Lager-Chronik

Samedan

Als ich im Herbstlager 1945 zur AFG kam, feierte diese bereits ihr fünfjähriges Jubiläum. Man erzählte mir, dass die Gruppe seit 1943 regelmässige Sommerlager in Samedan durchführe und dort für allerhand Betrieb sorge. Namentlich der von der AFG organisierte Flugtag oben auf dem Muottas Muragl habe grossen Publikumserfolg gehabt. Die Segelflugzeuge paradierten stundenlang vor der Sonnenterasse des Hotels und wurden über Lautsprecher kommentiert. Bei Gummiseil-Starts konnten die Zuschauer das Geschehen hautnah miterleben. Einige der Segelflugzeuge hatten bereits Funk und ihr Gespräch konnte am Lautsprecher mitgehört werden. Noch lange nach dem Flugtag imitierten die Engadiner Schulkinder den Funkverkehr: «Stumpe von Pilz, Posizione Diavolezza».

Im Sommer 1946 konnte ich in Samedan auch dabei sein. Die AFG war von neuen Ideen beseelt und wollte diese in die Tat umsetzen. Unterstützt durch Flugplatzchef August Risch und durch die SG Oberengadin organisierte sie eine einwöchige Segelflugkonkurrenz, zu der auch fremde Piloten eingeladen waren. Man gab ihr keck den Namen Erste Engadiner Flugwoche 1946, womit bereits angedeutet war, dass es nicht bei dieser einen Konkurrenz bleiben würde.

22 Piloten nahmen teil mit 16 Flugzeugen. Die AFG war vertreten mit zwei S-18 (Gross/Salm und Kornfeld/Rietschi) und einem Moswey (Fred Isler/Comte), wobei sich die Piloten eines Teams täglich ablösten. Auch Hassan Kamil war dabei mit seinem Kranich (AFG und Ägypten) und als weiterer Ausländer der Engländer Turner.

Die fünf Tageskonkurrenzen nahmen sich nach heutigen Massstäben bescheiden aus; man blieb in der Gegend des Engadins. Es gab Geschwindigkeits- und Höhenkonkurrenzen. Die Start- und Ziellinie war oben auf dem Muottas Muragl und wurde in 50 m überflogen, was hauptsächlich dem Publikum zusagte.

Tagessieger waren Karl Ruckstuhl, René Comte, Fred Isler, Isabella Trümpy und Jules Seifritz. Gesamtsieger wurde schliesslich Kari Ruckstuhl vor dem AFG-Team Isler/Comte und vor Hassan Kamil. Kornfeld/Rietschi wurden Sechste und Gross/Salm Achte.

Das damals meist verwendete Segelflugzeug war die S-18. Die vereinzelten Mosweys waren dank ihrer Wendigkeit eindeutig überlegen, namentlich in der zerrissenen Gebirgsthermik. Gestartet wurde mit der bereits vorhandenen Elektrowinde. Da das Drahtseil von der Kriegszeit her noch von minderer Qualität war, kamen Seilrisse vor. Am Abend warteten die Anwesenden jeweils auf die Rückkehr von Kamil, der als besondere Einlage im Sturzflug mit offenen Klappen den Muottas Muragl hinunter stach und quer über den Platz direkt auf den Hangar zu landete. Die vielen Flugzeuge wurden dann unter kundiger Leitung von Willi Mütschard wie in einem Puzzlespiel im Hangar ineinandergeschachtelt.

Am Abschlussfest im Hotel Bernina wurden die vielen von den Gemeinden und vom Oberengadiner Kurverein gestifteten Preise verteilt. Damit ging diese von der AFG konzipierte und getragene Konkurrenz des Jahres 1946 zu Ende. Sie sollte später für die weitere Geschichte internationaler Konkurrenzen wegweisend werden.

In seinem Artikel in der Aero-Revue schrieb damals Ernst Hostettler, der an der Organisation massgeblich beteiligt gewesen war: «Quo vadis Samedan? ... Zuerst war die Idee. Sie entstand, als die AFG im letzten Sommer als Abschluss ihres Lagers auf dem Muottas einen Flugtag aufzog ... Nun steht, einer unscheinbaren Thermikwolke gleich, die Engadiner Flugwoche am Segelflughimmel und möchte sich zu einer grossen Bewegung auswachsen. Zu einer Bewegung, die, einem riesigen Cumulus gleich, Segelflieger aus der ganzen Schweiz und gleich aus ganz Europa oder sogar aus der heute (verkehrstechnisch gesehen) klein gewordenen Welt anzieht ...». Hoschi sollte recht behalten. Aus dem Schosse der AFG heraus war da etwas entstanden, was weltweite Bedeutung erlangen sollte.

Der erste, der dies erkannte, war der Aero-Club der Schweiz oder besser gesagt sein treibendes Pferd, Adolph Gehriger (Pirat), damals Zentralsekretär des AeCS. So übernahm im nächsten Jahr der AeCS das Patronat und Pirat die Flugleitung. Die Organisation war weiterhin vorwiegend in den Händen der AFG. Stumpe brillierte einmal mehr als Konkurrenzleiter, assistiert von Hoschi und einer Schar von weiteren Helfern aus der AFG. Um die erhoffte internationale Beteiligung der Konkurrenz zu dokumentieren, wurde sie als Erste Internationale Engadiner Flugwoche 1947 bezeichnet.

Der AeCS hatte Einladungen in alle Welt versandt und der Zuspruch blieb nicht aus. 22 Piloten aus sieben Ländern wagten die Fahrt ins Engadin. Während drei Engländer und ein Schwede sich mit der S-18 begnügten, brachten die Franzosen die Nord 2000, die französische Version der Olympia-Meise, mit. Hassan Kamil (Ägypten) fehlte natürlich nicht mit seinem Kranich. Besonders erfreulich war die Teilnahme von drei Piloten aus der Tschechoslovakei und zwei aus Polen. Adam Zientek sorgte allseits für Unterhaltung, da seine Zemp bei ausgefahrenen Wölbklappen einen Ton wie von einem müden Alphornbläser von sich gab. Die Schweiz war vertreten mit sechs Mosweys und einem neuen WLM. Die Schweizer Piloten waren Maurer, Schachenmann, Ruckstuhl, Kuhn, Frl. Trümpy und die AFGler Röbi Elsässer/Max Salm (Team) und René Comte.

Nach drei Tagessiegen holte sich Sigi Maurer verdient den ersten Preis, gefolgt von Schachenmann, Kuhn und Comte. Elsässer/Salm belegten Platz sieben. Am letzten Tag musste ich in Davos landen und ich erinnere mich noch gut, wie die Franzosen mich mit dem Fieseler Storch (ex Luftwaffe) vom kleinen Landeplatz raus schleppten.

Am Abend der Preisverteilung hielt Prof. Georgii eine von unbändigem Enthusiasmus getragene Ansprache. Er sah in dieser Art von Konkurrenz mit geschlossenem Parcours die grosse Zukunft, und vor allem begeisterte ihn das Fliegen «in den Bergen» im Gegensatz zum Fliegen über den Bergen.

Der Erfolg der Konkurrenz veranlasste Pirat Gehriger der FAI vorzuschlagen, die nächstjährige Konkurrenz offiziell unter ihre Fittiche zu nehmen, was dann auch geschah. Es sollte seit 1936 die erste offizielle internationale Segelflugveranstaltung werden und sollte als Versuch dienen, aus welchem dann später Weltmeisterschaften hervorgehen sollten. Man nannte die Konkurrenz schlicht die Internationale Segelflugkonkurrenz der FAI 1948. Jahre später hat man dann rückwirkend auch diese Konkurrenz zur Weltmeisterschaft erklärt und dem Sieger den Weltmeistertitel zugesprochen.

Ich war 1948 nicht dabei, da ich bereits im Ausland wohnte und ich muss deshalb meine Schilderung den damaligen Publikationen entnehmen. Wenn ich mir die Liste der Organisatoren und Mitarbeiter ansehe, so stelle ich fest, dass wiederum die Hälfte davon AFGler sind. Gesamtorganisator waren (wer sonst?) Pirat Gehriger und sein Stellvertreter Ernst Hostettler. Daneben finden wir in den diversen Ressorts Ernst Zipkes, Hans Comes, Hans Dolf, Alfred Heller, Elisabeth Stiefel, Kurt Sempert, Gritli Kind-Schaad, Dieter Hürzeler, Hilbert Katz. Diejenigen, die ich vergessen habe, mögen es mir verzeihen. Ach ja, und von Max Lang schrieb die Presse: «er meisterte die Winde ebenso geschickt wie im Berufsleben sein Orchester». Unter dem Teilnehmerfeld von 28 Piloten aus acht Ländern finden wir die AFGler Stumpe und Strauss, die mit zwei WLM an den Start gingen. Gesamtsieger wurde der Schwede Per Axel Persson vor den Schweizern Schachenmann und Kuhn. Stumpe wurde 15. und Strauss 20.

Damit hatten die grossen Konkurrenzen in Samedan den Höhepunkt, aber auch das Ende erreicht. Aus der ursprünglichen Idee der AFG und aus ihrer unermüdlichen Arbeit ist schliesslich die Weltmeisterschaft entstanden, die aber vom Umfang und von den Platzanforderungen her anderswo ausgetragen werden muss und die nie mehr nach Samedan zurückkehren kann. Geblieben in Samedan ist die Tradition der Sommerlager, die Tradition des genussreichen Erlebens des Segelfluges im Gebirge, im Kreise von gleichgesinnten Kameraden. In diesem Sinne hatte denn das Sommerlager in Samedan für die AFG auch seinen Fortbestand bis im Jahre 1958. Manch einer hat die dort verbrachten Tage und die schönen Erlebnisse noch heute in bester Erinnerung. René Comte

Das schöne Segelfluggebiet von Samedan wurde von der AFG nicht gänzlich aufgegeben. Immer wieder zog es einzelne Piloten oder ganze Gruppen von AFGlern im Herbst in diese einzigartige Gegend. AFG-Samedan-Lager fanden in den früheren 70er Jahren statt. In den Jahren 1984 bis 1988 organisierte Jürg Keller, selber in Samedan aufgewachsen, im Herbst immer wieder AFG-Lager, an denen mehrere Piloten teilnahmen und gemeinsam im Pfadi-Heim von Samedan kochten, meist jüngere Piloten, die Samedan aus den früheren Zeiten nicht kannten. Die alte Lagertradition konnte allerdings nicht mehr aufleben, da während der Sommermonate, also bei den besten Verhältnissen, die Konkurrenz von Münster und Aspres wie auch der übrige Andrang in Samedan zu gross sind.

Heini Ilg

Grossbetrieb auf dem Startplatz Muottas Muragl (S-18 und Rhönsperber)

Windenstart auf dem Flugplatz Samedan, im Hintergrund die Crasta Mora

Bad Ragaz 1959 - Erinnerung an eine Zwischenstation

Samedan war überfüllt. Wir suchten einen neuen Ort für ein Sommerlager. Durch die Vermittlung des AFG-Mitglieds Peter Frey, das in Bad Ragaz wohnte, konnten wir den Flugplatz in der Nähe der Stadt benutzen. Günther, ich und Klaus (4 Jahre) fuhren in bester Ferienstimmung los. Wir erhofften uns etwas ähnliches wie Samedan.

Meine erste Erinnerung an unsere Ankunft: Ein Moswey wird geschoben, am Flügelende ein bärtiger Mann. «Was macht denn der alte Opa am Moswey, wer ist das?». Der Opa entpuppte sich als junger Wolfgang Hopff mit seinem berühmten 3000 m Bart.

In den ersten drei Tagen hatte Günther den Moswey No. 376 für sich alleine. Das Wetter war gut. Er flog jeden Tag seine fünf Stunden und lernte die Berge um Ragaz kennen. Nach und nach vergrösserte sich die Fliegerschar um den alten Samaden-Stamm wie Dani Friolet, Heinz Kornfeld, Hako, Sepp Ziltener, Rado Draganow, Rumi, ... alle anderen mögen uns verzeihen, wenn wir sie nicht nennen. Nach 30 Jahren ist es schwer, sich genau zu erinnnern.

Das Lager ging weiter nach dem Motto: mehr Teilnehmer, schlechteres Wetter. Statt fünf und sechs Stunden stehen in Günthers Flugbuch Flüge von 18, 32 und 29 Minuten bei einem einzigen Start pro Tag! Dann folgen drei Tage mit Flügen von einer Stunde mit relativ langen Schleppzeiten. Dabei erreichte er die stolze Höhe von 3300 m am Falknis. Noch zwei kürzere Flüge folgten und das Lager war zu Ende. Vielleicht hatten andere mehr Glück, aber wir können uns beide an keine besonderen Flüge erinnern. Trotz allem schwärmt Günther heute noch vom «dynamischen Segelflug» in einer Runse oberhalb des Flugplatzes und von argen Achterschleifen mit dem Moswey an einer steilen Krete zum Falknis. Man sprach damals vom Kreten-Wyss. Günther flog in Bad Ragaz beide Moswey und den L-Spatz HB-627, der Fritz Mahrer gehörte.

Leider gab es auch einen Flugunfall, der aber für den Flieger noch gut ausging. Fredi Wettstein kam von einem Flug zurück und «wurde über der Taminaschlucht gelandet». Ein Baum rettete ihn im letzten Augenblick vor einem senkrechten Aufprall und drehte das Flugzeug hangaufwärts. Der heissgeliebte Moswey No. 376 war total zerstört, der Schock in der AFG gross. Noch heute hebt Günther ein Stück von diesem beliebten Flugzeug auf.

Am Ende des Lagers in Ragaz kam gar der zweite Moswey auch noch zu Schaden. Eine Piper rollte in den Anhänger und beschädigte einen Flügel. Der Pilot meinte: «Wie ich eingestiegen bin, war da aber noch kein Anhänger».

Das Lagerleben für Frauen und Kinder war nicht sehr schön. Der Zeltplatz war eigentlich eine Kuhweide, es gab keine Toilette und nur einen Wasserhahn. Man ging hinter einige Büsche an einer Bachböschung. Dani taufte den Ort die «Sukkulentensammlung». Zum Duschen gab es ca. fünf Minuten entfernt einen kleinen Wasserfall neben einem Spazierweg. Wir vermissten die schönen Berghänge und Wiesen von Samedan. Einmal besuchten wir das Hallenbad, ein anderes Mal wanderten wir durch die Taminaschlucht. Die hat auf unseren Klaus grossen Eindruck gemacht, er kann sich heute noch daran erinnnern. Rita Koller machte alleine eine Bergtour und kam mit einem verstauchten Knöchel zurück. Die Kinder spielten am Bach und mit Begeisterung «Steckerln werfen». So richtige Ferienstimmung wollte nicht aufkommen, trotz Lagerfeuer, Witzen und Liedern. Man war nicht weit genug vom Tagewerk entfernt, es fehlte die Luft und Sonne des Hochgebirges. So wurde dem Vorschlag von Heinz, es in Münster zu probieren, zugestimmt. Tatsächlich, in einem bewundernswerten Tempo wurden alle Hindernisse überwunden und schon 1960 sahen wir uns in Münster wieder. Der Ort sollte in den nächsten 30 Jahren eine Art Schweizer Heimat für uns werden. Doch lassen wir andere von diesem Lager erzählen.

Sieglinde Wyss

Münster

Das Goms wurde mir zum ersten Mal auf einer Velotour im Sommer 1935 bewusst. Die ungeteerten Strassen waren staubig. Doch da nur jede Stunde ein Auto vorbeifuhr, war das nicht so tragisch. In Oberwald, gegenüber dem Bahnhof, gab's die kleinste Jugendherberge der Schweiz. Ich malte von dort aus, talabwärts, die rechte Talseite des Goms. Offenbar muss mich der Perspektiveneffekt der Galen und der Wolkenbasen beeindruckt haben. Von Aufwind hatte ich als damals 16-jähriger noch keine Ahnung.

Der zweite Gomseffekt datiert vom Herbst 1948, anlässlich einer Wanderung von Basel nach Morcote. Auf der alten Passstrasse vom Grimselpass hinunter nach Ulrichen wandernd, fielen mir die vielen Ebenen, wie geschaffen für Segelflugstarts und Landungen, auf. Der Flurname Blasen regte meine Phantasie an, und ich sah schon am Hang Segelflugzeuge im Aufwind hin und her fliegen.

Aber damals war Samedan Trumpf. Doch schon machten sich dort «Degenerationserscheinungen» in Form einer «Invasion» von Flugzeugen fremder Nationalität bemerkbar. Die AFG, einst gern gesehener Gast in Samedan, verlor das Gastrecht, und es mussten Alternativen gesucht werden: Raron und dann

Ragaz. Als ich 1959 mit meinem vollbeladenen Moped über die Furka und den Oberalp nach Ragaz fuhr, stachen mir die beiden Flugplätze Münster und Ulrichen ins Auge. Münster gefiel mir wegen des Erlenwäldchens just neben dem Unterstand besser. Da tauchten die früheren Bilder aus dem Unterbewusstsein wieder auf.
Auf der Rückreise erwischte ich zufällig den Verwalter des Flugplatzes Münster, Herrn Imsand. Er war von meinen Plänen, in Münster ein Segelfluglager durchzuführen, begeistert. Auf der Heimreise vom Wallis nach Basel suchte ich Hans Koller in Littau heim und erzählte ihm von meinen Ideen. Er war sofort Feuer und Flamme. Gemeinsam entwickelten wir Strategien, Münster als Segelflugplatz zu realisieren. Paul Oswald gab uns nützliche juristische Tips, wie vorzugehen wäre. Mit Andres Frank, Hannes Steiger und Heinz Peter (als Natischer unser «Dolmetscher») suchten und fanden wir die in Frage kommenden Grundstückbesitzer. Hako und ich bestanden darauf, den Bauern faire Verträge anzubieten. Es machte sich langfristig bezahlt, denn die Bauern bekamen Interesse daran, dass die Segler nach Münster kamen. Wir nahmen auf die Bevölkerung Rücksicht und so entwickelte sich ein erfreuliches «Betriebsklima». Die Segler wurden gern gesehene Gäste. Hannes spezialisierte sich auf die Verbindung zur damaligen DMP. Wir entwarfen Abkreisräume und Flugvolten, sie sind heute noch gültig. Weder im Birrfeld noch in Dällikon erhielten wir ein Schleppflugzeug. Da half uns Hermann Geiger aus der Patsche. Solche Initiativen müsse man unterstützen, meinte er begeistert von unseren Plänen. Nicht so begeistert war der AFG-Vorstand. Er stand unseren Bemühungen eher skeptisch bis indifferent gegenüber.
Endlich war es soweit. Alle Versicherungen abgeschlossen. Alle Zusagen der Landbesitzer perfekt. Schleppmaschine und Schleppilot vorhanden. An dieser Stelle ein Bravo unserem heutigen Passivmitglied Hako, der als erster Lagerleiter von Münster viel zum Gelingen beitrug. Das Benzin musste übrigens in Fässern auf dem Ka-6 Anhänger auf dem Flugplatz Sitten geholt werden.
Mit den beiden Ka-6, HB-574 und HB-640, dem Moswey No. 380, der Rhönlerche HB-573, dem L-Spatz HB-627 von Fritz Mahrer und dem Bocian HB-596 von Füchslin aus Sion eröffneten wir am 27. Juli 1960 das erste Münsterlager. Hako und ich waren sehr gespannt, wie die segelfliegerische Ausbeute sein werde, hatte sich doch eine Anzahl «Pioniere» bereit gefunden, das Risiko eines neuen Lagers auf sich zu nehmen. Es waren dies: Rumi Bircher, Andres Frank, Dani Friolet, Michael Grimmer, Haschi Hauser, Wolfgang Hopff (mit Bart), Zabi Kappeler, Hans Koller, Heinz Kornfeld, Fritz Mahrer, Heinz Peter, Rainer Senn, Hannes Steiger, Serge Terentieff, Hanni Vögeli und Günther Wyss. Nachdem jeder zuerst eine Flugplatzvolte absolvierte, tasteten wir uns segelfliegerisch im «Gelände» vor und merkten bald: Münschter isch guet!
Hako realisierte die grösste Höhe von 4800 m/M in der Blasenwelle (dabei bemerkten wir den Zusammenhang von Grimselschlange und Welle). Fritz Mahrer und Hako absolvierten den 5-Stünder. Heinz Peter machte das Amtliche. Rainer Senn als Flugschüler durfte den ersten Alleinflug durchführen. Michael Grimmer schulte auf Moswey um.
Ein bisschen Statistik:

Jahr	Starts	Flugzeit (h)	Lagerbericht
1960	221	169	1 Seite
1989	1103	3131	9 Seiten

Das Lager 1961 «litt» immer noch unter dem Desinteresse des AFG-Vorstandes, besonders des Präsidenten. Als Folge davon schrieb Hakos Frau, Rita Koller, den folgenden Lagerbericht:
Sommerlager 1961 in Münster (Wallis) – Brief an den Präsidenten und andere daheim Zurückgebliebene
Lieber Präsident,
längst sind wir wieder zurück aus den Segelfliegerferien in Münster. Ach, wärest Du doch dabei gewesen! Dann brauchte ich diesen Brief nicht zu schreiben. Aber Du musst doch wissen, wie es war. Du musst eine Ahnung bekommen von Rhonegletscherluft und Alpenblumenduft, von Spezialitätengerüchen aus Campingküchen. Und Du solltest Dich dasselbe fragen wie wir: «Weshalb kamst Du nicht mit? Wie konntest Du der Verlockung widerstehen?». Und Du wirst sofortige Bekehrung geloben. Denn es gibt schlechthin keine Gründe, seine Ferien anderswo zu verbringen!
Liebst Du, wie man sagt, das Ruhen im Grünen? Da waren weite Grasmatten, da waren Liegestühle und Wolldecken, da waren Schattenplätzchen und sonnige Orte. Man hatte nur zu wählen. Hatte der Morgen grau begonnen, so wurde es doch noch heiter, und nach jedem Gewitter schien bald wieder die Sonne. Einen einzigen Ganzregentag haben wir erlebt, bös, feucht und kalt. Der aber brachte den Männern die schönsten Überhöhungen und den Familienmüttern zum Trost tags darauf den klarsten, blausamtenen Sommerhimmel.
Liebst Du vielleicht das Segelfliegen? Da standen fünf schöne Vögel in den Unterständen. Am Morgen gegen 10 Uhr trafen sich alle Flugbegeisterten zu einer Besprechung mit dem Flugdienstleiter (Die übrigen dringlichen Fragen des Segelfluges wurden ziemlich ununterbrochen von 8 Uhr früh bis gegen Mitternacht gründlich erörtert. Falls Du also Sitzungen und ähnliches liebst ...). Hernach begann der Flugbetrieb. Davon kannst Du Dir ja am Stamm erzählen lassen.
Ziehst Du das Motorfliegen vor? Dann hättest Du den tapferen Schleppiloten, Claude Bornet, auch einmal ablösen können. Der schleppte und landete, startete und surrte den ganzen Tag unermüdlich talauf- und talabwärts.
Liebst Du das Wandern oder Bergsteigen? Hättest Du tun können, so oft wir's unterliessen.
Liebst Du Baden und Schwimmen? Da rauschte die Rotte (die junge Rhone) an unserem Zeltplatz vorbei, heimelig zu hören in stillen Nächten, unheimlich braungeschwollen nach Gewittern. Sie war der reissende Alptraum aller Eltern und die romantische Retterin unserer Lagerhygiene (mit Dauerspülung). Sie war die tadellosest funktionierende Kehrichtabfuhr, zwar nicht wählerisch, denn sie entführte auch einen rassigen Fussball und ein Milchkesseli mit Inhalt. Sie war der eisige Kühlschrank (habe ich etwas von Baden und Schwimmen gesagt???) der Hausfrauen und die Schafferin idyllischer Kinderplantschplätze.
Liebst Du das Meer? Du brauchtest nur im Ka-6 Dich von der Münsterwelle hochtragen zu lassen, sehr hoch, dann konntest Du – emel fascht – so weit sehen.
Liebst Du das abendliche Lagerfeuer? Wir auch. Unter den Bäumen war's am allerschönsten. Wir mussten aber oft im

Kurt Fahrländer traversiert mit Moswey III die Ziellinie über Muottas Muragl

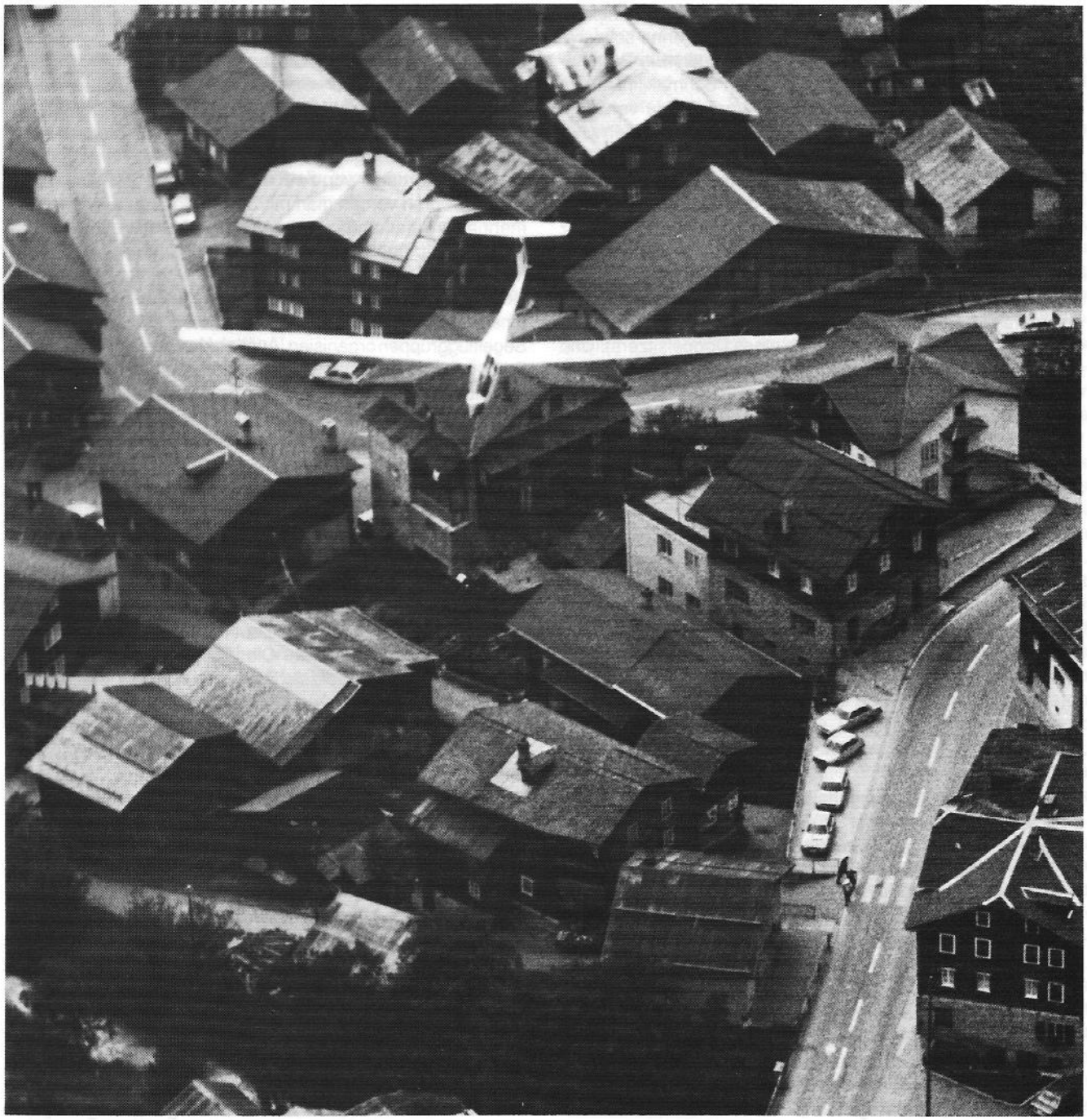
Unterstand sitzen. Und das war immer noch besser als verregnet zu werden. Hier wurden dann die Brevets «bezahlt» und die Höhenflüge. Da bekamen alle Kuchen oder Fruchtsalat; ein andermal machten Wein-, Bier- und Mostflaschen die Runde. Zabi hat sogar einen unendlichen Berg des delikaten Walliser Trockenfleisches gestiftet, bravo! (Eine andere Möglichkeit wäre, mit einem Freunde allein ins Dorf zu fahren und dort zu feiern. Das kommt billiger.) Wir haben auch im Kreise gesungen, Witze erzählt (Wolfgang ist darin Meister) und der AFG-Camping-Fire-Hot-Jazz-Band gelauscht (Gitarre, Blockflöte und Tamtam).

Ziehst Du einsame Abendstunden vor? Das ist ja das Schöne: Jeder darf tun, was ihn freut. Man konnte auch ganz früh ins Zelt schlüpfen. Und dann dafür anderntags um fünf Uhr aufstehen. Da war man aber trotzdem nicht der Erste, denn Heinz kam dann gewiss schon von seinem Morgenspaziergang zurück.

Liebst Du Kinder? Oh, es hatte viele, mehr als Erwachsene! Vom Einjährigen bis zum Teenager «wuselte», kreischte, «täppelte», raste, spielte und schrie es über die Plätze. Grosse Buben sind richtig zu Berg gezogen. Grosse Mädchen halfen beim Flugbetrieb. Kleine Buben fingen Kaulquappen, wollten mit Vati fliegen oder schlichen durch die Büsche.

Mini-Nimbus AK im Gegenanflug über dem Dorf Münster

Früh übt sich...
Ka-8, im Hintergrund das Dorf Münster



Liebst Du einen geregelten Tagesablauf, mit pünktlichen Mahlzeiten und so? Dann wärst Du recht angenehm für uns Hausfrauen. Aber Du wärst kein richtiger Segelflieger. Denn da konnte lange gekocht sein, kein Mann erschien zum Essen. Nun, Kaviarbrötchen, Gänseleberpastete und Hummermayonaise isst man ja kalt. Also kommt's nicht auf die Minute an. Die grossen, warmen Menues, Gschwellti und so, gab es halt dann zum Znacht. Im Unterstand war die AFG-Küche aufgestellt. Zu Anfang kochte Frau Mahrer, nachher Fräulein Christel für Junggesellen und Strohwittwer. Ein dreifaches Hoch auf diese selbstlosen, fleissigen Damen!

Liebst Du das Zelten? Da liegt man bei Regen unter dem schützenden Dach, dem gemütlichen Prasseln lauschend. Obwohl alles garantiert wasserdicht ist, werden Wände, Dekken und Kleider feuchter und feuchter. Und neckisch kleine Seelein bilden sich unter dem Vordach, und ebenso in Zeltküche und Wohnraum. Scheint die Sonne, wird es alsogleich brütend heiss unter dem imprägnierten Stoff. Bei Wind fliegen Stangen und Tücher davon. Wie sehr man aber in klaren Nächten frieren kann, trotz Tricotanzug, Schlafsack und Dekken, das habe ich auch erst in Münster erfahren. Deshalb könnte ich mir vorstellen, dass Du ein bequemes Hotelzimmer vorziehst. Auch das ist zu haben! Mehrere AFG-Mitglieder wohnten im Gasthaus und verbrachten den Tag auf dem Flugplatz.

Traurig war's allemal, wenn wieder jemand wegfahren musste. Dann wurde er mit einem Raketenböllerschuss (Abschussrampe: Klosettrolle) entlassen. Was aber nützt die lauteste Rakete, wenn man erst beim Heimkommen erfährt, dass die Schulbehörde unterdessen noch eine zusätzliche Ferienwoche beschlossen hat? (So geschehen in Uerikon!) Fröhlich begrüsst wurde jedes neu auftauchende Mitglied. Die Zeltstadt wechselte dauernd ihr Gesicht.

Einmal bei Segelflaute fuhr die ganze Gesellschaft nach Fiesch zum Kegeln. Oft unternahm diese oder jene Familie eine Ausfahrt. Manche Hausfrau konnte im Ka-7 einen regelrechten Ausflug erleben, bis zur Grimsel oder zum Rhonegletscher.

Hier und dort passierten auch kleine Ferienmüsterli: durchstochene Beine und Füsse und dergleichen. Aber im Grossen und Ganzen ist alles fein abgelaufen. Sehr zuvorkommend waren die Ladeninhaber von Münster. Da machte es den Zeltfrauen Spass, einkaufen zu gehen und schwer beladen zurückzukehren. Eine Frau zeigte sich höchst erstaunt, als sie erfuhr, dass bei den Schleppzügen im hinteren Flugzeug jeweils auch «jemand drin sei». Sie habe gemeint, das «angehängte Flugzeug sei jedesmal ein neues». Siehst Du: Alles, was man sich

nur wünschen konnte, war in unserem Münsterlager zu haben. Und dann das Raritätenkabinett: Ein Zeltplatz ohne schnürezerreisende Kühe und ungebetene Ausländer. Ein Batterieradio, aber nur für Wettermeldungen. Ein Schmalfilmkino im Unterstand, das nebst dem Streifen «Vom Winde verweht» (ein Wolkenfilm) noch andere (Berg-)Spitzenproduktionen zeigte. Mageres, gelblichgraues Gras von ganz hohem Wert (in Schweizerfranken). Ein Rugbymatch, der glimpflich ablief. Eine Horde junger Männer, mit Tüchern bewaffnet und fleissig Geschirr abtrocknend. Man könnte Bücher schreiben: «Ganz kleine Frauen im Laufgitter», «Das doppelte Schneebutzchen», «Wie der Storch und andere Vögel im Sommer für AFG-Nachwuchs sorgen» (Grimmers Märchen, in der Zwischenzeit als wahre Geschichten erschienen!), «Aufwind-Abwind», «Die Qualverwandtschaften» (Bordbuch eines Doppelsitzers). Und beinahe hätte ich das Kochbuch vergessen: «1001 Klepfer-Rezepte», verfasst von den AFG-Lagerfeuer-Spiessgesellen. Nein, Du kannst es gewiss nicht ermessen, was Du versäumt hast. Aber vielleicht weisst nun auch Du schon heute, wie wir, wo Du Deine Ferien im nächsten Sommer verbringen wirst. Wo ächt???

Rita Koller

Flugzeiten und besondere Flugleistungen im Sommerlager 1961: 211 h 55 min in 237 Starts (AFG-Flugzeuge). Diese verteilen sich wie folgt:

Flugzeug	Starts	Flugzeit
RL HB-573	91	42 h 56 min
Ka-8 HB-671	50	61 h 22 min
Ka-6 HB-640	49	62 h 26 min
Ka-7 (FSB)	47	45 h 11 min
L-Spatz HB-627	26	30 h 03 min (F. Mahrer)
Bocian HB-596		06 h 49 min (Sitten)

Besondere im Lager geflogene Leistungen:
6 Piloten überhöhten 8 mal 3000 m,
2 Piloten brachten den 5-Stünder hinter sich,
2 Piloten erwarben die Bewilligung für Passagier-Flüge und
1 Pilot legte die amtliche Prüfung ab.

Der Bericht schildert die Lagerambiance so lebendig; es ist einer der besten Lagerberichte. Zunächst einmal ein paar anekdotische Rosinen:

– Ein ewiges Thema war der Transport der Segelflugzeuge. Der Cadi (heute könnte man mit seinem Verkauf den ASH-25 finanzieren) bot unendlichen Gesprächsstoff für Abenteuer im Schnee oder kurz vor der Passhöhe mit leerem Benzintank oder in strömendem Regen und mit defekten Scheibenwischern.

– Claude Bornet, der Schleppilot, pflegte im Schleppflugzeug die Kinder mitzunehmen. Er berichtete freudestahlend, dass, je steiler er nach dem Klinken abwärts fliege, desto grösseren Spass hätten die jungen Schlingel. Dani passte das nicht. Er beschloss, dem Schleppiloten die «Brust zu geben». Als er sich dem ausrollenden Piper näherte, lachte ihm vom hinteren Sitz ein Gesicht entgegen. Es war Jürgli, Danis Jüngster. Da ging Dani die Milch aus.

– Hernan Posnanski war der Meinung, wir starteten viel zu spät. Gesagt, getan. Er startete schon um 10 Uhr zu einem 43 minütigen Rockefellerschlepp (die Minute kostete damals Fr. 1.60) auf 4000 m/M. Man taufte ihn «Sturio».

– Hako erlebte eines Morgens eine böse Überraschung. Ich zitiere ein Originalgedicht von Heini Schaffner:

Rita, hesch Du mi Rönoo gseh?
Ich finden aifach niene meeh.
Nai, lueg dert obe stoht er jo,
wie isch denn dä dert uffe khoo?

Nachtbuben, unter Anführung von Sturio, zogen mit Hilfe des Schleppseils den Renault auf die Splitterwehr.

1964 kam erstmals eine andere Fluggruppe (SG Swissair) dazu. Leider passierte dann der erste gravierende Unfall. Am Blasen kollidierte unsere Rhönlerche mit einer Mucha der SGS. Der Muchapilot konnte sich mit dem Fallschirm retten, aber Thomas Neidhart verunfallte tödlich.

In diesem Lager wurden die ersten Streckenflüge realisiert. Hans Fischer: *Münster–Samedan–Sedrun. Münster–Kaiseregg– Grande Dixence–Münster.* Fritz Mahrer und ich flogen im Blanik: *Münster–Bietschhorn–Matterhorn–Münster.*

1968 wurde der Beginn des Lagers auf den 12. Juli vorverlegt und die Lagerdauer von zwei auf vier Wochen verlängert. Die Splitterwehren versah man mit Schiebetoren und waren nicht mehr als «Unterkunft» verwendbar. Das Militär stellte uns ein grosses Zelt für die Lagerküche zur Verfügung.

Immer mehr Gruppen interessierten sich für Münster. Es sickerte allmählich durch, dass Münster gut sei. Die AFG fasste einen Grundsatzentscheid: Münster wird ausschliesslich für Segelfluggruppen organisiert. Ausnahmen bestätigen die Regel. Private Segelflugzeuge wurden zugelassen, sofern die Halter das Flugzeug Gruppenmitgliedern zur Verfügung stellten. Der Doppelsitzer Blanik wurde damals zum Renner. Damit man den Ganzmetallvogel besser sehen konnte, verpasste man dem Blanik eine rote Nase. Das Spritzen der Nase war auch ein Drama. Beim ersten Versuch wurde der Hangar rot, nur nicht die Blaniknase.

1969 war ein Jubiläumsjahr: 10 Jahre Münster. Georges Schwarb überlebte den Angriff eines Adlers auf seine Ka-8. Unvergesslich waren die makabren Geschichten aus dem Berner Oberland, in waschechtem Oberländerdialekt erzählt von Besucher Kari Baumann. Laut Bericht hatten alle Zuhörer am andern Tag Bauchweh. Die Zwerchfellmuskeln wurden überanstrengt. 1971 verzeichnete man 45 Streckenflüge von total 1100 km. Richi Meyer unternahm 500 km Streckenversuche, «evely molning». Nicht zu vergessen Paul Senns 300 km Zielflug mit Rückkehr: *Münster–Brigels–Chamoson–Münster.* Sein Bericht liest sich wie ein spannender Krimi.

1972 wurde die persönliche Startliste eingeführt. Der damalige Lagerleiter Jöstel beklagte sich über die Schulbildung der Piloten. Ein Fünftel der Piloten füllten die Listen falsch aus.

1974 war wieder ein gutes Jahr. Willi Fuchs erhielt den Namen Wellen-Willi. 1126 Starts mit 2163 Flugstunden wurden erflogen. Für mich persönlich war dieses Lager das traurigste, verloren wir doch unseren jüngsten Sohn Rainer durch einen tragischen Unfall. 1975 war ein Hammerjahr. Man beschloss eine Streckenflugquote und reduzierte die 2-Stundenquote. In 37 Tagen wurden 3600 km Strecke totalisiert.

Ein erwähnenswertes Kapitel sind die Küchenfeen. Jeder Lagerbericht ist des Lobes voll über die Leistungen dieser Mädchen, die gegen ein bis zwei Flüge und gute Worte schufteten und für das leibliche Wohl sorgten. Einige schlaue Familienväter fanden heraus, dass die Benützung der AFG-Küche die bequemste Art der Verpflegung ihrer Familie sei. Auf das hin beschloss man, dass nur noch Junggesellen, Strohwitwer und Schleppiloten an der Lagerküche teilnehmen durften.

1979 gab's zwei «zivilisatorische» Neuigkeiten. Erstens durften die Schleppflugzeuge an der neuen Zapfsäule tanken, zweitens wurde das Fundament für eine zweite Baracke erstellt. Dank Jürg Amsler konnte man in Savièse eine Baracke erstehen. Eine AFG-Equipe demontierte sie und transportierte die Bestandteile im Frühling 1979 nach Münster. Ende Lager wurde die Baracke montiert. Damit hatten die Suche nach Küchenzelten und deren Transport ein Ende. Ein Zusammenstoss endete glimpflich. Beide Flugzeuge konnten noch landen. Einer in Münster, der andere in einem Geröllfeld oberhalb der Galmihornhütte. Mike, Mösi und Nüssli machten die ersten 500 km Streckenflüge von Münster aus. Bemerkenswert die Landung eines Franzosen aus Sisteron. Zuerst touchierte er die Büsche, flog zwei Meter über die Zelte, dann wollte er auf dem Fussballplatz landen, vergass das Rad auszufahren, hob schnell das Flugzeug nochmals, schnellte das Rad heraus und hockte dann endgültig ab. Sein Fehler war, auch im Wallis der Krete entlang zu fliegen, so wie er es in den französischen Südalpen gewohnt war. Einen «Parcours du Combattant»

gibt es eben nur in Frankreich. Streckenflugresultat 1979: 6841 km.
1980 wurden eine Wasserleitung in die Baracke geführt, Sanitäreinrichtungen installiert und eine «nahezu perfekte» Küche eingerichtet. 1981 wurde das Hangarangebot reduziert. Die Segelflugzeuge wurden im Freien verpflockt. In der Barakke installierte Mike einen Fussballkasten, der unzählige Kindergenerationen zu hitzigen Matchs anspornte. Das alpine Fliegerkraut vor dem C-Büro erweckte die Aufmerksamkeit der Walliser Polizei. Wieder ein tödlicher Unfall. Mike schrieb in seinem Bericht: «Das System Mensch-Technik-Umwelt hat Funktionsstörungen. Ich muss die Sprache der Berge, des Windes, der Sonne, der Wolken, usw. verstehen. Genau da sind wir Stadt- und Flachlandmenschen Analphabeten».
1982 wurde das Kontingent von 15 auf 20 Segelflugzeuge erhöht und man passte das Vademecum den neuen Verhältnissen an. 1983 muss das absolute Hammerlager gewesen sein. 1364 Starts, 3879 Stunden Flugzeit, 16 000 km Strecke, davon ein Streckenflug mit 770 km, 6 Flüge mit 500 km und 27 Flüge über 300 km.
1985 folgte die Erhöhung des Kontingents auf 25 Segelflugzeuge. Ein neues Problem tauchte auf: Die Deltasegler. Während der tote Blickwinkel der Deltapiloten nach oben die Sicht erschwert, die Segelflugpiloten hingegen nach unten den toten Blickwinkel haben, gab es Schwierigkeiten. Auch die spontanen Richtungsänderungen der Deltas gaben den Segelflugpiloten zusätzliche Probleme. So ist der tragische Zusammenstoss zweier Segelflugzeuge 1986 möglicherweise darauf zurückzuführen, dass sich die beiden Piloten auf die Beobachtung der Deltas konzentrierten und sich gegenseitig übersahen. Man erfuhr, dass auf dem Kühboden bis zu 140 Deltas starteten. Die Aktivität der Motorfluggruppe Oberwallis konnte in gegenseitigem Einvernehmen gut geregelt werden.
1987 muss als das Jahr der Welle bezeichnet werden. Es wurden Rekordhöhen bis zu 9500 m/M erreicht. Mit den Verantwortlichen der Deltaflieger wurde zusammengearbeitet, um ein Minimum an Gefahrenmomenten zu erreichen. Ein Unfall mit einer B-4 lief glimpflich ab. Das Flugzeug stürzte an einem Galen in ein Torfloch mitten zwischen grossen Granitblöcken. Im gleichen Jahr wurde Münster eine Woche nach dem Segelfluglager durch eine Unwetterkatastrophe heimgesucht. Der Münstigerbach trat über die Ufer, riss alles mit sich, was nicht niet- und nagelfest war und übersäte das Dorf und die Wiesen mit Felsblöcken, Sand und Kies. Viele Segelflugpiloten halfen im Herbst die Matten vom Schutt zu reinigen, und die AFG spendete einen namhaften Betrag als Beitrag zur Tilgung der

Unwetterschäden. Ein weiteres Problem bot der neue Tennisplatz. Viele Kinder rannten von dort auf die Landepiste und die Startbahn.
1988 wieder ein tödlicher Unfall. Hans Werner Grosse brachte seine ASH-25 mit. Einige AFGler konnten sich von der neuen Dimension des Segelfliegens überzeugen lassen. Zum ersten Mal wurde ein RAL Münster organisiert. 1989 wieder ein tödlicher Unfall. Es ist leider festzustellen, dass sich die tödlichen Unfälle in Münster während den letzten zehn Jahren gehäuft haben. Wahrscheinlich sind wir an der Grenze des Machbaren angelangt. Auch die Belastung des Goms mit Schleppfluglärm ist an der Grenze des Erträglichen. Man wird sich deshalb Gedanken darüber machen müssen, wie wir in Zukunft mit Lärm und Umweltverschmutzung umgehen sollen.

Heinz Kornfeld

Valbrembo

Valbrembo ist ein reiner Segelflugplatz (wie etwa Schänis) bei Bergamo in Oberitalien und liegt auf nur 230 m/M, direkt am Alpenrand. Er wurde erstmals 1973 durch Geni Aeberli (SG Zürich) und einige Zürcher Segelflieger besucht. Ab 1974 wurde dann ein «Alpines Segelfluglager für Streckenflugpiloten» durch den Aero-Club (Benno Lüthi) jeweils über Ostern ausgeschrieben und organisiert. Ab 1985 ging die Organisation dieses Lagers dann an die neugegründete Segelfluggruppe Sudalpin mit Federico Blatter über. Übrigens haben sich zum gleichen Zeitpunkt die Zürcher Segelflieger abgesetzt und einen neuen Flugplatz in Oberitalien für die Schweiz erobert: Alzate Brianza in der Nähe von Como, sehr hübsch neben einem Wäldchen gelegen.
Die AFG war von 1974 an dabei; zuerst mit Hans Fischer, Walter Moser, Urs Pestalozzi und Edwin Schwarb. Später kamen dann noch die folgenden Streckenflug-Könner oder -Lehrlinge dazu: Richi Meyer, Hansjörg Benninger, René Maire, Bruno Neininger, Heinz Kornfeld, Beat Lüthi, Peter Moser, Heini Schaffner, Klaus Wyss (Liste unvollständig). Den Beteiligungsrekord innerhalb der AFG hat Edwin Schwarb geschafft: insgesamt 14 mal war er dabei und hat total 19 dokumentierte Flüge für den Nationalen Wettbewerb erzielt, wobei das Streckenmittel 415 km und der längste Flug 642 km betragen hat. Eher bescheiden ist die Teilnahme der AFG seit 1984; in der Teilnehmerliste ist meistens nur noch der Name Schwarb zu finden. Wieder einmal eine Gelegenheit, unsere jungen Piloten (und auch Fluglehrer) zum Streckenflug zu animieren. Valbrembo war und ist ein Streckenfluglager besonderer Qualität, dort sind immer die besten Streckenflieger der ganzen Schweiz dabei, dort kann etwas gelernt werden!
Punkto Meteo sind die mässigen N- bis NW-Lagen am besten: klare Sicht, trockene Luft und nur wenige Cu. Diese Wetterlagen sind rar und müssen «verdient» werden, Wartepausen bis drei Tage bei Dauerregen kamen mehrmals vor, bis das Genua-Tief sich endlich bequemte, sich zu bewegen! Die oben erwähnten N-Lagen sind rekordverdächtig. Bei solchem Wetter machte Richi Meyer 1977 seinen 500er und Federico Blatter 1983 den ersten 1000er in den Alpen (*Valbrembo–Obervellach–La Thuile*).
Was an Valbrembo so fasziniert ist das Aufsteigen aus der dunstigen oberitalienischen Tiefebene zu klaren höchsten Höhen wie Adamello, Ortler, Dolomiten, Bernina, Monte Rosa und dann das Abgleiten abends auf Distanzen bis zu 100 km hinein in den Dunst, wo der Kompass plötzlich zu einem wichtigen Instrument wird.
Natürlich gibt es auch in Valbrembo gute Fliegerkameradschaft. Höhepunkte sind jeweils die gemeinsamen Nachtessen in irgendeiner bekannten (Radfahrer Gimondi) oder unbekannten Beiz. Auch an nicht fliegbaren Tagen gibt es verschiedene Möglichkeiten: Einkaufsbummel in der Città alta, Besuch in Venedig, Badekur in Abano usw. Alles in allem, Valbrembo ist die Reise wert, arrivederci Valbrembo!

Edwin Schwarb

Aspres sur Buëch

Französische Impressionen

Der Kalender zeigt den 28. Juni 1975 als vier verwegene AFGler, darunter der Weltenbummler, Flugplatzentdecker, Streckenflieger und Fluglehrer Heinz Kornfeld, mit zwei mutigen Begleiterinnen nach Frankreich aufbrechen. Es ist ein zaghafter und vom Wetter zurückhaltend begleiteter Versuch, die Schönheiten und Tücken des französischen Alpensegelfluges zu erleben. Die Strecken, vorerst nach Challes-les-Eaux, eine Woche später ins Herz der heutigen Aktivitäten nach Aspres, werden noch mehrheitlich auf der Strasse zurückgelegt. Es ist deshalb verständlich, dass die damaligen Reiseratschläge vor allem die Autofahrt betreffen («vor der grossen Strassenbrücke in Grenoble, die nach Lyon führt, nach rechts in die grosse Allee abzweigen ...»). Schon nach 1980 werden allerdings die ersten konkreten Überflughinweise veröffentlicht («Im Isère-Tal versauerst Du sicher»).
Im Sommer 1976 findet das erste eigentliche Aspres-Lager statt und in den folgenden Jahren begeistern sich ununterbrochen zwischen vier und 13 Piloten, Begleitmannschaften

Münster drei Wochen nach der grossen Naturkatastrophe im August 1987

und Familien für diesen Anlass; dabei werden zwei bis sechs Flugzeuge mitgeführt.

Ankunft

Es ist immer wieder die Ankunft, die uns begeistert. Die hügelige Haute Savoie schon lange hinter uns, öffnet sich nach der Überquerung des Col de la Croix Haute die Silhouette der Südalpen. Die Zeit ist fortgeschritten, die Abfahrt zuhause hatte sich etwas verzögert. Die Sommerzeit ist in Frankreich aber längst eingeführt, weshalb den spät Ankommenden die unvergleichliche Abendstimmung empfängt. Die Landschaft ist in das warme Licht der letzten Sonnenstrahlen getaucht, leichter Wind kraust den steppengrasähnlichen Bewuchs auf dem Flugplatz. Es ist niemand mehr da, die Hangartore sind geschlossen. Ein zusammengeklappter Sonnenschirm hängt fade an einer rostigen Stange und zeigt den Wind gleich unentschlossen wie der Windsack an der westlichen Pistenseite. Den würzigen Duft werden wir nicht vergessen, vielleicht mehr von den kleingewachsenen Nadelbäumen als vom Lavendel.

Unterkunft

Die nächste Entdeckung ist der Zeltplatz: Bill, der Zeltplatzchef, ein Kalifornier, vor allem den Winter über, ist immer smily, trotz «some problems» mit dem Clan der Familie seiner Frau (alle am Zeltplatz beteiligt). Er rodet jeweils nach unserer Ankunft einen halben Wald bei Scheinwerferlicht, um uns in «den für uns reservierten Platz» einweisen zu können. Deshalb: Reservieren verschafft immer Vorteile

Mistral

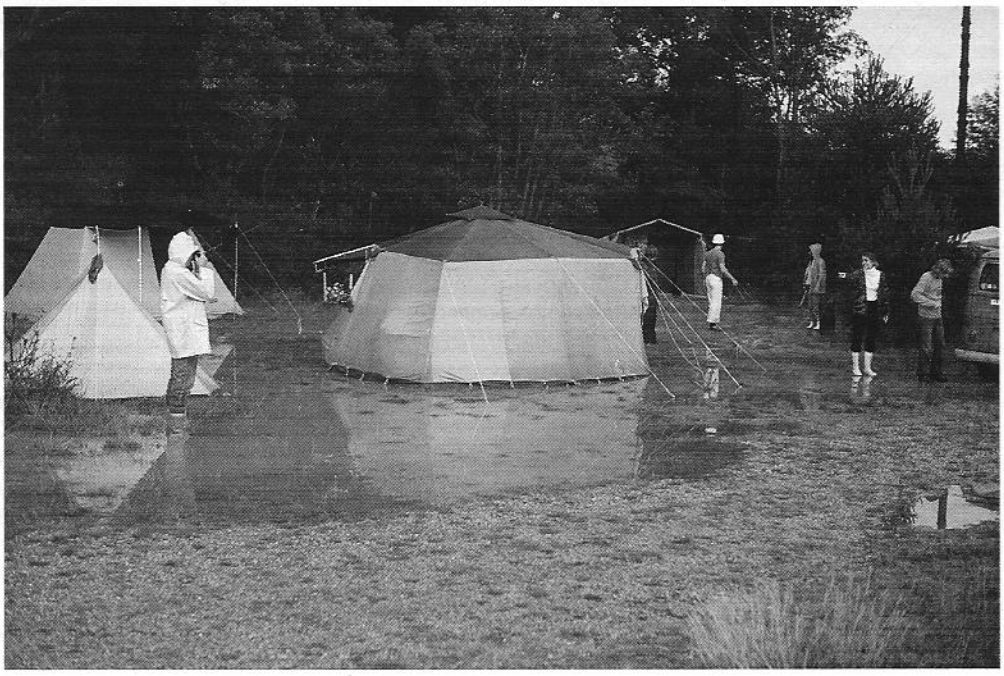
«Bläst er?» oder «Bläst er nicht?», eine häufig gehörte Frage in Aspres. Falls er bläst, ist nachzustossen: «Wie lange?». Der Mistral ist häufiges Diskussionsthema und Gegenstand tiefschürfender, philosophischer Abhandlungen. Leider ist auf die dazu vorhandenen Bauernregeln je länger je weniger Verlass, da sie wie überall von der Coca-Cola und Computer Kultur eingeholt wurden.

Flugplatz-Idyllen

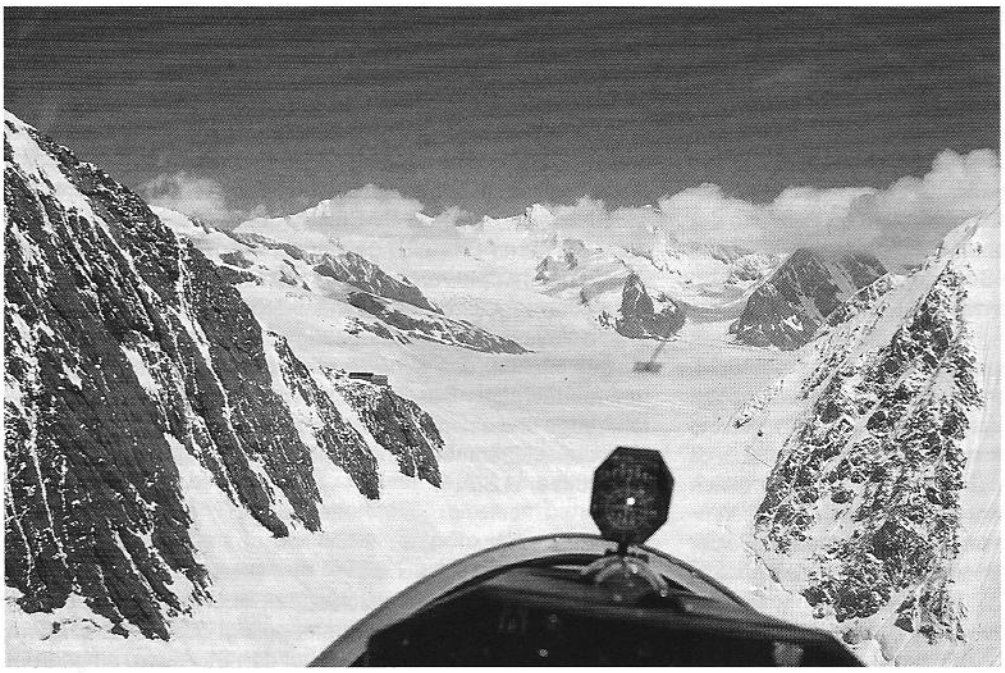
«Vor 12 Uhr starten hier nur ganz verwegene Piloten, manchmal ein Ausländer». Damit wird uns bedeutet, dass Eile nicht gefragt ist und uns Zeit zur sorgfältigen Vorbereitung unserer Flugzeuge, aber auch zu einem ausgedehnten Rundgang in den Gebäulichkeiten zur Verfügung steht. Die Gefahreneinweisung in die Bedienung der Hangartore, der Dusche, des WC's und der elektrischen Anlagen bestehen wir dank technischem Fachwissen problemlos. Der Inhalt der Hangare lohnt eine genauere Betrachtung: Bijaves (französicher Doppelsitzer) in verschiedenen geschichtsträchtigen Aufbau- und Abbruchstadien, eine Pou-de-Ciel, zu der nach einer harten Landung ein neuer Propeller geschnitzt wurde, deren abgegriffener Steuerknüppel vermutlich von schwarzen und nur rasch mit Putzfäden abgewischten Mechanikerhänden umfasst wird, der Truc à Vaysse, ein Segelflugzeug mit wechselvoller Herkunft, einiges Plastik, das schon ansehnliche Strecken abgespult hat, fahrtüchtige «Döschwo-Chassis» mit Fauteuil als Pistenfahrzeuge und ein mächtiges graues Motorrad mit blankpoliertem dreieckigem Messingschild: «Harley-Davidson Comp., Milwaukee, U.S.A.».

Aus-Flug

«Bleib genau hinter dem Schlepper, aber hänge sofort aus, falls er Tango gibt». Gut gerüstet gelingt das Startprozedere ähnlich wie bei uns. Sofort wird auf den St. Apôtre eingedreht und beklemmend nahe durch Auf- und Abwinde hin und her Höhe gewonnen. Frisch geklinkt, greifen die ersten Aufwinde unter die Schwingen, und mit jeder Drehung schweift der Blick über ein phantastisches Panorama: Sanfte Hügel, gewaltige Gebirge, chinesische Mauern, Ebenen auf verschiedenen Stufen, mäandrierende, fast trockene Flussläufe, kleine Pässe tauchen auf, mit dem obligaten Hospiz-Restaurant, Strassen und Eisenbahnlinien durchziehen die Landschaft. Heuer scheint es nicht «trop vert» zu sein (zu grün und damit zu feucht). Der Pic de Bure lockt, ein markanter Klotz, breit und selbstbewusst überragt er die umliegenden Gipfel. Achterkurvend wird unterhalb der Baumgrenze begonnen und werden die Flanken bis über die Gipfelhöhe ausgekostet. Weite Schutthalden wehren sich gegen die zaghaft aufwärts strebende Vegetation, schleudern in regelmässigen Abständen wuchtige Schläuche in den klaren Himmel. Der Sprung über den Col Bayard öffnet die hohe Welt der Ecrins und lässt bei Wohlverhalten den Einstieg in die Wellen zu. Mit Liftgeschwindigkeit im Zick-Zack den Prachaval hinauf, über die Wintersportgebiete am Col de Vars bis zur Dormillouse, deren Burg von allen Seiten zu begutachten ist, gelangt der Neuling in die Alpes de Haute Provence und zum «Parcours du Combattant», der Rennstrecke in den Alpen, deren Abzweigung nach Süden man bei zu schneller Gangart oder starkem Dunst gerne verpasst. Wird



Aspres 1979: auch in Frankreich scheint nicht immer die Sonne



Dieses Bild könnte auch aus den Ecrins stammen – Lötschenlücke mit Hollandiahütte und Blick auf den Konkordiaplatz

man Aspres je wieder finden? Die Geländebarrieren werden nach und nach überwunden, auf die von den Franzosen angegebenen Aufwinde ist meist Verlass, Aussenlandeplätze sind trotz eifrigem Spähen nur wenige auszumachen. Langsam senken sich die Schatten in die Täler, Aspres ist in Sicht, der St. Apôtre lädt zu einem letzten Stelldichein. Die Bodenmannschaft hat sich am Funk gemeldet und lechzt nach Clairette, somit höchste Zeit die beflügelnden Höhen zu verlassen und herabzusteigen an die frohe Tafelrunde.

Dorfgeschichten

Wir sind zum Bürgermeister eingeladen, einem sympathischen freundlichen Ladenbesitzer, der auch noch die Filiale der Ersparniskasse führt. Der Pastis ist obligatorisch, der Wasseranteil freiwillig. Der Maire ist erfreut über unsere Anwesenheit und spricht offen über die Sorgen und Nöte seiner kleinen französischen Landgemeinde. Im nördlichen Teil des Dorfes wohnt der Flugplatzchef, Monsieur Malaterre, ein gepflegter, älterer Herr, alte französische Schule, ehemals Chefingenieur bei Air France, mit Algerienerfahrung. Sein gepflegtes Heim hier in Aspres bezieht er mit Madame nur im Sommer, da die Hitze in Nizza, wo er im Winter residiert, zur Zeit zu gross ist. Schliesslich der Metzgermeister, ja, der an der Hauptstrasse, schrecklich, nicht wahr? Vergnügt sich mit seiner Lehrtochter im oberen Stock der Metzgerei, derweil die Ehefrau unten das Geschäft in Gang hält. Doch nicht lange. Nachdem Madame die Verfehlungen des Ehemannes erkannt hatte, läuft sie weg ... Und der Mann, ob seinem Kummer, setzt seinem Leben ein Ende ...

Pastis und Clairette

Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten; so pflegt eben jeder seine persönliche Pastis-Marke. Auch über die Frage, ob Pastis eher schweizerischen oder französischen Ursprung hat, ist es heute müssig zu debattieren: Die Suze ist nun einmal ein schweizerischer Fluss! Beim Clairette sieht die Sache anders aus: Wie sein Beiwort verrät, kommt er aus Die hinter dem Saut de la Drôme und zwar seit Jahrzehnten. Am Lagergeschmack über diesen Muskat-Schaumwein gibt es nichts zu deuteln: «Tradition». Mit dem Clairette wird jeweils die Zeit festgelegt, zu ungeahnten Höhenflügen und Akrobatikvorführungen, zu sanften Landungen und Abstürzen und zu musikalischen Darbietungen angesetzt. Der Knall der Öffnung ist auch in helvetischen Landen hörbar und Korken entschwinden in Höhen, die sonst den Wellenfliegern vorbehalten sind.

Die Entwicklung des Streckenfluges ab Aspres sur Buëch

Im ersten Aspres-Lager der AFG, 1975, hörten wir von einem französischen Fluglehrer, Air Inter Captain im Nebenberuf, der als Anführer im Bijave (dem unförmigen Holz- und Stoff-Schuldoppelsitzer der Franzosen) jeweilen eine ganze Schar Streckenneulinge ins Schlepptau nahm. Meist ging's über denselben FAI-Dreieckskurs mit den Wendepunkten Pont d'Aiguines und Col de Montgenèvre (314 km). Von diesem Dreieck waren sämtliche Wegpunkte bekannt, da auf der im Flugplatzbüro aufgehängten Karte eingezeichnet und ebenso die Aussenlandemöglichkeiten (Die an Bord mitgeführten Bilderbücher möglicher Aussenlandefelder je Segelflugregion wurden erst anfangs der 80er Jahre kommerzialisiert).
Nüssli war der erste der AFG, der diesen Flug nachvollzog (9.7.75), ohne vorher an einer dieser sagenhaften Radiowanderungen teilgenommen zu haben. Er brauchte mit dem B-4 allerdings über acht Stunden; das Aspres-Lager wurde fortan als Streckenfluglager ausgeschrieben. Im Laufe der nun 15 Aspres-Lager hat praktisch jeder ernsthafte Lagerteilnehmer einmal dieses «Standard-Dreieck» abgeflogen.
Bei der Niederschrift dieses Artikels hatte der Autor leider keinen Zugriff auf den Lagerbericht 1976, doch seinem eigenen Flugbuch war zu entnehmen, dass er bei all seinen Streckenflugversuchen aussenlanden musste, nämlich in St. Crépin, Gap-Tallard, Barcelonette und Monestier de Clermont; damals war ein nicht erfüllter Streckenflug zum Glück noch keine Schande ...
Was wäre Aspres ohne den «Parcours du Combattant», einer S-förmigen, nord-süd verlaufenden Bergkette von 60 km Länge zwischen Barrême sur Asse und dem Gipfel Dormillouse (beim SE-Arm des Lac de Serre Ponçon). Ein leichter Westwind oder eine leichte Seebrise und etwas Nachmittagssonne genügen, um dort kontinuierliche Thermik zu spenden. Typischerweise beginnt man an seinem südlichen Ausläufer, dem Montagne de Coupe, auf einer Höhe von wenigstens 1500 m, um dann stetig mit 120 km/h vorfliegend und ohne Zeit mit Kreisen verschwenden zu müssen dem ansteigenden Gelände zu folgen. Am Sommet du Cheval Blanc ist man bereits auf 2323 m, an den Trois Evêchés auf 2819 m, und wer vor der Dormillouse (2505 m) noch hundert Meter höher kommt, dem ist der Heimflug nach Aspres (830 m/M und 52 km weit entfernt) bei Windstille gewiss. Der Parcours «läuft» oder er «läuft nicht», letzteres eher selten und vor allem bei NE-Lagen. Es hat hie und da auch tolle Gewitter am Parcours. Diese Rennstrecke der französischen Seealpen ist auch anderen Segelfliegern bekannt, z.B. den über hundert Teilnehmern des

LS-4 in Südfrankreich, 4500 m über dem Pic de Bure

gleichzeitig stattfindenden Wettbewerbs von Vinon. Diese fliegen in der Regel rudelweise, tief und schnell; einmal habe ich 67 andere Segelflugzeuge auf Gegenkurs gezählt.
Auch der SW wurde erforscht, und am 16.7.81 gelang es Ivo Wildhaber mit dem Diamant den Mt. Ventoux zu umrunden. 1982 träumte Heinz Kornfeld von seinem Wunschziel Eggishorn (Wallis), ohne aber je mit seinen Versuchen der Schweizer Grenze nahe zu kommen. Dafür wurde wieder zweimal das Standard-Dreieck umrundet, nämlich von Ivo Wildhaber im B-4 (in mehr als 8 Stunden) und von Urs Isler in der Libelle.
Viel zu erzählen gibt es vom Jahrhundertsommer 1983, wo an gewissen Tagen, bei allerdings langer Aufheizzeit, die Thermik zu explodieren schien: Am 15.7.83 eröffnete Lagerleiter Acki den Reigen mit dem Standard-Dreieck, und tags darauf schlug Lagernovize Michael Keller zu, mit dem bis heute längsten Flug ab Aspres, nämlich Münster (VS) retour, 587 km, und dies alles in exakt 2 x 4 h 15 min. Am 17.7.83 schaffte Wini eine Distanz von 430 km mit *Aspres–Gd. Dixence (VS)* retour. Doch am nächsten Tag wurde unser Übermut bestraft, Mike und ich (Heini Schaffner) mussten nämlich in Aosta die Nacht verbringen. Mike schloss aus dem langsamen Einstrom von feuchter Südluft ins Aosta-Tal, dass Hangwind am Mont Blanc sein müsse, und der Schreibende verrechnete sich zuerst bei der Talquerung, bevor er sich im Dunst verflog. Aosta ist zwar nur 180 km, aber dafür über acht Rückholstunden von Aspres entfernt.
Praktisch in der Direttissima konnte am 22.7.83 Col du Pt. St. Bernard retour (313 km) abgeflogen werden; ein einziger Thermikschlauch katapultierte mich mit anhaltenden 4.4 m/s von 1900 m/M auf 4300 m/M. Da konnte mich selbst die späte Startzeit (15.08 Uhr) nicht am Abflug hindern. Beim Heimflug kam noch die Sauerstoffmaske zum Einsatz, denn reine Thermik bis 5200 m/M über dem Col de Galibier bedeutete gleichzeitig Abstechhöhe. Einen solchen Sommer wünschen wir uns jedes Jahr.
Ab 1984 wurden vermehrt Wendepunkte im Osten gewählt. Heinz Kornfeld erreichte den Monte Viso, 38 km östlich des Flugplatzes St. Crépin. Auch kam etwas Abwechslung bei der Wahl der Dreiecksflüge dazu: *Aspres–Modane–Barrême* und *Aspres–Col de Galibier–Barrême.* Auch gelang den Piloten Willi Fuchs, Mike Keller, Edwin Schwarb und Beat Lüthi am Lagerende der Überflug von Aspres nach Münster (VS), ein Zielflug von 295 km, der über den Col du Pt. St. Bernard und den Col du Grand St. Bernard führt. 1985 waren es für den gleichen Überflug Acki, Urs Isler, Oli und Heini Schaffner. Was für eine Erleichterung, wenn man nicht gleichentags zurück muss!
Wie wäre es, die noch ausstehenden 500 km mit einem sogenannten «Jo-Jo-Flug» unter Dach zu bringen, und dabei den «Parcours du Combattant» gleich zweimal zu benützen, sagte sich Urs Isler. Mit einem Flug über 541 km gibt er am 16.7.86 auch gleich die Antwort: *Aspres–Bonneval sur Arc–Pont d'Aiguines–Col de Montgenèvre–Aspres.*
Mit der Teilnahme am Nationalen Segelflugwettbewerb stellte sich natürlich das Problem von möglichst vielen Punkten, sowie dasjenige des einen Wendepunktes, der nicht weiter als 30 km von der Schweizer Grenze entfernt sein durfte. Dem ersteren musste mit den gutbezahlten 28%-Dreiecken, dem letzteren mit Wendepunkten wie Col du Pt. St. Bernard oder Les Contamines (12 km SW von Chamonix) begegnet werden. Die logische Ideenfolge war natürlich ein 28%-Dreieck von über 500 km Länge, doch wollte ein solches nicht so recht in die Landschaft passen. Richi Meyer schlug 1987 die einzig mögliche Variante vor: *Aspres–Col du Pt. St. Bernard–Le Logis du Pin–Die–Aspres (530 km).*
In den drei Lagern 1987–1989 interessierte uns vor allem Le Logis du Pin, welches auf einer Hochebene liegt und nur aus zwei bis drei Häusern besteht. Auf der ICAO-Karte wäre es auf halber Distanz zwischen Barrême sur Asse und der Stadt Grasse an der Route Napoléon zu finden. Aus der Luft ist dieser Wendeort jedoch schwer identifizierbar, denn wegen zunehmendem Einfluss der feuchten Meeresluft liegt die Wolkenbasis oftmals tief. Den generösen Aussenlandeplatz gleichen Namens (man könnte dort leicht einen Flugplatz errichten) hat aber noch keiner von uns gebraucht. Zu dieser Entwicklungsgeschichte des AFG-Streckenfluges ab Aspres gehört die Erfolgsmeldung, dass Richi Meyer im Lager 1989 sein Vorhaben, ein 28%-Dreieck mit einem Wendepunkt nahe der Schweiz, in die Tat umsetzen konnte. Besonders der letzte Wendepunkt Bahnhof Die, der noch am späten Abend geholt werden musste, sorgte für einiges Kribbeln zu Luft wie am Boden. Bravo Richi, Du bist einmal mehr wegweisend geflogen.
Müsste ich die stetige Steigerung der Streckenflugqualität ab Aspres begründen, so wäre sicher in erster Linie das verbesserte Flugmaterial zu nennen. Auch half uns das Aussenlande-Bilderbuch von Vinon, gewisse Hemmungen zu überwinden. Aber auch die besten Abflugrouten Richtung Briançon und Le Logis du Pin sind mittlerweile standardisiert, wie auch einige bewährte Abstechpunkte (Dormillouse, die Pässe Pas de la Cavale oder Col de Freissinières, le Piolit im Osten, die Berge le Coiro und Roche de la Muzelle im Norden). Schliesslich soll nicht unerwähnt bleiben, dass die allfällige Rückholerei nach Aussenlandungen in einem Lager viel spontaner abläuft und deshalb den Entscheid zum «go/no go» positiv beeinflusst.

Aller «aux vaches»

Am quatorze juillet 1980 musste Urs Isler bereits um drei Uhr und auf dem Hinflug «aux vaches» gehen, und zwar bei Rochebrune, zwischen dem Lac de Serre Ponçon und dem Flugplatz Gap-Tallard. Seine beiden Rückholer, Ivo Wildhaber und Thomas Kornfeld, gaben zu Protokoll, dass sie an der besagten Stelle ein Bild des Grauens erwartet hätte. Angeblich sah es wie nach einem mittleren Sandsturm in der Sahara aus. Der ausgewählte Acker sei zwar so lang wie ein mitteleuropäischer Militärflugplatz gewesen, Urs hätte jedoch infolge des weichen Untergrundes nur etwa 20 m davon gebraucht. Die Landestrecke des Diamant-Capots war etwas länger; dieses fand sich arg zerkratzt und mit der Innenseite nach oben 10 m vor dem Segelflugzeug. Die Bescherung wurde vorerst eingeladen und abtransportiert. In Aspres wurde dann eifrig nach Plexiglas gesucht. Die französischen Segelflugkameraden mokierten sich über unseren Perfektionismus, da bei ihnen Zahnpasta (soll abrasiv sein) zur Capotpolitur verwendet würde. Urs gab noch zu Protokoll, dass er mit vier zusammengebettelten Tuben Candida Fluor in eineinhalb Tagen Arbeit, das Diamant-Capot wieder einigermassen transparent machen konnte ...

Charles Olivier gelang es 1979 beinahe, vom Birrfeld direkt nach Aspres zu fliegen. Am Jura ist es gut gelaufen, ab Genf hat er sich im Hangaufwind weiterbewegt, um sich bei Cornillon-en-Trièves (3 km NW von Mens), nach einem mehr als zehnstündigen Flug, nach einem Landeplatz umzusehen. Ein 1041 m hoher Hügel am SE-Ende des dortigen Stausees spendete an seiner Nordflanke genügenden Hangaufwind und erlaubte dem Piloten dort oben zu parkieren bis seine frisch angetraute Rückholerin Brigitta, per Funk zum vorgesehenen Landefeld dirigiert, endlich mit dem Anhänger eintraf. Angeblich hätte Brigitta dort sofort die Windrichtung festgestellt und nach oben gemeldet, sicher «vent du nord», da sich Charles ja an einer Nordflanke aufhielt. Eine Beifall spendende Menge, Charles zählte nachher 42 Bewohner des nahen Dorfes, hatte sich für seine Landung eingefunden. Die Anwesenden entschuldigten sich für die Nichtanwesenden des 60 Seelen zählenden Dorfes. Charles, sichtlich gerührt, wollte die Anwesenden zu einem Pastis in der Dorfbeiz einladen, doch Villard-Julien hatte keine solche. Dafür wurden Brigitta und Charles vom Syndic des Dorfes zu einem ausgedehnten Apéro eingeladen. Eine Dorfbewohnerin gestand Charles: «D'abord j'ai cru qu'il s'agissait d'un planeur, car je n'entendais pas de bruit. Comme il a disparu (Charles wechselte kurzzeitig einmal an einen anderen Hang) je me disais qu'il s'agissait plutôt d'un avion à moteur. Le voyant maintenant de près, c'est quand-même un planeur, n'est-ce pas, Monsieur?».

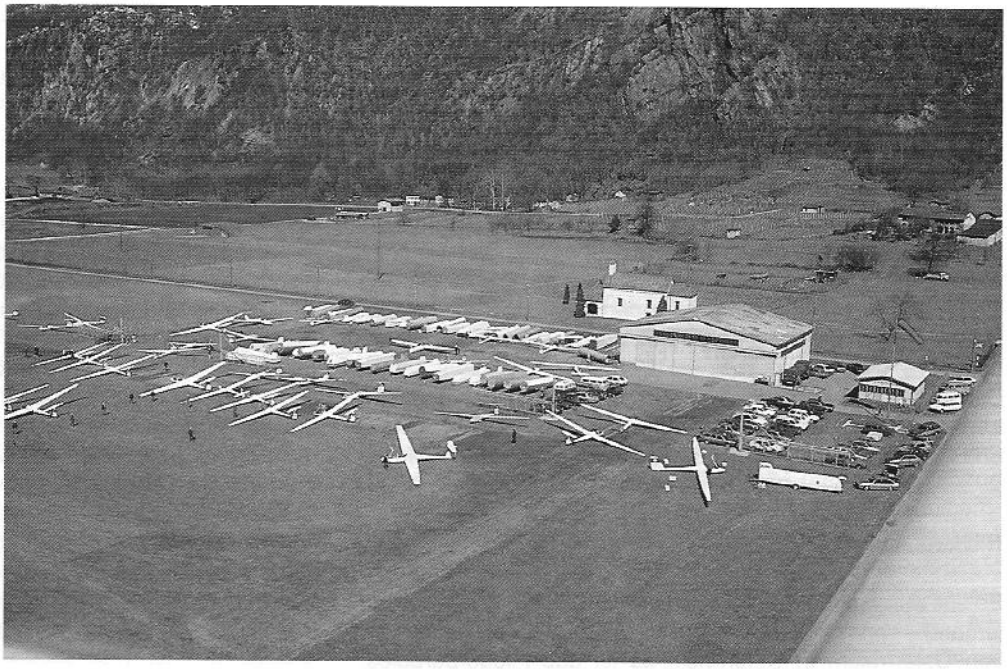
In der Kürze liegt die Würze! Den wohl kürzesten Flug in der Geschichte des Aspres-Lagers haben 1976 zwei Fluglehrer mit dem Doppelsitzer unternommen. Damit sich Heinz Kornfeld im vorderen Sitz ungestört dem Filmen eines Schleppstartes widmen konnte, musste Urs Pestalozzi den kurz zuvor montierten Blanik vom hinteren Sitz aus fliegen. Nach dem Abheben imponierte das Segelflugzeug sofort durch seine erstaunliche Steigleistung bei voll gestossenem Knüppel. Um Unheil für das Schleppflugzeug zu verhüten, musste Urs über der Strasse nach dem westlichen Pistenende klinken. Ob Heinz seelenruhig weiterfilmte, entzieht sich unserer Kenntnis, die gefilmte Sequenz wäre sowieso eher typisch für einen Windenstart gewesen.

Glücklicherweise befand sich der Flugplatz Aspres auf einem Plâteau und daher standen am Pistenende bereits 50 m Höhe zur Verfügung. Urs legte dann den Blanik in eine Rechtskurve, flog voll gestossen auf ein Kleefeld zu und ging «aux trèfles», nach einer Minute Flugzeit und ohne bei der Landung durchziehen zu müssen ...

Was war geschehen? Bei der Montage des Höhensteuers wurde das T-förmige Endglied des Steuergestänges, Mitnehmer der beiden Höhenruder, auf die altbekannte Art eingesetzt. Offenbar aber während des Transportes verdreht (Murphy's law), präsentierte es sich dann seitenverkehrt; das Höhensteuer war in Mittellage bereits nach oben ausgeschlagen. Obwohl beim besagten Blanik bereits von zwei anderen (farbenblinden?) Fluglehrern im Landeanflug das Capot abgeworfen wurde, weil rot und blau verwechselt wurden, markierte man in der Folge die beiden Enden des besagten T-Stückes und die entsprechenden Höhenruder mit rot und grün (Risikoverminderung, da Murphy's law für Farbblindheit unwahrscheinlicher ist als für eine unkritische Steuerkontrolle). Zwei Fluglehrer als Besatzung sind vielleicht des Guten zuviel ...

Am 15.7.76, nach achteinhalbstündigem Flug von Aspres sur Buëch bis zum Col de la Forclaz und heimwärts über Grenoble, musste ich den Flug ca. 60 km vor dem Ziel um 20.30 Uhr beenden, da keine Thermik mehr aufzutreiben war. Vor mir lag Monestier de Clermont, ein Strassendorf an der Route du Col de la Croix Haute und unmittelbar vor den ersten Häusern bot sich westlich der Strasse ein Stück Wiese an, davor und dahinter befand sich allerdings ein ungemähtes Ährenfeld. Die verfügbare Länge des Landefeldes erwies sich, wie nachträglich durch 60 Schritte gemessen, als etwas knapp; die Landetaktik sah deshalb das Ausschweben bereits über dem ersten

Noch herrscht Ruhe auf dem Flugplatz Aspres



Startbereitschaft auf dem Flugplatz San Vittore

Ährenfeld vor, mit sofortiger Vollbremsung nach dem Aufsetzen. Nach kurzem Ausrollen plötzlich ein Zischen, Ähren, die vor dem Capot nach links und rechts ausweichen, dann Stille. Die Flügel der Libelle scheinen auf dem Ährenfeld zu schwimmen, der Rumpf ist bis aufs Leitwerk eingedrungen. Nach dem Seufzer der Erleichterung bleibe ich noch einen Moment im geöffneten Cockpit sitzen und lasse mir den Flug, sowie dessen Abschluss noch einmal durch den Kopf gehen. Da höre ich hinter mir eine Männerstimme: «Alors celui-ci, il a dû se faire mal». Ich steige aus, versuche die Libelle allein aus dem Ährenfeld zu stossen und sehe dabei eine Familie mit drei Kindern, die soeben dem Auto entstiegen ist. Wie ich noch die Worte «Pilote», «Hôpital» und «grièvement blessé» aufschnappe, drängt es mich richtigzustellen, dass es sich hier um eine völlig normale (?) «atterrissage aux vaches» (oder eher «aux céréales») handelt, und dabei überhaupt nichts kaputt gegangen sei: «Non non, comme vous voyez, le pilote est sain et sauf et le planeur indemne!». Man schenkt mir keine Beachtung, dafür vernimmt man aus einem Kindermund: «Papa, pourquoi l'avion est-il tombé?». Der Vater überzeugt: «Eh bien, je crois que son moteur s'est arrêté due à une panne sèche!». Das Kind fährt suchend mit seiner Hand um die Rumpfnase und versucht von vorne durch die Öffnung für die Bugklinke ins Innere zu blicken: «Mais elle est où, l'hélice, papa?». Der Vater stutzig: «Eh bien, il n'y en a plus, il a dû la perdre en vol!». Dann das Kind wieder: «Oui, c'est vrai, papa, on voit encore le trou!» ...

Jörg Amsler und Heini Schaffner

Lager San Vittore: idealer Saisonbeginn!

Als 1980 erstmals AFGler ins alpine Segelfluglager von San Vittore (GR) ziehen durften, hatte dieses schon vier Jahre erfolgreiche Geschichte unter der Leitung der Fluggruppe Zürcher Oberland hinter sich und als Leistungsfluglager bereits einen guten Namen. In der Tat, ähnlich wie in Valbrembo oder Aosta, sind die schon früh im Jahr ausapernden Gebirgstäler der Alpensüdseite Thermikquellen par excellence. Der kleine Platz, nahe bei Bellinzona gelegen, darf sich am Rand der Sonnenstube der Schweiz wähnen. Ideale Verhältnisse ergeben sich häufig dann, wenn die Winde aus dem Bereich Nordost bis West wehen. Gewöhnlich stellen sich dann auch Wellen ein, die in Kombination mit Leethermik in prächtigster, verschneiter Alpen- und Seenlandschaft reizvolle und vielseitige Streckenflüge ermöglichen.

Die Kehrseite der Medaille zeigt sich jeweils, wenn die Winde auf Südwest bis Ost drehen. Feuchte, häufig auch stabil geschichtete Luft aus dem Mittelmeer, der Po-Ebene oder der Adria fliesst dann ein. Es kann zu mehrtägigen Südstaulagen kommen, die im Misox und in den benachbarten Alpentälern zu «bindfädigem» Dauerregen mit Wolkenplafond auf weniger als 50 m Grund führen. An diesen Tagen können auch die Alternativsportarten Ski und Kanu, für die dort ebenfalls Gelegenheiten geboten sind, die Laune nicht aufheitern. Nur Hallentennis und «Chratz» sind dann «in», weshalb schon von einem Entweder-oder-Lager, einem Lager für Gambler also, gesprochen worden ist.

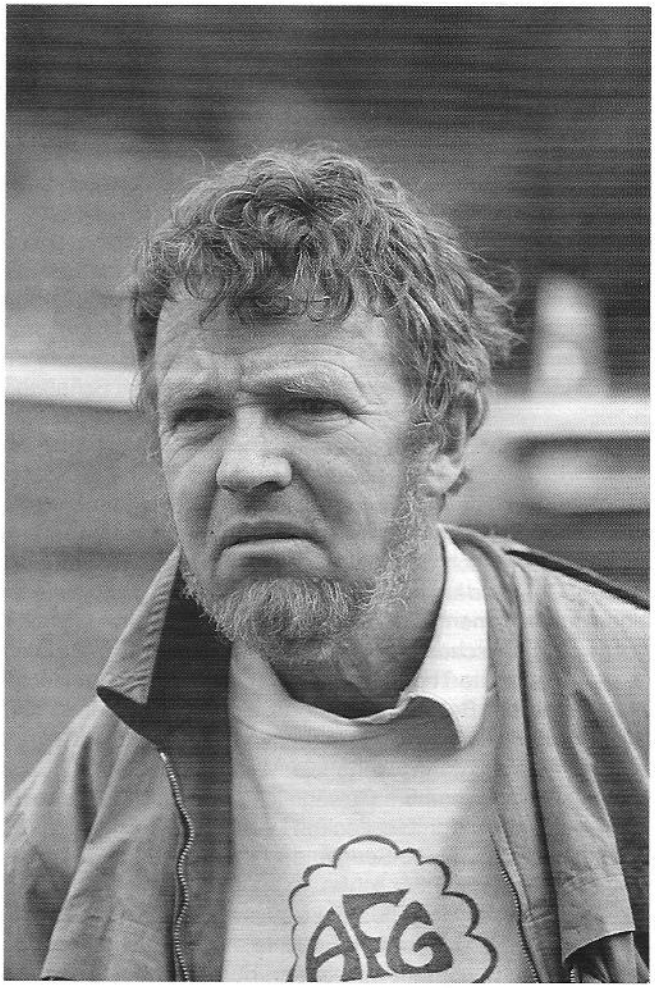
Tatsächlich, die bisher 10 Jahre AFG in San Vittore ergeben ein ziemlich ausgeglichenes Zufallsbild. Sechs Treffern stehen vier Nieten gegenüber, wobei vor allem die ersten Jahre mit Superlativen beschrieben wurden. Besonders die Alpenlängstäler wie Centovalli-Vigezzo, Veltlin, Aostatal und Wallis ermöglichten weitausholende Distanzflüge, welche die Jagdgründe von Valbrembo mit jenen von Aspres verbanden. Dies zeigen die extrem gelegenen Wendepunkte, die von AFGlern schon angeflogen worden sind. Vier Flüge ergaben mehr als 500 km, einer gar über 600 km, und ganz besondere Rosinen sind die Rückflüge auf die Alpennordseite.

Justin Wills (GB) war häufig gerngesehener Gast, der mit uns die Osterferien verbrachte. Mit ihm habe ich den Panoramaflug «The Golden Triangle» ausgeheckt: *San Vittore–Diavolezza (Bernina)–Gornergrat (Zermatt)–San Vittore*. Es gelang leider nur in zwei Anläufen, verteilt auf zwei Jahre. Unvergesslich bleibt Justins trockener Humor, als er beim ersten Versuch 1982, nach schwierigem Aufstieg durchs Bergell bei Nordföhn, plötzlich der vielen auftauenden Langlaufspuren auf dem Silsersee gewahr wurde und höflich fragte: «Would it be possible to land on this slush?». «Perhaps, but there is an airfield at Samedan!». «Sorry, too low!». Klar, dass er bei der Talstation der Corvatschbahn den Anschluss wieder schaffte und meinen angesichts des tiefverschneiten Prachtspanoramas überschwänglichen Kommentar «isn't this a beautiful world» konterte «Yes, could be worse!» und sich wieder den Bikini-Girls zuwandte, die sich auf der Diavolezza räkelten. Der Simplon verwehrte uns diesmal den Zugang zum Wallis, aber 1985 holten wir den Gornergrat zusammen im Twin-Astir der SG Blauer Windsack nach.

Streckenflieger mit noch geringer Alpenerfahrung können in diesem Lager gut üben, ohne die Talschaft zu verlassen. Angesichts der benachbarten Flugplätze Lodrino und Magadino besteht auch fast gar kein Risiko, dass man sich in ein Feld setzen muss. Die Kabelgefahr lauert allerdings fast überall! Der Sprung über die Bergkette ins Veltlin, oder über die Gondoschlucht und den Simplonpass ins Wallis verlangen schon mehr Erfahrung und auch etwas Mut, vom Rückweg

über diese Klippen natürlich ganz zu schweigen! So kann es dann ohne weiteres zu längeren Rücktransportübungen kommen, wenn zum Beispiel das «Bermuda-Dreieck» (markantes Strassendreieck zwischen Comersee und Lago di Mezzola, in dessen Nähe gute Landefelder zu finden sind) einen Segelflieger verschlingt, oder wenn in Samedan eben noch gar kein Segelflugbetrieb herrscht, oder aber schliesslich, wenn sich die zuständigen militärischen Stellen auch durch inständiges Betteln nicht erweichen lassen, im schneegeräumten Ulrichen einen Schlepper landen zu lassen. Solche (nicht erfundenen!) Begebenheiten haben zu spannenden, neuartigen und erzählungswürdigen Erlebnissen geführt, und werden es auch künftig tun.
San Vittore, ein Lager also für Individualisten (kein Zwang zu Lagerleben), für Abenteurer (noch viel Neuland zu entdecken) und für Gambler (ganz toll oder ganz mies)! Richi Meyer

Niederöblarn

Es soll anfangs der 80er-Jahre gewesen sein, da schwärmte jemand – verlässliche Quellen sagen, es sei Zech gewesen – von Österrreich: In Österreich, da ist das Fliegerparadies, schöne Flugplätze, tolle Landschaft, Hammerwetter, exquisite Wendepunkte, Aussenlandeplätze in Hülle und Fülle und Streckenflüge mit 500ern fast gratis. Heinz Kornfeld – sein Flugplatzentdeckungstrieb lag seit Aspres «schon» jahrelang brach – erfasste die Neugier. Oder war es die ungestillte Sehnsucht nach einem langen Streckenflug? Frisch pensioniert rekognoszierte er sämtliche schönen Flugplätze in Österreich.
Niederöblarn war seine Wahl. Mitten in der Steiermark, eingebettet ins Ennstal, 10 km westlich des bekannten Flugplatzes Aigen, umgeben von prächtigen Bergen mit Namen wie Rottenmanner Tauern, Niedere Tauern, Wölzer Tauern, Schladminger Tauern – Tauern hinten und vorne – und einigen Bergen mit herkömmlichen Bezeichnungen wie Dachsteingebirge, Totes Gebirge und dem Hausberg, dem Grimming, da fand Heinz Niederöblarn. Es versprach ungeahntes Flugvergnügen. Und auch der Flugplatz mit Hartbelagpiste, Beiz und dem Betreiber, der Union Alpenflugschule, schien ideal.
1984 entstand ein kleines Lager. Wohlvorbereitet von Heinz fanden sich Ende Mai sechs AFGler, zum Teil mit Begleitung, in Niederöblarn ein und bezogen Quartier bei der gastfreundlichen Familie Edlinger am Rande des Dorfes, mit Aussicht auf den Flugplatz. Mit von der Partie waren u.a. Heinz und Helly Kornfeld, Hugo und Esther Rytz, Klaus, Günther und Sieglinde Wyss, Urs und Ursula Pestalozzi. Aus Erinnerungen zusammengestellt verlief das Lager etwa wie folgt: Klaus packte am ersten Tag die Gelegenheit beim Schopf und flog Gerlospass retour, 300 km. Die anderen freuten sich am Spazierenfliegen. Dann war der Himmel auf Erden und die Sonne verdunkelte sich: Orientierungswanderungen mit Heinz, Tafelspitz und Kaiserschmarrn, Ausschlafen, «Schwaddere» in Bad Mitterdorf, Wanderung in Blumenwiesen, von Brettljause zu Brettljause, Mozart-Museum in Salzburg und noch ein Obstler obendrauf – Frühling in Niederöblarn.
Unverdrossen streckenflughungrig zog in der ersten Junihälfte des folgenden Jahres etwa dieselbe Gruppe von AFGlern erneut ostwärts: fliegenderweise Peter von Burg mit der Ka-6 von Schänis aus – er wurde am Gerlospass zu Boden geschwemmt – und zu Land mit LS-4 und Mini-Nimbus. Eine verheissungsvolle, frühlingshaft labile Atmosphäre empfing uns.
Dienstag, 4.6.85: ein Dreieck über 500 km *Niederöblarn–Gerlospass–Lanzen Turnau–Niederöblarn* ist angesagt. Heinz Kornfeld und Klaus Wyss starten zum ersten Versuch. Zwischen Sonnenschein, Graupelschauern und Donnerschlag, mit Zittern und Fliegen, wortstark unterstützt vom Boden aus, erreichen beide ihr Ziel: 500 km – nonstop. Applaus für Klaus, grosser Bahnhof für Heinz: Im reifen Alter von 66 Jahren, mit der geistigen Frische eines 40-jährigen (ärztlich getestet!), nach 1227 Flugstunden und im 2795. Flug erfliegt Heinz seinen dritten Diamanten – bravo! Niederöblarn isch nümme nüt!
Mittwoch, 5.6.85: zweiter Versuch durch Peter von Burg und Günther Wyss. Verheissungsvolles Wetter, hohe Erwartungen, flaues Ende. Donnerstag, 6.6.85: dritter Versuch – dasselbe in grün. Hugo Rytz und Urs Pestalozzi schreiben Strecke aus. Der leicht gekürzte Flugbericht: Sackstarke Aufwinde bis Zell am See, Abwurf des Wasserballastes vor der Wende am Gerlospass, zweifelndes Zurückschleichen nach Radstadt, Schladming und Niederöblarn, rasante Beschleunigung von Hoffnung und Vortrieb über Trieben, Geradeausflug übers Eisenerzgebirge bis zum Wendeort Lanzen-Turnau, vorsichtiger Rückzug durch ein Labyrinth von gelben, schwarzen und weissen Wolkentürmen, gelassene Landung in Niederöblarn. Hurra, noch zwei 500er! Nur weiter so!
Weit daneben. Die österreichische Gastfreundschaft und die einladende Frühlingslandschaft haben uns wieder! Wisst ihr, wo das Gesäuse liegt, seid ihr in St. Wolfgang gewesen? Es muss nicht immer nur Segelflug sein! Fazit: Minimum an Flugzeit, 4 mal 500 km, phantastische Ferien und die gestillte Sehnsucht des Heinz Kornfeld nach dem 500er.
Urs Pestalozzi

Der Lager-Entdecker
Heinz Kornfeld