

Der Aufwind

Looping the Loop  
flown by the AFG-Diamond

Akademische Fluggruppe  
Zürich

Dezember 1966

## Der Aufwind

- wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich.
- erscheint in zwangloser Folge, jährlich aber mindestens zweimal.
- orientiert über das Geschehen in der AFG
- ist keiner Zensur unterworfen. Er enthält mitunter Meinungs-  
äusserungen von AFG-Mitgliedern, welche sich nicht unbedingt  
mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.
- (oder einzelne Stellen daraus), ist nur nach vorausgegangener  
Verständigung mit dem Redaktor zum Nachdruck freigegeben.  
Diese Bedingung ist speziell von den Redaktoren der Schweiz.  
Aero-Revue zu beachten.

Adresse der Aufwind-Redaktion: Heini Schaffner  
Höhestrasse 77  
8702 Zollikon

neue Tel.No. (051) 65 47 49

=====

### Liebe AFG-ler

Für Euer Vertrauen, das Ihr mir anlässlich meiner Wahl zum  
Präsidenten entgegen gebracht habt, möchte ich Euch von  
Herzen danken. Es ist eine Freude für mich, das Amt zu über-  
nehmen, besonders auch weil Ueli Rentsch vor seiner Abreise  
nach Kanada in Akten und Papieren eine tadellose Ordnung  
hinterlassen hat. An dieser Stelle möchte ich ihm für seine  
grosse Arbeit nochmals bestens danken.

Für das Jahr 1967 wünsche ich Euch alles Gute, beste Gesund-  
heit und viel Erfolg und Freude im Beruf und in Euerem  
schönsten Hobby: dem Fliegen!

Peter Zingg (Zaggi)

### Zum Jahreswechsel

Wiederum geht ein mehr oder weniger erfolgreiches Flugjahr  
zu Ende und so machen wir Bilanz, was es uns gebracht hat.  
Für die geflogenen Streckenkilometer, Flugzeiten der einzelnen  
Flugzeuge, Ränge im Nationalen, etc. sei schon jetzt auf den  
Jahresbericht der FA verwiesen, wo sämtliche Zahlen jeweils  
so schön stat(ist)isch aufgereiht sind. Wenn wir auch auf  
einige aufsehenerregende Leistungen stolz sein dürfen, so  
droht uns alljährlich dieselbe Gefahr: Wir benützen die Anzahl  
der geflogenen Streckenkilometer oder die Ränge im Nationalen  
als Wertmassstab für die AFG. Doch es gibt in unserm Flugbe-  
trieb etwas noch viel wichtigeres, das sich allerdings nicht  
allein mit rationalen Zahlen ausdrücken lässt

Unser traditionelles Frühlingslager hat der AFG viele hoffnungsvolle Segelflieger zugeführt. Dem Lagerleiter (Jet) und dem Präsidenten (Ueli Rentsch) ist es wirklich gelungen, die Neulinge mit der Breitseite in den Wind zu stellen, der in der AFG weht. Selbstredend, dass auch unsere Fluglehrer ganze Arbeit verrichtet haben.

Lobenswerte Eigeninitiativen trugen Früchte, so z.B. die Verbesserung des Diamant-Anhängers durch Jürg van Voornveld, die Arbeiten am Diamant im Baulokal Kloten, das von Rumi beschafft wurde. Auch hat uns Rumis Gattin freundlicherweise neue Ueberzüge für die Sitzkissen gestiftet

Wir trafen uns bei einem unvergesslichen AFG-Fest.

Wiederum verbrachte Alt und Jung die Sommerferien in Münster. Das diesjährige Lager, meisterhaft geleitet von Jürg Baer und Claude Martin, brachte an fliegerischen und gesellschaftlichen Höhepunkten wieder ein Maximum.

Der langersehnte Doppelsitzer konnte dank dem Einsatz von Fritz Mahrer noch vor dem Sommerlager der AFG übergeben werden. Dabei gebührt Fritz, sowie den diversen Kreditoren unser herzlichster Dank.

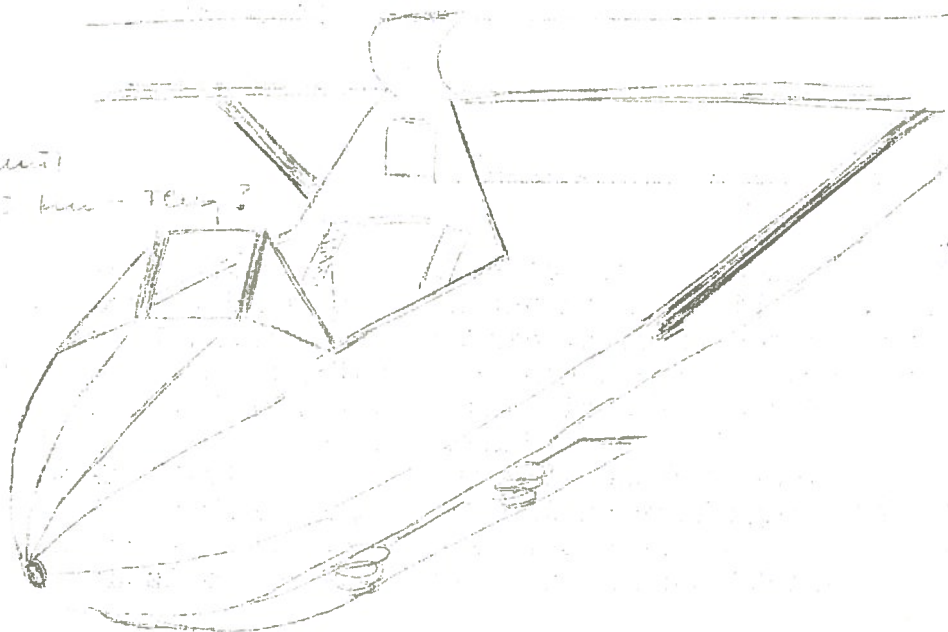
Dann veranstaltete die TA sehr interessante Streckenflugkolloquien und hat zur Zeit verschiedene Projekte in Bearbeitung.

Dies alles sind erfreuliche Tatsachen, welche den Charakter einer Segelfluggruppe ebenso prägen, wie die Leistungen nach aussen (wobei diese jetzt nicht vernachlässigt werden sollen!)

Für 1967 wünsche ich Euch wieder ein Jahr voll fröhlichem Flugbetrieb und dem dazugehörigen Wetter. Jeder nimmt sich vor, etwas zusätzliches zu tun, um Unfälle zu vermeiden und die Kameradschaft zu fördern. Sicher werden sich bei entsprechendem Einsatz die Flugleistungen automatisch auch heben, (am Flugmaterial fehlt es sicher nicht)

Ein möglichst erfolgreiches Flugjahr wünscht Euch

Der Redaktor



Was führt dazu?  
den ersten 50 km - Flug?

Bedingung:  
"Kam. capot"

## Neu: Münzautomaten in den Flugzeugen

Der Münzautomat ist nichts Neues! Man findet ihn an Waschmaschinen, Parkplätzen, Gaszählern, Aussichtsfernrohren, Fussvibratoren, - kurz, sie dienen eine Leistung im voraus zahlbar zu machen.

Das Fliegen und Fliegenlassen ist auch eine Leistung.

Was könnte den Quästor veranlassen, in den Flugzeugen Münzautomaten zu montieren?

1. Er müsste keine Startlisten mehr entziffern; wer wann was wo wie lange.
2. Er hätte keine Liquiditätsschwierigkeiten

Was könnte den Quästor veranlassen, in den Flugzeugen keine Münzautomaten zu montieren?

1. Es wäre wieder ein Instrument mehr, das beobachtet werden müsste
2. Der beanspruchte Platz und das Gewicht wäre dem Komfort und der Steigfähigkeit abträglich
3. Die Angst vor der sonst milden Stimme: "Wollen Sie bitte den angezeigten Betrag einwerfen..., ansonst die Pulverbremse gezogen wird..., Wollen Sie..., Wollen Sie...", würde eine Beeinträchtigung der Flugsicherheit darstellen
4. Der Automat müsste unbedingt jeden Bruch überstehen, damit die Stimmen noch hörbar wäre: "Aussteigen, Laufschrift, Geld holen..."

Facit: Ich will die befürwortenden Argumente vergessen, und beim alten Rechnungstellen bleiben, sofern alle rasch ihre Rechnung zahlen

Der Quästor:

Kari Zimmermann

## Der Sündenfall des Quartals

...  
Zwei Fluglehrer starteten mit dem Blanik zu einem Umschulungsflug. Aus bisher noch unbekanntem Gründen wurde beim Landeanflug das teure Capot einfach abgeworfen. Des verantwortlichen Fluglehrers Meinung geht nun dahin, dass ein Defekt am Mechanismus der Capotverriegelung bestanden haben müsse. Wie sich jedoch ein wirklicher Blanik-Experte (Fritz Mahrer) äusserte, komme diese Ursache kaum in Frage, vielmehr hätten es die beiden Fluglehrer an der nötigen Aufmerksamkeit beim korrekten Verriegeln des Capots fehlen lassen. Der Verschlusshebel muss eben "Klick" machen und hernach genau horizontal stehen.



## Gedanken auf 10600 m ü M .

Gar manche Gruppenmitglieder fragen mich hie und da : Was macht denn der DIAMANT, wo ist er, es wird gesagt er sei doch kein Gruppenflugzeug, er breche leicht entzwei, entdrei und entfünf. Er sei so schwer zu fliegen, die Sicht sei unmöglich, ganz einfach nur für den Superpiloten, und diese .... siehe oben .

Gerne versuche ich mit diesen Zeilen Eure Fragen zu beantworten. Als Kulisse breitet sich unter mir ein schier endloses Wolkenmeer aus. Sonnenflecken gleissen auf den Triebwerksgondeln und der Steward bereitet eifrig das Hors d'oeuvre für die hungrigen Passagiere .

Ja, ihr habt es richtig erraten ,ich schreibe diesen Artikel in der Lounge einer DC-8, bin auf dem Weg nach New York und es ist dies meine erste Nordatlantiküberquerung als Passagier. Ziemlich kurzfristig kam der Einsatz, so aus der Reserve. Genau zum Zeitpunkt wo ein Anhänger vorgeführt werden wollte. Deshalb gab Hannes mir den Rat : Jetzt hast du 8 Stunden nichts zu tun, warum schreibst Du nicht einen Artikel in den Aufwind. --- Unten reisst die Wolkendecke auf, und eine Reihe Cumulus steht da, nicht zu dick und nicht zu dünn, schön aufgereiht und das am 30. September 1966 am letzten Wettbewerbstag, dazu quer über Frankreich !!

Den Anhänger führen wir ein andermal vor, das hat noch Zeit. Denn die Saison geht noch lange nicht an, hört ja erst gerade auf, morgen beginnt der neue Nationale .Und da ist es Zeit sich zu fragen : Will ich Strecke fliegen 1967 ? Will ich Segelfliegen 1967 ? Will ich Rücktransportieren 1967 ? Unter mir zieht die Küste von England durch, nur noch schwache Thermik. Zur Vorbereitung gehört vieles, z.B. das Umschulen auf einen neuen Typ. Jetzt im Herbst können wir alle technischen und fliegerischen Seiten eines neuen Flugzeuges gut kennenlernen und verdauen bis im Frühjahr. --- Gestattet mir eine kleine Unterbrechung, die Suppe kommt. Kleine Schaumspritzer zeigen ,dass der Atlantik die Bezeichnung bewegt verdient, unser Kondensstreifen zeichnet sich auf dem Wasser ab als eine scharfe schwarze Nadelspitze.

Vielleicht ist dieser neue Typ der Diamant .

es zirkulieren Geschichten, Fabeln, Fliegerlatein, und auch einige Tatsachen über dieses Flugzeug.

Eine Tatsache: 1966 wurden auf Diamant weit über 5000 km Strecke geflogen, mindestens 1000 auf AFG Diamant (damit mehr als auf allen andern Flugzeugen der Gruppe zusammen, um den berühmten Slogan zu zitieren) .

Eine Weitere : Das Abkipverhalten ist erwiesenermassen so harmlos wie bei einer Ka-8 .

Und noch weiter : Jeder Pilot, der einen gültigen amtlichen Ausweis besitzt ist befähigt, nach erfolgter Instruktion, den Diamant in allen Lagen sauber zu fliegen. Dies bewiesen über dreissig Piloten vieler Nationen beim offenen Tag in Altenrhein.

Sicher gibt es Mehrarbeit : Die Klappen und das Einziehrad Doch auch das abwerfbare Rad musste früher im richtigen

Moment abgeworfen werden, und die Klappen brauchen nicht viel bewegt zu werden um das Flugzeug sicher zu fliegen, nur um es auszunützen.

Den Knüppel an der Seite, die Liegeposition des Piloten ? unkonventionell ? heute sitzt, sprich liegt man im Edelweiss, der AS 12 , HP 14 , BSl, Elfe, Libelle einfach mehr oder weniger !

Setz dich mal in den Kahn, nimm den Knüppel in die Hand und schau wieviel bei neutraler Position das Knüppelende vom gewohnten Platz entfernt ist. Jetzt stoss den Knüppel nach vorn in den Anschlag und du wirst feststellen, dass der Querruderausschlag limitiert ist durch deinen Oberschenkel und das Capot. Jetzt zieh den Knüppel in den hinteren Anschlag und du wirst sehen : O Wunder, hier ist voller Ausschlag vorhanden. Jetzt sitz in die Ka-6 und mach das gleiche. Und jetzt sag mir, wo brauche ich mehr Querruder, im Langsam- oder im Schnellflug ??

Also ein ganz passables Flugzeug für die Gruppe bis jetzt. Das dicke Ende :

Sauerstoffanlage, Blinker, Wächter, Funk, Kopfhörer, Mike, Kanalwähler, Squelch, Funktaste, Lautsprecher, Umschalter Reservebatterie, Variometer, Totalenergiekompensator, Audio Nullpunkteinstellung .

Fürchtest du dich vor dem ???? Es ist im Diamant vorhanden um das beste aus den Gegebenheiten herauszuholen. Und dann hat alles eine sogenannte Off-Stellung , Off = aus . Und zweitens hätten wir eben alles in der Ka-6 eingebaut oder wie das beste Flugzeug nun immer heissen sollte . Dann allerdings würde mein Artikel im genau gleichen Sinne für dieses andere Flugzeug geschrieben werden müssen, und es würde heissen : der Ka-6 ist kein Gruppenflugzeug. Es besteht ein grosser Unterschied zwischen dem sicheren Befliegen eines Flugzeuges und dessen 100%iger Ausnützung für den Leistungsflug auf der Strecke.

Der Diamant sei dem Spitzenpiloten vorbehalten. Dies ist wahr, weil es vom Vorstand so beschlossen worden ist, und im Umschulungsreglement so festgehalten ist. Sicherlich ist zu verstehen, dass eine Gruppe unnötige Risiken zu vermeiden hat, zum Wohle aller Mitglieder. Reglemente und Verfügungen sollten sich jedoch auf ein Minimum beschränken und nicht auf ein Maximum. Doch auch hier besteht die Möglichkeit für Interessenten, direkt an den Vorstand zu gelangen um eine Sonderumschulungsbewilligungsgestützt auf grosse Erfahrung durchzudrücken oder zweitens Antrag auf Abänderung des Umschulungsreglementes einzureichen. Beides ist nicht unbedingt angenehm jedoch (vielleicht) akademisch .

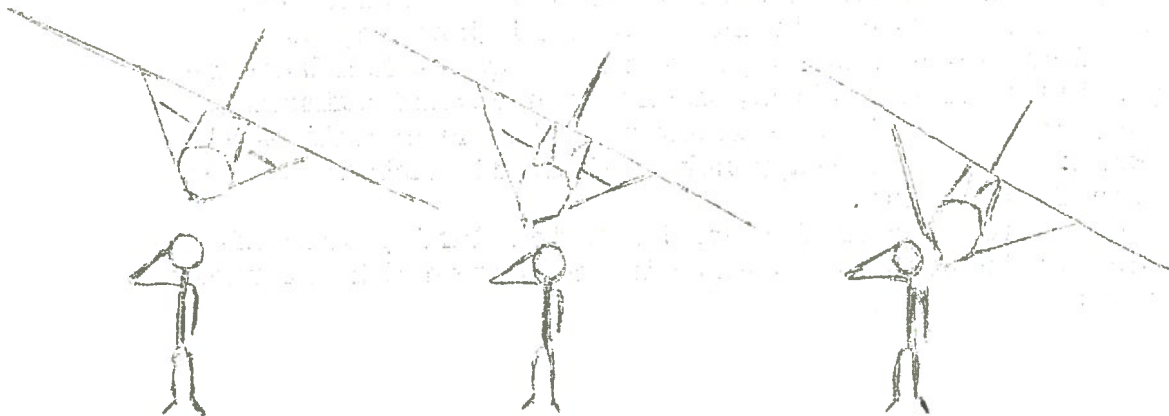
Wichtig wie überall im Flugwesen ist deine gute Vorbereitung zum Fluge, dein Wille, alles zu unternehmen , um einem Unfall vorzubeugen. Deine Initiative um vorwärtszukommen, deine Hilfe für den Kameraden .Arbeitest du in diesem Sinne, so sehe ich keinen Grund , weshalb nicht auch für dich der Tag kommen wird an dem du sagst : Ich sass im Diamant , flog ihn und nun Dein fundiertes Urteil abgeben kannst : Er ist

(oder ist nicht) ein geeignetes Flugzeug für die AFG .

Ich bin überzeugt, jetzt wirst Du mir zustimmen : Unser Gruppenflugzeug ist der Diamant HB-743 ,er ist geeignet und angenehm für die Platzvolte, den Pläuschlflug und er hat die ganze Ausrüstung um Leistungsflüge aller Art zu unternehmen. Doch sie braucht Pflege, die Ausrüstung, soll sie im gegebenen Augenblick funktionieren .

Der Triebwerkslärm wird leiser, die Nase senkt sich. Ich stehe auf und schaue ins cockpit : 10500 m ,also schleunigst aufhören ,Kugelschreiber weglegen. Unter mir Land ,Amerika !

Thomas Bircher



"Herr Fluglehrer, Flugschüler Meier,  
mälde AFG-Früeligslager zum  
Aatrittsverläse bereit"

For actif Pilots only !

Die Tatsache ,lieber AFG-ler, dass Du einen Artikel unter diesem Titel liest, beweist, dass Du dich am Baubetrieb zu beteiligen hast. Wie in anderen Jahren werden unsere Flugzeuge auch in diesem Winter, unter dem Motto : "Wer fliegt, flickt!", überholt. Die Organisation der Bauweekends wird folgendermassen neu gestaltet:

Um zu vermeiden, dass sich die zahlreich erscheinenden Piloten bei der Arbeit gegenseitig im Wege stehen, wird pro Flugzeug je eine selbständig wirkende Gruppe mit einem verantwortlichen Chef gebildet. Als Chefs haben sich in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt:

für Ka-6 : R.Meyer , Th.Hauser ,  
für Ka-8 : A.Kellerhals , E.Schwarb ,  
für Rhl : J.Baer ,  
für Blanik : H.Schaffner , G.Schwarb (Standshablonen),  
für Baby : C.Martin .

Bei der Zusammenstellung der Gruppen wurde darauf geachtet jeden Piloten zu demjenigen Flugzeug zuzuteilen, welches er in der nächsten Saison selbst fliegen wird. Es wird also kein Flugschüler an einem Ka-6 und kein Streckenfuchs an der Lerche arbeiten (Fluglehrer ausgenommen !).

Wer von einem Gruppenchef ein Aufgebot erhält , hat diesem unbedingt folge zu leisten. Falls es ihm nicht möglich ist zu erscheinen, hat er einen Stellvertreter zu finden und dies seinem Chef vorher mit zu teilen. Diejenigen, die sich vielleicht durch ein Aufgebot im fliegerischen Winterschlaf gestört fühlen sollten, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass für diese Bauweekends eine Präsenzliste geführt wird; damit der Gruppenchef nicht die Arbeiten allein durchführen muss.

Den andern, echten Segelfliegern danke ich dafür, dass sie ihre Mitarbeit im Baubetrieb als eine Selbstverständlichkeit betrachten :

der Materialwart:

J-P. Cachin



## Ziellandekonkurrenz - Münsterabend

---

Datum : Sonntag 15. Januar 1966  
Verschiebungsdatum : 22. Januar

Wie schon angekündigt werden wir die Ziellandekonkurrenz mit einem Münsterabend kombinieren. Wir hoffen dafür auf eine regere Beteiligung als üblich. Auch ältere- und nicht-fliegende Mitglieder sind herzlich willkommen.

Voraussichtlicher Beginn des gemeinsamen Nachtessens im Restaurant Bären in Birr : 1800 Uhr .

Menu : Suppe  
Cordon bleu  
Bohnen , Erbsli-Rüebli  
Pommes-frites  
Salat

Nach der Rangverkündigung der Ziellandekonkurrenz werden alte und neue Filme und Dias aus Münster (evtl. auch aus dem Birrfeld gezeigt. Wenn noch jemand im Besitze von solch wertvollen Dokumenten ist, soll er mir das bitte mitteilen. Meine Adresse :

Claude Martin  
Glärnischstrasse 15 a  
8800 Thalwil

Anmeldung : Füllen Sie bitte die angeheftete Karte aus und werfen Sie bitte möglichst rasch in den nächsten Briefkasten .

Anmeldefrist : 31. Dezember 1966

Das Programm sowie nähere Angaben über die Durchführung werden den Teilnehmern anfangs Januar zugesandt .

Vor Anbruch der vierten Lagerwoche pessimistische Wetterprognose. Der Zeltplatz beginnt sich vorzeitig zu entvölkern. Den wenigen Zurückgebliebenen fallen schöne, vorher durch anscheinend geheiligte Tradition reserviert gewesene Plätze zu . . .

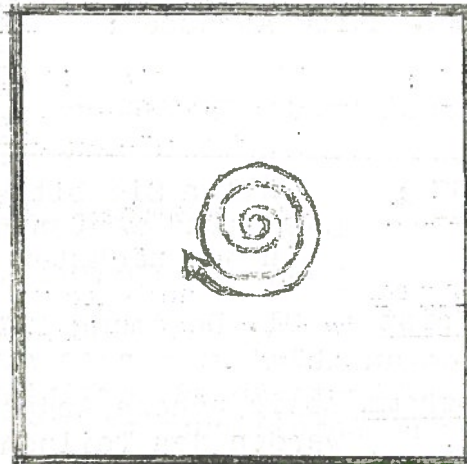
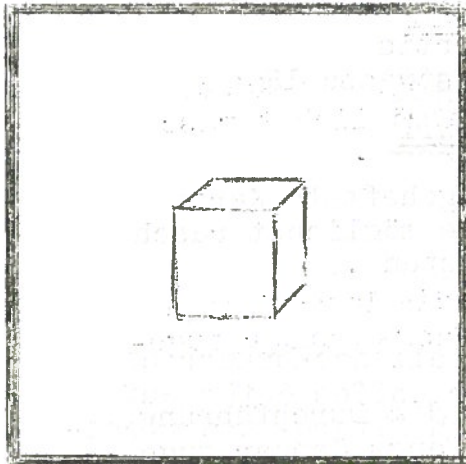
Im Schlepp verlässt der Blanik eiligst das Oberwallis - ein Bärli mit asymmetrischem Zopf - muss für den Belohnungsflug mit der Winterthurer Rhönlerche vorlieb nehmen .

Nach dem verregneten Montag ganze Woche schönes, stabiles Bergsteigerwetter .Wir drei bis vier verbliebenen AFG - Piloten und unsere Kamerader von der SG Winterthur kommen fliegerisch Tag für Tag auf unsere Rechnung. Am Nachmittag ist jeweils alles in der Luft.

Letzte zwei Tage : Schwerarbeit am Boden. Abtakeln der Militärzelte, Demontage der Sanitären Einrichtungen (mit besonderer Sorgfalt das WC " System Kornfeld - mit Klima Anlage). Aufräumen der Zivilisations-Ueberreste. Ketzerischer Gedanke beim Auflesen von Cigaretten-Stummeln : Die schlafenden Eidgenossen blasen alle drei Wochen den Gegenwert einer Mirage in die Luft hinaus . . .

Hans Farnet

Die neuesten Drudels:



Serien-Diamant  
(fehlerhaftes Stück!)

Variometerzeiger nach  
dem Einfliegen in einen  
von Rumi geschlifferten  
Hammerschlauch.

M i i n i M e i n i g - D i i n i M e i n i g

Lieber Afg-ler: Interessiert Dich der Diamant?? Wenn nicht, so lies nicht weiter, das wäre Zeitverschwendung; interessiert er Dich, dann suche den Septemberartikel hervor und vergleiche. So sparen wir viel Zeit und lernen:

Facts: 1. Stimmt. in zwei andern Fällen wäre jedoch jedes andere Flugzeug erheblich mehr beschädigt worden.

2. Stimmt.

3. Stimmt. (Sorry, trotz grosser Vorsicht kann mal was passieren, wenn Neuland betreten wird, dafür passiert positives!)

4. Stimmt. Doch dazu eine kleine Geschichte: Ein Pilot fliegt mit Venom einen Platz an, meldet alle Punkte und wird vom Platz nirgends gesehen. Er flog halt einen Platz an, der 10 km talwärts lag. Die Sicht aus dem Venom ist also so schlecht, dass man in fünf Metern Höhe den Platz A vom Platz B nicht unterscheiden kann.

Folgerung: Bei einem Anflug auf eine Wiese verhält sich der Pilot anders, als wenn es als Kornfeld erkannt wurde. (Anfluggeschwindigkeit, Durchziehen ) Wenn ich das auf 10 cm Höhe merke, ziehe ich halt dann auf 50 cm oben durch, damit sich das Leitwerk bewähren kann. Gesucht der Instruktor, der mich dieses Verfahren lehren kann.

5. Stimmt. Doch schaut mal, es gibt das Wort AFG wieder im Leistungsflug.

6. Stimmt. Warum???

7. Stimmt. Auch ohne"" .

8. Stimmt.

9. Stimmt nicht, d.h. teilweise, aber lassen wir das Philosophieren.

10. Stimmt. Bravo Jürg und nochmals danke.

11. Am 11. 11. 66 ist der Diamant wieder geflickt und sollte dann vom Luftamt abgenommen sein. Er erstrahlt in neuem (teueren) Glanz und wartet...

12. Findest Du nicht? Ich auch nicht. Stimmt.

Varianten: Ich halte mich an die Reihenfolge von Heini, sozusagen durch die andere Brille gesehen:

1. Wir suchen eine akademische Lösung jedes noch existierenden Mangels an unserm Prototyp und führen die Verbesserung im Gruppenbetrieb aus, bis er verschwunden ist (der Mangel). Alle Beschädigungen sollen Objekte einer Untersuchung für die Juristen unter uns sein, um einen Bericht zu erstellen, aus dessen Erfahrungen neue Unfälle vermieden oder ihnen vorgebeugt werden können.

Wir denken daran, dass die Konstrukteure dieses Flugzeuges unendlich viel Geduld, Zeit, Idealismus und Arbeit erbrachten, machen nun das Gleiche und sehen, dass es nicht so weitergeht (wie??). Wir rechnen aus, was der Prototyp wirklich kostet und fragen uns dann: Ist dies tragbar?

- Variante 2: Das "Diamant-Problem" wird dem Vorstand überlassen, der sowieso überlastet ist, deshalb eine Kommission einsetzt an der alle Parteien vertreten sind, somit der Weg zum höheren Leerlauf offensteht.
- Variante 3: Ab sofort nur noch Platzflüge mit Maximalhöhe 3 m Umschulungsbedingungen: Soviel Stunden auf Ka-6, wie 1966 mit dem Diamant Strecke geflogen wurde.
- Variante 4: Die AFG setzt sich dafür ein, dass objektive Vergleiche heutiger Flugzeugtypen durchgeführt werden und erreicht damit die Subventionsfähigkeit des Diamant.
- Variante 5: Dazu ist nur zu sagen, dass unsere Flügel andere Anschlüsse aufweisen als die Libelle (zum Glück, ein zentraler senkrechter Bolzen anstatt Doppelfinger) und es demnach einer Rumpf-Einzelanfertigung bei Hänle bedürfte. Die neuen Flügel sind einige Kilo schwerer.
- Variante 6: Wir erhören Heini
- Variante 7: Wir machen dies.
- Variante 8: Einigkeit macht stark.
- Variante 9: Wir evolvieren uns in Richtung PG, schaffen eine positive FA, die jedem von uns das Fliegen zur reinen Freude werden lässt, wenn wir auch unsere Last tragen. Auch auf Diamant.

Zum Schluss möchte ich betonen, dass diese meine Gegenprovokation den Zweck verfolgt abzuklären,

- warum die für den Diamant ersuchte Subvention ins Wasser fiel, und ob uns das Sport-Toto bei bekanntem Sachverhalt nicht doch entgegenkäme.
- ob es verantwortbar ist, für Fr. 19'000 einen Prototyp zu erwerben, der mit einer kompletten Sauerstoffanlage und allen Basisinstrumenten ausgerüstet ist, statt für Fr. 24500 einen Serie-Diamanten (leer)
- was sich tun lässt, damit der leistungsmässige Anschluss der AFG an den Schweizer-Segelflug wieder gelingt, ohne die Risiken zu erhöhen.

Die 10 Eier des Bircher  
Gegen die 9 Eier des Schaffner!

Thomas Bircher (Rumi)



## Beitrag zur Meinung Heini Schaffners betr. Diamant

### Vergessene Facts:

- Vor ca. 4 Jahren war die Anschaffung des Diamant Gegenstand einer langen Diskussion an der GV. Mehrere alte Herren rieten davon ab, sich in eine Flugzeug-Neuentwicklung einzulassen. Pirat Gehriger und auch ich, die wir bereits dreimal die katastrophalen Tragödien von Segelflugzeug-Geburten aus nächster Nähe miterlebt hatten (Moswey, WLM, frühere Elfe) warnten die Gruppe, sich in eine solche Sache einzulassen.  
Dennoch beschloss die AFG mehrheitlich, das Projekt Diamant aufzunehmen. Damit kaufte die Gruppe nicht bloss ein Flugzeug, sondern sie identifizierte sich mit der ganzen Diamant-Entwicklung (die sonst gar nie stattgefunden hätte) und war sich klar bewusst, dass sie ein finanzielles Risiko einging und an ihrem Prototypen die Finger verbrennen könnte.
- Diejenigen, die sich dann tatsächlich aktiv bei der Entwicklung einsetzten, sind an einer Hand abzuzählen. Noch weniger sind es, die heute noch chrampfen, um das Projekt zur Reife zu bringen. Warum tun sie es? Weil die ETH uns Akademikern einmal auf Vertrauen hin eine zünftige Stange Geld zur Verfügung gestellt hat (und sie hat es nur für die AFG getan) und erwarten darf, dass wir Akademiker damit etwas zu leisten imstande sind.
- Der AFG-Diamant hat das gehalten, was man sich von einem Prototypen hatte versprechen können. Im Vergleich mit andern Entwicklungs-Fiaskos, die ich schon sah, ist die AFG (mit ihrem damaligen blinden Mut) glimpflich davongekommen.
- Der Preis, den die AFG für das reine Flugzeug bezahlt, ist nicht Fr. 19'000 sondern Fr. 19'000 minus rund Fr. 6'000 (für eine vollständige Instrumentierung inkl. Horizont, Radio und Sauerstoff) also ca. Fr. 13'000. Die Schuld dafür, dass die Sport-Toto Subvention verpasst wurde, darf nicht dem Flugzeug zur Last gelegt werden.

### Zu den vorgeschlagenen Varianten:

- zu 4) Ich kann mir kaum vorstellen, dass Herr Prof. Rauscher einem Verkauf des Prototyps zustimmen würde, denn die AFG profitiert aus einer Subvention des Bundes mit bestimmtem Zweck. Allenfalls würde er wahrscheinlich die Fr. 6'000 für die Instrumente rückfordern.
- zu 5) Einen passenden Libellen-Rumpf gibt es kaum. Die ganze Serie der Libellen hat andere Flügel- und Steuerungsanschlüsse.
- zu 7) Kein Diamant-Serienrumpf passt zu den AFG-Flügeln, da auch hier die Anschlüsse wegen der Libelle geändert werden mussten.

René Comte (Schnitz)

200

Klar sehen!

An dieser Stelle soll nochmals und ausdrücklich betont werden, dass das Problem des Diamant-Prototyps immer noch ungelöst ist.

- Es gelang Hannes Steiger an der letzten GV mit einem einzigen Votum, (in dem er eine neuartige Subventionsmöglichkeit andeutete), die Anwesenden in eine unbegründete Euphorie zu versetzen. Leider ist der Diamant damit noch nicht bezahlt (Manko: Fr. 8'000).
- Andererseits zeichnen sich im Vorstand bereits Gedankengänge ab, welche darauf hinzielen, zwecks Diamant-Finanzierung an den budgetierten Ausgaben zu sparen (z.B. Blanik-Instrumente und -Anhänger, Ka-6 Revision u.a.m.).
- Entgegen anderslautenden Gerüchten möchte der Verfasser dieses Beitrages nicht einfach den Diamant zur AFG hinausbefördern, oder gegen die FFA einen Coup o.ä. unternehmen. Hingegen teile ich gar nicht die Ansicht von Rumi, es dürfe über den Diamant nicht öffentlich geschrieben werden, da dies ihm schaden könnte. Irgendetwas muss sicher faul daran sein, wenn man eine Sache totsichweigen soll, nur um ein "offenes Geheimnis" zu wahren. Daher betrachte ich es auch als nicht so schlimm, wenn gewisse Nichtdiamant-Besitzer (z.B. Herr Aeberli) durch kritische Betrachtungen in ihrer Meinung bestärkt werden, sie hätten das einzig gute Flugzeug eingekauft.
- Um aber noch etwas wesentliches auszusagen: Es stimmt wohl kaum, wenn Schnitz uns vorrechnet, dass der ausgerüstete Diamant bloss Fr. 13'000 gekostet hat. Eher ist es so, dass besagtes Luftfahrzeug einen Wert von mindestens Fr. 25'000 repräsentiert (19'000 Fr. plus 6'000 Fr), wovon nur Fr. 19'000 zu bezahlen sind. Andererseits mussten total schon mindestens Fr. 16'000 zusätzlich in den HB-743 gesteckt werden (für Reparaturen und Verbesserungen). Dabei dürften die Diamant-bedingten Einnahmen die Tausendergrenze (nach meinen Schätzungen) nur unwesentlich überschritten haben.
- Bereits steigen Jet, Zaggi und Schampi nicht mehr auf Wetten ein (obwohl sie in letzter Zeit nur gewonnen haben): Ich wollte nämlich mit ihnen witten, dass unser Diamant nach den nächsten Schweizermeisterschaften wieder darniederliegen wird. (Dabei wollte ich fairerweise die Hände vom Diamant lassen). Somit möchte ich mit diesem Abschnitt nur öffentlich gesagt haben: "Wir werden uns bei Philippi wieder sehen".
- Damit es aber doch nicht soweit kommen muss, ergeht die Bitte an jeden AFG-ler, mit einer Postkarte dem Präsidenten, Peter Zingg, Hochstr. 21, 8006 Zürich, Prophylaxe-Vorschläge und Meinungen zum Thema mitzuteilen.
- Bewusst soll eine Polemik, (wie die Lärmpolemik der Zürcher Motorflieger) vermieden werden: Wir wollen alle schliesslich das Beste für unsere teuersten Fluggeräte.

Unschlüssiges Zuwarten ist Vogelstrauss-Politik, und solche ist unter verantwortungsbewussten Akademikern nicht üblich. Auf Rumis vielseitigen Vorschlag soll der Diamant dem Aufwind aus Luft und nicht mehr länger dem Aufwind aus Papier übergeben werden. (d'accord, aber wie genau, das erwartet der Präsident auf der erwähnten Postkarte).

- Der langen Rede kurzer Sinn: AFG-ler, sei nicht wie ein Vogel Strauss und erkenne, dass die letzte GV das Diamant-Problem nicht zu lösen vermochte. Denke cortical und nicht unterbewusst. Gerade Deine Meinung hilft der AFG weiter!

Heini Schaffner



Verflixt!

(Zeichnung nicht  
zum vorangegangenen  
Thema gehörend!)



## Ein Nachruf auf ZH- 142113 und das Sola 66 in Zahlen.

Vor dem üblichen statistischen Bericht über das Sommerlager erlaubt sich der Transportchef, die lakonische Redaktionsmitteilung vom Ableben des Fords mit einigen Details zu umrahmen. Diese Zeilen sollten vor allem von jenen mit Aufmerksamkeit gelesen werden, welche sich früher oder später in die Reihen der Spender von Transportautos zu stellen gedenken, auf dass sie über die notwendigen Qualitäten eines AFG-Strassenfahrzeuges im Bilde sind...

Also: Bei strömendem Regen startete der AFG-Konvoi, bestehend aus Ford, Cadi und Familie Steigers grossem Opel und kleinem VW am besagten Morgen in Richtung Wallis. In Göschenen regnete es um etwa 5 Uhr morgens immer noch, und in Andermatt schneite es.

Nix wie los, dachten wir, und hofften noch über den Berg zu kommen bevor es einschneie.

Bis einen oder zwei Kilometer unter die Passhöhe ging's trotz mehreren Zentimetern Schnee und Sommerpneus flott voran und dann, ja, dann ging's eben nicht mehr, oder wenigstens nur "am Ort".

Da alle üblichen Tricks nicht halfen, nahmen wir das Abenteuer einer Schneekettenmontage auf uns (Ketten gehören selbstverständlich zum Reisegepäck einer AFG-Sommerexpedition.)

Und jetzt kommt das Loblied vom Ford:

Mit beketteten Rädern schleppte er tapfer einen Anhänger nach dem andern auf die verschneite Passhöhe, wo der Wirt zuerst mit kleinen, dann aber mit immer grösser werdenden Augen unter der Türe stand.

Dazwischen diente der Ford dem Cadi als unersetzlichen Vorspann und auf jeder Fahrt sogar noch als Schneepflug, und ermöglichte dadurch den beiden Steigerschen Fahrzeugen, die Passhöhe aus eigener Kraft zu erklimmen.

Soweit sogut, der Ford fuhr immer noch, ja er zog gar Schampis Cadi-Ka-6 -Kombination nach dem Morgenessen auf der Passhöhe aus einer tückischen Vertiefung und führte darauf die Kolonne mit stolz surrendem Motor weiter an.

Und dann geschah's ! Als wir ums Belvédère bogen, die Strasse wieder schneefrei war und Gletsch zu unsern Füßen lag, verstummte der Motor mit lautem Rattern.

In Ehre gestorben sagten wir uns, und liessen ihn mit gebrochener Kurbelwelle o.ä. sanft nach den Gesetzen der Schwerkraft auf den Parkplatz des grössten und vornehmsten Gletscherhotels rollen...

Trotzdem begann das Sommerlager 1966 am 18. Juli auf dem Flugplatz Münster.

Obwohl das Wetter alles andere als ideal war, wurde viel geflogen und vor allem viel geschleppt.

Für die 54 Piloten (AFG 37, Bex 6, Winterthur 11) mussten die zwei vollamtlichen und die beiden nebenamtlichen Schleppiloten insgesamt 5561 Schleppminuten in einem der beiden Super-Cubs verbringen.



Die Flugzeiten der AFG-Flugzeuge erreichten teilweise sogar Rekordzeiten (so z. B. der fliegbare Kofferraum, die Rhl. )

alter Ka-8	50	Std.	39'
alter ka-6	55	"	26'
neuer Ka-8	55	"	50'
neuer Ka-6	85	"	55'
Blanik	67	"	16'
Rhl.	11	"	24'

Zu diesen Zahlen ist zu bemerken, dass die neuen Ka-8 und Ka-6 auch in der vierten Woche in Münster blieben, während alle andern bereits den Winterschlaf im Birrfeld anzutreten hatten.

Trotzdem nur an einem einzigen Tag gar nicht geflogen wurde (am 4. August), sind leider keine Rekorde zu melden. Immerhin gelang es Albert Kellerhals, seinen 5-Stünder unter Dach zu bringen. Dasselbe Ziel strebten zwei Winterthurer-Kameraden in der letzten Woche in mehreren Versuchen erfolglos an. Nicht bemerkens-, aber doch registrierenswert sind, ausser einer ganzen Serie von Blanik-Umschulungen, zwei Passagierbrevets von Bexer-Segelfliegern, sowie die Amtlichen von Roland Aegler und dem Schreiberling.

Soviel zur fliegerischen Seite.

Die Küche war wiederum erfreulich frequentiert und konnte anlässlich der fünf Spezialaktionen (Raclettes, Servedats und Plätzlibraten) jeweils praktisch sämtliche anwesenden Lager-Teilnehmer von ihren Qualitäten überzeugen.

Für die alltägliche Verpflegung der durchschnittlich etwa 12 - 15 Stroh Wittwer, Junggesellen oder gar der in corpore erscheinenden Familien sorgten in vorbildlicher Weise drei Küchenfeen: Hanni Suter, Marianne Keller und des Lagerleiters Schwesterchen Elisabeth. Diesen drei guten Geistern sei an dieser Stelle noch einmal der offizielle Dank aller Nutzniesser ausgesprochen. Ebenso sei allen jenen gedankt, welche diese bei ihrem so löblichen Tun unterstützten! Die Zahlen der Küche:

Verabreichte Morgenessen	:	335
" Mittagessen	:	342
" Nachtessen	:	229

Raclettes wurden an zwei Abenden an 78 hungerige Mäuler verteilt, und an je zwei gemütlichen Lagerfeuern wurden 74 Servedats gebraten und 31 Plätzli schmorten über dem Feuer (und vereinzelt gar im Feuer drin).

Von den 37 Zeltbesitzern wurden in Münster total 355 Nächte mehr oder weniger verschlafen. Nun fehlt eigentlich nur noch eine Zahl: Jene der Lagerleiter. Derjenige, welcher sich bisher immer unter dem Decknamen "Lagerleiter" versteckt hielt, war nämlich nicht alleiniger Herrscher im improvisierten C-Büro. Er wirkte nur am Rande, nämlich in der ersten und 4. Lagerwoche. Dem zweiten Lagerleiter, Claude Martin, stand in den zwei mittleren Wochen die Ehre zu, am Briefing stehend auf die sitzenden bis liegenden Piloten herabzublicken...

Jürg Baer

Wir haben eine Idee !!

Jedes Jahr vor dem Propagandaabend stehen wir vor dem grossen Problem : Was zeigen wir den Leuten ? Jedes Jahr müssen wir dann wieder zurückgreifen auf die leider etwas veralteten Filme des AeCS , just nach dem Motto : Alle Jahre wieder. Dies brachte uns auf die Idee eines

### A F G - F I L M E S

Dass dieser auch AFG intern gebraucht werden kann muss wohl nicht extra erwähnt werden.

Wer macht mit ?

Wir suchen : - einen Kameramann plus Assistent  
- einen fürs Drehbuch samt Regie  
- einen für Text und Ton  
- einen für den Schnitt  
- viele Darsteller oder auch nur Ratgeber .

Da aber unsere AFG Kasse momentan nicht gerade überbordnet und höchstens einen kleinen Teil der Kosten übernehmen könnte ,

suchen wir weiter : Produzenten  
(d.h. sozusagen Aktionäre, die bereit wären ,an der Finanzierung des Projektes mitzuhelfen !

Das Drehbuch könnte etwa so aussehen :

- Winterbetrieb ( Baubetrieb ,Kolloquien etc )
- Schulung (Frühlingslager ,Windenbetrieb etc.)
- Streckenflug (Jura,Aussenlandung,Rücktransp.)
- Sommerlager (Lagerleben,Alpenflug etc.)

Wie gesagt : bis jetzt handelt es sich erst um eine (vielleicht fixe ) Idee !!!

Wer Interesse hätte ,an dem Projekt mitzuarbeiten ,fülle bitte untenstehenden Talon aus und sende ihn gerade jetzt an : Akad.Fluggruppe , Universitätsstr. 10 , 8006 Zürich  
Jet

---

Ich möchte als ..... am AFG-Film mitmachen .  
Ich erwarte eine Einladung zu einer ersten Gründungsbesprechung des Projekts :

Unterschrift :

## V a r i a

Die Familie Hildegard und Sepp Ziltener-Meier hat sich um einen gesunden Sohn Georg Helmut vergrössert. Auch wir gratulieren ihnen zu ihrem Nachwuchs (d.h. auch zu unserem...)

Heinz Peter hat geheiratet und wohnt nun in Belp. (Wenn er der Aufwind-Redaktion auch eine Anzeige geschickt hätte, so könnte an dieser Stelle gleich noch verraten werden mit wem...)

Auf unsern Aufruf zu den Pisten-Fronarbeiten im Birrfeld haben sich, man höre und staune, am ersten Samstag sieben und am zweiten Samstag fünf AFG-ler eingefunden. Es sind dies so wenig, dass ich diese wenigen hier erwähnen und ihnen herzlich danken möchte: Jürg Baer, J.C. Heritier, Kurt Hilty, Jürg van Voornveld, Albert Kellerhals, Peter Moser, Heinz Schweizer, J.P. Cachin, Hans Baer, Gian Saratz, Rudolf Rast, und Rumi. Somit hoffen wir, dass sich alle andern umso mehr an den Bauweekends einsetzen werden.

Jet

Die AFG sucht in Zürich ein Baulokal!

Wir möchten Sie jetzt schon darauf aufmerksam machen, dass der Vorstand beschlossen hat, ab 1967 überhaupt keine Umschulungen mehr in Münster durchzuführen (auch nicht auf den Blanik) Wir empfehlen daher, dies im kommenden Frühling zu erledigen.

Wer den obigen Beschluss auch als unbegründet erachtet, der teile dies doch dem Präsidenten mit einer Postkarte mit. (Red.)

Der Diamant ist wieder total revidiert und steht nächste Saison jedem umgeschulten Piloten auf dem Birrfeld zur Verfügung. (Jet)

Für unsere Zentralstelle suchen wir eine noch gebrauchsfähige Schreibmaschine. Wer könnte uns eine vermitteln?

Nachwuchs: Wussten Sie schon, dass die AFG allein 1966 fünfzehn neue provisorische Mitglieder erhalten hat?

Daniel Favarger, Blünlisalpstr. 19, 8006 Zürich  
Christian Sutter, Im Dreispitz 28, 8105 Regensdorf  
Peter Jost, Gemeindestr. 21, 8032 Zürich  
Thomas Steiger, Bim obere Stäg, 8713 Uerikon.  
Peter Friolet, Rebweg 38, 8302 Kloten  
J.C. Heritier, Ackersteinstr. 11, 8049 Zürich  
Kurt Hilty, c/o Kertesc, Ruswiesenstr. 175, 8051 Zürich  
Andres Richard, Forchstr. 185, 8125 Zollikerberg  
Paolo Bonavia, Klosbachstr. 10, 8032 Zürich  
Urs Pestalozzi, 8166 Niederweningen  
Rudolf Rast, Belchenstr. 14, 4600 Olten  
Gian Saratz, Neptunstr. 48, 8032 Zürich  
Peter Senn, Bertastr. 15, 8003 Zürich  
Fredy Werder, Wallstr. 21, 4500 Solothurn  
Alfred Schiller, Rigistr. 2, 8910 Affoltern a.A.

Streckenflugprämien: Wer für 1966 etwas zugut hat, melde dies dem Kassier Kari Zimmermann, Winkelriedstr. 3, 6000 Luzern



AFG-Startlisten: Einmal mehr sei hier festgehalten, dass  
- am Ende jedes Flugjahres, dh. am 31. Oktober, die AFG-  
Startlisten abgeschlossen und alle Flüge eingetragen  
sein müssen.

- jeder in dieser Liste nicht eingetragene Flug mit Fr. 5.-  
verrechnet wird. (Bärli)

Mitteilungen des L+A : Im Sommer 1966 gingen verschiedene  
Meldungen von Verkehrsflugzeugen über Fastkollisionen mit  
Segelflugzeugen ein. Es wurde festgestellt, dass die Segel-  
flugzone nicht eingehalten wurde und dass teilweise in dieser  
Zone Wolkenflug gemacht wurde.

Lieber AFG-ler, ich glaube es erübrigt sich, hier die Wich-  
tigkeit des Einhaltens der diesbezüglichen Bestimmungen zu er-  
läutern, resp. vorzumalen, was passieren würde, wenn einmal  
nicht nur eine Fast-Kollision stattfindet. Ich möchte des-  
halb einmal mehr jedem dringend ans Herz legen, die Ver-  
kehrsregeln in und um der TMA genauestens zu kennen und zu  
beachten, und auch Piloten, die sich nicht an diese Bestimmungen  
halten zurechtzuweisen, oder wenn dies nichts nützt gar zu  
verzeigen; denn es ist kaum anzunehmen, dass es im Interesse  
unseres Sportes liegt, wenn der Segelflug in der Region  
Zürich eines Tages auf Grund einiger Fastkollisionen verboten  
wird.

So, nun habe ich einmal mehr den ominösen "Hammer" geschwungen,  
aber ich bitte Euch trotzdem, ihn zu beherzigen.

Bärli

Rumis Idee einer Aufteilung in sog. PG's (performance groups)  
scheint sich bereits zu verwirklichen. Die Performance besteht  
einstweilen im Bauen während diesem Winter. Wer den Artikel  
des Materialwartes aufmerksam liest, der wird ihm entnehmen,  
dass für jedes Flugzeug ein (PG) Chef bestimmt ist. Jegliche  
Arbeiten, die an AFG-Flugzeugen ausgeführt worden sind oder  
noch ausgeführt werden wollen sind auch dem Flugzeugchef mit-  
zuteilen. Andererseits wird dieser den Mitgliedern seiner Arbeits-  
gruppe sicher mitteilen, was vom Einzelnen zu verrichten sein wird.

Der Quästor meldet, dass er die Betreuung der AFG nur ver-  
meiden könne, wenn jedes Mitglied den Jahresbeitrag und die  
Flugrechnungen sofort bezahlt. (etwas übertrieben dargestellt,  
aber dennoch ein vordringliches Anliegen)

Wir gratulieren Jan Holm, der sein Staatsexamen bestanden hat,  
sowie Thomi Hauser, welcher jetzt dipl. Ing. ist.

Wer hätte eine Idee, wie der AFG-Aufwind billig zu einer  
Bildseite käme?

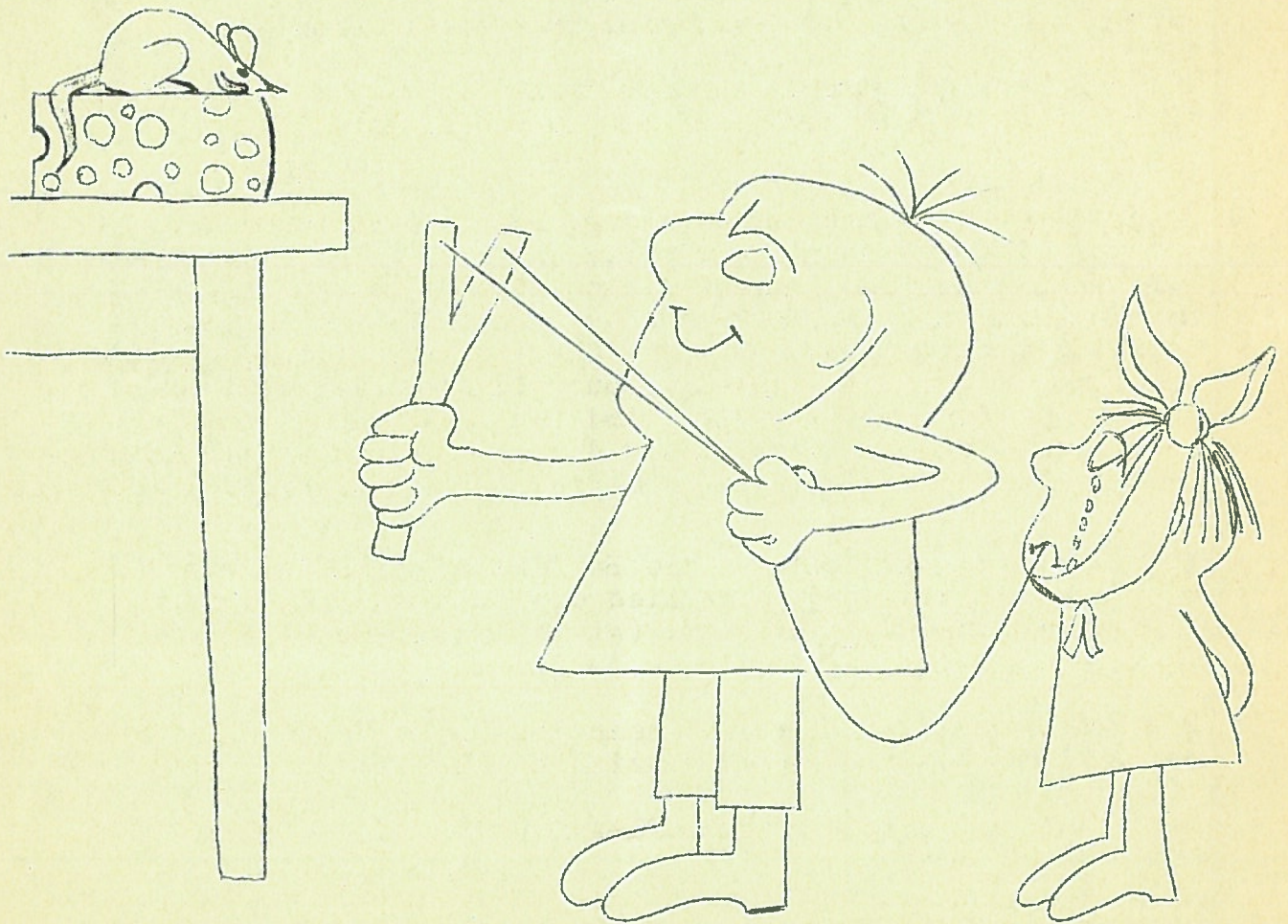
Pro memoria: Wenn jemandem beim Flugbetrieb ein Missgeschick  
oder mehr passiert, so ist je nach Schwere des Falles der  
Materialwart (J.P. Cachin), der Chef der FA (Hans Baer),  
oder der Präsident (Peter Zingg) oder alle zusammen zu  
avertieren. Im Falle z.B. von Jürg v.V.'s abgeworfenem  
Blanik-Capot wäre zuerst der Materialwart, dann der FA-Chef  
einzeln zu avertieren gewesen!



Parole für 1967

Steck höher Deine Ziele, AFG-ler  
Bei Deinen Flügen in die Weite  
Lerne aus der Andern Fehler  
Und zeig nur Deine gute Seite

PS. Fais toujours d'une pierre  
deux coups!





2 2 2 2



2 2 2 2