# DER AUFWIND

## offizielles organ der AFG

HK

FRÜHLING 87

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 unbedingt mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.

Adresse der Redaktion: Jürg Keller
Jungholzstr. 58
8050 Zürich

Tel 01/301 47 93

**Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe:**

1. September 1987

Inhaltsverzeichnis:

| | |
|---|---|
| Was ist der Aufwind | 3 |
| Das AFG-Winterprogramm im 4/4-Takt | 4 |
| Fast so hoch wie der Airbus - oder Fliegerisches aus Indien | 6 |
| Breitenförderungskurs in Rieti | 8 |
| Aspres, 8. bis 21. Juli 1984 | 11 |
| Winterlager 1986/87 | 13 |
| Ziellandekonkurrenz | 14 |
| The twelve MURPHY's laws of gliding | 16 |
| Aspres-Lager ab Flugplatz Sisteron vom 6. bis 19. Juli 1986 | 17 |
| Die schöneren Täler, .. | 20 |
| Inserate | 22 |
| Rätselecke | 23 |
| Liebe Schreibfeder | 24 |

"swibel" drei, vier, "switch" retour drei, vier, "chair", drei, vier usw. Wir brachten es am Schluss fast nicht mehr weg.

Mit der virtuosen Oeffnung einer Champagnerflasche begann der letzte Kurs da, wo normalerweise ein Formel 1 - Rennen aufhöhrt. Mit Schaum im Haar gings unter der straffen Führung von Ursula auch rassig los und wir liessen uns in die Geheimnisse des Cha - Cha - Cha einweihen. Höhepunkt des Abends war aber sicher der wissenschaftlich - pädagogische Exkurs über die Führungsarbeit beim Tanzen. Um einem vor Augen zu führen wie schwer es der Partner normalerweise hat, wurden die Rollen vertauscht und die Frauen bewiesen ihre Führungsqualitäten während sich die Helden des Parketts ihrem Schicksal hingaben - das war ein lugen !
Ursula hielt ihr Tempo bis zum fröhlichen Ende durch und entliess eine vom Tanzvirus angefressene Gruppe zurück.

Getragen wurde der gelungene Anlass in erster Linie durch die gut gelaunten und geduldigen Tanzlehrer. Daneben wäre aber auch die kulinarische Seite zu erwähnen und den Verantwortlichen gebührt ebenfalls unseren herzlichen Dank. Ich bin überzeugt, dass solche Anlässe unserem Gruppenleben Impulse verleihen, die unbedingt notwendig sind. Der Initiator Luigi Bazzigher hat deshalb ein spezielles Lob verdient.

Und falls Du jemanden siehst, der nach einem 8-stündigen Flug mit federnden Knien, die Stützfläche suchend, aus der LS 4 steigt, so ist das nicht der knieverschleissenden Sitzposition zuzuschreiben, sondern er hat den 4/4 - Takt noch im Kopf (langsam, langsam, drei, vier), er war dabei !!

PS: Demjenigen, der den Anlass verpasst hat sei geraten das Versäumte möglichst rasch nachzuhohlen, denn bereits sind "brush uppers" geplant und danach ist der Vorsprung praktisch uneinhohlbar.

Urs Isler

Fast so hoch wie der Airbus - oder
Fliegerisches aus Indien

Bangalore, Südindien, das tönt ziemlich exotisch und ist in Wirklichkeit eine mittlere indische Stadt, mit fast so vielen Einwohnern wie die Schweiz. Gartenstadt wird sie auch genannt und dies sogar zurecht, allerdings setzen die Industrie und der Verkehr der 'Gartenluft' arg zu; bevölkerungsmässig ist es eine der am schnellsten wachsenden Städte der Welt, sogar ziemlich ohne die sonst so unvermeidlichen Slums. Kurz gesagt, eine ziemlich reiche, mit ausgesprochen angenehmem Klima (1000 Meter über Meer) gesegnete Stadt, Hochburg der indischen Elektronik- und Flugzeugindustrie, einfach ein angenehmer Ort zum sein. Sage und schreibe 4 (vier) Flugplätze gibt es: einen Militärischen, den Zivilen, wo auch die in Lizenz gebauten Jaguar vom nebenliegenden Flugzeugwerk eingeflogen werden, einen kleinen fast unbenutzten im Gelände des wissenschaftlichen Institutes und den Sportflugplatz der Motorfluggruppe. Etwas fehlt in dieser Aufzählung, aus der subjektiven Sicht eines AFG'lers sehr gravierend: eine Segelfluggruppe. Auf einem der fast wöchentlichen Flüge mit in Lizenz gebauter Do 228 nach Mysore, der früheren Maharatscha-Stadt, sichtete ich auf dem dortigen Flugplatz eine Winde und einen altertümlichen, open-air Doppelsitzer. Meine Anfrage ergab, dass es sich um militärische Vorschulung handle und schon der Anblick der Flugzeuge durch einen Ausländer grenzt beinahe an Spionage. Nach Bekanntschaft mit dem Fluglehrer und Wing-Commander sowie dessen Freund, einem Motorradrennfahrer und Hängegleiterpilot stehen mir nun gelegentliche, inoffizielle Flüge mit dem Doppelsitzer offen, frei nach dem ur-indischen Motto: mit Beziehungen geht Alles.

Da diese beschränkten Möglichkeiten meinen Bedürfnissen noch nicht entsprachen, fand ich mich einige Monate später im Sportflugplatz in New Delhi ein, um die dortigen Verhältnisse abzuklären. Gleichtags sass ich dann schon in einem dieser open-air Doppelsitzer und kurz darauf in einem indischen Nachbau der K-13 für je einen 4-minütigen Flug ab Winde. (damit wäre prinzipiell die Minimalbedingung für K-8 Flüge im nächsten Münsterlager erfüllt)

Doch zurück zu Delhi, wo sie auch von Streckenflügen erzählten, doch meine Hoffnungen wurden jäh zerstört, stellte es sich doch heraus, dass Beit diesem Jahr einschneidende Beschränkungen gelten, da das Haus von Rajiv Gandhi nur 1 km entfernt ist: zugelassene Maximalhöhe 600 Fuss, keine Flüge ausserhalb Radius von 500 m. Damit zog ich meinen

Bewilligungsantrag zurück, auch aus der Überlegung, dass ein Flugplatz, 2500 km vom Wohnort entfernt doch nicht das Ideale sei.
Als nächstes folgte ein gründliches Kartenstudium um den nächstgelegenen Segelflugplatz zu eruieren: Hyderabad 500 km, Jaipur und alles im Norden mehr als 2000 km, Calcutta 2000 km und Pune 800 km. Da ich beruflich auch öfters nach Pune muss, wäre dies zumindest ein Versuch wert. So besuchte ich dann, während einer der zahlreichen Rundreisen quer durch das Land, mit Airbus und ähnlich hochfliegenden Dingen, das dortige "Nationale Segelflugzentrum". Dies schien endlich die richtige Adresse mit einem stolzen Flugzeugpark von je einer K-6, K-7, einem indischen Leistungseinsitzer (Holzklasse) sowie diversen Open-air's (Nachbarn Grunau-Baby). Die Fluglehrer und Werkstattleute sind Staatsangestellte, der Gebrauch der Flugzeuge kostet nichts und der Windenstart 8.- Rupees (1.- SFr), Für Ausländer etwas mehr.
Das nochmalige Ausfüllen des Bewilligungsgesuchs, in 8-facher Ausführung war dann schnell gemacht, doch dies ist schon mehr als 2 Monate her, aber Antwort ist noch keine da. Bei meinem Besuch Anfangs Februar versprach man mir der Sache nachzugehen, die richtige Saison beginnt ja erst im März.
Ein indischer Pilot nahm mich dann, damit es mir nicht zu langweilig wird, als Passagier in die K-7, doch wurde der Flug abrupt durch einen Seilriss abgekürzt. Der inzwischen zum Freund gewordene Pilot, übrigens auch schon im Birrfeld und in Thun geflogen, hat seinen Gold 300er von Pune aus erflogen und plant nun den 500er nach Hyderabad. Für mich bleibt vorerst das Warten auf die Bewilligung.
Warum muss es den immer ohne Motor sein, fragte ich mich zwischendurch, vorallem als mit der oben erwähnte Hängegleiterpilot anlässlich eines Höflichkeitsbesuches ein Aluminiumgestell mit Rädern, Töffmotor und Propeller vorführte, zu kuppeln mit einem Hängegleiter und schon sei die fliegenswert. Ein Probeflug mit dem Doppelsitzer in Bangalore, anlässlich des Besuches des Konstrukteurs und Fabrikanten, ein Franzose, überzeugte mich und zwei Tage später war ich Besitzer eines solchen Ultraleichten. Die Doppelsitzerschulung erfolgt auf dem Flugplatz des wissenschaftlichen Institutes. Mit weltumspannender Mithilfe von AFG'lern und Ehefrau gelangte ich auch in den Besitz von hochqualitativen Hängegleiterinstrumenten, deren Preis allerdings den halben der Maschine übersteigt.
Doch damit bleibt mir jetzt der Luftraum nicht mehr versperrt und in

Ermangelung jeglicher Vorschriften ist ein Starten aus jedem Feld möglich, besser nicht zu nahe beim Flughafen, denn dort fliegt der Airbus noch tief.

P.S. Dieser Artikel wurde vorwiegend an Bord eines Airbuses geschrieben.

Peter Wuethrich
Bangalore, Indien

## Breitenförderungskurs in Rieti

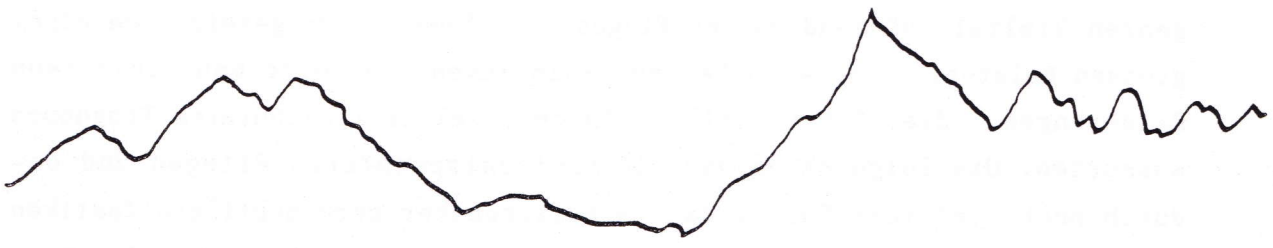
Der Gedanke, in Rieti zu fliegen war so vielversprechend, dass ich entschlossen war, alle Mühen in Kauf zu nehmen, um diesen Traum zu verwirklichen. Die AFG und die Götter waren dem Vorhaben günstig gesinnt und nachdem das RAL Birrfeld ausgeflogen war, konnten sich Klaus und ich auf die lange Reise in den Süden begeben. Mindestens 10 Stunden Fahrt lagen vor uns und das ungemütliche Gefühl, dass irgend etwas doch noch schief gehen könnte, verfolgte mich. Die Ursachen ? Vielleicht das Vertrauen in das im Winter vorzüglich gewartete AFG-Material, die Gesetzeswidrigkeit unserer Anhänger (in Italien sind nur zweiachsige in dieser Länge erlaubt) oder weil es einfach zu schön wäre ... alles unnötig ! Am nächsten Morgen erblickten wir die Schweizerfahne auf dem Flugplatz Rieti. Die Kursleiter Hanspeter und Werner Baumann führten uns in die Sitten und Gebräuche des Kurses und des Flugplatzes ein und schon hatte der Kurs richtig begonnen. In chronologischer Abfolge den Kurs und das Erlebte zu beschreiben, wäre ohne das Fluggefühl äusserst langweilig, denn jeder Tag würde mit Variationen etwa so aussehen: Aufstehen, Morgenessen, Theoriebriefing, Flugzeuge mit Wasser randvoll füllen und bereitmachen - (nicht zu hastig, denn es ist um diese Zeit schon schön warm),- zweites Briefing, Start usw. Ebenso langweilig wäre eine Beschreibung der Flüge, denn man könnte über mehrere Seiten schreiben: .. dann erreichte ich die Krete. Von einem orkanartigen Aufwind wurde ich mit dem Flugzeug in die Höhe geschleudert , eben Aufwinde mit richtig italienischem Temperament .. oder .. unter der

Wolkenstrasse, trotz atemberaubender Geschwindigkeit kaum Höhe verlierend, erreichte man schon die nächste Kartenseite .. Dies ist natürlich etwas - aber nur etwas - übertrieben, nicht aber dass der Kurs von Hanspeter und Werner vorzüglich geleitet wurde und Enrico Colla die gute Organisation des Offiziellen besorgte. Ebenso wie die schöne Landschaft und das Wetter haben mich die dort lebenden Leute beeindruckt. Schön wäre es, wenn auch in der Schweiz soviel Zufriedenheit und fröhliche Gesichter zu finden wären. Man gelangt dort wirklich zur Überzeugung, dass die Schweizer sehrwahrscheinlich am Leben vorbeistressen. Dies wurde jedem bei einer Aussenlandung offensichtlich. Man wird, von armen Leuten mit funkelnden Augen, einer grossen Herzlichkeit und einer riesigen Gastfreundschaft empfangen - sehr eindrucksvoll und ergreifend ! Voller Stolz erklärt dabei der Bauer, nachdem er mir die ganze Familie vorgestellt hat, dass letztes Jahr 25 Flugzeuge auf s e i n e m Feld gelandet seien, Piloten aus der ganzen Welt. Ist dieser Stolz naiv ?

Eine typisch italienische Freiheit spürt man aber auch beim Segelfliegen. Beschränkungen und Vorschriften sind nicht permanente Hemmschuhe segelfliegerischer Gelüste. Für einen Sicherheitsfanatiker einen Alptraum, für einen zuversichtlichen Geniesser ein Paradies. (Es gibt dort auch ältere Piloten.) Auf jeden Fall wird das Segelfliegen auf alle Arten ausprobiert, natürlich erst nach dem Mittagessen, aber dies spielt ja keine Rolle, denn die Sonne scheint ja fast jeden Tag. Jetzt muss ich natürlich auch noch etwas für die Rentabilitätsfanatiker und über das eigentliche Ziel des Breitenförderungskurses berichten. Ob ich etwas gelernt habe in diesem Kurs ? Sicher ist es ein grosser Verdienst der Kursleiter, dass es Ihnen gelungen ist, in diesem Kurs die wichtige Verbindung zwischen Theorie und deren Anwendung im Streckenflug herzustellen. Besonders eindrücklich war der Alug im Doppelsitzer mit Werner. Viele Aspekte der Beurteilung konnte ich in der ganzen Vielfalt während dieses Fluges miterleben , vorgezeigt von einem grossen Meister. Aber auch bei den Soloflügen sammelte man viele neue Erfahrungen, die sich vor allem in den viel treffsichereren Prognosen äusserten. Die Folge davon war ein viel entspannteres Fliegen und dadurch noch viel mehr Spass, da im Aufwindpoker auch subtilere Taktiken viel 'cooler' unter dem Capot ausgebrütet werden konnten. Und die Karten wurden auch immer aufgedeckt, nämlich wenn die Konkurrenz trotz eines besonders raffinierten Planes vorher am Ziel war. So war es sicher eine gute Idee, den Kurs als einen Wettbewerb zuw gestalten. Auch in

Rieti kann man 500er fliegen. Sicher waren meine Bedingungen im Vergleich mit den anderen im letzten Aufwind beschriebenen 500er am einfachsten, dafür hatte ich aber während des ganzen Fluges den grössten Durst. Dass die Sonnenstrahlungn sehr kräftig war, kann man dem das Blatt säumenden Barogramm entnehmen. So war auch das Finden der Aufwinde viel weniger schwierig als die Navigation über dem zum Teil ganz unlandbaren Gelände, in dem man die Richtung zum nächsten Landefeld genau kennen musste. Der Mangel an Landefelder über weite Gebiete zwingt den Piloten zu einer Entscheidungstaktik, die vielleicht mit dem Fliegen in den Alpen vergleichbar ist. So erlebt man eher ungemütliche Gefühle, wenn man in ein Gebiet einfliegt, in dem man die Landefelder nur von Beschreibungen anderer Piloten kennt, vorallem da die Italiener eine besondere Gabe für das möglichst orginelle Verlegen von Telefonleitungen haben. Die weiteren Flüge sowie die kulinarischen Erlebnisse überlasse ich eurem Vorstellungsvermögen. Vor allem bei den letzteren lernte man die anderen Kursteilnehmer besser kennen. Wir waren eine aus der ganzen Schweiz zusammengewürfelte Gruppe, in der alle Altersklassenm vertreten waren. Diese heterogene Zusammensetzung sorgte dafür, dass der Gesprächsstoff nie knapp oder langweilig wurde. So wird man jetzt bei einer Aussenlandung auf einem der Flugplätze in der Schweiz sicher wieder einen Kameraden aus Rieti treffen und mit ihm über die guten Zeiten in Rieti schwärmen können. Rieti wird auf jeden Fall bei mir kaum je aus dem Gedächtnis verschwinden, war es doch ein sehr schöner und guter Streckenflugkurs in einem Paradies für Amokflieger.

Jürg



# Aspreslager, 8. bis 21. Juli 1984

Vormals wiederholt durch den stattgefundenen Redaktionsschluss des Aufwindes überrumpelt, versuche ich doch noch, durch Auswertung veralteter Lagernotizen eine Lücke in der AFG-Chronik zu schliessen.

Wiederum zogen wir mit unseren ständigen Lagergästen aus der Gruppe Roche (Bucher, Misun sen. & jun., Kaiser, Koller, Grothe) und Planeyse (J. Maire, Cordaz, M. Müller) ins Lager. Unsererseits nahmen teil: Urs Isler, Bruno Neininger, Hugo Rytz, Ivo Wildhaber, Heinz Kornfeld, Edwin Schwarb, Charles Olivier, Peter Moser, Willi Fuchs, Mike Keller, Beat Lüthi und natürlich Ruedi Ackermann, der Lagerleiter vom Dienst, so wie der Schreibende.

Ein Angewöhnungsflug endete für J. Maire am Col du Bayard, während andere sich bis 65 km von Aspres weg wagten. Am Montag, 9.7.84 meldete Mike Keller bereits Aspres-Col du Petit. St. Bernard-Gap, von wo er zurückschleppen durfte. Dass man "aux vaches" muss, wenn der Flugplatz Gap zu fern erscheint, musste der Autor erfahren, der sich bei St. Jean, ganz in der Nähe des Lac de Pellautier hinsetzen musste; der Landeplatz war zwar gut, die Zufahrt zum Flugzeug erforderte allerdings einiges Geschick. Gleichentags erbleichte Bill, der Manager des Zeltplatzes, anlässlich eines Passagierfluges mit Heinz Kornfeld. Mardi, 10 juillet 1984, "journée de la casse": Nach einem Endanflug mit vergessener Klappenbetätigung brachte der französische Fluglehrer den Bijave mit einer Bodenkurve wieder auf den Flugplatz zurück; der Bijave veränderte jedoch seine Form, noch bevor die Kurve beendet war. Ein deutscher Deltasegler schaffte den Zielflugplatz Aspres nicht mehr und landete in den Bäumen des Nordhanges. Dafür gelang Urs Isler Modane retour (=216 km) und Ivo Wildhaber ein 3000-er in der Barre des Ecrins. Werni Bucher musste in Sisteron eine technische Zwischenlandung vornehmen. Heinz Kornfeld organisierte sich, per pedes, auf dem Mgne du Durbonas die Waldmeister für die gleichnamige Bowle, zu der er alle am gleichen Abend einlud. Süffig!

Der Mittwoch, 11.7.84 kannte einige Wellenflüge. Charles Olivier meldete sich aus 5500 m südlich von Barcelonette, während Felix Kaiser einen 3000-er vorwies (er sei angeblich nie besonders hoch geflogen jedoch einmal sehr tief... ). Auch Hans Koller meldete einen 3000-er. Angeblich als Goodwill-Aktion gedacht, schulte Heinz Kornfeld anderentags auf unserer ASK 21 zwei reizende französische Flugschülerinnen (deren Bijave ja vom Fluglehrer verformt wurde). Es hatte zwar auch einige Flugschüler, die von Heinz allerdings unberücksichtigt blieben...
An diesem Tag gelang der fliegenden Hälfte der Lagerteilnehmer das Überfliegen der Wettergrenze entlang der Linie Col de Montgenèvre- Col de Calibier nicht; die badende Hälfte verbrachte den Tag am Lac de Pellautier, beide Hälften trafen sich für das gemeinsame Nachtessen in St. Julien en Beauchêne.

Als am Freitag, 13.7.84 Charles Olivier den LS-4 über Ugine bis zurück nach La Mure flog, wo er stilvoll "aux Vaches" ging, konnte Acki lediglich mit einem technischen Erlebnis aufwarten. Er zerriss nämlich bei der Antiseilüberrollbremsung vor dem Start das Bremskabel des einen Mini-Nimbus und verbrachte den besten Teil des Tages mit dem Einzug eines neuen.

Quattorze juillet, des einen Freud des anderen Leid: Obwohl sich Urs Isler aus einer Welle auf 3500 m südlich der Apôtres meldete, wurde der Flugplatz wegen "vent du nord" bald gesperrt (pense le vélivole suisse: Journée non volable = journée non payable). Den eigentlichen Frust erlebte jedoch Peter Moser: Trois quart d'heures d'attente à la boucherie, vive la (bouffe en) France!

Am Sonntag, 15.7.84 herrschte wiederum eine Nordwindsituation. Max Müller gelang es scheinbar mühelos mit der Robin HB-EXG herauszuschleppen, während die Franzosen am Boden blieben (vielleicht nicht unbedingt wegen des Nordwindes, sondern eher wegen gewisser Nachwehen). Die Bilanz ist erfreulich: 5000-er von Felix Kaiser, Jaro Misun, Charles Olivier, Ruedi Ackermann. Der Schreibende geriet auf dem letzten Schenkel des Dreiecks Pont d'Aiguines-Col de Montgenèvre über dem Val Louise, so wie nördlich von Orsières in Wellen, in denen problemlos auf Höhen bis 5800 m das Ende des Tages abgewartet werden konnte. Die Schwergängigkeit der unterkühlten Steuerung erfüllte die Aufgabe des Autopiloten; wahrscheinlich hatte sich ebenfalls die Belichtungsautomatik meiner Kamera erkältet, denn im Nachhinein war keine einzige der zahlreichen Höhenphotos richtig belichtet. Die Landung in Aspres bei Nordwind hat ihre Tücken, welche ich wie folgt beschreiben möchte:

Das ausgedehnte Lee der Apôtres kommt für den Höhenabbau kaum in Frage (Dr. Wander-Effekt, d.h. etwa wie Ovomaltine im Schüttelbecher). Südlich des Platzes ist es etwas besser, doch darf man sich nicht wegtreiben lassen. Im Abkreisraum über dem Platz trifft man auf gefährliche, böige Abwinde (wind shears); obwohl diese theoretisch mit schwindender Höhe abnehmen sollten, verspürt niemand Lust bis auf 200 m abzukreisen. Wird das Abkreisen vorher abgebrochen, was einfühlbar ist, so stellt sich das Problem der Höhenvernichtung in der nun folgenden, engen Linskvolte (gefordert durch die Lee-Abwinde ausserhalb des Flpl.-Plateaus). Erfahrungsgemäss kann aber im Final (Süd-Nord) 3-400 m mühelos vernichtet werden und das Segelflugzeug kommt noch vor dem Pistenkreuz zum Stillstand. Ob Paul Oswald bei seiner ersten Landung in Aspres eine Variante dieses unverbindlichen Vorschlags anwandte; jedenfalls reichte es ihm nicht mehr bis zur Pistenschwelle Süd, seine DG-100 ging "aux pierres" nieder und wurde dabei leider beschädigt.

Am 16.7.84 musste von Sisteron aus geflogen werden, da Aspres gesperrt war. Nach langem Suchen fand Mike Keller schliesslich am klassischen Ort die Welle, was ihm erlaubte aus 4200 m nach Aspres abzustechen. Am folgenden Tag erfüllte Wini Schwarb Aspres-Col du Pt. St. Bernard ret. (= 313 km) und Heinz Kornfeld war am Monte Viso (ungef. 160 km). Gleich vier 300-er wurden am 18.7.84 gemeldet; für Werner Bucher war es der erste (Aspres-Col de Montgenèvre-Pont d'Aiguines-Aspres). Völlig daneben lagen Ziele im Norden, denn der Schreibende hatte seine Mühe, von Ugine (wo er übrigens gar nicht hin wollte) wieder zwischenlandungsfrei heimzukommen. Max Müller und Mike Keller brachten es im ASK-21 bis zum Col du Calibier und zu den Trois Evêchés, während Wini Schwarb schleppte. Jaques Maire landete vor St. Crépin aussen und wurde von Max müller und Heinz Kornfeld zurückgeholt. Auch am 19.7.84 wurden drei 300-er geflogen, nämlich Willi Fuchs mit Col de Calibier-Barrême und Wini Schwarb mit Modane-Barrême.

Der zweitletzte Lagertag, 20.7.84, versprach einiges, da mehr Labilität vorausgesagt wurde. Urs Isler und der Schreibende kamen auf der Strecke Aspres-Barrême -Briancon wirklich flott voran, und ein 500-er wäre zeitlich noch dringelegen; Urs musste aber in Modane und ich beim Col de Calibier Rückzug blasen, denn im Norden lag eine deutliche Dunstschicht mit sichtbar tieferer Basis. Allerdings mussten wir uns von Mike Keller belehren lassen, dass auch nördlich unseres Aufgebens geflogen werden konnte, wenn auch tief und mühsam: Aspres-Barrême- Col du Pt. St. Bernard-Chamonix (es war wieder einmal nix mit Hangsegeln am Mt. Blanc zwischen 1730 und 1800); der Landeort war allerdings St. Maurice en Trièves am Col de la Croix haute. Charles Olivier und der Schreibende hörten an diesem Tage über Briancon auf 122.95 MHz heilige Sätze in salbungsvollem Italienisch und mit Tiefenwirkung wie aus einer Kathedrale. Wir wissen heute noch nicht, ob wir Zeuge einer Abendmesse für Luftfahrer oder eines Stossgebetes eines "amico velivolo in molto difficulta" geworden sind.

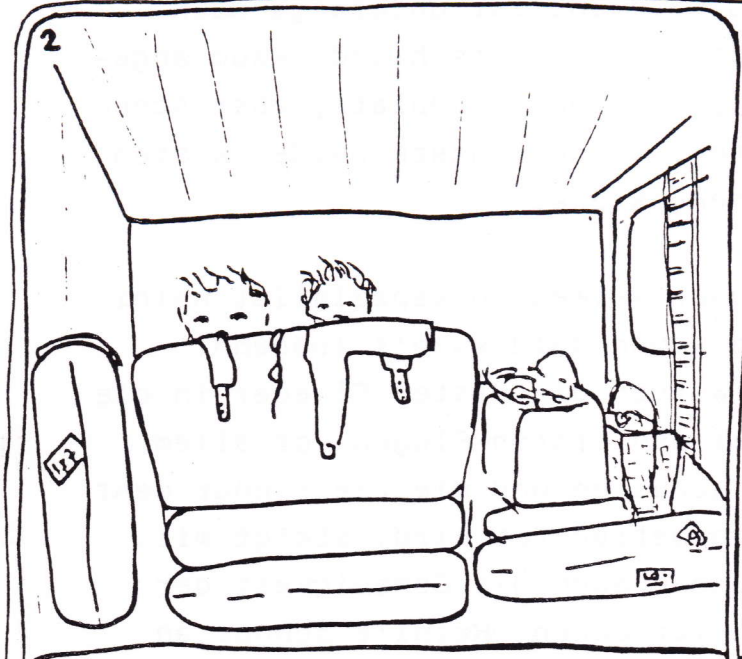
Am letzten Lagertag galt es die AFG-Flugzeuge nach Münster zu bringen, wobei der Luftweg gewählt wurde. Willi Fuchs, Mike Keller, Wini Schwarb und Beat Lüthi mit dem ASK-21 landeten am späten Nachmittag in Münster, wobei der Doppelsitzer am weitesten geschleppt werden musste. Für Hugo Rytz war der Überflug bereits bei La Mure zu Ende, was sein Rückholer Ivo Wildhaber aber erst etwa bei Chambéry mitbekam; statt um 22 Uhr wie die anderen Rückholmannschaften trafen Ivo und Hugo erst um 02 Uhr in Münster ein.

Wiederum ist ein interessantes Aspreslager zu Ende gegangen und der Dank aller ergeht vor allem an Acki den Lagerleiter und an Max Müller, den unentwegten Schleppiloten; ebenso an unsere Ehefrauen und Begleiterinnen, welche jeweilen gute Miene zu unserem Spiel machten.

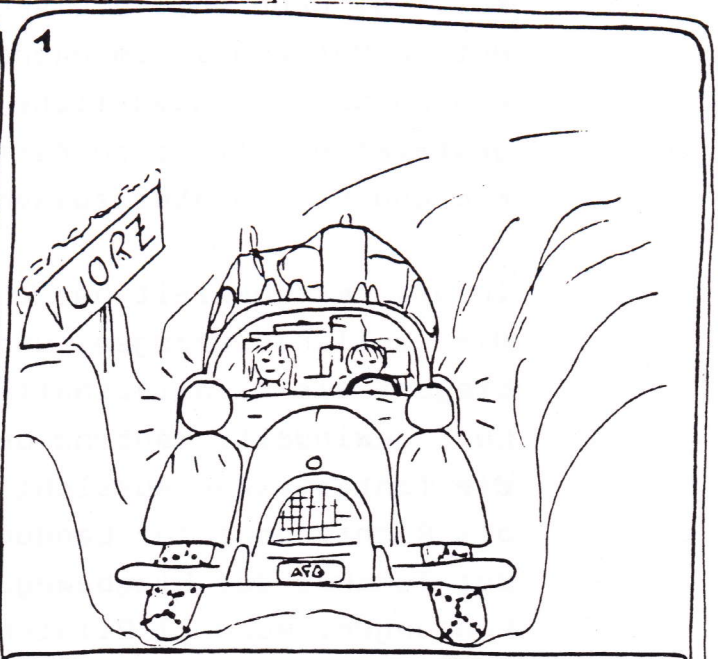
Heini Schaffner

# WINTERLAGER 1995

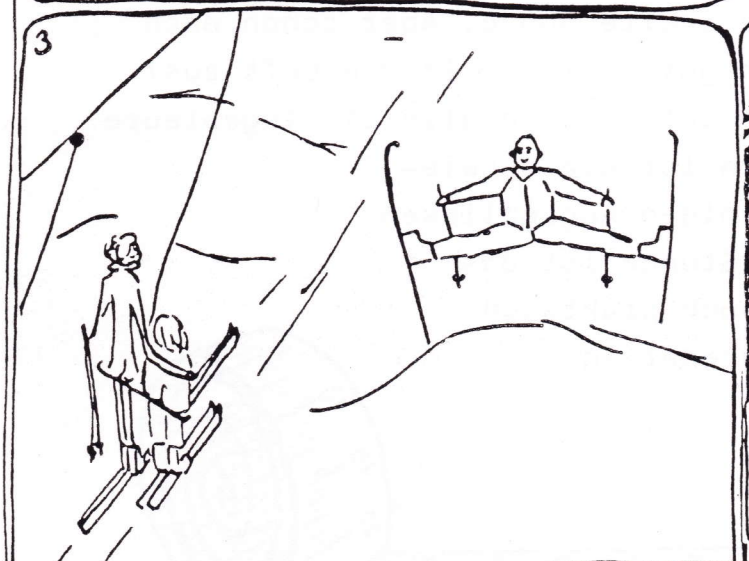
IN WALTENSBURG



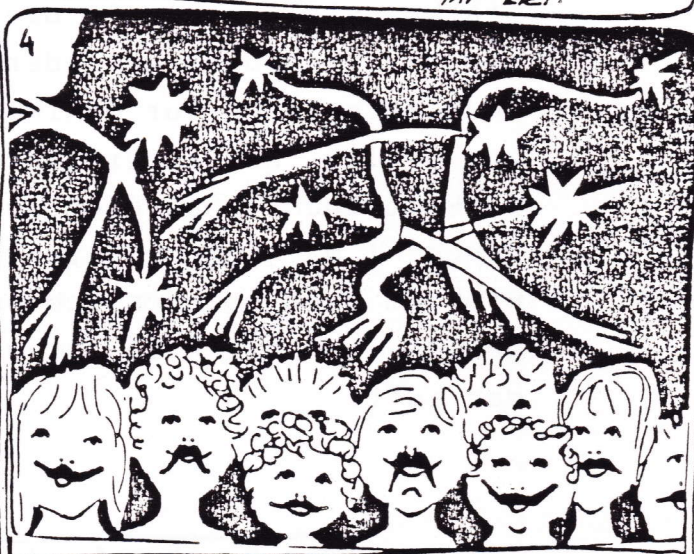
Irgendwie muss der Haushalt ja verstaut werden. Und im Handumdrehen ist die Waltensburger-Burg gebaut.




Sapperlot! Wozu wohl all das Gepäck!? Nun gut, da Waltensburg scheinbar in Sibirien liegt, erreichen nur gut ausgerüstete Expeditionsteams ihr Ziel.



"Alles fahrt Schi, alles fahrt Schi", dä Clurign hät d'Lilo debi!? Und Jürg zeigt den "Hosenschränzer-spagat-Hupf".



Am Sylvesterabend wachsen sogar den Mädchen Schnänze und Raketen sausen durch die Nacht.

# ZIELLANDEKONKURRENZ Ka8 Ka13

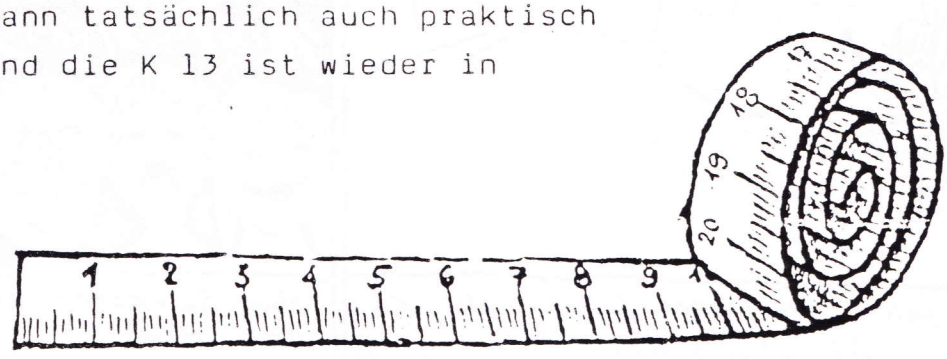
**4** Oktober Octobre
**Samstag Samedi**

777-88 40 W. 40e sem

Kurz vor neun Uhr. Die AFG-Karawane ist unterwegs nach Hütten/Hotzenwald im nachbarlichen Deutschland. Kaum angekommen auf dem gemütlichen, sonnigen Flugplatz, aber schon gestärkt mit frischem Kaffee, werden unsere beiden Kisten K 8 und K 13 munter zusammengesteckt.

In der Zwischenzeit hat unser Vermessungsspezialist Heini die Ziellinie gezogen, und schon bald kann's losgehn. Elegant bis kavaliershaft werden die ersten Flieger in die Luft gewindelt. Während bei den ersten Flügen vor allem die fantastische Aussicht genossen und die Zielschnur mehr als Richtschnur zur Landung betrachtet wird, steigt mit der Zunahme der Flugbewegungen auch die Genauigkeit der Landungen. Rund 27 Piloten versuchen, Heini's Schnur an sich zu reissen!

Mit einer echt deutsch-grossmütterlichen Erbsensuppe gestärkt, steigen wir in die zweite Runde. Aber schon nach wenigen Landungen geht der guten alten K13 die Luft aus! Doch kein Grund zur Panik! Sofort sind alle ETH-Ingenieure zur Stelle, und theoretisch ist die Schwierigkeit auch schon nach wenigen Augenblicken behoben! Nach einer guten Stunde ist das Problem dann tatsächlich auch praktisch gelöst, und die K 13 ist wieder in der Luft.



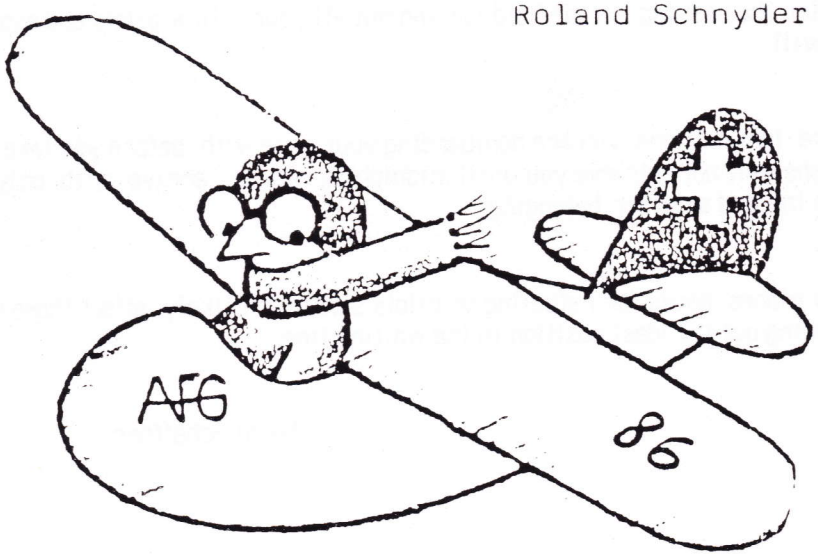
Allmählich neigt sich der Tag seinem Ende entgegen, und so auch unsere Ziellandekonkurrenz. Nachdem die Ziellinie eingepackt und auch die beiden Kisten verstaut sind, schleicht die Karawane wieder in Richtung Süden.

Im Gasthof Engel im Dörfchen Frick treffen sich die hungrigen AFG'ler zum gemütlichen Dinner. Als Futter wird aufgetragen: Chäs und Schinke im Sagmählmänteli, betrunk'ni Hüehnervögel und Risotto frei nach Otto! Solchermassen in fröhliche Stimmung gebracht, schreitet Pemo schon bald zur Preisverteilung. Im ersten Rang glänzt Aki mit seiner brillanten Landung: nur ein einziger Grashüpfer von der Ziellinie entfernt. Einen Steinwurf weiter kommt die Kiste des Autors zu stehen, was ihm nebst einem Feuerwehrauto als Preis auch noch die Ehre einträgt, die Höhepunkte dieser Ziellandekonkurrenz im AUFWIND schildern zu dürfen!

Als nächste Attraktion flötet uns "Jürg and his Quartett" mit klassischcountrypopbluesjazz-ähnlichem Sound quer hinüber zu "Blanche Neige und die sieben Zwerge", einer poetischen Dia-Show mit märchenhaften Flugbildern, aufgenommen und erzählt von Mike.

Mit einem Dankeschön an den Organisator Pemo für die tolle Ziellandekonkurrenz und mit Aki's Ja-Wort für die nächste findet der Abend einen würdigen Abschluss.

Roland Schnyder



# The twelve MURPHY's laws of gliding

Original version of Murphy's law: **If a thing can go wrong, it will!**

1. Air sickness-bags and urinary devices in gliders will be found in plentiful supply, until you urgently need one.

2. All flying manoevers and landings will be perfect, until its time for the flight test.

3. The part or component that fails in any aircraft will be the one that is the most inaccessible and reveals as the most expensive.

4. The likelihood of finding yourself airborne with a yet unswitched and unattainable barographe parallels your good intentions to economize in piles and registration paper.

5. The one and only time you neglect to buy the latest edition of the flight safety chart will be the moment you meet a 747 head on at the same altitude.

6. The nearer you get to the first photo point in a hectic triangle race the more unsure you are about the correct aperture of your fixed mounted camera.

7. The frequency of missing uniformely the few flyable days of a rainy gliding season, parallels either the number of girl friends you date or the pride over your accomplished service days within the Swiss army.

8. The only time you ever may need a parachute is when obeing the new Swiss aerial legislation that excepts you from the obligation to carry one in a glider.

9. The radio diffused exaggerated climb rates in early thermals are inversely related to the distance flown by these reporters on that same day.

10. During a cross country flight you won't be able to recognize your crucial errors until after the ensuing off airfield landing but all your fellow pilots and especially your spouse will.

11. The more instructions you are bombarding your wife with before you take off the higher the chance she will not retrieve you until midnight or worse, arrive with only part of the trailers in- and exterior belongings.

12. The tow planes pause for refueling or pilots siesta will likely affect those who spend time in puzzleing out the ideal position in the waiting line.

Heini Schaffner

Aspres-Lager ab Flugplatz Sisteron vom 6. bis 19. Juli 1986

Wiederum hat verdienterweise Ruedi Ackermann die vorbereitungsintensive Lagerleitung auf sich genommen und eigentlich hätte dieses Lager nach bekanntem Ritual durchgeführt werden können, wenn nicht...

Die AFG war noch mit den Piloten Jörg Amsler, Michael Keller, Urs Isler, Beat Lüthi, Peter Moser, Urs Pestalozzi, Heinz Kornfeld, Edwin Schwarb und dem Schreibenden vertreten und benützte zwei LS-4, zwei Mini-Nimbus und einen ASW-20. Als Lagergäste waren auf der Seite der Segelfluggruppe Roche die Piloten Hans Koller, Vlasto und Jaro Misun, Jörg Grothe, Felix Kaiser, und für ein paar Stunden Werner Bucher anwesend und flogen ihren Pégase, den ASW-19 und einen Cirrus. Die FGSZ steuerten Dani Bosshard und Hans Sigrist auf DG-100 bei, während eine Vorhut der Neuenburger mit Werner Rufener auf DG-300 und natürlich Max Müller auf Robin und Mosquito nicht fehlen durfte. Es fehlten auch nicht die Segelflieger aus dem Norden, nämlich aus Freiburg und neu aus Hamburg und Holland.

...Ja, wenn nicht der Mistral oder eine Variante desselben eine ganze Woche lang geblasen hätte, so hätten wir die aufgestaute Fluggeilheit nicht im 50 Autominuten entfernten Sisteron abreagieren müssen und das zu zusätzlichen Startgebühren.

Am ersten, durchaus fliegbaren Tag verschwendeten wir unsere Energie noch, um dem von M. Oberti angeheuerten Flugplatzchef und Schleppiloten, den Unterschied zwischen Mistral und einem Windlein mit etwas Nordkomponente beizubringen und ihn zu einem Schlepp auf der Ost-West-Piste zu bewegen. Vergeblich versuchten wir, ihn auf die publizierte Limite des Nordwindes festzunageln, doch er blieb stur: "Vent du nord égale terrain fermé." Auch seine individuellen Schleppttheorien waren, wie sich später herausstellte, nicht über alle Zweifel erhaben. Mit dem stereotypen Start nach Süden wollte er z.B. einen Viertelskreis einsparen, um früher an den südlichen Ausläufern der "Apotres" (meist in Baumwipfelhöhe) in den Hangaufwind zu gelangen.

Nun, die Segelflieger haben längst begriffen, dass bei wirklichem Mistral ein Start gegen Norden direkt ins Lee der "Apotres" führt und deshalb zu unterlassen ist. Lag es wohl an den babylonischen Briefings, dass diese elementare Erkenntnis nicht bis zu den Hamburgern gelangte, denn aus deren Reihen benützte just ein Motorflieger die Süd-Nord-Piste für einen Passagierflug, wobei seine Cessna 172 zeitweise , vom Plateau des Flugplatzes gesehen, nach unten aus unserem Blickfeld verschwand. Gottlob griff ihm Genosse Bodeneffekt noch etwas unter die Flügel und so kam er mit dem Schreck und einem verkrampften rechten Arm (vom Vollgasgeben) davon.

Zu den harmloseren Tätigkeiten des "colonel" (wir nannten den Fluplatzchef so, weil er als Figur am ehesten mit einem ausgedienten englischen Obersten verglichen werden konnte) gehörte das Protokollieren der telephonischen Meteo-Auskünfte aus St. Auban; als er dies einmal bis zum Briefing vergessen hatte, bezweifelte er unerwartet die Nützlichkeit der Segelflugwetter-Prognose, etwa mit folgender Entschuldigung: "Tout le monde sait que les vaches mettent leur cul dans le vent, et les papillons s'envolent avec la thermique¨" Dies wiederum liess Mike Keller im Schlepp hinter ihm melden: "Je vois les papillons, je largue le cable¨"

Aber was soll's" Durch ein unbegreifliches Schicksal hatte sowieso das zweite französische Schleppflugzeug just in dem Moment einen Riss im Flügel, als die über 20 angeheuerten Segelflugzeuge aus vier Nationen die neuen französischen Errungenschaften, wie "exploitation du terrain", "adaptation de l'infrastructure", "ouverture internationale" in Betrieb nehmen wollten. Dass der neue Campingplatz beim Pistenkreuz weder Wasser noch Strom, dafür bereits die branchenüblichen Tarife hatte, dass das einzige Schleppflugzeug erst aufgetankt und sein plattes Heckrad erst bemerkt wurde, als bereits seit einer halben Stunde die Cumuli am Himmel standen, ist wohl am ehesten der "desinvolture gaulloise" zuzuschreiben. Ins gleiche Kapitel gehört auch die Anstellung eines unterbegabten Sekundanten des Fluplatzchefs; dieser verkündete jedermann, dass er allein für die korrekte Startlistenführung verantwortlich sei. Da in der ersten Lagerwoche hauptsächlich von Sisteron aus geflogen wurde, fielen seine wahren Künste vorerst nicht auf; als jedoch einmal in der zweiten Lagerwoche unter unserer Flugdienstleitung mit drei Schleppmaschinen innert Rekordzeit sämtliche Segelflugzeuge dem Himmel übergeben wurden, da hatte es der offizielle Startlistenführer, trotz angeforderter Simultanübersetzung, auf höchstens einen Drittel der relevanten Angaben auf der Startliste gebracht, welche überdies nie mehr dechiffrierbar sein werden.

Wenn von drei Schleppflugzeugen die Rede ist, gehört noch folgende Geschichte dazu: Um nicht gegen eine teutonische Übermacht am Kampf um die in Aspres verbliebene lahme Schleppente teilnehmen zu müssen, entschied sich der Lagerleiter, eine einheimische Schleppmaschine anzufordern. Eine Nidwaldner Robine war im Gespräch, konnte jedoch wegen tiefem Plafond in Buochs nicht abfliegen; dafür konnte durch die freundliche Vermittlung von Max Müller die Robine der Neuenburger eine Woche früher als vorgesehen nach Aspres geholt werden, was Wini Schwarb in verdankenswerter Weise besorgte. Hatten wir nun voreilig einen Schlepper zuviel nach Aspres geholt, nachdem unterdessen der Riss im Flügel der zweiten französischen Morane geflickt war? Natürlich nicht, denn Max Müller, der immerhin bereits 74 Lenze zählt, zeigte den Franzosen so nebenbei, dass nur halb so viele Schleppminuten für den gleichen Schleppauftrag benötigt werden, auch wenn die zwei sog. Rollminuten, welche den Ausländern als Novum zusätzlich aufgeschrieben werden dabei nicht berücksichtigt sind.

Kommen wir zum Erfreulichen: Da hat die AFG einen Glückspilz in der Person von Urs Isler. Er bringt es fertig, in einem Jahr gleich drei Brillanten zu erwerben. Zwei davon stammen aus diesem Aspreslager (5000-er ab Sisteron, 500-er ab Aspres, genauer 541 km, Aspres-Bonneval-Pont d'Aiguines-Col de Montgenèvre-Aspres am 16.7.86). Der dritte Brillant ist derjenige am Ring, den er seiner Braut Priska zur diesjährigen Hochzeit üblicherweise schuldet...

Aber auch andere Flüge sind berichtwürdig, so z.B. Mike Kellers Wellenflug auf 7300 m ab Sisteron, Urs Isler's Aspres-Pont d'Aiguines-Modane-Aspres (354 km), oder Wini Schwarbs Aspres- l'Echalp-Contamines- Beaurières-Aspres mit Erweiterung nach St. Crépin und zurück nach Aspres (401 + 142 = 543 km). Ein Flug hat vielversprechend begonnen: L'Echalp-Col du Pt. St. Bernard, doch auf dem Weg an den "parcours du combattant" streifte es Wini Schwarb in Sollières (im Tal von Modane) auf dem dortigen Hilfsflugplatz ab. Pech" Fragt sich allerdings für wen genau; - für Wini, weil ihm ein punkteträchtiger Flug für den Nationalen in die Hosen ging, - oder für Max Müller, der nach einem vollen Tag Schleppeinsatz abends noch nach Sollières gehetzt wurde doch dieses nie fand, da er wegen Gewitterschwüle ins falsche Tal (Val Susa) eingeflogen war und dort natürlich vergeblich auf die verabredete Funkeinweisung wartete,

- oder für den Schreibenden, der seinen Schlaf nach durchfahrener Nacht just auf einen Hammertag mit Brillantenwetter legen musste.

Unsägliches Glück im Unglück hatte der 56-jährige Hamburger 1000-Std-Pilot, der vom jungen Schleppiloten im Lee eines Hangausläufers des Hausberges in Baumwipfelhöhe geklinkt wurde. Seine LS-3 meldete sich kurzerhand ab und zerschellte am Hang, wobei er sich nur einige Rippenbrüche zuzog. Lob und Dank gehört dabei dem S. A. R. welcher in Rekordzeit aus Nimes mit einer Super Puma anrückte, und den Piloten und die aufgestiegene Helfer gleich wieder auf dem Flugplatz absetzte.

Was wäre Aspres ohne Surfen auf dem "lac de Pellautier" oder ohne einen Abstecher in die "gorges de la Meouge" oder an den "plan d'eau de Veynes"? Selbst das traditionelle Erklimmen der " Apotres" fehlte nicht, Bergführer war diesmal Pemo. Als der Schreibende beim Abstechen auf Aspres wieder einmal die überschüssige Höhe nicht mehr wegdrücken konnte und deshalb für ein rauschendes Schlusspiquet noch ein paar Abkreise am "montagne d'Oule" einlegen musste, gewahrte er abends auf dem Gipfel einen roten Punkt, der sich bei näherem Hinsehen als den heftig winkenden Hans Koller herausstellte; ich erzähle diese unbedeutende Begebenheit nur deshalb, weil mir am Vortag die Besteigung des "Oule" misslang. Oder soll ich berichten von den immer grösser werdenden Ausflügen ab Aspres? Unternahmen wir früher an unfliegbaren Tagen einen Abstecher nach Grignan im Rhonetal, um Gutso, einen AFG-ler aus der Gründerzeit heimzusuchen, so wurden dieses Jahr Ausfahrten bis in die "Camargue" und sogar bis nach Spanien unternommen. Heinz Kornfeld macht sich zum Weinhändler, für die eine Sorte, nämlich "Clairette de Die". Amsi, vormals von Renate Wildhaber um den Finger gewickelt, wickelt heute selbst, nämlich seine süsse Tochter Nadine; mit seiner jungen Familie ist er bereits dermassen angebunden, dass er zum Ausgleich auf das Anschnallen im Flugzeug verzichtet. Auch Beeli ist nicht mehr was früher, sonst hätte er sicher seine Gisella zu den notwendigen 1500 Autokilometern für ein Wiedersehen überreden können.

Zum Schluss noch einige prinzipielle Überlegungen: Die AFG hat bereits ein Dutzend Aspres-Lager hinter sich, und im Lagerbericht 1982 wird erwähnt, dass zum erstenmal in der Aspres-Lagergeschichte ein Lager ganz ohne Mistral stattfand. Wenn nun neuerdings jedes Windlein mit Nordkomponente dem eigentlichen Mistral gleichgesetzt damit der Flugplatz geschlossen werden kann, wenn unsere eigene Flugdienstleitung, die sich in den vergangenen Jahren als effizient erwiesen hat brach liegen muss, und wenn der Start zum Streckenflug frühestens eine Stunde nach Aufzug der Cumuli möglich wird, so plädiere ich für eine Abwechslung: Für denselben Obulus könnte bei jedem Wind in Sisteron, Puimasson oder in St. Crépin geflogen werden, und dies auch ohne eigenen Schlepper. Sodann sollen sich nach Schilderungen von Gérard Lherm am Nordfuss der Pyrenäen ein paar fantastische Segelfluggelände befinden. Es würde mich überraschen, wenn Heinz Kornfeld nach der Entdeckung von Münster und Aspres nicht noch einmal für eine "trouvaille" gut wäre. Oder sollte sich Wini Schwarb gar einmal in Spanien umsehen?

Heini Schaffner

Samadenlager 1986: 23. bis 31. August 1986

# Die schöneren Täler,

so erklärte mir eine - selbst aus dem Wallis stammende - Küchenfee im Münsterlager den Unterschied zwischen dem Wallis und Graubünden, als sie erfuhr, ich würde zum ersten Mal am Samadenlager teilnehmen (das Wallis habe hingegen die schöneren Berge, so sagte sie).

Nach einer trüben Anfahrt über den Julier Pass empfing uns 12 Mann (siehe unten) der Flugplatz Samaden mit einem Briefing bei nachlassendem Regen und N Seiten Vorschriften über die Flugplatzbenutzung. Das gemütliche Pfadfinderheim, in dem die meissten von uns untergebracht waren, versöhnte jedoch mit seinem Kamin mit Bürokratie und Wetter.

Der nächte Tag brachte schönes Wetter und, da noch ein Einweisungsflug anstand, Jürg Keller auf den hinteren Platz der ASK21. "Seil kommt-straff-rollt-frei" vertraute Kommandofolge und - endlich mal wieder - eine kräftige Winde. Nach dem Ausklinken lernte ich bald, dass 'Muotas Muragl' keine genuschelte Bezeichnung mütterlicher Kleinsteisenbahnen, sondern ein Hang mit besonders viel Sperrholz und Plastik Anteilen pp. Luft ist.

Jürg zeigt mir die 'Piz-eria'. Da ich den geforenen Amerikaner am Bernina nicht sehe, frage ich mich, ob ich nicht doch eine Oxipront-Tablette zur Vermeidung des Sauerstoffmangels hätte einnehmen sollen?

Auch der nächte Tag bringt intime Bekanntschaft mit den Bergspitzen des Oberengadins und nur die strikte Flugzeitbeschränkung auf Landung bis 1900 verhindert ein Erreichen der 6 Stunden Grenze.

Die Woche verging mit gemischtem Wetter. Doch wir wussten uns zu beschäftigen. Einen Abend füllte Dani Friolet mit Filmen aus der AFG Geschichte. Für mich war's interessant zu sehen dass die Fliegerei hier und in Deutschland in den '40er/'50ern nahezu identisch aussahen.

Erschreckend war leider auch der Unterschied in der Flora auf den alten Filmbildern und heute. Wo damals noch üppige Weiden mit einer Unzahl an verschiedenen Kräutern und Blumen in den Bergtälern zu sehen waren

herrscht heute öde Monokultur.

An Heiri Jlg's Riz-au-Casimir erinert sich sicher noch mancher mit Vergnügen. Ich selber versuchte mit baiuwarischer Küche (Schweinebr. mit Semmelkn.) der Verstimmung über das Wetter auch eine des Magens folgen zu lassen. Ein Tag wurde mit einem Ausflug in den Nationalpark bzw. nach St. Moritz verbracht.

Als gegen Ende der Woche das Wetter immer schlechter statt bessser zu werden schien, packen Luigi und ich die ASK 13 ein und fuhren vorzeitig ab. Natürlich um wie immer zu erfahren, dass die Hammerflugtage genau dann anstanden.

Auf jeden Fall ein tolles Lager, herzlichen Dank für Planung und Organisation! Selbst jetzt noch ertappe ich mich manchmal beim träumen von den schöneren Tälern...

Alfred Ultsch

P.S.: Teilgenommen hatten: Jürg Keller, Hansjörg Benninger, Hansruedi Egger, Dani Friolet, Heiri Ilg, Hans Kramer, Markus Kummer, Hans Ösch, Alfred Ultsch, Klaus Wyss.

## Besuch bei Rolladen-Schneider GmbH

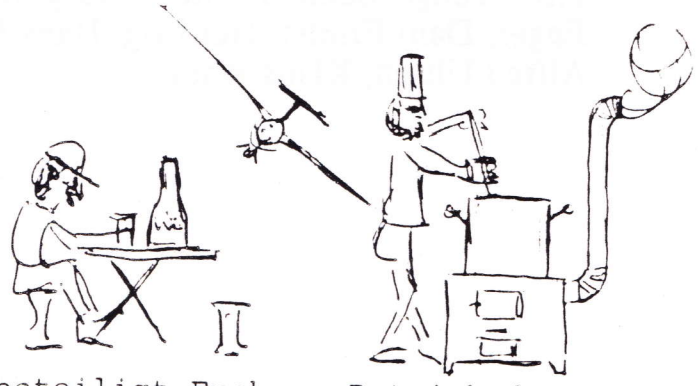
Interessenten, die im Mai oder Juni 87 unsere neue

**LS4 HB-1909**

im Herstellerwerk in Egelsbach Nähe Frankfurt abholen, und dabei einen Blick in die interessanten Werkhallen werfen möchten, können sich umgehend mit **Acki** in Verbindung setzen. Wohlverstanden, der Transport findet auf dem Landweg statt !
(Tel.P: 057 / 33 95 00, G: 01 / 842 25 37 od. 842 21 22)

Wegen Auslandaufenthalt vermiete ich meine attraktive Wohnung am Zürichberg möbliert für ein Jahr weiter. Nach einem Jahr kann der neue Mieter mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Wohnung bleiben (unmöbliert), da ich nach dem Auslandaufenthalt wahrscheinlich nach Lausanne zügeln werde. Es handelt sich um eine 3-Zimmerwohnung mit Garten und mit gedecktem Auto-Abstellplatz, Adresse: Toblerstr. 54, 8044 Zürich. Preis nur 1000.-- pro Monat. Wer Interesse hat, meldet sich bei mir (am besten mir am Nachmittag ins Spital anrufen: 01/255 11 11 = Universitätsspital Zürich).

René Maire



AFG ler
Ehefrauen / Freundinnen
Töchter / Söhne
Küchenfeen / -faune
Undwerauchsonstnochimmer

beteiligt Euch am Betrieb der

# RAL - BEIZ

InteressentInnen
melden sich bei:
M. Keller
Josefstr. 141
8005 Tsüri 01 44 94 25

Fr - So 1. - 3. Mai
Sa/So 16./17. Mai
evtl. 13./14. und 2o./21. Juni
mit reduziertem Betrieb

Auch die vielen begnadeten

**KUCHEN-BÄCKERINNEN**

werden zu einem kleinen Training aufgemuntert.

**Rätselecke: der Tanzstil**

| | | |
|---|---|---|
| | | . zu eng |
| | | . mit Muskelkater |
| | | . Schmid'chen Schleicher |
| . Richi | . Judith | . im Partnerlook |
| . Urs | . Marita | . routiniert |
| . Acki | . Denise | . süffig und vital |
| . Markus | . Priska | . la soeur malade et le vieux habitué |
| . Stefan | . Monika | . taktlos hinkend |
| . Oli | . Vreni | . 3 linke und 1 rechtes |
| . Beat | . Esti | . schläft in den Armen der Partnerin |
| . Chrigu | . Elisabeth | . wer führt wen ? |
| . Luigi | . Stefan | . trainieren für Brautwalzer |
| . Roland | . Bettina | . ausdruckslos verbissen |
| . Marc | . Liselotte | . nicht nur die K-13 tut ihn (d)13 |
| . Jürg | . Maya | . graziös, elegant |
| . Beeli | . Marlies | . frisch gewagt ist halb gewonnen |
| . Lorenz | . Regula | . mit Zuneigung |
| . Hans | . Simone | . den andern um die Ohren tanzend |
| . Bettina | . Brigitte | . mit (Mama's) Krawatte doppelt so gut |
| | | . elephantös |
| | | . noch nicht aufeinander eingeschliffen |
| | | . zu schöi (für en Sonniböi !) |

Wie wer mit wem, dies zeigt die gerade Verbindung von Punkt zu Punkt !

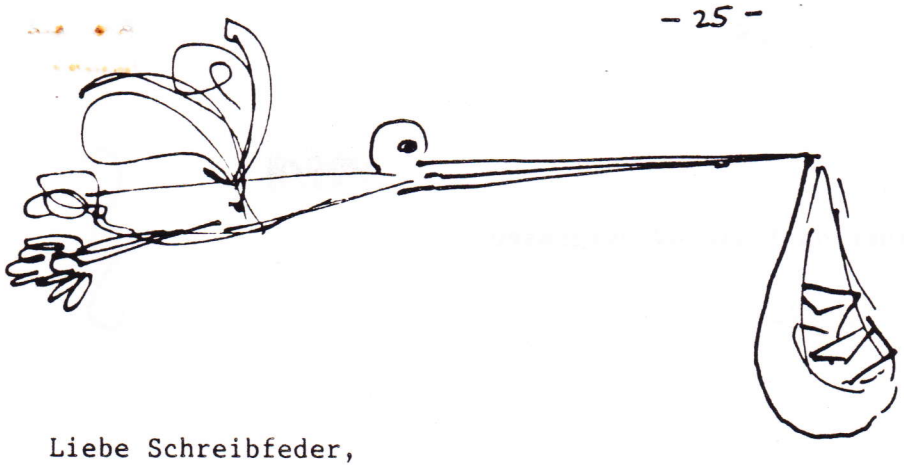
**Aus Storchs Flugbuch:**

| Flug No. | Landeort | Dat | Passagier |
|---|---|---|---|
| 1 | Fam. Neininger | 5.6.86 | Simon Pascal |
| 2 | Fam Benninger | 30.9.86 | Sonja Christina |

**Aus Amors Schiess-Büchlein:**

| Anzahl Schüsse | Treffer | Ziel |
|---|---|---|
| 1 | 2 | Vreni + Ruedi Ackermann - Burri |

Die Schreibfeder gratuliert von ganzem Herzen und wünscht alles Gute !



Liebe Schreibfeder,
Ob Chrigu es wohl dem andern Berner Troubadouren nachmachen will, der da in einem seiner Songs so treffend singt: "Dr Hansjäkobeli und s'Babettli, hei mit em Chuchitabourettli, es Spili zäme gschpillt zum Göisse, ...

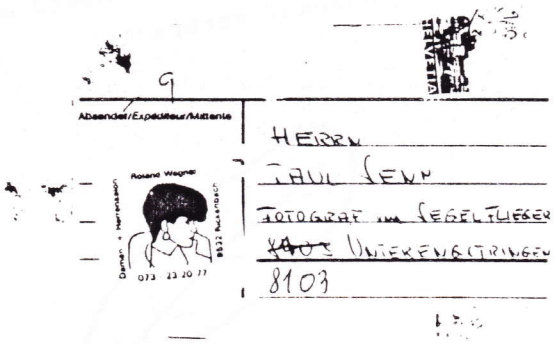
Wer steht wohl auf dem Tabourettli?

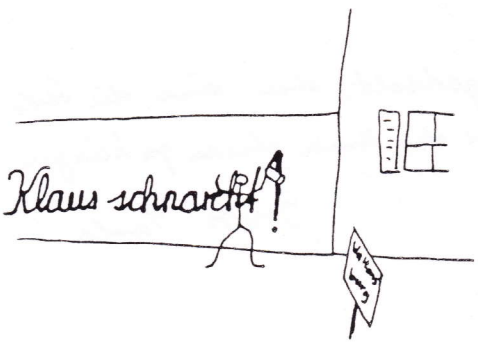
Koordinationsstelle 5

Die Transportkapazität eines vierplätzigen Autos kann ganz plötzlich auf 2 Personen zusammenschrumpfen, wenn dieses einer Küchefee gehört. In solchen Fällen findet sich die Lösung oft in der Zentralstelle.

liebe Schreibfeder,
Seid vorsichtig! Im Kreis 4 treibt sich neuerdings ein verträumter, unaufmerksamer Autofahrer mit Nidwaldner Auto herum.
Meldungen, die zur Identifikation des Betreffenden führen sind an die Zentralstelle zu richten.
Hinweis: Es könnte ein Zusammenhang mit erstmaligem Fernbleiben von einer Flugzeugverteilung bestehen.

Wo Fotografen und Segelflieger noch Idole sind:



§ mindestens einer darf die GV vergessen ! §

Mein neustes Resultat:

Satz: Wenn Mediziner Computer bedienen, ist das Resultat noch mehr Glücksache

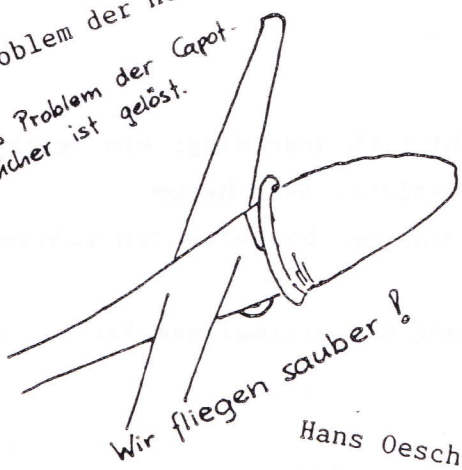
Beweis: das Protokoll

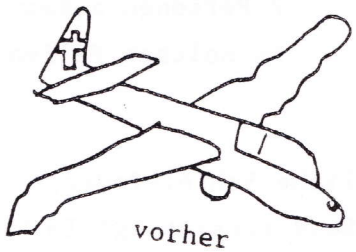
Logo

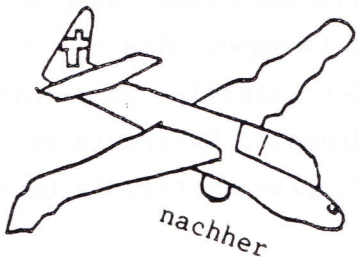
# Flashlights

## Baulokal

Markus Spieler hat auch das Problem der noch zu erstellenden Capottücher gelöst:




Hans Oesch hat 17 Wochen lang jeden Abend mit seinem Flugzeug im Baulokal verbracht.

Auch der Redaktor hat sich am Baubetrieb mit ERFOLG beteiligt:

Salü Markus,

wer hätte das gedacht, dass eine die Teile herausgibt, ohne die Hemden daran zu hängen

Gruss Paolo

Die Schreibfeder