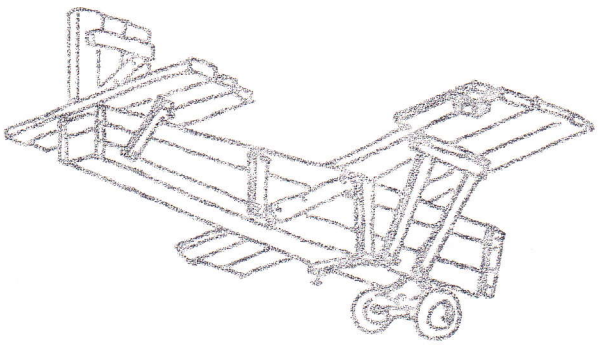
DER AUFWIND

offizielles organ der AFG

herbst 80



Jubiläum: 40 Jahre AFG

MUENSTERLAGER

SCHMEDENREISE

ASPRES

V V MUENSTER

ANFAENGERLAGER

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.

Adresse der Aufwindredaktion:

Ivo Wildhaber
Brauerstr. 16
8004 Zürich
Tel. 01/241 66 72

Redaktionschluss der nächsten Ausgabe: 14. März 1981

****

Mitteilungen des Kassiers:

Offene Rechnungen bitte bis spätestens 1. Dezember 1980 auf Postcheckkonto 80-25071 einzahlen.

Spesenrechnungen auf dem Spesenformular, mit entsprechenden Belegen und unter Angabe der Zahlstelle (Postcheckkonto oder Bankkonto mit Angabe der PC-Nummer) bitte auch bis 1. Dezember 1980 beim Kassier einreichen.

****

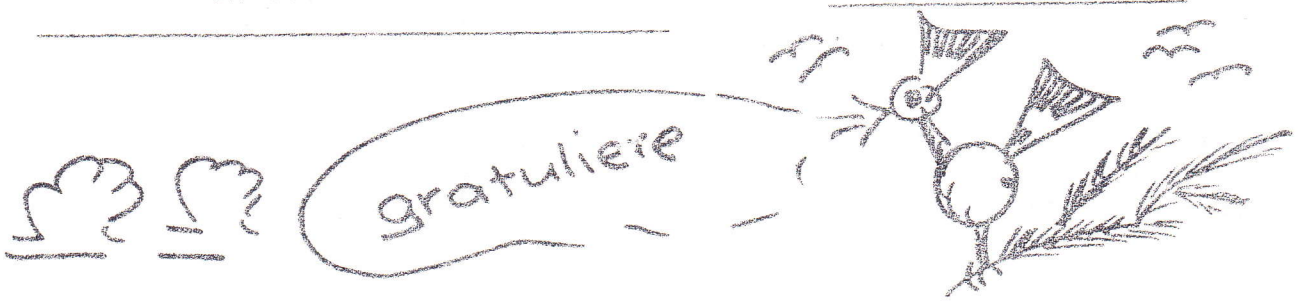
Herzliche Gratulation!

Doris Röthlisberger und Urs Zurfluh haben am 21. Juni 1980 geheiratet.

ZUM VIERZIGSTEN GEBURTSTAG DER AFG

VON STUMPE ISLER

AKADEMISCHE FLUGGRUPPE ZÜRICH



Das Gerücht geht schon eine Weile um: Unsere AFG wird heuer 40 Jahre alt. Die Lösung der zweiten Frage, wann genau dann ihr Geburtstag sei, grenzt schon eher an Sherlock Holmes Kleinarbeit. Unser Gründungsmitglied, Willi Kohler hat dann diesen gordischen Knoten resolut entzweigeschnitten. Die Gründungsversammlung unserer AFG war am 27. September 1940. Was soll nun heute geschehen? Besinnliche Rückblicke auf die Vergangenheit sind kaum die Stärken dynamischer Segelfluggruppen. Ihr Blick, muss, der steilen Entwicklung unseres Segelflugsportes gemäss, unternehmungslustig in die Zukunft gerichtet sein. Wer die Geschicke unserer akademischen Fluggruppe während 10 Jahren mitgestalten und fast 30 Jahre miterleben durfte, kann ihr das Zeugnis ausstellen, dass der Blick nach vorne wohl ihr traditionsreichstes Merkmal war und ist.

Der vierzigste Geburtstag wird kaum Anlass für ein nostalgisches Fest, wohl aber Motiv zum Vorsatz sein, die AFG möge auch in Zukunft mutig nach vorne blicken. Dies soll aber nicht hindern, in Vorbereitung auf das 50-jährige Jubiläum in 10 Jahren auch Seitenblicke in die Vergangenheit zu tun. Dani Friolet hat sich in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt, die geschichtlichen Daten unserer AFG zusammenzustellen. Vor wenigen Wochen hatten mein Sohn Urs und ich Gelegenheit, mit demjenigen Mann zu plaudern, der damals den zündenden Funken zur Gründung unserer AFG gegeben hat. Wir haben ihn gebeten, auf einem Tonband seine Erinnerungen zusammenzufassen. Nachfolgend findet Ihr die Abschrift dieses Tonbandes. Vorerst möchte ich aber all jenen, die Ernst Hostettler nicht kennen,diese markante Persönlichkeit unserer AFG-Geschichte kurz vorstellen:

Ernst Hostettler, in Fliegerkreisen Hoschi genannt, ist in Mueleren, hinter dem Längenberg bei Bern als Bauernsohn aufgewachsen. Der Volksschullehrer in Belp baute sich seinen eigenen Röhnadler, war einer der ersten brevetierten Segelflieger unseres Landes und trat dann im Militär dem Instruktionscorps der Fliegertruppe bei. Seinen Schülern war er nicht nur fliegerisches und menschliches Vorbild, er war ihnen immer auch Freund. In den zwei letzten Jahren des Weltkrieges führte er als Kommandant die Fliegerstaffel 14. Am 25. Juli 1945 erlitt Ernst Hostettler einen schweren Unfall in der Gegend von Freiburg. Sein Morane, von ihm als Pilot infolge Hitzschlag

ungesteuert, beendete seinen Flug brüsk und mit eingezogenem Fahrgestell auf einer Wiese. Von den schweren Verletzungen hatte sich Hoschi erholt, eine Weiterführung seiner Instruktionstätigkeit war jedoch nicht möglich. Kurzentschlossen emigrierte er mit seiner tapferen Frau Agnes nach Amerika, baute sich dort auf einer Farm eine neue Existenz auf und, so nebenbei, graduierten beide zu Professoren der Germanistik und der englischen Literatur. Fünf flotte Töchter schenken ihnen nun laufend Enkelkinder. Der diesjährige Aufenthalt der Familie Hostettler in der Schweiz hat Gelegenheit geboten, alte Freundschaften und Erinnerungen aufzufrischen. Doch nun geben wir Hoschi selbst das Wort:

ERINNERUNGEN AN DIE GRÜNDUNG DER AFG

Die Idee der Akademischen Fluggruppe Zürich, AFG, wurde 1940 geboren. Es war am Anfang des zweiten Weltkrieges. Ich war damals Schuladjudant in der Rekruten- und Unteroffiziersschule in Payerne. Auf diesem Posten hatte ich nicht nur die administrativen Arbeiten der Schule zu erledigen, sondern ich habe mich auch um die zukünftigen Unteroffiziere und die Auswahl und Bewertung der Kandidaten für die fliegerische Ausbildung bemüht. Durch meine Stellung in Payerne bin ich mit allen Unteroffiziers-Schülern und Unteroffizieren in ständigem Kontakt gewesen und lernte sie nicht nur von der militärischen Seite kennen,sondern habe auch ihre Charaktereigenschaften und ihre Fähigkeit, Ungewöhnliches zu leisten, erkennen dürfen. Ich habe damals geahnt, was für ein Potential in diesen Burschen vorhanden war und dass es meine Aufgabe sein musste, diese oft noch schlummernden Talente zu wecken und zur Entwicklung anzuregen. Bei den strengen und oft negativen Prinzipien der damaligen Truppenerziehung war dies nicht einfach.

Nach einer gewissen Zeitspanne habe ich dann diese Leute besser kennen gelernt und ich kam auf die Idee, den jungen Akademikern einen Impuls zu geben, der später das schweizerische Segelflugwesen günstig beeinflussen könnte. Viele dieser jungen Leute, die ich dort in Payerne kennen gelernt habe, waren Studenten an der ETH. Es war im Frühling 1940, als ich das erste Mal die Idee einer akademischen Fluggruppe im Kreise meiner jungen Freunde zur Diskussion stellte. Dabei war mir von Anfang an klar, dass ich als Nichtakademiker nur den Keim legen konnte. Die Ausführung musste von den Studenten selbst getragen werden.

Die Folgenden waren von allem Anfang an dabei:

- Kurt Spindler
- Fred Isler v/o Pilz
- Willi Kohler
- Kurt Fahrländer v/o Strauss, Ehrenmitglied post mortem
- Hannes Steiger

Jeder Anfang ist schwer und viele Hindernisse mussten überwunden werden, bis der erste Schritt, das Aufstellen von Statuten, in Angriff genommen werden konnte.

Es schien mir wichtig, für die zukünftige Entwicklung der AFG von Anfang an die wohlwollende Unterstützung der ETH zu sichern. Ich besuchte vorerst Professor Ackeret, der dieser Idee positiv gegenüberstand und dann Herr Professor Amstutz, der von Anfang an begeistert war und jede nur denkbare Unterstützung versprach. Herr Professor Amstutz ist heute verdientes Ehrenmitglied der AFG. In vielen und langen Diskussionen, und auch nach bedauerlichen Rückschlägen, fand dann die Gründungsversammlung statt.

Heute, nach vierzig Jahren, dürfen wir alle stolz zurückblicken auf diese Entwicklung. Es war ja nicht nur die Idee, die zum Erfolg geführt hat, sondern vor allem der Idealismus und die unglaubliche freiwillige Arbeit der jeweiligen Leiter, die zum steilen Aufstieg geführt haben.

Es hat mich in den letzten vierzig Jahren meines Lebens immer mit Freude und Befriedigung erfüllt, wenn ich von den Fortschritten der AFG hören durfte. Diese Entwicklung haben andere ausgeführt, deren Namen wir ja alle kennen. Und doch bin ich stolz darauf, dass ich damals in der schweren Kriegszeit durch die Förderung kreativer Kräfte den Anstoss habe geben dürfen. So wünsche ich denn der AFG auch für die Zukunft ein herzhaftes:

VIVAT, CRESCEAT, FLOREAT

Ernst Hostettler

****

Zu verkaufen:

SIMCA 1501, Jahrgang 1973
Km-Stand: 107'00.--
Motor in gutem Zustand, Karosserie rostet
Auto für Bastler (Rost-Behandlung).
Preis: 1000.--

Interessenten melden sich: René Maire

Lagerbericht vom Münsterlager 1980

Lagervorbereitung

Im Mai trafen wir uns (Peter Wüthrich, Peter von Burg, Martin Fritsch und ich) zu einer ersten Besprechung auf der Zentralstelle.
Unter der Regie von Peter Wüthrich, der die Sache vom letzten Jahr noch im Griff hatte,waren die Aufgaben bald verteilt. Die Vorbereitungsaufgaben liefen planmässig. Sogar die Baracke konnte, dank grossem Einsatz über Ostern und Pfingsten und dem unermüdlichen Paul Senn, knapp vor Lagerbeginn fertiggestellt werden. Nicht einmal die Küchenfeen gaben uns dieses Jahr grosse Probleme auf, konnten wir doch fast alle zum gewünschten Zeitpunkt einsetzen.

Lagerbeginn

Nachdem bereits am Donnerstag alles gepackt und bereit war, fuhr Peter am Freitag mit dem Landrover und dem leeren Ka-13 Anhänger über die Furka nach Münster.
Die Platzübernahme verlief problemlos, wir erhielten sogar die zwei Nebenräume der C-Büro-Baracke für unser Lager zugesprochen. Das Wetter war nicht sehr einladend, feucht und kalt, wie man es schon seit vier Wochen Tag für Tag erlebte. Man konnte nur hoffen, der Sommer komme noch. Am Abend traf Urs Pestalozzi mit der ersten Ka-8 ein. Sonst liess sich noch niemand blicken.

Am nächsten Morgen war der Himmel wieder bewölkt, doch die Basis war genügend hoch, dass wir im Birrfeld den Ka-13, mit Ruedi Fehr und Marc Seifert an Bord, im Schlepp nach Münster starten konnten. Für einen Doppelschlepp schien uns das Wetter zu riskant, und Peter von Burg und ich zogen die zweite Ka-8 mit dem VW-Bus Richtung Alpen. Mit den Küchenfeen der ersten Woche zusammen erreichten wir Münster im späteren Nachmittag. Es herrschte schon richtige Lagerstimmung.
Geflogen wurde auch schon, obwohl es nur zu besseren Platzvolten reichte. Am Abend liessen sich ein paar Sonnenstrahlen blicken und man genoss das ausgezeichnete Essen in der Baracke.

1. Lagerwoche: Thun Landenberg Aarau Nidwalden

Nach und nach trafen am Sonntag die restlichen Lagerteilnehmer ein. Die Wochenendler traten frühzeitig den Heimweg an, regnete es doch seit Morgen früh ohne Unterbruch. Am Montag sah es verheissungsvoller aus, und der Flugbetrieb wurde aufgenommen. Marco Inäbnit war bereits für die erste Aussenlandung besorgt; er landete in Sichweite des Platzes.

Eine Wetterbesserung war nicht in Sicht, sodass man sich ganz den hängigen Aufgaben an der Baracke widmen konnte.
Erst am Freitagnachmittag riss die Wolkendecke über Oberwald ein bisschen auf, und mit viel Flugdisziplin wurde eine Welle am Blasen ausgeflogen. Da hatte man sich am Lagerfeuer auch wieder etwas zu erzählen.
Am Samstag zeigte der Himmel ein paar ungewohnte blaue Löcher (man sprach schon von einem Hammertag), welche richtigen Flugbetrieb ermöglichten. In der Baracke schien sich auch die Stromversorgung über das Wetter zu freuen, war doch eine Phase einmal ganz ohne Spannung, in der nächsten Minute wieder auf 400 Volt! Das konnte sich nicht einmal Paul Senn erklären. Am Abend wurde der Zeltplatz durch die Neuenburger voll in Beschlag genommen.

2. Lagerwoche: Neuenburg Landenberg Aarau Nidwalden

Das Wetter liess am Sonntag ein zweisprachiges, ausführliches Briefing zu, welches sogar ein Alternativprogramm beinhaltete. (Tonfilme von Kari Suter, untermalt mit urchiger Ländlermusik, Kegeln in Ernen, baden in Fiesch usw. usw...)
Der Montag entwickelte sich zum besten Segelflugtag seit Lagerbeginn. Schon war auch die zweite Aussenlandung fällig. Hansueli Weber landete in Meiringen.
Am Mittwoch stellte sich, nebst vielen Wolken, die Blasenwelle ein. Am Abend wurden die Forellen in gewohnter Weise von Louis Hammer zubereitet; und Attila Ziermann sorgte auf seiner Gitarre für richtige Lagerfeuerstimmung.
Am Donnerstag schien die Sonne schon am Morgen. Es entwickelte sich ein Segelflugtag mit einer Wolkenbasis von rund 3000 ... ... Metern.
Der Freitag sah ebenso verheissungsvoll aus, doch man musste froh sein, dass das Raclette am Trockenen abgehalten werden konnte.
Am Samstag herrschte wieder ein totales Durcheinander. Zur Spitzenzeit waren sieben Gruppen auf dem Platz. Die Afg-Insider wussten das natürlich und kamen erst in den späten Abendstunden direkt aus Aspres und Challes, nachdem sich die Hektik etwas gelegt hatte.

3. Lagerwoche: Neuenburg Roche Jura Sud AFG

Am Sonntag war es am Morgen noch verheissungsvoll schön, aber kurz nach dem Briefing setzte Regen ein, der gegen Abend in ein richtiges Gewitter ausartete. Das Lagerleben spielte sich somit hauptsächlich in der Baracke bei Kaffee und "Nidwaldner Quellwasser" ab.
Am Montag trat Wetterbesserung mit Wellen ein. Leider nahmen nur sechs Piloten die Chance wahr. Alle erreichten Höhen über 4000 Meter, Günther Wyss sogar 5900.

Das Wetter schien sich zu halten. Am Dienstag wurde während des ganzen Tages keine einzige Wolke gesichtet. Die Luftschichtung war eben zu stabil, um Thermik zu erzeugen. Dafür konnte der Wasserzuführungsgraben weiter ausgebaut werden. (Bis jetzt war immer noch eine Schlauchleitung als Provisorium installiert)
Am Mittwoch kam sie dann, die langersehnte Thermik. Höhen bis 3500 Meter im Blauen wurden erreicht.
Am Donnerstag landeten vier fremde Piloten auf dem Flugplatz. Nach Rücksprache mit der AMF konnten alle wieder weggeschleppt werden.
Der Freitag war Peter Wüthrichs grosser Tag. Als Lagerleiter wurde er vom Verkehrsverein Münster an den Folklore-Abend beim Hotel Post eingeladen. Als Vertreter des Fluglagers durfte er für die langjährige Treue einen Zinnteller in Empfang nehmen.
Am Samstag bildeten sich zum ersten mal seit drei Tagen wieder Cumuli, die sich gegen Abend zu einem Gewitter zusammenballten. Dies war denn auch der Tag, an welchem Walter Moser den Bann für Streckenflug mit einem Flug über rund 300 Kilometer brach. Auf dem Zeltplatz richteten sich die Oberaargauer ein. Ihr Zeltdorf machte am Abend schon einen prima Eindruck. Sie dachten wieder an alles, nicht einmal den Rost hatten sie vergessen. Im Laufe des Tages wurden mir von Peter noch die letzten Geheimnisse eines Lagerleiters verraten. Am nächsten Tag sollte ich ja das Zepter übernehmen.

4. Lagerwoche: Oberaargau Jura Sud AFG

Am Sonntag war es dann soweit. Bei strahlendem Sonnenschein stand ich allein vor der grossen Menge!-Peter Wüthrich war zu dieser Zeit bereits unterwegs nach Kairo. Am späteren Nachmittag wurde ich bereits zum ersten Mal auf die Probe gestellt, fiel doch die Schleppmaschine der SG Thun durch Propellerschaden aus. Zum Glück konnte ich auf die Hilfe anderer zählen. Am Montag trafen noch vor dem Briefing Peter Züblin und Martin Fritsch mit der HB=EXW der Nidwaldner ein. Dass der Montag ein Hammertag gewesen war, merkten die meisten erst am Abend, als Werner Baumann nach einem rund 450 km langen Flug in Münster aussenlanden musste.
Am Dienstag stattete uns eine Ju 52 einen Besuch ab. Ein richtiger Rhönstein der Motorfliegerei. Das gute Wetter der letzten Tage entwickelte sich am Nachmittag zu einem der heftigsten Gewitter des diesjährigen Lagers. Nachdem sich die Natur richtig ausgetobt hatte, stand dem schönen Wetter vom Mittwoch nichts mehr im Weg. Jetzt war sogar der Zeitpunkt gekommen, wo Hallenbarter die Baracke definitiv mit einer Rohrleitung ans Wasser anschloss. Punkt 2000 Uhr war der Graben fertig zugeschüttet und die ganze Sache machte einen richtig fertigen Eindruck.

Den 1. August feierten wir mit einem Spanferkel, das von Iris mit viel Geduld fürs Feuer präpariert wurde. Am Abend fand auf dem Schulhausplatz Münster die 1. August-Feier statt. Nach der obligaten Rede, Volkstänzen, Majoretten und einem Fahnenschwinger wurden sämtliche AFG-ler, welche länger als zehn Jahre in Münster waren, durch den Verkehrsverein mit einem Zinnteller geehrt.
Am Samstag trafen die Winterthurer mit Sack und Pack ein.

5. Lagerwoche: Oberaargau Winterthur AFG

Der Sonntag liess richtige Hochstimmung aufkommen, stand doch am frühen Morgen kein einziges Wölkchen am Himmel und die Berge waren zum Greifen nahe. Da der Südwestwind feuchte Luft in Goms drückte, verschlechterten sich die Verhältnisse zusehends und am Nachmittag konnte man sich nur noch auf der Nordseite im Hangwind auf rund 2000 m halten. In der Nacht zum Montag riss ein heftiges Gewitter die meisten Zeltler aus dem Schlaf. Jeder hatte Angst, dass ihm sein Zelt davonfliege oder schwimme.
Am Montag traf der reparierte Thuner Robin wieder ein und die Piper der Winterthurer, die neben der Nidwaldner Robin ebenfalls Aushilfe leistete, konnte aus unseren Diensten entlassen werden. Viele schauten ihr traurig nach, passte sie doch viel besser zum Segelfliegen als die Robin - Bagger. Am Abend führte uns Otto Voigt in die Geheimnisse des Föhnfluges ein. Vor allem als er das Einsamkeitsgefühl beschrieb, da packte es den hintersten und letzten, einmal einen Wellenflug selbst zu unternehmen. Die nächsten Tage waren von zunehmender Stabilität. Fliegen war trotzdem möglich, nur das Obenbleiben war Glückssache, sodass viele die Gelegenheit benutzten, einmal einen Wander- oder Badetag einzuschalten.
Am Donnerstag war die Labilität an der Reihe und am Abend wurde der bisherige Lagerrekord um mehr als sechs Stunden auf 113 h 57' erhöht. Nachdem am Freitag ein fliegerischer Ruhetag eingeschaltet werden musste, zeigte sich das Wetter am Samstag wieder von der besten Seite. Sicher hätte es einen neuen Rekortag gegeben, wenn er nicht mit dem Abreisetag der Oberaargauer zusammengefallen wäre.

6. Lagerwoche Winterthur AFG FBSZ

Am Sonntag schien das Lager schon fast ausgestorben, neu waren nur die Berufsschüler eingetroffen. Ich verzichtete auf ein ausführliches Briefing, kannten doch die allermeisten die Sitten und Gebräuche. Speziell sei erwähnt, dass man an diesem Sonntag an den Wolken vorbei steigen konnte und Hangsegeln am Galenstock möglich war. Schade, dass nur drei Piloten die Chance wahrnahmen. Astir und Diamant wurden bereits wieder ins Birrfeld transportiert. Trotzdem mussten wir am Montag anstelle einer Flugzeugverteilung eine Pilotenverteilung vornehmen.

Leider verging auch dieses Jahr nicht ohne Unfall. Martin Fritsch verunglückte bei der Aussenlandung in Andermatt, glücklicherweise ohne schwerwiegende Folgen.
Am Dienstag und Mittwoch konnte nicht geflogen werden. Toni Baer organisierte eine interessannte Exkursion in die Grimselkraftwerke. Ueber 20 Interessierte nahmen daran teil. Am Donnerstag und Freitag wurde zum letzten Mal in diesem Lager wacker geflogen. Die Winterthurer und die Berufsschüler brachen ihr Lager bereits am Freitagabend ab, erschienen aber alle prompt am Samstag noch ein letztes Mal, um an den allgemeinen Aufräumungsarbeiten mitzuhelfen.
Am Sonntag waren nur noch die letzten AFG-ler auf dem Platz, und man hatte alle Hände voll zu tun. Am Nachmittag wurde der Blanik der Oberaargauer mit der Thuner Schleppmaschine nach Bleienbach und der Ka-13 mit der HB-EXG ins Birrfeld überschleppt. Am Abend waren wir nur noch zu dritt auf dem Flugplatz.(Peter von Burg, Udo Wyss und ich)
Nach der Platzübergabe am Montagmorgen und den letzten Arbeiten, konnten wir am Nachmittag Richtung Mittelland starten. Der Abschied fiel jedem ein bisschen schwer, hatten wir doch hier oben schon fast Wurzeln geschlagen.

Rückblick:

Im Grossen und Ganzen gesehen konnte das diesjährige Lager sicher nicht ganz mit dem vom letzten Jahr mithalten, standen doch die ersten zwei Wochen noch ganz unter dem Einfluss der langen Schlechtwetterperiode, welche dieses Jahr gut zwei Monate dauerte. Erst von der dritten Woche an trat eine Wetterbesserung ein. Richtiges Hammerwetter war es nie. Die Wolkenbasis lag im Durchschnitt immer etwa 500 m tiefer als letztes Jahr. Schön war es trotzdem.

Total Teilnehmer (nur Piloten)	178	(162)
davon AFG	54	(48)
Anzahl Flüge	1099	(1161)
Totale Flugzeit (Stunden)	2230	(2480)

Zum Schluss möchte ich noch allen danken, welche zum Gelingen dieses Lagers beigetragen haben. Vor allem Peter Wüthrich, meinem Vorgänger in der ersten Lagerhälfte, den beiden Stellvertretern Peter von Burg und Martin Fritsch. Speziell bedanken möchte ich mich auch bei allen Küchenfeen, sowie bei den unermüdlichen Schlepppiloten und nicht zuletzt bei allen übrigen Teilnehmern, die glauben, den Dank verdient zu haben.

Der Lagerleiter

Beat Lüthi

Schwedische Impressionen

Sportlizenz, Eichkurve des Barograph, Haftpflichtversicherung, Flugzeugpapiere,...., Punkt für Punkt streiche ich auf meiner umfangreichen Checkliste. Die aufwendigen Vorbereitungen sind endlich abgeschlossen und morgen früh kann unser Schwedenabenteuer beginnen.

Vor genau vier Monaten begann mein Projekt mit dem ersten Brief an Oerjan Svenson. Meine Anfrage, ob ich an den südschwedischen Meisterschaften teilnehmen könne, wurde positiv beantwortet. Von der AFG bekam ich grosszügigerweise den DIAMANT für drei Wochen ausgelehnt und als Hilfsmann war Ivo Wildhaber schnell angeheuert. Ich stellte ihm unvergessliche Segelfliegererlebnisse in Aussicht, denn der Wettbewerb würde nur 7 Tage dauern, unser Schwedenaufenthalt war aber für drei Wochen geplant. Für ihn war das der Ansporn die Umschulung und Streckenflugbewilligung auf dem DIAMANT schnellstens hinter sich zu bringen.

Am Sonntagmorgen den 15. Juni um 0630 Uhr verlassen wir das Birrfeld Richtung Norden. Die Fahrt über Kopenhagen und den beiden Fähren Putgarden - Rödby Havn, Helsingör - Helsingborg schaffen wir in 1½ Tagen. In Högenäs, dem Heimflugplatz des Nv. Skanes Flygklubb müssen wir dann aber erfahren, dass es schwierig sein wird bis am Donnerstag ein Fluggelände zu finden wo wir geschleppt werden. Wir sind daher gezwungen den DIAMANT zu parkieren und uns in den drei Tagen die Gegend anzusehen.

Am Donnerstagabend erreichen wir sodann den Flugplatz Fagerhult, unser Aufenthaltsort für die nächsten zehn Tage. Wir werden ausserordentlich herzlich mit Kaffee, Küchen und Wodka empfangen. Beim Segelfliegerlatein und den ausgeschmückten Polenerlebnisse anlässlich der Transporte all der Jantarflugzeuge werden wir sofort in die schwedische Geselligkeit eingeführt. Polen sei desshalb interessant, weil dort der Wodka so billig ist (Zit. Leif). Vielleicht desshalb all die polnischen Flugzeuge in Schweden!

Im Laufe des Abends vervollständigt sich die Segelfliegerfamilie des Nv. Sanes Flygklubb. Die meisten Wettbewersteilnehmer werden allerdings erst am Sonntagabend eintreffen, da der Wettkampf ja erst am Montag beginnt. Für mich bedeutet das noch drei Tage Training und Gelegenheit mich mit der neuen Umgebung vertraut zu machen.

Heute Freitag sind wir das erste Mal in der Luft. Das Wetter reicht aber nur gerade für einen Orientierungsflug rund um den Flugplatz. Als ich mich am Abend über die Aussenlandemöglichkeiten orientieren möchte werde ich sofort in die Bürobaracke gebeten, wo an der Decke eine, mit Nadeln bestückte 100'000 er Karte aufgezogen ist. Jeder dieser Nadeln bedeutet ein Landeplatz, welcher auf einem Zettel genau beschrieben ist. Mit Erstaunen stelle ich fest, dass in den letzten drei Jahren nur etwa zehn Aussenlandungen vermerkt sind. Es sei nicht üblich ausserhalb des Flugplatzes zu landen, wird mir sofort erklärt und das Wetter sei normalerweise so sicher, das dies auch nicht nötig sei. Gleichzeitig warnte mich ein erfahrener Streckenpilot, dass mit 700 - 800 m Grund spätestens ein Landeplatz gesucht werden muss, da sie eher spärlich seien. Im weiteren wird mir aber versichert,dass am Wettbewerb bei einer Wolkenbasis unter 800 m nicht gestartet wird. Beruhigt von diesen Aussagen lege ich das Problem Aussenlandung beiseite und schliesse mich der Pop-Corn und Aperorunde vor Oerjans Wohnwagen an.

Der Samstag ist kalt, nass und unfliegbar. Am Abend beruhigt sich das Wetter aber doch noch und das Sommernachtsfest mit Heering, Kartoffeln und allen möglichen Wässerchen entfaltet sich bei ausgelassener Stimmung. Gegen Mitternacht muss das frisch aufgestellte Briefingzelt à la Münster aber doch noch eingeweiht werden. Die Wassertaufe besteht es aber bestens.

Sonntag - Flugtag. Bereits als zweiter bin ich in der Luft mit der Absicht einen Vorschnüff Richtung Norden zu versuchen. Rein optisch sieht das Wetter gar nicht schlecht aus, Wolkenbasis ca. 900 m, aber kein Schwede wagt sich ausser Flugplatzreichweite und ich werde für meine Streckenabsichten auch promt bestraft. Ich lerne erst auf 500 m Grund, dass in den blauen Löchern absolut keine Aufwinde zu finden sind und lange nicht alle Cumuli halten was sie versprechen. Zu spät also, denn nun muss ich dringend einen Landeplatz suchen. Eine rote Nadel in Markaryd schwirrt mir schon bald im Kopf herum. Warum rot und wo genau ist mir allerdings entfallen, bor immerhin es muss dort etwas geben. Kurz entschlossen wähle ich einen braunen Landstreifen in der locker besiedelten Vorstadt. Die Landung wird schliesslich der grosse Publikumserfolg; überall stehen die Leute am Gartenzaun. Besonders konfortabel ist die Distanz zum Telefon (20m) und die Rückholerei für Ivo, denn ich bin auf dem Marktplatz gelandet und dieser stadtbekannter Ort ist einfach zu finden. Für ein abendfüllendes Thema habe ich mit meiner Aussenlandung gesorgt und sie wird im Briefingzelt auch gebührend begossen, aber morgen beginnt der Wettbewerb - es regnet!

Das erste Briefing um 0830 Uhr wird mit ausführlichen Erklärungen über Startreihenfolge, Ueberflug, Photosektor usw., usw. eingeleitet. Um 10 Uhr dann die Ausschreibung der Aufgabe. Ein 152 km Dreieck soll umrundet werden, aber der Konkurrenzleiter muss mit aller Macht bei dessen Bekanntgabe den trommelnden Regen übertönen. Die vorgegebene Startzeit 1200 Uhr kann nicht eingehalten werden, denn noch lässt das Wetter auf sich warten. Um 1300 Uhr eröffnet die Konkurrenzleitung aber trotzdem die Startlinie und ich mache Bekanntschaft mit einer eher unkonventionellen Startmethode. Mit einer kleinen Marke kann nun jeder seine Schtartzeit wählen. Also, ein Blick in den Himmel und die Marke auf gut Glück ans Zeittableau gehängt - dann warten. Um 1400 Uhr bessert sich das Wetter almählich und der Glückspilz ist nun derjenige,der seine Marke auf diese Zeit gesetzt hat, denn sofort nach dem Schlepp kann er sich auf den Weg machen. Das Pech will es, dass ich als Zweitletzter an die Reihe komme . Im Westen macht sich bereits wieder der nächste Regenschauer bereit, als ich mit 8oo m an der Wolkenbasis die Startlinie überfliege. Der Ueberlebenskampf beginnt; auf 500 - 600 m taste ich mich langsam nach Norden. Mit der vorerwähnten Startmethode wird das Pulkfliegen natürlich verhindert. Für mich hat dieser erste Wettkampftag ein schnelles Ende in einem Acker neben der Autobahn. Die meisten können aber die Wendeorte umfliegen, aber niemand schafft den Rückweg nach Fagerhult. Mit meinem Absaufer auf dem ersten Schenkel bin ich nun bereits am Schwanz der Rangliste und hoffe nun sehnlichst auf besseres Wetter. Die Tiefffliegerei über all den Wäldern und Seen zehren beträchtlich an den Nerven und selbst bei den Schweden hat die heutige Absaufübung nicht unbedingt für Stimmung gesorgt.

Auch am zweiten Tag ist die Basis nicht höher und die Thermik lausig. Ein 110 km Dreieck wird ausgeschrieben. Um für Spannung zu sorgen setzt die Wettbewerbsleitung den ersten Wendeort in ein "unladbares Gebiet" - wir bedanken uns herzlich für die Warnung! In der Hälfte der Startphase wird vorerst einmal abgebrochen und abgesoffen. Erst am Nachmittag bessert sich das Wetter, so dass an einen Start gedacht werden kann. Schon den ganzen Morgen haben wir fleissig unsere Startmarken gesetzt und immer wieder nach hinten verschoben. Um 143o Uhr starten dann aber die Ersten. Diesmal habe ich mehr Glück mit meinem Platzmärkli und bin bereits als vierter in der Luft.

Es ist heute noch schwieriger das Wetter zu beurteilen; soll man warten und auf bessere Bedingungen hoffen, oder sich auf die am Horizont stehenden Cumuli verlassen? Ich entscheide mich für letzteres und steure den DIAMANT mit dem besten Gleitwinkel Richtung ersten Wendeort. Schon bald erfahre ich wieder wie schwierig die Navigation ist. Mit einer Höhe von nur 600 - 700 m Grund sind die Konturen der Seen nur undeutlich zu erkennen. Heute hab ich zudem keine Autobahn als Navigationshilfe. In der Nähe des ersten Wendeortes habe ich die angepeilten Cumuli erreicht. Unterdessen haben sie sich allerdings zu ausgewachsenen Regenwolken entwickelt. Noch kann ich mich auf etwa 500 m halten, aber schon klatschen die ersten Regentropfen. Als auch mein letztes Schläuchlein dahin ist, muss ich mich intensiv mit dem Landeproblem befassen; bei all den Seen, Wäldern und Sümpfen nicht gerade angenehm! Ein grösseres Gebäude sticht aber aus dem endlosen Wald heraus, daneben eine kleine Wiese mit einem idyllischen See - die einzige Möglichkeit. Somit - Anflug über den Wald - die letzten Mannen noch gekitzelt - den See gebührend berücksichtigt und auf die Wiese geplumst. Sofort nach dem Aufsetzten muss ich den Flügel ablegen, denn der Waldrand weicht wohl kaum zurück. Mit einem Surri komme ich kurz davor zum stehen.

Gelandet bin ich diesmal neben einer Spielzeugfabrik. Die ganze Belegschaft, ca. 10 Mann, helfen mir bereitwillig das Flugzeug zu bergen. Eine Böschung ist zu erklimmen, bevor wir den DIAMANT auf dem Besucherparkplatz abstellen können.

Auf dem Flugplatz erfahren wir, dass wiederum alle 18 Flugzeuge aussengelandet sind. Da niemand die Mindestdistanz von 75 km erreicht hat, kommt es zu keiner Wertung. Leif kann heute ein besonderen Erfolg buchen. Kurz nach seiner Acherlandung steht das Sanitätsfahrzeug neben seinem Flugzeug, welches ein besorgter Passant sofort alarmiert hat. Im Weiteren sorgen drei Piloten, die auf der selben Wiese gelandet sind,für Schlagzeilen in der Zeitung.

Der dritte Tag wird bereits um 1100 Uhr neutralisiert. Der Wetterfrosch schwärmt am Briefing von einem sensationellen Hochdruckgebiet und man glaubt auf gutes Segelflugwetter in der zweiten Wochenhälfte. Eine weitere Absaufübung möchte man, wenn immer möglich, vermeiden. Der Teufel wills, dass sich am Nachmittag das Wetter bessert und Ivo mit einem dreistündigen Flug der Wettbewerbsleitung die Laune verdirbt. Er ist als einziger geflogen und schwärmt nun den ganzen Abend von 5 m - Schläuchen.

Der Rest der Woche ist schnell erzählt. Das vorausgesagte Hoch verläuft sich im Regen, aber der Konkurrenzleiter wagt nun keine Neutalisation mehr vor 1600 Uhr. Man lässt uns also jeden Tag montieren, Flugzeuge trocknen und Startmärkli setzen. An einen Startlinienüberflug ist jedoch während dieser ganzen Zeit nicht zu denken und der Wettbewerb muss am Sonntag abgeblasen werden.

Soviel zur fliegerischen Ausbeute, wlche unter den eben geschilderten Bedingungen leider nur einen kleinen Teil unserer Expedition beansprucht hat. Die Atmosphäre und die Stimmung im Lager haben jedoch unter dem Wetter nicht gelitten. Sei es bei der Grillparty um Mitternacht im Regen auf einer kleinen Insel, beim Hot-Bananasfestival im Wohnwagen,bei der Bumerangshow oder sei es beim gemütlichen Höck im Briefingzelt, überall hat mich die schwedische Spontanität und Aufgeschlossenheit beeindruckt. All diese unvergesslichen Stunden haben den ganzen Aufwand vergessen und den Aufenthalt zu einem Erfolg werden lassen. Bestimmt werde ich diesen Wettbewerb nochmals besuchen und dann mit dem 500 er zurückkommen (mit 3000 m Wolkenbasis !!).

Urs Isler

ASSOCIATION VELIVOLE DE LA VALLÉE DU BUECH
SIÈGE SOCIAL
04400 VEYNES
TEL 020 92

Aspres 1980

Schon bald zur Tradition gehört für einige eingefleischte Frankreichfahrer aus der AFG das Segelfluglager in Aspres sur Buech; dieses Jahr verstärkt durch eine Delegation der Segelfluggruppe Thun, die uns für die erste Woche ihren Robin zur Verfügung Stellte.

Sa. 5. 7.: Frühmorgens im Birrfeld treffen sich Bea, Elisa, Ruedi Ackermann, Urs Isler und ich, um mit dem B-4, Astir und Diamant die mitteleuropäische Regenzone zu verlassen. Die Fahrt verläuft problemlos, auch wenn zuvor keiner dem alten VW-Bus von Mike ein solches Durchhaltevermögen zugetraut hätte. In Aspres erwarten uns Helly und Heinz Kornfeld, sowie Marianne und Hansruedi Voellmy. Auf Veranlassung von Heinz wurde im Verlaufe des Tages vom Zeltplatzchef das "AFG-Camp" von französischen Wohnwagen geräumt und Bäche umgeleitet. Zu uns stösst auch der erste Thuner: Ernst Schmid mit einer ASW-15.

So. 6. 7.: Leider müssen uns Helly und Heinz wegen eines Todesfalles verlassen.
Kein Flugwetter. Es folgen: Installation des Zeltlagers, Treffen mit dem Flugplatzchef Mr. Malaterre und warten auf den Robin, mit dem Andreas Schwander und sein Navigator Willy Seydoux eintreffen sollten. Was ankommt ist ein Telefonanruf aus Thun, dass vorläufig wegen Regen an einen Start nicht zu denken sei. Im Verlaufe des Nachmittags macht Hansruedi mit einem französichen Fluglehrer im Bijave einen Einführungsflug. Der Bijave wird ihm danach für die ganze Woche zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot kann er dann leider aus Wettergründen nicht ausnützen. Kurz vor dem Nachtessen lässt uns Motorfluggeräusch aufhorchen: der Regenstart in Thun ist doch noch geglückt.

Mo. 7. 7.: Die ersten regionalen Angewöhnungsflüge werden durchgeführt. Am Abend wenden wir uns den kulinarischen Genüssen zu. An dieser Stelle herzlichen Dank allen weiblichen Begleiterinnen, die unsere Gaumen mehrere Male verwöhnt haben.

Di. 8. 7.: Was so weit im Süden niemand für möglich gehalten hätte ist eingetreten: es regnet in Strömen. Wir fahren nach Die und besuchen die dortige Cooperation, um uns ein Getränkelager anzulegen. Danach führt uns der Weg tief uns Hinterland, wo wir in einem kleinen Nest die Gänge eines französischen Nachtessens zählen.

Mi. 9. 7.: Im Verlaufe des Vormittags hört der Regen auf und geht fast nahtlos in Mistral über. Jetzt kommt der Vorteil des Robin zu tragen. Wo die meisten andern Schleppflugzeu ge aufgeben müssen, kann mit dem Robin noch gestartet werden. Weit führen die Flüge allerdings nicht, und im sowieso äusserst spartanisch ausgerüsteten Diamanten steigt noch das elektrische Vario aus.

Do. 10. 7.: Mistral! Urs möchte das Vario und die Radbremse des Diamanten ausprobieren und begibt sich für 20 Minuten unter die Guilde der Kamikaze.

Fr. 11.7. : Mistral! (Nach Angaben der Einheimischen bläst dieser Nord-Wind 1, 3 oder 7 Tage). An einen Start ist überhaupt nicht zu denken. Die Thuner Schleppmannschaft beginnt zu packen und verlässt uns am Mittag zwischen zwei Böen Richtung Norden. Wir können noch längere Zeit ihrem Kampf gegen den Mistral zusehen - und wir bezahlen den Ueberflug nach Flugminuten! In der allgemeinen Aufbruchstimmung fahren auch Marianne und Hansruedi los, und Elisa bringen wir auf den Bahnhof von

Veynes, von wo aus sie zur nächsten Etappe der Tour de France startet. Der anschliessende Ausflug führt uns nach Gap. Ernst und ich fahren zu einem Besuch der Schweizer (von Montricher) auf den Flugplatz von Gap-Tallard. Zu unserem Erstaunen herrscht hier grosser Flugbetrieb. Auf Grund der topographischen Lage bläst hier nur äusserst selten der Mistral. Aber viel mehr als rund um den Platz fliegen liegt auch nicht drin.
Gegen abend treffen Helly und Heinz wieder ein.
Sa. 12. 7.: Leichter Mistral: Nach dem Mittag werden zwei Flugzeuge gestartet; danach geht dem französischen Schleppiloten der Schnauf aus: der Schleppbetrieb wird eingestellt. Um fünf Uhr können die nächsten zwei Flugzeuge gestartet werden, doch hat Acki das Pech, dass ihn der Schlepper in der Startphase abhängt, als ihn eine Böe etwas durchrüttelt.Um 7 Uhr erwische ich eine,allerdings etwas schmächtige Welle über dem Zeltplatz und verweile dort bis um halb neun Uhr, dieweil die Andern unter mir beim Nachtessen sitzen.
Heute ist die Familie Ilg in Aspres eingetroffen.

So. 13. 7.: Herrliches Wetter in totalem Blau (in der Schweiz übrigens Regen). Wir fröhnen der Regionalfliegerei. Im spätern Nachmittag kommt eine allgemeine Unruhe in die Segler, als Urs sich aus einer Höhe von 4300 m über dem Pic de Bure meldet. Ich gelange danach, zusammen mit unzähligen Franzosen zum Ort des Geschehens und klettere auf knappe 4000 m. Da hier der Mistral ähnliche Bedingungen verursacht wie in der Schweiz der Föhn, geniessen wir eine wunderbare Weitsicht. Während des abendlichen Einräumens tauchen René Maire und Beat Lüthi mit der K-6 auf. Ihr Wanderlager hat mit einer Autofahrt nach Aspres begonnen.

Mo. 14. 7.: Streckenflugtag: René macht den Parcour und Urs sitzt schon um drei Uhr am Lac de Serre-Ponçon. Zusammen mit Thomas Kornfeld fahre ich zur besagten Stelle, wo uns ein Bild des Grauens erwartet. Es sieht aus wie nach einem mittleren Sandsturm in der Sahara. Obwohl der ausgewählte Acker in der Länge jedem mitteleuropäischen Militärflugplatz Paroli bieten könnte, hat der Diamant auf ca. 20 m abgebremst; zu allem Elend ist noch bei der Landung das Capot selbständig geworden. Mit viel Wasser und zwei Tuben Zahnpasta (Candida Fluor) beginnen wir das Flugzeug, vor allem das Capot wieder in den alten Zustand zu bringen.

Di. 15. 7.: Bedeckter Himmel: Heute kommen einige Alternativprogramme zum Zuge: Diamantreparatur, Wanderungen und für Heinz eine Umschulung auf den Bijave.

Mi. 16. 7.: Tiefe Wolkenfetzen, doch allmähliches Aufklaren. Beat startet Richtung Sisteron, Heinz zu einem Passagierflug, Heiri und Acki zu Platzflügen und ich zu einem Fotoflug zum Aussenlandeplatz von Urs. Bei der Rückkehr muss ich feststellen, dass über Aspres einmal mehr der Mistral weht. Am Abend feiern wir bei den Franzosen mit viel Clairette de Die die ersten 1000 Stunden von Heinz.

Do. 17. 7.: Mistral! Um 4 Uhr startet Urs zu einem Flug und bekommt ca. 1½ Stunden kräftiges Schütteln geboten. Am Abend sind wir bei Mr. Malaterre zu Champagner und Gebäck eingeladen (Frauen sind nicht geladen). Nach der Rückkehr hat Bea zwei herrliche Filets zubereitet.

Fr. 18. 7.: Streckenflugwetter! Urs mit Astir und ich mit Diamant versuchen je einen 300er. Doch fliegen wir praktisch den ganzen Tag unter 2000 m. Ich stosse blos bis zum Lac de Serre-Ponçon vor und muss umkehren. Eingefleischten Aspresfans ist die Bar des Flugplatzes Gap-Tallard ein Begriff (Vergl. Aufwinde der früheren Jahre). Doch nicht die dortige Bardame, sondern mangelnde Aufwinde veranlassen mich zu einer Zwischenlandung. Eine Viertelstunde später hänge ich am Robin von Montricher und gelange an den Pic de Bure zu Urs, der dort einmal mehr eine Welle gefunden hat.
Am Abend fahren wir zusammen mit den Franzosen nach Aspremont zum Nachtessen.

Sa. 19. 7.: Heimreise: Unser Ziel ist Münster. Am Zoll auf dem Forclaz müssen wir feststellen, dass Zöllner ander Regeln kennen als wir. Erstens wiegt eine 7 dl Weinflasche 1,4 kg und zweitens wollen sie den Clairette nicht zu Weisswein zählen. So können wir dann nur gegen einen gebührenden Eintritt in die Schweiz einreisen.

Statistik:	Starte	: 32
	Schleppminuten:	309
	Flugminuten	: 4671

Nachzutragen ist noch, dass in Aspres der Diamant das Flugzeug mit den meisten Starts und Flugminuten war, und dass sich der Vorstand mit der Idee befassen sollte, ein zweites Flugzeug dieses Typs anzuschaffen.

Ivo

==========

"Den langjährigen Gästen"
"V.V. Münster"

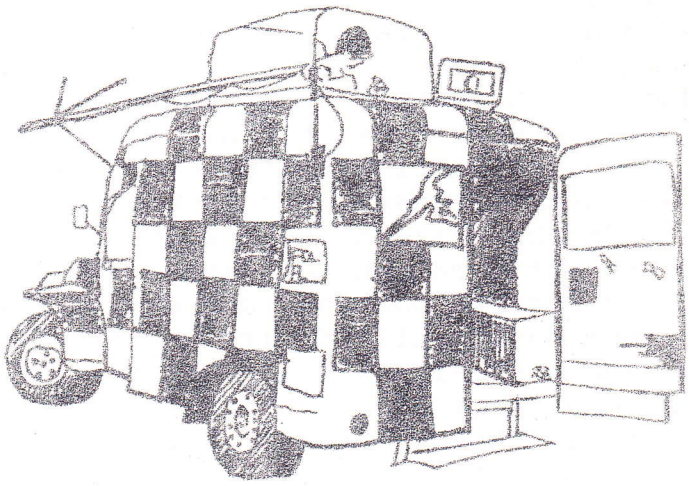
Der Verkehrsverein Münster hatte sich dieses Jahr eine nette 1. August-Ueberraschung ausgedacht:

Am Schluss der offiziellen Feier wurde allen Gästen, welche seit mindestens zehn Jahren ihre Ferien im Hauptort des schönen Goms verbracht hatten, ein Zinnteller mit Widmung (siehe Titel) überreicht. Neben drei Ausländerfamilien und der AFG wurden fünfzehn Mitglieder unserer Gruppe namentlich aufgerufen um unter den Klängen der Walliser-Hymne das hübsche Geschenk in Empfang zu nehmen. Besonders hervorgehoben wurde die Tatsache, dass einige AFG-ler sogar schon zum einundzwanzigsten Mal in Münster Ferien machten!

Als "Entdecker" des heimeligen Flugplatzes verdankte Heinz Kornfeld die freundliche Geste.

Dani Friolet

AUS DEM TAGEBUCH EINES SEGELFLIEGERASPIRANTEN



Es holpert, holpert noch mehr, ..und weg, nur noch das Rauschen der Flügel und später das Klinken des Windenseils. Allmählich löst sich das beklemmende Gefühl, das spätestens mit dem Anlegen des ungewohnten Fallschirms began. Es scheint nun doch alles etwas leichter, als man es sich vorstellte, aber nur bis man das erste Mal den Knüppel wirklich selber in die Hand nimmt: der Horizont beginnt sich zu drehen, plötzlich nicht mehr das sanfte Rauschen, der Lärm wird stark, und der Höhenmesser kreist! Keine Zeit mehr, über der gewellten Landschaft zu träumen. Nächster Tag: Ein idyllischer Nebel hat sich über das Flugfeld gelegt, und die Theoriebücher laden zum Studium ein, aber noch am selben Tag erlebe ich den ersten Thermikflug: Es funktioniert also doch, was man sich nie so recht vorstellen konnte - aber ohalätz - da zeigt das Vario schon, dass offenbar etwas mit der Flugbahn nicht so ganz stimmt, und der Boden ist auch näher als man glaubte.

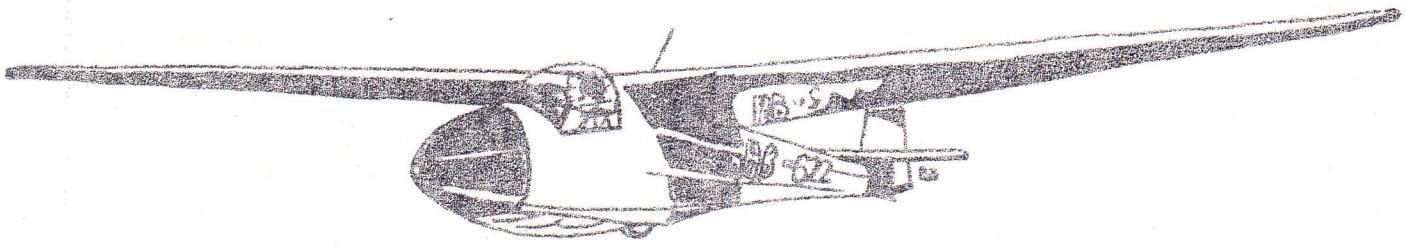
Um die Möglichkeiten des Flugplatzes Amlikon ganz auszuschöpfen, benützen wir am Abend für die Koteletts das Cheminée, und mit einem Glas Wein wird der zweite erfolgreiche Tag gefeiert; die Uebung mit dem Seilriss schon längst vergessen.

3. und 4. Tag: Die Turbulenzen helfen nicht gerade, die Schlangenanflüge zu beseitigen, doch unser neuer Fluglehrer führt mit sanfter Gewalt den Steuerknüppel, um spätestens in den letzten Sekunden vor dem Aufsetzen aus zu ungewollten Glissaden herauszuführen, damit dem Startlistenführer die Haare nicht allzusehr zu Berge stehen.

Bei einem ausdauernden Regen hatte sich gestern die Piste, vor allem in der Startlinie, zu einem Sumpf entwickelt, und wiederum bei Tee und Kaffee freuen wir uns aufs nächste Essen.

Im Birrfeld empfängt uns ähnliches Wetter, zum ersten Mal bleibt der Faden auf der Cockpithaube überraschend ruhig, was wohl mit der grossen Luftfeuchtigkeit zusammengängt. Das Erlebnis besonderer Art sind die ersten Motorschlepps: man lernt eine ganze Reihe neuer, interessanter Flugzustände kennen, und der Schleppilot meint, dies bedeute für ihn vor allem etwas mehr Beinarbeit.

Auch heute morgen (1. April) staunen die FVS-ler, die hier auf dem Platz einen Kurs vorführen, nicht schlecht, als wir bei Regen und fast querstehendem Windsack unsere K-13 ans Ende der Piste stellen, um sie dort zu parkieren und zu vertäuen. Doch schlagen auch sie zu mit einigen Starts ihrer Bravo, währenddem wir uns schon zu Ovo und Tee ins warme Flugplatzrestaurant zurückgezogen haben. Am Nachmittag wagen dann auch wir die ersten Luftsprünge und dank dem steifen Westwind und den dazugehörigen Auf- und Abwinden hinter dem Kestenberg kurven wir beinahe wie besoffene Hühner hinter der Robin her. Am andern Tag dagegen ist es schon beinahe so still wie in einer Kirche. Der Wind hat aber nur gedreht und sich nicht abgeschwächt, und da-

mit finden die Zwetschgen im Abkreisraum ihre Wiederholung.
Das interessante Wetter mit den imposanten Wolkenbildern, (schauerartige Regenfälle lösen sich mit Aufhellungen ab) und die Fleischplätzchen am Abend auf dem Feuer versetzen uns in eine absolute Hochstimmung, weil dazu auch das wachsende Selbstvertrauen im Flugzeug kommt.Man hat mehr Zeit, über das Instrumentenbrett hinauszuschauen und findet immer mehr Vergnügen, im "leeren" Raum herumzuturnen.
Erst ein Vario, das ständig am untern Anschlag klebt, erinnert wieder an die Realität, die Notwendigkeit der Berücksichtigung der in der Theorie behandelten Grundsätze, wie zum Beispiel Landeeinteilung und Checkpunkte. Es geht eben doch noch nicht alles so aus dem "Vödle".
Gestresst wird man dann erst richtig beim Einhalten der Pistenachse, der richtigen Querlage und dem falschen Einschätzen des Seitenwindes.
Sicher wachgerüttelt wird man bei der Landung, wo man dank dem Hintergedanken an eine Ziellandung versäumt, den Segler gerade zu richten.
Das Rad ächzt und stöhnt und die Kritik des Fluglehrers und die wohlgemeinten Kommentare der Kollegen lassen nicht auf sich warten.
Brr... die ersten Alleinflüge unserer Gruppe sind hinter uns. Nach der Gefahreneinweisung und dem üblichen kräftigen Zvieri wagen sich zwei unserer Leute in die Luft. Die Landungen werden sogar auf Polaroid aufgenommen: sie sind wirklich i. O.
3. Woche: Das Meteo wartet mit einer neuen Ueberraschung auf. Flüge zwischen den Schneeflocken sind etwas Atemberaubendes. Das Klinken und die ersten Kurven finden noch beinahe in den Wolken statt - zwei Minuten später sind wir schon wieder im Sonnenschein und am Erdboden regnet es nur noch. Dank dem fehlenden Gegenwind werden auch heute unsere Ziellandungen etwas gestreckt, aber das Grüne der Piste finden wir immer. Eine nicht endenwollende Reihe von Flügen führen schliesslich doch noch zum heiss ersehnten 1. Alleinflug. Ich bin überzeugt, dass dabei niemand irgend ein geheimes "Herzpöpperlen" verklemmen kann. Das befreiende Gefühl dann während den ersten Kreisen, und der Hintermann hält nicht nur den Mund, sondern fehlt auch tatsächlich. Die stille, ruhige Bahn, die ich im kristallklaren Abendhimmel ziehe, werde ich wahrscheinlich nicht so schnell wieder vergessen. Das grosse Vergnügen beginnt dann mit dem ersten Start in der K-8, der wenig später erfolgt. Nur muss man mit ihr beinahe den Kopfstand machen, um die Nadel des Geschwindigkeitsmessers in die Gegend der 120 km/h Marke zu bewegen.
Dabei in diesem Lager waren Beat, Thomas (Spezialist für die kurzen Flüge an der Winde), Richi (mit dem Argusblick bei der Landung), Chrigel (fand sogar in der K-8 noch Platz), Marc (begann schon beinahe als Routinier) und Urs. Lagerleiter waren Peter, im Birrfeld dann Iris; als Fluglehrer wagten sich Hansjörg, Max (Spezialist für Seilrisse und anderes), Willy (geduldiger "Passagier" bei unseren er ersten Schleppversuchen) und Bruno. Sie alle sorgten für einfallsreiche Einträge in die Flugbücher.

Urs Fischer (Bilder: Richard Züsli)