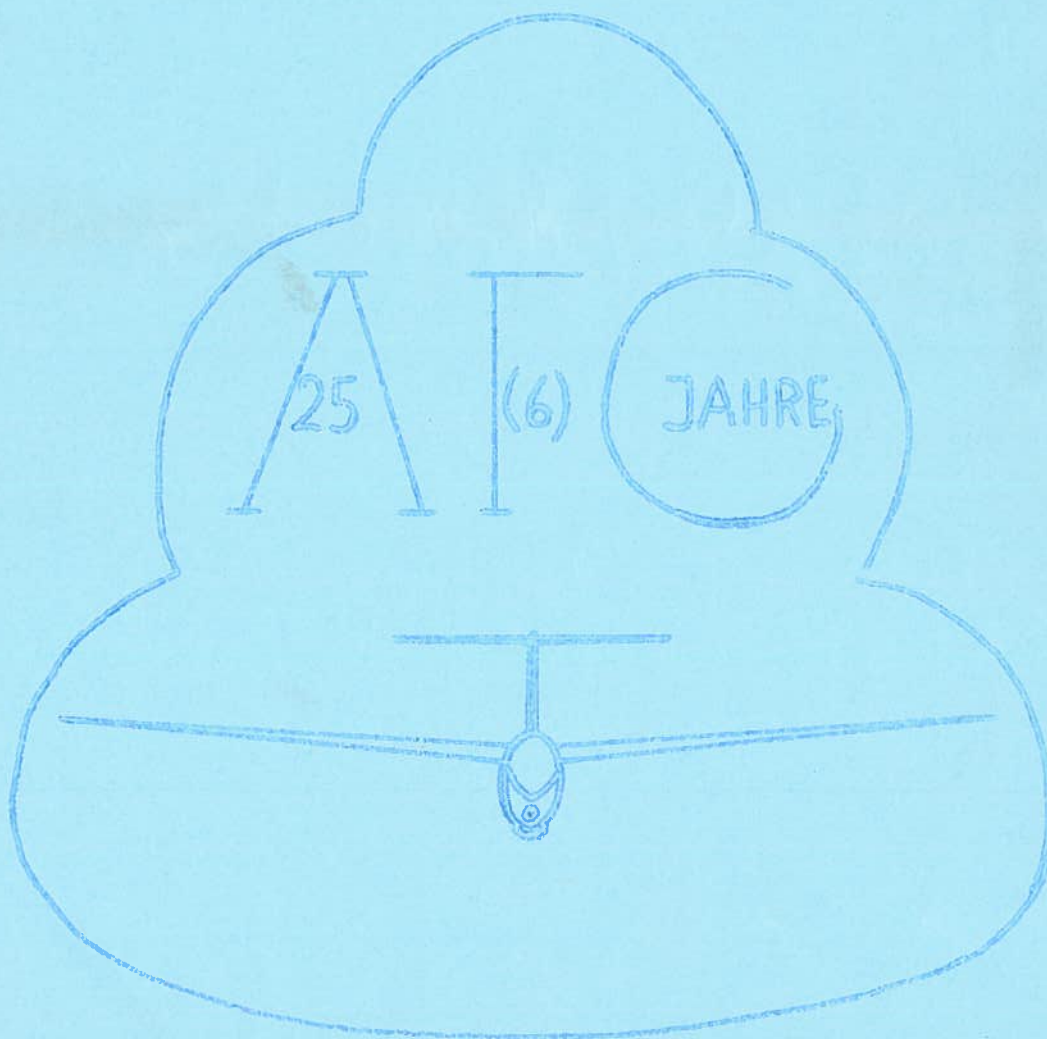
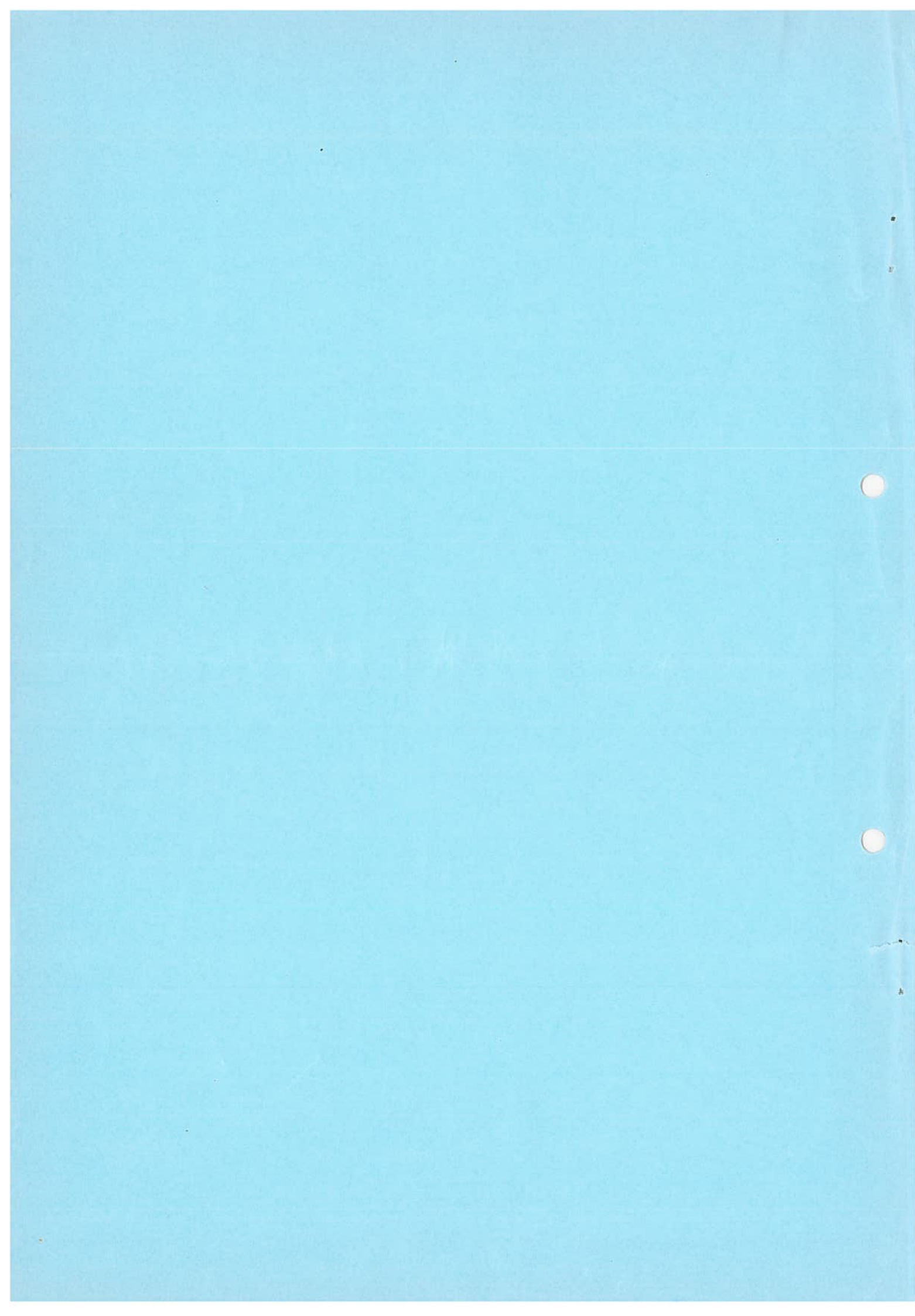


AUFWIND

No. XXVI/1 Mitte Juni 1966
Mittteilungsblatt der Akad. Fluggruppe Zürich



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



Zum Geleit

25 Jahre alt ist die APG geworden. Sind 25 Jahre fahernswürdig? Für uns Menschen sind 25 Jahre die "saftigste" Zeit: Wir Akademiker beginnen an den Abschluss der Studien zu denken, haben wohl schon Pläne für einen interessanten Job im In- oder Ausland, sind vielleicht gar schon auf dem Weg zum (mehr oder weniger geruhamen) 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 enorm:

- 1896/97 Gleitflüge Lilienthals in Deutschland und Herrings in 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 Aufnahme regelmässiger Fluglinien in den 20er Jahren;
- der Übergang^{zu} grösseren Metallvögeln wie Junkers Ju-52 und Stromlinienform bei Douglas DC-3;
- der Sprung über das grosse Wasser mit Flugbooten der Luft Hansa (DO-X u.a.) und den Clippern der Panam;
- die enorme Leistungssteigerung während und nach dem 2. Weltkrieg, welche die Zivilluftfahrt anfangs der 60er Jahre mit der Einführung der schon über ein Jahrzehnt vom Militär erprobten Jets revolutionierte;
- heute plant man einerseits Maschinen für Geschwindigkeiten von Mach 2 und mehr - eine ist gar schon im Bau -, während man andererseits 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 Labyrinth auf Kreta, der zusammen mit seinem Sohn Ikarus aus der Gefangenschaft mit Hilfe von sinnreich konstruierten Flügeln über's Meer entflohen, wobei Ikarus das Opfer des ersten Flugunfalls 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 Meer stürzte.

Die Idee des Fliegens aber spukte weiter in den Köpfen von Gelehrten, Erfindern und Träumern. Um 1500 skizzierte der grosse Leonardo da Vinci einen Flugapparat "schwerer als die Luft"; 1783 versuchten es die Brüder Montgolfier mit dem Prinzip "leichter als Luft", und zwar mit Erfolg. Napoleons I. Plan, eine Invasion Englands mit einer Ballonflotte zu bewerkstelligen, musste allerdings scheitern, für eine Luftinvasion war die Zeit noch nicht reif. Wissen Sie übrigens, dass zur selben Zeit ein Schweizer 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 Heissluftballon 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 Tragschluss 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; denn sein 'Kombi-Apparat' war natürlich genauso wenig steuerbar wie der Ballon, brachte also keinerlei Fortschritt.

Die Gleit- und Segelfliegerei nahm nach den Lilliental'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 Möglichkeit des Hangsegelns 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 windumrausten Bachtel. Parner schwang sich vom Jungfraujoch - 1935 fand dort auf 3460 m/M ein international beachtetes Segelfluglager statt! - bis zum Vierwaldstättersee, während H. Schreiber von dort aus über den Simplon via Domodossola nach Bellinzona flog und für diese Leistung 1937 mit der olympischen Goldmedaille ausgezeichnet wurde. Schrittweise hatte man sich von den Berghängen gelöst, lernte in der Bodenthermik segeln, wagte sich bis unter die Wolkenbasis vor, liess sich von Gewitterfronten über weite Strecken schieben und schraubte sich schliesslich sogar in der 'Waschküche' gewaltiger Cumuli 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 Dauer-, Höhen- und Streckenflüge liessen eine erstaunte Öffentlichkeit 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 Sehnsucht zu fliegen. Mag auch vieles technisiert 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 Persönlichkeit des Einzelnen (Charakter, technische Kenntnisse, Lagebeurteilung, Entschlusskraft) soll das Segelfliegen bleiben, zum Nutzen der ganzen Menschheit.

Ergo APG et omnes sectiones velivolentes vivant et crescant!

Aus den Anfangszeiten unserer Gruppe

Brief an einen jüngeren AFG-ler

Lieber

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

Es ist nicht leicht, frühere Ereignisse aus der Erinnerung aufzuzeichnen: Einmal hat man vieles vergessen, und zum andern fällt man allzuleicht ins Segelfliegerlatschen - aber ich hoffe, niemand werde mir das übel nehmen, sollte ich doch noch etwas 'Erinnertes' zu Papiere bringen.

Als uns Polystudenten der Fliegerdrang ankam, standen wir am Anfang des Zweiten Weltkrieges. Alle hatten wir uns in den zwei vorangehenden Jahren auf den Eintritt in die Militärfliegerschule vorbereitet und mit List und Tücke die Zuteilung zur begehrten Waffengattung erreicht. Aus den verschiedensten Richtungen kamen wir zusammen, doch das Poly vereinigte 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 'Sielen' 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 Schwierigkeiten verbunden. Als erster Präsident fungierte Kurt Spinnler (heute Salinendirektor in Augst). Dann haben sich wohlverdiente Kränze erworben Leute wie 'Strauss' (Kurt Fahrländer), der sein Leben in einer Air-collision lassen musste; unsere liebe 'Ente' (Kurt Esner) und natürlich auch der 'Pflz' (Fred Isler); 'Badli' (Armin Baltensweiler), heute in der Grossfliegerei; Ernst Zipke; 'Schneebutz' (Beat Schneeberger), vom Coronado aufgebogen, 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 Kis.

Meine Wenigkeit kam erst recht ca. im Jahre 1943 zum Zug, als ich im Anschluss an eine Art Palastrevolution nach dem Ausscheiden der überaktiven Kameraden Berni Schlatter und Andreoli das damals noch bescheldene Schiffchen übernehmen durfte: immerhin einen 'Zögling'-Schulgleiter und ein 'Grünen-Baby' als Trainings- und Leistungsflugzeug sowie ca. 25 Mitglieder. 'Ente' und René Rietschi (heute im Mineralwasser tätig), waren mir treu behilflich, und 'Strauss' war auch dabei. Debrigens

Die AGIS, eine vergessene Vorläuferin der AFG

Der Erste Weltkrieg verhalf der Flugtechnik zu einer sprunghaften Entwicklung nach vorwärts. Man versprach sich daher nach Kriegsende auch einen raschen Aufschwung der nun beginnenden Ära der zivilen Luftfahrt. Dies traf wohl für den Linien-Luftverkehr zu, da ihm auf Grund politischer und volkswirtschaftlicher Erwägungen reichlich Subventionen zufließen. 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 finanzkräftiger 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. Ihr allgemeines Ziel war, "den Dozenten und Studierenden aller schweizerischen Hochschulen Gelegenheit zu geben, sich in Vorträgen und Diskussionen über alle Gebiete der Luftschiffahrt auszusprechen und mit Flugzeugen Beobachtungen auszuführen." Um dem Verein eine moralische Stütze 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 des AeCS bezeugten ihre Sympathie. Der erste Vorstand der AGIS setzte sich aus vier Studierenden der ETH zusammen: cand. ing. chem. M. Rickli (Präsident), cand. ing. chem. A. E. Gonser (Quästor), stud. ing. E. Bouché (Aktuar) und stud. ing. F. Eicher (Beisitzer). Diesem Vorstand gelang es, die Konservenfabrik 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 Flugzeug des gleichen Musters, jedoch mit 220 PS-Benz-Motor, wurde der AGIS von dem bekannten Geologen Dr. Arnold Heim zur Verfügung gestellt. 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 Oerlikon aufgewachsener junger Oesterreicher und ehemaliger Frontflieger, als Pilot, Fluglehrer und Mechaniker zur Verfügung. Vacano erwarb bald darauf die schweizerische Staatsangehörigkeit und wurde später Instruktor, Fliegeroberst und Herausgeber der Zeitschrift "Flugwehr und -Technik".

Die SBB überliessen der AGIS für 100 Franken Pachtzins jährlich den Flugplatz 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 mehr bezahlen. Dadurch konnten die anfänglich hohen Flugtaxen für Mitglieder auf 15 und für die übrigen Angehörigen schweizerischer Hochschulen auf 25 Franken pro Viertelstunde herabgesetzt werden. Diese Ansätze waren ca. um ein Drittel tiefer als die der kommerziellen Fluggesellschaft Ad Astra-Aero.

Während des Sommersemesters 1920 wurden auf 45 Flügen 103 Passagiere befördert. Dabei wurden auch wissenschaftliche Beobachtungen gemacht, für welche die MZA Instrumente leihweise überliess, die man dabei ausprobierte. Es handelte sich hier um Voruntersuchungen für luftelektrische Versuche, über Zahl und Beweglichkeit der Ionen, Kondensationskerne und Gewitterbildung, Ozonbildung in höheren Luftschichten während 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 Pilot 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 AGIS 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 wichtigsten Gesetze der Flugtechnik (J. Ackeret), Schweben- und Segelflug der Vögel (C. Steiger), Flugmotoren (G. Grünstein), Instrumentenkunde (R. Gsell), Gleitflugwesen (H. Schmid), Verwendung der Lufttreitkräfte (Major Isler), Höhenflüge und maximale Fluggeschwindigkeit (A. Piccard). Zu diesen Vorträgen lud man auch die Mitglieder des AeCS, der Gesellschaft Schweizerischer Militärflieger, der Physikalischen Gesellschaft Zürich und weitere Interessenten ein. Neben den üblichen Passagierflügen in Spreitenbach fanden im Rahmen der Volkshochschule Zürich durch die AGIS organisierte Exkursionen nach dem Militärflugplatz Dübendorf und der Wasserflugzeugstation Zürichhorn, 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 Landungen in Bern und Solothurn durchgeführt, wobei weitere Passagiere zu befördern waren. In diesem Jahre bestanden unter der Leitung von Fluglehrer Vacano die beiden ersten Flugschüler der AGIS, E. Bouché und R. Jecker, beides ETH-Studenten, das Sport-Motorflugbrevet.

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 Geschwindigkeitsverlust im Nebel auf dem Jorat.

Ende 1921 sah sich der verdiente Präsident und Mitbegründer der AGIS, dipl. Ing. ehem. Kikli, 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. Pestalozzi und als Quästor U. Keller an, (der kürzlich als Generalinspektor der SWISSAIR sein 40-jähriges Dienstjubiläum feiern konnte), ferner als technischer Leiter der neugegründeten Gleiterabteilung J. Spalinger, als Materialverwalter

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 Kosten 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 prekärer werdende Nachwuchsfrage zu lösen. 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 Schreiber als auswärtiges Mitglied von 1923 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 TA teilt mit

Chers amis vlivoles,

Si la section technique se fit remarquer en 1965 par un silence des plus inquitant, nous osons prsager que celui-ci fut du type "précédant la tempte", c'est à dire pour nous vélivoles, les cumulonimbus, donc les grandes altitudes!

Ce bref et optimiste préambule étant terminé, voici en quelques mots les divers projets, soit en cours de réalisation, soit en gestation cérébrale, 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, sur ce que nous pourrions appeler **le planeur idéal**. Il est évident que nous prendrons de différentes catégories en considération, soit: le planeur biplace d'entraînement et de performance, le monoplace d'entraînement et de performance. Nous insisterons sur le fait que ce planeur idéal doit être une machine de groupe. Sans entrer dans le détail des questions, voici par exemple ce que nous pourrions demander: "Que pensez-vous d'un planeur composé d'un fuselage standard et d'un jeu d'aile pour l'entraînement et la performance?" ou bien: "Quel est votre avis au sujet de la position du pilote?" etc.

Les résultats de cette enquête seront publiés dans l'Aéro-Revue ainsi que nous 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). D'une façon plus précise nous espérons contribuer à revaloriser l'esprit de pointe qui doit caractériser notre groupe.

Notre second projet est **l'organisation de colloques de vol de performance** ce printemps pour la distance, et cet automne pour les vols d'onde. A l'encontre d'autres années, la TA se propose de constituer une sorte de cartotheque où les différentes expériences de nos "renards" seront décrites, classées et comparées statistiquement. Ainsi par exemple: Météo: situation NW, vent faible, instabilité, etc. Vols de distance à envisager: aller-retour le long du Jura; triangle, etc. Le pilote pourra ensuite consulter un plan de vol établi au cours des colloques précédés.

Les coffres-forts de la TA reçoivent d'autre part depuis quelque temps déjà un détecteur à thermique qui ne demande qu'à faire ses preuves. Les premiers essais auront lieu dès que l'élément nécessaire, à savoir la thermique, aura fait son apparition. La TA, en guise de conclusion, renouvelle auprès de tous les membres de l'AFG la proposition de collaboration qu'elle avait déjà faite début '65. Si un problème d'ordre technique vous empêche de dormir, adressez-vous à la TA, qui, dans la mesure de ses moyens, mettra tout en oeuvre pour trouver une solution.

Bernard Anet
chef TA

Was ist ein(e) PG?

Ein Pirrfeld-Geier? Ein Pumerang? 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 kann 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 'Antlichen' weiter auszudehnen. Ziel meiner Gedanken wäre also, einen Weg aufzuzeigen, um "das Lagerfeuer 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 'Rüchse', bewandert in allen Sparten des Aufwindsuchens und Thermikkurbelns; dann junge Talente, ausgezeichnetes Flugmaterial, jede Menge und Art von Ausrüstungsgegenständen, zwei mehr oder minder fahrbereite Rückholfahrzeuge, Mäzene 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 sich die heute vieldiskutierten Schwierigkeiten 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 banalsten und kleinsten Details waren dem letzten Mitglied bekannt, und dies spätestens nach einem 'Stamm'. Doch ach, das Parkinson'sche Gesetz hat auch bei uns seine Gültigkeit! Wir wuchsen: mehr Mitglieder, mehr Flugzeuge, mehr Flugstunden, mehr Kilometer, mehr Hangars, mehr Flugzeuganhänger; aber auch bessere Strassen, mehr Geld, mehr Autos, andere Hobbies, strengeres Studium und die Berufsarbeit. Bilanz: Mehr mit weniger Zeit, mehr Segelflugaugen und weniger Schlepper, mehr Gruppen im Pirrfeld mit weniger Platz usw. Dies Lied ist so alt, Ihr kennt es alle zur Genüge. Und doch sei es nochmals gesungen, damit wir seine Töne nicht vergessen, wenigstens nicht bis zum Schluss meiner Ausführungen!

Der Vorstand hatte es nicht so gut. Wohl wuchsen die Verantwortung und die Aufgaben, der Zeitbedarf für jeden Amt, doch begreiflicherweise konnte das Verhältnis des Vorstands zu den Mitgliedern zahlenmässig nicht so bleiben wie zu Beginn.

Also schön: Heiß dich auf oder resigniere oder - studiere (nicht mehr)! Denn eines wachst nicht mit: die kollektive Dankbarkeit für den "Chrupf" des Gallonierten. Ich möchte es nicht unterlassen, an dieser Stelle einmal ganz offiziell all denen zu danken, die durch ihren grossen Einsatz bewiesen haben und noch immer beweisen, wieviel ihnen am Wohl unserer Segelfluggruppe gelegen ist.

2. Und der AFG-ler?

Auf den einfachsten Nenner gebracht ungefähr so:

- | | | |
|--|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Wird geboren | segelfliegt noch nicht | |
| 2. Geht in die Primarschule | " " " | (ev. 2. Gan. in Münster) |
| 3. Geht in die Sek.schule | modellfliegt | |
| 4. Obere Mittelschule,
Uni, Poly | segelfliegt fester-weniger | |
| 5. Schlussemester | " " " | |
| 6. Berufsarbeit beginnt | " weniger | |
| 7. Heiratet | " , wenn er darf | |
| 8. Ist etabliert, hat Kinder | " " " " " | (s. § 2) |
| 9. Ist pensioniert | " nur noch fester bzw. weniger | |
| 10. Segelfliegt nicht mehr, segelflog. | | |

Die Aktivität schwankt also so ziemlich zwischen 0 und 100=101%. Die Kontinuität ist sehr in Frage gestellt, und damit einer der Grundpfeiler einer Gruppe. Die Leute in den Chargen wechseln oft schnell, müssen sich einarbeiten (verlassen aber ihr Amt schon vorher). Doch (siehe oben) die Gruppe wächst und die Aufgaben damit.

3. Was ist jetzt eigentlich eine PG?

Eine Performance Group; eine Leistungseinheit, gebildet durch Leute, die im selben Zeitpunkt eine ähnliche "Aktivitätsphasenlage" haben; eine Gruppe innerhalb der Gruppe, ausgestattet mit gewissen Kompetenzen und ebensolchen Pflichten, geführt durch ein erfahrenes Mitglied, bevökert durch Leute, die die "Grundschule" durchlaufen haben; eine selbständige Einheit, so gross, dass sie einen selbständigen Flugbetrieb jederzeit und überall aufrecht-erhalten kann, die Leistungsflüge durchführt, interne Konkurrenzen aufstellt.

Gegenargument: Das alles ist doch logisch, das haben wir bereits; wer fliegt, der fliegt eben, und wer nicht fliegen will, der soll es eben bleiben lassen. Punktum, basta. Gut. Laest uns denn noch etwas am Lagerfeuer verweilen und beraten! Zum Beispiel: Wie sähe ("haha" sage ich ... und ernte später) ein Leben in der PG aus?

Herbst. Pilot A, Mitglied der Nationalmannschaft, ist im Juni 5765,4 km Strecke geflogen (in nur 3 Flügen natürlich!) und möchte im nächsten Jahr ein Gleiches tun. Fliegt alle Flugzeugtypen vom Baby bis zum harten Stein. - Die Piloten B, C, D haben soeben das Silber-C versucht und teilweise auch gemacht. Pilot E ist bereits 48, sein Geschäft läuft von selbst, er hätte eigentlich Zeit, wieder einmal zu fliegen, und zwar nicht nur in Münster oben, sondern auch über der Aare. Aber oh weh! all diese Vorschriften vom L+A, von Birrfeld, von der AFG! Wie fährt man Cadillac? Wo ist die Streckenstatistik? Welches ist die Telefonnummer der Meteor-Knoten? Wo ist der Barograf? Wie zieht man die Thermik auf und spannt eine neue Papierrolle ein? Nein! dan: kauf" ich mir schon lieber "nen Tirslerhut und einen Lear-Jet!

Also: Diese Piloten A, B, C, D und E würden in einer PG zusammengefasst. Sie kennen einander gut und wachsen zu einem Team zusammen. Von der Gruppe erhalten sie ein Flugzeug mit allen Ausstattungsgegenständen, 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 oben genannte 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 Frühling merkt, dass er Strecke fliegen möchte, was dann? Der kommt auch in eine PG = nämlich im nächsten Jahr. Jeder, der Strecke fliegen will, ist Mitglied einer PG. - Wir sollten jedoch so flexibel sein, dass nicht alle Piloten à tout prix nur ihr 'eigenes' Flugzeug benutzen 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 PG's sich kameradschaftlich mit Bodenhilfe begnügen. So wird das Flugmaterial der Gruppe ausgenutzt, ist gut unterhalten und bereit und - der Materialwart wird dadurch entlastet.

Für den 'Nationalen' werden die Top-Piloten zusammengefasst in einer National-PG; (fliegen sie Blank, dann bilden sie meinetwegen 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 Segelfluggruppen.

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

Mit einem Standardbestand von 4 bis 5 Piloten und 2 bis 3 Fünfzigprozentigen (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 unabhkömmlich 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 sich im Birrfeld treffen, dann geht's eben mit vereinten Kräften los!

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

damit das

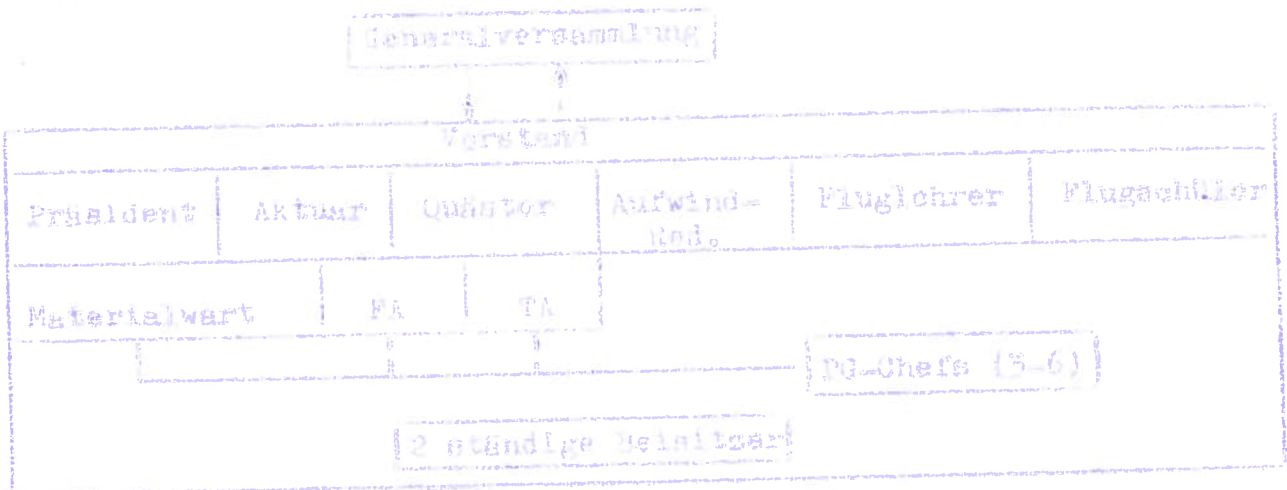
Caramel, der Mensch, der Strom, das Bauwerk wachse und gedeihe!

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

Anhang:

Organisatorisch bildet sich natürlich auch etwas Neues heraus (ein weiterer Vorteil! möchte ich sagen), denn damit möchte ich die Vorstandsmitglieder entlasten, so dass die verbleibenden Aufgaben mit umso größerem Elan angepackt werden können; es bleiben ihrer genug!

Wie sähe nun eine solchermaßen "erneuerte" AFG aus?



Die PG-Chefs wären dem Materialwart, sowie der FA und der TA untergeordnet. Die Zahl der Vorstandmitglieder wird so je nach Jahr und Aktivität (Anzahl PG's) variieren, und die aktiv fliegenden Gruppenmitglieder sind durch ihre PG-Chefs im Vorstand direkter vertreten. Dazu wäre noch zu bemerken, dass diese Organisation auf eine wachsende Tätigkeit der Gruppe ausgerichtet ist. Eine neue Institution wäre die Schaffung eines (ev. regelmässigen) Meetings der PG-Chefs, einer Art Teilvorstandssitzung, um aktuelle Probleme besser diskutieren zu können.

Ich denke mir, dass der jetzt stark entlastete Materialwart sich viel intensiver um das allg. Corpsmaterial, Instrumente, Beschaffungsfragen etc. kümmern könnte. Denn ein weiterer Punkt, etwas komplex zwar, aber sehr aktuell, wird durch die Bildung von PG's berührt: Es betrifft dies die Ausrüstung unserer Flugzeuge. Dieses wird nämlich langsam zum Problem Nr. 1 für jede Gruppe. Gerade heute machen wir wieder grosse Investitionen mit der Anschaffung eines Doppelsitzers. Einsatzbereit hielte ihn am besten ein Doppelsitzer-PG - wollen wir diese Maschine richtig ausnützen, dann muss die gut ausgerüstet und instrumentiert sein: Blindfluginstrumente, Sauerstoff, Funk; die zunehmende "Elektrifizierung" erfordert Batterien in Masse und Fülle (oder ein Bordnetz mit transformierter Stromwandlung? Der Red.) - Aber auch eine Ka-6 ist ein gutes Leistungsflugzeug, sofern es entsprechend ausgerüstet ist; das gleiche gilt für die alte Ka-6 (und den verstaubten Ka-6i-Vo). 2 Ka-6, 2 Ka-6i, 1 Ka-6i-Vo, 1 Diamant und 1 Doppelsitzer, das ergibt acht Piloten, die an einem guten Tag zugleich in die Luft wollen. Sicherlich versuchen sie auch in selbigen "Turn" sich auf 6'000 m/Gr. hängen zu lassen. In diesem Fall sollte aber schon jedes Flugzeug voll instrumentiert und mit Funk ausgerüstet sein, sonst tropft bald einmal eine komprimierte Plastik-Sperrholz-Wiedwolke aus dem Amulius nach unten, und zwar schnell, und dann - ade Hegeflug!

Kann wir nun aber beginnen, den Wert der Ausrüstung für die 7 Flugzeuge (bzw. 8 Piloten) aufzustellen, dann kommen wir in Nu auf eine herrliche Summe!

Segelflugzeuge zu vermieten!

Seit bald zwei Jahren bin ich schon hier im "Wilden Westen" und dabei ist es nur natürlich, dass einem neben manchen Vorzügen auch einige Nachteile meiner Wahlheimat auffallen. Es existiert hier keine APG und noch viel weniger ein Sommerlager! Segelfliegen kann man hier allerdings auch. (Es wird nach landläufiger Ansicht von einigen verschrobenen Kerlen betrieben, welche mit ihrem Geld nichts geschickteres anzufangen wissen, als das Leben zu riskieren.) Auf einem Segelfluggelände ganz in der Nähe (50 km) sieht es denn auch entsprechend aus. Kommt man vom Freeway ab, so weisen schon die ersten Tafeln darauf hin, dass man hier ein Segelflugzeug mieten kann. Der Flugplatz, sowie die meisten Flugzeuge gehören dem Flugplatzchef, welcher das ganze nach Geschäftsprinzipien betreibt. Ein viel zu kleiner Hangar, eine Hartbelagpiste, einige Schleppflugzeuge, sowie etwa ein Dutzend "Schweizer"-Segelflugzeuge bilden den Betrieb. Daneben findet man etwa ebensoviele private Flugzeuge, welche entweder im Freien angehängt werden, oder aber im gedeckten geschlossenen Anhang untergebracht werden. Da liegen dann etwa 5-10 Flugzeuge neben der Mitte der langen Piste an einem Haufen. Das Schleppseil wird am vordersten Flugzeug eingeklinkt und direkt von dort weggeschleppt. Auf dem hintersten Teil der Piste wird (mit Hilfe eines kleinen Rades am Flügelende und der Bremse) mit voller Geschwindigkeit in den Parkplatz zurückgerollt. Segelfliegen ist so zu einem Individualistensport geworden, bei dem man seinem Nebenmann kaum noch hilft, ohne an Dollars zu denken.

Macht man hier in der San Francisco Bay Area eine Rundreise zu all den vielen kleineren und kleinsten Flugplätzen, so verändert sich das Bild kaum. Zudem ist das Wetter für den Segelflug den ganzen Sommer hindurch äusserst faul, denn es liegt die ganze Gegend während dieser Zeit unter einer konstanten Inversionsschicht. Das nächste, einigermaßen günstige Gebiet liegt in der Sierra Nevada 300 miles östl. , und Bishop ist gar 500 miles weit weg. So bleibt mir denn nichts anderes übrig, als die Faust im Sack zu machen und mich mit einem bescheidenen Anteil an einer Super-Constellation zufriedengeben. Meine Arbeit als "Sputnikfarmer" im Spacebusiness bringt mich jedoch genug in die Luft und durch den ganzen Kontinent.

Alles in allem: Kalifornien ist sehr schön. Segelfliegen ist lausig, und als kleine Nebenbemerkung: Der Student hier arbeitet sicher härter und bekommt eine bessere Ausbildung als einige Professoren in der Schweiz haben!

Walter Rhyner