DER AUFWIND IM FRÜHLINGSLÄRM
um das Lärmproblem

OFFIZIELLES ORGAN DER
AKADEMISCHEN FLUGGRUPPE ZÜRICH

DER AUFWIND

- wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich.
- erscheint in zwangsloser Folge, jährlich aber mindestens zweimal.
- ist keiner Zensur unterworfen. Er enthält mitunter Meinungsäusserungen von AFG-Mitgliedern, welche sich nicht unbedingt mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.
- oder einzelne Stellen daraus sind nur nach vorangegangener Verständigung mit dem Redaktor zum Nachdruck freigegeben.

Aus der Redaktionsstube

"AFG-ler sind informationsdurstige Leute." - Zu diesem Schluss kommt man jedenfalls angesichts der Papierflut (ca. 4'500 Einzelblätter), welche unser Chefdrucker Hugo Rytz dieser Tage durch den Umdrucker des VSETH geschleust hat. "Aufwind", Adressliste, GV-Protokoll, Finanzmerkblatt, Vortragsankündigung, Fluglehrereinsatzliste, Unfallversicherungsmerkblatt und ein Leitfaden für angehende Leistungspiloten, so lautet die Liste unserer frühjährlichen AFG-Presseerzeugnisse, von denen übrigens die drei letztgenannten nur an aktive Piloten verschickt wurden. Bei der Aktualität der dargebotenen Lektüre ist kaum daran zu zweifeln, dass die Arbeit der vielen freiwilligen Journalisten und Autoren auch die nötige Beachtung finden wird.

Auf besonderes Interesse dürfte Iwan-Peter Schneuwlys "Leitfaden für angehende Leistungspiloten" stossen (siehe Beilagen). Dieses Manuskript diente als Grundlage für ein Referat, welches der Verfasser im Rahmen eines Kolloquiums über den Streckenflug am 27. Februar im Gasthof Sternen in Brunegg gehalten hat. Im Hinblick auf seinen Vortrag hat Iwan die einzelnen Merkpunkte absichtlich sehr knapp formuliert, weshalb sie hie und da einer gedanklichen Erweiterung bedürfen.

Im "Aufwind" musste als Folge der momentan erhöhten "studentenberuflichen" Belastung des Redaktors leider auf Illustrationen weitgehend verzichtet werden. Für diesmal präsentieren sich deshalb die Seiten unseres Informationsblattes rein äusserlich etwas trocken, doch ist der Inhalt der Artikel umso spritziger. Dem Leser wünsche ich unter dem Motto "In einem Atemzug von der ersten bis zur letzten Seite" viel Vergnügen.

Schliesslich möchte ich allen Mithelfern, ganz besonders Hugo Rytz, für ihre willkommene Unterstützung herzlich danken.

Hansjörg Benninger

Die Adresse der Aufwind-Redaktion:

Hansjörg Benninger
Schulstr. 10
8708 Männedorf
Tel. 01/ 920 13 45

JAHRESBERICHT 1974

Mit Freuden kann man feststellen, dass die fliegerische Aktivität der AFG weiterhin zugenommen hat und die AFG damit ihre eigentliche Bestimmung, nämlich zu fliegen, recht gut erreichte. Insgesamt verfehlten wir die 2ooo-Stundengrenze nur um 3 Stunden. Für jedes der 9 Flugzeuge ergibt dies im Mittel mehr als 22o Stunden Flugzeit, eine Auslastung des Flugzeugparks, die aus bisheriger Sicht als sehr gut zu bezeichnen ist. Sie liegt ca. 3o% über den Zahlen vorhergehender Jahre.

Dass diese erfreuliche Entwicklung nur bedingt auf die Pauschale zurückzuführen ist, geht daraus hervor, dass diese schon Ende 1971 eingeführt wurde und in den Jahren 1972 und 1973 keinen derartigen Aufschwung zur Folge hatte. Auch das Münsterlager hatte keinen Anteil an diesem Erfolg, wurden dort doch nicht mehr Stunden geflogen als in den Jahren zuvor. Die Auslastung des Flugzeugparks ist vielmehr auf die rege Streckenflugtätigkeit vom März bis Juni zurückzuführen. Immerhin legten 16 Streckenpiloten (inkl. Silber-C-Piloten) über 13'ooo km auf AFG-Flugzeugen zurück. Seit längerer Zeit klassierten sich auch wieder einmal 2 AFG-Piloten ganz vorne im Nationalen Segelflugwettbewerb. "Iwan" Schneuwly rangierte auf den 2.Platz und Edwin Schwarb auf dem 4.Platz der Gruppenklasse. Eine Klassierung in 1o. Rang für Richi Meyer (Offene Klasse) und eine solche im 17.Rang von Andreas Frank (Standardklasse) rundeten die Leistungen ab.

Am RAL wurde, wie schon beinahe üblich, der ganze Einsitzerpark der AFG eingesetzt. Richi Meyer nahm auch am TAL und an den englischen Meisterschaften in Nympsfield teil. Zu erwähnen wären vielleicht auch einige Gold-C und Diamanten, welche in der AFG seit längem nur noch ganz spärlich erobert wurden.

Das traditionelle Münsterlager stand unter der souveränen Leitung von Hansjörg Benninger. Es verlief, abgesehen von einem Schaden an einem Schleppflugzeug, bei relativ schönem Wetter reibungslos. Das Münsterlager wurde ergänzt durch ein Frühlings-Anfängerlager in Herten (D), durch eine Beteiligung mit 2 Maschinen am Lager in Val Brembo und durch ein eher "schauerliches"Samadenlager.

Nicht ganz so viel Glück hatten wir mit dem Flugmaterial. Eine unglückliche Aussenlandung in einem Baumgarten dezimierte unseren Flugzeugpark um eine Ka-8. Das Flugzeug wurde zu ca. 7o - 8o% beschädigt; der junge Pilot, welcher sich noch in Ausbildung befand, kam auf glückliche Weise mit einem leichten Schock davon. Im Uebrigen blieb der Flugzeugpark gegenüber 1973 unverändert. Gegen Ende des Jahres konnte der Kauf eines weiteren 8-4 in die Wege geleitet werden, was aber nur Dank einem äusserst grosszügigen Abkommen mit einem flugbegeisterten Piloten möglich wurde.

In der Diskussion um den zukünftigen Flugzeugpark zeigte sich ein Gesinnungswandel, der eher auf die Erhaltung des Flugzeugparks ausgeht als auf rasche Erneuerung. Trotzdem werden Neuanschaffungen in der nächsten Zeit nicht zu umgehen sein. In diesem Zusammenhang zeigte sich auch, dass die Pauschale seit ihrer Einführung Ende 1971 zu lange auf dem gleichen Stand belassen wurde. Um in den nächsten Jahren aus eigenen Mitteln wieder ein Flugzeug beschaffen zu können, wurden Aufschläge der Pauschale von 3o% notwendig, die ungefähr der Teuerung seit Einführung der Pauschale entsprechen.

Administrativ ergaben sich keine Veränderungen in der AFG. Die Ueberarbeitung der Reglemente wurde an die Hand genommen, weil sie z.T. arg veraltet waren und nicht mehr den Gegebenheiten entsprachen. In diesem Zusammenhang ist auch ein konsultativer Entscheid der GV zu erwähnen, der die Einleitung einer umfassenden Statutenänderung zur Folge hat und die Einführung der Passivmitgliedschaft vorsieht.

Zuletzt soll ein Problem berührt werden, welches den meisten AFG-Mitgliedern zu wenig bewusst ist. Das Engagement der AFG im Birrfeld hat sich in letzter Zeit wohl etwas gebessert, es ist aber immer noch ungenügend. Zu Recht wird die mangelnde Mithilfe der AFG bisweilen angegriffen - sei es auch nur im Scherz. Um das Birrfeld werden jedoch in nächster Zeit Auseinandersetzungen stattfinden (z.B. um das Lärmproblem), die einen Einsatz aller AFG-Mitglieder erfordern. Niemand sollte uns dereinst den Vorwurf machen können, dass Gleichgültigkeit und Bequemlichkeit beispielsweise zu einen Sonntagsflugverbot geführt haben! In diesem Sinne sollte die Mitwirkung eines jeden AFG-lers in der Sektion Aargau und im Birrfeld vermehrt zur Selbstverständlichkeit werden.

Allen, die sich 1974 für die AFG eingesetzt haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Den Piloten wünsche ich eine erfolgreiche Flugsaison 1975.

Ueli Pestalozzi

DAS LÄRMPROBLEM AUF DEM FLUGPLATZ BIRRFELD

Seit einiger Zeit sind von den Gemeinden rund um das Birrfeld Stimmen laut geworden, die sich über den Fluglärm beklagen, den die Sportflieger verursachen. Waren es anfänglich vereinzelte Klagen zu Handen der Gemeindebehörden, so folgten später Notizen und Vorwürfe in den Tageszeitungen, und schliesslich wurde ein vorläufiger Höhepunkt dadurch erreicht, dass Einwohner des Badener Ortsteils Rütihof in Form einer Petition einen Frontalangriff auslösten und damit ein Sonntagsflugverbot und andere Einschränkungen erzwingen wollen.

Ausgerechnet der Segelflug, der in breiten Bevölkerungskreisen Sympatien geniesst, wird bei seinem Pferdefuss, dem Schleppstart angegriffen und soll beschnitten werden. Die Flugplatzhalterin, die Sektion Aargau des AeCS, setzt sich diesen Ansinnen energisch zur Wehr und gibt sich grosse Mühe, bei Behörden und bei der Bevölkerung Verständnis für unsere Belange zu wecken und durch geeignete Veranstaltungen und Kampagnen neue Sympatien zu erwerben. Die Sektion ist darauf angewiesen, dass ihre Mitglieder im Rahmen ihrer persönlichen Möglichkeiten ebenfalls in diesem Sinne wirken und die Aktionen der Sektion unterstützen.

Objektiv betrachtet kann man uns Segelfliegern keine Vorwürfe machen. Lärmmessungen, die von der Gemeinde Birr und vom Luftamt veranlasst worden sind, zeigen deutlich, dass die Klagen aus Rütihof unberechtigt sind. Die Lärmbelastung liegt durchaus im Rahmen, wie sie nach den gegenwärtigen gesetzlichen Normen für ruhige Wohnzonen, teilweise sogar für Kurzonen, zulässig sind. Subjektiv betrachtet ist der Sachverhalt für uns ungünstiger. Den Initianten der Petition, die offensichtlich unserem Sport nicht geneigt sind, ist es gelungen, ihren Mitbürgern weiszumachen, dass sie von uns belästigt werden und sich zur Wehr setzen müssen. Sie haben ihrer Sache durch Presse und Fernsehen eine unverhältnismässige Publizität gegeben.

Die Sektion Aargau hat sich wiederholt bemüht, mit den treibenden Kräften in Rütihof ins Gespräch zu kommen. Im Gegensatz zu anderen Anstössergemeinden schlugen hier die Anstrengungen fehl. Somit bleibt uns nur die Möglichkeit, den Behörden und der Bevölkerung möglichst sachliche Informationen zu liefern und unsere Bereitschaft zu betonen, den Lärm im Rahmen des technisch möglichen zu vermeiden.

Wir dürfen dabei auch auf unsere bisherigen Anstrengungen und Massnahmen hinweisen, die die Lärmbelastung der Anlieger spürbar verringert haben, als da sind:

- Entwicklung eines Schalldämpfers für die Schleppflugzeuge, Lärmverminderung ca. 4 dB
- Modifikation des Propellers der Schleppflugzeuge, Lärmverminderung ca. 2 dB
- Verlegung der Schleppvolten und bessere Streuung derselben
- Disziplinarische Bestrafung von fehlbaren Piloten, die sich nicht an die Vorschriften halten.

Wir Segelflieger leisten unseren Beitrag zur Lärmbekämpfung, indem wir

- uns normalerweise freiwillig auf den Einsatz von nur zwei Schleppmaschinen beschränken,
- nach Möglichkeit nach Westen starten, solange es die Windverhältnisse erlauben,
- freiwillig die Schonung der Mittagszeit und der Abendstunden, sowie der Zeit des Gottesdienstes an Sonntagen beobachten, d.h. in diesen Zeiten keine unnötigen Schleppstarts machen.

Dies hat zur Folge, dass für die Schulung im Segelflug vermehrt die Winde und der Motorsegler eingesetzt werden sollen, dass auf Ziellandekonkurrenzen mit Schleppstarts verzichtet werden muss, und dass eine Steigerung der Qualität des Segelfluges durch Verlängerung der Flüge angestrebt werden muss (eine Massnahme, die gelegentlich auch für unser Münsterlager ins Auge gefasst werden sollte). Die letzte Massnahme sollte dazu führen, dass mit weniger Starts mehr Flugtraining und mehr Flugleistung erreicht wird. Die aktiven AFG-ler mögen sich in der kommenden Saison entsprechend einrichten.

Richi Meyer

AFG - STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT

Nachlese 1974 - Vorschau 1975

Das Jahr 1974 war für die AFG streckenfliegerisch gesehen ein grosser Erfolg. Sechzehn Piloten haben insgesamt ca. 13'000 Streckenkilometer geflogen. Davon entfallen auf regionale, nationale und internationale Wettbewerbe ca. 5'500 km.
Auf Nicht-AFG-Flugzeugen wurden ca. 1'900 km geflogen. Für die AFG-Streckenflugmeisterschaft waren gemäss Reglement ca. 5'600 km wertbar.

Die Leistungen gliedern sich wie folgt:

1 Flug über 400 km
14 Flüge zwischen 300 und 399 km
13 Flüge zwischen 200 und 299 km
22 Flüge zwischen 100 und 199 km
26 Flüge unter 100 km

Insgesamt 76 Flüge mit total 12'989 km, ausgeführt von 16 Piloten.
Der erste Flug erfolgte am 29.3.74 mit Startort Herten (D).
Der letzte Flug erfolgte am 26.8.74 mit Startort Nympsfield (GB).
Ertragsreichster Monat war der April mit 4013 Streckenkilometern (Lager Valbrembo, Wettbewerb in Freiburg im Breisgau) gefolgt vom Mai mit 3675 km (RAL und TAL) und vom Juni mit 2513 km (RAL).
Wenig ergiebig waren die Monate Juli und August. Der Juli brachte nur drei Flüge und vom August bliebe kaum etwas übrig, wenn man die Flüge in der EUROGLIDE-Competition abzählen würde. Schade, dass sich der Einfluss des Münsterlagers hier so ungut bemerkbar macht, gehören doch Streckenflüge in den Alpen zu den faszinierendsten Erlebnissen die ein Segelflieger haben kann.
Hier die Ehrentafel 1974 nach der Wertung des AFG-Streckenmeisterschaftsreglementes:

1.	Edwin Schwarb (Gewinner des Wanderpokals von Dr. P. Oswald)	1'012 km
2.	Peter Schneuwly	665 km
3.	Richard Meyer	654 km
4.	Walter Moser	623 km
5.	Christoph Wagner	559 km
6.	Beat Müller	500 km
7.	Urs Pestalozzi	346 km
8.	Hansjörg Benninger	333 km
9.	Willy Fuchs	260 km
10.	Mike Keller	206 km
11.	Andrea Branger	198 km
12.	Hugo Rytz	86 km
13. ex aequo	Dieter Hilty	67 km
13. ex aequo	Walter Huber	67 km
15.	Peter Zingg	15 km
16.	Andreas Frank (nur Fremdflugzeuge)	

Aufgrund dieser Resultate wage ich zu sagen, dass die Aussichten für 1975 gut sind. Wenn die Begeisterung anhält, dürften die Ergebnisse von 1974 noch erheblich übertroffen werden. Der Kampf um den "Trofeo Dottore Paolo Oswald" dürfte sehr spannend werden.

Um den Wettkämpfern die Sache etwas leichter zu machen und den TA-Chef von einer übermässigen und nutzlosen bürokratischen Arbeit zu entlasten, wurde das Reglement im Einverständnis mit dem Stifter des Wanderpreises leicht geändert. Die Abgabe von schriftlichen Flugberichten ist nicht mehr obligatorisch und soll sich auf aussergewöhnliche Leistungen und auf Beobachtungen besonderer Phänomene beschränken.

Ich benütze die Gelegenheit, im Hinblick auf die kommende Streckenflugsaison einige spontane grundsätzliche Gedanken niederzulegen, in der Hoffnung, den angehenden Wettkämpfern einen Ansporn und eine echte Hilfe zu bieten. Mögen diese sich die folgenden Punkte einprägen:

- Vorbereitung ist wichtig. Sie darf aber die eigene Beweglichkeit nicht behindern. Es ist zu bedenken, dass keine zwei Wetterlagen und somit auch keine zwei Flüge gleich sind. Die Streckenvorbereitung hat sich deshalb auf grobe Richtlinien zu beschränken. Der Rest ist Taktik.
- Wichtiger als die Vorbereitung ist die Realisierung. Sehr oft gilt es in erster Linie den inneren Schweinehund zu unterdrücken, die eigenen Zweifel zu beseitigen und die chronischen Miesmacher zu ignorieren. Auch an zweitklassigen Tagen, an denen das Wetter nicht ganz astrein ist, kann man Streckenflüge machen, wie an Wettkämpfen bewiesen wird. Das Erlebnis muss dabei nicht minder sein.
- Jeder Streckenflug ist ein Wagnis. Der erste ein ganz besonderes. Ein Wagnis kann nie gelingen, wenn es gar nicht unternommen wird. Man entschliesse sich also einmal definitiv, den "point of no return" zu überfliegen. Ein Wagnis kann auch nicht gelingen, wenn daran dauernd gezweifelt wird. Man sei deshalb optimistisch, höre auf die Optimisten und bewerte deren Ansichten mit der nötigen Reserve.
- Jeder Streckenflug verlangt dauernde Denkarbeit. Diese muss unter dem anhaltenden Druck der fliegerischen Anforderungen, der Absaufangst und der äusseren Einwirkungen (Bestrahlung, Ermüdung) geleistet werden. Informationen (eigene Beobachtungen, Empfindungen, Erinnerungen, Funksprüche) müssen aufgenommen und verarbeitet werden. Daraus müssen Entschlüsse entstehen, die die Flugtaktik laufend bestimmen. Diese Denkarbeit stützt sich weitgehend auf Intuition. Sie kann nicht am grünen Tisch erlernt und nicht programmiert werden. Vorbereitung und theoretische Kenntnisse können die Denkarbeit erleichtern, aber ebensogut in falsche Bahnen lenken.

- Jeder Streckenflug, ob gelungen oder nicht, bedeutet dem Segelflieger ein Erlebnis mit grossem Inhalt. Ist der Pilot nicht stumpf geflogen, so hat er sich die einzelnen Phasen gut eingeprägt und wird nach der Landung, abends oder anderntags mit der Auswertung beginnen. Der lernbegierige Segelflieger wird sich zusätzliche Informationen beschaffen, mit Kameraden, die am gleichen Tag unterwegs waren diskutieren, deren Ansichten und Beobachtungen mit den eigenen vergleichen, Wetterlage und Barogramm analysieren, Schlüsse ziehen und diese mehr oder weniger geordnet festhalten, sowohl innerlich als auch äusserlich.
- Jeder Streckenflug bedeutet ein Stück Erfahrung, die - wenn sie über viele Flüge kumuliert und verarbeitet wird - ein innerliches Kondensat hervorbringt. Dieses befähigt den Piloten, sich in einer bestimmten Situation auch unter Druck richtig zu verhalten, richtig zu entscheiden und intuitiv - vielleicht sogar instinktiv - taktisch richtig zu fliegen.
  Die Theorien, welche der Streckenflieger während seiner Laufbahn kennenlernt, bilden eine Grundlage für die Bewertung seiner Erfahrungen. Sie sind mithin als Krücken seines Könnens zu bezeichnen und dürfen in ihrer gesamtheitlichen Bedeutung nicht überschätzt werden.
- Es gibt keine zweite Sportart, die an den Ausübenden derart mannigfaltige Anforderungen stellt wie das Streckenfliegen. Ganz zu schweigen von der Schönheit der immer wieder wechselnden Landschaft und der veränderten Wetterlage, sei es im Jura, im Mittelland, in den Voralpen und Alpen oder gar in fremden Ländern.

Der folgende Flugbericht des Siegers unserer letztjährigen Streckenflugmeisterschaft gibt ein Beispiel dafür, wie ein Entschluss im Laufe des Fluges geändert werden kann (und muss), um aus einer gegebenen - anfänglich unrichtig beurteilten - Situation das Maximum anzustreben und durch Entschlossenheit und Optimismus auch zu erreichen.
Ich wünsche allen AFG-Streckenfliegern eine erfolgreiche Saison.

Richi Meyer

Streckenflug in gebrochener Linie:

BIRRFELD - VUE DES ALPES - ALTENRHEIN = 319 km (111+208)

Datum: 19. Mai 1974 Flugzeug: B-4, HB - 1104

Startzeit in Birrfeld: 11.38
Wendepunkt Vue des Alpes: 13.21) 65 km/h
Landezeit in Altenrhein: 16.12) 73 km/h

Am Vortag habe ich eine Bergtour auf das Widderfeld (Pilatusmassiv) unternommen und dabei unfreiwillig die Parade der Konkurrenten vom TAL (Schänis - Gruyères retour) abgenommen. Das Zuschauen animiert natürlich sehr, und da der Sonntag der 19. Mai ist - ein Hammertag schon in früheren Jahren - muss ich ins Birrfeld. Aber natürlich mache ich dort nur Zweiter, denn Mösi hat die Libelle schon reserviert. Das bringt mich zum B-4 und damit im Nationalen definitiv in die Clubklasse.
Wir - d.h. Mösi, Peter Kull (Ka-6) und ich - beurteilen das Wetter nicht als Hammer (es wird Gewittertendenz vorausgesagt) und entscheiden uns für einen Umkehrflug nach der Vue des Alpes. Schon von der Gisliflue weg geht es gut vorwärts. Von meinen Kameraden sehe ich lange Zeit nichts; ich weiss aber dank dem Funk, dass sie hinter mir sind. Bis zur Klus liegt die Basis auf ca. 2'000 m, doch steigt sie bis zur Vue des Alpes auf 2'400 m. Im gleichen Sinn nimmt auch die Bewölkung zu und erreicht beim Chasseral ca. 6/8. Weiter gegen Westen scheint es auch nicht besser zu sein, denn Hans Erhart kehrt in Ste-Croix um, ohne den angegebenen Wendepunkt - Hauteville - erreicht zu haben. Inzwischen haben wir drei ungefähr miteinander fotografiert und fliegen bei besten Bedingungen zurück, weite Strecken ohne zu kreisen.
Bei der Klus in Balsthal (14.12 Uhr, Schnitt: 80 km/h) beginne ich zu überlegen, ob ein Weiterflug Richtung Altenrhein möglich wäre. Da ein erfüllter Flug im Nationalen "nur" mit dem Faktor 1.1 gewertet wird, ist der Entschluss rasch gefasst. Ich verlasse den Jura in Olten und fliege Richtung Wohlen. Meine Kameraden folgen, haben sich aber noch nicht fest entschlossen. Hier im Mittelland stehen die Cu ziemlich weit auseinander und sind auch nur mässig stark. Darum verlassen mich Peter und Mösi und fliegen heimzu. Vorsichtig operierend erreiche ich Hausen um 15.10 Uhr (69 km/h) und finde sofort guten Aufwind in Gesellschaft der Hausener Flieger. Mit 2150 m fliege ich ab in Richtung Hinwil (Bachtel), wo noch einige kleine Cu stehen. Wie ich aber näher komme verfallen diese, und ich muss versuchen, mit verrissener Trockenthermik höher zu kommen. Nach längerem Ueben kann ich etwas Höhe machen und fliege zum Ricken, wo noch einige prächtige Cu stehen. Ueber der Kreuzegg auf 1500 m (knapp über der Krete) erwische ich einen 4-Meter-Schlauch und steige bis zur Basis auf 2500 m. Nun kann ich getrost abstechen. Das Appenzellerland ist mit zerfallenen Cb ziemlich bedeckt, so dass nirgends mehr viel Aufwind vorhanden ist. In Altenrhein kreise ich noch 400 m Höhe ab und lande kurz nach 16 Uhr.

Edwin Schwarb

Ein Föhnflug vom Flugplatz Schänis aus,

oder von einem der ausflog, den Föhn zu besiegen.

Datum: 15. Januar 1975 Flugzeug: Libelle, HB-1082

Eine frühmorgentliche Erkundungsfahrt in den Flughafen Kloten eröffnete erfreuliche Aussichten. Die hilfsbereiten "Meteorolügen" waren so stolz auf den Föhn, als hätten sie ihn selber gemacht. Mein wettkampferprobter Rückholer Hugo Rytz und ich beeilten uns deshalb, mit der Libelle nach Schänis zu kommen.

Dort waren schon einige Piloten mit dem Montieren beschäftigt, und gemeinsam waren alle Flugzeuge nach kurzer Zeit startklar. Noch einmal die Sauerstoffanlage überprüft und dann, eine knappe Stunde nach der Ankunft in Schänis, war ich schon in der Luft.

Wir starteten nach Nord-West, und zunächst verlief alles sehr ruhig. Plötzlich wurde das Schleppflugzeug vor mir in die Höhe gerissen, und Bruchteile von Sekunden später flog mir die Sauerstoffanlage um die Ohren. - Die Windscherung war sehr heftig, und ich musste mich in dem engen Rumpf festkeilen, damit mir die Beine nicht aus den Pedalen gerissen wurden. Zu den Tragflächen habe ich nur einmal einen schüchternen Blick geworfen - sie boten einen etwas ungewöhnlichen Anblick!

Langsam ging es vorwärts bis zum Schäniserberg, wo ich auf 900 m NN ausklinkte und sofort von dem starken Hangaufwind (ca. 4-5 m/sec.) hinaufgerissen wurde. Innerhalb von Minuten war eine Höhe von ca. 2200 m erreicht, und ich beschloss, weiter in Richtung Amden zu fliegen. Immer im Hangwind segelnd wollte ich so bis zum Gonzen bei Bad Ragaz vorfliegen und dort durch den Talrotor in die Welle einsteigen. Bis hinter Amden verlief alles nach Plan. Die Hänge trugen wie sich das gehört, und plötzlich tauchte vor mir die steile Felswand der Churfirsten auf. Ich schnallte die Gurte noch etwas fester, da ich dort mit einem kräftigen Aufwindfeld rechnete. Der erwartete Schlag kam dann auch, als ich um die Felsnase bog, doch leider in der falschen Richtung: 5...6..ja sogar mit 7 m/sec ging es in die Tiefe. Da gab's nur eins, so schnell wie möglich zurück zum sicheren Hangwind am Schäniserberg. Also jagte ich über die Schaumkronen des Walensees zurück zum Ausgangspunkt.

Während des erneuten Hangfluges hatte ich nun genug Zeit, in mich zu gehen und mir zu überlegen, auf was ich da reingefallen war. Wenn an der Luvseite der Churfirsten ein solches Abwindfeld zu finden war, dann konnte es wohl an der gegenüberliegenden Seeseite, die eigentlich im Lee liegt, nicht viel schlimmer sein. Ich hatte wohl den absteigenden Teil des Rotors über dem See erwischt. Nochmals wollte ich

mich nicht reinlegen lassen und stieg diesmal am Hang bis auf 2500 m, da mir die bevorstehende Seeüberquerung doch einige Sorgen machte. Ueber dem See war es zwar turbulent, aber bei weitem nicht so schlimm wie befürchtet.
Nun war ich mit meinen 1800 m also auf der anderen Seeseite, aber vom Rotor keine Spur. - Es war eine nervenaufreibende Stunde, die ich dort zubrachte, bis ich endlich im engen Murgtal einen Rotor fand. Mühsam war der Aufstieg, denn die aufgebrachten Luftmassen nahmen mich nur widerwillig mit nach oben. Ein falscher Kreis, und ich war wieder einige hundert Meter tiefer, und die Arbeit der letzten Viertelstunde war dahin.
Dann, ganz plötzlich, war der Rotor durchstiegen, und das Flugzeug lag ruhig in der laminaren Strömung. Ein Blick auf das Variometer sagte mir, dass die Welle erreicht war, denn es stand immer noch auf 2 m/sec. Jetzt nur nicht wieder herausfallen!
Nach einigen Minuten hatte ich 4000 m erreicht und damit mein Tagesziel, die 3000 m-Ueberhöhung. Ich schaute auf die Uhr, es war erst 14/30 Uhr. Da packte mich der "Höhenrausch". Ich legte mir die Sauerstoffmaske zurecht und suchte nach einer weiteren Welle. Ueber dem Pizol entdeckte ich eine kleine Rotorwolke, und so liess ich mich, immer noch in der alten Welle segelnd, bis in die Nähe von Landquart driften.
Es erforderte einiges Suchen, aber schliesslich war der Aufwind gefunden. Mit 3-4 m/sec. ging es bis auf 7000 m. Der Rundblick über das ganze Alpenmassiv, den Jura, Schwarzwald und bis weit nach Oesterreich hinein war herrlich. Doch plötzlich spürte ich die eisige Kälte, und so entschloss ich mich zum Abstieg, obwohl es mir in der Seele weh tat, die 7000 m einfach abzufliegen, ohne sie in Strecke zu verwandeln.
Nach einem Flug von 3½ Stunden landete ich gegen 16 Uhr wieder auf dem Flugplatz Schänis.

Christoph Wagner

.....und aus 73,5°WL/18,5°NB weiss einer der unseren folgendes zu erzählen:

Port-au-Prince, den 10. Feb. 1975

Liebe AFG-ler,

Auch diesmal wieder kann ich Euch nicht mit einem Bericht über den Segelflugsport dienen. Man sieht hier entlang der zahlreichen Bergketten zwar fast täglich einige Wolkenstrassen und im Herbst auch unheimlich viele Gewitter, aber leider überhaupt keine Segelflugzeuge. Es gäbe also in der neuen Welt selbst im Jahre 1975 noch Pionierarbeit zu leisten!

Vielleicht begnügen sich die Aufwindler aber auch mit einigen Bemerkungen über die Perle der Antillen. So benennt sich Haiti selbst, das Land in dem der Mann auf der Strasse zum Beispiel nicht weiss, wann er geboren wurde, ob die Zahl der Geschwister und Halbgeschwister siebzehn oder nur dreizehn beträgt und dass der Präsident, den er vor einigen Jahren auf Lebenszeiten wählte, damals bei uns noch nicht einmal volljährig gewesen wäre. Ein Land, wo eine Orange noch weniger als drei Rappen kostet, wo Spaghettis und Zigaretten per Stück gehandelt werden, wo mit der grossen Ausnahme von Kindern und lauter Musik praktisch nichts produziert wird..... Haiti, ein Volk von primitiven Bastlern und Gauklern, Paradies der Farben, der Korruption, der Sommervögel und Stechmücken, der lässigen und nachlässigen Armut; auch der ebenso grossen wie leeren Namen. Man kauft hier seine Zahnpasta zum Beispiel nicht in irgend einem Laden, sondern im "l'Eternel est grand shop" und sein Lotterielöslein im "L'amour du travail, bric-à-brac, maison d'affaires". Deinen Jus trinkst Du in einem Loch überschrieben mit "Dieu plus fort, Bar", während sich "Mercidieu, Louis Buffon, Coiffeur, répassage des cheveux" wohl kaum Eurer Kundschaft erfreuen dürfte. "Soyons sages", "Honnêteté, secret de la vie" oder "Dieu voit tout" könnten Namen des Vehikels sein, das Dich durch die Stadt hottert und dessen Chauffeur Dir am Ende ohne Wimpernzucken das fünfzehnfache des normalen Preises verlangt, während der Camion, welcher zwischen zwei der wichtigsten Städte des Landes beim Traversieren eines Bachbettes stecken bleibt, vielleicht unter dem Motto "Secours de très haut" oder "Merci l'Immaculée" gereist war. Den Vogel schiesst allerdings jene Schülerin ab, welche ein Jahr vor der Matur in der Klassenarbeit, überschrieben mit "Fais bien ce que tu fais", die Frage nach dem Satz des Pythagoras wie folgt beantwortet: "Im Satz von Pythagoras wenn zwei Geraden sich schneiden, so auch ihre Seiten."

Das Schul- und Bildungssystem hier ist überhaupt hahnebüchern. (Und man kann sich der Idee nicht ganz erwehren, dass es so gewollt ist - nur einem ungebildeten Arbeiter kann man zum Beispiel nicht einmal dreissig Franken im Monat bezahlen). Die öffentlichen Schulen taugen oft nichts. So kommt es, dass es in Haiti Privatschulen gibt, wie bei uns Beizen, und die meisten werden genau im gleichen Sinn und Stil geführt. Bildung wird zum Geschäft, und da es rentieren muss, wird auch der frechste Schafskopf und die unfähigste Lümmelin noch mitgenommen. "Jänu", ich bleibe ja nicht mehr allzu lange und trotz allem werde ich dann wieder verstehen warum man sagt: "Partir, c'est toujours mourir un peu."

Peter Turnheer

Reiseerinnerungen an den Blanik-Transport

Keinen Bericht beginne ich erst mit den Eindrücken aus der Tschechei. Natürlich hätte ich auch von der Fahrt durch Deutschland und Oesterreich einiges aufzuzählen, denn ein AFG-Transport kann ja gar nicht ohne lustige und ärgerliche Zwischenfälle vonstatten gehen. Aber Bruno Neininger und ich hatten uns moralisch auf diverse Ungereimtheiten vorbereitet. Mikes VW-Bus machte zum Beispiel schon von Anfang an einen guten Eindruck und nach einer Gefahreneinweisung :"Gsehsch jo denn scho we's goht", war der Start getan.

Die Reise verlief bei herrlichem Wetter, aber die vom tauenden Schnee vernässten Autobahnen liessen unser Gefährt eine recht unschöne Farbe annehmen.
Allerdings zog dann über der Tschechei eine hohe Bewölkung auf, sodass die gelb-braune Landschaft, die gut in einen Western passen könnte, ziemlich trist wirkte.
Die Dörfer sind entlang den Strassen gebaut, kleine, einstöckige Reihenhäuschen, eins violett, das andere gelb, grün, rosa. Davor jeweils ein kleines Blumengärtchen bis ans Trottoir. Oft auch zwischen Strasse und Gehsteig ein Band Rasen.
Auf den Strassen herrscht reger Lastwagenverkehr und die Fassaden der Häuser werden schwarz und die Gärtchen grau.
Am Morgen sind in den Dörfern die Strassen fast leer: nur ein paar verhutzelte alte Grossmuttchen gehen auf Einkaufsbummel zum schwatzen: schwarze Gestalten, gebückt, eine schwarze Tasche in der einen, ein schwarzer Stock in der andern Hand.
Ein dunkles Kopftuch flattert ganz leicht. So gehen sie vorsichtigen Schrittes mit ihren klobigen Schuhen über das, mit tiefen Gräben durchzogene Kopfsteinpflaster.

Das Werk in Kunovice: Schätzungsweise etwa 2000 Belegschaft. Von aussen macht es den Eindruck eines Gefängnisses: vergitterter Eingang mit Schlagbaum und in der Eingangshalle, die kalt und unfreundlich wirkt, über fünf Portiers, doch nicht um die Türe zu halten oder ein paar Worte des Willkomms zu sagen, sondern um die Leute zurückzuweisen oder sie zum Empfangsraum, der wie ein Postschalter aussieht, zu komplimentieren. Dort internes Telephon zum deutschsprechenden Verbindungsmann, der eine gehobene Stellung einzunehmen scheint.
Schliesslich endgültiger Empfang durch die Leiterin für die Abteilung Segelflugzeuge : blond, um dreissig, flotte Erscheinung.

Vorläufig müssen wir nur die Pässe abgeben; das Warten geht weiter.Der eine Portier,dick, mit schwulstigen Lippen und Doppelkinn frägt uns mit missverständlichen Gesten nach Pornoheften,deren Nichtvorhandensein drüben offenbar frustrierend wirkt.Wir müssen ihn enttäuschen,gleich wie den jungen Arbeiter,der deutsche Motorzeitschriften wollte.
Eine knappe Stunde ist um,als wir ins Werk einfahren können und den AFG Blanik im Departement Segelflugzeugbau abladen dürfen.Kaum im Hangar angehalten, laufen schon zehn Arbeiter herbei,nur lassen sie es beim Zuschauen bewenden.Einige beschäftigen sich immerhin noch mit dem Kauen ihrer Znünibrote,da die Gelegenheit zur Pausenverlängerung günstig scheint. Die paar Splinten,die einfach nicht raus wollen, wären mit einer Zange zu entfernen;auf ein entsprechendes Ansinnen scheint aber keiner der Leute genügend motiviert zu sein. Der Dolmetscher unternimmt aber noch einen Versuch ein solches Werkzeug zu erhalten, doch der Arbeiter,den er etwas unwirsch angesprochen hat,verreist ohne Rückkehr.
Kaum sind die Abladearbeiten beendet,fahre ich mit unserem Betreuer und Dolmetscher zwecks Zollformalitäten in den nahen grossen Ort Uh. Hradiste.
Unter der Aufsicht von Bruno wird unterdessen der neue Blanik,den wir für den schweizerischen Generalvertreter heimtransportieren,aufgeladen.
Das Städtchen hat ungefähr die Grösse von Aarau,allerdings ein wenig mehr gepflästerte Strassen,die nicht gerade eben sind und durch zahlreiche Baustellen den Verkehr nur zäh fliessen lassen.Der Bahnhof ist klein und scheint ausgestorben,einzig am Kiosk ein paar Schüler.Zwei herrliche alte Dampflokomotiven rauchen still vor sich hin und verbreiten einen Geruch von heissem Öl vermischt mit dem von brennender Kohle.
Der Gemeindeplatz lockt doch ein paar Schaulustige an, immerhin scheint der Platz bedeutend mehr Menschen aufnehmen zu können als um die Mittagszeit.
Das Benzin ist mit Fr 1.60/Liter schon recht kostbar. Deshalb verkehren ausser Lastwagen nur noch schwarze Prestigetatras mit Funktionären.
Ins Werk zurückgekehrt,ist der Belad beendet und wir schauen uns noch ein wenig die herumstehenden Flugzeuge an: die zweimotorige Passagiermaschine mit den amerikanischen Turbomotoren oder das hochbeinige Landwirtschaftsflugzeug mit dem riesenhaften Sternmotor.Ein Geschäftsvogel harrt inmitten von Containern seiner weitern Verwendung.In einem Rasenfleck noch einige abgewrackte Schulflugzeuge nach Bauart Zlin.
Zuletzt wieder Formalitäten,händeschütteln,Gruss an den Generalvertreter und mit unserer kostbaren Fracht verlassen wir die arbeiterparadiesische Industrie wieder.

Später das Restaurant am Weg:kein Mensch spricht deutsch,auch dort.Saubere Tische in einem grossen Raum,die Speisekarte absolut unverständlich.
Als die Serviertochter zum zweitenmal kommt,tippe ich fraglos auf ein Gericht der teuereren Klasse und beobachte genau die Mimik ihres Gesichtes: doch weder ein mitleidvolles Lächeln noch ein vorwurfsvoller Blick kann ich erkennen.
So kommt kurze Zeit später Sauerkraut mit Speck und Semmelknödeln.Mit sehr viel Sauce gekocht, schmeckt mir dieses Mittagessen wie in der Mensa.
Am nächsten Tisch,der Türe zu,ein älterer Mann,unrasiert, mit schwarzem,langen Mantel.Schwarze Haare,Kettenraucher:drei Finger der rechten Hand sind an den Spitzen gelb-braun.
Er spricht ein paar Worte deutsch,die er in Deutschland in der Kriegsgefangenschaft gelernt hat.
Er interessiert sich für unser Flugzeug,woher es komme und was es koste und was man sonst noch so macht.
Er sagt,es spiele keine Rolle,Deutsche oder Russen, alles gleich.
Andere schalten sich in unsere Diskussion ein.Meist ein etwas verbissenes Lächeln auf dem Gesicht,lauschen sie unsern Ausführungen.Aha,ihr seid aus der Schweiz; es ist schön dort und die Deutschen bleiben besser wo sie sind.
Zum Abschied wieder händeschütteln,Lächeln,Winken, Gott mit Euch,dann wieder Fahrt durch die weite Landschaft.
Ab und zu Sowjetsterne.Sie feiern draussen den 30. Jahrestag der Befreiung durch die Russen.
Ab drei Uhr nachmittags dann reger Fussgängerverkehr in den Strassen.Sie arbeiten von 0500 h-1400 h, dann ist frei.Ueberall,wo wir halten,entstehen Menschenansammlungen.Alle sind freundlich und helfen uns den Briefkasten zu finden oder die Strasse nach Bratislava.
Manchmal begleitet uns jemand ein Stück des Weges um sicher zu sein,dass wir an den richtigen Ort gelangen.

Am Zoll dann wieder drei Vorposten mit Suchscheinwerfer, Telephon und Maschinenpistolen.
Sie sind auch dort freundlich,wollen ins Cockpit der neuen Maschine sehen "ob nicht noch ein Passagier drinsitzt".Wir sprechen vom Segelfliegen und erklären viel,denn der junge Oberzöllner ist ein interessierter Zuhörer.Dann öffnet er noch kurz die Schiebetüre des Busses und kurze Zeit später überrollen wir wieder die Grenze in k&k's Landen.

Jörg Amsler

FA-NEWS

1. Fluglehrer-Einsatzliste 1975

Wie in den vergangenen Jahren haben wir auch für 1975 ab März eine Fluglehrer-Einsatzliste für die AFG aufgestellt, so dass bei Bedarf jedes Wochenende ein AFG-Fluglehrer verfügbar ist. Ich erinnere hier wiederum an die Spielregeln:
Sofern der betreffende Fluglehrer auch noch für die Fliegerschule Birrfeld (FSB) Fluglehrer ist, kommt er sowieso am Samstagnachmittag und den ganzen Sonntag auf den Platz, muss aber auch die FSB-Schüler betreuen. Ist für die FSB ein anderer Fluglehrer zuständig (siehe Einsatzliste), so müssen sich AFG-Interessenten bis spätestens eine Woche zuvor zu einem Grüpplein zusammentun (hier sei der Stamm wiedereinmal in Erinnerung gerufen) und bis Samstagabend des vorhergehenden Wochenendes beim Fluglehrer anmelden, sonst kann dieser anderweitig über sein Wochenende verfügen.
Von dieser Möglichkeit können nicht nur unsere Schüler Gebrauch machen, sondern auch Leute, die umschulen wollen (genügend früh an die Umschulungsbewilligung denken!) oder Freiwillige, die zu Saisonbeginn Checkflüge machen wollen. Ich bin zwar kein Freund der freiwilligen Checkflüge, da ich befürchte, dass die, welche es am meisten nötig haben, sowieso nicht kommen. Aber ich lasse mich gerne positiv überraschen!

2. Neues Betriebsreglement

Nachdem unser altes Betriebsreglement aus dem Jahre 1954 in vielen Punkten veraltet ist und daher keine unbedingte Gültigkeit mehr hat, haben wir nun dieses Reglement wieder auf den neuesten Stand gebracht. Es liegt zur Zeit zur Genehmigung beim Luftamt und ich hoffe es im Frühjahr allen AFG'lern zustellen zu können. Es wird dann sofort in Kraft gesetzt und wieder eine hieb- und stichfeste Grundlage unseres Flugbetriebes bilden. Es ist ebenso strikte einzuhalten wie alle anderen im Flugbetrieb gültigen Vorschriften. Es hat leider in den vergangenen Jahren zum Teil wegen dem veralteten Betriebsreglement ein gewisser Schlendrian in der AFG eingerissen in Sachen Disziplin u. ä.. Das neue Betriebsreglement wird nun aber wieder genaue Richtlinien geben und ich werde nötigenfalls für deren Durchsetzung sorgen. Es sei daher allen fliegenden Mitgliedern zur eingehenden Lektüre empfohlen. Für allfällige Fragen stehe ich lieber zur Verfügung als für "Hämmer". Aber bei Bedarf wird auch der Hammer im 1975 mit neuem Elan geschwungen.

3. Administratives

Der Papierkrieg mit Umschulungs- und Streckenflugbewilligungen hat sich bewährt und wird weitergeführt.
Das Luftamt wird in Bälde ein neues Ausweisreglement gebären. Die Erneuerungsbedingungen für den Ausweis und die Sache mit der Passagierflugbewilligung werden ändern; ich verweise hier auf die Aero-Revue, die zu gegebener Zeit die neuen Bestimmungen vorstellen wird. Falls dies nicht der Fall sein sollte, werde ich eine Zusammenstellung versenden, sobald das Reglement in Kraft ist. Es ist auch damit zu rechnen, dass unser Umschulungsreglement in der Folge für 1976 gewisse Anpassungen erhalten wird.
Wie Ihr wisst, hat die FA über die AFG-Fliegerei Statistik zu führen. Dies wird mir oft erschwert durch Nachlässigkeit unserer Piloten, die Aussenstarts und Aussenlandungen durchführen, von denen ich nie etwas erfahre. Wer nach einem Streckenflug aussenlandet, muss halt entweder in der Birrfeldstartliste Landezeit und -ort eintragen, oder er kann mir eine Postkarte schreiben mit Flugzeugnummer, Start- und Landeort und Start- und Landezeit. Dasselbe gilt für Piloten, die ein Flugzeug von einem anderen Platz aus fliegen (natürlich nur mit Bewilligung des Vorstandes). All dies scheint eigentlich selbstverständlich zu sein und wird doch immer wieder vergessen. Also bitte, etwas mehr Ordnung auch hier, ich spiele nicht gern Kindergartenfräulein.

4. Rückblick auf die Saison 1974

Der Rückblick auf die Saison 1974 erweckt in mir etwas gemischte Gefühle. Einerseits war sie gekennzeichnet durch einen neuerlichen grossen Aufschwung im Flugbetrieb. Fast 2000 Flugstunden wurden geflogen und 1800 Starts und Landungen durchgeführt. Ein streckenhungriger Nachwuchs hat dem Flugbetrieb auf dem Birrfeld einen grossem Auftrieb verliehen.
Leider war aber die Zahl der Starte um eins grösser als die der Landungen, d.h. eine Ka8 ging zu Bruch und wird auch für 1975 ausfallen, falls sie überhaupt wieder bei uns fliegen wird. Dieser Unfall ist aus verschiedenen Gründen nicht so schlimm; es war glücklicherweise nur Materialschaden zu beklagen,und da viele junge Piloten in letzter Zeit auf B-4 und Ka6 umgeschult haben, wird der Bedarf für Ka8 dieses Jahr kleiner sein als 1974. Zudem steht nun ein zweiter B-4 zur Verfügung.
Der Unfall ereignete sich mit einem Schüler mit wenig Alleinflugerfahrung und bestärkt wieder einmal die Ansicht, dass es eben doch sinnvoll ist, die Ka8 als Basisflugzeug zu verwenden, da in einem solchen Fall der Schaden nicht allzu teuer ist.
Was mir allerdings in der vergangenen Saison mehr Kummer bereitet hat als dieser Unfall, waren die sich häufenden Zwischenfälle mit erfahrenen Piloten. Es zeigen sich zwei Dinge:
1. Nicht jeder Pilot braucht gleichviel Training um sicher zu fliegen. Manche benötigen viel mehr als das verlangte Minimaltraining. Es braucht nun offenbar einiges an Persönlichkeit um sich selbst oder gar anderen einzugestehen, dass man zu denen gehört, die viel Training brauchen. Legt bitte solch falschen Stolz ab; was zählt ist das Resultat, nämlich ein guter und sicherer Pilot zu sein!

2. Der zweite Punkt ist die Sorglosigkeit, die bei einigen Leuten in Selbstüberschätzung ausartet. Man fühlt sich sicher, man ist ja ein routinierter Pilot, sozusagen ein alter Fuchs. Aber auch hier: Alter schützt vor Torheit nicht; Vorkommnisse der vergangenen Saison zeigen dies deutlich.
Segelfliegen ist ein Vergnügen und soll es auch sein wie jedes Hobby. Aber es ist nicht einfach ein Plausch wie mancher andere auch. Wer zum Hobby segelfliegt muss sich damit seriös befassen. Es verlangt Einsatz, Konzentration und Verantwortungsbewusstsein. Wem das zu viel ist, der soll einem Jassklub oder Fussballverein beitreten, jedenfalls ist er bei uns fehl am Platz.
Das Segelfliegen beginnt zu Hause mit der geistigen Vorbereitung. Hand aufs Herz: was alles haben wir vergessen von dem, was wir an der Prüfung wissen mussten? Dies nur ein Beispiel von vielem, was bereits zu Hause erledigt gehört. Dann kommt das fliegerische Training; ein paar Plauschflüge im Jahr, wobei man am Ende jeweils schlecht und recht den Flugplatz wieder "tüpft" sind noch lange kein Flugtraining. Man muss sich auch hier Ziele setzen, und sei dies nur eine einwandfreie Ziellandung oder ein Flug mit möglichst wenig Schieben etc.
In diesem Sinne wünsche ich Euch eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison 1975.

Euer Christian Stalder FA

NACHRICHTEN AUS DEM VORSTAND . . .

COCKPITFLUEGE

Die Jugendzeitschrift COCKPIT führt für ihre Leser Flugvermittlungen durch. Die AFG beteiligt sich, indem sie Flugzeuge und Piloten zur Verfügung stellt. Sinn und Zweck dieser Flüge ist es, einem flugbegeisterten Jugendlichen zum ersten Flugerlebnis zu verhelfen. Der Flugpreis sollte Fr. 15.- nicht übersteigen.

Es werden freiwillige AFG-Piloten gesucht...

JUNGFLIEGERAUSTAUSCH

Das Zentralsekretariat des AeCS hat allen 18-21jährigen Segelflugpiloten mit gültigem Ausweis eine Einladung zum Jungfliegeraustausch 1975 zugestellt. Es wäre erfreulich, wenn die Jüngsten der AFG daran teilnehmen würden. Die schweizerische Gruppe wird voraussichtlich von Charles Olivier und Ernst Mannes begleitet.

MINILAGER

Der Vorstand hat beschlossen, dass...

Lager, welche bis Ende Februar vor der betreffenden Flugsaison mit allen wichtigen Daten wie Ort, Termin, Zweck, Lagerleiter,ect. schriftlich beim Vorstand angemeldet werden, ein Vorrecht auf die erforderlichen Flugzeuge haben.

...und schon ab 1975 gültig:

Von Organisatoren solcher Lager wird verlangt, dass sie dem Vorstand bis spätestens 1 Monat vor Lagerbeginn die unterschriftlich beglaubigten Anmeldungen der Lagerteilnehmer (mindestens 2 pro Flugzeug) und den definitiven Antrag für die Flugzeuge unterbreiten. Spätestens 2 Monate nach dem Lager ist dem Vorstand ein Lagerbericht vorzulegen, welcher wenigstens eine detaillierte Aufstellung der Flugzeiten und Flugleistungen, gegebenenfalls auch eine Abrechnung beinhaltet.

RAL 1975

Das RAL 1975 wird von der SG Lenzburg organisiertuund findet statt:

am SA/SO 3./4. Mai
und DO-SO 8.-11. Mai

Die AFG stellt die Auswertung und eine weitere Person im 3er-Gremium der Konkurrenzleitung.

Freiwillige AFG-ler sollen sich melden!

* * *

AFG-ler, die auf AFG-Flugzeugen am RAL teilnehmen möchten, haben ihre Anmeldung und ihre Option betreffend Flugzeug bis zum 31. März schriftlich dem Vorstand bekannt zu geben.

TAL 1975

Zwei AFG-ler haben die Ehre am Tal 1975 teilnehmen zu können:

Richi Meyer auf Diamant HB-994
"Iwan" Schneuwly auf Libelle HB-1082

Die Teilnahme Iwan's ist noch von seinem WK abhängig.

BAROGRAPHEN

Die AFG erwirbt zwei Willi-Barographen (nicht von Willi Fuchs).

MUENSTERLAGER

...findet für die AFG vom SA 5. Juli bis und mit SA 26. Juli statt.

...wird von URS ISLER, dem "kleinen Stumpen" geleitet.

...braucht noch Schlepppiloten vom 2o.Juli-1o.August (3 Wochen) auf dem Robin.

SAEMTLICHE GESAMMELTEN LAGERDATEN

1.	Frühlinglager(Herten)	6.4.-2o.4.	ASK-13
2.	Streckenfluglager Birrfeld	13.4.-2o.4.	2Ka-8,evtl.Blanik, evtl. Ka-6,B-4
3.	Val Brembo (I)	5.4.-13.4.	B-4, Libelle
5.	Frankreichlager von Heinz Kornfeld	28.6.-5.7.	evtl.2 Flugzeuge
		5.7.-11.7.	evtl.1 Flugzeug
6.	SOLA Münster	5.7.-26.7.	10 Flugzeuge
		27.7.-1o.8.	2 Flugzeuge
7.	RAL (Birrfeld)	3./4. 5.u..	alle Einsitzer
		8.5.-11.5.	evtl. ASK-13
8.	TAL (Montricher)	15.5.-25.5.	DIA und Libelle

BOXENPLAETZE IM BIRRFELD

Die AFG hat vom 1.März an folgende Boxenplätze zur Verfügung:

Boxe 3,4,5, wie bisher
neu: 2/3 der Boxe 9 (früher Boxe 1o) für 1 Segelflugzeug-anhänger und den Landrover

Neu: Nur noch zwei Doppelsitzer im Hangar! Sämtliche Einsitzer müssen von jetzt an demontiert werden. In der Boxe 3 sind jeweils zwei Anhänger zu versorgen, sonst haben wir zu wenig Platz.

Begründung: Um den Bau weiterer Boxen möglichst lang zu umgehen, werden vorerst alle Boxenplätze ausgenützt.

KOMMISSAERE

für die nächste Saison sind: Richi Meyer
Walti Moser
Beat Müller
Urs Pestalozzi

Einige wichtige Hinweise zum Gebrauch und der Wartung unserer

BATTERIEN

A. Flüssigbatterien (Blei-Schwefelsäure-Akkumulatoren)

Die farbigen Kugeln geben jederzeit sofortige Auskunft über den Zustand der Batterie (dies ist auch ihr wesentlichster Vorteil gegenüber den Dryfit-Batterien). Die Anzeige wird durch die Aenderung des spezifischen Gewichts des Elektrolyten während des Lade- und des Entladevorgangs ermöglicht.

Gleichzeitig ändert sich der Flüssigkeitsspiegel: er sinkt beim Entladen der Batterie, und steigt beim anschliessenden Laden praktisch wieder auf den ursprünglichen Stand an. Aus diesem Grund darf der Flüssigkeitsspiegel nur bei einer vollständig geladenen Batterie durch Nachfüllen von dest. Wasser auf die obere Marke einreguliert werden! Steigt nämlich die Flüssigkeit wesentlich über die obere Marke, so kann Schwefelsäure trotz dem Labyrinthsystem durch den Verschlussdeckel austreten, um dann langsam aber sicher die äusseren Metallteile der Batterie, das Blechgehäuse und schliesslich gar die Halterung im Flugzeug anzugreifen.

Sind alle Kugeln der Ladestandsanzeige oben, so ist die Batterie voll aufgeladen. Schon bei geringer Stromentnahme (oder bei einer ruhenden Batterie durch die Selbstentladung schon kurze Zeit nach der Trennung vom ladegerät) sinken die schwarzen Kugeln zu Boden. Bei Entnahme von etwa 30% der Kapazität sinken auch die roten Kugeln ab, während die grünen Kugeln dies erst nach dem Verbrauch von etwa 3/4 der Kapazität tun. Für den praktischen Gebrauch können demnach folgende Regeln aufgestellt werden:

- Sind alle Kugeln oben oder nur die schwarzen Kugeln abgesunken, so ist die Batterie vollwertig betriebsbereit.
- Sind nur die grünen Kugeln oben, so kann die Batterie mit Vorbehalt und entsprechender Vorsicht verwendet werden. Die vorhandene Kapazität ist allerdings merklich geringer als im ersten Fall.
- Sind auch die grünen Kugeln teilweise oder vollständig abgesunken, so darf die Batterie nicht mehr verwendet werden, sondern muss baldmöglichst wieder aufgeladen werden, da sie sonst Schaden erleiden könnte (Beachte: geladene Batterien sind ziemlich lang lagerfähig, entladene aber nicht).

Obige Regeln gelten selbstverständlich nur, wenn die abgesunkenen Kugeln von der Flüssigkeit bedeckt sind und somit wirklich das spezifische Gewicht der Flüssigkeit anzeigen. Es kann aber vorkommen, dass die Schauröhrchen leer sind. Durch die Verdunstung (vor allem in sehr trockener oder sehr warmer Umgebung - Höhenflüge, Boxe 3 im Sommer) oder auch durch zu lange fortgesetzten Ladevorgang (Entweichen von Gasen, vermutlich durch elektrolytische Zersetzung des Wassers) tritt ein Flüssigkeitsverlust ein. Wenn dieser Verlust soweit geht, dass die

Flüssigkeit nicht mehr sichtbar ist (im Zweifelsfall Batterie kippen und sich überzeugen, wie hoch die Flüssigkeit steht), soll folgendermassen vorgegangen werden:

- Entweder die Finger davon lassen und es mir melden, oder:

1. Wenig dest. Wasser nachfüllen bis die Flüssigkeit im Schauröhrchen gerade sichtbar wird (ca. 10-15mm unterhalb der unteren Marke). Nicht mehr!
2. Batterie anschliessen und Ladegerät einschalten.
3. Wenn alle Kugeln aufgestiegen sind, Flüssigkeitsstand kontrollieren und gegebenenfalls dest. Wasser bis zum Erreichen der oberen Marke nachfüllen.
4. Wenn möglich noch 1-2 Stunden nachladen.

Hierbei dauert Punkt 2, je nach dem Grund des Flüssigkeitsverlustes, nur wenige Stunden oder aber gleich 1-2 Tage. Auf jeden Fall schadet ein wiederholtes Auftreten eines so starken Flüssigkeitsverlustes der Batterie.

Es sollte daher Pflicht eines jeden AFG'lers sein, kurz einen Blick auf die Batterien zu werfen, wenn er im Birrfeld zu tun hat. Der wichtigste Grundsatz für das Nachfüllen der Batterien lautet:

- Dest. Wasser ist nach dem Laden und vor dem Gebrauch nachzufüllen.

Ideal wäre folgendes Vorgehen:
- Nach Ankunft auf dem Birrfeld als Erstes: Einschalten des Ladegeräts (Kontrollampe "Laden" muss brennen).
- Montieren des Flugzeuges und Erledigung der Flugvorbereitung.
- Auffüllen jener Batterien, bei denen höchstens noch ein Teil der schwarzen Kugeln unten ist. Diese können anschliessend verwendet werden.

B. Dryfit-Batterien

Dryfit-Batterien sind ebenfalls Blei-Schwefelsäure-Akkumulatoren, bei denen aber der normalerweise flüssige Elektrolyt gallertartig eingedickt ist. Sie sind praktisch wartungsfrei und über längere Zeiträume lagerfähig als Flüssigbatterien. Durch ihre völlige Lageunabhängigkeit sind sie für Akrobatikflüge unbedingt der Flüssigbatterie vorzuziehen. Ihre elektrischen Eigenschaften erlauben zudem einen problemlosen Betrieb mittels spannungsgeregelter Ladegeräte (die Ladeschlussspannung ist im Gegensatz zu den Flüssigbatterien kaum vom Alter der Batterie abhängig).

Folgende Punkte müssen aber beachtet werden:

- Dryfit-Batterien nur mit den speziell auf sie abgestimmten Ladegeräten laden (das grosse Gerät ist für Flüssigbatterien eingestellt).
- Eine voll geladene Dryfit-B. sollte nicht sinnlos während Wochen am Ladegerät angeschlossen bleiben, es schadet ihr möglicherweise. (Voll geladen ist sie, wenn das 80%-Lämpchen nicht mehr oder nur schwach brennt)

Willi Fuchs

- Bist Du ein aufgewecktes Mitglied der AFG ?
- Bist Du im Besitze eines Fahrausweises der Kat. A ?
- Traust Du Dir das Steuern eines Personenwagens samt Segelflugzeuganhänger auch in etwas schwierigeren Situationen zu ?
- Möchtest Du einmal besonders intensiv segelfliegerische Wettkampfluft schnuppern ?
- Ist Deine Traum - Ferienbeschäftigung vom 15. - 25. Mai 1975

Rückholer am TAL

(SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN)

in Montricher

Dann melde Dich bitte umgehend und mit den üblichen Bewerbungsunterlagen bei einem unserer Schweizermeisterschaftspiloten:

Richard Meyer Tel. P 01/ 88 25 62 oder

Peter Schneuwly Tel. P 01/ 26 74 42

WER VERMISST ?

seit dem Münsterlager 1974

- seinen schwarzen Regenmantel Marke
  STRELLSON (registered)
  All weather coats
  aus 67% Terylene/33% Baumwolle
  gekauft im Spezialbekleidungshaus Leutwyler, Aarau/Brugg/Reinach.

- ein türkisfarbenes Kinderleibchen, kurzärmlig, aus Baumwolltrikotstoff mit einem Aufdruck, der den
  stierkämpfenden Goofy (Walt Disney Productions)
  darstellt.

Die beiden Bekleidungsstücke können jederzeit und unentgeltlich beim Aufwind-Redaktor zurückgefordert werden!