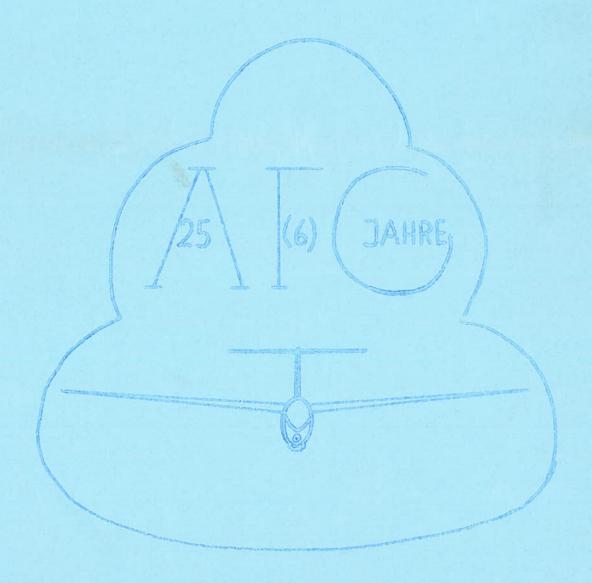
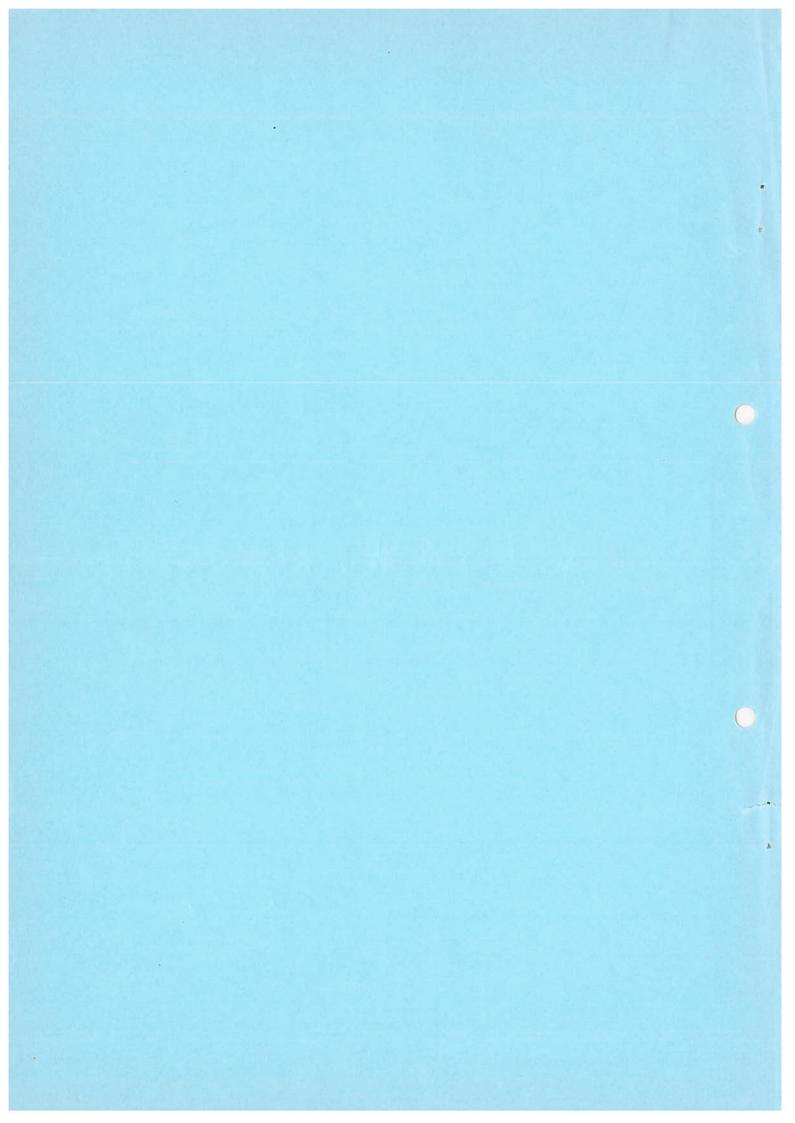
# AUFWIND

No. XXVI/1 Mitte Juni 1966 Mitteilungsblatt der Akad. Fluggruppe Sürich



(Leicht verspätete) Jubiläumsnummer '25 Jahre AFG' 1940-65



## Die Beiträge dieser Nummer stammen von den folgenden Autoren:

Zum Geleit J. Michael Grimmer					
Brief an einen jüngeren AFG-ler Hannes Steiger					
Die AGIS, eine vergessene Vorläuferin					
der AFG					
Die TA teilt mit Bernard Anet					
Was ist ein(e) PG?					
Muss das so sein? Hans Bär					
Segelflugzeuge zu vermieten Walter Hhyner					
Kurznachrichten (Zusammenstellung) J. Michael Grimmer					

Kennen Sie Münster im Walliser Coms? Wenn ja, dann sind wir uns einig. Wenn nicht, dann empfehle ich Ihnen die Lektüre des fröhlichen Jugendbuches "Im Segelfluglager" von Trudi Müller, erschienen im Verlag Orell-Füssli; Sie werden manch bekannte Lagergestalt und -begebenheit antreffen. Es sei noch verraten, dass die Autorin die Gattin eines allseits geschätzten AFG-lers ist!



#### Zum Geleit

25 Jahre alt ist die APG geworden. Sind 25 Jahre felernswirdig? Für uns Menschen eind 25 Jahre die 'saftigete' Zeit: Wir Akademiker beginnen an den Abschluss der Studien zu denken, haben wehl schon Plane für einen interessanten Job im In- oder Ausland, sind vielleicht gar schon auf dem Weg zum (mehr oder weniger geruhsamen) Hafen der Ehe. Vor der Weltgeschichte ist ein Vierteljahrhundert ein Nichts; denken wir jedoch an die Entwicklung der Fliegerei, so ist der Fortschritt innerhalb von 25 Jahren enerm:

- 1896/97 Gleitflüge Lilienthals in Deutschland und Herrings im den USA:

- 1903 erster Motorflug der Gebrüder Wright in den USA;

- der ungeheure Sprung von den unzähligen Eigenbauten der Vorkriegsjahre zu den starken und wendigen Jagd- und Bombenflugzeugen um 1918;

- die Umstellung auf Post- und Reiseflugzeuge für die Zivilluftfahrt und die Aufhahme regelmässiger Fluglinien in den 20er Jahren:

- der Uebergang grüseeren Metallvogeln wie Junkers Ju-52 und Stromlinienform bei Douglas DU-3;

- der Sprung über das grosse Wasser mit Flugbooten der Lufthansa (DO-X u.a.) und den Glippern der Panam;

die enorme Leistungasteigerung w\u00e4hrend und nach dem 2. Weltkrieg, welche die Zivilluftfahrt anfangs der 60er Jahre mit der Einführung der schon \u00fcber ein Jahrzehnt vom Militar erprobten Jets revolutionierte;

- heute plant man einerseits Maschinen für Geschwindigkeiten von Mach 2 und mehr - eine ist gar schon im Bau -, während man anderseits von Jumbo-Jets mit einem Fassungsvermögen von 300 bis 500 Passagieren spricht und drittens in absehbarer Zeit die ersten Menschen auf den Mond schicken will;

und das alles innerhalb eines Zeitraums von 3 x 25 Jahren!

Doch noch immer gibt es, und zwar in zunehmendem Masse, jüngere und ältere Segelflieger, die sich für ihren herrlichen Sport begeistern und einsetzen. Der Traum vom Fliegen ist ja uralt, so alt wie das Menschengeschlecht selbst. Die alten Griechen erzählten die Sage von Dädalus, dem Erbauer des minoischen Laby-rinths auf Kreta, der zusammen mit seinem Schn Ikarus aus der Gefangenschaft mit Hilfe von simmeich konstruierten Flügeln übers Meer entfloh, wobei Ikarus das Opfer des ersten Flügeln übers Meer entfloh, wobei Ikarus das Opfer des ersten Flügel unfalls wurde, weil er, in seinem Uebermut und der Lust am Fliegen, der Sonne zu nahe kam, so dass seine wachsgeklebten Flügel von der Wärme schmolzen und der Pilot elendiglich ins Meers sturzte.

Die Idee des Fliegens aber spukte welter in den Köpfen von Gelehrten, Erfindern und Pröblern. Um 1500 skizzierte der grosse
Leonarde da Vinci einen Flugapparat 'schwerer als die Luft';
1783 versuchten es die Brüder Montgolfier mit dem Frinzip
"leichter als Luft", und zwar mit Erfolg. Napoleons I. Flan,
eine invasion Englands mit einer Ballonflotte zu bewerkstelligen,
musste ulterdings scheitern, für eine Luftinvasion war die Zelt
noch micht reif. Wissen Die übrigens, dass zur selben Zeit ein
Lenweizer versuchte, die beiden Systeme "leichter" und "schwerer

als Luft' zu verbinden? Jakob Degen konstruierte zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen Schlagflügelapparat, den er unter einen Heissluftballen hängte, welcher gerade soviel emporzuheben vermochte, als sein Flugapparat wog, nämlich 70 Pfund. Menschenkraft allein hatte nämlich nicht genügt zum Aufstieg; natürlich hätte es der Erfinder in einem Ballonkorb einfacher gehabt, aber Degen hielt an seinem Trugschluss fest. Immerhin brachte er es zu einem glanzvollen Start vor den Mitgliedern des kaiserlichen Hofes in Wien, bevor ihn in Paris der erboste Pöbel verprügelte, nachdem ihm ein kleines Missgeschick zugestossen war; dem sein 'Kombi-Apparat' war natürlich genauso wenig steuerbar wie der Ballon, brachte also keinerlei Fortschritt.

Die Gleit- und Segelfliegerei nahm nach den Lillental'schen Versuchen ihren Aufschwung eigentlich so recht in den Jahren nach dem 1. Weltkrieg, als es Deutschland in der ersten Nachkriegszeit verboten war, sich gross motorfliegerisch zu betätigen. Die Rhön wurde zum Mekka des deutschen Segelflugsportes Doch auch in der Schweiz huldigte man dem lautlosen Gleiten, dem Kampf mit Wind und Wetter, machte die ersten Erfahrungen mit Hangaufwinden (z.B. am Wangener Berg nordöstl. von Dübendorf, wo Altmeister Spalinger im Dezember 1928 die Moglichkeit des Hang segelns entdeckte und innert kürzester Zeit eine Höhe von 50 m über Grund erreichte!). 1930 segelte Fr. Müller bereits während mehr als einer Stunde und in mehreren hundert Metern Höhe über dem windumbrausten Bachtel. Farner schwang sich wom Jungfraujoch = 1935 fand dort auf 3460 m/M ein international beechicktes Segelfluglager statt! = bis zum Vierwaldstättersee, während H. Schreiber von dort aus über den Simplon via Domodossola nach Bellinzona flog und für diese Leitung 1937 mit der olympischen Goldmedaille ausgezeichnet wurde. Schrittweise hatte man sich von den Berghängen gelöst, lernte in der Bodenthermik segeln, wagte sich bla unter die Wolkenbasis vor, liess sich von Gewitterfronten über weite Strecken schieben und schraubte sich schliesslich sogar in der "Waschküche" gewaltiger Cumul! in immer grössere Höhen; man lauschte der Natur ihre Geheimnisse ab! Neue Möglichkeiten eröffneten sich, als man den Gummiseilstart am Hang mehr und mehr aufgab zugunsten des Windenstarts auf ebenem Gelände oder des Flugzeugschlepps von einem Flugfeld aus. Sich steigernde Rekorde für Damer-, Höhen- und Strackenflüge liessen eine erstaunte Oeffetlichkeit aufhorchen. Heute ist die 'Traumgrenze' von 1000 km Strecke, wenigstens in den USA, bereits überschritten. Auch die Technik hat im Segelflugbau nicht Halt gemacht: die Maschinen sind schnittiger und damit schneller geworden: neben Holz- und Segeltuch finden heute Stahlrohr, Kunststoff und Leichtmetall als tragende Elemente Verwendung. Elektrisch betriebene Blindfluginstrumente, Sauerstoff und Funk gehören schon fast zur Standardausrüstung.

Doch geblieben ist der Mensch und seine unvergängliche Schnsucht zu fliegen. Mag auch rieles technistert worden sein, und ist man auch nicht mehr so Bau- und Reparaturgruppe wie früher, man ist als Mitglied einer Fluggruppe doch immer noch auf die Kameradschaft der andern angewiesen. Und eine Schule der Kameradschaft sowie der Personlichkeit des Einzelnen (Charakter, technische Kenntnisse, Lagebeurteilung, Entschlusskraft) soll das Jegelfilegen bleiben, zum Nutzen der ganzen Menschheit.
Ergo AFG et omnes sectiones vellvolenten vivant et ireschnis

#### Aus den Anfungszeiten umserer Gruppe

#### Brief an einen jungeren AFG-ler

Meber occoul

Dein netter Brief het mich in überaus beschäftigter Zeit erreicht, und es ist einer von denen, die ich erst auf meiner
grossen Reise von Mexico über Gualamsla, El Salvador, Honduran,
Nicaragua, Costa Rica, Panama und Venezuela beantworten kann.
Allerdinge der erste, denn erst seit fünf Stunden sitze ich an
Bord dieser Boeing 707, die (ab Frankfurt) in dreteinhalb Stunden in New York sein wird, von wo aus es dann beute noch ca.
drei Stunden weltergeht!

Es ist micht leicht, frühere Ercignisse aus der Erinnerung aufzuzeichnen: Einmal hat man Vieles vergessen, und zum andern fällt man allzuleicht im Segelfliegerlatein – aber ich hoffe, niemand verde mir das übel nehmen, sollte ich doch noch etwas "Erinnertes" zu Papiere bringen.

Als une Polystudenten der Fliegerdrang ankam, standen wir am Anfang des Zweiten Weltkrieges. Alle hatten wir une in den zwei vorangehenden Jahren auf den sintritt in die Militärfliegerschule vorbareitet und mit List und Tücke die Zuteilung zur begehrten Waffengattung erreicht. Aus den verschiedenaten Richtungen kamen wir zusammen, doch das Poly versinigte uns im Ziel, der Gründung einer Akademischen Fluggruppe, der AFG. Es waren schlimme Zeiten, und ich muss mich fragen, ob ein gleicher Mut heute noch möglich wäre. Doch, ich glaube das, und das ist der Grund, weshalb wir "Alten" so Freude haben, wenn junge initiative Grund, weshalb wir "Alten" so Freude haben, wenn junge initiative Greien" auftreten, der AFG zu helfen und dort ihre Kameraden fürs Leben zu finden! Im Nachwuchs liegt das grosse Geheimnis des Lebens.

Die Anfänge der AFG waren, wie nicht anders zu erwarten, sehr einfach und mit vielerlei Schwiertgkeiten verbunden. Als erster Präsident fungierte Kurt Spinnler (heute Salinendirektor in Augst). Dann haben sich weblverdiente Kränze erworben Leute wie "Etrause" (Kurt Fahrländer), der sein Leben in einer Air-colisies insen musste; unsere liebe "Ente" (Kurt Ensner) und natürlich auch der "Pilz" (Fred Isler), 'Badli' (Armin Baltensweiler), heute in der Grossfliegeret, Ernst Zipkes; "Schneebutz" (Best Schneeberger), vom Coronado aufgebegen, und einige mehr der ersten Garde, die mir im Moment nicht in den Sinn kommen, weil sie ihre Bande mit uns abbrachen, als sie das Poly verliessen. Grosse Verdienste haben auch "Hoschi" (Ernst Hostettler), heute in den USA und bald fertig mit einem Buch und Walo Ris.

Meine Wenigkeit kam erst recht ca. im Jahre 1943 zum Zug, als ich im Anschluss an eine Art Palastrevolution nach dem Ausschelden der übersktiven Kameraden Berni Schlatter und Andreali üns dammels noch bescheldene Schlischen übernehmen durfte: immerhin einen "Zögling"-Schulgletter und ein "Grunau-Baby" als Trainings- und leistungefingzeus sowie ca. 25 Mitglieder. "Ente" und Reud Rietschi (beute im Mineralwasser tätig), waren mir treu bentif-

Viel fruner hat naturation das eigentliche Fliegen begonnen, zit dem "Zögling" naturation. Einmal, zu Anfang, war eine Wiese in Wetzikon Trumpf; dort blieb einst das Schleppseil der Winde am "Zögling", während sich das andere Ende an einem Pföstli verfing. So machte "Strauss" einen 180-grädigen Fesselflug mit recht guter Tangentiallandung. (Da spricht man in den USA von grossen kreisförmigen Flugplätzen mit Tangentiallandung und start! Dabei hat die AFG diese Technik schon vor Jahrzehnten ausprobiert. - Der Red.)

Das erate AFG-Lager fund im Winter 1940/41 statt, übers Neujahr, bei 10 bis 15 Grad unter Null! und zwar in Schänis. Als Fluglehrer und Lagerleiter amtierte der damalige von allen bewunderte Leutnant Walo Ris, Eherenmitglied der AFG, heute leider krank Mit einem 'Zögling' ging's ims Feld, sowie mit einer karbidgesgetriebenen Autowinde von "Husch" (Hans Schurch, heute immer noch in Kalifornien), die nur ausnahmsweise zum Funktionieren gebracht werden konnte wegen der Kalte, z.B. mitten im Dorf, wenn am Bonntagmorgen die Schäniser zur Eirche gingen. Das gelang fast immer dem 'Stiefel', der es in der Folge bis zur "Morane" brachte und zu unserem Leidwesen mit einer solchen in den Buochsersee. Ja, die Winde! Die hat der gute 'Lutz' - enbenderselbige, der im Sommer darauf das nigelnagelneue Baby' am Buchberg in den Bäumen landete - in einen Entwässerungsgraben gefuhren, und zwar so, dass ebenerdig nichts mehr zu sehen war; und dies alles nicht nur zum Spass, nein, bei 20 Gard unter Null und gerade vor dem Einnachten! Das Ding musste raus! Wasserablassen in Seitenlage war unmöglich, einige Pferde halfen auch nichts; aber zwanzig HD-Soldaten, drunten im kalten Wasser stehend und der Bauführer, oben befehlend, die retteten die Lage. Der arme Bauführer bekam dann erst noch "Kiste", er hatte näm-Lich une arme druchfrorene Segelflieger auf Bundeskosten aus der HD-Kliche verpflegen lassen!

Als ein undermal das 'Baby' beide Flügel aufs Mal verlor, mass der Strasburg drin, der jetzt in Brüssel lebt und dem "Pilz" immer noch Geld schuldig ist - ich habe ihn kürzlich persönlich angebohrt; Erfolg, 'Pilz'? - ja, der Strasburg war es, der in Hausen am Albie nusgerechnet zwischen zwei Bäumen hindurchmusste, zuunterst, dort, wo sie nur vier Meter auseinander standen. Nachdem das Flugzeug also abgeändert war, stieg er aus und stellte beruhigt fest, dass ihm persönlich nichts geschehen sei! Ernst Zipkes hat etwas später mit einem der neuen Flügel am Fussballnetz in Alliswil angehängt. Er muss furchtbar überzogen geflogen sein, hat es doch nur noch für eine einzige Umdrahung am Prosten gereicht! Wer könnte heute noch so etwas zustandebringen? Einfach so obne Vorbereltung? Nicht etwa das Zukurzkommen, dein, das "Preichen"!!! Wie er das Cockpit verlassen und aus einer Höhe von 2 bis 3 Metern den Erdboden erreichen konnte, weiss ich heute noch nicht, und beim Hochstemmen über den 5 Meter hohen Pfosten war ich zum Glück auch micht danel.

Ja, so war os damals. Von der 'Ente' babe ich noch eine so schöne Photo, wie er auf dem Rådli sitzt - so jung und so schön! Wo kommen wir alle denn min? Ueber die Wichtigkeit der AFC fürs übrige Leben ein andermal mehr.

Dein Hannes

Der Erste Weltkrieg verhalf der Flugtechnik zu einer sprunghaften Entwicklung nach vorwärte. Man versprach sich daher nach Kriegsende auch einen raschen Aufschwung der num beginnenden Aera der zivilen Luftfahrt. Dies traf wohl für den Linien-Luftverkehr zu, da ihm auf Grund politischer und volkswirtschaftlicher Erwägungen reichlich Subwentionen zuflossen. Hinsichtlich eines ebenso raschen Aufkommens der privaten oder sportlichen Verwendung von Motorflugzeugen trafen die gehegten Hoffnungen nicht zu. Die aus dem Kriege stammenden Motorflugzeuge waren wohl billig zu kaufen, jedoch teuer im Betrieb. Auch das Potential flugbegeisterter und zugleich einigermassen finanzekräftiger leute war noch sehr gering. So waren verschiedene Versuche, eine Motorfliegerei auf sportlicher, d.h. Clubbasis zu betreiben. zum Scheitern verurteilt. Von einem solchen Versuch in der Schweiz soll hier berichtet werden.

Im Januar 1920 wurde von einigen Studenten der ETH die AGIS, Akademische Gesellschaft für Flugwesen, Sektion des AeCS, in Zürich gegründet Thr allgemeines Ziel war, "den Dozenten und Studierenden aller schwelzerischen Hechschulen Gelegenheit zu geben, sich in Vorträgen und Diskussionen über alle Gebiete der Luftschiffahrt auszusprechen und mit Fluggeugen Beobachtungen auszuführen." Um dem Verein eine moralische Stiftze zu geben, wurden Behörden und Professoren begrüsst, und die Rektoren beider Zürcher Hochschulen, die Gesellschaft ehemaliger Studierender der ETH, die Naturforschende Gesellschaft, die Meteorologische Zentralanstalt, der Direktor des Eidg. Luftamtes und der Zentralpräsident dee AsCS bezaugten ihre Sympathie. Der erate Vorstand der AGIS satzte sich aus vier Studierenden der ETH zusammen: cand. ing. chem. H. Hickli (Präsident), cand. ing. chem. A.E. Gonser (Quästor), stud. ing. E. Bouché (Aktuar) und stud. ing. F. Eicher (Beisitzer). Dieses Yorstand gelang es, die Conservenfabrik Lenzburg dafür zu gewinnen, der AGIS ein komplettes Flugzeug vom Typ "Brandenburg" mit 185 PS-Austro-Daimler-Motor, einen Rumpfdoppeldecker für zwei Passagiere, zu schenken, der auf den Namen "Hero" getauft wurde. Ein zweites Flugzew des gleichen Musters, jedoch mit 220 PS-Benz-Motor, wurde der MGIS von den bekannten Geologen Dr. Arnold Heim zur Verfügung gestel 🦰. Generaldirektor Dr. Schindler schenkte dann später noch der AGIS einen "Albatros"-Doppeldecker mit 100 PS-Mercedes-Motor für Schulzwecke. Zu sehr günstigen Bedingungen stellte sich Philipp Vacano, ein in Gerlikon aufgewachsener junger Gesterreicher und ehemaliger Frontflieger, als Pilot, Fluglehrer und Mechaniker zur Verfügung. Vacanc erwarb bald darauf die schweizerische Staatsangehörigkeit und wurde apäter Instruktor, Fliegeroberst und Herausgeber der Zeitschrift "Flugwehr und -Technik".

Die SBB überliessen der AGIS für 100 Franken Pachtzins jährlich den Plugplatz Spreitenbach, während die Fliegertruppe den dortigen Hangar der AGIS für 150 Franken pro Monat vermietete. Dank einem Gesuch des Schweizerischen Schulrates an den Bundesrat musste die AGIS für diesen Hangar schliesslich nichts wehr bezahlen. Dadurch konnten die aufänglich hohen Flugtaxen für Mitglieder auf 15 und für die übrigen Anzehörigen schweizerischer Hochschulen auf 25 Franken pro Viertelstunde herebsesetzt werden. Diese Ansätze waren ca. um ein Drittel tiefer ale die der konnerziellen Fluggesellschaft ad Astra-Aero.

Während des Sommersemesters 1920 wurden auf 45 Flügen 103 Passagiers befördert. Dabei wurden auch wissenschaftliche Beobachtungen gemacht, für welche die MZA Instrumente leihweise überliess, die man dabei ausproblerte. Es handelte sich hier um Voruntersuchungen für luftelektrische Versuche, über Zahl und Beweglichkeit der Jonen, Kondensationskerne und Gewitterbildung, Ozonbildung in höheren Luftschichten wäherend verschiedenen Jahreszeiten, atmosphärische Optik, Mechanismus der Wolkenbildung, Störungen im Funkverkehr usw. Schöne Erfolge brachte die Flugphotographie, welche u.a. Unterlagen für städtebauliche Studien lieferte.

Im Hangar Spreitenbach wurde, neben der üblichen Wartung und Reparatur der Clubflugzeuge, unter der Leitung von Jakob Spalinger ein kleines Sportflugzeug mit einem 30 PS-Motor gebaut und von Filot Vacano eingeflogen. Flügelschwingungen setzten diesen Versuchen leider ein vorzeitiges Ende. Auch einige Gleiter sollen damals schon gebaut worden sein. Verschiedene weitere Firmen und Privatpersonen machten der AGTS finanzielle Zuwendungen, die teils dem wissenschaftlichen Fonds, teils der Materialbeschaffung dienten.

Einige Themen aus dem reichhaltigen Vortragsprogramm der AGIS seien hier festgehalten: Erforschung der Atmosphäre (Prof. Wigand), Einführung in die wichtig sten Gesetze der Flugtechnik (J. Ackeret), Schwebe- und Segelflug der Vögel (C. Steiger), Flugmotoren (G. Grünstein), Instrumentenkunde (R. Gsell), Gleitflugwesen (H. Schmid), Verwendung der Luftstreitkräfte (Major Isler), Höhenflüge und maximale Fluggeschwindigkeit (A. Piccard). Zu diesen Vorträgen lud man auch die Mitglieder des AcCS, der Gesellschaft Schweizerischer Militärflieger, der Physikalischen Gesellschaft Zürich und weitere Interessenten ein. Neben den üblichen Passaglerflügen in Spreitenbach fanden im Rahmen der Volkshochschule Zürich durch die AGIS organisierte Exkursionen nach dem Militärflugplatz Dübendorf und der Wasserflugzeugstation Z'richhorn, sowie Vorträge durch J. Ackeret und W. Mittelholzer statt, die bis zu 250 Teilnehmer vereinigten. Am 1. August 1921 konnte die AGIS bereits dem tausendsten Studenten die Flugtaufe erteilen, und Ende des Jahres zählte der Verein 100 Mitglieder. Es wurden auch längere Flüge in die Glarner- und Berneralpen, sowie Tandungen in Bern und Solothurn durchgeführt, wobei weitere Passagiere zu befordern waren. In diesem Jehre bestanden unter derLeitung von Fluglebrer Vacano die beiden ersten Flugschüler der AGIS, E. Bouché und H. Jecker, beides ETH-Studenten, das Sport-Motorflugbrevat.

Leider traf am 18. August 1921 die AGIS ein schwerer Schlag: E. Bouché, ein sehr aktives Vorstandsmitglied, und sein Dienstkamerad F. Minder verunglückten anlässlich eines Fluges von Dübendorf über Solothurn nach Lausanne mit einem 'Wild'-Flugzeug tödlich zufolge Geschwindig-keiteverlust im Nebel auf dem Jorat.

Ende 1921 aan sich der verdiente Präsident und Mitbegründer der AGIS. dipl. ing. chem. Rikli, zum Rücktritt gezwungen, da er sich studienhalber ins Ausland begab. An seine Stelle trat dipl. ing. H. Schmid. Assistent an der ETH und bisheriger Obmann des Gleitflugsportvereins, der mit der AGIS verschmolzen wurde. Dem neuen Vorstand gehörten als Vizepräsident und Aktuar S. Pestalezzi und als Qubstor U. Keller an, (der kürzlich als Generalinspektor der SWISSAIR mein 40-jähriges Dienstjubilhum Teiern konnte), Terner als technischer Leiter der neuen gegründeten Gleiterabteilung J. Spalinger, als Materialverwelter

F. Eicher und selbstverständlich als Pilot und Fluglehrer der unermüdliche Ph. Vacano. Dann erfolgte der Umzug von Spreitenbach nach Dübendorf, wo der Bund der AGIS den Hangar No. 4 zur Verfügung stellte. Die neugegründete Gleitsportabteilung sollte auch Nichtstudierenden, v.a. jungen Leuten ab dem 18. Lebensjahr Gelegenheit geben, sich mit fliegerischen Belangen zu befassen und der AGIS probeweise beizutreten. Sie hatten eine Eintrittsgebühr von 20 Franken und einen Monatsbeitrag von Fr. 2.50 zu leisten und konnten an allen Veranstaltungen, Doppelsteuerflüge ausgeschlossen, teilnehmen. Ferner mussten sich die Junioren verpflichten, innerhalb sechs Monaten auf eigene Kos ten einen Gleiter zu bauen! Die definitive Aufnahme in den Verein erfolgte nach der Abnahme des Gleiters durch den Vorstand, Damit wurde versucht, die leider immer prekarer werdende Nachwuchsfrage zu losen. Während des Wintersemesters 1921/22 wurden u.a. Vorträge gehalten von den Herren Armbruster und Ansermier, Sieger des Gordon-Bennet-Wettfliegens 1921, sowie von Prof. von Karman über Hubschrauber.

Da die Finanzsorgen die AGIS immer mehr bedrückten, entschloss sie sich am 11. März 1922, als Sektion aus dem AeCS auszutreten. Den Mitgliedern der AGIS blieb es überlassen, einzeln beim Landesverband zu bleiben. Damit müssen wir unseren Bericht, der sich auf das damalige offizielle Organ des AeCS, die "Suisse Aérienne" stützt, beenden, da sich hier keine weiteren Spuren über die Tätigkeit und das fernere Schicksal der AGIS mehr finden. Irrtum vorbehalten, wurde die AGIS bald darauf liquidiert; wenigstens erhielt der Schreibende als auswärtiges Mitglied von 1925 an keinerlei Aufforderungen mehr, seinen Mitgliederbeitrag zu zahlen.

Die AGIS war ein mutiger erster Versuch, Flugpraxis und Flugwissenschaft auf Clubbasis zu betreiben. Doch die Zeit dafür war noch nicht reif.

Walter Dollfus



#### Die PA teilt mit

Chera amis válivoles.

Si la section technique se fit remarquer en 1965 par un silonce des plus inquiétant, nous occus présager que celui-ci fut du type "précédant la tempête", c'est à dire pour nous vélivoles, les cumulonimbus, donc les grandes altitudes!

Ce bref et optimiste présmbule étant terminé, volci en quelques mots les divers projets, soit en cours de réalisation, soit en gentation cérébrals, que se propose de réaliser la TA.

Tout d'abord nous sommes en train de préparer une enquête auprès de tous les groupes de vol à voile en Suisse, ainsi qu'auprès de quelques groupes français, italiens et allemands. Cette enquête a pour but de connaître l'avis des pilotes, et non des spécialistes ou des idéalistes, aur ce que nous prendrons appeler le planeur idéal. Il est évident que nous prendrons de différentes catégories en considération, soit: le planeur biplace d'entraînement et de performance, hous insisterons sur le fait que ce planeur idéal doit être une machine de groupe. Eans entrer dans le détail des questions, voici par anemple ce que nous pourrions demander: "Que pensez-vous d'un planeur composé d'un fusclage standard et d'un jeu d'aile pour l'entraînement et la performance?" on bien: "Quel est votre avis au sujet de la position du pllote?" etc.

Les résultats de cette enquête seront publiés dans l'Aéro-Revue ainsi que nons l'a confirmé la rédaction. Certains pilotes se demanderont en quoi cette enquête concerne-t-elle l'AFG. A ceux-ci nous conseillons la lecture et la profonde méditation de l'article 2 de nos statuts, spécialement le paragraphe b). L'une façon plus précise nous espérons contribuer à revaloriser l'esprit de pointe qui doit caractériser notre groupe.

Notre ascend projet est l'organisation de colloques de vol de performance de printemps pour la distance, et det automns pour les vols d'onde. A l'encontre d'autres années, la TA se propose de constituer une sorte de cartothèque où les différentes expériences de nos "remards" seront décrites, classées et comparées étatistiquement. Ainsi per exemple: Météo: situation NW, vent faible, instabilité, etc. Vols de distance à savisager: aller-retour le long du Jura; triangle, etc. le pilote pourra ensuite consulter un plan de voi établi au cours des colloques précités.

Les colles-forts de la TA recèlent d'autre part depuis quelque temps déjà un détecteur à thermique qui ne demande qu'à faire ser preuves, les première essais auront lieu dès que l'élément ne cessaire, à savoir le thermique, aura fait son apparition. La TA, en guiss de conclusion, renouvelle auprès de tous les membres de l'AFG la proposition de collaboration qu'elle avait déjà faite début "65.. Ji un problème d'ordre technique vous empache de dormit adressez-vous à la TA, qui, dans la mesure de ses moyens, mettra tout en ocuvre pour trouver une solution.

Bernard Anet

#### Was ist ein(e) PG?

Ein Pirrfeld-Geier? Ein Pumerand? Eine Pump-Genossenschaft? Ein Prima-Glückspilz? Eine Performance Group?

Nehmen wir einmal an, es wäre das letztere, was wäre es dann???
Was es genau ist, weiss auch ich nicht; denn kenn ich etwas beschreiben, das noch gar nicht existiert? Das heisst, es existiert schon, aber erst als Gedankengebilde in meinem Kopf, und das wäre:
Ein Versuch, die Schönheiten des Segelfluges, und zwar des Leistungssegelfluges! im Rahmen der AFG zu fördern, die Nachwuchsschulung über das Stadium des 'Amtlichen' weiter auszudehnen. Ziel meiner Gedanken wäre also, einen Weg aufzuzeigen, um "das Legerfeuer im leistungsmässigen Loch unserer Gruppe auszublasen", um auf die fetten Jagdgründe unseres schönen Sportes zu gelangen und vielleicht sogar ungeahnte Gipfel zu erklimmen.

Alles, was wir dazu benötigen, ist in unserer Gruppe hinreichend vorhanden, ja in teilweise sogar verschwenderischem Ausmass: alte 'Füchse', bewandert in allen Sparten des Aufwindsuchens und Thermikkurbelns; dann junge Talente, ausgezeichnetes Flugmaterial, jede Mange und Art von Ausrüstungsgegenständen, zwei mehr oder minder fahrbereite Rückholfahrzeuge, Mazene finanzieller Natur, Gönner und hilfreiche Leute in der ganzen Schweiz. Unser Vorstand ist der Treibstoff unseres Gruppenfahrzeuges, er ist das Oel, das die Lager schmiert, damit alles sich reibungslos und geräuscharm sich drehen kann, ist auch das Steuerrad, damit alle Teile sich im richtigen Sinne drehen.

Dieser Artikel, so möchte ich wünschen, sei ein Startschuss; dann entfaltet sich alles oben erwähnte und erstrahlt in neuem Glanz.

Um Euch nun meine Ideen genauer darzulegen, lasst uns erst einmal betrachten, was denn so eine Gruppe einst war, heute ist, und weshalb eich die heute vieldiskutierten Schwienigkeiten ergeben haben, die auf den ersten Blick so unerklärlich erscheinen.

#### 1. Das Leben in der AFG

Die AFG ist heute 25 Jahre jung. Aus der Mitgliederliste ist sofort ersichtlich, dass es sich heute um eine sehr starke Gruppe
handelt. In den Anfangszeiten war dem nicht so; damals bestand
sie aus dem Vorstand und dem Mitglied. Alle, auch die banalaten
und kleinsten Details waren dem letzten Mitglied bekannt, und
dies spätestens nach einem Stamm. Doch ach, das Parkinson sche
Gesetz hat auch bei une seine Gültigkeit! Wir wuchsen: mehr Mitglieder, mehr Flugzeuge, mehr Flugstunden, mehr Kilometer, mehr
Hangare, mehr Flugzeuganhänger; aber auch bessere Strassen, mehr
Geld, mehr Autos, andere Hobbies, strengeres Studium und die
Berufsarbeit. Bilanz: Mehr mit weniger Zeit, mehr Segelflugzauge
und weniger Schlepper, mehr Gruppen im Birrfeld mit weniger Platz
usw. Dies Lied ist so alt, Ihr kennt es alle aur Genüge. Und doch
sei es nochmals gesungen, damit wir seine Tone bicht vergeseen.
wenigstens nicht bis zum Schluss meiner Ausführungen!

Der Vorstand hatte es nicht so gut. Wohl wucheen die Verentwortung und die Aufgaben, der Zeitbedarf für jedon Amt, doch begreiflicherweise konnte das Verhältnis des Vorstande zu des Mitgliedern zunlermässig nicht so bletben wie zu beginn Also schön: Helb Bich and oder rueigniere oder - studiere (nicht mehr): Denn eines wuche nicht mit: die kollektive Dankbarkeit für den 'Chrampf' des Gallonierten. Ich müchte es nicht unterlassen, an dieser Stelle einmal gunz offiziell all denen zu danken, die durch ihren grossen Einsatz bewiesen haben und noch immer beweisen, wieriel ihnen am Wohl unserer Degelfluggruppe gelegen int.

#### 2. Und der APG-Ler?

Auf den einfacheten Nenner gebracht ungeführ so: segelfliegt noch micht L. Wird geboren 2. Geht in die Primerschule (ev. 2. Gen. in Milneter) 3. Geht in die Sekeschule modellfliegt 4. Obers Mittelschule, segelfliegt fester-weniger Uni, Poly 5. Johlussemester 18 yeniger 6. Berufsarbelt beginnt , wenn er darf 7. Heirstet , a a a (s. § 2) B. Ist etabliert, het kinder mir moch fester bzw. vaniger 3. Lat censiondert

Die Aktivität schwankt also so ziemlich zwischen O und 100-1015. Die Kontinuität ist sehr in Frage gestellt, und damit einer der Grundpteiler einer Gruppe. Die Leute in den Chargen wechseln oft schnoll, müssen sich einerbeiten (verlassen aber ihr Amt schon vorher). Doch (sihe oben) die Gruppe wächst und die Aufgaben damit.

### 3. Was 1st jetzt eigentlich eine PG?

10. Jegelfliegt micht mehr, segelflog.

Line Performance Group; elne Leistungseinheit, gebildet durch Leute, die im selben Zeitpunkt eine Abnliche 'Aktivitätsphasen-lage' haben; eine Gruppe innerhalb der Gruppe, ausgestattet mit gewissen Kompetenzen und ebensolchen Pflichten, geführt durch ein erfahrenes Mitglied, bevälkert durch Leute, die die Grundschule' durchlaufen haben; eine selbetändige Einheit, so grose, dass sie einen selbetändigen Flugbetrieb jederzeit und überall aufrecht-erhalten kann, die Lelstungsflüge durchführt, interne Konkurrenzen aufstellt.

legenergument: Das alles ist doch logisch, das haben wir bereitu; wer fliegt, der fliegt eben, und wer nicht fliegen will, der soll es eben bleiben lessen. Funktum, basta. Gut. Laest uns denn noch etwas am Lagerfeuer verweiles und bereten! Zum Beispiel: Wie eshe ("Bahe" sage ich ... und ernte apater) ein Leben in der PC aus"

Herost. Pliot A. Mitglied der Nationalmannschaft, ist im Juni 8765.4 km Strecke geflogen (in nur 7 Flügen natürlich!) und möchte im nächsten Jahr sin Gleiches tun. Fliegt alle Flugzeugtypen vom Baby bis zum harten Stein. - Die Piloten B. C. D haben soehen das Silber-C versucht und teilweise auch gemacht. Pilot E ist bereits 40. sein Geschäft läuft von Gelbst, er hatte eigentlich Zeit, wieder einmal zu fliegen, und awar nicht nur in Münster oben, sondern auch über der Aare. Aber oh weh! all diese Vorschriften vom L+A. vom Birrfeld, von der AFG! Wie führt man Cadillac? Wo ist die Streckenstatistik? Welches ist die Telefonnummer der Meteo Kloten? We ist der Barograf? Wie zieht man die Thermik auf und spannt eine neue Papierrolle ein? Nein: dann kauf ich mir school lieber "nen Tirelerhut und einen Lear-Jet!"

Also: Diese Piloten A. B. C. D und E wirden in einer PG zusammengefasst. Sie kennen einander gut und wachsen zu einem Team zusammen. Von der Gruppe erhalten sie ein Flugzeug mit allen Ausrüstungsgegenständen, Transportwagen usw., z.B. eine Ka-6. Diese "gehört' nun ihnen, d.h. sie sind dafür verantwortlich. Die Maschine ist im Frühling tatsächlich flugbereit, der dazugehörige Barograf ist geeicht etc., kurz, alles ist startklar. Dafür haben obgenannte Piloten die Priorität auf dieser Maschine. (Vielleicht hat eine PG sogar 2 Flugzeuge zugeteilt erhalten, das hängt von der Anzahl Anmeldungen im Herbst ab. ) - Wenn einer erst im Frijling merkt, dass er Strecke fliegen möchte, was dann? Der kommt auch in eine PG = minish im nächsten Jahr. Jeder, der Strecke fliegen will, ist Mitglied einer PG. - Wir sollten jedoch so flexibel sein, dass night alle Piloten à tout prix nur thr "eigenes" Flugzeug benützen dürfen; ich könnte mir den Idealfall vorstellen, dass an einem Tag eine PG vielleicht auf 3 Maschinen um die Wette fliegt, während die Mitglieder der beiden anderen PGreich kameradschaftlich mit Bodenhilfe begnügen, So wird das Flugmaterial der Gruppe ausgenützt, ist gut unterhalten und bereit und = der Materialwart wird dadurch entlastet.

Für den 'Nationalen' werden die Top-Filoten zusammengefasst in einer National-PG; (fliegen sie Blanik, dann bilden sie meinet-wegen eben eine Internationale).

Aber es ist immer noch Herbst: Die PG hat sich gebildet, schaut überall zum rechten, organisiert Theorieabende und Kolloquien, zeigt Filme, lädt andere PG's ein oder sogar andere Segelflug-gruppen.

Frühling: Die PG geht ins Birrfeld, nimmt teil am Frühlingelager, führt ein Pfingstlager durch, geht im Sommer nach Münster oder anderawohin.

Mit einem Standardbestand von 4 bis 5 Piloten und 2 bis 5 Pünfzigprozentigen (je nach Jahr) ist die PG beweglich und selbständig
genug, damit etwas läuft, aber auch gross genug, um auch zu funktionieren, wenn ein Mitglied im Militärdienst oder sonstwie unabkömmlich ist. Denn die PG ist ja nur ein Teil in der Gruppe,
eine zweck- und zeitlimitierte Arbeitsgemeinschaft. Und wenn zwei
PG's nicht vollständig sind und eich im Birrfeld treffen, dann
geht's eben mit vereinten Kraften los!

Die PG ist also für den Chemiker das Kristallgitter. für den Mediziner das Knochengerüst, für den Elektriker der Draht, für den Ingenieur das Stahlskelett,

damit das Caramel, der Mensch, der Strom, das Bauwerk wachse und gedeihei

Herbst: Die alte PG raumt die "Trummer" auf, sammelt Gold und Brillanten ein und übergibt dann das Feld der neuformierten PG.

#### Anhang:

Organisatorisch bildet sich natürlich auch etwas Neus hersus (ein weiterer Vorteil: möchte ich sagen), denn damit möchte ich die Vorstandemitglieder entlasten, so dass die verbleibenden Aufgaben mit umso grösserem Elan angepackt werden können; es bleiben ihrer genug!

Wie mahe num eine solchermassen 'ermeuerte' AFG aus?

a before the classes a point no source over the Bullianness	C. C.	nordverse j	malang		and a fine of the second secon
Prisident	AKTIMIT	Quantor.	Amiwind=	Fluglohrer	Flugachlier
Materialwart FA TA			-ipg_Chefs (3	9	
		2 8 And 1 40	Dieleitzer		

Die 70-Chefe waren den Materialwert, nuwie der FA und der TA untergeordnet. Die Zahl der Vorstundsmiglieder wird so je nach Jahr und Aktivität (Ansahl II s) variieren, und die aktiv fliegenden Gruppenmitglieder sind durch ihre PG-Chefs im Vorstand direkter vertreten. Dazu ware noch zu bemerken, dass diese Grgenieation auf eine wuchsende Tatigkeit der Gruppe ausgerichtet let. Eine neue Institution ware die Schaffung eines (ev. regelmässigen) Meetings der PG-Chefs, einer Art Teilvorstandseitzung, um aktuelle Problems besoer diskutieren zu können.

leh denke mir, dass der jetzt etark entleatete Materialwart sich wiel intensiver um des alle Corposaterial, Instrumente, Bekummern abante, Denn ein weiterer schaffungsfragen etc. limit, etwas komplex awar, aber sehr aktuell, wird durch die Bildung won Ed's berührt: Es betrifft dies die Ausrüstung unserer Flugzeuge. Diese wird nemitch langeum zum Problem Nr. 1 für jede Aruppe. Gerade houte machen wir wieder grosse investitionen mit der Anschaffung eines Doppelsitzers. Einsatzbereit hielte ihn am besten sine Deppelatizer-PG wollen wir diese Maachine richtig ausmitten, dann muse sie gut ausgemistet und instrumentiert sein: dlindfluginetruments, Jaustetoff, Funk; die zunehmende "Siketri= fizierung' erfordert Batterien in Hille und Fille (nder ein Borinetz mit bransistorisiertem Stromwandler? Der Red. ) = Aber auch aine Lami ist ein gutes beistungsflugzeug, sofern es entaprechend ausperinter into das gleiche gilt für die site Kase jund des verstaubten ha-mi-Vol. ? Ka-M. ? Ha-b. 1 Ha-Hi-Vo. 1 Diament und l boppelaiter, das orgibt acht Piloten, die mo einem guten Tog sugletch in die Luft wollen. Sicherlich verauchen sie nuch im selbes Turn nich auf 6'000 m/Gr. hiesen su inssen. In diesem Fall sollte ober schon jedes Fluggeng voil instrumentiert und get rank masseristet sein, somet bropfelt bald einmal eine kombirlerte Pjastik-Sperrholz-Hiechwolke aus dem homelus nach weten, und wer behiell, und dann - ado Negelflug!

Vann wir run einer beginnen, den wert der Ausritatung für die 7 Flogreupe (bzw. d illoten) aufzustellen, dann kommen wir im Nu auf eine narrende lumme:

Totalbetrag # Fr. 50'800 ---

Wahrlich eine gewaltige Summe, ganz zu schweigen davon, dass, wern etwas defekt werden sollte, jede Reparatur ein Heidengeld kostet. Mit schnell auswechselbaren Blindflugboven. Funkgeräten und anderen Bordanlagen jedoch kann sich die Gruppe bald einmal fr. 20'000. -- ersparen. Um diese Wechsel-Einschübe geht es mir, das ist der springende Punkt! Mit den PG's lässt sich eine solche reduzierte Ausrüstung verantworten, und der Materialwart sitzt ob all dem und schaut verwundert zu. Und hat bloss noch zu erledigen, was ausserhalb der Möglichkeit und der Kompetenz der PG's liegt.

Was ist num eine PG?

Falls irgendwer noch nicht gemerkt hat, worum es mir geht möchte ich den betreffenden bitten, mich personlich zu fragen; ich bin germe bereit, ihm meine Idean ausführisch auseinanderzusetzen. Im Grunde genommen ändert sich gar nicht so viel, nur ist etwas mehr und teilweise anders organisiert:

- man erleichtert den jungen Piloten die ersten Schritte ausserhalb des Birrfeld-Nestes,

- schafft innerhalb der Gruppe etwas Wettkampfgeist,

- gibt älteren erfahrenen Piloten Gelegenheit und helfende Beratung beim (später vielleicht sogar wettkampfmässigen) Training,
- steigert die Streckenkilometer und die Wettbewerbspunkte, nicht aber die Kosten,
- hält (hoffentlich! Der Red.) das Material besser instand.
- diskutiert vermehrt am Stamm (Erfahrungsaustausch!)

- und geht vielleicht sogar einmal kegeln.

Wer mochte ein PG-ler werden? Ein AFG-PG-ler!

Weitere Auskünfte erteilt gerne der Autor

Thomas Bircher Weinbergstrasse 35 8302 Kloten Tr. 84'32'44

#### Muss das so sein ?

Seit Urzeiten ist es Sitte, auf Jahresende die Bilanz zu ziehen freuen, so auch bei uns Segelfliegern. War in letzter Zeit fast jedes Jahr -venigstens was die Flugstunden und Startzahlen anbelangt- ein "Rekordjahr", so darf man das vom verregneten 1965 ganz sicher nicht sagen. Aber von einer andern, von der Unfallseite her betrachtet, war es doch ein Rekordjahr. Allein in der Schweiz waren im Segelflug en die zwanzig Unfälle zu verzeichnen, ganz zu schweigen von den Zahlen im Motorflug. Und beim Lesen der Unfallberichte stellt man dann nur allzu oft fest, dass vielfach der Pilot mindestens teilveise den Unfall selbst verschuldet hat. Muss das wirklich so sein? Sieher nicht! Und doch kommt es aller grösseren Zwischenfällen, wobei erst noch in den meisten Fällen ein menschliches Versagen irgend welcher Art (allzu oft ist es leider Disziplinlosigkeit oder Leichtsinn) mit im Spiele ist. Aber was können wir dagegen tun? Auch wenn es nicht viel ist. eines können wir ganz sicher unternehmen, um uns gegen Unsicherheiten und "nicht-wissen-wie" etwas zu wehren: nämlich diese Unfallberichte losen und uns dabei vorstellen, wie wir in der gleichen Situation selbst reagiert, oder es gar noch besser gemacht hätten. Es sei hier deshalb ein kleiner Querschnitt durch die Unfallborichte, die vor allem uns Segelflieger interessieren, wiedergegeben, verbunden mit der leisen Hoffnung, dass der eine oder andere sich die Sache zu Gemüte führt oder gar etwas darüber nachdenkt. Wer weiss, lieber AFG-ler, vielleicht kommst gerade Du einmal in eine Situation, in der Du froh bist, dass Du Dir's schon einmal überlegt hast, dass Du quasi schon Trockenübungen gemacht

Startpannen:

Ein Schüler startet mit einem Baby bei ziemlich starkem Seitenwind im Schlepp. Auf ca. 15 m Hähe bricht er etwas aus
der Platzachse aus und klinkt. Schliesslich kollidiert das
Flugzeug nach einer Rechtskurve mit dem Hangardach und mit
einem Bauernhaus und stürzt ab. Der Pilot ist schwer verletzt, das Flugzeug zerstört.
Man nimmt an, dasss der Schüler beim Ausbrechen aus der Platzachse von Panik ergriffen wurde, nicht mehr reegierte und so
die Kollision schliesslich verursachte.

-Ein Schüler verliert beim Anrollen zum Windenstart die Herrschaft über das Flugzeug, klinkt aber erst in der Luft, worauf der Apparat ziemlich steil zu Boden stürzt. Der Pilot ist unverletzt, das Flugzeug stark beschädigt.

Ein Schüler startet mit einem S-19 an der Winde. Beim Anrollen berührt die linke Flügelspitze den Boden, der Pilot
versucht, das Flugzeug aufzurichten, was ihm aber nicht gelingt.
Schliesslich geht er in einen steilen Steigflug über und
klinkt auf ca. 30 m/Gr., vorauf das Flugzeug abschniert. Der
Pilot ist schwer verletzt, das Flugzeug zerstört.
Der Unfall hätte ziemlich sicher vermieden werden können,
venn der Pilot im Moment, als die Flügelspitze den Boden berährte, geklinkt hätte.

Beim Anrollen zum Start für einen Doppelschlepp reisst das Schleppseil des vorderen Segelflugzouges infolge brüsken Anstreckens, worauf das hintere Flugzeug mit dem vorderen kollidert und es beschädigt. Die Zeichengebung für den Start ist vor dem Flug nicht genau abgesprochen worden, was schliesslich zu einem Missverstündnis und damit zum Unfall geführt hat.

#### Landounfälle:

- -Kin Pilot setzt bei seiner ersten Aussenlandung schiebend auf! Das Flugzeug ist stark beschädigt, der Pilot unverletzt.
- -Ein Schleppilot will ein Segelflugzeug von einer Wiese bei Delsberg wegschleppen. Im Anflug auf das unbekannte Gelände unterschätzt er den Rückenwind, konnt zu lang und rollt deshalb in eine Vertiefung, wo Propeller und rechte Fahrwerkhalfte beschädigt werden. Der Pilot ist unverletzt.
- -Ein zu einer langen Landung (Hangerlandung) ansetzender Doppelsitzer kollidiert beim Ausrollen mit zwei Schülern. Die beiden betroffenen sind leicht verletzt, können aber nach ambulanter Behandlung wieder aus dem Spital entlassen werden. Das Flugzeug ist beschädigt.
- aufgehalten, Rücken gegen das anfliegende Flugreug. Das Flugaufgehalten, Rücken gegen das anfliegende Flugreug. Das Flugzeug selbst muss, um größseren Wasserlachen auszuweichen, ziemlich nahe an den beiden vorbei rollen, wodurch es dann aber zur Kollision kerrt.
- -In Anflug zu siner Aussenlandung Endert der Filot auf ce. 200 m seinen Entschluss und fliegt über verschiedens Hindernisse hinveg eine undere Wiese an. Durch die späte Entschlussänderung hat der Pilot nicht mehr Zeit, sich die nauen geographischen und metserologischen Verhältnisse zu vergegenwärtigen, werauf die Landung vogen des Rückenwindes zu lang wird und das Flugzoug Schaden niert. Der Pilot ist nicht verletzt.

Its set bler einnel mehr darauf hingewiesen, dass bei Aussenlandungen die Regel gilt, nach der auf spätestens 300 m der Landeplatz bestimmt sein nuss.

-Beim Anflug auf einen Ansenlandepletz kollidiert ein Flugzeug mit dem linken Flügel mit einem Telephonmest. Das Flugzeug ist stark beschädigt, der Pilot leicht verletzt, die Telephonleitung für einige Zeit unterprochen.

- -Nach dem Aufsetzen bei einer Aussenlandung gerät die eine Flügelspitze in hohes Gras. Das Flugzeug wird brüsk nach dieser Seite abgedreht und stark beschädigt. Der Pilot 1st nicht verletzt.
- -Im Anflug auf einen Flugplatz verschätzt sich der Pilot in der Höhe, sodass er eine Aussenlandung vornehmen muss. Er dreht ca. 120° aus der Flugplatzachse, ist aber bereits so tief, dass er mit dem Flachdach einer Fabrik kollidiert und schliesslich in einem Vorgarten liegen bleibt. Das Flugzeug erleidet Totalschaden, der Pilot ist leicht verletzt.
- -Ein Flugzeug bricht im allzu langsamen Anflug auf einen Flugplatz bei starkem Seitenwind aus der Achse. Auf ca. 3...4 m wird eine Korrekturkurve eingeleitet, sodass der kurveninnere Flügel den Boden touchiert, das Flugzeug schliesslich brüsk auf dem Boden aufschlägt und stark beschädigt wird. Der Pilot ist nicht verletzt.

Luftraumüberwachung:

- Zwei Flugzeuge fliegen im gleichen Hangaufwind Plötzlich sehen beide Piloten das andere Flugzeug aus nichster Nähe. Kurz darauf kommt es zur Kollision. Das eine Flugzeug landet neben dem Flugplatz, während das andere den Startplatz noch erreicht. Das eine Flugzeug 1st stark, das andere kaum beschädigt. Porsonen sind nicht verletzt.

  Die Kollision ist auf mangelnde Luftraugüberweckung geitens
- der Piloten zurückzuführen!
- -Kollision in lünster zwischen Rhönlerche und Mucha. Beide Flugzeuge sind total zerstört. Ein Pilot wird getötet, der andere schwer verletzt. Auch dieser Unfall dürfte auf mangelnde Luftraumüberwachung zurückzufüheren sein.
- -Ein Flugzeug fliegt beim Sogeln im Hangaufwind in ein Heuseil hinein und stürzt ab. Der Pilot wird getötet, das Flugzeug zerstört. Die Kollisionsstelle ist ca. 50....100 m in vertikaler und horizontaler Richtung von Boden entfernt.

Goschwindigkeitsvarlust in Bodennähe:

- Beim Hangsegeln nahe am Berg sieht sich ein Pilot plötzlich einem Hochspannungsmast gegenüber. Um auszuweichen, schwenkt er brüsk von Hang veg, stürzt ab und wird Achei getötet. Das Flugzeug ist zerstört.
- Der Unfall dürfte darauf zurückzuführen sein, dass der Pilot bei seiner brüsken Reaktion das Flugzoug überzogen hat.
- -Nach einem Hangflug steuert der Filot sein Flugzeug von Berg weg. Debei wird er immer langsamer, klapt schliesslich nach links ab und stürzt in eine vereinzelte Tannengruppe. Des Flugzeug ist zerstürt, der Pilot geringfüsig verletzt.

Der Unfall dürfte auf Geschwindigkeitsverlust, vermutlich unter Bönneinwirkung, zurückzuführen sein.

Unfall mit medizinischer Ursache:

-Nach etwa zwanzigwinütigen Segelflug über dem Blauen (Jura) stürzt ein Flugzeug ganz unwerhofft in unregelmössigen Spiralflug em Südhung des genannten Berges in die Bäume. Das Flugzeug ist schwer beschädigt, der Pilot wird ohne äussere Verletzungen tot aufgefunden. Die Autopsie ergibt, dass der Pilot während des Fluges einen rasch tödlich wirkenden Herzinfarkt erlitten haben nuss.

Anlässlich der letzten fliegerärztlichen Untersuchung hat der Arzt keine verdächtigen Anzeichen festgestellt.

Allerdings ist zu benerken, dass dem Piloten, als er früher wegen eines Herzanfalles in ärztlicher Behandlung war, vom behandelnden Arzt abgeraten worden ist, sich fliegerisch zu betätigen.

Unfall durch Laufenden Propeller:

-Während dos Abstellens des Motors steigt ein Passagier aus dem Flugzeag (Tiefdecker) und springt nach vorne auf den Boden. Dabei gerät er mit dem Kopf in den wech auslaufenden Propeller und vird verletzt.

Unfälle nus meteorologischen Gründen:

Ein Hotorflieger startet in Ragaz in der falschen Richtung.
Beim Eindrehen in die Talmitte gerät er aus dem Jindschatten
in ziemlich starken Fühn und stürzt aus ca. 30 m ab.
Der Absturz ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot das
Flugzeug kurz nach dem Start in Kurvenlage in Kritischen Windverhültnissen überzogen hat. Der Pilot stirtt kurz nach dem
Unfall, der Passagier ist schwer verletzt, das Flugzeug ist
zerstürt.

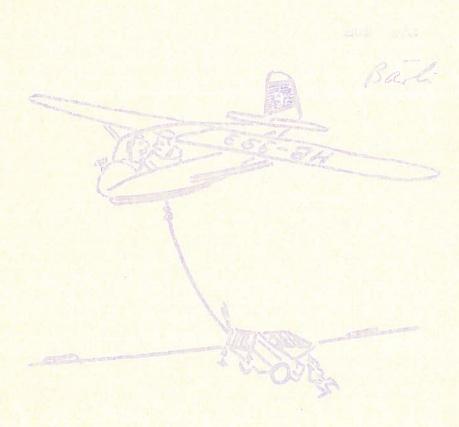
"Auf dem 300 km Navigationsflug für die PF-Prüfung fliegt ein Schüler in die Regenzone einer Kaltfront ein, in der der Nebel ble auf oa. 20 m heranterhängt. Schliesslich kippt sein Klugzeug (Sicht nach vorne praktisch null) aus dem Geradeausflug nach links und stürzt ab. Der Pilot wird getötet, das Flugzeug ist zerstört.

So, das were nun also die kleine (1) lusterkerte, zusammengestellt eus den Unfallberichten von 1965. Ziemlich betrüblich, nicht wahr. Aber ist es nicht noch viel betrüblicher, feststellen zu müssen, wiewiele dieser Unfälle durch menschliches Versagen -sei es durch Filotenfehler oder Unversichtigkeit Dritter- verursacht worden sind, oder, anders ausgedrückt, wieviele vermeidber gewesen währen! Und geneu hier ist es, wo jeier selbst mithelfen muss, diese

nohe Unfalizahl zu verringern. Damit sei etwa die Flogronberertung gemeint, nicht nur in 'thermischer' Hinsleht, soudern auch
vom rechtlichen, vorsehriftsmässigen Grandpunkt aus! Weisst Du
z.B., was ein NOTAM, ein ATP ist und was man daraus alles ersehen kann und soll? Weisst Du, wie gross die Zuladung Deines
Flugzeuges ist, welche Ausweise Du brauchst, wolche Sichtfugbedingungen Du zu befolgen hast, was all die ausgelegten Zeichen
auf dem Signalplatz eines Flugfeldes bedeuten etc.?

Kurz hintereinander habe ich von Leuten, die um eine Umschulungsbewilligung nachsuchten, Luftverkehrsregeln, die eigentlich jedem geläufig sein sollten, abgefragt. Das Resultat war teilweise sehr betrüblich, scheint es doch auch innerhalb unserer Gruppe Leute zu geben, die über Sichtflugbedingungen und Hangflugregeln noch nie etwas gehört haben wollen! Lieber AFG-ler, stell Dir einmal das Chaos auf unseren Strassen vor, wenn jedermann so herumkutschierte, wie es ihm eben passt!

Es sei deshalb jedem empfohlen, sich ab und zu wieder einmal über Bestimmungen und Vorschriften ins Bild zu setzen; leiste auch DU Deinen Beitrag zur Unfallverhütung!



"... etwas stimmt da nicht; das Vario zeigt 25 Meter Sinken an!"
(Aero-Revus 10/1965)

Seit baid we lahren bis in soher hier im "Wilden Westen" and date is se nur naturlich dass einem neben manuter vor augen auch sinige Nachteile meiner Wahlle mat auffallen be existiert hier Eeine AFG und noch viel weniger ein Somma lager' Sege fliegen kann man hier allerdings auch. (Es will noch landläufiger Ansicht von einigen verschrotenen Kerlen betrieben weiche mit ihrem Ge dinichts gescheiteres anzwänigen wissen, als das leben zu riskieren) Auf einem Segalfluggentz ganz in der Nähe (50 km) sieht es denn auch antep nus Hamt man von Freeway ab so weisen schon die ersten Trieln darauf hin dass man hier ein Segelflugzeug mieten kann, der Flugpiatz, souie die meisten Flugzeuge gehören die Flugpiatzahet velcher das ganze nach Geschäftsprinzipien betreibt Ein wiel zu kleiner Hangar, eine Harbelagniste, umige Schleppilugzeuge sowie eine eine Dutzend "Schweizer" degulituszeuge bilden den Betrieb. Daneben finde man etwa stensoviele private Flugzeuge, welche entwoder im Freien angebunden werden, oder aber im gedeckten geschlossenen Anhöm verzerst werden. Da liegen dann etwa 5-10 Flugzeuge neben de Mitte der Langen Fiste an einem Haufen. Das Schleppseil win mu vordersten Flugzeuge eingeklinkt und direkt von dert veg geschieppt. Auf dem hintersten Teil der Fiste wird (mit Hilt eines kleinen Rades am Flügelende und der Fremee' mit volle Geschindigkeit in den Parkplatz zuzückgerellt. Segelfliegen ist so zu einem Individualistensport gewerden, bet dem man en noch Nebenmann kausn noch hilft, ohne an Boliers zu denken

Mocht man hier inder San Francisco Bay Area eine Rundreiss all der vielen kleineren und kleinsten Flügp änzen, so ver inder sich tas Bild kaum Zudem ist das Wetter für den Begring im gausen Sommer hindurch äusserst faul, denn est liegt die Einze Gegend wührend dieser Zeit unter einer konstanten Inversionsschicht. Das nöchste einigermassen günstige Gelän liegt in der Bierra Nevada 300 miles östl. . und Bishm ist gar 500 miles welt weg So bleibt mir denn nichte anderes übrig als die Paust im Back zu nachen und mich mit einem neschellenen Anteil an einer Super-Constellation zufrieden geben. Meine Arbeit als "Sputnikfarmer" im Spacebusiness bringt mich jedoch genug in die Buft und durch den ganzen Kontinent.

Alles in allem: Kalifornien ist sehr schön, Segelfliegen ist lausig, und als kleine Nebenbemerkung: Der Student hier and sekommt eine bessere Ausbildung als einige Erofessoren in der Schweiz haben!