schänis für maximal drei Jahre kostenlos zur Verfügung stellte. Kurz darauf lag nämlich ein konkretes und günstiges Angebot für eine K6 vor. Der Vorstand hielt an seiner eingeleiteten Sofortmassnahme K8 fest und vertagte den Entscheid über den K6 Kauf an die Herbst-GV. In der Flugstatistik verkam die OCS K8 zur "quantité négligable", da sie erst kurz vor den Sommerlagern flugbereit war. Die gesamte Auslastung der beiden eigenen K8, der beiden K6 und des B4 war 1993 im Vergleich zum Vorjahr deutlich tiefer und vorallem ausgeglichen, ein Engpass trat nicht mehr auf. In Anbetracht dieser Situation setzte sich an der Herbst-GV der Antrag deutlich durch, auf die Beschaffung einer dritten K6 zu verzichten und dafür eine Kapazitätserweiterung im Kunststoffbereich ins Auge zu fassen, zumal die ersten Verkaufsanstrengungen für die beiden Mini-Nimbus durch Ernüchterung geprägt worden waren. Zu Beginn des neuen Jahres waren heikle Entscheide zu treffen: Für beide Flugzeuge tauchten unerwartete Käufer auf. Als wir mit Glück für die zweite LS6 noch einen Liefertermin im Frühling erhielten, zögerten wir nicht mehr: wir trennten uns von AK und AI. Über die gewünschte Kapazitätserweiterung wird noch zu reden sein. Vertrauter Platzflug? Erste AFG-Streckenflugabenteuer auf Ls-6 waren in Münster zu erleben, da wir den vorzeitigen Liefertermin Juli in Anspruch nahmen. Als verdiente Belohnung für seinen Einsatz bei der Beschaffung konnte Beat Bucher mit unserem neusten Einsitzer gleich einen Besuch im Engadin machen, das gleiche war Jürg Keller vergönnt. Im Herbst setzte die Umschulungswelle ein. Organisierte Flugmöglichkeiten bot der AFG-Terminkalender das ganze Jahr hindurch: Frühlinglager Birrfeld, St. Crépin (F), San Vittore (GR), RAL Birrfeld, SM Birrfeld, Poltringen (D), Streckenflugwoche Birrfeld, RAL Schänis, Wanderlager K13 (I), Aspers (F), Münster (VS) und Breitenförderungskurs in St. Auban (F) lauten die Stichworte. Diese Aufzählung führt eindrücklich vor Augen, wie vielfältig unsere fliegerischen Möglichkeiten zur Zeit sind. Unsere Flotte war 2407 Std. in der Luft bei 1532 Starts. Einen Leckerbissen stellte die Ziellandekonkurrenz dar -

fliegerisch wie gesellschaftlich. Beat Müller organisierte mit Denise den traditionell feucht-fröhlichen Samstag auf dem Flugplatz Dittingen im Laufental, wo wir bei der zuvorkommenden SG Zwingen zu Gast sein durften.

Die sportlichen Höhepunkte der Saison waren etwas ASH-lastig: Am RAL Birrfeld flogen M. Keller/O. Liechti/W. Fuchs auf den 2. Platz, eine zweite Silbermedaille schaute für O. Liechti/M. Keller an der SM heraus, ebenfalls den 2. Rang erreichte J. Keller/K. Wyss am RAL Schänis. "Kann denn mit diesem Vogel nicht einmal einer gewinnen?", lautet die naheliegende Frage an die Cracks. Wie man das macht zeigten am Nachwuchswettbewerb im Rahmen des BFK in St. Auban Renate Rüfenacht und Patrick Gehri auf LS4. Das RAL Birrfeld beendete Martin Fritsch, Dani Müller I und Urs Isler auf den Plätzen 11 bis 13, alle auf LS4. In der 15m-Klasse schlossen Beat Müller und Beat Lüthi auf dem 4. bzw. 5. Platz ab, beide auf Minibus, in der Offenen Klasse klassierte sich Richi Meyer auf seiner DG-300 im Rang 3. In der Gruppenklasse starteten Martin Koubek, Andrea Schlappach und Daniel Müller II. Die Mannschaftsbildung im NSFV bewährte sich gar nicht, kein AFG-Team reichte genügend Flüge ein, um überhaupt klassiert zu werden. Als einziger glänzte Richi Meyer mit dem 7. Rang in der Standardklasse, die übrigen Teilnehmer figurieren eher in der zweiten Hälfte der Ranglisten. Eva Meyer und Jürg Keller meldeten immerhin je mindestens drei Flüge.

Eine Steigerung in diesem Wettbewerb sollte eigentlich nächstes Jahr fast nicht zu verhindern sein, denn der Nachwuchs fliegt: die Beteiligung am Baby-Cup kam erstmals nah an den Paul Oswald Cup heran. Dani Müller II sicherte sich den Baby-Cup, während Mike Keller und Jürg Keller die Paul Oswald Kanne und die Ernst Zipkes Kanne gewannen. Beinahe unbemerkt flog Armin Weber vom Birrfeld aus seinen ersten 500 km Flug!

Anlässlich der Weltmeisterschaft in Borlänge, Schweden, präsentierte ich am OSTIV-Kongress das Konvektionsmodell "ALPTHERM", das Bruno Neining und ich entwickelten und das anlässlich der SM Birrfeld erstmals an einem Wettbewerb zum Einsatz gelangte. Das Schnuppern der Wettbewerbsatmosphäre mit der Nationalmannschaft hat seinen Teil zu meinen guten Erinnerungen an diese Reise beigetragen. Die beliebten Winterveranstaltungen gehörten 1994 den Themen Wandersegelfluglager mit K13 (Beat Lüthi), Winglets (Beat Bucher) und Streckensegelflug (Jürg Keller).

Der Fiskus (Legat Gsell) und die Finanzlage bei der öffentlichen Hand (ASVZ) machten sich in der

AFG Kasse unangenehm bemerkbar. Mit der Durchführung der SM auf dem Birrfeld konnten wir aber auch etwas für unsere Kasse tun. An der Herbst-GV erhöhten wir schliesslich nach zwölf Jahren erstmals die Beiträge um rund 20%. Zum Gruppenleben gehören auch personelle Veränderungen. Zu Beginn des Jahres verschied Hortense Gsell, die mit ihrem Legat 1986 die Beschaffung der ASH-25 anzettelte. Nach rund einem halben Jahrhundert verliess Dani Friolet den AFG-Vorstand. Gleichzeitig zog er sich von der aktiven Fliegerei zurück, das Münsterlager fand erstmals ohne die Friolets statt. Hans Hugli, Präsident des ASVZ, trat in den Ruhestand, Marcel Wanner übernahm seine Aufgabe. Als ASVZ Direktor löste Kaspar Egger Urs Freudiger ab. Im Frühling traten wir dem neu gegründeten Schweizer Segelflugverband des AeCS bei. Die Sektion Aargau als Regionalvorstand des AeCS nennt sich neu Aero-Club Aargau und wird von Heinz Wyss präsiert, der VR der FSB AG wurde in den Vorstand integriert. Der Nachwuchs im Segelflug ist spärlich geworden, die FSB und die Birrfelder Segelfluggruppen spüren es. Wie dieser Entwicklung begegnet werden kann beschäftigt zur Zeit die Gemüter, ebenso unsere eigene Grundschulung für Studenten auf dem Birrfeld.

Das kommende Jahr wird kaum langweilig werden. Die vorgesehene Schliessung von Militärflugplätzen wird auch das Münsterlager betreffen. Die Weichen für die Zukunft des Sommersegelfluglagers im Goms müssen gestellt werden. Setzen wir uns ein für die Zukunft dieses alpinen Segelflugparadieses!

Der Präsident: Olivier Liechti



## "Alle Veranstaltungen finden planmässig statt..."

von Beat Müller

Zwei Dinge darf ein AFG-ler nicht machen: Erster und Letzter an der Ziellandekonkurrenz! Der Erste organisiert die nächste Konkurrenz und der Letzte schreibt den Bericht. Beides habe ich geschafft, gerade hintereinander. Da meine Vorgänger die gleiche Leistung vollbracht haben, bekommt die Sache langsam System.

Unter dem Motto - Zwingend in Zwingen - wählte ich schon früh im Sommer den kältesten und feuchtesten Samstag des ganzen Herbstes zum traditionellen Saisonabschluss 1993 im Laufental. Dass die Veranstaltung trotzdem ein voller Erfolg wurde, darf ich vielen glücklichen Umständen zuschreiben, wie sie normalerweise nur selten vorkommen, es sei denn, man wäre Mitglied einer aktiven und dynamischen Segelfluggruppe, die zu Besuch bei einer anderen, äusserst sympathischen, gastfreundlichen und flexibel handelnden Segelfluggruppe ist. Dann klappt es eben trotzdem.

Also, die K13 schleppte Markus Kummer vom Birrfeld nach Zwingen. Die Seilwinde in Zwingen wäre bereit gewesen, aber es regnete. Die heisse Suppe, im heimeligen Clublokal, entschädigte fürs Warten, während Denise mit persönlichem Telefonauskunftsdienst, einen zweifelnden Piloten nach dem anderen ins damals noch bernerische Laufental beorderte. "Alle Veranstaltungen finden planmässig statt...". Kurz bevor der erste Pilot sich an einheimischem Schaffen, in Form von wärmenden und gefässerweiternden Getränken versuchte, und knapp bevor eine sicher nicht mehr auflösbare Kratzrunde gestartet worden wäre, entschieden wir zwei abgebrühten ex-RAL Organisatoren, der lokale Schleppilot Heiner Scharrer und ich, dass jetzt ein Start erzwungen werden musste.

Keiner nahm unseren Meteoflug ernst, aber wir erkannten die Silberstreifen am Horizont. Einfachheitshalber nahmen wir die lokal stationierte Rhönlärche als Ziellandeflugzeug, sie war schon montiert und musste nur noch von den jungen Katzen befreit werden. Anstatt der Winde wurde geschleppt. Zu acht Flügen kam es, bevor die Nebelschwaden wieder hereinbrachen. Doch dies reichte, der Organisator der nächsten Ziellandekonkurrenz war verknurrt: Dani Müller I.

Wir gratulieren! Über die erreichten Landepräzisionen, an denen der inzwischen reichlich ungewohnte Strebenbomber sicher nicht alleine schuldig war, schweigt des Sängers Höflichkeit. Nur soviel sei geplaudert, dass der Schreibende etwa zwei Zehnerpotenzen weiter weg vom Balken gelandet ist, als bei seinem Sieg vor einem Jahr, und erst noch mit negativen Vorzeichen.

Hingegen war die Nebenveranstaltung, das spritzige, aufwärmende und absolut neue, direkt aus Australien importierte Pole-Tennis, unter Schweizern auch Känguruh-Tennis genannt, wieder ein voller Erfolg. Eine Rangliste gab es nicht, Mitmachen alleine zählte.

Und dann kam der Höhepunkt. Fleissige Hände dekorierten inzwischen den absolut erstklassigen Clubraum mit herbstlichen Arrangements und verliehen ihm die nötige festliche Ambiance. Während sich die Gäste die ersten Gläschen "Clairette de Die" einverleibten, und die Hungrigsten nur mit Mühe am Auffressen der Tischdekoration gehindert werden konnten, die Trauben sahen wirklich gluschtig aus, drangen herrliche Gerüche aus der Küche. Was dort unter den Händen unserer Renate entstand, verdiente wieder einmal das Rating AAA. Als Organisator eines solchen Anlasses, kann man sich nur "Von" schreiben, mit einer derartigen Unterstützung. Renate übernahm alleine die ganze Verantwortung für den kulinarischen Teil, assistiert von weiteren Segelfliegerfrauen und Freundinnen. Nochmals vielen herzlichen Dank.

Mit gegenseitigen Ansprachen und einem interessanten Erfahrungsaustausch zwischen beiden Segelfluggruppen, ging der offizielle Teil über die Bühne und leitete direkt zum gemütlichen Zusammensitzen, Leibchen- und Pinverkauf über. Alles in allem ein gelungener Tag, über den es überhaupt keine Mühe macht, einen Bericht zu schreiben. Abschliessend möchte ich an die Adresse aller geduldiger Teilnehmer, aller engagierten Helferinnen und Helfer und vor allem an die Gastgebergruppe Zwingen, meinen herzlichsten Dank ausrichten und hoffe auf ein Wiedersehen in der neuen Saison, am liebsten zuerst irgendwo unter einer dicken Cumulus und nachher beim gemütlichen Bier.

Euer Beat Müller



## FA - News

Liebe AFG - ler

Von den 8 **Frühlingslagerteilnehmern** konnten 4 die Grundausbildung mit dem Brevet abschliessen. Es waren dies: Patrice Verdan, Richard Reim, Florian Iten und Birgit Portner. Patrice hat die Ausbildung von Null an in unserem Frühlingslager begonnen, die anderen waren schon fliegerisch vorbelastet. Ferner stiessen mit Matthias Steiner und Beat Weiss zwei bereits brevetierte Nachwuchspiloten zu uns.

Über die **Streckenflugwoche** hat unser Sportchef Jürg Keller schon im letzten "Aufwind" berichtet. Mit ihm hat übrigens auch ein weiterer Streckenflugpilot seine Fluglehrertätigkeit in unseren Reihen aufgenommen. Ferner wird Dani Müller II 1994 den Fluglehrerkurs besuchen. Walter Moser wird dieses Jahr leider keinen Dienst mehr leisten. Ich möchte ihm an dieser Stelle für seinen jahrzehntelangen Einsatz recht herzlich danken.

Im Rahmen unserer Winterveranstaltungen haben wir zusammen mit der Fluggruppe der Berufsschüler erstmals einen Pilotenabend auf dem Birrfeld bestritten. Es würde mich freuen, wenn wir dies zur Tradition machen könnten. Die anderen zwei Abende an der ETH waren wie gewohnt gut besucht. Mit den gewählten Themen (Winglets; Steckenflug) haben wir verschiedenen Interessengruppen etwas bieten können.

Nun aber zur kommenden Saison:

Das **Frühlingslager** findet vom 5. bis am 15. April 1994 auf dem Flugplatz Birrfeld statt. Wir hoffen auf gutes Wetter und überzeugte Segelflieger.

Die **Streckenflugwoche** wird ebenfalls wieder durchgeführt. Der genaue Termin wird an der Flugzeugverteilung bekanntgegeben. Die Organisation liegt wiederum in den Händen unseres Sportchefs.

Unsere **Flotte** hat ein neues Gesicht bekommen. Die beiden Nimbus sind im Januar verkauft worden. Beide standen unserer Gruppe während je rund 3000 Flugstunden zur Verfügung. Sie wiesen auch jeweils mit Abstand die höchsten durchschnittlichen Flugzeiten auf. Ab ca. April wird eine 2. LS6 bei uns im Stall sein. Ich bin überzeugt, dass wir mit diesem Flugzeugtyp einen guten Ersatz für unsere beiden Mininimbusse haben werden.

Mit den besten Wünschen für eine erfolgreiche Segelflugsaison

Euer Cheffluglehrer

Beat Lüthi



## Birrfeld Flugdienstleitung 1994

### Das Wichtigste in Kürze

- Es sind immer zwei Flugdienstleiter (Fludilei I und II) gleichzeitig im Einsatz..
- Der Flugdienstleiter übt eine in der Flughafenkonzession und im Betriebsreglement klar definierte Funktion aus. Er untersteht dem jeweils diensthabenden Flugplatzchef.
- Sein Einsatz beginnt um ca. 9.00 Uhr so frühzeitig, dass bis zum Briefing um 9.45 Uhr das Pistenfahrzeug bereitgestellt und alles Material und alle Dokumente (Meteo, Einschreibelisten, etc.) vorbereitet sind.
- Das Pistenfahrzeug befindet sich in der Remise (Motorflughangar Ost, linkes Tor).
- Das Fludilei-Handbuch (Ausg. 1994!) gibt detailliert Aufschluss über die Aufgaben und Kompetenzen. Wichtigste Punkte sind die Platzordnung und die Startreihenfolge. Das Handbuch ist vor dem Dienstbeginn unbedingt durchzulesen. Ein Exemplar befindet sich im Pistenfahrzeug, persönliche Exemplare können bei R.Ackermann bezogen werden.
- **Neu ab 1994:** Der Flugdienstleiter - nicht das C-Büro! - ist verantwortlich, dass die erforderliche Anzahl Schleppiloten (gemäss Einsatzliste) anwesend sind.
- **Neu ab 1994:** Bei zweifelhaftem Wetter besteht die Pflicht den Dienst bis spätestens 15.00 Uhr doch noch anzutreten. Der Entscheid liegt beim diensthabenden Flugplatzchef, erreichbar unter 056 / 94 82 87.
- **Revidierte Einsatzliste:**

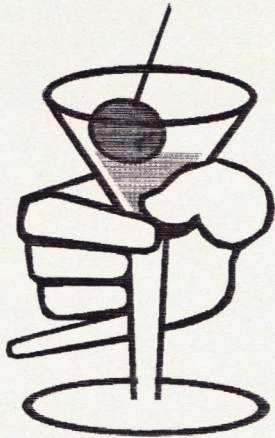
Datum	Fludilei 1	Fludilei 2
19. Mär 94	Kummer Markus	Cachin Dominique
20. Mär 94	Wigert Karl	Rytz Hugo
16. Apr 94	Müller Daniel II	Westen Hans Hermann
17. Apr 94	Dübendorfer Mathias	Lauber Guido
14. Mai 94	Müller Walter	Mehlich Martin
15. Mai 94	Rickli Christian	Portner Birgit
11. Jun 94	Mühlebach Roland	Koubek Martin
12. Jun 94	Hochstrasser Peter	Rubil Kreso
26. Jun 94	Simon Marc	Lardon Etienne
6. Aug 94	Reigrotzki Martin	Schlapbach Andrea
7. Aug 94	Moser Peter	Rüfenacht Renate
27. Aug 94	Drechsel Stefan	Fritsch Martin
28. Aug 94	Gut Michael	Speerli Felix
10. Sep 94	Simoni Renzo	Schafroth Katharina
11. Sep 94	Isler Urs	Müller Lorenz
	Stand:	8.03.94

Sollte eine Verschiebung Deines Einsatzes notwendig werden, so bitte ich Dich,

**selbst für einen Ersatz oder Terminabtausch besorgt zu sein**

und mir diesen mitzuteilen. Ein zuverlässiger Einsatz ist insbesondere im Birrfeld für das Image der AFG äusserst wichtig !

8.03.94 / R. Ackermann



## *Wir heiraten*

*am 7. Mai 1994*

*um 1415 Uhr*

*in der Kirche Auenstein*

*Brigitte Vogelsanger und Beat Lüthi*

*Spittelgasse 4*

*5105 Auenstein*

*064 47 00 49*

*Zum anschliessenden Apéro im Gysulasaal  
neben der Kirche sind alle herzlich eingeladen.*





## Rangliste Paul Oswald Cup 1993

		Distanz (km)	Anzahl	längster Flug	davon ASH
<b>1. Rang</b>	<b>Michael Keller</b>	<b>2451</b>	<b>9</b>	<b>489</b>	<b>8</b>
2. Rang	Jürg Keller*	1928	6	525	2
3. Rang	Klaus Wyss	736	2	588	2
4. Rang	Olivier Liechti	533	1	533	1
5. Rang	Daniel Müller	519	2	349	0
6. Rang	Urs Isler	464	2	284	0

Wieder kein sensationell gutes Streckenflugwetter im 1993! Auch war das Wetterglück nicht mit den Piloten, die Strecken ausgeschrieben haben. Nur gerade bei 5 der 22 Flüge konnte eine vor dem Flug angegebene Strecke erfüllt werden. Trotzdem gab es in Münster einen ganz guten Tag, an dem zwei Flüge über 500 km geflogen wurden. An diesem Tag war Klaus Wyss mit Oli Liechti in der ASH 25 unterwegs. Sie erfüllten die ausgeschriebene Aufgabe von Münster nach Servoz (F), dann ins Bündnerland nach Sta. Maria und wieder zurück nach Münster (588 km). An diesem Tag durfte ich den Jungfernstreckenflug mit der LS6 unternehmen. Nach einem mühsamen Anfang im Wallis war das Fliegen im Bündnerland bei einer Basis von 4200 und bis 5,5m/s Aufwinden ein leichtes Spiel.

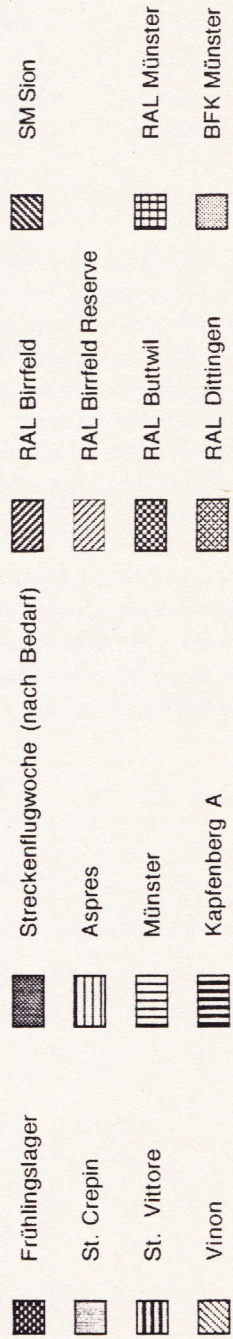
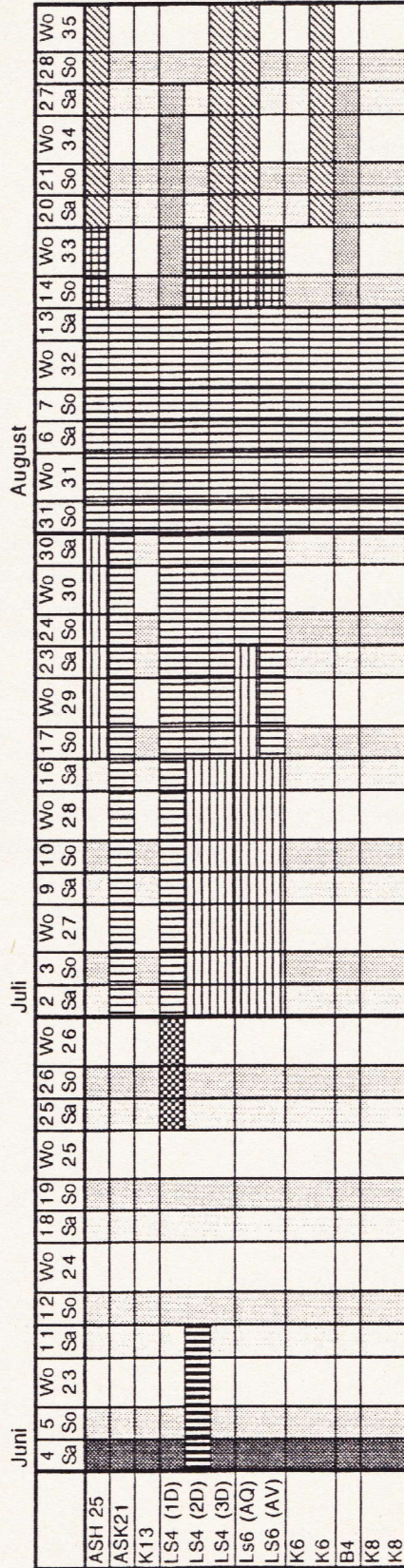
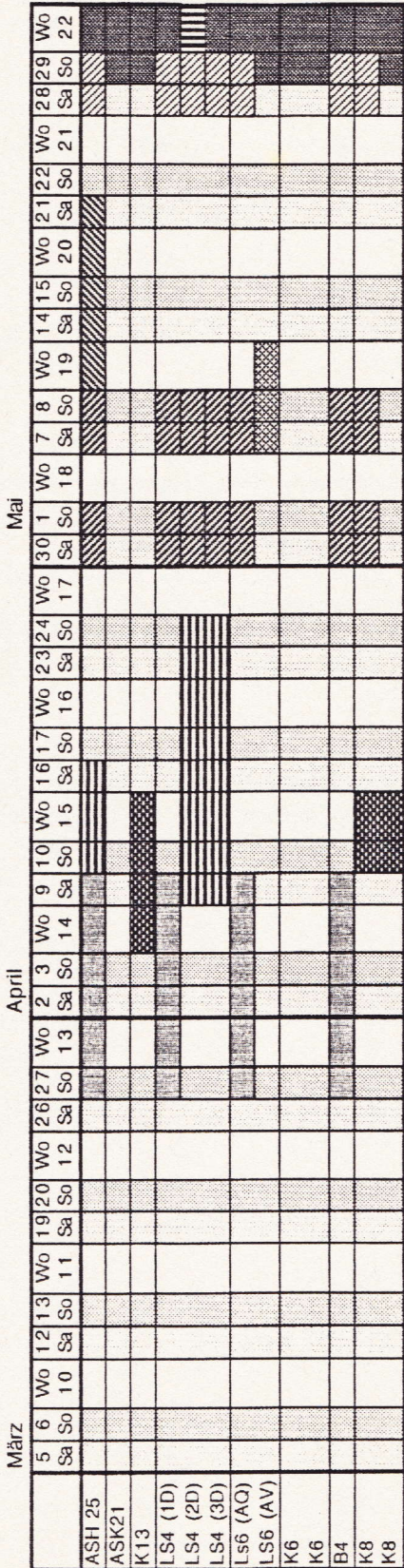
Wenn ich die Rangliste betrachte, so muss ich mich fragen: Wo bleiben die Jungen? Oli hat an der letzten Winterveranstaltung gezeigt, dass das Streckenfliegen schon auf der K8 beginnt. Für den Paul-Oswald-Cup ist es doch so einfach: Kamera und Baro mitnehmen, 3-4 Wendepunkte photographieren und zu Hause ein paar Erinnerungen des Fluges zu Papier bringen. Dokumentierte Flüge sind ein lebendig gebliebenes Stück Segelflugerlebnisse!

Jürg

\*durch Oli ausgewertet



Wo sind die AFG-Flugzeuge im 1994?





Mit dieser Rubrik möchten wir einzelne Clubmitglieder vorstellen, um sich besser kennenzulernen

## Andrea Schlapbach



### Fliegerische Laufbahn (klassisch-übliches Werden):

Großeltern neben Flugplatz (Belp);  
mit Modellfliegern Vater beschäftigt;  
Schulzeit mit Papierfliegern über die Runden gebracht;  
FVS (aber auf Fallschirm) und etliche Sprünge;  
Segelfluggbrevet 1992



### Biologie:

geboren 1971 in Zürich auf natürliche Weise (nicht geklont) mit 4.5 kg,  
grundsätzlich in Zürich aufgewachsen mit Unterbrüchen (1.5 Jahre Paris, 0.5 Jahr im Silicon Valley), im Prinzip in Zürich wohnhaft, aber momentan wegen billigeren Skibilletts Steuerwohnsitz in Davos (nebst dem Skifahren mache ich hier ein dreimonatiges Praktikum).  
Primarschule/ Gymnasium B/ Zwischenjahr (RS, Job @ Heureka, 3 Monate Japanreise),  
Studium ETH in »Interdisziplinäre Naturwissenschaften« (jetzt IV, früher X), beide Vordiplome (daher reduzierte Münsteraufenthalte) bestanden, und entwickle mich in Richtung Quantenchemie (Physikalische Chemie) und Biophysik (Neurologie). SD voraussichtlich ab Ende 95. Z.Z. freiwilliges Praktikum in Davos am AO-Forschungsinstitut (entwickelt praktisch sämtliche Implantate zur Heilung von Knochenfrakturen) im Gebiet »Biokompatibilität von Titanimplantaten«.



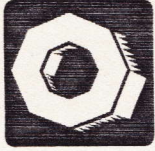
### Vergnügen:

Abgesehen vom 3D-Segeln bin ich im Sommer im Wasser (Kajak und ab und zu am 2D-Segeln), im Winter auf dem Wasser (Skitouren) und im Herbst wie Frühling durstig. Bei schlechtem Wetter schein ich meiner Freundin zufolge ziemlich unausstehlich zu sein, aber bei gutem Wetter genießbar. Eigentlich halte ich mich noch gerne in der Küche auf, bin bestechlich mit Basilikum (im Garten Plantage von 2 m<sup>2</sup>, falls Mike getarnt etwas Anderes dazwischen pflanzen möchte, melde Dich) und Rosmarin, pflücke aber auch mal mit Glück im Tessin einen Nicht-Steinpilz (also Vorsicht).



### 3D-Segeln:

Fliegen habe ich in der AFG gelernt im April/Mai 1992, konnte noch im selben Jahr nach Münster und erster 300-er (mit Volvo-Kombi: Münster-Grenchen-Zürich-Münster und Tankstellennachweis an den Wendepunkten);  
'ab 1993 Streckenflüge mit max. 170 km (Jura). Ferner 1993 Lager in Poltringen/BRD, Organisation Frühlinglager AFG, bestandene Übernachtungen in Boxe 4, PAX, WND, diverse Umschulungen, neuer Fallschirmwart, Spezialreparatur K13 (Formspant, jemand ist mir dankbar dafür), Fahrkünste und fehlgeschlagener Steintransport mit K13-Anhänger (ich danke allen des Reparatur-Teams), 150km Zielfahrt mit Landrover, einige Flüge mit gesunden und ko Passagieren und Wanderlager im Juli mit K2/K13.  
1994 will ich mit der B4 ans RAL, was ja vielleicht nicht möglich sein wird und der LS4 in den BFK.  
Zusätzlich leite ich das Münsterlager 1994 für die ganze Dauer und erhoffe dabei Umrundungen der größeren Hügel Europas.



## Alles bereit für die neue Flugsaison!

Die Tage werden deutlich länger und die Werkstattabende gehören schon bald der Vergangenheit an. Ein deutliches Zeichen, dass endlich wieder ans Fliegen gedacht werden darf!

Während der Winterrevision ist auch dieses Jahr wieder einiges geleistet worden. Sämtliche Flugzeuge, Anhänger und Zugfahrzeuge sind durch uns AFG-ler wieder auf vordermann gebracht worden. Die meisten Arbeiten konnten ohne grosse Schwierigkeiten unter Leitung unserer Flugzeugchefs und Fahrzeugwarte erledigt werden. Gerade ihnen gehört ein grosser Dank; denn sie sind es, die für die Koordination und Ausführung der Arbeiten an "ihren" Flugzeugen die Verantwortung zu übernehmen haben. Natürlich wäre das gar nicht möglich, wenn nicht aus der Gruppe Polierer, Nagler, Nieter, Leimer, Maler, Plastikleber, "Flugzeugumenlöpfer" und sonstige Spezialisten tatkräftig anpacken würden!

Dass die Arbeiten an Flugzeugen nicht "nur" Löcherflicken, Lackschäden ausbessern, Polieren etc. umfassen, möchte ich Euch anhand einiger Beispiele zeigen. In der folgenden Aufstellung sind Arbeiten aufgelistet, die im Laufe des letzten Jahres durch das BAZL (sogenannte Lufttüchtigkeitsanweisungen) gefordert worden sind (kein Anspruch auf Vollständigkeit!):

- 1) Auswechseln der Trimbleihalter bei allen drei LS4. Grund: Bruchgefahr wegen zu dünner Platte.
- 2) Fahrwerkantrieb bei allen LS4 kontrollieren. Grund: Mögliche Störungen bei der Fahrwerkverriegelung.
- 3) Höhenflossenthaler bei den LS4 kontrollieren.
- 4) Auswechseln (resp. Sicherung) der L'Hotelier-Schnellverschlüsse der Steuerungsanlage bei der ASH 25. Grund: Gefahr des selbständigen Oeffnens.

Betrifft auch die Steuerungsanlage der ASK 21. Immer kontrollieren, ob die Sicherungsnadeln korrekt montiert sind (Bremsen, Querruder, Höhenruder)!

- 5) Kontrolle der Höhenruderstossstange bei der ASK 21. Grund: Gefahr der Korrosionsbildung.
- 6) 3000h-Kontrolle des Minimibus AI.

### **Diverse Mitteilungen:**

- Die 3000h -Kontrolle des AI wurde durch Willi Fuchs organisiert. In einem Spezialeinsatz konnte das Flugzeug innert kürzester Zeit kontrolliert und abgenommen werden. Dass diese Kontrolle überhaupt notwendig war, wurde uns erst gewahr, als wir ein konkretes Kaufangebot für den AI hatten. Dieselbe Kontrolle für den AK wäre nächstes Jahr fällig geworden!
- Sämtliche Ka 8 und Ka 6 werden bis anfangs Frühlinglager mit neuen Audiovariometern ausgerüstet sein.
- Die Arbeiten betreffend Werkstatteinrichtung konnten noch nicht abgeschlossen werden.
- Die Neuorganisation der Boxen im Birrfeld wird von Kreso Rubil an die Hand genommen.
- Versicherung Oldsmobile: Das Oldsmobile ist gleich versichert, wie es der Landrover war. D.h., das Auto darf nur im direkten Zusammenhang mit dem Flugbetrieb verwendet werden! (Rückholfahrten mit Anhänger, Fahrten für den Fahrzeugunterhalt). Verboten sind insbesondere die Miete des Autos für privaten Gebrauch, Einkaufsfahrten in Lagern etc. Bitte konsultiert das Versicherungs- und Materialreglement!

### **Kuriositätenkabinett:**

- Wie weiter oben erwähnt, musste die Höhenruderstossstange der ASK 21 auf Korrosion kontrolliert werden. Der Ausführende dieser Arbeit war sehr erstaunt, in welchem gutem Zustand sich die **ALU-STANGE** noch befand (kein Rost, nicht einmal Grünspan...)!
  - Bei der ASK 21 mussten sämtliche Gurten und Sitzkissen (vorne und hinten) ersetzt werden. Grund: Mäuseplage im Hangar!

Vielleicht sollten wir dem Birrfeld einen jungen, noch mäusehungrigen Kater (selbverständlich mit Restaurant-Verbot!) schenken.

**Bitte kontrolliert jedesmal die Gurten der Ka 13 und in der ASK 21, nachdem Ihr die Flugzeuge aus dem Hangar geholt habt! Angefressene Gurten = Flugverbot!!!**

- Vor einiger Zeit wurden beide Volvo-Autoschlüssel vermisst. In der Zwischenzeit ist einer davon wieder zum Vorschein gekommen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn wir auch den zweiten Schlüssel wieder in unserem Kreis willkommen heissen dürften!
- Nochmals Schlüsselprobleme: Ich vermisse meinen Werkstattschlüssel! Irgendeinmal habe ich diesen irgendwem ausgeliehen. In der Zwischenzeit dürfte der Schlüssel durch die ganze Gruppe diffundiert sein. Wenn ich vielleicht lange genug warte, diffundiert er wieder zu mir zurück...

Wenn also jemand einen Schlüssel im Hosensack hat, bei dem er nicht weiss, wozu er dient, dann muss es mein Werkstattschlüssel sein!

Auf der folgenden Seite findet Ihr eine Zusammenstellung der AFG-Material-Chargen und ihre Inhaber.

Euer Materialwart

ETH-ZÜRICH  
7. Okt. 1977  
DUBOVSKY



### AFG Material-Chargen

**Materialwart:** Patrick Gehri

**Instrumentenwart:** Heini Schwendener  
(inkl. Barographen, Batterien)

**Fallschirmwart:** Andrea Schlapbach  
Weitere Ansprechpartner sind:  
Simone Müller  
Hans Oesch  
Stefan Burschka

**Sauerstoffwart:** Stefan Drechsel

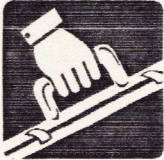
**Wagenwarte:** Michael Gut  
Michael Keller  
Stefan Burschka

Obengenannte Wagenwarte sind auch Ansprechpartner bei Anhängerproblemen.

#### **Flugzeugchefs:**

Ka 8	HB 671	Daniel Müller II
Ka 8	HB 924	Renzo Simoni
Ka 6	HB 805	Guido Lauber
Ka 6	HB 924	Marc Simon
B4	HB 1148	M. Kummer
LS4	HB 1715	Klaus Wyss
LS4	HB 1767	Urs Isler
LS4	HB 1909	R. Ackermann
LS6c	HB 3127	P. Hochstrasser
LS6c	HB 3149	Hans Oesch
Ka 13	HB 952	Adrian Wahl
ASK 21	HB 1649	M. Dübendorfer
ASH 25	HB 3049	Jürg Keller

März 1994



### 23. OSTIV Kongress in Borlänge

Sa, 19.6.93: Ein perfekter Streckenflugtag zeichnet sich ab. Um 10 Uhr besteigen Kyra und ich den Weinland-Express in Marthalen. Eine Stunde später verlässt der IC den Hauptbahnhof Zürich in Richtung Basel, Kyra freut sich bereits auf das Mittagessen bei den Grosseltern. Meine Gedanken gehören in erster Linie der beginnenden Cumulusentwicklung. Im Schwarzwald leuchten bereits die schönsten Cumuli im intensiven Sonnenlicht. Die «Bözberg-Südrampe» erlaubt mir, den blauen Himmel um das Birrfeld nach Streckenfliegern abzusuchen. Eben nähert sich ein Schleppzug dem Klinkpunkt 1000 m über Platz - wer sitzt wohl drin? Weit westlich im Jura sind auch Cumuli auszumachen, im östlichen Teil beschränkt sich die Thermik vorläufig noch auf kurzlebige Kondensfetzen. Nach dem Bözbergtunnel wird der Blick auf die Region Schupfart frei, wo der Schleppbetrieb in vollem Gang ist. Sie haben es einfacher hier, die Aufwinde sind bereits durch hübsche Cumuli markiert. Ooohh, und erst im Schwarzwald, was mache ich hier eigentlich in diesem Eisenbahnwagen? «Papi, ich ha Hunger. Wenn simmer bi dr Josiane?». 16 Uhr: Der IC Basel - Zürich rollt an. Endlich wird der Blick auf die Wolkenstrassen über Jura und Schwarzwald frei, in den Vogesen kocht es ebenfalls. Nach dem Bözberg wird der Blick auf die Wolkentürme über dem Alpenbogen frei, noch ist die Thermik voll im Gang. Aus der Abflughalle in Kloten lässt sich der langsame Zerfall der Quellbewölkung verfolgen, beim Start um 19:30 Uhr hat sich die Atmosphäre bereits beruhigt. Im Lauf des Fluges nach Norden nehmen die Wolken langsam aber sicher zu, gegen 22 Uhr setzt die Maschine in der nordischen Dämmerung in Stockholm auf.

So, 20.6.93: Am späten Vormittag heben wir bei feucht-labilen Verhältnissen in Stockholm ab, um bei leichtem Regen 40 Minuten später in Borlänge aufzusetzen. Am Pistenende erhasche ich die ersten Blicke auf die verpflochten Segelflugzeuge, es regnet also nicht nur an einer Schweizer Segelflugmeisterschaft. Zu Fuss erreiche ich das WM Gelände in wenigen Minuten und melde mich gleich bei Ilse Schneider auf dem OSTIV Büro. Manfred Reinhard ist mit seinem OSTIV Board in einer Sitzung, neben vielen unbekanntem Gesichtern erkenne ich Zech am Sitzungstisch. Im Sekretariat liegt das brandneue WMO Handbuch zur Segelflugprognose auf, das von der OSTIV

überarbeitet wurde, ich decke mich gleich ein. Mein Quartier beziehe ich in der nahegelegenen Schule, die auch Ort der Kongressvorträge ist. Der Beitrag über «ALPTHERM» von Bruno Neiningen und mir wird für den kommenden Mittwoch angesetzt. Das Swiss Team mit Obrist, Gäumann, Hächler, Danz, Hauser und Blatter hat sich bereits verzogen, der Tag ist neutralisiert. Tom Badum, Max Bachmann und Hans Bucher sind noch am Platz und weihen mich in den bisherigen Verlauf des Wettbewerbes ein. Am Abend höre ich mir die ersten Vorträge des Kongresses in der Technical Session an. Die ausbleibende Dunkelheit verleitet einen, beliebig lang im Clubhaus am Platz zu verweilen.

Mo, 21.6.93: Der Ausflug der Kongressteilnehmer in die stillgelegte Kupfermine von Falun und die anschliessende Fahrt durch die schwedische Wald- und Seenlandschaft ergibt viele persönliche Kontakte, der Charakter der OSTIV ist sehr familiär. Es ist deutlich zu spüren, dass die meisten angefressene Segelflieger sind, und dass man auch als neues Gesicht sehr willkommen ist. Die Wettbewerbspiloten kommen zu einer Konkurrenz, wer zu langsam ist, wird von den verbreiteten Schauern zur Aussenlandung gezwungen. Die letzten 30 km vor dem Platz sind von Segelflugzeugen gepflastert, besonders kurz vor der Ziellinie.

Di, 22.6.93 und Mi, 23.6.93: Der zweite Teil des Kongresses gehört der Meteorological Session. Am besten in Erinnerung bleibt mir der Vortrag von Julian West über Interferenzmuster von Leewellen. Er zeigt schöne Simulationen und vergleicht sie mit Satellitenbildaufnahmen - ganz im Stil von Richard Scorer. Julian ist ein ganz interessanter Typ. Sein Traum gehört dem 1000 km Flug, den er seit Jahren in Deutschland und Fuentemilanos zu fliegen versucht. Mit seinem Nimbus 4 ist er dazu bestens gerüstet. Bei den Mahlzeiten an der Schule ergeben sich viele Gespräche, diese sind mindestens so interessant wie die Vorträge selber. Neben vielen anderen tauchen Richard Eppler und Hans Werner Grosse auf, auch viele Wettbewerbspiloten essen regelmässig am gleichen Ort. Die Wettbewerbsmeteorologen vom schwedischen Wetterdienst überzeugen alle davon, dass mit einer Radiosonde (mehrmals verwendbar!) und einer Cessna absolut brauchbare Vertikalprofile gemessen werden können. Sie stützen ihre Prognose für das Wettbewerbsgebiet zu einem wichtigen Teil auf diese Messungen ab. Der «ALPTHERM» Vortrag stösst auf grosses Interesse, den Wettbewerbsmeteorologen führe ich noch eine Demo auf einem ihrer schnellen PCs vor.

Do, 24.6.93: Am Donnerstag habe ich dann endlich Zeit, um beim Wettbewerb etwas näher dran zu sein. Die Wettbewerbsbriefings sind



beeindruckend kurz: 15 Minuten für Siegerehrung, Meteo und Tagesaufgabe! Am liebsten würde ich selber in eines der vielen Cockpits einsteigen, die schönsten Cumuli beginnen sich am Himmel zu bilden. Schachbrettartig formieren sie sich. Die Kunst besteht hierzulande im Auffinden der Konvergenzlinien zwischen den Seen, wie mir die Schweizer Piloten erzählen. Das würde ich doch am liebsten mal selber probieren! Kurz nach dem Start der Offenen Klasse macht sich Frederico Blatter zum Tagesgespräch mit seiner Aussenlandung im Sumpf. Der Ziellinienüberflug ohne Minimalhöhe vor der Tribüne ist absolut spektakulär, besonders wenn alle Klassen miteinander ankommen wie an diesem Nachmittag. Mit einem tollen Nachtessen geht der OSTIV Kongress zu Ende. Manfred Reinhard leistet tolle Arbeit als Präsident der OSTIV, sie trägt viel zum internationalen Kontakt in der Segelfluggemeinde bei!

Olivier Liechti

**Was ist das : Es fliegt  
geräuschelos in der Luft  
herum und hat 25 Hälse?  
Bitte schön: Ein Segelflieger  
mit einem Harass  
Bierflaschen**



*Was taten die Ostfriesen als sie das erstmal ein  
Flugzeug sahen? Ganz klar: Sie liefen in  
den Wald und suchten das Nest.*



Der Instruktor zu den Rekruten des Fallschirmspringcorps in der ersten Stunde: Auf tausend Abschprünge gibt es einen Todesfall. Da Ihr nur vierzig seid, habt Ihr also nichts zu befürchten

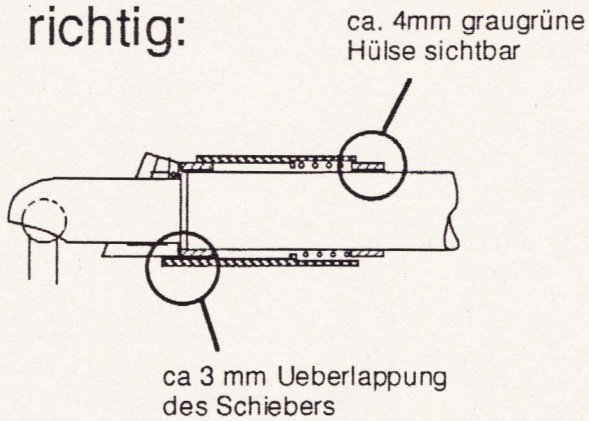


## ASH-News

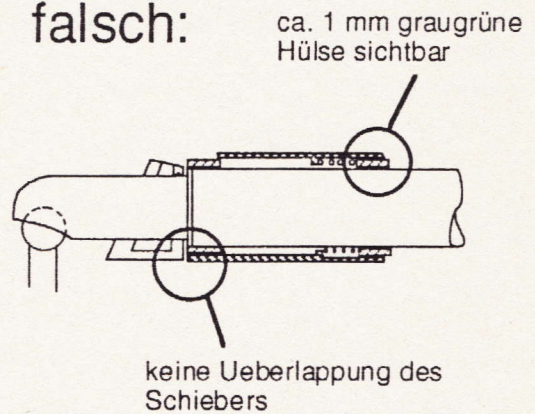
### 1. Sicherungen der L'Hotellier Schnellverschlüsse

Zur Sicherung der Schnellverschlüsse wurden Wedekind-Sicherungshülsen montiert. Ich hoffe, dass das Montieren nun einfacher ist. Folgendes muss beachtet werden:

**richtig:**

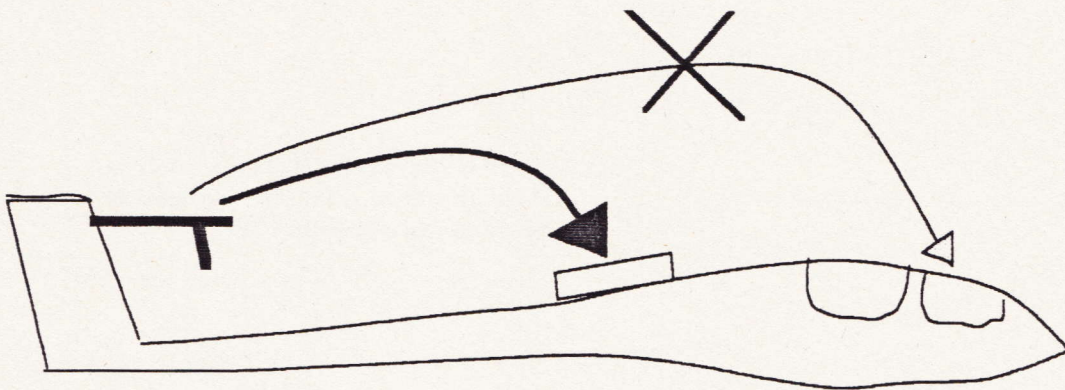


**falsch:**



### 2. Neue Befestigung für die Düse

Die Düse ist bereits wieder krümmer ..... darum wurde eine neue Halterung montiert:



### 3. Hydraulische Rumpfbevorrichtung

Kein Geknorgse mehr beim Montieren !

Jürg





## GPS in der AFG - warum eigentlich nicht?

Liebe AFG'ler, ende April 94 bereits, wird die zweite Ls6c ausgeliefert: Immatrikulation HB-3149, Wettbewerbskennzeichen AV, zu fliegen als 18m Flugzeug der Offenen Klasse oder als 15m Rennklasseflugzeug mit vorderhand normalen Wingtips und nicht zuletzt, ausgerüstet mit dem Cambridge-Streckenflugcomputer LNAV 2.2. Ein weiteres Super-Flugzeug ist also zu erwarten!

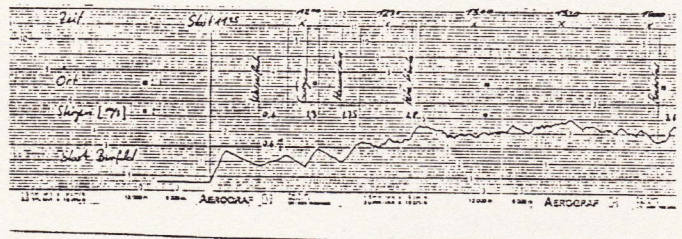
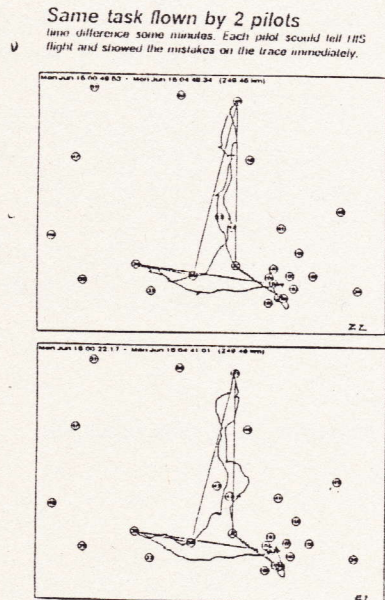
Ich möchte hier jedoch nur Bezug nehmen auf das moderne Fluginstrument **LNAV 2.2**, vorallem auf dessen neue Möglichkeiten im Streckensegelflug.

Der LNAV 2.2 ist GPS-kompatibel (GPS = Global Positioning System, Satellitennavigation). In folgenden werde ich einige einfache Aufgabenstellungen, so wie wir sie alle vom Segelfliegen her kennen darstellen, um die Möglichkeiten von LNAV 2.2 und GPS ein bisschen besser verstehen zu können. Die Frage, inwieweit es für die AFG Sinn macht, mit GPS im Segelflug zu operieren, möchte ich vorderhand offen lassen. Ich verstehe diesen Artikel als Diskussionsbeitrag, denn es tut sich generell relativ viel auf dem Sektor GPS, Navigation und Flugdokumantation:

### **Problemstellung 1:**

Flugdokumentation mit GPS + Datarecorder

Flugdokumentation ohne GPS mit Barograph + Fototime



Verfügbare Information:

$x(t)$ ,  $y(t)$ ,  $z(t)$

Die gesamte Flugbahn im 3-dimensional Raum ist vollständig dokumentierbar

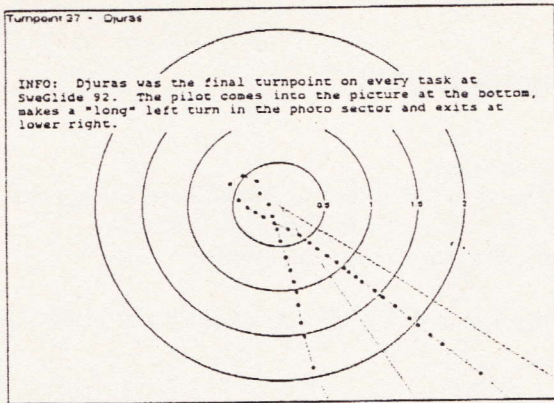
Verfügbare Information:

$z(t)$  anhand Barogramm

Ev. ausgewählte Statistiken aus dem Streckenflugcomputer  
Wendeortaufnahmen

**Problemstellung 2:**

Wendeortaufnahme mit GPS + Datarecorder



exakte Kontrolle von Flugweg, Sektor und Umrundungszeit

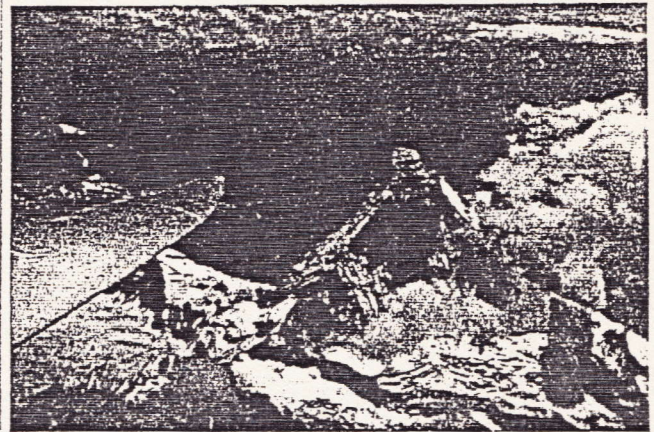
**Problemstellung 3:**

Fluganalyse mit GPS + Datarecorder

Keine Grenzen. Es sind alle Informationen bez. Ort und Zeit vorhanden. Es ist aber wichtig, zu bemerken, dass kurzfristige Schwankungen der Ortskoordinaten von ca +/- 50m auftreten können (Messungsungenauigkeit). Für die Höhenmessung wären deshalb die Werte der Drucksonde des LNAV 2.2 zu verwenden nicht diejenigen des GPS.

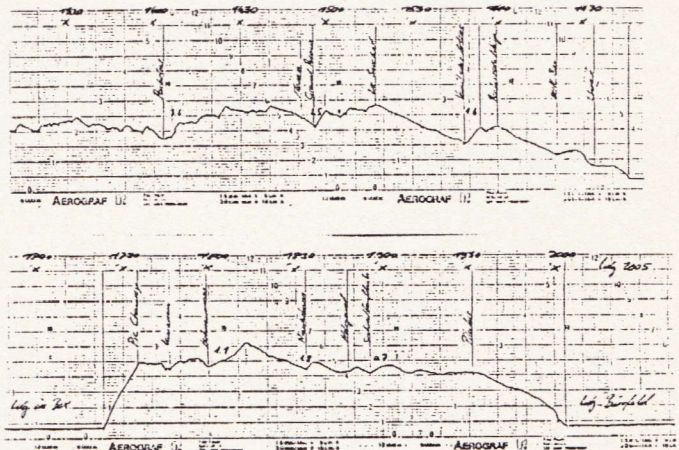
Unter diesen Voraussetzungen herrschen paradiesische Zustände für Liebhaber von Flugstatistiken.

Wendeortaufnahmen ohne GPS mit Fototime



Fotographie mit Fototime

Fluganalyse ohne GPS mit Barograph Barogramm

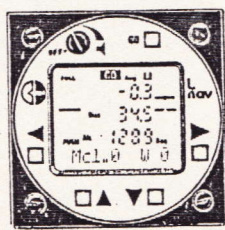


**Problemstellung 4:**

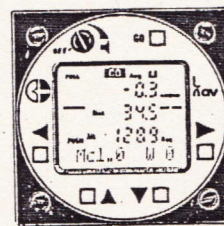
Hierzu eine kurze Erläuterung: Nebst den mannigfaltigen Aufgaben aus dem Gebiet der Navigation heisst die Aufgabe für den Segelflug in den allgemeinsten Fällen simpel:

1. Wie weit ist es noch bis zum Ziel?
2. Welchen Kurs muss ich fliegen, um zum Ziel zu kommen?

Navigation mit GPS + LNAV 2.2



Navigation ohne GPS mit LNAV 2.2 + Karte



Fortlaufend exakte Angabe der Distanz bis zum Ziel auf dem Display des LNAV 2.2  
 Fortlaufend exakte Angaben der erforderlichen Kurskorrektur auf dem Display des LNAV 2.2  
 Grobvergleich mit Karte

Die Navigation erfolgt mit Karte und LNAV 2.2  
 Kurs: Mit sternförmigen Netz zum Zielort auf der Karte eingezeichnet: auf +/- 2 Grad genau ablesbar  
 Distanz: Mit Distanzkreisen um Zielort: auf +/- 2 km schätzbar, Vergleich mit LNAV 2.2 - Distanzanzeige, falls Distanz vorher eingestellt wurde.

### Problemstellung 5:

Endanflug mit GPS + LNAV 2.2

Alle denkbaren Windeinflüsse werden fortlaufend auf einen Gegen- oder Rückenwindanteil umgerechnet und die Soll-Vorgabe für den Gleitpfad auf der Anzeige des LNAV 2.2. automatisch angepasst.  
 Kurz: Exaktes Fliegen nach Instrumenten

Endanflug ohne GPS mit LNAV 2.2

Der Windeinfluss im Endanflug muss geschätzt und am LNAV 2.2 eingestellt werden. Alle Nachkorrekturen basieren auf verbesserten Schätzungen. Die Distanz zum Zielort wird durch Aufintegrieren berechnet und ist niemals exakt.

Wer nun bereits ein GPS besitzt (z.B. Garmin 55 oder Garmin 100) kann bereits GPS-Segelflug betreiben.

1. Besorge ein Verbindungskabel LNAV 2.2-GPS gemäss Gebrauchsanleitung LNAV 2.2.
2. Stelle die Zielkoordinaten am GPS ein und setze den GPS in Betrieb.
3. Schalte den LNAV 2.2 auf GPS-Mode um. Fertig! Die Distanz und die erforderliche Kurskorrektur zum Ziel sind am LC-Display des LNAV 2.2 ablesbar. Der GPS braucht für den weiteren Flugverlauf zum Ziel nicht mehr beachtet zu werden.

Beat Bucher



### Kuriosa-gelesen in den LM-Nachrichten:

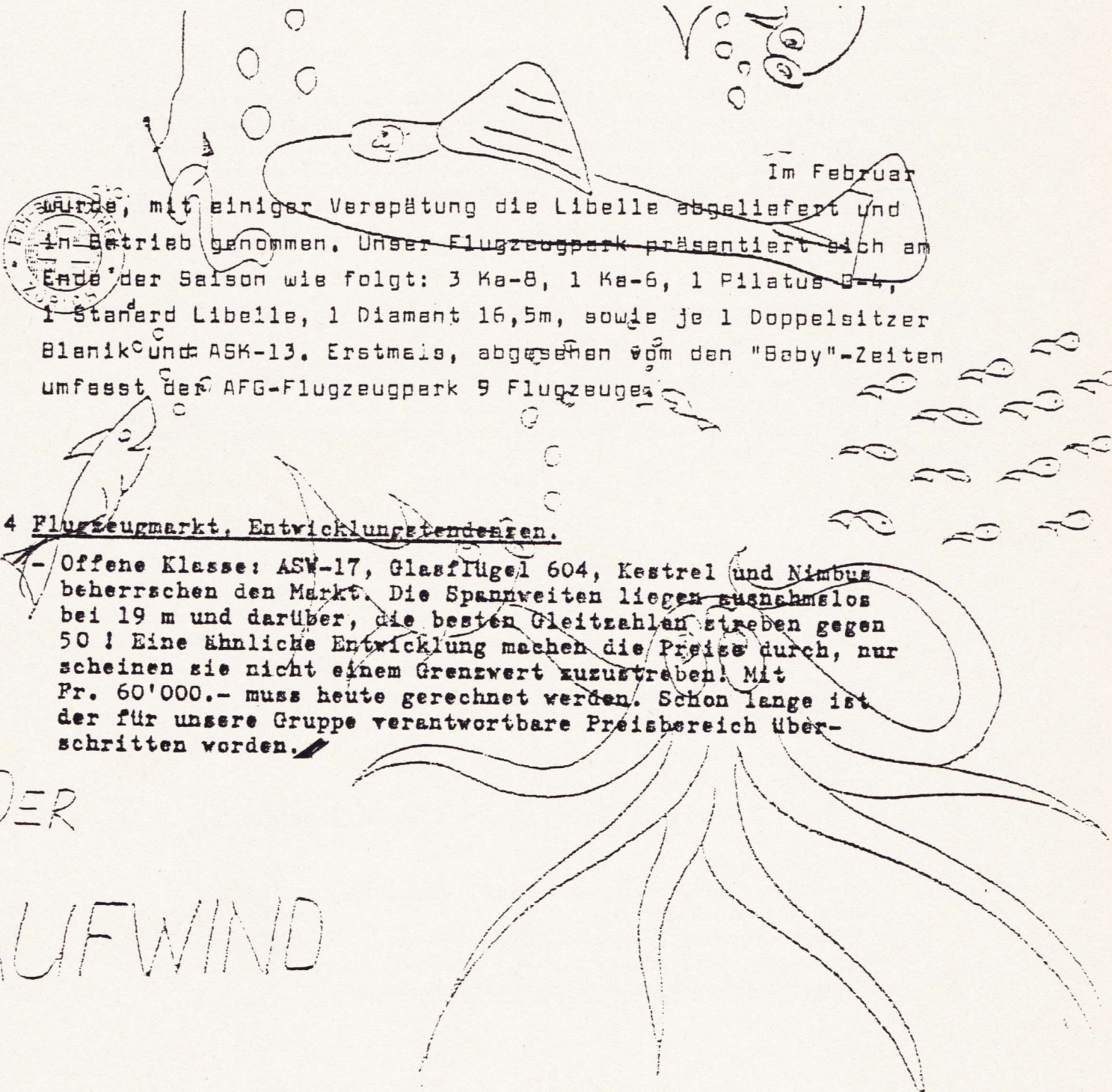
Augustin Ortiz,  
 neunjähriger Chilene, erwarb als vermutlich jüngster Pilot der Welt die Lizenz für die zivile Luftfahrt.  
 An der Seite seines Vaters und Fluglehrers drehte er an Bord einer einmotorigen Maschine etliche Runden über der Hauptstadt Santiago.  
 Zur besseren Sicht sass der Minipilot auf zwei Telefonbüchern.

Birgit Portner



Vor 20 Jahre ....

Vieles was wir im Aufwind, der genau vor 20 Jahren erschien, - nachlesen können erinnert an die aktuelle Clubpolitik -- hier ein kurzer Blick in die Vergangenheit:



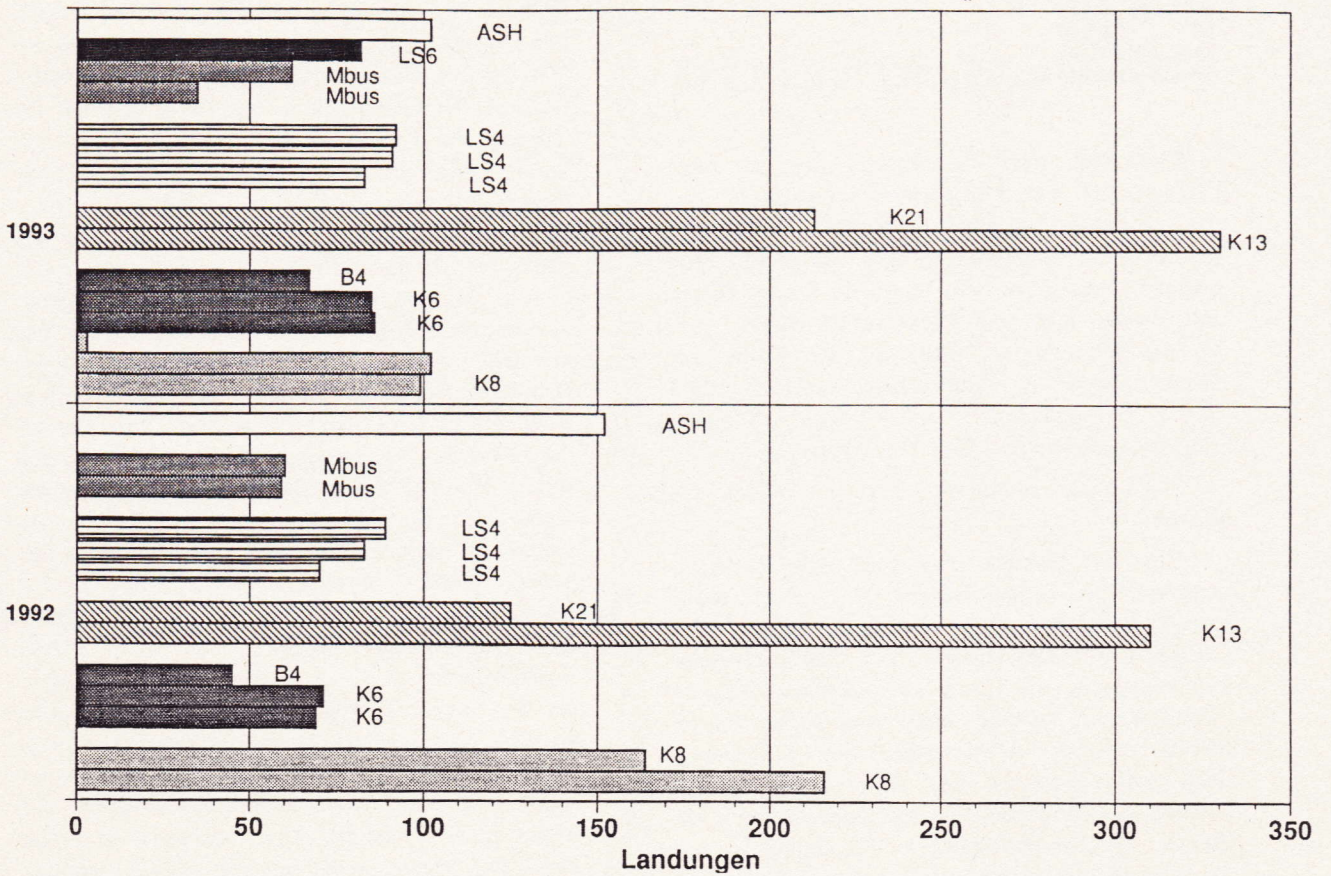
Im Februar wurde, mit einiger Verzapfung die Libelle abgeliefert und in Betrieb genommen. Unser Flugzeugpark präsentiert sich am Ende der Saison wie folgt: 3 Ka-8, 1 Ka-6, 1 Pilatus B-4, 1 Standard Libelle, 1 Diamant 16,5m, sowie je 1 Doppelsitzer Blanik und ASK-13. Erstmals, abgesehen vom den "Baby"-Zeiten umfasst der AFG-Flugzeugpark 9 Flugzeuge.

1.4 Flugzeugmarkt, Entwicklungstendenzen.

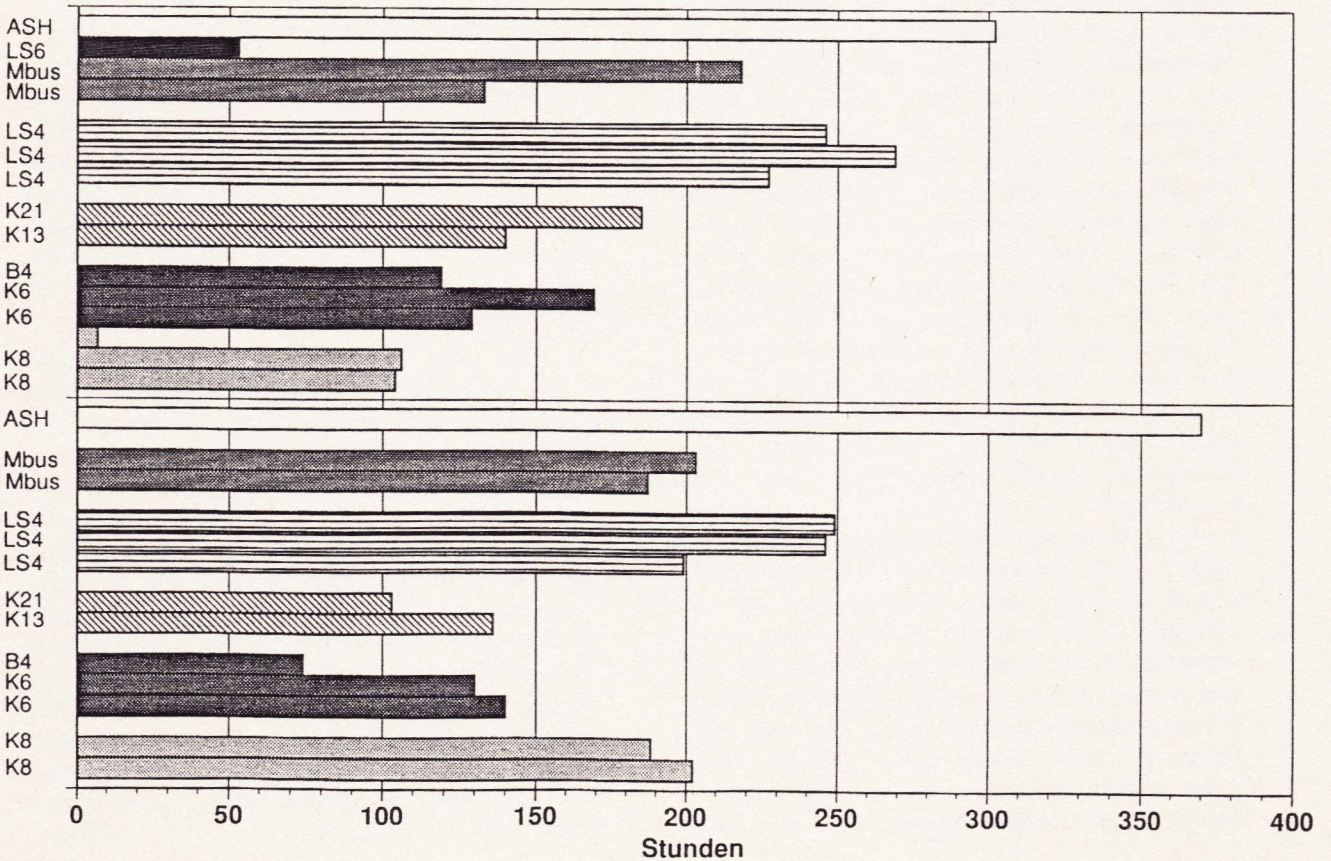
- Offene Klasse: ASW-17, Glasflügel 604, Kestrel und Nimbus beherrschen den Markt. Die Spannweiten liegen ausnehmlos bei 19 m und darüber, die besten Gleitzahlen streben gegen 50 ! Eine ähnliche Entwicklung machen die Preise durch, nur scheinen sie nicht einem Grenzwert zuzustreben! Mit Pr. 60'000.- muss heute gerechnet werden. Schon lange ist der für unsere Gruppe verantwortbare Preisbereich überschritten worden.

DER  
AUFWIND

AFG Flugleistungen 1992 & 1993



AFG Flugleistungen 1992 & 1993





## RAL Schänis 1993

Das RAL passte nur ganz knapp in mein Fereinbudget. Von Klaus Wyss' Schwärmerei aber stark motiviert konnte mich kein beruflicher Termin mehr zurückhalten. AM, unser Flugzeug war am Sonntag vor dem Wettbewerb ausgeflogen und wurde auf der Rückholfahrt direkt nach Schänis gebracht. So reiste ich mit Käthi, der treuen Rückholerin, unbeschwert nach Schänis. Wir übernachteten auf dem schönen Flugplatzcamping (mit SBB-Weckdienst).

Der erste Wettbewerbstag fiel leider ins Wasser.

Für den zweiten Tag war eine Rückseite angesagt. Am frühen Morgen wartete ich etwas ungeduldig beim ASH-Anhänger - Klaus, der Copilot und Hans Oesch, der Turboschlepper kamen täglich von Zürich nach Schänis. Für die offene Klasse wurde eine abwechslungsreiche Strecke über den Weissenstein zum Schluchsee, dann zur Klippeneck und über Amlikon nach Schänis ausgeschrieben. Es war zugleich auch ein kleiner Photowettbewerb. 8 Wendephotos mit Tücken: Balstal zuerst von Nordosten dann von Südosten - für das Photographieren gab es aber höchstens Minuspunkte. Kurz vor Mittag wurden wir auf den Rickenpass geschleppt. Endlich wurde die Startlinie geöffnet. Eine halbe Stunde liessen wir noch verstreichen, damit die anderen etwas Vorsprung haben. Wir beschlossen, über die Gisliflue in den Jura zu gelangen. Klaus hatte die gute Idee, in Dübendorf anzufragen, ob wir nicht eine Abkürzung über den Pfannenstiel machen dürften. Sehr freundlich wurde allen Segelflugzeugen der Durchflug erlaubt. Zügig aber nicht mehr sehr hoch kamen wir auf der Gisliflue an. Etwas über einen Meter zeigte das Vario auf dem Gipfel. Aufgrund des kräftigen Westwindes hat es an der Staffelegg sicher einen besseren, dachte ich. Aber - zurück über dem Triangulationskreuz rettete uns dann ein Halbmetriger vor dem Landen, 5-10 Minuten verloren! Es musste wieder etwas Optimismus im Cockpit verbreitet werden. So waren wir dann schnell am Weissenstein. Der Schwarzwald sah sehr wolkig aus und die Wolken waren wenig strukturiert. So nahmen wir einen 'blauen' Aufwind östlich von Sissach. Vorsichtig glitten wir in den Schwarzwald. Unter uns trafen wir das erste Flugzeug unsere Klasse beim Thermiksuchen. Dank unserer Höhe konnten wir bis unter die ersten dicken Wolken gleiten. Ein 4-metriger

empfang uns. Schnell waren wir an der Basis. Im Geradeausflug erreichten wir den nächsten Wendeort (Schluchsee) und erst auf den Hügeln vor Donau-Eschingen mussten wir wieder kreisen. Von unserer Klasse war nur noch UP (Ueli Preisig) vor uns. Vorsichtig, ja zu vorsichtig flog ich zur Klippeneck. Klaus meinte, dass die Kante bei diesem Wind doch einen guten Aufwind geben müsste, mir aber war es zu dunkel. Klaus hatte aber recht. Ein guter, kräftiger Aufwind trug uns nach oben. Einige Offene waren schon vor uns in diesem Aufwind. Den Wolkenreihen folgend, navigierte mich Klaus zum Bodensee. Zürich gab uns leider keine Freigabe für den Sektor D bei Radolfzell. Wir wechselten auf die Amliker Frequenz und profitierten von den Thermikinfos, die an UP gegeben wurden. Die Thermik legte sich schon früh zur Ruhe. Bei Kirchberg fanden wir noch einen Einmetrigen. Klaus rechnete ... es sollte nun reichen, meinte er. Ich traute mehr meinem Gefühl und trotz seines Drängens machte ich noch 300 Meter (5-Minuten!). Auf der Leeseite des Toggenburgs folgten wir den letzten Wolkenfetzen. Der Puls wurde deutlich schneller, als wir nun endlich auf den Rickenpass blicken konnten. Es reichte nur knapp, um über den weiten Sattel zu gleiten. Als wir die Kirche überflogen, wurde uns klar, wieso mein Gefühl noch 300 Meter mehr verlangte. Der Höhenmesser zeigte über 250 Meter zuviel an. Mit einem schönen Wasserschweif, wie im Märlibuch der Segelflieger, überflogen wir die Ziellinie in Schänis. Wir waren die schnellsten, mit dem Handicap aber hinter UP klassiert.

Am dritten Tag wollte Ueli Preisig seinen Leuten demonstrieren, wie schnell wir die ASH montieren können. Wir gaben an diesem Tag zwei Vorführungen. Drei Stunden nach dem Montieren wurde wegen einsetzendem Regen wieder demontiert, dann wegen eines kurzen Föhnschubs montiert, um danach im Regen wieder zu demontieren.

Für die nächsten Tage versprach der Wetterfrosch gutes Alpenwetter. So wurden wir am Donnerstag auf den Tanzboden geschleppt. Bei tiefer Basis verbrachten wir die Zeit an den Churfürsten (Gipfel in den Wolken). Die Basis wird nur absinken, hatte mich ein Glarner am Fluglehrerkurs gewarnt. Trotzdem warteten wir nach der Eröffnung der Startlinie viel zu lange. Langsam wurde die Luft immer stabiler und bereits bei den Drei Schwester (Berge bei Liechtenstein) mussten wir arg kämpfen. Am Zimba entwickelte sich eine Wolke, die aber sogleich wieder verschwand. Wir gliteten darum zur Gamsfreiheit ob Bludenz, weil im grossen Walsertal schöne Cumulus die Hänge krönten. Etwas Gerumpel aber kein Aufwind empfing uns. Ich entschied,



Richtung Walsertal zu drehen. Wie sich später herausstellte, war dies der rettende Entscheid. (Die Schöner fliegen üblicherweise im Hangwind über den Arlberg. Es hat aber nur bei einem einzigen geklappt.) Auf einem kleinen Hügel auf der Südseite des Walsertals fanden wir einen auswertbaren Aufwind. Stufe um Stufe kämpften wir uns mühsam nach oben. Endlich erreichten wir bei der Roten Wand einen guten Aufwind. In beruhigender Höhe, d.h. fast auf 3500 M fühlten wir uns dann viel besser. Am Funk hörten wir, dass einer bereits im Engadin bei Zernez angekommen war. Die Uhr zeigte bereits 15<sup>30</sup>, Fernpass und Pontresina waren unsere Wendeorte. Nicht aufgeben, sagte ich mir, um 20<sup>00</sup> am Crasta Mora auf 4000 M reicht nach Schänis. Der Flug zum Fernpass war einfach, den richtigen See zu finden etwas schwieriger. Wieder machte ein starker Westwind das Fliegen ungemütlich. Bei Samnaun waren wir wieder bei den Murmeltieren. Glücklicherweise fanden wir einen schönen Aufwind am Kreuz Joch und die Engadinerluft hob uns bis auf 4000 M. Inzwischen war der erste Pilot bereits wieder in Schänis gelandet. Keine tragenden Linien, starke Abwinde, keinen Aufwind am Nuna .. dies liess unseren Mut sinken. Am Piz Quattervals kam dann die ersehnte Rettung. Mit 4 Meter/s stiegen wir in der Blauthermik. Pontresina war schnell im Kasten. Im Oberengadin trank die Thermik in der Segantinihütte bereits einen Veltliner. Wir entschieden, wieder zum Quattervals und dann über Flüela, Prättigau nach Schänis zu fliegen. Vorsichtig schlichen wir über Davos nach Landquart. Mitten in der Rheinebene fanden wir ein schwaches, ruhiges Steigen, eine Welle, die einem nachfolgenden Piloten auch noch das Erfüllen der Aufgabe ermöglichte. Für mich begann ein kleiner Hitchcock: dunstige Luft, Gegenlicht, starker Westwind und vor uns der Walensee. Zuerst auf der linken Seite bis Mitte Walensee, dann in Seemitte nach Schänis, so lautete ein Insidertyp. So kamen wir (Klaus meinte, viel zu hoch) erschöpft in Schänis an. Drei Piloten erfüllten die Aufgabe. Mit unserem Handicap mussten wir einen grossen Punkteverlust auf den ersten akzeptieren.

Am letzten Tag war eine kräftige Inversion angesagt. So beschloss die Rennleitung mutig, die Offene Klasse ins Glarnerland zu schleppen. Wir mussten als erste, steil ging es mit der Turbo Bravo nach oben. Am Gufelstock verpassten wir den Aufwind und waren schnell unter der Krete. Die ASH war mit viel Wasser beladen und die ruppige Hangthermik brachte keinen Höhengewinn. Die Nachfolgenden schleppten etwas höher und fanden den Anschluss an die Thermik. Weiter hinten im Glarnertal, bei den Freibergen, gab es tiefere Kreten. Glücklicherweise war die Inversion dort nicht wirksam und wir fanden den Anschluss.

Wieder bliess ein kräftiger Westwind. Um dem Lee der Flumser Berge auszuweichen, entschied ich, das Prättigau über einen Umweg entlang den Suren Stöcken und Ringel Spitzen zu erreichen. Es hatte sich nicht gelohnt, aber wir haben auch kaum etwas verloren. Im raschen Flug erreichten wir Innsbruck. Als Inntalanfänger folgten wir zu stark den Bergen, andere Piloten flogen im Tal und liessen sich von den Superaufwinden am Tschirgant und vor Innsbruck in die Höhe schleudern. Nur 4 m/s war gut genug! Das viele Wasser in den Flügeln half uns bei diesem MacCready kräftig mit. Bei Bilderbuchwetter flogen wir über das Paznaunertal Richtung Lenzerheide. Während die Basis im Silvrettaggebiet auf über 4000 M war, fiel die Basis bei Davos auf etwa 3100 M. So gab es noch eine Knacknuss: wie kommt man auf dem schnellsten Weg auf die Lenzerheide, ohne im Leeabwind des Rothorns alles zu verlieren. Klaus überredete mich, direkt zum Rothorn zu fliegen. Es wurde sehr turbulent. Unsere Höhe schwand sehr schnell und wir mussten uns etwas einfallen lassen. Möglicherweise gibt es einen Leeaufwind hinter der Krete. Es wurde aber so ruppig, dass wir uns für einen ziemlichen Umweg über ein Furggli entschieden. UP erzählte abends, dass es bei ihm mit dem Leeaufwind funktioniert hat. Wir photographierten den Wendeort und flogen sicher nach Schänis. Lange, lange Zeit kam kein weiteres Segelflugzeug mehr an. So schien uns endlich ein Tagessieg sicher. Dies war auch auf der provisorischen Rangliste so vorgesehen. Leider hatte aber ein Pilot einen anderen See als den Lenzerheidesee photographiert. Die Konsequenz war: es gab weniger Geschwindigkeitspunkte und einen grösseren Reduktionsfaktor. Das Handicap verwies uns dann auf den zweiten Platz, der auch unserem Schlussrang entsprach.

Am nächsten Morgen, d.h. nach einem tollen Abschlussfest verliessen wir Schänis zufrieden und voller guter Erinnerungen. Vielen Dank den vorbildlichen Organisatoren und der sachkundigen und mutigen Konkurrenzleitung. Mit Maximalaufgaben wurden wir auf die Strecke geschickt und erlebten dadurch einen eindrucksvollen, unvergesslichen Wettbewerb.

#### Ein Gedanke zum Segelflugwettbewerb:

Nehmen wir an, dass der erste, der den ersten Wendeort photographiert und der erste, der die Ziellinie ordentlich überfliegt (50-100 m) einen Punktebonus erhält. Dieser könnte für beide Ereignisse etwa 5-10% der Maximalpunktzahl der Tageswertung sein. Ein solcher Bonus ist durch die Führungsarbeit des Vorkämpfers sicher gerechtfertigt. Zudem würde er den Abflugentscheid etwas vielfältiger machen, da es

sich dann nicht immer lohnt, bis zum letztmöglichen Thermiktermin zu warten. Ich denke, dass wir uns die Möglichkeiten des Phototime auch zu Gunsten eines spannenderen Wettbewerbs zu Nutzen machen sollten.

Jürg



## Erinnerungen an die Flugsaison 1993

. Abflug in der ASH zur ersten RAL Konkurrenz 1993. Mit einem vorsichtigen Gleitflug erreichen wir eine einzelne Cumuluswolke bei Bremgarten und freuen uns über den ersten Aufwind auf unserem Weg nach Sihlbrugg. Voll konzentriert versucht der Pilot mit Hilfe der Steuerdrücke, der Zeigerinstrumente und des akustischen Variometersignals die Steigrate zu optimieren - eine Aufgabe, die viele Sinne in Anspruch nimmt. Der zweite Pilot spürt, dass der steuernde Pilot voll bei der Sache ist und beginnt, seinen Beobachtungsradius auszuweiten. Der Rauch eines Feuers im Wald zeigt die Windrichtung an, die Wolke weit oben könnte verschiedene Aufwindkerne haben und auf ähnlicher Höhe entdeckt er eine Bussardfamilie bei der Flugschule mit den Jungen. Nach einem Dreiviertelkreis ist alles klar. Aufrichten - kurz geradeaus - eindrehen und der Pilot kann sein Optimierungsspielchen in einem anderen Frequenzbereich des Audiovarios weitertreiben .

. die Startlinie für die Offene Klasse wird als letzte geöffnet. Wir sind unter einer riesigen schwarzen Wolke, die vom Chestenberg bis Lenzburg den Boden abschattet. Nach dem Startföteli der ABB Fabrikhalle schleichen wir gleich unter den dunklen Wassersack zurück und nehmen Kurs auf Zug. Weiteren Wassersäcken folgend gleiten wir dahin, den Blick auf die Wolkenbilder vor uns konzentriert. Kurz vor dem Wendepunkt empfängt uns über dem Städtlein eine schöne, isoliert stehende Haufenwolke, der See leuchtet tiefblau herauf. Die Gebäude treten mit der seitlichen Besonnung in der ungetrübten Luft deutlich hervor. Auf dem zweiten Schenkel nach St. Urban schliessen wir im Teamflug mit HL zur 15m-Klasse auf: AK, AI, und wie sie sonst noch alle heissen. Viele Wolken sind im Stadium kurz

vor dem Ausleeren. Im Gebiet des Wendepunktes ist es bereits soweit, so dass wir uns von Süden her an das Kloster anschleichen müssen, um trocken fotografieren zu können. Wir ziehen es vor, ein Stück auf dem noch trockenen zweiten Schenkel zurückzufliegen, bevor wir uns auf den knappen Endanflug ins Birrfeld begeben.

. Abflug zur ersten SM Konkurrenz über Melligen. Via Gisliflüh und Gösigen gleiten wir dem Wendepunktgebiet St. Urban-Burgdorf-Huttwil entgegen. Erst als wir am ersten möglichen Wendepunkt St. Urban vorbeigeflogen sind, realisieren wir, dass wir unter ein erstes Band von Altocumuli geflogen sind, das uns aus SW entgegengekommen ist. Weiter Bänder folgen nach. Der Wendepunkt Burgdorf liegt bereits wieder in der Sonne und es darf aufbauende Thermik erwartet werden. In den noch zaghaften ersten Aufwindlein steigen wir vorerst nur das nötigste, bis die Konvektion wieder voll im Gang ist und wir in gutem Steigen zu den neu entstandenen Cumuli klettern können. Auf dem Rückweg belästigt uns das Ac-Band nicht mehr, es hat sich aufgelöst. Flott kommen wir unter schönen Mittellandcumuli in Richtung des östlichen Wendepunktgebietes Uznach-Schänis-Bad Ragaz voran. Das Reusstal erwartet uns aber mit heiklen Verhältnissen - Föhn? Tief über dem Fluss imponiert uns die Albiskrete enorm, wie sie zum Horizont wird. Die verkehrten Verhältnisse im Reusstal gehen soweit, dass wir erst über einem Sumpfgebiet allmählich wieder hochkommen - schweissgebadet. Wie wäre es doch gemütlich, sich im kühlen Schlauchboot unter uns den Fluss hinuntertreiben zu lassen.

Im Zürcher Oberland sieht es erfreulicher aus. Nach dem Wendepunkt des Flugplatzes Schänis trifft man sich mit den lieben Konkurrenten wieder an den Ausläufern des Federispitz. Der Pilot verspürt bereits wieder Stalldrang, für heute hat er schon genug Adrenalin ausgeschüttet und muss auf dem Heimweg mit weiteren Schüben rechnen. Seinen Compagnon lässt er dies unmissverständlich wissen. Mit sagenhafter Disziplin ergibt sich dieser in sein Schicksal, obwohl er eigentlich schon noch . es wäre doch . aber na ja . er will halt eben nicht . Der Pilot vergewissert sich kurz vor der Basis beim Amliker Team, dass sie es auch als sinnlos einschätzen, Bad Ragaz noch zu probieren. Dann kommt die Basis und es wird Zeit, auf Kurs nach Hause zu gehen. «Dr Binder goht», ertönt KuZos Stimme am Funk. Der Autopilot der «Ave Maria» leitet den letzten Kreis in Richtung Bad Ragaz aus, bevor der Spruch richtig verarbeitet ist: 73 hat die SM so richtig lanciert! Ein Nimbus 3 und zwei ASH-25 im Schlepptau gleiten ins Ungewisse. Vergessen sind die Schwierigkeiten im Mittelland, ein neues Abenteuer beginnt. Der Compagnon frohlockt, jetzt ist er dran. 73 gleitet auf die Südseite des Walensees. «Der weiss etwas, das wir

nicht wissen», stellen wir fest - und gar nicht wissen wollen! Wir spekulieren auf die Nordseite des Walensees und den Gonzen. Am Mattstock meldet sich CZ französisch ab und versucht doch noch, das Birrfeld ohne Umweg über Bad Ragaz zu erreichen.

Nun sind wir ohne Begleitung unterwegs. Die Churfürsten sind ganz still und beobachten uns von oben herab, wie wir nach Osten schleichen. Wir wiederum beobachten, wie 73 südlich des Sees zu kreisen beginnt - und steigt. Immer noch müssen wir gleiten. Endlich kommt der Gonzen, hier muss es sich entscheiden, ob es Föhn hat oder nicht. Es hat. Weit oberhalb Sargans fliegen wir in den erhofften Hangaufwind ein. Föhnfliegen an einer SM im Birrfeld, an eine solche Möglichkeit hatte ich vorher nie gedacht. Erinnerungen an den seltsamen Rückflug mit Beeli von Gruyère ins Belpmoos mit der La Berra Welle werden geweckt. Und der Rückflug nach Aspres via Grenoble mit Heinz. Solche Situationen sind nicht zu beschreiben - sie gehören zu den ganz tiefen Erlebnissen beim Segelfliegen. Szenenwechsel zum Gonzen, den wir inzwischen unter uns zurückgelassen haben. In einer Welle auf der Südseite des Tales fliegen wir bis zum Wendeort - hin und wieder zurück. 73 kreist ein paar hundert Meter höher und fliegt ab. Wir auch. Mit der Zeit müssen wir aber abdrehen, die Berge kommen uns entgegen. Haben wir den möglichen Rückflug ins Birrfeld mit unserer Ungeduld vergeben? Am Fronalpstock packt uns zum Glück wieder die Thermik und schleudert uns doch noch auf Endanflughöhe für das Birrfeld. Das Schloss Hallwil muss auch noch auf den Film, damit die Aufgabe korrekt beendet werden kann. Das ist noch Konzentrationssache, denn wir sind aufgewühlt, nach diesem verrückten Flug.

. Juraflug nach Fleurier einmal anders. Im Pulk, mit Blauthermik und minimaler Operationshöhe arbeiten wir uns an die Hohe Winde vor. Spätestens von hier an geht es normalerweise deutlich besser. Dies ist auch an diesem Tag der Fall, die Erleichterung hält aber nur bis Courtelary an. Die Nordseite des St. Immertales gibt kaum 1200 m her, da hilft in der Not nur die Talquerung zum Chasseral hin. Immerhin erreichen wir dadurch Antennenhöhe. Im Westen ist es weiterhin völlig blau, erst weit in Frankreich draussen lachen uns wunderschöne Cumuli mit hoher Basis an. Dort sollte man sein. An der Vue des Alpes zieht der Rauch mehrerer Feuerstellen horizontal und quer zu den Falten in den Jura hinein. Wir sind inzwischen so tief, dass wir in La Chaux-de-Fonds unsere bevorstehende Landung ankündigen. Auf der Pistenachse zwischen Le Locle und Les Éplatures findet sich endlich ein Nullschieber, man lässt uns freundlicherweise gewähren. Der Querwind versetzt uns in Richtung des Hügels neben der

Piste, wo wir auf 1400 m/M bzw 400 m über Pistenhöhe steigen können. Streckenflugwetter? Die Cumuli westlich von Morteau sind immer noch wunderschön, wir krebzen tief in eigenartiger Blauthermik, was nun? Vor Brenets müssen wir uns entscheiden. Sichere Landung in Les Éplatures oder ein Versuch ins Becken von Morteau, das 200 m tiefer liegt? CZ macht uns Mut, sie haben mit anderen die Cumuli erreicht. Wir versuchen es. Es gelingt. Heute hat Frankreich mehr zu bieten als die Schweiz. Mit französischer Thermik holen wir uns ein Foto des Schweizer Wendeortes Fleurier und flüchten gleich wieder nach Frankreich, um noch einmal an die Basis auf 2600 m/M zu klettern. Über Morteau setzen wir zum langen Gleitflug an. Am Montoz zwingt uns die Krite zu einem Entscheid. Wir wählen die Binzbergseite und fliegen durch den Pass. Der Ausläufer des Weissenstein nach Gännsbrunnen nimmt uns in seine Thermik auf. Bei Langenbruck sind wir dann wieder tief - nichts geht mehr. Es bleibt noch der Kühlturm. Sein Kondensat verdunstet schon fast im Innern des Turmes. Wir finden seine unsichtbare Fahne nicht auf Anhieb und ziehen eine kontrollierte Aussenlandung im Schachen vor. Bis zum Eintreffen der Rückholer haben wir genügend Zeit, den lieben Konkurrenten zuzuschauen, wie sie den Kühlturmaufwind aufspüren und in Dutzenden von Kreisen 300 m steigen, um den erlösenden Endanflug über unsere Köpfe hinweg in Angriff zu nehmen.

. Nachmittagsflug. Irgendwann nach 16 Uhr darf auch die Offene Klasse noch abfliegen. Court-Schluchsee lautet die Dreiecksaufgabe. Wir verpassen wegen eines Vorschnüffs an die Gisliflüh den Abflug mit dem Feld und starten 10' später. Immerhin starten wir noch. Sobald wir an der Barmelweid anhängen können, läuft alles rund. Die Klus von Moutier erreichen wir optimal tief und ihre unbändige Thermik greift uns unter die Flügel. Damit haben wir den Anschluss an die letzten des Feldes hergestellt. Optimistisch gleiten wir zurück. Inzwischen hat die Thermik im Jura abgestellt. Selbst ein Rückflug bis an die Barmelweid bringt keine anständige Höhe für die Querung an den Hotzenwald. Über Stein/Säckingen treffen wir 73 in einem Nullschieber. Wir wissen nicht, dass er schon einen Versuch auf dem Hotzenwald hinter sich hat und probieren den Bisenabwind an der Hotzenwaldkante aus. Dieser ist eindeutig vorhanden, so dass wir kurze Zeit später in Möhlin-Riburg neben der Saline «aux vaches» gehen. Unser Landefeld ist von einer Reihe mächtiger Nussbäume gesäumt. «Die Nüsse zu den Nüssen», lautet der Kommentar vom Hintersitz.

. B-Aufgabe. Der vom Wetter arg geprüfte Konkurrenzleiter hofft, mit der Wahl zwischen Pontarlier und Klosters den Konkurrenten Spielraum zu geben, damit sie sich das bessere

Wetter selber aussuchen können. Wir setzen wie alle anderen vorerst auf den Jura. Beim Vorschnüff bis an die Barmelweid werden wir böse abgewiesen. Klein und hässlich kriechen wir mit letzter Reserve ins Birrfeld und können nur mit Glück eine Ausssenlandung vor Eröffnung der Startlinie vermeiden. Scherz spendet uns in 200 m Grund schliesslich den ersten vernünftigen Aufwind - sicher eine Belustigung für die Bodenmannschaften auf dem nahen Birrfeld. Uns erspart es einen zweiten Schlepp. Wir starten einen weiteren Versuch in Richtung Jura und fliegen ab. Die Barmelweid produziert immer noch keinen Aufwind. Diesmal retten wir uns über Aarau in recht guter Blauthermik. Ist das Mittelland wohl besser? Der zweite Abflug folgt der Not gehorchend in Richtung Alpen. Und es geht ganz gut! Mit Blauthermik fliegen wir in Richtung Aegerisee, über der Ibergeregge stehen knackige Wolken. Wir erreichen sie und befinden uns sofort im tollsten Alpenflugwetter. Im Nu sind wir im Glarnerland, wechseln ins Vorderrheintal, via Calanda und Hochwang fädeln wir ins Prättigau ein. Nach dem Wendefoto in Klosters zieht uns das Wolkenbild im Schanfigg an. Südlich des Hochwang schlürft es uns an die Basis. Über Vätis hinweg gleiten wir in die Flumserberge, wo ein Adler uns die Thermik weist. Am Hoch-Ybrig quetschen wir unter der letzten Quellwolke die Endanflughöhe für das Birrfeld heraus, das wir glücklich erreichen. Schon der zweite Alpenflug an dieser SM .

. 10:45 Uhr, der Schleppzug rollt an. Nach dem Klinken gleiten wir in den Jura, wo sich die ersten zaghaften Wolkenfetzen bilden. Über dem Schiessplatz Geeren müssen wir lange Zeit parkieren, bis wir vorsichtig weiterfliegen können. Dank der Baselder Seite des Jura kommen wir weiter gegen Westen voran. Von der Hohen Winde an fliegen wir im guten Wetter. Aufwindbänder stehen über den Juraketten, wir kommen schnell voran. Unser Wendepunkt Le Pont liegt etwas zu weit im Süden im Blauen draussen und zwingt uns, die Handbremse anzuziehen. Sobald wir auf das Plateau von l'Auberson zurückgeflogen sind, können wir uns wieder im Wokenstrassenfliegen üben. Der Einstieg in den Hotzenwald gelingt auf Anhieb und weiter geht es in Richtung Schluchsee. Östlich von Titisee-Neustadt hat sich ein isolierter Cb gebildet, an dessen Westseite wir nach Norden weiterfliegen können. Gegen Schramberg bessern sich die Verhältnisse wieder, mit schönen Aufwinden erreichen wir unsere Wende Röth nördlich von Freudenstatt. Der Anblick des Klostersgartens ist jedesmal ein Erlebnis. Auf dem Weg nach Süden gilt es, dem Cb im Schwarzwald genügend auszuweichen, auf unserer Kurslinie in Richtung Churfürsten ergeben sich keine ernsthaften Probleme. Über dem Flugplatz

Binningen lacht uns sogar noch das Glück zu und wir beginnen den Gleitflug über Rhein und Thur mit dem nötigen Startkapital. «Gerade noch rechtzeitig, um ins Zürcher Oberland zu kommen», schätze ich die Lage optimistisch ein. Südlich der N1 stehen vier schöne Cumuli mit hoher Basis in Reih und Glied! Leider ist es im Gebiet Bichelsee völlig ruhig und unser Flug endet auf dem Flugplatz Lommis. Die vier Cumuli hatten ihren Aufwind wohl nicht vom Boden .

. 500er Wetter ist angesagt. Mangels Doppelsitzer versuche ich wieder einmal, Einsitzer zu fliegen. Um 11:45 Uhr rollt der Schleppzug an. Der Jura zeigt sich von seiner besten Seite, um 13:15 Uhr wende ich bereits in Pontarlier. Auf dem Hotzenwald habe ich Mühe, die wirklich guten Aufwinde zu finden. Erst ab dem Schluchsee läuft alles wieder rund. Ich wende schon bald bei besten Bedingungen in Freudenstatt und komme in Richtung Zürcher Oberland toll voran. Diesmal gelingt der Anschluss problemlos. Um 17:45 bin ich im oberen Toggenburg kurz vor dem Säntis an der Basis! Leider muss ich einsehen, dass heute kein Alpenflugwetter herrscht - ich hatte nämlich ganz gross ausgeschrieben. Doch die Churfürsten stecken in Wolken, mein Flug endet in Schänis. Nach dem Rückschlepp ins Birrfeld gibt es dann doch noch einen Grund zum Feiern: ein strahlender Armin hat seinen 500er geflogen, wir hatten einen der schönsten Segelfluchtage des Jahres erwischt! .

. Schlussbouquet von Münster aus. Für beide ist es das erste Mal, dass wir den majestätischen Mont Blanc von ganz nah bewundern können. Wir sind froh, Servoz als Wendeort gewählt zu haben, weiter in Richtung Mégève sieht es nicht mehr so gut aus. Dank der guten Gleitflugeigenschaften unseres Flaggschiffes kommen wir auch wieder locker ins Wallis zurück, wo die Thermik inzwischen aufgedreht hat. Im besten Schlauch der Walliser Nordseite treffen wir auf Kosak, einen der AFG-Streckenflugpioniere. Nach der Furka beginnt die unkonventionellste Phase des Fluges. Wir setzen auf den Scopi, müssen aber schliesslich auf die Nordseite des Vorderrheintales zurück, um im guten Wetter fliegen. Am Funk hören wir die Engadiner Segelflieger schwärmen. Nur ist der Einstieg nicht ganz einfach. Östlich des Parpaner Rothornes können wir schliesslich hoch genug steigen, um die schönen Wolken im Engadin anzupeilen. Wir werden nicht enttäuscht und wie im Rausch holen wir uns unser zweites Wendephoto von Sta. Maria - bei einer Wolkenbasis von 4200 m wahrlich ein Vergnügen. Am Piz d'Err gilt es, ein letztes Mal zur Basis zu steigen, ein langer Gleitflug zur nächsten Wolke weit im Westen steht uns bevor. Wir erreichen sie und via Nordseite des Vorderrheintales, das sich heute von seiner allerbesten Seite zeigt, schaffen wir die Rückkehr

ins Goms. Zwischen Mont Blanc und Nationalpark konnten wir uns zum Abschied aus dem Münsterlager tummeln, da wär ich sofort wieder dabei! .

Olivier Li



## 1992 - Eine Saison im Zeichen der ASH

von Beat Müller

Die traditionelle Flugzeugverjasseten im Februar 1992 bescherte mir die ASH für das RAL Birrfeld - und erst noch absolut kampflös! Noch ahnte ich nicht, dass mich dieses Flugzeug durch die ganze Saison begleiten würde und was für phantastische Erlebnisse uns erwarteten. Interessant ist, was nach über einem Jahr an Erinnerungen hängen bleibt. Es sind Gedankensplitter, Bilder von eindrucklichen Landschaften und Erlebnisse, die den Puls bis zum Hals hinauftrieben. Aber es sind auch Banalitäten, Fehler und Dummheiten.

### **Ein Trainingsflug für das RAL Birrfeld mit Oli Liechti, und ein Start durch die Blumen**

Natürlich haben wir gross angegeben, irgend etwas mit Le Brassus und Burg Hohenzollern. Und natürlich war es übertrieben. Die Basis war zu tief, ich flog das Flugzeug noch zu unsauber, vorerst wollte ich nicht wahr haben, dass Kreisen angesagt war und nicht nur Gleiten. Dank den freundlichen Hinweisen meines erfahrenen Passagiers, arbeitete ich mich langsam ins Metier hinein. An der Vue des Alpes kehrten wir, tief flogen wir durch den Scheltenpass aber auch der Schwarzwald wies uns mit Überenwicklungen ab. Alles in allem ein fruchtbarer Trainingsflug. Flugzeugführung, Entscheidungstraining und Meteo. Übrigens eine neue fliegerische Gefahr lernte ich kennen: Zahnbruchrisiko! Bei einem allzu frugalen Mittagmahl, das ich im Einsitzer niemals zu mir genommen hätte, brach mir eine Plombe aus dem Zahn. Auch so etwas bleibt in Erinnerung. Oder noch etwas: Beim Start touchierten wir mit dem rechten Flügel das Gras und pflückten eine "Söiblume", welche uns den ganzen Flug begleitete. Recht sympathisch, so ein Blümchen am Flügel. Der Aerodynamiker, welcher die ASH

ausgelegt hat, mag mir diese Sympathie verzeihen...

### **Der erste und zweite RAL Flug, mit Oli Liechti**

Wegen typischem RAL-Wetter fanden sie leider nicht statt.

### **Der wirklich erste RAL Flug der ASH überhaupt, mit Dani Müller I**

Ich hatte das Gefühl, dass das ganze Birrfeld auf die ASH starrte. Ich versuchte gelassen zu sein, aber der Druck war doch grösser als ich erwartete. Blauthermik und ein starker turbulenter Westwind sind mir in Erinnerung. Wir Grossen flogen gemeinsam, eine ASW 17, ein Janus und die ASH. Burgdorf war der erste Wendepunkt. An der Lebern verliess ich den Jura, früher als die anderen, welche noch zum Weissenstein glitten. Burgdorf diretissima, war mein Ziel. Ein vorsichtiger Hinweis von Dani, dass wir vielleicht den durch Kollegen von Bleienbach markierten Aufwind mitnehmen könnten, schlug ich aus taktischen Gründen in den starken Westwind. Überlegen dozierte ich die Theorie, bei starkem Gegenwind zuerst den Wendepunkt zu nehmen und erst mit Rückenwind wieder zu Kreisen. Ein Interpretationsfehler am Höhenmesser des Cambridgevarios besiegelte das kommende Unheil. Auf ca. 300 m Grund umflogen wir den hohen Kirchturm von Burgdorf und warfen uns auf das Felsband nördlich von der Stadt. Aber der erwartete Schlauch ging nicht ab. Viel zu scharf war der Wind, und die Aufwinde wurden verblasen. Unter uns bogen sich die Tannen, und Wolken von Blütenstaub wirbelten ins hügelige Gelände hinein. Rund eine Stunde kämpften wir im Tiefflug, aber dann mussten wir klein begeben. Meine erste Aussenlandung mit der ASH, mit viel Querwind, flog ich bewusst ohne die Flaps in die Landstellung zu setzen. Der alte Militärflugplatz Burgdorf kam wieder einmal zu Ehren. Was blieb noch in Erinnerung? Ein scheuchendes Pferd, das partout an diesem grossen weissen Vogel nicht vorbeigehen wollte und ein unangenehmer ASH-Anhängerslalom auf der Autobahn, der jedoch glimpflich auf dem Pannestreifen endete.

### **Der zweite RAL Flug, und ein immens grosser Kühlturm**

Heute ernannte ich Dani zum ersten Bremser. Er hatte auf die Höhe zu achten und auszurufen, wenn ich zu lange geradeaus blochte. Aber vorerst gab es nichts zu bremsen. Die Aufhellung den ganzen Tag vor Augen, öffnete sich über dem Birrfeld der Himmel erst am späten Nachmittag. Knapp vor fünf Uhr abends nahmen wir die 200 km nach

St.Imier und zurück unter die Flügel. Keiner glaubte an eine reelle Chance. Einzelne Konkurrenten versuchten die Wertung zu boykotieren. Dani und ich vereinbarten, die Uhrzeit zu vergessen und einfach zu fliegen, bis es uns landete. Das AKW brachte uns auf die richtige Ausgangshöhe. Über dem Born erreichten wir 2000 m. Und dann ging ein ASH Flug erster Klasse los. Auf einem schmalen Aufwindgrat reitend, die langen Flügel als Balancierstange benutzend, glitten wir in den Jura hinein. "Wie ein Linienflug" entwichte es Dani, als wir über Balsthal immer noch auf 2000 m im Wind standen. Nur zweimal schnappten wir uns noch einen Aufwind und glitten dann weiter über den Montoz zum Chasseral, derweil die Kleinen vor uns, sich einer nach dem anderen nach Courtelary abmeldeten. Genau auf Sendeturmhöhe passierten wir den höchsten Juraberg und versuchten vor der Wende noch einige Meter auszukreisen. Es brachte wenig. Doch auch mitten über dem St.Immortal trug uns die Luft und ohne Höhenverlust konnten wir photographieren. Zurück ging es ebenso leicht. Gleiten, gleiten, gleiten, der leichte Nordwestwind reichte uns. Alles Kreisen war eigentlich für die Katze. Wir standen jedoch nicht unter Zeitdruck und so probierten wir immer wieder ein paar Meter zuzugewinnen. Hinter uns flog nur noch die ASW 17, Beli mit dem AK, und Richi mit seiner DG. Wieder passierten wir Balsthal und steuerten, inzwischen auf 1200 m, den Homberg vor Olten an. Dann eine Fehlentscheidung, ein massives Lee, 5m/s Sinken und wir stürzten auf Olten zu. Weit und flach vor uns in der klaren Abendluft winkte die Dampfahne des AKW's. Reicht es oder reicht es nicht? Immer grösser wurde der Turm. Immer höher ging der Puls. Dani betätigte sich als Kameramann. Meine Videokamera surrte und zeichnete die langen Minuten der Spannung auf. Immer näher kommt das Spinnennetz der Hochspannungsleitungen. Wir diskutieren noch kurz die Aussenlandemöglichkeiten und dann geht es ab, auf die Berg und Talbahn. Auf 750 m stiegen wir ein. 45 Grad Querlage, 110 Km/h, 20s Umgangszeit, 40 m Höhengewinn pro Umgang. Dani meldet regelmässig die Höhe. Meine Anspannung weicht langsam der Erleichterung. Auf 1400 m reicht es. Dann nochmals etwas Lee, mit 180 Sachen fliegen wir über die Baumwipfel des Kestenbergs. Um 8 Uhr Abends ziehen wir den Endanflug hoch. Dani ist definitiv überzeugt, dass er nächstes Jahr sein erstes RAL fliegen würde. Und ich freute mich über meinen ersten Tagessieg an einem RAL Birrfeld.

#### **Der dritte RAL Flug, und der Zürichsee hautnah**

Chris Mayer, ein Arbeitskollege und Schaffhauser Segelflieger, war mein Passagier. St. Croix - Schänis war die Aufgabe. Ein absoluter Hammertag. Wir borrtten den Jura entlang, es war die reine Freude. Einzig die vielen Pulks der 15 Metrigen machten uns zu schaffen. Voll geladen, massen sie sich mit der ASH und engten unseren Bewegungsraum ein. Doch mit ein paar langen Gleitpassagen konnte wir sie abschütteln. Alles sah nach Rekord aus. Auch der schöne 2,5 m Aufwind bei Triengen, unterstützte unsere Euphorie. Dann der Pulk über Baar. Uns brachte er aber nur einen Meter. Alle guten Vorsätze vergessend, liess ich ihn stehen und glitt zum Albis. Chris äusserte Bedenken. Natürlich kam nichts. Tief am Zürichseeufer fanden wir eine tragende Linie nach Lachen. Die Zeit verfloss. Wir übten am Hang und wichen den heruntergleitenden Deltas aus. Endlich konnten wir Schänis photographieren. Dann rackerten wir uns wieder hoch. Östlich des Wäggitalsees erreichten wir die Endanflughöhe und kamen als vierte im Birrfeld an. Schade für den schönen Anfang. Wieder einmal im geforderten Moment keine Geduld gehabt. Trotzdem, zweiter Gesamtrang und SM Quali mit der ASH. Danke, diesmal war es mehr das Flugzeug und weniger der Pilot.

#### **Asprès 1992 und der Mont Blanc im Videokasten**

Vier Flüge stehen zu Buche. Was blieb in Erinnerung? Der Absaufer mit Mike in der toten Luft um Gap und dann der schöne Ausflug über die Verdonschlucht. Heinz Kornfelds Mittagmahl, das das ganze Cockpit verpestete. Ich mag ja Salami, aber lieber durch den Mund, und nicht durch die Nase. Der erste längere Flug mit meinem ältesten Sohn, der die ASH auch wesentlich besser ertrug, als die normalen Doppelsitzer. Nein, der Höhepunkt war der Flug mit Urs Pestalozzi als PIC. Auch von diesem Flug gibt es ein eindrückliches Video. Es zeigt den Aufstieg am Pic de Bure, das Gleiten entlang der höchsten Ecrins, die Sommerskipisten von Val d'Isère, die Annäherung an den majestätischen Mont Blanc, die Wende am Col Ferret und dann den Mont Blanc in seiner ganzen Grösse. Zurück im Barcelonnette standen riesige Gewitterwolken über dem Parcours. Wie durch einen Tunnel hindurch suchten wir uns den Weg nach Gap. Dann nochmals die Felswände der Céüse und die Landung in Asprès. Alles unvergesslich.

#### **Münster 1992 und der grosse Alpenrundflug**

Ich hatte meine Stelle gekündigt und konnte alle meine restlichen Ferien verheizen. Zuerst gab es jedoch Arbeit. Alpeinweisungen à gogo. K13,

ASK 21, K13, mit jedem drei Mal. Dann wieder ein Hit. Mit Ruedi Fehr und der ASH, frei der Nase nach. Eine glasklare Luft, 2-3/8 Cumulus und Steigwerte von 1.5 - 2.5 m. Schon früh zeigte sich der Hammertag. Locker erreichten wir die Plaine Morte und dann den Sanetschpass. Im Rückflug gab es keinen Kreis mehr, bis ins stahlblaue Lötschental hinein. Der Standard-schlauch über der Fafleralp stand und verhalf uns zur Abstechhöhe, durch die Lötschenlücke. Der Aletschgletscher, ein Traum. Dann den Galen entlang, Talquerung zum Rotondo. Dort trafen wir Wiesel Bissig mit dem Nimbus 3D. Ein wortloses, zähes Ringen begann. Wer steigt besser? Die ASH gewann um Centimeter, immerhin musste sie nicht noch die Last eines Motors mitschleppen. Im Gleiten aber punktete der Nimbus etwas, aber nur bis zum nächsten Aufwind. Fünf Mal lief das Spiel und schon waren wir über Avers. Keiner konnte dem anderen etwas abnehmen, mit einem Handzeichen trennten sich unsere Wege. Über den Julier, nach Maloja, ins Bernina Massiv hinein. Ganz alleine und verloren kreiste ein gelb leuchtender Oldtimer vor dem Palü Gipfel. Wir stiegen unten ein und langsam näherten sich die x Generationen Segelflugzeuge. 25m schlanke Flügel gegen 13m Knickflügel. Der Kleine war ohne Chance und blieb hinter uns stehen, während wir über die Hochebene von Livigno wegglitten. Dann die Wende in Nauders, zurück zum Piz Buin. Mit nur drei weiteren Aufwinden fuhren wir westwärts zum Oberalp und dann ins Wallis zurück. Was macht man mit den Resten eines Segelflugtages, der schon so viel Erfüllung gebracht hat? Jetzt konnte nur noch das Matterhorn eine Steigerung bringen. Also hinein ins Mattertal, am Dom der obligate Kampf mit den schroffen Aufwinden und dann der Gornergrat und der Rundflug um das majestätische Horn. Mein Passagier steigerte sich nochmals im Schwärmen und dann beschlossen wir den Flug mit dem Überfliegen der Mischabelgruppe und einer sanften Landung in Münster.

#### **Der letzte Segelflug 1992 und nochmals Engadin retour**

Heinz Kornfeld organisierte die ASH. Es war schon lange sein Traum, den Glacier Express per Luftweg zu kopieren. Die Meteo war eher gedämpft, späte Entwicklung, tiefe Basis. Drei Mal musste ich Anlauf nehmen um über die Furka zu kommen. Ein "uii..uii..uii, komm wir kehren!" kam aus dem Rücksitz, als wir die Wolkenschlange über den Gotthard herunterhängen sahen. Doch ich empfing den Funkspruch eines Kollegen aus dem Engadin, der bereits im Vorderrheintal herumkurbelte. Dies motivierte mich. Vorsichtig passierten wir die Oberalp und visierten die Alpen südlich des Vorderrheins an. Alles lief nach

Schema F. Gleiten über das Quertal, Ankunft knapp über der Alp, zwei drei Kreise bis zur tiefen Basis, und Abflug über das nächste Quertal. Langsam aber sicher erreichten wir den Julier, wo wir Wolfgang Hopff, in seinem Delphin trafen. Dann ins Unterengadin hinunter und auf der Nordseite weiter, bis kurz vor Pfunds. Den Rückweg nahmen wir ebenso sorgfältig und langsam in Angriff und ein eher schwacher Segelflugtag fand sein Ende. Trotzdem, Engadin retour! Ein schöner Abschluss einer gelungenen ASH Saison.

Beat Müller  
30.10.93



## Wer erkennt Ihn wieder?

Die Revision des AFG-Landrovers ist beinahe abgeschlossen

Schon von Haus aus fahre ich gerne Land Rover, denn mein Vater besitzt einen der neueren Serien. Als nun an der Herbst-GV mitgeteilt wurde, das über dreissig-jährige Fahrzeug solle abgeschoben werden, bedauerte ich dies, wurde jedoch hellhörig. Es fiel mir schwer, daran zu denken, dass dieser unverwüsthliche Oldtimer ziemlich sicher der Verschrottung entgegensehen musste, und ich begann, mich noch mehr für dieses Auto zu interessieren.

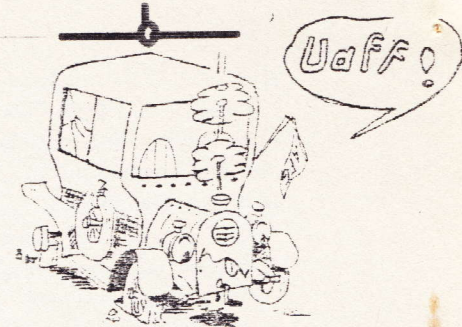
Mit Hilfe eines Studienkollegen trieb ich eine Land Rover-Grage in Diessenhofen auf. Dem irischen Garagisten wollte ich den Land Rover zur Begutachtung zeigen. Als Student habe ich ein beschränktes Einkommen und sollte ich mich entschliessen, den Land Rover zu revidieren, so musste ich wissen, was mich an Arbeit und Auslagen erwartete. Unglücklicherweise fiel der Land Rover trotz der Bemühungen von Mike Keller durch die Motorfahrzeugkontrolle, weshalb die Arbeiten, die nötig gewesen wären, um das Auto gründlich zu modernisieren, dementsprechend umfangreich zu werden drohten. Trotzdem entschloss ich mich, den "Ländi" zu übernehmen.

Das Spezielle am Land Rover-Center in Diessenhofen ist, dass der Garagist seine Kunden auf Wunsch selbst an ihren Fahrzeugen arbeiten lässt. So konnte auch ich meinen Land Rover unter der fachkundigen Führung des Profis eigenhändig in Stand stellen.



**Vorher - nachher: Der AFG-Oldtimer links - und der moderne Flitzer, wie er heute gebaut wird, rechts**

Die technischen Mängel, welche die MFK beanstandet hatte, waren relativ schnell behoben. Die Arbeiten beschränkten sich hier auf das Entrostern des Chassis und auf das Auswechseln des Auspuffs, der vorderen Kardanwelle und der vier Blattfedern. Der Land Rover hängt nun nicht mehr so stark auf seine rechte Seite; er hat aber immer noch Schlagseite, da das Chassis leicht verzogen ist. Glücklicherweise sind der Motor und das Getriebe noch voll im Schuss. Erstaunlich ist auch, dass das Chassis nach über dreissig Jahren noch kein einziges Rostloch aufweist.

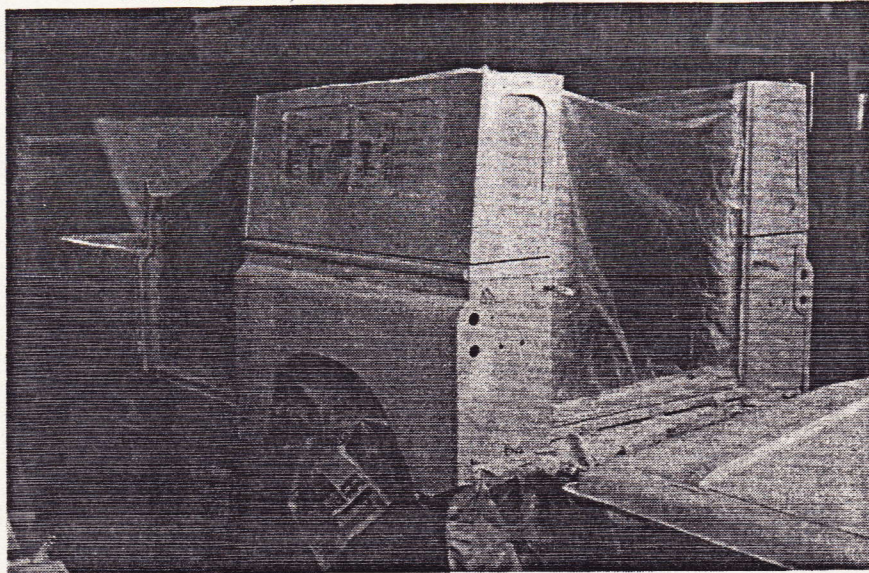




Wesentlich mehr Zeit nahm das Make-up in Anspruch. Ich entschied mich, das orange-weiße Äußere umzuspritzen in Hellgrau, Dunkelgrau und Rot, die Sitze herauszureissen, die Dichtungen und Lampen zu erneuern, das Innere zu streichen und mit Teppichen auszukleiden usw. usf. Für diese Vorhaben musste ich das Fahrzeug fast vollständig auseinanderschrauben, weshalb es zeitweise ein recht trauriges Bild bot. Besonders viel Spass hatte ich daran, die vergammelten Kleber auf den Heckscheiben abzukratzen und das hartnäckige Orange von den Dichtungsgummis wegzukriegen. Dafür bin ich auf den Gastank umsomehr stolz, da er in Land Rover-Fahrzeugen in der Schweiz eine Rarität darstellt. Und dank der Alarmanlage ist der Landrover nun Diebstahl- und AFG-sicher.

Es bleibt mir noch, mich noch einmal herzlich bei Mike Keller und dem AFG-Vorstand zu bedanken, dass sie mir den AFG-Land Rover so grosszügig überliessen und mir diese interessante Arbeit an einem tollen Fahrzeug ermöglichten.

Mathias Steiner, AFG



Vor dem Spritzen musste vom Land Rover, der sich mit einem einfachen Schlüsselsatz fast vollständig zerlegen lässt, alles abmontiert werden, was sich herausreissen liess



Um den Sicherheitsstreifen aufzuspritzen musste das Auto schon zur Hälfte wieder zusammengeschaubt, noch einmal abgedeckt werden.



**MüLa 93**

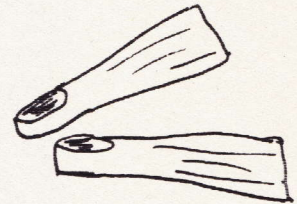


Für das Münsterlager 1993 lies sich niemand finden, der für 6 Wochen den Job des Lagerleiters übernehmen konnte. So kam es, dass zwei Chefs während je 3 Wochen amtierten. Als LaLei Stellvertreter liessen sich Dominique Cachin, Renate Rufenacht und Cristian Rickli für je 2 Wochen einspannen; allen herzlichen Dank!

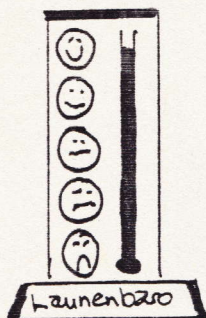


Wie sich wohl alle erinnern können, war das Wetter in Münster, wie in der übrigen Schweiz und in Teilen Europas diesen Sommer sehr nass und oft auch kalt. Nicht schlecht staunten wir, als eines morgens der ersten Woche die Berge rings herum weiss waren - brr...!

Die hartnäckige, ungünstige Wetterlage liess in der ersten Lagerhälfte kaum grosse Streckenflüge zu. Trotzdem fanden sich bei fast jedem Wetter ein paar Unentwegte, die Flugbetrieb machten. Ja, es kam sogar soweit, dass ein Flugzeug eines nachts (aus-) flog und glücklich auf einem Hotelparkplatz in Münster landete... Auch wenn keine grossen Strecken geflogen werden konnten, so bot doch die Wetterlage immer wieder Wellensituationen an und viele durften die Erinnerung an einen unvergesslichen schönen Höhenflug mit nach Hause nehmen. Sehr froh sind wir, dass unser Lager dieses Jahr von nennenswerten Unfällen verschont blieb.

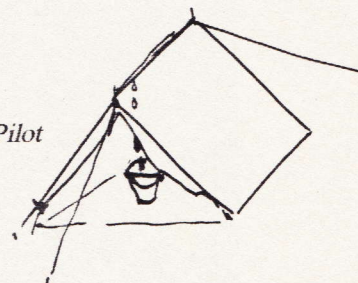


Nun möchte ich noch einen Dankeschönholpervers an all jene richten, die ein Lager in dieser Form möglich machten:



*ohne Klaus  
ist's aus  
ohne PvB  
haben wir keine funktionierenden Computer mehr  
ohne Küchenfeen  
gibts kein gutes Essen zu sehn  
am Boden müssten alle bleiben bigot-  
wär da nicht der Schleppilot  
ja, und ohne den einsatzbereiten MüLa Gast und -Pilot  
säh ich sowieso nur rot*

Käthi Keller - Riesen



**Neue Geschichte mit der Maus**

Wer annahm, dass die Mäuse-Sippe, die uns schon während dem AFG-Frühlingslager 92 ihre Streiche gespielt hat, ausgestorben ist, hat sich getäuscht. Der Mäuse-Clan wächst und gedeiht prächtig und zwar dank unserer freundlichen Unterstützung.



Aber ich will nicht vorgeifen; denn die Geschichte begann so ..

Von Flugzeugchef Mathias Dübendorfer bekamen wir einen Anruf, dass die Winterrevision der ASK-21 fällig wäre und diese daher auf den Anhänger verladen werden muss. Deshalb machten wir auf den kommenden Samstag im Birrfeld ab, um den Verlad vorzunehmen.

Um 11.00 waren Guido, Dani II und ich wie verabredet dort. Es war kalt und neblig. Sonst blieb es ruhig. Wir frohen 15 Minuten vor den Boxen und zotteten dann Richtung Flugplatzbeiz um uns aufzuwärmen. "Der Volvo ist mal wieder gestorben", war unser Gedanke. Aber dem war nicht so, denn um 11.30 fuhr der Tross vor und wir begannen sogleich, die ASK-21-Aufbauten hervorzuholen. Mit Bestürzen mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass die Ka-13 noch auf dem Anhänger auf ihre Montage wartete, was uns Mathias wohlweislich verschwiegen hatte.

Dann gingen wir zum Hangar, den wir wohl ein gutes halbes Jahr nicht mehr betreten hatten. Ob unsere Flieger noch dort waren? In freudiger Erwartung öffneten wir die Schiebetüre.

Der Hangar war fast leer, nur ein Janus, unsere ASK-21 und die verladene Ka-13 standen da. Doch was lag da am Boden? Eine platte Maus, auf 5mm verdichtet, steinhart aber sonst noch gut erhalten. Die musste wohl unter einen Anhänger gekommen sein. Wir machten uns einen Spass, einander mit der Maus hinterher zu rennen und zu versuchen, sie jemandem in's Revert zu stecken.

Da wussten wir die düsteren Vorzeichen noch nicht zu deuten...!

Eifrig wurde die Ka-13 herausgestossen und abgeladen. Dann kam der andere Doppelsitzer an die Reihe. Wir öffneten das Capot, doch - oh Schreck - auf dem Sitz befand sich ein feinsäuberlich aufgeschichteter Haufen an minuziös zerkleinerten Schaumgummihäppchen, liebevoll vermengt mit Sitz- und Kopfstützenpolster-Fetzen und Kaugummipapier! Man hatte fast das Gefühl, als wäre das Nest noch warm...



Mathias schnitt eine Grimnasse, nahm unter unserem hallo eine Handvoll von dem Gemisch und liess es wieder auf den Sitz zurückrieseln. Das durfte doch nicht war sein! Ob das noch zu reparieren war, musste noch entschieden werden. Erst sollte die Winterresidenz jedoch aufgeladen und ins Baulokal gebracht werden.

Da kamen einige Kollegen einer anderen Fluggruppe grinsend auf uns zu, die unsere langen Gesichter beobachtet hatten. "Na hattet Ihr Besuch in Euren Flugzeugen?" hiess es. "Wir mussten unsere Sitzkissen wegwerfen, weil aus ihnen beim Hochheben ein gelber dicker Saft tropfte (sprich Mäuseklo)!".

Es nütze nichts, der Flieger wurde von uns, inzwischen mit klammen Fingern, aufgeladen und dann gab es eine kleine Aufwärmepause.

Da brach auf einmal die Sonne durch den Nebel und ein Teil unserer Gruppe machte sich auf den Weg ins Baulokal. Dani und ich beschlossen, die frisch montierte Ka-13 hervorzuholen und kamen so in den Genuss unseres ersten, frostigen Fluges in diesem Jahr.

Beim Klinken auf 800 m war der Flugplatz im Dunst schon nicht mehr auszumachen und ich war froh, als ich ihn plötzlich aus den Schwaden auftauchen sah.

Während des ganzen Fluges hatte ich so das Gefühl, als ob mich etwas am Fuss oder im Nacken kitzelte und ich blickte mich immer wieder suchend um, ob da nicht noch ein Passagier war, der nicht auf der Startliste aufgeführt war. Aber ich musste mich wohl getäuscht haben, denn die Maus war ja bestimmt gerade unterwegs ins Baulokal.

Der nächste Teil dieser Geschichte wird vermutlich dort ihren Fortgang finden. "Maus im ETH-Forschungslabor gesichtet" Wundern würde's mich nicht...!



Birgit Portner



ROLLENTAUSCH

## GESCHICHTEN EINES AUSSENBELANDETEN

Vor einiger Zeit erschien in dieser Zeitschrift ein vielbeachteter Text von Urs Isler. Darin sang er das Hohelied vom Aussenlanden, abenteuerliche Geschichten, die erzählen, wie unvollendete Segelflugprojekte unvorhersehbare, erlebnisreiche Wenden nehmen können. Daran möchte ich anknüpfen. Aussergewöhnlich für einen Aufwindbericht ist der Rollentausch. Als alter Streckenflieger war ich nicht der Aussenlandende, sondern der Aussenbelandete. Anfangs Januar 1994 landeten am Ort meines damaligen Aufenthaltes drei Segelflugzeuge, was zuletzt zu dramatischen Begleiterscheinungen führte.

\* \* \*

Vom 2. bis 15. Januar 1994 fand in Omarama, Neuseeland, Kiwi-glide 94 statt, als Vorweltmeisterschaft ein Wettbewerb mit grosser internationaler Beteiligung. Eine windige Sache, die europäischen Champions hat es anfangs zünftig durchgeschüttelt. Natürlich die Kiwis auch, aber die haben in der ersten Woche den "Föhnsturm" viel schneller wieder Richtung Ziellinie verlassen. 600 km in weniger als 4 Stunden! Aber ich will von den "Outcasts" berichten, nicht von den Siegern.

\* \* \*

Die Irishman Creek Station ist eine grosse Schaffarm im Hochland der Südinsel, leeseits der Alpen zwischen Lake Tekapo und Lake Pukaki, in Luftlinie 50 km nordöstlich vom Segelflugzentrum Omarama. Vor vier Jahren hat Justin Wills dieses Gut aus seiner Verwandtschaft erworben. Er ist ein grosser Segelflieger mit vielen internationalen Auszeichnungen. Vor Langem hat er einige AFG'ler nach Neuseeland eingeladen, mit denen er seit feuchten Tagen entarteter San Vittore Lager befreundet ist. Der Berichtende war schliesslich der einzige, der diesen Winter respektive Sommer im "Irishman" zu Gast war. "Gast" verklärt aber die Ereignisse. Der Landlord an der Segelflugkonkurrenz, der Farm-Manager mit Blinddarm im Spital und das Gras der über 60 ha

Heuwiesen überständig, ich wurde unversehens zur gefragten Person. Haus hüten, Katze füttern, Lämmer schöppeln, Wasserturbine ölen, Trecker fahren, Trecker fahren, tagelang heuen und abends eben diese vom Himmel fallenden Segelflugpiloten betreuen.....weird persons.

\* \* \*

### Sonntag 2. Januar 1994.

Ein böiger Wind zaubert Rotorwolken und Lentis an den Himmel. Gegen Abend locken mich die klare Luft und das intensive Licht auf einen Spaziergang mit meiner Olympus. Auf dem Rückweg kommt mir auf der Hofzufahrt eine hagere Gestalt entgegengestolpert. "Can I make a phonecall?" Nigel McPhee, LS-4-Pilot aus Christchurch, auf dem Heimweg von einem grausamen Abwindfeld vom Himmel gefegt. "A tea is allraight", es ist 7 pm und der fiveoclock-tea ist längst überfällig. Gleich fühlt er sich besser und freut sich, seine Zehen endlich wieder zu spüren. Mit dem Farm-truck gehen wir zur Hauptstrasse und warten auf die Rückholerin. Der leere Wellblechanhänger wird auf dem Kiesweg vom starken Querwind ständig zur Seite geschoben. Der LS-4 kauert in der Schafweide zwischen dem hohen Damm des Tekapokanals und der Farmzufahrt. Die Landephase muss kurz schrecklich gewesen sein. Bei 4 von 5 Landungen in diese bucklige, von Kaninchenlöchern übersäte Weide muss das Fahrwerk wegfliegen. Nigel zog Nummer 5 - lucky guy. Er war am Schluss vierter der Standartklasse.

\* \* \*

### Montag, 3. Januar 1994

Es wird 2015 Uhr, bis ich zurück auf der Farm bin. Was zum Kuckuck, da steht schon wieder ein Segelflugzeuganhänger vor dem Haus. Im living-room sitzen ganz gemütlich Justin, Gregor Stögner und seine Frau Anneliese, alle einen Drink in der Hand und warten. Sie warten auf mich, wie sich bald herausstellt, genauer auf den Schlüssel.

Der Wind war heute so stark, dass ich das Heu erst direkt vor dem nachfolgenden Traktor zu Schwaden formte. Alistair, der Contractor, rollte mit dem angehängten Gerät grosse über 500 kg schwere Ballen daraus. Von 1100 bis 1800 Uhr kurvten wir ununterbrochen übers Feld, 183 Rollen hinter uns lassend. Da Alistair beschloss, seine Maschinen auf dem Hof zu lassen, musste ich ihn anschliessend mit dem Farmtruck ins

übernächste Dorf nach Hause fahren, 80 km hin und 80 km zurück.

Gregor landete seinen Discus mitten in ein Feld mit kniehohem, saftigem Klee, 300 mal 700 Meter. Diese Heuwiese, ca 8km südlich der Farmgebäude, ist gründlich vor Kaninchen geschützt, eingezäunt und mit einem eisernen Tor verschlossen. Der Schlüssel zum Tor liegt logischerweise immer im Handschuhfach des Farmtrucks....

Allzulange haben sie gleichwohl nicht gewartet. Gregor ist auf dem ersten Schenkel abgessoffen. In seinem Aerger hat er nicht realisiert, dass nur ca 500m entfernt auf dem Damm eine Strasse vorbei führt. Stattdessen ist er zwei Stunden in die andere Richtung zur nächsten Farm marschiert. Aber die Anneliese konnte in dem Moment noch lange nicht losfahren. Im Container des österreichischen Teams waren drei Flugzeuge und nur ein Anhänger. Zuerst musste der Kiwi mit Discus auf dem Platz zurück sein, erst dann stand sein Anhänger zur Verfügung. Justin ahnte richtig, dass es trickreich werden könnte, und fuhr mit.

Am nächsten Tag flog Gregor einen Tagessieg, zuletzt belegte er den 5. Gesamtrang. An der Schlussfeier hat er mir noch anvertraut: "Woast Michel, dieser lange Moarsch durch die Schoafweiden, der stüamische Wint im Rücken, das gleissende Sonnanlicht, die roasenden Woalken deas is rückblickend mei eindrücklichstes Erlebnis!"

\* \* \*

#### Freitag, 7. Januar 1994

Heute hat Roy, der junge Praktikant, die Knochenarbeit auf dem Traktor gemacht. Jetzt ist Big Flat dran, die Wiese in die Gregor gelandet ist. Gegen 1800 Uhr will ich ihn abholen. 'Mich streift ein Zebra', denke ich, da kommt doch schon wieder ein PW mit Segelflugzeuganhänger angerollt. "My husband has landed near Mount Mary". "Just follow me", genau dorthin will ich ja. Bis zur Brücke über den Kanal kommt zuerst 3km Kiesweg auf dem Damm, dann 5km Hauptstrasse dem Kanal entlang und 1km Feldweg zur Wiese hinunter. Kurz vor der Brücke schaue ich in den Rückspiegel und sehe nichts mehr. Stopp auf der Brücke. Sie kommt angebraust, aber, verdammt, wo ist der Anhänger? "In the canal" stammelt sie ganz verzweifelt. Tatsächlich, weit hinten hängt ein Anhänger halb an der Uferböschung, halb im Wasser, stationärer Zustand. Bei einer Bodenwelle ist die Kupplung vom Haken gesprungen und der

Wind gab dem vagierenden Gefährt den Rest. Zuerst die Männer einsammeln, beschloss ich.

Lindsay Stevens, Ventuspilot aus Auckland, tigert nervös und fröstelnd die Strasse auf und ab, für ihn ist die Unheilsbotschaft Schrecken Nummer zwei. Mit Roy sind wir vollständig und fahren straks zurück zum Anhänger und gleich weiter zum Hof, suchen ein grosses Seil und satteln den ganz grossen Traktor mit der Ladegabel vorne und dem Grasmäher hinten als Gegengewicht. Gleichzeitig mit uns erscheint das Pannenfahrzeug der Garage von Tekapo, 10 Minuten später rollt der Landrover der Feuerwehr an, zwei Männer und eine Frau steigen aus, setzen Schutzhelme mit Visier auf. Ein Passant muss im 15 km entfernten Dorf Alarm geschlagen haben. Kein Wunder! Ein Anhänger im Kanal, kein Mensch und PW zu sehen.

Der Anhänger hielt sich erstaulich gut am Ufer. Das Heck sass an der Böschung auf, das uferseitige Rad war im Wasser auf Grund und die Röhre schwamm im Kanal, wurde von der Strömung gegen das Ufer gedrückt, Glück im Unglück. Das Abschleppfahrzeug sicherte den Anhänger an der Achse gegen umkippen. Ich befestigte das Seil an der Deichsel und an der Ladegabel des Traktors. Mit der Gabel anhebend und schräg rückwärts fahrend, zogen wir das unartige Ding die steile Böschung hinauf auf den Weg zurück. Stressig für mich war nur, dass ich zum allererstenmal auf diesem Traktor sass und da hats verdammt viele Hebel. Ich musste mich schön zusammenreissen neben all diesen Profis.

Mutter Stevens vergass in der Hektik und mit einem fremden Pw die Kupplung zu sichern. Vater Stevens, zum Zeitpunkt der Ereignisse auf dem zweiten Zwischenrang, verpasste seinerseits die flugplatzgrosse Wiese und machte angesichts des Zaunes einen wüsten Schling in die Weide. Der Schwanzsporn war weg und das Stabilo auf der Unterseite gebrochen. Der Verlad klappte trotz schwieriger Topographie gut, der Anhänger glich nur auf dem ersten Kilometer mehr einem Jauchefass in Aktion als einem Gefährt für Sportgeräte. Die Anhänger Marke Kiwi wirken neben einem Anschau- oder Cobramodell eher altmodisch, scheinen sich aber in verschiedensten Anwendungsbereichen zu bewähren.

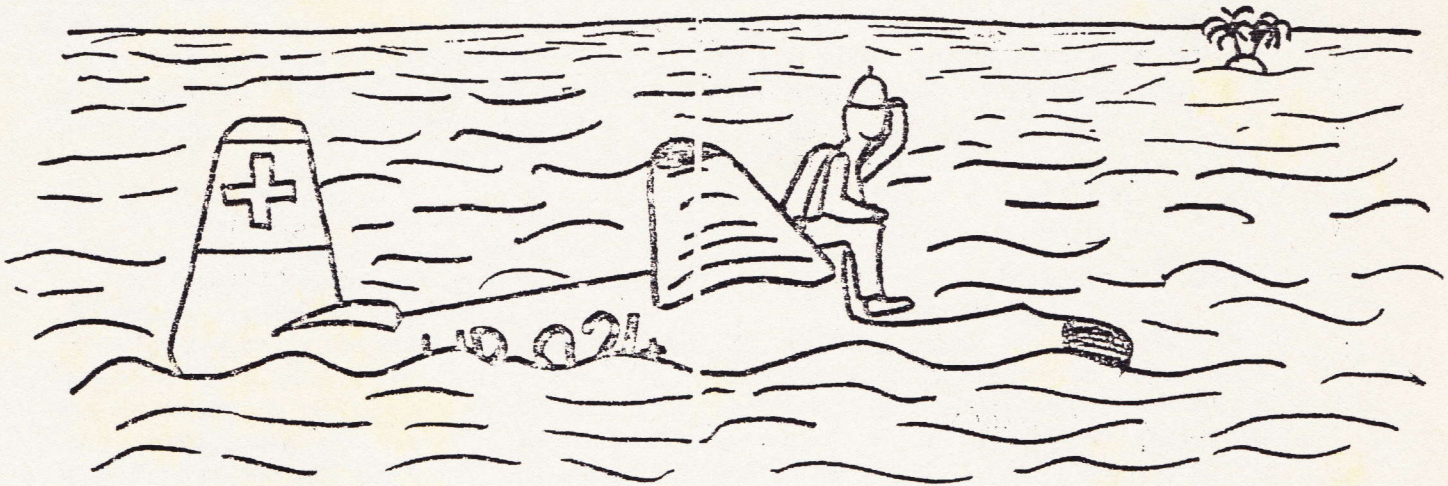
Mittwoch darauf kam ich auf den Flugplatz, als Lindsay gerade seinen Ventus in die Startreihe schob. Auckland liegt ziemlich weit weg von Kirchheim-Teck, darum selbst ist der Mann. Er liess sich sofort seinen Repair-kit einfliegen, unterdessen lieh er sich ein Stabilo aus. Tags darauf beschloss er dann doch zur Kenntnis zu nehmen, dass vielleicht noch etwas mehr nicht

mehr war wie früher, speziell im  
Uebergangsbereich Flügel-Rumpf.

\* \* \*

Bleibt noch nachzutragen, dass es hinter der Farm  
einen Airstrip hat, von dem aus ein Rückschlepp,  
wie dortzulande üblich, möglich wäre und der auf  
der Aussenlandekarte eingezeichnet ist.

Michael Keller



**ENDE**