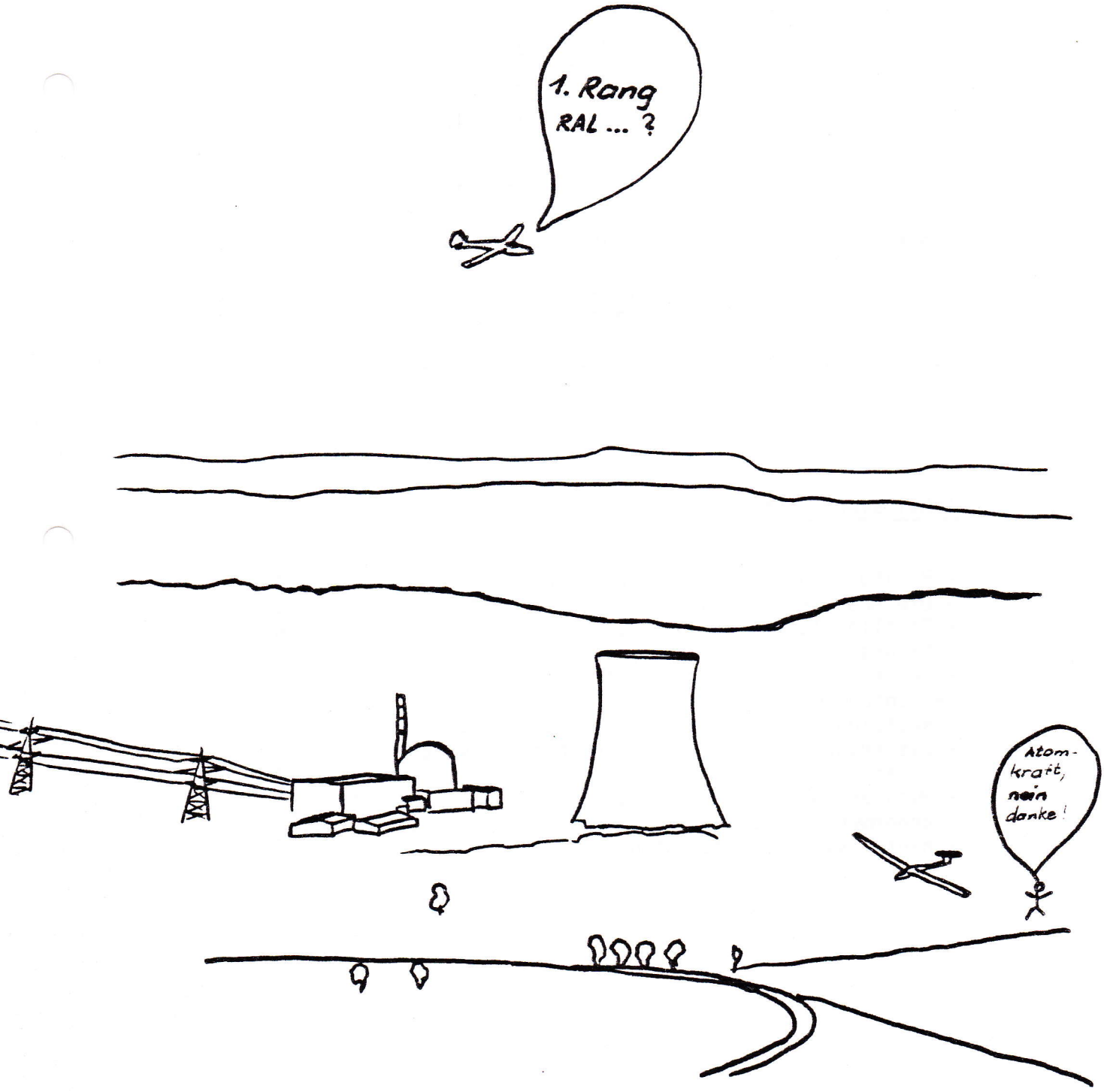
# DER AUFWIND

## offizielles organ der AFG

HERBST 84



# D E R  A U F W I N D

- wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich

- erscheint zweimal jährlich

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

Adresse der Redaktion: Jürg Keller
Jungholzstr. 58
8050 Zürich

Tel. 01/301 47 93

---

Redaktionsschluss für den Frühlingsaufwind:

1. März 1985

---?---

Inhaltsverzeichnis

Seite

- Pilatus Cup 1984 - mein erster Wettbewerb ..... 1
- Die AFG-Streckenflugmeisterschaft 1984 ..... 5
- Frühlingslager 1984 ..... 6
- Sauerstoffmerkblatt ..... 9
- Der K-8 Wettbewerb von Montrichier .....11
-Avionics im neuen LS-4 .....14
- Revisionsbetrieb Winter 84/85 .....15
- Das traurige Kapitel oder der Materialwart zieht Bilanz .....16
- Münster 84 aus der Sicht des vom Alkohol arg mitgenommenen Lagerleiters .....17
- Hinter vorgehaltener Hand .....18

## Pilatus Cup 1984 - mein erster Wettbewerb

Am Freitag kurz vor Mittag erfahre ich, dass die Libelle für den Pilatus Cup zu haben ist, weil Urs nicht teilnehmen kann. Nach einer mehrstündigen Telefonübung steht fest, dass ich für ihn einspringen kann und finde mich am nächsten Morgen mit Beat, Walti, Heini, Charles, nochmals Heini und vielen Rückholern in Beromünster zum ersten Briefing ein. Die Stimmung ist gut, es sieht nach Flugwetter aus.
Die Meteo ergibt dann schwache Blauthermik bis 1400 m/M bei Bise und die Aufgabe lautet Ins - Lenzburg - Beromünster. Kurz vor 1500 geht die Startlinie auf und ich überfliege sie zusammen mit Vido. Bei der ausgesprochen schlechten Sicht verlieren wir uns bald aus den Augen. Mit den halbmetrigen Schläuchen und einer Maximalhöhe von 1300 m brauchen wir den Rückenwind auf dem ersten Schenkel, um einigermassen vorwärts zu kommen.
Bei Biberist gerate ich erstmals in Bodennähe, kann aber gerade noch etwas organisieren, bevor ich ein Feld auswählen muss. Kaum bin ich wieder im oberen Stock, kommen SS, Pink Panther und PW angerauscht und gemeinsam geht's dem Buechiberg entlang. Am Bielersee wird es dann endgültig mühsam. In den zerrissenen Aufwindblasen ist kaum Höhe zu machen und bei 1000 m Maximalhöhe frage ich mich, wie das weitergehen soll. Alles krebst herum, niemand kann über 1100 m steigen. Zum Schluss fotografiere ich aus 900 m und habe überhaupt keine Ahnung, wie das weitergehen soll. Ueber Ins kann ich mich dann wieder mühsam auf 1300 kämpfen. Gegen den Wind bei diesen schwachen Aufwinden auf Kurs zu gehen, scheint mir eine programmierte Aussenlandung zu sein. So flüchte ich mit meiner bescheidenen Resthöhe zwischen den Seen hindurch an den Jura. Ueber einer Kiesgrube steigt mit dem Variometer auch die Hoffnung, doch noch dem Mittelland zu entrinnen. Es reicht bis auf die Krete des Chasseralausläufers gegen Neuenburg, dann zerreisst die Bise den Schlauch. Mösi zu treffen ist ein Trost, hilft aber auch nicht weiter. Der Chasseral ist immer noch weit oben... Ich gehe auf Kurs und ein paar Schwalben zeigen mir dann einen Aufwind, der mich bis knapp unter den Chasseralturm hebt. Etwas später reicht es sogar auf 1800 m und ich kann auf die Courtelaryseite hinüberwechseln. Ein Blick auf die Uhr zeigt, dass ich gut eine Stunde gebraucht habe, um den Jura zu besteigen. Schnell ist es nicht gewesen, aber ich bin immerhin noch in der Luft. Aus dem geplanten lockeren Zurücksegeln auf der ersten Krete wird nichts. Bei Grenchen muss ich wieder hinunter vom hohen Ross und finde mich mit Mösi wieder auf 1000m im Mittelland. Sch...
Plötzlich geht es nochmals sanft auf 1700 m, es dauert aber eine Ewigkeit. Mösi geht auf Kurs, ich versuche es nochmals mit dem Jura. Das Lee ist immer noch dort, und ich kurble wieder über Grenchen. Diesmal gehe ich auch auf Kurs und über Solothurn findet sich nochmals ein schwaches Schläuchlein. Mösi hat es anscheinend nicht gefunden und sitzt in Wiedlisbach. Jetzt bin ich ganz alleine.
Doch plötzlich taucht Vido auf und wir gleiten zusammen ziemlich hoffnungslos in Richtung Klus. Mit 700 m wähle ich ein mir bekanntes Landefeld und mache unter Vido noch einen letzten

Rank in die Klus hinein. Hoppla, da tut sich was! Vido ist etwas höher und steigt davon. Mit viel Mühe kann ich 100 m machen, dann wird es besser. Vido ist schon weit oben und bis ich dort bin, ist er verschwunden im Dunst. Mit zwei weiteren sanften Abendschläuchen reicht die Höhe dann sogar bis ins Birrfeld. Unter 1000 m fotografiere ich um 1930 die Lenzburg und gleite ins Birrfeld. Ich bin müde und habe keine Lust auf eine Aussenlandung.
Im Birrfeld werde ich dann von Beeli verwöhnt und muss nicht einmal beim Demontieren helfen, als der Anhänger eintrifft. Merci ! Wie sich dann herausstellt hat sich das Pickeln gelohnt und ich werde 2. hinter Vido an diesem ersten Tag.

Am Sonntag wird Konolfingen - Schänis - Beromünster ausgeschrieben. Es sieht vielversprechend aus, bei guter Sicht sind im Schwarzwald und in den Alpen Cumuli zu sehen. Um den Platz ist es jedoch ziemlich stabil. Nach wiederholten Absaufern des Meteopiloten wird der erste Wendeort gestrichen und kurz vor 1600 kann die Startlinie eröffnet werden. Im Vergleich zum Vortag geht es sehr gut und im Blauen tasten wir uns nach Sihlbrugg vor. Am Höhronnen scheiden sich Spreu und Weizen. Ich habe eine erste Buschübung am Sihlsee. Mit Ach und Krach kann ich mich retten und wieder auf 1700 m steigen.
Auf die Idee an den Schäner zu gleiten, komme ich gar nicht und wähle den Weg über den Wägitalersee, wo es auch ganz rassig auf 2300 an die Basis geht.Kaum bin ich Richtung Schänis abgeflogen, kommen mir auf gleicher Höhe Vido und Charles entgegen. Ich habe ja weniger verloren als erwartet mit meiner Uebung. Am Schänerberg fotographiere ich in 3 m Steigen und bin sofort auf 2500 an der Basis. Leider komme ich nicht auf die Idee, mit dieser Höhe sofort abzustechen und die fehlenden 200 m am Zugerberg zu machen.
Am Wägitalersee geht es wieder auf 2300 an die Basis. Noch immer denke ich nicht ans Abstechen. Dafür gibt es am Drusberg aufs Dach, bald bin ich deutlich unter Kretenhöhe und hinter dem Sihlsee im Keller. Was nun ? An einer Ecke kann ich mit Müh und Not die 1400 m halten und ein Landefeld aussuchen. Weit oben sind die Cumuli... Mit der letzten Höhe wechsle ich nach langem Ueberlegen die Talseite und versuche meinen letzten Hang. Hangwind ist vorhanden, aber ich kann ihn nicht packen und sinke auch dort. Am Ufer des Sees steht eineschöne, gemähte Wiese parat mit viel Gegenwind. Ich fliege in ein Seitental hinein, um die Landevolte einzuleiten. Da geht der turbulente Hangwind in ruhiges Steigen über. Die vorgesehene Kurve wird zum Kreis - es steigt immer noch ! Langsam kann ich mich von der Landewiese wegpickeln und erreiche nach einer Ewigkeit wieder die Basis. Ueber eine Stunde habe ich in diesem Kessel verbracht. Ich kann kaum glauben, dass ich da noch weggekommen bin. Auf Kurs nehme ich den Endanflugrechner hervor. Bei bestem Gleiten reicht es ohne Reserve. Also muss ich noch irgendwo 200 m machen und es könnte nach Hause reichen.
Unterwegs passiert lange nichts und der Hügel vor Beromünster wird immer grösser. Hand am Arsch würde es eventuell reichen, ich getraue mich aber nicht und suche mir eine Wiese südlich des Baldeggersees. Da rührt sich doch noch etwas unter den Flügeln und ich kann ganz sachte die 150 m machen, um ohne

Herzklopfen über den Hügel zu kommen. Dankbar und völlig geschafft entsteige ich der Libelle nach der Landung. Dreimal habe ich mich abgeschrieben auf diesem Flug und jetzt bin ich doch da. Sache git's, die git's gar nit.

Die vier Tage vom 21.-24. Juni zeigen dann ausgiebig die langweilige Seite des Wettbewerbfliegens. Die Startlinie kann ein einziges Mal eröffnet werden: für die Standardklasse um 1725 am Freitagabend. Nach 26 km und 1½ Stunden bin ich mit allen andern am Boden, die Wertung ist ungültig. Ausser von der Beiz gibt es von diesen vier Tagen nichts zu berichten.

Am Samstag dem 30. Juni finden wir uns ein letztes Mal in Beromünster ein. Das Wetter ist trotz des Wetterberichtes schön. Ein mässiger Westwind und gute Thermik lassen die Konkurenzleitung Barmelweid - Vue des Alpes - Beromünster ausschreiben.
Wegen des starken Windes kann ich erst eine halbe Stunde nach der Eröffnung über die Startlinie. Bis an die Barmelweid läüft es dann aber tierisch: nur 2-metrige und eine hohe Basis lassen sich vielversprechend an. Das wird glatt heute, denke ich. Auf dem Jura ist aber nichts mehr zu finden und bei Olten muss ich aus dem Jura flüchten. Mösi erleidet das gleiche Schicksal und wir bereiten uns seelisch auf eine Landung in Olten vor. Bei dem Lee am Jura müsste es eigentlich am Born gehen, das ist unsere einzige Hoffnung. Glücklicherweise geht es aber schon über dem Flugplatz und wir steigen mit einem blauen Auge davon. Heini gesellt sich mit der Elfe zu uns und wir gehen auf Kurs.Gegen den Wind ist es sehr mühsam. An der Klus steigen wir mit Mühe wieder in den Jura ein. Das kostet viel Zeit. Am Grenchenberg treffen wir mit Charles zusammem. Arno und Vido sind jedoch auf und davon. Bei St.Imier bin ich wieder allein - und tief. Das Warten im O-Schieber lohnt sich und es geht plötzlich wieder rasant an die Basis. Kurz nach 1700 kann ich fotografieren. Als ich in der Chasseralrunse wieder kurble undmich über den sagenhaften Schlauch freue, meldet Arno gerade den Ueberflug. Ich habe schön Zeit liegen lassen auf dem Gegenwindschenkel!
Ueber Sonceboz an der Basis denke ich, jetzt brauche ich bis zur Klus noch 700 m zu machen, dann bin ich auch zu Hause. Zuversichtlich gehe ich auf Kurs. Doch es kommt nichts. Zum Schluss bin ich auf der Krete und muss ins Mittelland flüchten. Ein kräftiges Lee gehört offenbar zum Jura und auf 800 m kann ich mich über einer Fabrik am Ostrand von Solothurn halten. Der Felder sind viele, ich wähle eines aus und ärgere mich. Wo habe ich jetzt wieder den Seich gemacht ? Immerhin ein O-Schieber, ich bin noch nicht am Boden, aber was nun ? Ich finde mich damit ab, bald da unten zu sitzen und zu telefonieren. Viel anderes als diesen O-Schieber noch ein wenig zu geniessen kommt mir nicht in den Sinn. Das Mittelland ist blau, bei diesem Wind gibt es kaum noch einen vernünftigen Schlauch. Ich schaue die Fabrik ziemlich hoffnungslos an. Bald wird auch dieser O-Schieber abstellen, die Böen auf der Aare sind gut zu sehen. Na ja, ich muss noch viel lernen. Sch... Dann geht das Vario auf +1. Dann auf +2. Dann auf +3. Dann sehe ich den Weissenstein von oben. Ueber mir entsteht eine einsame grosse Wolke. Das Vario geht von +3 auf +2 zurück.

Von 800 auf 2300, vom Boden bis in den Himmel. Unglaubliches Schwein. Sachen gibt's.
Mit MC 1 geht es auf Kurs. Der Rückenwind ist stärker als angenommen und das Rädli geht auf 1.5, die Trimmung etwas nach vorn. Der Sendeturm erlaubt ein gutes Abschätzen des Gleitpfades. Mit Hochgefühl geht es über die Ziellinie. Das war einfach schön. Irgendjemand hat da Mitleid gehabt mit mir in Solothurn. Es ist erstaunlich, wie nah eine Aussenlandung und ein 100er Schnitt auf dem letzten Schenkel beieinanderliegen !

Der 4. Schlussrang knapp hinter Charles und Arno war eigentlich mehr als ich mit meinen vielen Buschübungen verdient habe. Gelernt habe ich (hoffentlich) einiges, die Zukunft wird es zeigen. Bravo Vido zum souveränen Sieg und herzlichen Dank meinen Rückholern Hans, Chrigu und Klaus.

Olivier

Was ist das ?

Oli bei einer Buschübung

## Die AFG-Streckenflugmeisterschaft 1984

| | | |
|---|---|---|
| Gewinner | Coppa 'Paolo Oswald' | Mike Keller |
| Gewinner | Coupe 'Rochers de Naye' | Olivier Liechti |
| Gewinner | Cup 'Baby' | Klaus Wyss |

An der Generalversammlung vom 19.10.1984 konnten die schönen Weinkannen den Siegern für ein Jahr überlassen werden, nicht aber ohne Hinweis darauf, Name und Jahrzahl eingravieren zu lassen.

Hier pro memoria nochmals die Resultate der erflogenen und von der Jury anerkannten Streckenflugkilometer 1984:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Rang | Mike Keller | 3078 Punkte | 10 Flüge | (2)* | 3813 km** |
| 2. | Olivier Liechti | 1736 | 8 | (1) | |
| 3. | Walter Moser | 1675 | 4 | (4) | 2905 km |
| 4. | Beat Müller | 1585 | 5 | (5) | |
| 5. | Hugo Rytz | 1417 | 7 | (3) | |
| 6. | Urs Isler | 1107 | 5 | | 2683 km |
| 7. | Jürg Keller | 980 | 4 | | |
| 8. | Willy Fuchs | 908 | 3 | | 1429 km |
| | Peter Moser | 908 | 4 | | |
| 10. | Ivo Wildhaber | 660 | 3 | | |

*Vorjahresrang; Mike und Oli haben die Plätze getauscht.
**Total erflogene Kilometer, auf nicht AFG-Flugzeugen und nicht nach FAI durchgeführte.

Allen Teilnehmern herzliche Gratulation und vielen Dank für die Mühe, die teilweise sehr gut dokumentierten Flüge einzureichen. Damit dies noch attraktiver wird, sind von einem ungenannt sein wollenden Spender noch zwei weitere Preise gestiftet worden. Nämlich, 1/2 l Dôle für den 3. und 2/10 l Dôle für den 4. Sieger. Wer weiss, vielleicht kann diese Spende auch nächstes Jahr übergeben werden!

In Mike Keller's Keller fristete in früheren Jahren eine stattliche Weinkanne ein klägliches Dasein. Der Coupe 'Baby' wurde seinerzeit von Kari Zimmermann, dannzumal Kassier und die AFG noch ohne Pauschale, gestiftet, damit das Baby mehr in die Luft gehe! Da dieses Baby uns aber schon längstens verlassen hat, wurde vor einiger Zeit für die Kanne eine neue Verwendung gefunden. Der längste K8-Flug des Jahres wird damit geehrt. Dies dürfte besonders unseren Jungfliegern Anreiz geben, mit weniger teurem Material auch nach Leistung zu trachten.

Im Nationalen Segelflugwettbewerb 1984 hat die AFG sehr gut abgeschnitten, wie die folgende Uebersicht zeigt:

Jungflieger:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Armin Weber | im | 5. Rang | mit | 590 Punkten |

Gruppenklasse:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Jürg Keller | im | 5. Rang | mit | 882 Punkten |

15m-Klasse:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Peter Schneuwly | im | 8. Rang | mit | 1683 Punkten |

und im Gruppenwettkampf figuriert die AFG im 5. Rang mit:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Peter Schneuwly | mit | 1683 Punkten | | |
| Richard Meyer | | 1579 | | |
| Edwin Schwarb | | 1502 | = | 4763 Punkte total. |

Es lebe die Segelflugsaison 1985!

Richi Meyer

# F R U E H L I N G S L A G E R 1984

**********

Lagerleiter : Dani Müller
Vizeleiter : Gregor Neugebauer
Bettina Weiss

Fluglehrer : Ruedi Ackermann
Max Annen

Flugschüler : Ralph Bächli
Marcel Fürer
Thomas Kull
Alex Wyss

Eine Woche vor Lagerbeginn trafen wir uns das erste Mal im Birrfeld. So erhielten wir einen Eindruck des Flugbetriebes und genossen das Fluggefühl bei den Einführungsflügen mit Aki. Für Thomas und Alex, die beide bereits das Motorflugbrevet besitzen, war das natürlich nicht mehr so aufregend, wie für Ralph und mich.
Nebenbei erhielt ich eine liebevolle Einführung in die Kunst zur Führung der Startliste. Ratschläge wurden grosszügig verteilt: Vorallem leserlich schreiben, vorallem die Zeiten beachten, vorallem die Kontonummer aufschreiben..... . In der Folge schien es mir am zweckmässigsten, vorallem alles zu beachten.

Am darauffolgenden Sonntagmittag trafen wir uns erneut im Birrfeld. Nachdem wir unsere Ausrüstung verstaut hatten, brachen wir frohen Mutes mit unserer K 13 (+K 8) in Richtung Amlikon auf. Nach Ankunft bastelten wir die K 13 zusammen und bezogen Quartier im Lager der Cummulüssler. Am andern Morgen sollte es losgehen.
Bals zeigte es sich: Die Cummulüssler in Amlikon hatten ihren Winterschlaf noch nicht beendet. Der Windenführer, der uns einweisen sollte, war unglücklicherweise erkrankt. Erst Montag nachmittags um 15 Uhr nahm dann sein Ersatzmann die Winde in Betrieb. Dennoch kam jeder zu zwei Flügen, bevor der Regen unserm Treiben ein Ende setzte.
Der folgende Tag war unser Bester in Amlikon. Es gab sogar

einige klare Aufwinde. Nun zeigte es sich, dass immer Ralph an die Reihe kam, als die Winde am günstigsten standen. Er präsentierte uns einen flotten Rekord von 30' Flugzeit, die wir nur beneiden konnten. Der Windenbetrieb ging zügig voran. Wir erreichten Höhen bis 500m über Platz. Dies verdankten wir Dani, der uns nach kurzer Windenschulung schon fast perfekt bediente. Unsere helle Freude hatten wir an Sheriff, dem Auszugsfahrzeug. Die Seile hinter uns herziehend, schaukelten wir mit dem ausgedienten Amerikanerwagen über das Flugfeld. Dazwischen benutzten auch einige Cummulüssler die Gelegenheit für ihren ersten Flug der Saison.
So endete dieser Tag sehr befriedigend für uns. Die meisten gingen, wie auch an den folgenden Tagen zeitig zu Bett. Die nächsten Tage waren weniger rosig. Der Morgennebel machte sich oft breit. Bedingt durch die Witterungsverhältnisse war unser Betrieb sehr eingeschränkt. Dennoch kam Thomas bald zu seiner ersten Seilrissübung. Vom Boden sah das Manöver recht komisch aus. Wie wir später erfuhren, konnten sich Thomas und Aki nicht entscheiden, wer nach der Horzontallage der K 13 die Steuerung übernehmen sollte. Nachdem sich Aki durchgesetzt hatte, drehten sie über den Büschen der Thur ein und landeten. Nach und nach brachte uns Aki die verschiedenen Phasen des Fluges; die Checks, Volte usw. bei. Oft waren verschiedene Eingriffe nötig um den Anflug zu "retten". Thomas hatte den "Dreh" bald raus und konnte zu seinem Alleinflug ansetzen.
Oft mussten wir uns in die "Stube" zurückziehen. Aki gab sich Mühe unsere Zeit mit Theorie zu versüssen. Thomas fand die optimale Volte zwischen Bett und Esstisch in kurzer Zeit heraus.

Am Donnerstag setzten wir ganz aus. Ein Teil besuchte das Hallenbad in Weinfelden, Dani und ich erkletterten den Ottenberg mit Schloss Weinfelden. Abends besuchten wir eine Pizzeria.
Am Samstag brachen wir in dichtem Nebel auf nach dem Birrfeld. Dort montierten wir wieder unsere K 13 für den Montag. Die Gelegenheit war günstig und so trafen wir den Konstrukteur unseres K 13-Anhängers. Andres brachte uns bei, dass ein guter Anhänger auch eine entsprechende Fürsorge verlangt. Nachdem der Anhänger ganz "kahl" war und sämtliche abmontierten Teile am entsprechenden Platz aufgehängt waren, konnten wir den Anhänger in die Box schieben.

Montagmorgen fanden wir uns wieder auf dem Birrfeld ein. Nun stiessen unser Fluglehrer Max und Bettina neu zu uns. Auch in dieser Woche hatten wir keine allzu grosse Freude an der Witterung. Am Nachmittag setzten wir zu den ersten Flügen an. In Amlikon hatte ich eigentlich schon immer fligen wollen, kam aber nie dazu, weil ich auf zu vieles achten musste - nun besserte sich dieser Zustand allmählich. Langsam bekam ich das Gefühl, dass ich mit der Zeit das Fliegen in den "Griff" bekommen würde. Das Neue war natürlich der Flugzeugschlepp. Da geriet ich rechts hinauf, links hinauf, hinunter in die Propellerböen. Ehrlich gesagt war das noch recht spassig für mich, natürlich weniger für den Schlepppilot. Nach jedem Flug und nach dem Flugbetrieb erklärte uns Max eingehend unsere Fehler und was man das nächste Mal achte musste. Er machte uns z.B. darauf aufmerksam, dass ein Flugzeug selber fliege und auch in der Kurve ein Flugzeug bleibe usw. Am Mittwoch, dem besten Tag, erhielten einige von uns eine Gefahreneinweisung, bei die K 13 in ungewohnte Lagen gebracht wurde. Max versuchte verzweifelt eine Phrille hinzukriegen, was nur mit Ralph, dem leichtestenunter uns, gelang. Während der Flüge verbreitete Gregor seine Theorien und Ratschläge zum Gebrauch des "kleinen Säckleins" in der Seitentasche.
Der Höhepunkt war der 1. Alleinflug von Thomas mit der K8. Da die Witterung sich gegen Ende der Woche verschlechterte, wurde an Freitagmorgen der Abbruch des Lagers beschlossen, um in der darauffolgenden Woche fortzusetzen. Am nächsten Donnerstag/Freitag gelangen dann auch Alex und Ralph ihre Alleinflüge unter kundiger Betreuung von Mike.

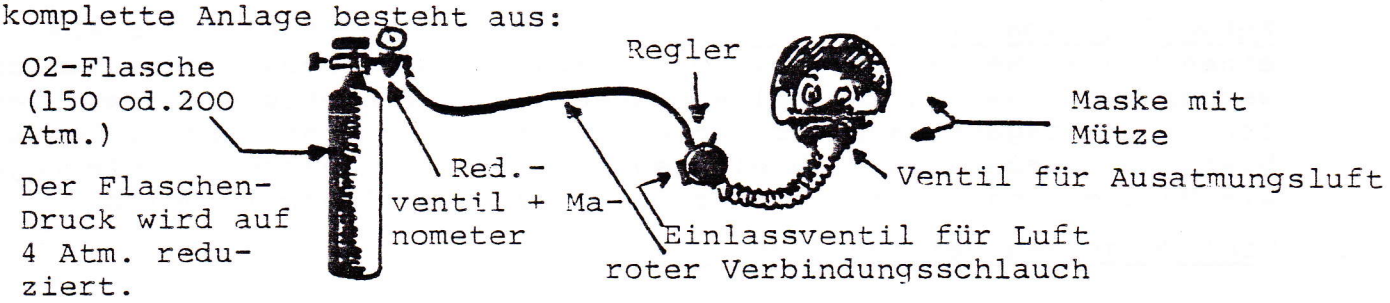
Wir möchten unsern Lagerleitern und Fluglehrern recht herzlich für ihren Einsatz danken.

Marcel Fürer

# O2! SAUERSTOFF - MERKBLATT O2!

1. O2-Mangel: Ab 4000 m/M soll mit O2 geflogen werden, ältere Piloten in einzelnen Fällen ab 3500 m/M. Wer sich mit O2-Geräten in grosse Höhen schwingt, muss wissen, was O2-Mangel ist, um frühzeitig eine Panne erkennen zu können. O2-Mangel schleicht sich ein und muss nicht als unangenehm empfunden werden. Deshalb wird er häufig verkannt und/oder zu spät bemerkt. Als erste Mangelsymptome treten auf: Beeinträchtigung von Reaktionsgeschwindigkeit, Konzentrations- und Kritikfähigkeit etc. Bei schwererem O2-Mangel bemerkt der Betroffene, dass irgend etwas nicht mehr stimmt und fühlt sich seltsam. Er realisiert die Fehlleistungen. Vielleicht treten Kribbeln in den Fingern und Beklemmungsgefühl über der Brust auf, evtl. Krämpfe, seltener Uebelkeit und Erbrechen. Via Dämmerzustand oder sehr plötzlich tritt Bewusstlosigkeit ein. Also: O2-Gerät (insbesondere Manometeranzeige) und sich selber während des Höhenflugs immer checken.

2. AFG-O2-Anlage: tragbarer Lungenautomat = On demand-Regler, Typ A-15 (aus alten Beständen der amerikan. Luftwaffe). On demand heisst: Nur dann fliesst O2 durch das System, wenn der Pilot einatmet. Ferner wird barometrisch gesteuert der prozentuale O2-Anteil in der Atemluft variiert. Also für O2-Verbrauch sehr ökonomisches System. Die komplette Anlage besteht aus:



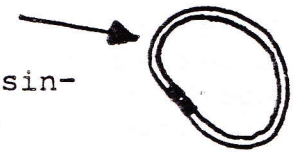

3. Inventar der AFG-O2-Anlagen: 7 Masken mit Mützen, 7 Regler, 7 einfache Verbindungsschläuche (rot) und 1 Y-Verbindungsschlauch (Einsitzer bzw. Doppelsitzer), 7 Reduzierventile, 8 O2-Flaschen. Ferner: 7 Spiegelchen, 10 'Flaschenöffner'.

4. Für O2 vorgesehene Flugzeuge: ASK 21, eine K8, K6, B4, Libelle, Minimbus AI und AK, LS4.

5. Gebrauch der Geräte: a) Die Reduzierventile sollen in ihrer Stellung nicht geändert werden, sie sind für die entsprechenden Flugzeuge angeschrieben. b) Der Anschluss des Red.ventils an die Flasche soll mit sattem Handdruck und nicht mit Werkzeugen geschehen. Dasselbe gilt für das Schliessen der O2-Flasche nach Gebrauch.

6. A) Check der O2-Geräte für die Betriebsbereitschaft: a) grünen Schlauch zuhalten und einatmen: Maske dicht? - b) O2-Flasche zu und einatmen: Zufuhr der Aussenluft durch Regler gewährleistet? - c) O2-Flasche zu, Einlass für Aussenluft am Regler zuhalten und einatmen: keine Luft/Gas sollte fliessen = Dichtigkeits (Membran-) Kontrolle des Reglers. d) O2-Flasche auf, Einlass für Aussenluft am Regler zuhalten und einatmen: es sollte O2 fliessen.
B) Check vor dem Fluge: a) Betriebsbereitschaftscheck gemacht (s. 6.A)? b) O2-Flasche offen? c) Ist Sicht auf Manometer gewährleistet (Spiegelchen). d) Wieviel Atm. Druck in der Flasche? (Bei Flaschendrücken

von 150 und mehr Atm. kann i.a. mit 4 und mehr Std. O2-Versorgung gerechnet werden in Höhen zwischen 4000 - 7000 m/M. Eine genaue Angabe ist nicht möglich, da der O2-Verbrauch neben der Verweildauer in den verschiedenen Höhenstufen von der Atemfrequenz des Piloten und der Umgebungstemperatur abhängt.

7. Wartung durch den Piloten: Alle Bestandteile sind mit Sorgfalt zu behandeln, insbesondere nicht im Dreck liegen zu lassen. KEINE SCHMIERUNG! KEIN FETT VERWENDEN!! (Ventilbrandgefahr!) Nach Gebrauch der Anlage: O2-Flasche mit Verschlusszapfen versehen. Ueber Anschluss von Red.ventil ein Klebband anlegen (Schutz vor Dreck und Schutz vor Verlust des Dichteringlis). Rote Verbindungsschläuche ausblasen (sollen trocken sein) und in sich schliessen:  Die Schläuche dürfen keine Knicke aufweisen. Maske reinigen mit vorhandenem Desinfektionsmittel sowie mit Isopropylalkohol (Trocknung).

8. Auffüllen der O2-Flaschen: Die Flaschen sollen mit Medizinal-O2 aufgefüllt werden: Reinheit mind. 99.5% und Feuchtigkeit < 5 ppm (im Anhang eine Liste der Verkaufsstellen von Carba-Gas). Hierfür ist der O2-Wart verantwortlich (Ausnahme: Münsterlager: Lagerleiter = Verantwortlicher hierfür. Dabei Auffüllen bei Lonza AG, Viège VS).

9. Entwendung von O2-Utensilien: Wenn O2-Utensilien für länger als einen Tag entwendet werden, sollte eine entsprechende Notiz gemacht werden und diese in das gelbe Couvert (an der O2-Kiste) gelegt werden. Bei Rückgabe kann der Zettel wiederum entfernt werden. Damit bleibt die Uebersichtlichkeit gewährleistet. Ausnahme: grosse Lager wie Münster und Aspres, wo der Sauerstoffwart Bescheid weiss.

10. Viel Vergnügen bei den Höhenflügen!

Zürich, den 23.6.84

der Sauerstoffwart: René Maire

## Der K-8 Wettbewerb von Montrichier 1984

Es war richtiges Regenwetter, üblich in dieser Jahreszeit, wie man uns erzählte, als ich mich auf den Weg ins Birrfeld machte, um die K-8 aus dem Stall abzuholen. Auch sie war so ungeschützt gegen den Regen nicht gerade erfreut über die bevorstehende Fahrt. So machte ich mich auf die Suche nach dem Haufen Stoff, der irgendwo in den Boxen herumliegen musste. Endlich fand ich die Blache, die einen ganz vernachlässigten Eindruck machte. Dies bestätigte sich auch bei der Montage. Erst mit Hilfe einiger Schnüre konnte die K-8 gegen den Regen geschützt werden. Unterdessen war auch Klaus Wyss eingetroffen und packte die K-6 ein. Glücklicherweise war der VW-Bus in fahrbereitem Zustand: es hatte gerade noch genügend Benzin bis zur nächsten Tankstelle. Wir machten uns auf den Weg nach Westen. Am schnellsten lief der Scheibenwischer! Unterwegs luden wir Armin Weber auf und fuhren Richtung Freiburg. Die Nacht durften wir bei Beat Philipona verbringen, der uns bei diesem Fonduewetter auch entsprechend verpflegte. Am nächsten Morgen fuhren wir mit viel Optimismus nach Montrichier, denn die Prognose versprach viel. In Montrichier schien die Sonne wirklich! Wir konnten somit unsere K-8 lüften, was dringend nötig war, denn der Rumpf zeigte schon leichte Wellblechformen. Es sah nach Flugwetter aus und Armin und ich losten aus, wer den ersten Flug machen wird. Ausnahmsweise hatte ich einmal Glück und zog den ersten Flug. Auf dem Flugplatz herrschte kaum Betrieb und man konnte kaum glauben, dass in ein paar Stunden zum ersten Flug gestartet würde. Der Wettbewerbsleiter Paul Guniat rief uns gegen Mittag zu einem Breifing zusammen. Wir wurden in die Tücken der Gegend und in den Wettbe= werbsablauf eingeführt. Zu beachten gab es die hohen Juraebenen und die begrenzten Landemöglichkeiten am Neuenburgersee. Geheime Tips gab es keine, sondern wir wurden mit viel gutem Rat auf den Weg geschickt. Die K-8 Piloten mussten nach Provence und zurück fliegen mit den K-6 musste Chambrelien umrundet werden. Da beim Wettbewerb nur vier K-8 und drei K-6 teilnahmen, waren alle mit den 3 Schleppflugzeugen schnell in der Luft. Die K-6 wurden um 15 00 Uhr gestartet und als es sich zeigte, dass sich alle in der Luft halten konnten, wurden wir in den K-8 losgelassen. In der Luft gab es in allen Stockwerken Cumuli und das ganze war ein Fliegen um Nebelfetzen, die sich in den Aufwinden bildeten. Die Luft war ein grosser Cumulifriedhof: nur unter sehr wenigen Wolken fand man einen Aufwind und unter den Grösseren regnete es meistens. So musste viel Glück mitgenommen werden, damit man voran kam. Keiner konnte an diesem Tag die Aufgabe erfüllen, wobei

Klaus den längsten Flug machte: zum Wendepunkt und zurück nach Yverdon. Froh schon am ersten Tag einen Flug gemacht zu haben, machten wir uns am Abend auf die Suche nach einem Restaurant, in dem man Rossfleisch bekam. Das Rossfleisch schien aufgegessen zu sein und so erzählten wir uns bei einem gewöhnlichen Stück Fleisch unsere Erlebnisse, die Heldentaten und die genialen Entschlüsse während des Fluges und vieles mehr.
Am nächsten Tag machte uns die Wetterprognose falschen Optimismus. Des andauernden Begutachtens des Himmels überdrüssig, schickte Paul die Piloten mit einer Dreiecksaufgabe in die Luft. So schnell wie sie gestartet waren, kamen auch alle wieder zurück, denn das Westwindlee schlug kräftig zu. Die Flugzeuge wurden unter Dach gebracht und es wurde vor der Hütte über allerlei geplaudert. Beat arrangierte, dass wir bei den Genfern am Nachtessen mitmachen konnten und so wurden wir in der grossen 'Segelflieger-familie' der Piloten mit ihren Angehörigen aufgenommen, die sich im Clubraum einfanden. Nach dem Essen wurde getrunken und diskutiert und wir lernten dort das sehr interessante und amüsante Spiel kennen, mit den einfachsten Spielregeln aller Spiele. Am nächsten Tag war das Wetter nicht gerade begeisternd, aber man konnte sich in der Luft halten. So schrieb der Wettbewerbsleiter wieder einen Dreiecksflug aus. Der erste Wendeort war La Dôle. Durch die tiefe Basis wurde dieser aber versteckt und konnte nicht fotographiert werden. So mussten Beat und ein weiter K-6 Pilot in der Nähe landen. Die anderen Piloten kamen gar nicht erst bis an dieses Problem. Diejenigen, die zu spät starteten, begannen ihren Flug mit der Aufgabe,nach dem Startlinienüberflug mit dem Abstechrechner die möglichen Landefelder zu bestimmen. Armin, der an diesem Tag die K-8 flog, gelang es noch einige Aufwinde zu organisieren und setzte das Flugzeug bei Le Vaud in einen schönen Acker. Als ich mit dem Anhänger dort ankam, war Armin schon ganz schön im Schwung, denn ihm wurde die Wartezeit auf angenehme Art und Weise verkürzt. Abends gingen wir relativ früh schlafen. Am Sonntagmorgen waren wir ausgeruht - vergebens, denn es regnete in Strömen und ein dritter Flug war unmöglich. Die Preisverteilung wurde darum schon am Morgen durchgeführt. Wir benahmen uns als Gäste bei der Verteilung der Preise nicht gerade höflich, aber die Preise wurden ja redlich erflogen. Paul Guniat teilte uns bei dieser Gelegeheit mit, dass kein solcher Wettbewerb mehr organisiert würde, wenn weitehin nur so geringes Interesse (7 Flugzeuge) am K-8 Wettbewerb vorhanden sei. Da so ein schönes Ereignis mangels Interesse unnötigerweise verloren geht, sollten die Fluggruppen ihre jungen Piloten

doch vermehrt zum Mitmachen motivieren. Ich hoffe auch, dass im Aeroclub nicht nur über Reglemente und andere, wichtige Sachen diskutiert wird, sondern auch für dieses Problem nach einer Lösung gesucht wird.

Jürg Keller

! S p e z i e l l e s !

Ueber den Gebrauch von definitiven Mitgliedern
gibt Mösi gerne Auskunft:

- AFG Stoffabzeichen sind nur für den persönlichen Gebrauch von definitiven (aktiven + passiven) Mitgliedern bestimmt. (Grüne Abzeichen für provisorische Mitglieder werden keine mehr verteilt)

**********

wichtiges Inserat:

Gesucht sind Haushaltartikel für das Münsterlager. Vorallem Geschirr und Besteck aber auch andere praktische Sachen finden im Lagerbetrieb eine sinnvolle Verwendung.
Die Küchenfeen und vorallem die zu verpflegenden Lagerteilnehmer werden dankbar sein. Also, bringt die im eigenen Haushalt nicht mehr benötigten Sachen mit ins nächste Münsterlager mit oder organisiert sonst irgendwie deren Transport nach Münster.

**********

# Avionics im neuen LS4

nochmals ...

Von Acki

Wie die vergangene Saison gezeigt hat, ist die Begeisterung an unserem neuen Standardflugzeug gross. Dem Astir wird höchstens noch dann nachgetrauert, wenn bei der Flugzeuverteilung das Verhältnis Flugzeuge/Piloten allzusehr gegen Null strebt und es soll schon Piloten geben, denen die altgediente Libelle für ihre dreistündigen Gommer Rundflüge nicht mehr gut genug ist, seit sie den Duft des frischen Harzes gerochen hatten. Jene, die das Glück hatten, dennoch hie und da die LS4 auf eine grössere Strecke entführen zu dürfen, lobten nicht nur die hervorragenden Flugleistungen, sondern auch die nützlichen Dienste des eingebauten Endanflugcomputers CNAV 40 und waren verblüfft ob der Genauigkeit des Kilometerzählers.

Als ich mich im letzten Frühjahr kurz vor Redaktionsschluss des "Aufwind" hinsetzte, noch schnell eine Beschreibung des CNAV-Computers zu verfassen, hatte ich ganz vergessen, dass der geistige Vater dieses genialen Gerätes ja in den Reihen der AFG zu finden ist. Umso mehr freute mich dann zwei Tage nach Erscheinen des "Aufwind" das nette Telefon von Claudio Meisser, in welchem er unter anderem ein paar Präzisierungen zu meiner Beschreibung anbrachte, welche ich hier dem interessierten Leser nicht vorenthalten möchte:

1. Die Umschaltung zwischen Langsamflug (Kreisen) und Schnellflug erfolgt bei jener Geschwindigkeit, welche anhand der gespeicherten Polaren ein Sinken von 1 m/sec ergibt.
2. Das analoge Rundinstrument zeigt im Langsamflug den TEK-Variowert und im Schnellflug den TEK-Relativ-Variowert an.
3. Die Vario-Anzeige im Flüssigkristalldisplay entspricht immer dem Mittelwert der jeweiligen Analog-Rundinstrument-Anzeige in die letzen 20 sec.
4. Das Audio gibt im Schellflug nicht nur eine Sollfahrtinformation, sondern den TEK-Relativ-Variowert mit überlagerter Sollfahrtinformation an.
5. In der Formel für die Restdistanz wurde das Integralzeichen vergessen, richtig muss stehen:

$$\text{Restdistanz} = \text{Gesamtdistanz} - \int_T \text{TAS}\ dt - \text{Wind} * T\ .$$

Zum Schluss kann ich all den bisher Zukurzgekommenen die erfreuliche Mitteilung machen, dass unsere zweite LS4 schon im März 85 geliefert werden soll, und somit schon zu Beginn der Saison flugbereit sein wird.

*****

## Revisionsbetrieb Winter 84/85

Damit unsere Flugzeuge bei Beginn der nächsten Saison alle Spuren von 1984 losgeworden sind und in vollem Glanz bereitstehen, hat der Vorstand ein neues Konzept für die Winterrevisionen erarbeitet, das auch die auswärtigen Mitglieder in den Revisionbetrieb integriert:

Folgende zwei Kernpunkte machen das neue Konzept aus:

1. Der Hauptarbeitstag bei den Revisionen soll pro Flugzeug ein (ev. zwei) Samstag(e) sein. Dabei wird der ganze Tag für die Arbeiten verwendet.

2. Pro Flugzeug bildet der Flugzeugchef ein Team, das die Revision durchführt. Diese Teams sollten nach Möglichkeit hauptsächlich aus Piloten bestehen, die den entsprechenden Flugzeugtyp häufig fliegen.

Der Revisonsablauf sieht ungefähr folgendermassen aus:
Der Austausch der Flugzeuge in der Werkstatt erfolgt normalerweise am Dienstag. An den Wochentagen Mittwoch und Donnerstag wird im Baulokal wie bisher am Abend gearbeitet. Dabei werden insbesondere alle grösseren Arbeiten vorbereitet und fehlendes Material besorgt, so dass am Samstag alles bereit ist für die nötigen Arbeiten. Falls es unbedingt nötig sein sollte, kann auch noch der Sonntag verwendet werden. Am Montag Abend werden noch die letzten Nacharbeiten ausgeführt, so dass am Dienstag der Austausch durchgeführt werden kann.
Jedes fliegende Mitglied kann also zwischen zwei Möglichkeiten der Mithilfe bei den Wartungsarbeiten auswählen:

- Entweder verpflichtet es sich in einem festen Team, oder
- es entscheidet sich für einen Abend, an dem es regelmässig am Baubetrieb teilnimmt.

Diejenigen Mitglieder, die sich nicht an der GV in eine Liste eingetragen haben, können telefonisch beim Materialwart ihre Wünsche äussern. (Tel G 01 256 27 23)

Damit sich jeder die elementaren Grundkenntnisse für den Revisionsbetrieb aneignen kann, werden am Anfang der Revisionen zwei Einführungsabende durchgeführt.

Freitag 9. November: Lösungsmittel, Klebstoffe, Lacke
Flick an Stoffbespannung
Freitag 16. November: GFK-Arbeiten
Verwendung von Schwabbellack

Beginn der Arbeiten: Mittwoch 31. Oktober
Baulokal: HIF B 68 (wie letztes Jahr)

PS: Der Stamm findet nicht mehr statt. Geselliges Beisammensein wird harmonisch in den Baubetrieb integriert.

## DAS TRAURIGE KAPITEL oder Der Materialwart zieht Bilanz

**********

Der Zustand der AFG-Flotte am Ende der Saison 84 und der Zustand unserer Boxen im Birrfeld zeigt ganz eindeutig, dass die Stärke des AFG'lers nicht in der Sorgfalt bei Materialbenützung und in der Ordnung liegt. Auch ich sehe gerne fliegerische Glanzleistungen. Meine Begeisterung nimmt aber rapide ab, wenn ich sehe, dass nachher jegliche Kraft für Reinigung und Aufräumen fehlt. Ein Flug ist erst fertig, wenn alles dafür verwendete Material sauber an der richtigen Stelle verräumt ist.
In diesem Zuammenhang möchte ich auf folgende Punkte Wert legen:

- Flugzeug nach dem Flug innen und aussen reinigen

- Schwämme und Leder nach der Verwendung nicht im Kübel lassen, sondern auswringen und aufhängen (Boxe 3).(Ich habe mindestens 20 halbverfaulte Hirschleder aus Kübeln gegrübelt)

- Batterien ordentlich auf den Ladetisch aufstellen und anhängen

- Barographen ausschalten und im Schrank versorgen. Räber-Barographen nehmen Schaden, wenn sie eingeschaltet gelagert werden. Deshalb Räber-Barographen immer in der vorgesehenen Ladekiste aufbewahren (Zwangsabschaltung).

- Falls Mängel oder Schäden festgestellt werden, sind diese in einem Heft einzutragen, das ab nächster Saison in jedem Flugzeug bei den Bordpapieren zu finden ist.

Zwei Punkte, die ich im Verlauf der letzten Saison bemerkt habe, sollten auch beachtet werden:

- Das Capot der LS-4 macht beim Schliessvorgang kurz bevor es ganz zu ist, einen starken Sprung. Es muss deshalb im letzten Abschnitt ganz vorsichtig geschlossen werden, weil sonst am Rand die oberste Schicht absplittert.

- Wenn Flugzeuge am Boden stehen, darf man nicht auf die Flügel sitzen. Bei der Kontrolle durch J. Weber wurden bei allen Kunststofffflugzeugen am Flügelansatz Eindrücke festgestellt, die eindeutig auf das Draufsitzen zurückzuführen sind.

Damit Meldungen an die richtigen Leute gelangen können, folgt hier die Liste der Flugzeugchefs und der anderen Warte:

| | | |
|---|---|---|
| K8 | 671 | Markus Spieler |
| K8 | 695 | Peter Hochstrasser |
| K6 | 805 | Hans Kramer |
| B4 | 1148 | Markus Kummer |
| Libelle | 1082 | Klaus Wyss |
| LS 4 | 1715 | Charles Olivier |
| Minibus | 1466 | Beat Müller |
| Minibus | 1598 | Beat Lüthi |
| K 13 | 952 | Armin Weber |
| ASK 21 | 1649 | Peter v.Burg |
| Wagenwart | | Jürg Hubmann |
| Fallschirmw. | | Martin Fritsch |
| Sauerstoffw. | | Rene Maire |

Münster 84 aus der Sicht des vom
Alkohol arg mitgenommenen Lagerleiters

Trotz haufenweise Wind und Wasser
Fünf Pilot pro Flugzeug mass er
Den Verstand benützte reg er
Und bestellt für's nächste Leger
Ein halbes Duzend Lastensegler

## Hinter vorgehaltener Hand

*Zuerst zu den Glückwünschen! Wir gratulieren Elisabeth und Hansjörg Benninger zum Töchterchen* **ANDREA Ursina** *, welches am 24. Juni 1984 (auf den Tag genau drei Jahre nach seinem Brüderchen Reto) das Licht der Welt erblickte. This was timing! Für Eltern und Verwandte ergibt sich dadurch der Vorteil, dass man sich nur ein einziges Datum zu merken braucht (vor allem Väter scheinen sich manchmal an die Geburtstage ihrer Sprösslinge nicht immer so genau zu erinnern). Für die Kinder jedoch (und hier spricht die Klatschbase aus Erfahrung; sie hat nämlich auch einen um genau ein Jahr älteren Bruder) bedeutet dies aber leider nur* **EIN** *Fest und nur* **EINEN** *Geburtstagskuchen! In der Jugend wird das gleiche Geburtsdatum eher als Pech empfunden, später jedoch als kommod, um einander bei einer gemeinsamen Geburtstagsfeier wieder zu sehen. Eine* **Knacknuss** *haben uns die Benninger's mit ihrer Geburtsanzeige aufgegeben: Es bereitete einige Mühe, dieses selbstgebastelte Kärtchen mit einer farbigen 'endlos'-Rosette wieder richtig zu falten!*

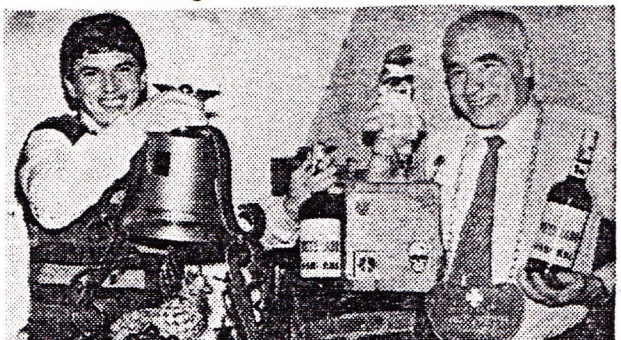
*Gratulieren dürfen wir auch drei Medizinern, denn unsere* **AFG-Aerzte** *machen grosse Karriere! Wir beglückwünschen* **Dr. René Maire** *, den Sportarzt unserer Segelflieger und Fallschirmspringer, zur ehrenvollen Wahl zum* **4. (vierten) Vize-präsidenten** *der CIMP (Commission internationale médico-physiologique oder besser flieger-medizinische Kommission der F.A.I.), welcher René Maire seit 1982 mit viel Elan und Unterstützung angehört. (Spenden für ein geistiges Getränk beim Sprung zum 3. Vize werden gerne entgegengenommen!).*

*Herzliche Gratulation auch* **Dr. Heini Schaffner** *zur ehrenvollen Wahl zum Leiter und Chefarzt der Anästhesie-Abteilung des linken Zürichseeufers (also Thalwil, Horgen, Wädenswil, Richterswil) per 1. August 1985. Dieser Wechsel bietet Heini, wie schon früher, wiederum eine günstige Gelegenheit, sich vor Stellenantritt durch intensives Segelfliegen (Juni und Juli 1985) auf die neue Aufgabe vorzubereiten! Vielleicht werden diese seine Flüge für die AFG der Grundstein sein, um sich im NSFW 1985 wieder in den vorderen Rängen zu placieren. Mit dem neuen Job ist auch ein Wohnungswechsel verbunden. Zum Verkauf angeboten wird deshalb ein für Pilot und Segelflugzeug sehr geeignetes Haus in Sempach. Die 10 Meter lange Garage ist für die Ueberholung und Winterrevision eines Segelflugzeuges genau das Richtige. Es ist allerdings anzunehmen, dass die von Heini am linken Zürichseeufer gesuchte Unterkunft wahrscheinlich einen noch etwas längeren Einstellraum aufzuweisen braucht, da - wie es die Klatschbase beurteilt - mit der neuen gehobenen Stellung möglicherweise eine* **ASW der offenen Klasse** *herausspringen könnte. Darum der Rat an Wini: Suche neuen Partner oder scheffle Geld!*

*Und zu unserem dritten Mediziner, lesen Sie selbst:*

# Birrfeld: Oldtimer-Flugsaison ist abgeschlossen

**Wie alle Jahre traten auch heuer wieder Piloten und Oldtimer zur «Abschlussprüfung» der vergangenen Flugsaison auf dem Birrfeld an. Die Konkurrenz begann mit einem schmackhaften Gabelfrühstück. Bald verdrängte die wärmende Sonne den Nebel, und die Oldtimer-Flugzeuge wurden zum Start bereitgestellt. 33 Piloten nahmen mit mehr oder weniger präzisen Ziellandungen an der Konkurrenz teil. Alle Teilnehmer bewerteten die Landungen der Konkurrenten. Die Distanzabweichungen von der Landeschwelle zusammen mit dieser Bewertung ergaben die Rangliste. Der Sieger, Heinz Wyss, erhielt eine Glocke, und der letztrangierte Dr. Wolfgang Hopf wurde mit einem Gartenzwerg ausgezeichnet. Beide werden zusammen die nächste Konkurrenz organisieren. (PF)**



*Bestätigung altehrwürdiger AFG-Tradition!*

*Auf 'Olliland' in Finnland hat am 4. August 1984 unser aller Freund, der langjährige seit kurzem allerdings abgelöste Präsident der Segelfluggruppe Lenzburg,* **Urs Baumgartner,** *mit der sympathischen Finnin* **Liisa Ollila** *geheiratet.*

*Und der uns allen bekannte Segelflugsachbearbeiter des AeCS,* **Marco Schnyder,** *hat am 8. September 1984* **Mara Bossert,** *ebenfalls Mitarbeiterin beim AeCS, von Marco liebevoll Maruschka genannt und vielen Segelfliegern ebenfalls bestens bekannt, vor den Traualtar geführt. Nach der Trauung, die in einer kleinen Kapelle hoch über Nottwil in herrlicher Umgebung nur leider bei etwas kaltem Wind stattfand, wurde das Brautpaar von mehreren Sparten der Fliegerei beglückwünscht; von den Modellfliegern über die Segel- und Motorflieger bis zu den Fallschirmspringern wurden aus den Lüften gute Wünsche überbracht; eine Airshow in kleinerem Rahmen!*

*Beiden Paaren wünschen wir alles Gute auf dem gemeinsamen Lebensweg.*

*Einigen Kollegen in den falschen Hals geraten sind am diesjährigen* **RAL im Birrfeld** *die eindringlichen Mahnungen eines Wettkampfpiloten, wenn immer möglich Aussenlandungen zu vermeiden, um so Autorücktransporten auszuweichen. Unser Umweltschützer, der ansonsten seiner Gesinnung treu bleibt und ein einfaches Dasein vorlebt, hat für einmal einen 'Fauxpas' begangen. Nach einem* **Cat's Cradle** *um etwa 19h - es waren kaum mehr Thermik oder andere Aufwinde vorhanden - befand sich unser Pilot in etwa 500m Höhe über dem Heimflugplatz. Doch heute war der Ehrgeiz stärker als der Umweltschutz; unser Pilot zog den Weiterflug einer Landung vor, obwohl er dabei annehmen musste, dass dadurch ein Rückholtransport notwendig würde. Predige ich Wasser und trinke ich Wein dürfte er sich angesichts des Klosters Muri wohl gefragt haben!?*

*Einige AFGler scheinen* **polysportiv** *zu sein! Nach der letztjährigen Münster-***Steiger-Rolle** *übt man sich nun im* **Gewichtheben** *(Klasse BANTAM oder Leichtgewicht?). Die Klatschbase rät allerdings, sich von unserem* **Pemu** *zeigen zu lassen, wie junge Damen in die Höhe gehievt werden können, ohne sie auf den Boden plumpsen zu lassen; denn* **Pemu** *kann (fast) alles: Er unternimmt Hochgebirgstouren, fährt ausgezeichnet Ski, fliegt Segel, scheint ein kleiner McEnroe zu sein und soll auch auf dem Surfbrett eine gute Figur machen. Seine beste Disziplin aber ist eben das Paarlaufen auf dem Eis. Hier hat er es sogar auf internationalem Parkett sehr weit gebracht! Sollte nämlich bei der nächsten Europa- oder Weltmeisterschaft im Paareiskunstlauf vielleicht ein Kampfrichter aus der Schweiz dabei sein, dann könnte es sich sehr wohl um unseren* **Pemu** *handeln. Bravo! Sicher keine leichte Aufgabe wenn man bedenkt, wie schwierig diese Rittmeister oder Rittberger, Toe Loops, Axels und Flips und wie die Figuren alle heissen, auszumachen sind!*

**Polysportiv** *gaben sich anfangs Jahr auch einige Segelflieger aus dem Vorstand. Der* **atz - akademischer tanzclub zürich** *- (es scheint sich hier um akademische Grossschreibungsgegner zu handeln) - lud den ASVZ-Vorstand, ASVZ-Mitarbeiter und ASVZ-Mitgliedervereine unter dem Motto 'tanzen ist die schönste art fit zu bleiben' zu einem Tanzabend ein. Hier brillierte die AFG! Nicht wegen des Tanzens, nein! Ausser zwei ASVZ-Vorstandsmitgliedern und einem ASVZ-Mitarbeiter waren dabei noch ein Ruderer, ein Leichtathlet und sage und schreibe* **drei** *Segelflieger! Das vom Tanzclub in eigener Regie zubereitete Menu hätte von einem Kochclub kreiert nicht schmackhafter sein können. Danke! Ob die beiden geschenkten Segelflüge wohl eingelöst worden sind? Oder fühlen sich Top-Tänzer vielleicht in den Lüften weniger sicher als auf dem Tanzparkett? Die Klatschbase, die bei diesem Anlass auch dabei sein durfte, stellt jedenfalls fest: Tanzen der Fitness wegen ist um einiges angenehmer als Dauerlauf oder Vita-Parcours! Bei diesem Ausgleichssport für Segelflieger würde sic als Partnerin sofort mitmachen!*

War es Tatsache oder Halluzination, als Segelflugzeugpiloten im diesjährigen **Aspres-Lager** auf etwa 5500 m/M, Nähe Briançon, im Aether plötzlich Gottesworte hörten? Stimmt es, dass es Segelflieger gegeben haben soll, die ehrlich erschraken und an die Vorsehung glaubten und, als sie über Funk auf italienisch 'näher mein Gott zu Dir' hörten, sofort die Sturzflugbremsen ausfuhren? Oder war es vielleicht unser Herrgott, der Don Camillo ins Gewissen redete? Nach eingehender Betrachtung stellte sich dann allerdings heraus, dass wahrscheinlich eine nahegelegene Radiostation dafür verantwortlich war und ein Verstärker die Predigt eines Gottesdienstes auf die Segelflugfrequenz durchgeschlagen haben musste!

Die Suche nach den beiden Trophäen **Silberteller** und **Aquarell** im letzten **AUFWIND** ist leider erfolglos geblieben, was sehr zu bedauern ist. Leidet die AFG an Geschichtsbewusstsein? Oder liegt es an den immer wieder erzwungenermassen oftmaligen **'Zügleten'** der Zentralstelle? Sehr zum Leidwesen des Verfassers der kommenden Chronik fehlen verschiedene Dokumente, die natürlich seine Arbeit sehr erschweren. Ebenfalls nervenaufreibend ist das ewige **'Herumgeschubst'**- und wieder **'Hinausbugsiert'**- werden im **Baulokal.** Am gegenwärtigen Standort muss nun gar eine Brandmauer erstellt werden, von der AFG auch selbst zu berappen ohne Gewissheit, sich hier für mehrere Jahre breitmachen zu können. Hoffentlich bleibt der Goodwill, welchen die AFG momentan geniesst, noch einige Jahre erhalten.

Beim **Lesen der Jubiläums-Ausgabe des Aufwindes "25 Jahre Münster"** wurde auch die Klatschbase von der Nostalgiewelle erfasst, verbunden mit etwas Herzeleid. Obschon sie weiss, dass niemand eben das Glück für sich alleine pachten kann, fand sie, dass es im kleineren Rahmen halt doch schöner war. Obwohl nicht von Anfang an dabei, erinnert sie sich noch gut an Wolfgang's manchmal etwas makabre Aerztewitze, an Dani's lustige feldgraue Geschichten, sein Meinisbergbähnli-Lied, und an PeMo's gekonnt falsch intoniertes 'Hoch auf dem gelben Wagen! Heute sind wir bereits wieder einen Schritt weiter! Das erste Münsterlager mit **Privatflugzeugen von AFGlern** ist - allerdings erst nach heftigen Diskussionen und 'fromm'schen' Zitaten - über die Bühne gegangen. Ob es wohl bei dieser Regelung bleibt? Es war für den diesjährigen Lagerleiter nicht immer leicht, gerade in dieser Sache die Oberhand zu behalten. Doch er hat es mit souveräner Haltung geschafft und in kritischen Situationen immer wieder einen guten Ausweg gefunden; dafür sei ihm ein Kränzlein gewunden! Getuschelt wurde allerdings, die AFG-Piloten hätten sich nicht gerade um die Flugdienstleiter- und Stellvertreter-Posten gerissen! Mitglieder anderer Gruppen seien hier viel spontaner gewesen!

Die **Tennisanlage,** in diesem Jahr frisch eingeweiht, war so übel nicht! Die Technik einiger Spieler muss allerdings bis zum nächsten Jahr verbessert werden, damit es nicht - wie Kiebitze behaupteten - nur beim **'Ball über d'Schnur'** bleibt.

Sie wissen bestimmt, was mit dem Ausdruck **'Cluggere'** gemeint ist? Auch unter den AFG-Frauen befinden sich solche. Wie sonst wäre es möglich, dass sich nachts um halb vier - wohlverstanden ohne Verabredung - zwei Mütter am bald erloschenen Lagerfeuer treffen um herauszufinden, was wohl mit ihren 16jährigen Söhnen geschehen sei?

Das letztemal berichtete die Klatschbase über ihren neuen Chef, einen Senkrechtstarter. So unrecht hatte sie nicht, hat er doch in der Zwischenzeit eine weitere Stufe der AFG-Leiter erklommen; er reihte sich nämlich unter die AFG-Flugzeug-Killer ein. Dieses war der letzte Streich, ...

Und unter Glockengeläute, nous y sommes für heute.

Euere Klatschbase