Anekdoten und AFG-Reminiszenzen

Die folgenden Geschichten stammen aus AFG-Sagen und stimmen, so wie diese, nicht immer ganz mit den wirklichen Ereignissen überein. Der Schreiber lehnt deshalb alle Verantwortung und Haftungsansprüche ausdrücklich ab. Sollte sich der eine oder andere durch diese Geschichten angesprochen fühlen, ist dies rein zufällig und keineswegs beabsichtigt.

Aus alter Zeit

Für einige der folgenden Geschichten ist es höchste Zeit, dass sie hier, zwecks Überlieferung, niedergeschrieben und so weiter erhalten bleiben. Es handelt sich dabei um Ereignisse, die schon heute fast unglaublich erscheinen. Eher glaubhaft ist die besonders in letzter Zeit viel diskutierte Frage, wer nun wirklich zu den AFG-Gründungsmitgliedern gehörte und wer aus diesem exklusiven Kreis ausgeschlossen bleibt. Eine Antwort auf diese Frage, die leider ein sehr ergiebiges Diskussionsthema gegenstandslos macht, findet sich an anderer Stelle dieser Chronik.
Viel interessanter sind aber die fliegerischen Ereignisse mit Flugmaterial, das heute höchstens noch in Museen zu finden ist, und von dem man sich wundern muss, dass dieses überhaupt in die Lüfte kam. Auch von den Kosten her gesehen galten, unter Berücksichtigung der Teuerung, damals ganz andere Massstäbe: ein Karpf Zögling war für rund Fr. 280.– zu haben, unser Grunau-Baby No. 188 kostete knapp Fr. 850.–. Zum Vergleich sei hier der geschätzte Preis von gegen Fr. 200'000.– für die Ende dieses Jahres auszuliefernde Orchidee ASH-25 aufgeführt. Betrachtet man die heutigen Flugzeuge, so tönt es fast unglaublich, wenn AFG-Piloten ihr Flugzeug, einen Zögling, mit dem Anhänger per Velo vom Poly auf den Albispass transportierten, natürlich morgens um 5 Uhr. 1944 fanden auf dem Albis auch Gummiseilstarts statt, mit Landeort Fussballplatz Langnau. Wie das so ausgehen kann, ist in der Geschichte des Grunau-Baby No. 188 nachzulesen. Andere Hochstartorte in der Umgebung von Zürich befanden sich auf dem Uetliberg und auf der Lägern. Der heute übliche Flugzeugschlepp bildete während des Krieges die Ausnahme und begann sich erst so richtig nach dem Krieg durchzusetzen.
Die Hauptbasis für die AFG wurde sehr bald das Birrfeld, von dem aus dieser Zeit eine ganze Menge von Vorfällen zu erzählen sind. Hier einige «Müsterli», erzählt von Klex, also einem, der noch dabei war:
An einem Wundertag mit vollem Biswind machte sich ein AFGler im Grunau-Baby No. 188 zum ersten Hangsegelflug am Kestenberg bereit. Die letzten Ermahnungen des Fluglehrers lauteten: «Nach dem Klinken wie gestochen auf dem nächsten Weg zur Kestenbergkrete, dann auf Kretenrichtung schwenken und mittels Variometer das beste Steigen suchen». Der Start am verlängerten Windenseil verlief ideal und ergab, infolge des starken Windes, eine irrsinnige Höhe, so dass das Baby weit über der Krete am Kestenberg ankam. Nun also der Blick zum Variometer. Genau über der Krete ging es abwärts. Aber der Fluglehrer hatte ja gesagt, in der Höhe sei der beste Aufwind etwas hinter der Krete zu erwarten. Also weiter Richtung Möriken. Endlich stieg das Variometer und so polierte unser Baby-Pilot die Rückseite des Kestenberges, bis zur Landung am Möriker Dorfrand. Die verheissende Anzeige des falsch angeschlossenen Variometers war für den angehenden Akademiker einfach überzeugender, als die unter ihm immer näher kommenden Wiesen.
Eine sehr ähnliche Geschichte, allerdings mit unglimpflicherem Ausgang, ereignete sich am Eiteberg. Der Moswey-Pilot (er wurde später tatsächlich Professor) diskutierte mit uns die Aufwindsituation am als sehr launisch bekannten Eiteberg. Nach seiner Theorie musste es bei den herrschenden Windverhältnissen dort Hangwind geben. Also Windenstart und Kurs auf den Eiteberg, der weit über den Bäumen erreicht wurde. Dann aber ging es langsam und stetig abwärts, was jedoch unseren angehenden Professor nicht erschüttern konnte. Nach wie vor polierte er die Stelle, wo es, gemäss seiner Theorie, aufwärts gehen musste. Der Flug endete mit einer Bruchlandung auf der Wiese, gerade unter dem Waldrand. Die Rückholmannschaft fand einen in drei Teile zerlegten Moswey neben einem unverletzten Piloten, der reumütig auf das weite, flache Birrfeld 100 Meter unter ihm hinabsah.
Unzählige Erinnerungen zeigen aber auch, dass viele AFGler jener Zeit auch eine praktische Ader hatten. Wie mancher hat doch am immer zu flickenden Windenauto mehr über den Otto-Motor gelernt, als in allen Poly-Vorlesungen zusammengenommen. René Rietschi verdankte den Übernamen Spleiss seinem unübertrefflichen Geschick, Windenseile und Spannseile des Zöglings kunstgerecht zu spleissen. Beides waren sehr anfällige Objekte, deren Versagen den Flugbetrieb lahmlegte. Dank dem praktischen Geschick von Spleiss kam man dann doch meistens noch am gleichen Tag in die Luft.
Auch die Frage, wie man mit dem Zögling einen 1-Stünder fliegen könne, wurde in der AFG gelöst. Bei starkem und schön konstantem Gegenwind gab unsere Ente dem Windenführer die Anweisung, am höchsten Punkt des Windenstarts die Winde abzustellen. Das geschah dann auch und Ente konnte, am Windenseil hängend, wie ein Drache, einen Dauerflug mit dem Zögling durchführen. Da wir damals nur kurze Windenseile hatten, war es möglich, sich mit Ente vom Boden aus zu unterhalten, lange bevor es Funkgeräte für Segelflugzeuge gab.
Auch das Glück spielte bei der damaligen primitiven Fliegerei eine grosse Rolle. Am Ende eines Frühlingslagers war eine Ziellande-Konkurrenz mit Zögling angesagt. Wenn, wie an diesem Tag, überhaupt kein Wind ging, konnte man mit dem Zögling keine ganze Platzrunde fliegen. Deshalb wurde der Ziellandestreifen so verlegt, dass er ungefähr unter dem Klinkpunkt lag. Zum besseren Verständnis muss noch einiges über die Art und Weise, wie man einen Zögling flog, gesagt werden. Dieses für die Anfängerschulung benützte Flugzeug hatte keinerlei Instrumente. Die Fluggeschwindigkeit musste man am Fahrtwind im Gesicht, oder die musikalisch veranlagten, an den tönenden Spannseilen abschätzen. Bei den heutigen Flugzeugen ist der Ausfall des Fahrtmessers nicht so gravierend, denn man hat ja noch die Flugzeugnase vor sich, deren Lage zum Horizont einen guten Anhaltspunkt liefert. Beim Zögling fehlte aber auch die Flugzeugnase und es brauchte schon sehr viel Gefühl, um trotzdem eine Information über die Flugzeuglage zu haben. Dabei war der kritischste Punkt der Übergang vom Steigflug am Windenseil zum freien Flug. An besagter Ziellande-Konkurrenz gelang dieses Manöver einem

Teilnehmer ganz und gar nicht. Er klinkte mit einer so gravierenden «Schwanz-Tief»-Lage, dass der Zögling sofort in eine Vrille fiel. Nach einigen Umdrehungen gelang es dem Piloten, die Vrille zu stoppen, und der Zögling kam unversehrt und sanft genau auf dem Ziellandestreifen zum Stillstand. Zwar schaute die Nase in die falsche Richtung, da aber bei absoluter Windstille keine Landerichtung vorgeschrieben war, wurde der «Vrillen»-Pilot zum Sieger der Ziellande-Konkurrenz erkoren. Zu einer in mehreren Richtungen unvergesslichen Aktion kam es infolge eines simplen Auftrages an zwei AFG-Mitglieder, einen Zögling nach Aarau an einen Flugtag zu überführen. Nach einer Evaluation (das hat man schon damals gemacht!) der mit dieser Überführung verbundenen Montage- und Demontage-Arbeiten kamen die beiden AFGler zum Schluss, dass ein illegaler Schlepp wohl die effizienteste Lösung darstelle. Das Unternehmen wurde so geplant, dass es in dem Zeitraum stattfinden sollte, während dem der Flugplatzchef im Auto von Aarau ins Birrfeld unterwegs war. Der richtige Startzeitpunkt wurde von Aarau telefonisch durchgegeben. Da man aber ein so geheimes Unternehmen nicht offen vorbereiten konnte, ergaben sich unvorhergesehene Probleme. Der geplante Fallschirm für den Zögling-Piloten konnte weder am Rücken noch am Bauch angebracht werden, ohne die Steuerung zu behindern. Entscheid Nr. 1: Es muss ohne Fallschirm gehen. Beim Start Richtung Osten zeigte sich bald der enorme cw-Wert des Zöglings. Ein Überfliegen des Waldes war nicht möglich, weshalb der Zögling am Platzende klinkte und landete. Entscheid Nr. 2: Der Schleppzug wird Richtung West erneut aufgestellt. Der 65-PS-Piper brachte dann den Zögling bis zum Platzende mit Müh und Not in die Luft. Die Kartoffelstauden ennet der Strasse schienen grausam nahe. Aber dann ging es doch flott vorwärts Richtung Scherz, das in etwa 50 m Höhe überflogen wurde. Durch die Verzögerung war es unterdessen Nacht geworden, was natürlich zur Tarnung des unerlaubten Fluges sehr nützlich war. Es war ein herrlicher Flug entlang des Lichtermeeres der Aaretal-Dörfer. Die Mitverschwörer in Aarau hatten einige Autos mit Scheinwerfern für die Nachtlandung aufgestellt. Sofort nach der Landung stieg der Zögling-Pilot in den Piper um und zurück ging's ins Birrfeld, mit Landung etwa eine Minute vor Ankunft des Flugplatzchefs. Sein Donnerwetter, dass man vergessen hätte den Piper zu hangarieren, nahmen die beiden AFGler mit Gelassenheit entgegen. Am nächsten Tag allerdings schlug das Schicksal zu. Beim Vorführungsflug geriet der Zögling in eine Gewitterböe und bohrte sich aus etwa 20 Meter Höhe in den Boden. Nun liess sich der Schlepp nicht mehr verheimlichen. Es zeigte sich aber, dass

Lagerstimmung vor der Splitterwehr: Küchenzelt, C-Büro und der AFG-Landrover im Service

Landung des Fliegenpilz-Baby auf dem Flugplatz Birrfeld

auch strenge Beamte des Luftamtes sehr grosszügig sein können. Der damalige Segelfluginspektor, der Lädi, fand, dass der Totalverlust des Zögling und die drei Monate Spital für den Piloten Strafe genug seien und liess die beiden Sünder ungeschoren.

Sicher liessen sich noch Seiten mit alten Erinnerungen füllen. Doch scheint es angebracht, auch noch einige der Geschichten für Stammtisch-Diskussionen übrig zu lassen, wo diese weiter mit Fliegerlatein ausgeschmückt werden können. Aus all den Überlieferungen geht aber hervor, dass Segelfliegen in den Anfangszeiten noch ein wirkliches Abenteuer darstellte, das mehrheitlich aus flicken und basteln und nur zum geringeren Teil aus fliegen bestand.

Leben in und um die Splitterwehr

In den Frühzeiten von Münster war das Zentrum, abgesehen vom Lagerfeuer, sicher die Splitterwehr neben dem Zeltplatz. Sie war gleichzeitig der Aufenthaltsraum bei Regen, sofern man dem offenen Raum unter diesen Verhältnissen überhaupt so sagen darf, das Lagerleiterbüro und natürlich auch die Lagerküche – mit einer kläglichen Ausrüstung. Schon damals war es üblich, dass junge Mädchen als Küchenfeen engagiert wurden für einen Lohn, der aus einem Passagierflug bestand. Diese Flüge hatten vielfach schlimme Folgen für die so Belohnten. Es geschah, dass diese für den Rest des Tages halb tot waren, so dass ein Ersatz für die Zubereitung des Essens gesucht werden musste. Besonders farbig konnten die vom Flug zurückgebrachten Andenken sein, wenn, wie damals noch üblich, für das Birchermüesli vor dem Frühstück gemeinsam Heidelbeeren gesammelt wurden.

Unter diesen Feen hatte es allerhand Gattungen. So zum Beispiel eine, die so kräftig war, dass sie ihren Begleiter am Kragen in die Höhe hielt und ihn in dieser Position behielt, bis er ihr zustimmte. Aber schon damals hat die eine oder andere dieser Küchenfeen, die teilweise nicht nur gut kochen konnten sondern zudem noch hübsch waren, Gefallen gefunden an einem oder mehreren dieser netten Segelflieger und nach der Qual der Wahl entstanden dabei ab und zu dauerhafte Bindungen. Ich weiss nicht, wie weit der Betrieb der Familie Kornfeld, die in der gleichen Splitterwehr eine Familienküche führte, animierend wirkte. Es spielte sich um das Holzgestell, das gleichzeitig Kochherd und Familientisch war und an einen «Verkäuferli-Laden» erinnerte, ein richtiges Schauspiel mit unzähligen Akten und fünf Schauspielern ab: Vater, Mutter und drei Söhne, so richtige «Saubüebli», wie wir sie später auch selber an den eigenen Kindern erleben konnten. Für die unbeteiligten Zuschauer eine wahre Unterhaltung, für die man andernorts hätte Eintritt bezahlen müssen.

Als Küchenauto stand damals Murxlis MG-Cabriolet zur Verfügung, das zwar nicht so geräumig war wie heute der VW-Bus, dafür aber offenbar so attraktiv, dass es nie an Posti-Hilfen fehlte. Gross genug war das Sport-Cabriolet alleweil, um für den Getränkenachschub zu sorgen. Doch der Apfel fällt nicht weit vom Stamme. Öfters konnte der kleine Jürgli beobachtet werden, wie er die letzten Tropfen aus den leeren Bierflaschen trank, die hinter dem MG, zwecks Eintausch gegen volle, bereitgestellt waren.

Das war also unsere erste Münster-AFG-Küche, noch lange nicht so komfortabel wie heute, doch hatten sich viele Traditionen hier aufgebaut. Mangels fester Unterkünfte wurde jeden Abend ein Lagerfeuer angezündet. Wenn es regnete eben in dieser Splitterwehr, die heute geschlossen und mit allerhand geheimnisvollen Militär-Gegenständen gefüllt ist. Das Feuern war bei starkem Regen gar nicht so einfach, da die Splitterwehr öfters unter Wasser gesetzt wurde. Doch bei Sonnenschein war grosser Betrieb, hauptsächlich auch mit den kleineren und grösseren Kindern, die das von Vätern und Müttern bereitgestellte Sonnenbad genossen. An solchen Tagen war auch das

Wetter besonders durstig, was an den Lagerfeuern Folgen zeigte. Es wurden dann die verschiedensten Ideen ausgebrütet und teilweise auch in die Tat umgesetzt. So wurde einem Piloten in einer feuchtfröhlichen Nacht eine vaterländische Frisur verpasst. Ein andermal wurde mit Hilfe des Schleppseiles ein Kleinauto namens Renault Heck auf die Splitterwehr gezogen und mit Front gegen den Platz dort oben parkiert. Dieser Platz wurde später von einem besonders charmanten AFGler für sein Zelt benutzt, wo er seinen Geliebtenschwarm zu empfangen pflegte. Er fand es offenbar angebracht, sich etwas abzusondern, um ungestört eine Auswahl von Krankenschwestern und Stewardessen auszuprobieren. Dies musste mit modernsten Planungsmitteln erfolgt sein, denn die alte musste wieder auf der Bahn sein, bevor die Nachfolgerin eintraf.
Wie allgemein bekannt, wurde diese Splitterwehr in der Zwischenzeit durch leistungsfähigere Einrichtungen, wie Küchenzelt und später Baracke abgelöst, in denen sich wieder neue Erlebnisse, in anderer, sicher ebenso spannender Form abspielten und weiter abspielen werden, die eine spätere Chronik auflockern können.

Spiel mit dem Feuer

Das Feuer spielt in der AFG eine sehr grosse Rolle, obschon dies nicht direkt etwas mit Fliegen zu tun hat, ausser dass es einem vielleicht einmal in höchster Not noch als Thermikschläuchlein nutzen könnte. Eine umso wichtigere Rolle spielt es am Rande der Fliegerei, sei dies in einem Lager oder dass ein etwas sehr unsanft behandeltes Flugzeug, wie z.B. unser Baby, damit zur letzten Ruhe gebracht wird.
Zum Feuern braucht es aber auch Brennstoff, der zuerst beschafft werden muss, es sei denn, Vater Staat sorge so gut für die Flieger wie dies über Jahre in Münster erfolgte. Für eine altertümliche Art, Pisten notdürftig zu flicken, wurden ganze Stösse von Holzmatten gelagert, die auf eine einfache und bequeme Art sehr rasch ein warmes und grosses Feuer ergaben. Die Stösse wurden kaum merklich kleiner, doch befürchteten wir, dass es ein grosses Theater absetzen könnte, wenn die Armee unserem üblen Tun auf die Schliche kommen sollte. Leider geschah es dann, so quasi um unser schlechtes Gewissen zu beruhigen, dass das Militär selber einmal ein riesiges Feuer machte und so unseren Holzvorrat für Generationen ungestraft verschleuderte. Somit mussten wir nun das Holz auf eine anstrengendere Art beschaffen, sehr zum Spass der vielen Kinder, die gerne an den Holzexpeditionen mit Auto und Segelfluganhänger teilnahmen. Für ein gutes Feuer musste selten gesorgt werden, denn es haben sich immer Chef-Pyromanen gefunden, die das mühsam angeführte Holz verbrannten. Viele Leute, speziell solche, die beim Holzanschaffen nicht warm bekommen hatten, weil es zu anstrengend war, haben grosszügig Holz ins Feuer geworfen, um sich die fehlende Wärme auf diese Art zu verschaffen.
Eine Eigenart des Lagerfeuers ist es, dass man nur von einer Seite her angestrahlt wird. Speziell zu später Stunde, wenn es in den Bergen immer kühler wird, nach einem ausgiebigen Raclette-Abend und dem Zuspruch zum einheimischen Rebengewächs, kann es vorkommen, dass das holde Hinterteil etwas kalt bekommt. Einem gewissen Habitué ist es nun widerfahren, dass er während des Aufwärmens seines Rükkens samt dessen Fortsatz nicht mehr so sicher auf dem Stuhl gesessen hatte und plötzlich das Gleichgewicht verlor. Man hätte meinen können, dass der Belzebub unter uns sei, da er direkt und rückwärts Kopf über A.... durchs Feuer ging; und dies nicht etwa für seine Frau! Immerhin ist er für diese Leistung in die Geschichte der grossen Akrobaten eingegangen und hat sich so mit der Steiger-Rolle rückwärts einen bleibenden Namen gemacht.
Das Spiel mit dem Feuer liegt ihm offensichtlich im Blut. Als er das erste Mal ohne seine innigst geliebte Angetraute ins Lager durfte (oder musste?), ging alles mehr oder weniger gut, bis das Ende des Lagers nahte. Da war der arme Mann schon etwas überfordert, als es darum ging, wie alles nun abgeräumt und verpackt werden sollte, eine Arbeit, die er offenbar, trotz jahrelangem Zelten, nicht gelernt hatte. Doch das Schicksal meinte es wieder gut mit ihm. Wir sassen gemütlich vor der Küche, als wir plötzlich durch ein Feuer aufgeschreckt wurden. Es blieb kaum Zeit zum Reagieren und schon war das Feuer wieder erloschen. Alles was übrig blieb, war ein rauchendes Zeltgestänge und darin ein Männlein in Hemd und Unterhose, auf dem Kopf den angesengten Strohhut, das mit verschlafenen Augen, obschon Pfarrerssohn, ungläubig die Umwelt betrachtete. Für ihn hatten sich durch diese göttliche Vorsehung alle Probleme in Rauch und Feuer aufgelöst, denn all die weichen Frauenseelen halfen ihm, voller Mitleid, die traurigen Überreste zu putzen und zu verräumen.
Grilliert wie ein Spanferkel wurde er dabei glücklicherweise nicht. Viel Fleisch wäre an diesem a... Knochen sowieso nicht gewesen. Doch dies ist das Stichwort für eine andere Begebenheit. Aus speziellem Anlass entschloss sich die Lager-Gemeinschaft, einmal am Feuer ein Spanferkel zu braten. Am Morgen wurde ein tiefer Graben ausgehoben, so ungefähr wie dies sonst, allerdings nicht für Schweine, auf dem Friedhof

Fliegernachwuchs? Zeltplatz in Münster am 1. August 1984

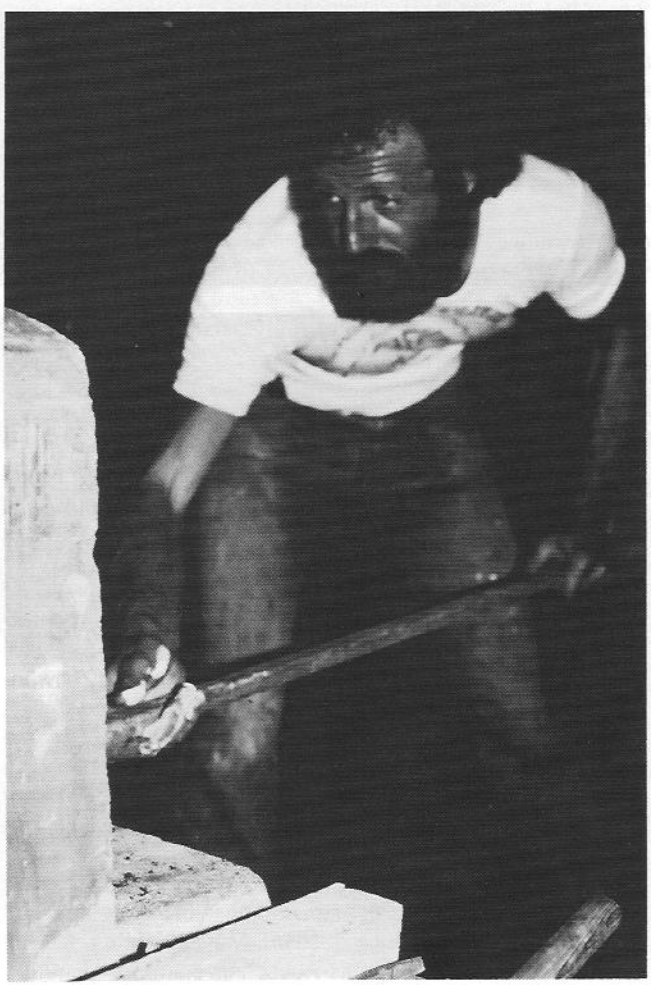
geschieht. Ein Spiess für das arme Schwein wurde speziell angefertigt und ein grosses Feuer entfacht, damit wir am Abend unser Festmahl gut gebraten geniessen könnten. Den ganzen Tag wurden die Vorbereitungen aufmerksam beobachtet und fachmännisch kommentiert. Je später es wurde, desto mehr Leute versammelten sich um das Opfer. Auf typische AFG-Art wurde mit guten Ratschlägen nicht zurückgehalten. Zum «Gwunder» mischte sich mit zunehmender Dunkelheit der Hunger. Verschiedene Mütter mussten Ihre Kinder, trotz Protest-Geheul, anderweitig verpflegen, um sie vor dem Hungertod zu erretten. So gegen Mitternacht traten dann unsere Medizinmänner in Aktion, um einige einigermassen durchgebratene Stücke fachmännisch abzutrennen und den Hungrigen vorzusetzen. Satt konnte man dabei nicht werden, doch das Vergnügen oder die versteckte Schadenfreude waren gross. Genussreich wurden die verschiedenen Teile durch die angehenden Dr. med. seziert. Ganz besondere Aufmerksamkeit wurde dem Zerlegen des Kopfes gewidmet, aus dem uns das Ferkel immer noch mit grossen Augen anglotzte. Glücklicherweise verging empfindlichen Leuten dadurch der Appetit, so dass die anderen bis weit in den Morgen hinein an den Stücken knabbern konnten.

Zur Lagerfeuer-Tradition gehört auch der mehr oder weniger schöne und vor allem laute Gesang, der offenbar sogar die früher im Wäldli vorhanden Käuzli vertrieben hat. Zu ganz besonderer Virtuosität haben es gewisse Flötenspieler gebracht, sei dies auf Stücken aus Edelholz, sei dies auf Billig-Modellen aus einem gewöhnlichen Plastikrohr. Dazu gehören natürlich auch die verschiedensten Witze aus den verschiedenen Schubladen, wobei mit fortschreitender Stunde der Griff immer in tiefere Kisten ging, so dass diese hier keinen Platz finden können. Auch die verschiedensten mehr oder weniger wahren Geschichten werden, gewürzt mit Fischer- oder für die AFG doch besser Fliegerlatein, zum Besten gegeben. Es sei dabei an die blumig erzählten Geschichten von Wolfgang über Graf Bobby, den Instruktions-Offizier, die Gruselgeschichten von Ringelnatz und Malvine erinnert. Eine andere, nicht minder amüsante Serie von mehr oder weniger wahren Erzählungen und Erlebnissen rund um die Militär- und Verkehrsfliegerei wusste Dani, mit einer dicken, auf den Oberschenkeln eines Südseemädchens gerollten Manila-Zigarre, zu erzählen. Da das Münsterlager auf hochgeheimem militärischem Gelände, ausgerüstet mit den letzten technischen Raffinessen wie Vampire-Flügel, Kanonen der Bourbaki-Armee usw. (fotografieren strengstens verboten, auf den Ansichtskarten wegretouchiert) abgehalten wird, kommt unter anderem auch diese besondere Gattung von Leuten, die ja auch auf eine Art mit dem Feuer spielen, ab und zu am Lagerfeuer zur Sprache, speziell wenn es sich um ein «Müschterli us em Läbe» handelt, wie es hier im Originaltext wiedergegeben wird: «Es war ein herrlicher Tag mit bestem Wetter und allen Flugzeugen in der Luft. Etwa mitten während der zweiten Ablösung nähert sich auf der Zufahrtsstrasse zum Flugplatz ein schwarzer Mercedes und fährt unbeeindruckt an den diversen Warn- und Verbotstafeln vorbei. Als vollamtlichem Fludilei gelingt es mir, nach eingelegtem Spurt, den vornehmen Wagen auf den letzten Metern der Pisteneinfahrt zu stellen. Lässig geht die Scheibe herunter, mit durchdringendem Blick mustert mich der gut gekleidete, mir irgendwie bekannt vorkommende Fahrer und sagt: «De Diesbach, Divisionaire ...» Ich entgegne etwas gereizt: «Friolet, Premierlieutenant.» - «De Morat?» - «Mais oui, mon Divisionaire.» Wohl wissend, dass er meinen Vater gekannt hatte, frage ich nach dem Grunde des Besuches. Er wolle nicht stören, er gedenke bloss mit seinem Sohne etwas Fahrschule auf der Piste zu machen! Höflich, aber bestimmt, muss ich natürlich den Zweisterngeneral von seinem Vorhaben abbringen. Mir scheint, sein Gesicht habe ein wenig Farbe bekommen ...».

Dies war nicht der Erste, sicher aber auch nicht der Letzte, dem dieser mutige Fludilei die Brust gegeben hat. So erging es auch dem Piloten, der ihm nach dem Leben trachtete. Gemütlich wanderte der Mann mit der grossen Brust auf dem Rollweg zu seiner geduldigen Frau, als ein kompletter Amateur von Pilot auf der Graspiste landete und mit dem linken Flügel den Rollweg bestrich. Nur durch ein blitzschnelles sich zu Boden werfen, das ihm niemand mehr zugetraut hätte, konnte er sich retten und, nachdem er dem Sünder die besagte Brust gegeben hatte, wieder einmal Geburtstag feiern.

Eine weitere wahre Geschichte, auch im Originaltext, hatte sich nach einem feucht-fröhlichen, langen Abend am Lagerfeuer ereignet, als wir durch eigenartige Geräusche aus dem tiefen Schlaf gerissen wurden: In den unverkennbaren Motorenlärm manövrierender schwerer Fahrzeuge mischen sich bald ein sonderbares Kesseln und Klirren, sowie zackige Befehle. «Gopferdeckel, was si o das für verruckti Sieche?» Trotz noch fast völliger Dunkelheit und schweren Augenlidern stelle ich erstaunt fest, dass sich schwere Artillerie unangemeldet in nächster Nähe unserer Zelte installiert! Da heute wohl ohnehin mit dem Ausfall des Flugbetriebes zu rechnen ist, ist bald Gross und Klein auf den Beinen. Als blutiger Laie in Sachen Barbara geselle ich mich zu den interessierten Beobachtern der gespenstischen Szene. Als dann später die nach Süden weisenden Geschütze mit Munition versorgt werden, erfassen auch wir den Ernst der Lage. Dem Vernehmen nach sollen die Ziele irgendwo hinter dem Mittaghorn liegen. Ein

Mike, il pizzaiolo



diskreter Blick über das Rohr des Geschützes beim Windsackmast überzeugt mich, dass die ganze Richterei noch nicht abgeschlossen sein konnte, denn das Geschoss müsste ja so in der Gegend des Urschgenstaffel, noch unterhalb der Waldgrenze, einschlagen. So etwas ist doch der traditionsbewussten, stolzen Artillerie nicht zuzutrauen! Als dann aber alles zum Schuss bereit gemacht wird, ohne an der Elevation etwas zu ändern, wage ich gleichwohl eine schüchterne Anfrage an den anwesenden Oberleutnant. «Das kommt halt ganz auf die Ladung an und die Richtwerte sind genauestens berechnet und übermittelt worden.» Nicht ganz überzeugt, vertrauen wir doch auf das Können der Söhne Tells im feldgrauen Gewand. «Ein Schuss Feuer!» ... Paff! Die Druckwelle lässt die Zeltwände flattern ... an der oben erwähnten Stelle, etwa 3 km südlich unseres Standortes, wirbeln in einer Erd- und Steinfontäne einige Tannen durch die Luft ... ganz deutlich kann man anschliessend das Knacken und Splittern der Bäume hören! Und «will's eso g'chrisaschtnet het», wird das Schiessen abgebrochen und wir kommen doch noch in die Luft.

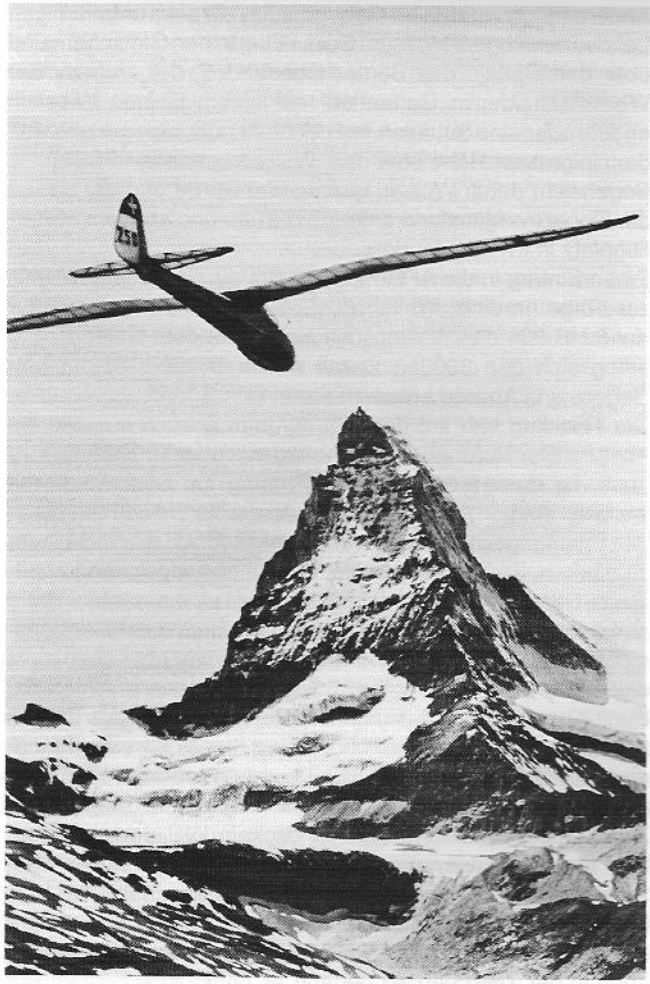
Dieser Vorfall scheint das Vertrauen in unsere Armee ganz gewaltig gestärkt zu haben. Anders kann man sich das Verhalten der Konkurrenz-Leitung des RAL Münster nicht erklären, von dem der folgende Berichts-Ausschnitt stammt: «Ungefähr 30 Minuten nach Startlinieneröffnung meldet R3 ein militärisches Schiessen auf der Furka. «Zu dumm», denke ich und wahrscheinlich noch viele andere auch. Das muss ich unbedingt selber sehen. Nach etwelchen Granaten Ausschau haltend, nähere ich mich von der Grimsel her der ominösen Passhöhe. In komfortabler Höhe mache ich mir ein Bild vom Geschehen. Eine Panzerhaubitze ist auf dem Parkplatz stationiert und schiesst im Direktschuss Richtung Tällistock. Die Schiessfahne befindet sich auf der Passstrasse etwa 100 Meter Richtung Belvedere. Ich beschliesse, die Furka auch weiterhin als Wendepunkt anzufliegen. Die Konkurrenzleitung hat unterdessen eine Krisensitzung einberufen und gibt die nötigen Informationen über Funk an die Bambini. Für das letzte Foto der Furka komme ich relativ tief und traue mich nicht mehr so nahe wie ich sollte. Ich schiesse ein letztes «Angstföteli» und fliege wieder weg».

Es soll nun nicht näher untersucht werden, ob die Artillerie einfach nichts trifft, oder ob sie die armen Segelflieger absichtlich geschont hat. Wir sind ja immerhin auch Menschen und auf dem Flugplatz treue Kunden des EMD. Konkurrenz haben sie ja von uns auch nicht zu befürchten, denn die früher üblichen Versuche mit Mehrstufenraketen während der Zeit des Nationalfeiertages haben meistens zu grossen Enttäuschungen der

anwesenden grossen und kleinen Zuschauer geführt. Statt in luftige Höhen zu verreisen haben sie normalerweise ihr Leben mit einem schwachen Zischen und «Pfupfen» auf dem Boden ausgehaucht. Darum lassen wir diese gefährlichen Spiele mit dem Feuer besser sein und widmen uns lieber dem «Zeuseln», Singen und «Süfelen» am Lagerfeuer. Schuster bleib bei Deinem Leisten!

Landungen, die Geschichte machten

Ein Segelflug besteht aus drei wesentlichen Phasen: dem Start, dem eigentlichen Flug und der Landung. Vom Start existieren nicht allzu viele Episoden, die Geschichte machten, weil der Pilot in dieser Phase offensichtlich noch sehr konzentriert und gut vorbereitet ans Werk geht.
Von der zweiten Flugphase wird, ausser Fliegerlatein, nicht sehr viel bekannt, da, ausser wenn sich zwei Piloten so nahe kommen, dass sie sich gegenseitig das Weisse in den Augen sehen können, keine Missetaten sondern nur grossartige Leistungen, die das eigene Selbstvertrauen stärken, zum besten gegeben werden. Andere wiederum haben keine Gelegenheit mehr, von ihren Fehlern zu erzählen.
Anders steht es mit den Landungen, die nicht immer dort erfolgen können, wo sie eigentlich vorgesehen sind, resp. nicht so wie geplant oder gewünscht ablaufen. Das Flugzeug, das den Piloten der AFG am längsten ausgeliefert war, unser Grunau-Baby, hat die spektakulärsten Landungen erlebt, bis es von einem jungen Schnaufer, der jünger war als dieses Flugzeug, in einer Bodenkurve ins Jenseits befördert wurde, ohne dass er selber glücklicherweise grösseren Schaden genommen hat. Mit dem Ende des Baby erlitt aber auch seine Segelfliegerkarriere einen frühen Abbruch.
Doch sind historisch bedeutende Landungen nicht nur mit dem Baby möglich, wie einige Beispiele beweisen mögen. Auch abgesehen von den farbig ausgeschmückten Vorfällen aus dem Zöglings-Zeitalter, wo, gemäss den Legenden, fast mehr geflickt werden musste als geflogen werden konnte, erfolgten schon in den frühen Zeiten der AFG spektakuläre Vorfälle beim «wieder-auf-den-festen-Boden-bringen» des Fluggerätes. Beim Ausprobieren eines Fluggeländes bei Wetzikon riss das Windenseil und hängte an einem Markierungspfahl an. Im unfreiwilligen Fesselflug wurde das Flugzeug so in einer Kreisbahn unbeschädigt gelandet.
So verlor auch ein schöner Moswey seine Flugfähigkeit in der Taminaschlucht. Der Pilot flog talauswärts, bis ihm der Boden so nahe kam, dass er in einem Quergraben gelandet wurde. Er konnte die Überreste, die einmal ein Flugzeug waren, unverletzt ebenerdig seitwärts verlassen.
Missglückte Landungen müssen also nicht unbedingt tragisch ausgehen, wenn die entsprechenden Piloten einen Glücksengel als Passagier mitführen. So gab es diverse Vorfälle in Münster, speziell mit langsameren und weniger leistungsfähigen Flugzeugen, die glimpflich abgelaufen sind, indem, wenn die Situation nicht richtig eingeschätzt wurde, eine Landung in *Ulrichen mit Strafaufsatz für das EMD, auf dem Münster-Hügel* vor oder nach der Eisenbahnlinie oder talaufwärts, «ennet» der Rhone, mit anschliessendem manuellem Rücktransport über das damals noch wackelige «Brüggli» erfolgten.
Ganz besonderes Schmunzeln verursachte eine versuchte Passagierprüfung in Anwesenheit des gestrengen und legendären Herrn Ledermann. Wohl ausgerüstet mit einem erfahrenen Fluglehrer unternahm der Prüfling den Anflug auf den Flugplatz Münster, der damals noch durch in der Zwischenzeit verschwundene, quer zur Pistenachse gewachsene Büsche erschwert war. Mit voll ausgefahrenen Bremsen verschwand die zum Glück massive Rhönlerche hinter dem Gebüsch, das sich wenig später auftat. Vor dem verdutzten Lädi kam der unbeschädigte, mit grünem Laub verzierte Rhön-Stein noch vor dem Rollweg zum Stillstand. Den Kommentar des Inspektors kann sich jeder selber ausmalen.
Andere Flüge wurden im Gebirge auch mit sehr unfreiwilligen Landeorten abgeschlossen. So ein Flug in den Gletschern und über den Gipfeln des Berner Oberlandes, der «ennet» der Wasserscheide, in Guttannen, auf einem kleinen Wieslein endete oder eine Situation, bei der mehr oder weniger plötzlich dem in grosser Höhe über dem Wallis thronenden Piloten die Bodensicht durch Wolken genommen wurde und der darauf die Flucht ins Mittelland antreten musste und auf dem Militärflugplatz in Emmen landete.
Einen Eintrag in die AFG-Fichen hatte ein ähnliches Ereignis zur Folge. In einer Wellensituation genoss ein Pilot mit der Ka–6 HB-924 das Wolkenschauspiel über dem Nufenen und erflog sich den 3000er. Dabei wurde er bei sehr starkem Gegen- und Abwind etwas zu stark nach Süden abgetrieben. Der Rückflug sah auf dem Barogramm ähnlich aus wie ein Absturz. Der Nufenen war im Anflug aus über 5000 Metern zu hoch, so dass nur noch eine Rettung ins Bedrettotal, mit weiteren starken Abwinden, blieb. An ein Durchkommen durch das Spinnengewebe der Leventina nach Ambri war nicht mehr zu denken. So blieb nur Airolo, ohne einen wirklichen Landeplatz. Der Flug endete schliesslich an einem steilen Hang oberhalb der Gotthardstrasse mit einer durch das Rückwärtsrollen leicht beschädigten Endleiste. Dies war aber noch nicht das Ende dieses Abenteuers. Mit einem Jeep erschien die Kantonspolizei und führte zunächst den Piloten auf den Posten zur Einvernahme und Protokollierung dieses für sie offenbar einmaligen Ereignisses. Derweil sorgte man sich in Münster um das Schicksal des überfälligen Flugzeuges, denn in der Zwischenzeit hatte sich die Wolkendecke im Wallis geschlossen. Erst als die Einvernahme abgeschlossen war, wurde dem Sünder die Durchgabe einer Landemeldung erlaubt. Der Verlad war im steilen Gelände recht mühsam, doch noch schlimmer war, notabene im August, die Rückfahrt über den Nufenen, denn in der Zwischenzeit begann es heftig zu schneien. Wir haben es, trotz Anhänger, noch geschafft, doch anderntags war der Pass geschlossen.
Weniger glimpflich sind andere Landungen ausgegangen. So der Versuch eines Spitzenpiloten, der während der Schweizer Meisterschaft seinen Segler direkt vor dem Anhänger parkieren wollte. Er hatte dabei aber nicht damit gerechnet, dass seine Bremsen den Dienst versagen könnten. So wurde es fast überflüssig, die Flügel noch zu demontieren, denn statt vor, kam das Flugzeug erst im Anhänger zum Stehen.
Noch ein massiveres Hindernis beendete einen anderen Strekkenflug. Dem Piloten hatte offenbar die Gegend so gut gefallen, dass er sich dazu entschieden hatte, dort seinen neuen Wohnort sofort per Flugzeug anzumelden. Das ausgesuchte Feld vor dem Gemeindehaus lag hinter Bäumen und war leicht abfallend. Dies konnte den Neubürger aber nicht davon abhalten, seinen Entschluss trotzdem zu verwirklichen, was mit einem vermeintlichen Totalschaden des HB-924 an der Teppichklopfstange und roter Signalfarbe am Gemeindehaus endete.
Nur dank Paul Senn ist dieses Flugzeug schöner denn je wieder aus den Trümmern auferstanden. Mit einem zugekauf*ten Flügel und mit einem neuen Profil fliegt diese Ka-6 heute* wieder in der AFG. Ein Besucher bei Paul fand während dieser Zeit den Stubentisch mit dem reparaturbedürftigen Höhenleitwerk und anderen Überbleibseln verstellt.
Eine andere Motivation hatte offenbar ein anderer junger Pilot für seine Aussenlandung. Er entschloss sich, neben einem Feld zu landen, auf dem eine Schar hübscher Mädchen arbeitete. Er hatte jedoch offensichtlich die Rechnung ohne den Hausdrachen gemacht, der die Schönen bewachte. Sein Wunsch, dass ihm beim Schieben des Flugzeuges geholfen werde, wurde mit dem Argument von Arbeitsrückstand vom Drachen verweigert. Auch aus einer Einladung für das Nachtessen wurde nichts. Als die Rückholer eintrafen, wurde alles rasch verladen und wieder abgefahren. Aber offenbar nur fast alles. Auf dem Birrfeld traf am andern Morgen ein Telefon des Hauswartes des besagten Institutes ein, ob der



Es gibt auch solche, die das Matterhorn ohne Motor schaffen (S-18)

zurückgelassene Teil des Flugzeuges nicht mehr gebraucht werde. Der offensichtlich durch so viele junge Frauen verwirrte Pilot traf so am anderen Tag mit dem Stabilo unter dem Arm im Birrfeld ein.

Auch andere Erlebnisse haben sich im Gedächtnis festgesetzt. So unternahmen zwei Piloten einen Versuch für einen 300er nach Valence. Zuerst erfolgte, infolge schlechter Bedingungen auf dem Birrfeld, eine Dislokation nach Grenchen. Der eine schaffte das Ziel und die Rückhol-Equipe machte sich auf den langen Weg. Als sie endlich nach Mitternacht auf dem Flugplatz eintraf, war niemand mehr zu finden. Der Herr Pilot hatte sich ins warme Bett eines Hotels gelegt und die armen Studenten schützten sich so gut es ging vor dem kalten Mistral, verkrochen sich in den Flügelhüllen und schliefen auf der Wiese des Flugplatzes.

Auch andere wollten schon nach Frankreich reisen, wobei sie aber offensichtlich ihre Fahrkünste etwas überschätzten. So wie die Geschichte erzählt wird, endete die Fahrt bereits auf der Autobahn nach Bern, indem der Anhänger mit Flugzeug ins Schleudern kam und eine Landung am Autobahnbord erfolgte. Das Auto war so etwa abbruchreif, der Anhänger etwas verzogen und das Flugzeug, für uns das Wichtigste, praktisch unbeschädigt. Doch nichts kann einen rechten Segelflieger von seinen Plänen abhalten. Es wurde ein Ersatzfahrzeug organisiert und, wenn auch verspätet, die Reise fortgesetzt.

Früher gab es auch noch Zeiten, da wurde das Fliegen fast unerträglich. Dies konnte aber doch nur mit weichen Bibern geschehen. Aber eben, Biber gehören ins Wasser. So geschah es, dass an heissen Tagen der Schulungsbetrieb im Birrfeld unterbrochen wurde, der Fluglehrer, Autobesitzer, füllte sein Auto mit Flugschülern und fuhr sie ein Stück die Reuss aufwärts. Im kühlen Nass liess man sich den Fluss bis Melligen hinuntertreiben, wobei es auch den besten Weg zu wählen gab, um die grössten Steine zu meiden. Aber da alle Anfänger waren, wurden diese an den verschiedensten Körperstellen markiert, wenn sie auf Grund gingen oder, in der Fliegersprache zutreffender, hart gelandet wurden.

Über all diese glimpflich abgelaufenen Vorfälle kann man nachträglich lachen und sie geben immer wieder Themen ab unter dem Motto: Weisch no?

Fliegertheorien

Unter Segelfliegern werden, speziell während der langen Wartezeiten, immer neue und komplexere Theorien entwickelt, die vielfach auch mathematisch nicht bewiesen werden können, da sie jeder Grundlage entbehren. Eine dieser Theorien handelte vom Aletschgletscher, nicht etwa über die Herkunft all der Sagen, die dieses Eismeer umgeben, sondern schlicht darüber, ob es überhaupt möglich sei, dass man darauf absaufen könne. Besagte Theoretiker behaupteten, dass es infolge des Bodeneffektes und der Neigung unmöglich sei, auf dem Gletscher abzusaufen. Ich hatte allerdings diesbezüglich schon sehr grosse Ängste ausgestanden und war froh, mich über die Riederalp retten zu können. Als Greenhorn wagte ich trotzdem nicht, den Koryphäen zu widersprechen. Doch eines Tages passierte es einem Swissair-Piloten, allerdings im Segelflugzeug, als er mit einem seiner Söhne unterwegs war, dass ihm der Gletscher so bedrohlich nahe kam, dass der Sohn zu dem Vater sprach: «Du Papi, isch es au scho vorcho, das eine uf em Aletschgletscher het müesse lande?». Von da an wurde diese Theorie nie wieder diskutiert.

In Sachen Fliegen gab es in Münster, speziell ausgelöst durch einen unserer Medizin-Männer, immer wieder Diskussionen, ab welcher Höhe nun Sauerstoff verwendet werden sollte. Als die Limite immer weiter gesenkt wurde, kam einer der Piloten auf die glorreiche Idee, den Theorien ein Ende zu setzen und bei Thenen «Sauerstoffzältli» zu kaufen.

Eine andere Klasse von Piloten, die meist etwas bleich von den Flügen zurückkam, trug plötzlich weisse Kleber hinter dem Ohr. Erst wurde angenommen, dass es sich dabei um schwarze Magie ohne echte Wirkung handle. Doch waren es wieder die Medizin-Männer, die der Wirkung auf den Grund gingen und herausfanden, dass die «Pflästerli» wohl die Übelkeit unterdrückten, doch gleichzeitig auch die Flugtauglichkeit negativ beeinflussten, was zur Abschaffung besagten Wundermittels führte.

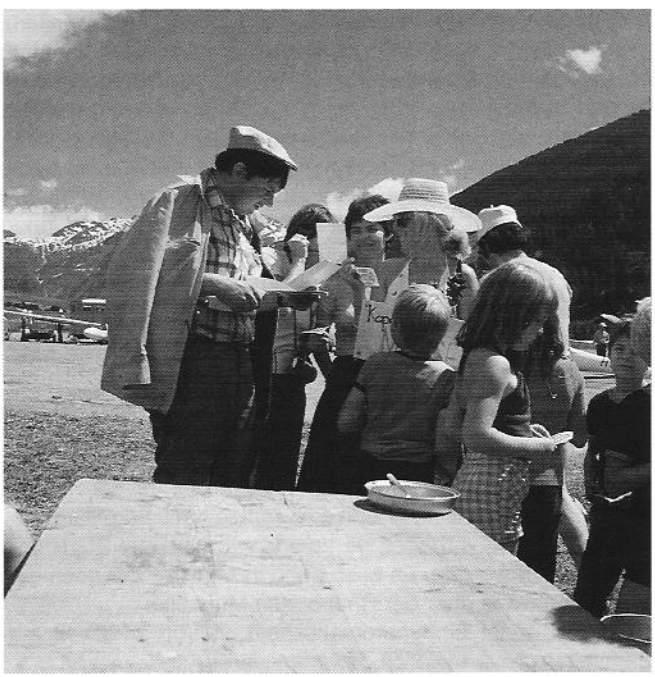
Ein spezielles Thema ist der Zeltplatz für einige alteingesessene Münsterlager-Besucher. Der eine behauptet, dass der andere ihm den Platz gestohlen habe, der andere veranlasst den jeweiligen Lagerleiter dazu, seinen angestammten, langjährig von ihm belegten Platz zwecks Reservierung einzuzäunen. Der andere hingegen hat sich inzwischen auf der Nachbar-Parzelle so gut eingelebt, dass er jeweils die Heringlöcher vom Vorjahr sucht, damit das Zelt ja wieder am gleichen Ort steht. Dies dauerte so lange, bis er ein neues Zelt brauchte. Leider war ich nicht dabei, als es darum ging, das neue Zelt zu plazieren. Aber er hat ja eine geduldige Frau.

Ein besonderes Ziel vieler Münster-Piloten ist ein Flug zum Matterhorn. Einige schafften es öfters, anderen blieb aber dieser imposante Flug verwehrt. Doch auch dafür gibt es Mittel und Wege. Eines Morgens wurden zwei Doppelsitzer bereitgestellt und es begann ein langer Schlepp ... ums Matterhorn.

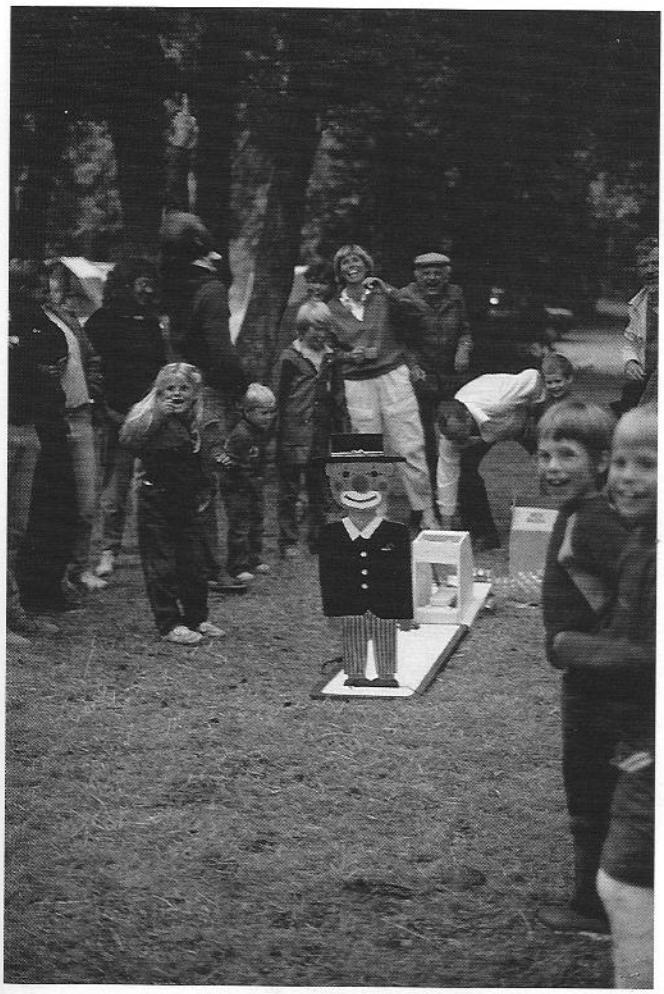
Ein langes Kapitel könnte über alle unsere AFG-Autos geschrieben werden. Wir haben schon viele überlebt. Das prominenteste Fahrzeug, das heute den Gegenwert eines guten Segelflugzeuges hätte, wenn es nicht gestorben wäre, ist das Cadillac Spezialcoupé Jahrgang 1939. Es begleitete uns über Jahre und somit hatten auch die verschiedensten Leute diverse Erlebnisse mit dieser Nobelkutsche, die sich des öftern – aber durchaus standesgemäss – eher launisch gab. Der Cadi hatte eine Eigenschaft, die ihm weder der beste Mechaniker, noch der Fahrzeugwart, Top-Mediziner, Chemiker und angehender Professor, abgewöhnen konnte. Im dümmsten Moment verlöschten ohne Vorwarnung alle Lichter und man stand an der blödesten und dunkelsten Stelle, ohne den wahren Grund der Laune zu kennen. Niemand wusste genau warum, aber das Mittel bestand darin, dass man genügend lange in Cadis Gedärmen wühlte, bis die Nobelkutsche sich geruhte, wieder Licht zu geben.
Es gab rassige Fahrten mit 1xx km/h mit Anhänger, als es noch gestattet war, oder auch kriechen fast an Ort über die Grimsel bei dichtestem Nebel, mit einem Mann auf der Kühlerhaube, der mit der Taschenlampe den Weg wies.
Das andere sagenhafte Auto ist immer noch unter uns, der Landrover, der an einer Gant in Thun ersteigert wurde. Nach einer Totalzerlegung diente er uns seither, trotz schlechter Behandlung durch die verschiedensten Fahrer, bis auf den heutigen Tag. Da er so alt ist und deshalb auch so schlechte und ungesunde Düfte ausströmte, wurde ihm letztes Jahr ein Facelifting verpasst und die alte Dame zum Wohle der Umwelt auf nicht stinkenden Gasbetrieb umgerüstet.
Wenn wir es schon vom Stinken haben, so noch ein Wort zu den WCs in Münster. Diejenigen der Baracken entleerten sich in den daneben liegenden Sumpf, was nicht unbemerkt bleiben konnte. Eine hygienischere Variante war das berühmte Rhone-Klo mit Flusswasserspülung. Es wurde jedes Jahr neu aufgebaut und bestand aus zwei massiven Balken und, wie richtig, aus einer WC-Brille. Zum Schutz gegen ungebetene Zuschauer am eigenen Ufer wurde ein Vorhang montiert; die frohe Aussicht auf nackte Hinterteile war den Zuschauern am anderen Ufer vorbehalten. Als Besetzt-Zeichen diente eine Dachlatte, die den Zugang versperrte. Es konnte allerdings vorkommen, dass dieses Zeichen nicht richtig gestellt wurde (zu schwierig für Akademiker?), so dass längere Wartezeiten, mit Treten von einem Bein auf das andere folgten, bis die Frage «isch bsetzt?» gewagt wurde. Es war nicht... Auch dieses WC wurde schliesslich aus Umweltschutz-Gründen aufgegeben, obschon ganze Schweine – mit vier Beinen – die Rhone hinuntergeschwemmt wurden. Doch glücklicherweise wird Umweltschutz heute nicht mehr nur als Theorie einiger Spinner betrachtet.

Glück im Unglück

Des öftern geschahen Sachen in der AFG, von denen man nur sagen kann, dass die Betreffenden mit einem blauen Auge davon gekommen sind. Dies gilt sicher für verschiedene Erlebnisse in Aspres, wo seit Jahren ein Sommerlager stattfindet. Logiert wird dort auf dem Campingplatz bei Bill an der Buëch. Dort gab es eines Morgens ein recht ungemütliches Erwachen durch Pferdegetrampel. Eine Pferdesafari hatte sich offenbar im Wäldchen, in dem wir hausten, verirrt, und als einzelne Pferde plötzlich im kleinen Bächli, das auch als Kühlschrank dient, strauchelten, gerieten sie ausser Kontrolle und brannten durch. So stürmten sie neben und über unsere Zelte hinweg, in denen wir noch schliefen. Ausser einigen Rissen in den Zelten geschah weiter nichts. Risse in den Zelten können dort auch durch den starken Mistral verursacht werden, der dem Zeltplatz schon öfters zugesetzt hat. Die AFGler wurden bisher vor grösseren Schäden an den Zelten verschont, da wir im Wald etwas geschützt sind. Dies gilt aber nicht ganz für unsere Flotte. Bei starkem Mistral wird der Flugplatz Aspres jeweils gesperrt. Ganz vergiftete dislozieren dann nach Sisteron und fliegen am Abend zurück nach Aspres, nicht zur eitlen Freude des Flugplatzchefs. Der Wind kann dort sehr wild tun und nimmt alles mit, was nicht niet- und nagelfest ist. Also geschah es auch dem Capot der ASK-21, das nicht richtig verriegelt war und deshalb in die Luft gewirbelt und unsanft auf dem Boden parkiert wurde, wo es ziemlich zersplittert liegenblieb. Im ersten Moment wurde das Flugzeug für den Rest des Lagers abgeschrieben, doch haben sich einige geduldige Seelen gefunden, die Rahmen und Plexiglas in mühsamer Arbeit behelfsmässig so wieder zusammenklebten, dass das Flugzeug wieder geflogen werden konnte.
Ältere Segelflugzeuge hatten noch abwerfbare Räder, so dass es vorkommen konnte, dass das Rad nach dem Start nicht abgeworfen und nach dem Flug vielleicht wieder zurückgebracht wurde. Schlimmer war es, wenn sich das Rad einen solchen Abwurf einfach nicht gefallen liess und sich mit einem Riesensprung wieder im Rumpf festkrallte. So ist es auch einmal geschehen, als Jost Frei seine schöne Weihe einem anderen AFGler für einen Flug zur Verfügung stellte. Ohne dass es der Pilot merkte, hatte das Rad ein grosses Loch in den Holzrumpf geschlagen, in dem es stecken geblieben ist. Der Piper, das Schleppflugzeug, wurde in die Luft geschickt, um



Pole Schär, langjähriger Schlepppilot in Münster



Mohrenkopf-Spickmaschine
am 1. August 1985

den Piloten zur Landung aufzufordern. Mittels Handzeichen und Schrifttafel versuchte der Schlepp-Pilot auf das Malheur aufmerksam zu machen – ohne Erfolg. Der Segelflieger schraubte sich in die Höhe, ohne dass er sich um das eigenartige Verhalten des Schleppers kümmerte. Er konnte auch nicht ahnen, dass alle seine Bewegungen vom Flugplatz mit Feldstechern verfolgt wurden. Plötzlich passierte, was alle befürchtet hatten: Das Rad löste sich in der Gegend des Reckinger Tobels und fiel in die dortige Wildnis. Eine fröhliche Suchaktion mit Kind und Kegel bildete, dank genauer Beobachtung der Flugbahn mittels Feldstecher und ballistischer Berechnungen, einen erfolgreichen, aber nur vorläufigen Abschluss dieses Abenteuers. Was folgte, war eine mehrtägige Flickaktion unter Anleitung des legendären Sägi.

Einen kühlen Kopf des Schlepp-Piloten braucht es auch, wenn der Segelflugpilot diesen nicht voll gebraucht. Mit dem schwachen Piper von Pole, eine Legende speziell für die Kinder, wurde es relativ kritisch, wenn die Bremsen des Segelflugzeuges nicht richtig verriegelt waren und während des Starts voll ausgefahren wurden. Es blieb dann in Münster nur noch der Weg talaufwärts über der Rhone, den Münstigerkegel umfliegend, da sonst eine automatische Landung zu zweit auf demselben unvermeidlich gewesen wäre.

Adler sind in den Bergen oft angetroffene Begleiter der Segelflugzeuge, die eine viel bessere Nase für die Aufwinde haben als wir Segelflieger. Es gab einmal eine Pilotin in der AFG, die jedesmal, wenn ihr ein Vogel einen Schlauch in einer kritischen Situation anzeigte, der Vogelwarte Sempach eine Spende zukommen liess. Sehr oft sind die Adler aber recht aufsässige Gesellen, die den grossen Vogel aus ihrem Revier vertreiben wollen. Sie fliegen auf das Segelflugzeug zu und tauchen erst im letzten Moment unter dem Flügel weg. In Münster hat sich aber einmal ein Prachtsexemplar offenbar verschätzt und kollidierte mit dem Segler. Dieser brachte das Tier, das am Flügel kleben blieb, auf den Flugplatz zurück, wo es erst beim Abkreisen auf die Strasse fiel. Der Flügel des Segelflugzeuges war durch den Zusammenprall sehr stark beschädigt worden. Viel schlimmer erging es dem Adler, der den Unfall nicht überlebte. Joni holte ihn auf den Flugplatz, wo der Raubvogel bewundert wurde. Es dauerte aber nicht lange, und schon kam die Polizei, um das Opfer abzuholen.

Eine andere Geschichte mit der Polizei geht auf die Rechnung des damaligen Lagerleiters. Zur allgemeinen Freude vieler Lagerteilnehmer stellt er ein schönes Pflänzchen auf die graue Treppe zur Baracke. Anlässlich eines Besuches muss der Polizei dieses schöne Pflänzchen ins Auge gestochen sein. Sie informierte offenbar ihre Kollegen in Sitten, die extra nach Münster reisten um besagtes Pflänzchen zu beschlagnahmen und dessen Eigentümer zu verhören. Glücklicherweise wurde uns der Lagerleiter nicht auf der Stelle wegverhaftet, denn beim besagten Pflänzlein handelte es sich um Canabis.

Ein glückliches Ende nahm auch ein Bauernflug, obschon der Verdacht besteht, dass dies nicht unbedingt so geplant wurde. Alle Bauern, die in Münster Land an uns vermieten, haben Anspruch auf einen Segelflug. So kam auch eines morgens ein Bauer mit seiner Frau auf den Platz, um den Flug einzulösen. Nicht er selber ging in die Lüfte; dafür hatte er seine Frau bestimmt, eine echte Walliserin mit langem schwarzem Rock, wie dies früher dort üblich war. Probleme ergaben sich beim Anziehen der Fallschirmgurten, wofür der lange Rock hochgehoben werden musste, den die Frau aber wiederholt wieder nach unten zog, wie es sich ja auch gebührt. Schliesslich gelang es dann doch, die Frau richtig ausgerüstet im Passagiersitz zu installieren. Beim Start schien es fast, als ob der Bauer eigentlich dachte, dass er seine Angetraute nun zum letzten Mal gesehen habe und er wirkte fast etwas enttäuscht, als sie nach fast einer Stunde wieder sicher bei ihm auf dem Flugplatz landete.

Eine besondere Überraschung war einem älteren Piloten beschieden, der eine gewisse Schwäche für jüngere Mädchen und Frauen nicht verleugnen konnte und immer noch nicht kann. Für den 1. August konstruierte Mike, zur Freude der vielen Kinder, eine Mohrenkopf-Spickmaschine, einen Neger, auf den man mit einem Sandsack schiessen musste. Bei einem Treffer fiel der Neger um und als Belohnung flog ein Mohrenkopf hoch durch die Luft. Weil es sich um einen Neger handelte, wurde Mike als Rassist tituliert. Besagter Pilot wurde plötzlich jung, mischte sich unter die Kinder und versuchte sich mit Erfolg auch als Schütze. Doch statt eines Mohrenkopfes flog ein Mini-Bikini durch die Luft, was beim Empfänger einerseits Freude, andererseits aber rote Ohren und eine gewisse Verlegenheit erzeugte.