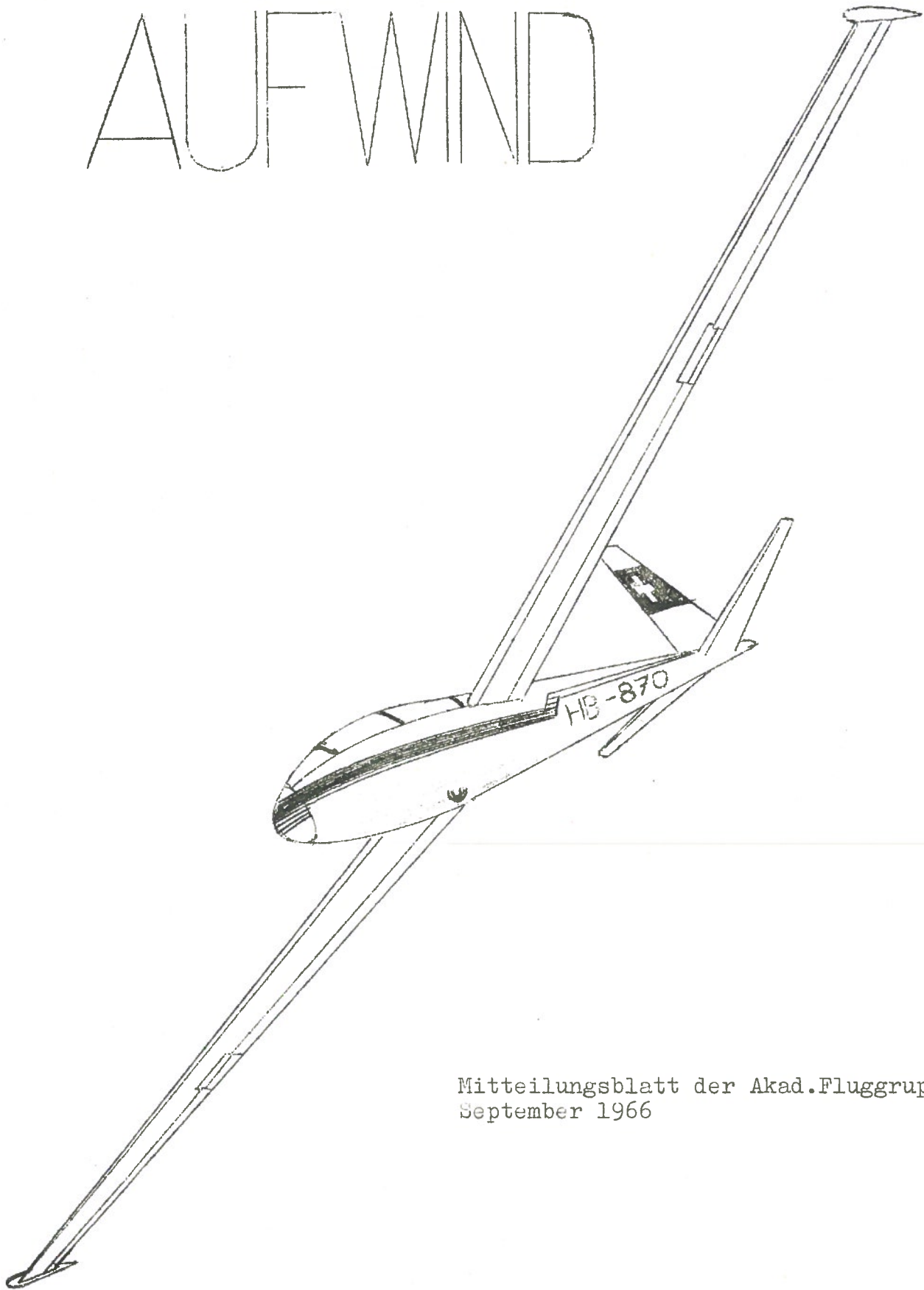


AUFWIND



Mitteilungsblatt der Akad. Fluggruppe
September 1966



V o r w o r t

Mit dieser Nummer liegt die Redaktion des "Aufwind" in neuen Händen. Mein Vorgänger Michael Grimmer hat das Amt des Redaktors sechs Jahre lang ausgeübt, und ich möchte ihm an dieser Stelle bestens für seine immense Arbeit danken. Da der Aufwind in einer Auflage von ca. 250 Stk. erscheint, so musste Mike oft doppelte Arbeit leisten, denn die Umdruckmatrizen versagen ihren Dienst meist schon nach Erreichen der halben Auflage. Auch dürfen wir Mikes aufwendige Titelseiten, sowie seine ergänzenden Illustrationen noch einmal hochleben lassen.

Gerne möchte ich den Aufwind ebenso häufig herausgeben wie dies mein Vorgänger tat. Besonders in unserer AFG, wo wegen den hinlänglich bekannten spezifischen Problemen der Kontakt untereinander keinesfalls Orgien feiert, ist die Existenz einer Gruppenzeitung eminent wichtig. Der Aufwind soll eine Zeitung von AFG-lern für AFG-ler sein. Wer sich mit dem Aufwind bloss unterhalten möchte, der verkennt die Absicht. Hiermit ernenne ich jeden AFG-ler zum "korrespondierenden Mitglied" der Redaktion. Je nach Fachgebiet werden in Zukunft die Referenten vom Redaktor mittels einer Zehnerpostkarte eingeladen, ihre geschätzte Meinung oder ihr Fachwissen der ganzen AFG zu vermitteln. Die Verbindlichkeit einer solchen Einladung ist natürlich Ehrensache. Es kann aber nicht das Ziel des Aufwind sein, die Aero-Revue zu konkurrenzieren (sofern man das überhaupt noch kann!), sondern eher den Kontakt unter AFG-lern zu fördern. Dabei freut sich der Redaktor auch über Zivilstands-Mitteilungen, nicht verlangte Beiträge, Themenvorschläge, Datenmaterial, Streckenberichte, Anregungen, Kritiken aller Art, etc. Es wird alles abgedruckt, und zwar unverfälscht; selbst die Anpassung der Satzzeichen an die neueste Regel wird nur auf speziellen Wunsch vorgenommen. Da wie erwähnt der Kontakt unter den Mitgliedern gefördert werden soll, so möchte ich speziell darauf aufmerksam machen, dass die Redaktion danach trachtet, zu irgendwelchen Ereignissen Namen zu nennen

Der Worte sind genug gewechselt, nun lasst es endlich winden...

Heini Schaffner

Adresse des Redaktors: Höhest. 77
8702 Z o l l i k o n

Tel: (051) 24 07 49

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. November 1966

Alle Rechte vorbehalten, dh. allfällige Abdrucke von ganzen Artikeln oder Stellen daraus, kann nur nach telephonischer Verständigung mit dem Redaktor geschehen. Diese Vorschrift gilt insbesondere für die Redaktion der Schweizer Aero-Revue, die eine besondere Fähigkeit besitzt, beim Nachdruck jegliche Klarheiten zu beseitigen!

Gratis Badeferien für Segelflieger

Bärli hat recht gehabt, den IACE (International Air Cadets Exchange) darf man sich nicht entgehen lassen. Sei es in den Vereinigten Staaten, in Kanada, in Israel oder irgendwo in Europa, überall wird versucht, den Kadetten das Gastland von der besten Seite zu präsentieren.

Portugal trumpfte mit Sonne, Meer, Strand und braungebrannten schwarzhhaarigen Schönheiten, sowie mit Vinko Verde, Porto und kulinarischen Spezialitäten aller Art auf. (Es gab nicht nur Sardinien) Wir merkten bald, dass die Portugiesen es lieben, gut und viel zu essen; wir hatten deshalb ein Festessen nach dem andern, und weil es so gut war, kamen wir uns während dieser drei Wochen oft wie Murmeltiere vor, die sich auf einen langen Winterschlaf vorbereiten.

Doch lasst mich weiter vorne beginnen. Zum Auftakt des Austausches trafen sich alle Kadetten (ca. 200) auf der Rhein-Main-Airbase der Amerikaner in Frankfurt. Während des gemeinsamen Nachtessens konnten wir uns angesichts der Nationalitäten- und Sprachengewirrs rund um uns herum gut vorstellen, wie schwierig die Organisation eines solchen Austausches sein muss. Aus diesem Grunde störte es uns auch nicht, dass wir über unser Programm in Portugal rein nichts wussten. Später, während unseres Aufenthaltes in diesem Lande, lernten wir, dass es eine Eigenschaft der Portugiesen ist, keine Programme aufzustellen, weil sie sich doch nie an die abgemachte Zeit halten können.

Unsere Abreise begann schon nach portugiesischer Art: Während des gemeinsamen Dinners auf besagter Airbase wurden die genauen Abflugzeiten für alle Richtungen ausser Spanien-Portugal verlesen, weil diese noch ungewiss sei. Am nächsten Morgen erfuhren wir fünf Minuten, bevor der Bus zum Flugzeug abfuhr, dass wir bereit sein sollten. Die alte DC-4 der portugiesischen Luftwaffe, die wir dann bestiegen, war am Vortag mit den portugiesischen und spanischen Kadetten von Lissabon via Madrid und Paris nach Frankfurt gekommen. In Paris wurde ein revidierter Constellation-Motor in die Maschine eingeladen. Böse Zungen behaupteten nun, der Flugzeugkommandant hätte sich bei dieser Gelegenheit mit seiner Besatzung (und mit den Passagierinnen, welche nach unserer Erfahrung zum Inventar der portugiesischen Luftwaffe gehören) zu lange im Montmartre verweilt, sei daher erst spät nach Frankfurt gekommen und habe am folgenden Morgen ausschlafen wollen. Die erste Zwischenlandung machten wir in Brüssel, wo zusätzlich noch ein Caravelle-Triebwerk eingeladen wurde. Aus unerklärlichen Gründen hatten wir, echt portugiesisch, während fünf Stunden im Transitraum zu warten, ohne zu wissen, ob der Start in den nächsten Minuten stattfindet. In Madrid kamen wir etwa um Mitternacht an. Die Besatzung ging natürlich mit der üblichen Begleitung in die Stadt, um einen kleinen Drink zu haben und kam daher erst kurz vor zwei Uhr wieder zurück. Wegen Ölverlust an einem Motor, mussten wir dann den Start auf den nächsten Tag verschieben. Nach einer etwas unangenehmen Nacht auf den unbequemen Armeeklappsitzen der DC-4 starteten wir dann gegen Mittag: Zwei englische, zwei schweizerische und fünf spanische Kadetten mit ihrem Capitano. Etwa eine Viertelstunde nach dem Start gegen Lissabon bemerkten wir, dass der Pilot den "revidierten" Motor stillgelegt hatte.

Zu unserer Freude floss auf diesem Flug nicht nur das Motorenöl: Unsere spanischen Kameraden hatten zwei ansehnliche Flaschen Cognak mitgebracht.

In Lissabon wurden wir sofort an unsere Familien verteilt, wo wir die ersten und die letzten vier Tage des Austausch wohnen, dh. wenn wir jeweils in Lissabon waren. Das Schicksal spielte mich einer wohlhabenden Familie mit sieben Kindern und zwei Dienstmädchen zu. Nach dem Pfahlbauerleben in der DC-4 war ich plötzlich in die Zivilisation zurückgekehrt. Hier gab es endlich wieder etwas zu essen, hier konnte ich ein Bad nehmen und nachts in einem richtigen Bett schlafen. Sprachprobleme gab es keine, da ausser den beiden jüngsten der Familie alle fließend Französisch sprachen. Die Portugiesen sind überhaupt sehr sprachgewandt im Gegensatz zu den Spaniern, die mit uns waren; von den Portugiesen, die wir trafen, sprachen alle entweder Französisch, Englisch oder beides. Von den Spaniern konnte ausser dem Capitano, der als Begleiter mit war nur noch einer etwas Englisch, hatte aber solch grosse Schwierigkeiten, dass er es nur im Notfall anwandte, (also wenn es z.B. keine Spanierinnen im Dancing hatte) Die meisten Portugiesen verstehen die Spanier gut, sofern diese langsam sprechen, und können selbst ein wenig Spanisch, während nur einem unserer Spanier das umgekehrte gelang.

In Lissabon wurden uns alle touristischen und aviatischen Sehenswürdigkeiten gezeigt. Interessant war zum Beispiel die Besichtigung einer Flugzeugfabrik, die sich auf Revisionen an portugiesischen-, deutschen - und amerikanischen Militärflugzeugen spezialisiert hat. Wir sahen dort vom in Angola bruchgelandeten Do-27 bis zum noch ganz gebliebenen deutschen Starfighter eine Vielzahl zerlegter Flugzeuge aller Marken. Ein anderer interessanter Besuch galt der TAP, der port. Luftverkehrsgesellschaft. Wir besichtigten dort die Werft mit allen ihren Spezialabteilungen und bestaunten einen Boeing 707, der gerade auf Herz und Nieren geprüft wurde. Anschliessend durften wir uns in den Caravelle-Simulator setzen und ihn aus dieser Perspektive solange studieren, bis sogar die so geduldigen und gemütlichen Portugiesen fanden, wir müssten jetzt endlich weiter, wegen dem Programm!

Wenn wir in Lissabon etwas auf eigene Faust unternehmen wollten, so bedienten wir uns meistens der Taxis. Diese sind dort ausserordentlich schnell und billig. Für eine Strecke von 3 Km zahlt man z.B. für vier Personen 8 Escudos (Fr. 1.20), man fährt also billiger als mit dem Züritram. So wie bei uns die Trämmer die Strassen beherrschen, geben in Lissabon die Taxifahrer den Ton an. Kam auf einer Kreuzung z.B. so ein schwarz-grüner Mercedes-Taxi herangedieselt, so stand selbst unser Carchauffeur, der sonst überall der stärkere war, auf die Bremse. Der Fussgänger hat auf der Strasse überhaupt keine Rechte, oft kann ihn beim Ueberqueren der Strasse nur ein kurzer Spurt vor dem Strassentod retten. Das wichtigste an jedem Auto ist die Hupe, die Bremse wird nur im Notfall betätigt. Nachdem wir die Hauptstadt kennen gelernt hatten, wurden wir per Noratlas nach Algarve, dem Touristenparadies von Portugal verfrachtet. Dort logierten wir in einem Riesen-Luxushotel erster Klasse mit dem für uns bezeichnenden Namen "Sol e Mar", wobei wir alles hatten, was wir uns nur wünschen konnten: Zimmer mit Dusche und Bad, einen Speisesaal mit Air-Condition, direkt vor dem Hotel einen grossen Sandstrand und wenn nachts die Sonne nicht mehr schien ein Dancing, welches natürlich zum Hotel gehörte.

Als wir eines Morgens um halb drei Uhr vom Dancing kommend um das Hotel herum zum Haupteingang stolperten, sahen wir zu unserem nicht geringen Erstaunen eine dunkle Gestalt auf einer Leiter, und zwar genau vor unserem Zimmerfenster. Mit reuigen Gedanken erinnerte ich mich, dass ich meinen neuen Fotoapparat auf dem Bett liegen gelassen hatte und beschleunigte meinen Schritt, während mein Schweizer Kamerad Marcelet was von wie: "Ils sont calés! Ils ont du culot ces Portugais" vor sich hin schimpfte. Zu unserer Beruhigung konnten wir aber bald die verdächtige Gestalt identifizieren: Es war einer der Engländer, dessen Freund das Zimmer abgeschlossen hatte und tief darin schlief. Am nächsten Morgen schloss dieser Engländer die Zimmertüre während der Schlüssel im Zimmer war. Die Hotelleitung musste, mangels eines Ersatzschlüssels einen Schlosser rufen. Der besagte Engländer schrieb es sich dann hinter die Ohren, dass Schlüssel nie ins abgeschlossene Zimmer gehören, trieb es dann aber etwas zu weit, als er aus Versehen den Zimmerschlüssel des Hotels von Porto mit nach Lissabon nahm. Eines unserer schönsten Erlebnisse in Portugal war eine Bootsfahrt entlang der märchenhaften Küste von Algarve. Die Fahrt begann auf einem kleinen Motorbötchen, welches auf einem Schweizersee für höchstens 8 Personen zugelassen wäre. Wir waren aber 12 und verteilten uns daher überall, wo es irgendwie Platz hatte (Kajüttedach, Bug etc.) und warteten gespannt, wie hoch die Meereswellen wohl sein würden. Schon bald hatten wir die kleine Hafenstadt Portimao hinter uns gelassen, und folgten der einsamen, wild zerklüfteten Falaise-Küste mit ihren Höhlen, Gängen, Vorsprüngen und Buchten. Ab und zu trat der Fels unvermutet zurück, um einem friedlichen, idyllischen Sandstrand Platz zu machen. Wer die überfüllten Strände des Mittelmeeres verabscheut findet hier noch einen völlig einsamen Badestrand. Nach etwa einer Stunde stiegen wir in zwei kleine Aussenborder-Nussschalen um, mit denen wir nun ganz nahe unter den Felsen durchschaukeln konnten. Wenn wir in einem Wellental waren, so stiegen die Wellenkämme um uns oft bis über Augenhöhe hinaus, so dass wir das nachfolgende Boot nicht sehen konnten. Durch kleine Durchgänge im Fels fuhren wir dann in erstaunlich sich erweiternde Tunnels, die oft in romantischen Höhlen in der Form und Grösse der Vierung eines mittleren Doms endigten. Die unheimliche Stille, die Einsamkeit und die Dunkelheit in den Nebengängen und Nebenhöhlen riefen unvermittelt vor Jahren gelesene Piraten- und Schmugglerromane in Erinnerung. Nach vier Tagen verliessen wir leider den sonnigen Süden, um ans andere Ende Portugals zu fliegen, nach Porto. Wie auf allen andern Flügen innerhalb Portugals flogen alle anwesenden Passagierinnen im engen Cockpit der Noratlas mit. Da der Commander seine Familie mitgenommen hatte, wurde diesmal ein Rekord geschlagen, indem während Start und Landung 8 Personen im Cockpit sassen und standen, wobei die Besatzung nur aus drei Mann bestand. Im Norden logierten wir zuerst einige Tage in Porto, dann wieder in einem Luxushotel am Meer, wo wir von neuem einige freie Tage zum baden hatten. Die Wassertemperatur war hier im Gegensatz zum Süden mit 16° eher niedrig, und am Morgen hatte es oft Nebel, sodass wir vorzogen zur Piscino zu gehen, obschon uns die mannshohen Wellen eigentlich besser gefielen.

Die üppige Vegetation des Nordens und seine grosse Volksdichte fielen uns im Gegensatz zum armen trockenen Süden sofort auf. Hier gab es grössere Städte und daher auch Aero-Clubs und Flugplätze. Als fanatische Segelflieger hielten wir zwei Schweizer ganz aus Gewonheit nach Landeplätzen für Streckenflüge Ausschau. Dabei begannen wir zu verstehen, warum uns die Portugiesen wie Flugschüler, die gerade den ersten Alleinflug hinter sich gebracht hatten, vorkamen, wenn wir jeweilen von Streckenflug sprachen. Auf unserer Carfahrt nach Braga, ins Landesinnere, sahen wir auf der ganzen Strecke von ca. 30 km einen einzigen Landeplatz, den Flugplatz Braga! Sonst sahen wir in diesem hügeligen Gebiet nur hunderte von kleinen Maisfeldern mit Steinmüerchen rundherum und zum Teil mit Bäumen oder Reben darin. Auch fehlten nicht Pinien- und Korkeichenwälder. Obschon man uns gesagt hatte, dass es an der Küste überhaupt keine Thermik gebe, hatte es gerade in Braga, dem einzigen Flugplatz, den wir sahen und der nicht an der Küste lag keine Segelflugzeuge. Der Fluglehrer, der mich dort auf einen kleinen Passagierflug mitnahm, erzählte mir, er sei auch Segelflieger und habe sogar einmal einen vierzig Minuten dauernden Segelflug vollbracht. Schon einige Tage bevor wir beim Aero-Club Costa Verde eingeladen waren, hatte uns unser portugiesischer Reiseleiter verkündet: "There will be gliding on this airfield" Als wir dort ankamen gingen wir sofort gespannt zum Hangar um zu erfahren, welche Flugzeugtypen sich wohl darin befinden würden. Hinter einigen Motorflugzeugen stand dort ein gewöhnlicher Rhönstuhl, sonst nichts. Wir hatten dann die Ehre, mit unsern spanischen Kameraden, die noch nie in einem Segelflugzeug gesessen hatten, je einen Rhönstuhlgang auf 300 m zu absolvieren. In den drei Wochen, welche wir bei der portugiesischen Fliegerei zubrachten, sahen wir auf dem Sektor Segelflug nur Rhönsteine, die nach dem Prinzip: - Der Stein hat geklinkt, der Stein kann fall en-Gleitflüge ausführten. Das beste Segelflugzeug, das wir antrafen war ein Motorsegler RF-3; ein akrotaugliches Motorflugzeug mit akzeptablen Segeleigenschaften (Gleitwinkel 18, Sinken 1,2 m) Der Besitzer, ein wohlhabendes Mitglied des Aero Clubs do Portugal, den wir an einem unserer letzten Tage auf seinem Flugplatz in der Nähe Lissabons besuchten, besitzt ausserdem noch einen Cherokee 180 und einen fabrikneuen Zlin Trainer. Bemerkenswert war dort auch noch ein Eigenbau Bébé-Jodel mit 40 PS VW-Motor. Das Programm, welches uns jener Aero-Club bot, war das einzige jener Art, welches keine langweiligen Wartezeiten aufwies. Warten mussten wir zwar auch an diesem Tag, doch fiel es uns in Gegenwart einer hübschen Rhönstein-Pilotin und ihrer ebenso hübschen Freundinnen sehr leicht. Während dem Tanz, der auf das Diner folgte, hatten wir noch Gelegenheit, für den kommenden freien Nachmittag eventuelle Rendez-vous festzulegen, wobei uns die französischsprechenden Portugiesen wertvolle Dolmetscherdienste leisteten. Auf diese Weise lernten wir folglich an den noch verbleibenden beiden Nachmittagen die schönsten Parke, Grünanlagen, Spazierwege und Bänkchen in und um Lissabon kennen. Der Abschied von Portugal fiel uns unter solchen Umständen natürlich doppelt schwer. Für die Rückreise stand uns diesmal eine mit bequemen Fauteuils ausgerüstete DC-4 zur Verfügung., die uns in sechs Stunden direkt nach Frankfurt brachte.

Dort trafen wir unsere Schweizer Kameraden, welche in England und Kanada gewesen waren. Bei einer Flasche portugiesischem Rosé auf den Betten im Kantonement zusammensitzend, versuchten wir dann, uns gegenseitig mit unsern Happenings zu übertrumpfen.

Schampi

Man soll in die Feste fallen und sie feiern

Nachdem der Vorstand mit der bekannten Verspätung von einem Jahr beschlossen hatte, dass jetzt endlich jubiliert werde, stand auch einem grandiosen AFG-Fest nichts mehr im Wege. Um es gleich vorweg zu nehmen: Es war wirklich bäumig!

Was machte es schon aus, dass es an jenem Tag nur einmal regnete, wir trafen uns zur Abwechslung ja nicht zum Streckenfliegen sondern zum Jubilieren. Die Organisatoren, Dr. Peter Moser und Peter Zingg (Zaggi) suchten für uns mit dem Waldrestaurant Hinter Guldenen einen idyllischen Ort aus. Für uns jüngere AFG-ler bot sich wie selten Gelegenheit, mit ältern, verdienten Mitgliedern in Kontakt zu kommen; wie viele sagenhafte Gestalten, unbekannte Gesichter, verdiente AFG-ler unserer Fluggruppe doch angehören! Ein vermehrter Kontakt tut hier wirklich not; die Kosequenz kann nur heissen: Jedes Jahr so ein AFG-Fest, Jubiläum hin oder her, das sind wir ja schon unsern hübschen und charmanten Gattinnen oder Freundinnen schuldig.

Das Wundermenue (Rind am Spiess gebraten etc.), welches durch "GV-Beschluss" zustandekam, war integrierender Bestandteil unserer guten Stimmung. (Selbst Hans Fischer taute auf)

Als Dessert erhielten wir für den Magen feine Glacé und fürs Gemüt gab uns Hannes Steiger die Geschichte des ersten AFG-Autos zum besten (Essex Super Six). Heinz Kornfeld zeigte uns in genau 25 (Jubiläums) Dias die Entwicklung der AFG auf. In der Folge beeindruckten uns die Taten der AFG-Pioniere und wir bedauerten, dass einige heute nicht mehr unter uns weilen.

Die Basler AFG (BAFG) sorgte für den notwendigen Humor, was herkunftsgemäss sofort einschlug. Dabei denke ich vor allem an den Conférencier Wolfgang, der subtil die diversen Produktionen mit gelungenen Bonmots verkettete. Wiewohl längst nicht mehr Fasnacht war, nahmen die drei "Ko's" mit einer tollen Schnitzelbangg diverse AFG-ler aufs Korn. Besonders mit Bärlis- und meiner Wenigkeit wurde scharf abgerechnet. Nach dieser boshaften Welle versöhnten wir uns wieder bei den Rhythmen von Gianni Ehingers Trio. Zur Abwechslung kreisten wir einmal nicht im Aufwind sondern im Walzertakt, was auch Kondition und Aufmerksamkeit erforderte. Viel zu schnell waren diese frohen Stunden vorbei und wir sollten vertrieben werden. Spontan anerkant sich unser Präsident, Ueli Rentsch, das AFG-Fest zu sich ins leerstehende Haus zu verlegen. Dort festeten wir bis zum Morgengrauen weiter. Es war einfach herrlich, Dank sei Dir Ueli!

Notre camp de vol à voile pendant la première semaine

Cet été, l'AFG voulut bien accepter quelques bellerins du groupement des "Martinets" à son camp de vol à voile de Münster (alt. 1342 m). Il est vrai que notre chef y était admis depuis plusieurs années, facilitant ainsi les approches.

C'est donc par un lundi maussade et pluvieux que nous arrivâmes sur place, en remontant le Rhône; à la Furka la neige jouait des vilains tours aux automobilistes. Après une escale à Sion - histoire de se préparer à parler l'allemand - notre Ka-7, courageusement remorqué depuis Bex, se posait sous l'averse. Evidemment, le temps instable favorise le vol à voile... Et en plus de l'humidité il faisait froid. Bah!

Mais l'accueil si chaleureux de nos hôtes de l'AFG nous aida à supporter ces mauvaises conditions. En attendant de meilleures, nous pouvions dresser les tentes, monter et laver les planeurs, améliorer notre confort, préparer la subsistance et organiser les loisirs.

Dès le lendemain, en dépit du plafond bas, nous pouvions prendre l'air et explorer cette merveilleuse vallée de Conches (Goms) où les nombreux vallons latéraux multiplient les ascendances. Le fameux vent "serpent du Grimsel", mu par un mystérieux air de flûte, venait se dresser sur les flancs du Blasenhorn et nous portait jusqu'au crépuscule comme des balles de tir-pipes.

Mais il n'y avait pas moyen de franchir les montagnes. Des projets s'ébauchaient du côté de Saas-Fee, de Zermatt, d'Aoste, des Rochers de Naye (!). Un des nôtres alla même s'initier au golf à Crans pour arpenter le terrain mais en raison des interdictions répétées de fouler l'herbette de la haute société il préféra atterrir en contrebas, quelques jours plus tard. Bravo! Le moral était bon. Un moniteur essayait de faire voler une croix de balsa; un piper perdait souvent un bouchon de réservoir; un Dr. (il y en avait plusieurs) préféra se poser dans l'herbe haute plutôt que sur la piste rase, etc. Les feux de camp où fondait le fromage et coulait le fendant réchauffait les corps et les esprits, tandis que les bonnes histoires allaient bon train sous l'impulsion d'un pilote de Coronado qui en sait les truculentes.

Au terrain comme ailleurs, pas de cloisonnement entre romands et alémaniques: une vraie fraternité de vélivoles. Chacun mériterait de voir figurer ici son nom pour son amabilité, sa serviabilité; les dames tout particulièrement, qui prenaient le meilleur parti des événements et nous ré confortaient de leur gracieuse présence; et même les enfants, qui devaient respecter une certaine discipline.

Le chroniqueur ayant atteint ses objectifs dans la première semaine, il reprit le chemin de la ville, le coeur un peu serré: ne venait-il pas de vivre de beaux moments et de nouer de nouvelles amitiés?

Merci et au revoir, amis de Birrfeld et de Bex.

Die dritte Woche

Wenn man dieses Jahr mit grossen Ambitionen nach Münster gekommen war, um von grossen fliegerischen Leistungen zu hören, oder sie selber zu machen, so wurde man enttäuscht. Denn es herrschte die ganze Zeit eine hartnäckige Westwind-Situation, die für das Wallis sogelfliegerisch nicht besonders gut ist. So folgte auf den Samstag, 31. Juli 1966, der wenigstens ein wenig thermik-kurbeln erlaubte, der Sonntag, wo ausser einigen Umschulungsflügen und Platzvolten der neu angekommenen Winterthurer nicht viel los war. Gegen Abend des ersten Augustes bildete sich infolge des starken Westwindes über dem Binn- und Fieschertal eine Welle, die natürlich Heinz Kornfeld als ältester Münsterer zuerst entdeckte; er brach seinen Flug auf 4800 m mit Steigen auf dem Vario infolge Kälte ab. Als ich es ihm nachher nachmachen wollte, und insgeheim auf einen 3000er hoffte, wollte die Ka-6 nicht mehr höher als 4700 m steigen, sodass ich den Flug infolge Dunkelheit abbrach. Unterdessen erklärte man den AFG-Schützenkönig; zum Zwecke eines Aufpolierens der Lagerkasse hatte Kari Zimmermann eine Ausrüstung zum Tontaubenschiessen mitgebracht. Der älteste Sohn aus der Germann-Dynastie trug dabei einen formidablen Sieg davon. Das Nachtessen zum ersten August bestand nach alter Münster-Tradition in einer Raclette; der Käse wurde dabei als eine Neuerung an Holzkohlengrills geschmolzen. Natürlich fehlten nachher die mehrstufigen Raketen, welche so effektiv in den Boden rasen nicht, ebenso das Lagerfeuer. Der Chef-Pyromane Günther hat immer mehr Mühe, das notwendige Holz zu beschaffen, er muss dabei immer weiter entfernte Gebiete aufsuchen. Der Dienstag brachte Regen, daher Besuch im Briger-Thermalbad. Nach passablem Wetter am Mittwoch regnete es erneut am Donnerstag; wiederum wurde die AFG-Bande auf das Brigerbad losgelassen. Der Freitag brachte die Abreise von Marianne Kern, der Küchenfee, der hiermit offiziell der Dank für ihr vorzügliches Kochen ausgesprochen wird. Da Susanne Heimgartner gerade hier ist, bleibt ihr nichts anderes übrig, als das Amt bis Samstagmorgen zu übernehmen. Der Samstag brachte allgemeine Aufbruchstimmung: Der Bieler Piper fliegt heim und schleppt gerade noch den Blanik ins Birrfeld, RL, ein Ka-6 und ein Ka-8 werden auf der Strasse heimgeschafft. Für Samstagmittag stellte der Lagerleiter, seine Allround-Begabung unter Beweis, denn Claude kochte das Mittagessen, da Jürg Baers Schwester erst am Abend anrückte. Am Sonntag kam man sich ganz verlassen vor in Münster, im Erlenwäldchen, weil weit und breit kein einziges Zelt mehr stand. Das Flugwetter war recht gut, mit Wolkenbasis auf 3300 m.

Wenn auch das Wetter nicht so war, wie man es wünschte; ein Münster-
AFG-Lager ist jedes Jahr ein Erlebnis, vor allem infolge des guten Kameradschaftsgeistes.

Georg Schwarb

Der Aufwind-Redaktor wurde leider vom Autor des Berichtes über die letzte Lagerwoche im Stich gelassen. Hoffentlich können die Berichte der zweiten und vierten Lagerwoche im nächsten Aufwind doch noch publiziert werden. Besten Dank allen pünktlichen Autoren: Ferdinand Eller (Bex) und Schorschi.

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

Facts:

- Seit seiner Einführung in der AFG wurde der Diamant von drei Leistungspiloten je einmal bei einer Aussenlandung beschädigt!
- In zwei weiteren Fällen, die das Interesse der FA erweckten ging es glücklicherweise ohne Schaden aus!
- In allen fünf Fällen konnte keine Disziplinlosigkeit nachgewiesen werden. Der angerichtete Schaden war in den zuerst erwähnten Fällen beträchtlich, unsere Eigenkasko-Versicherung wird in einem Fall ziemlich geschröpft.
- Obwohl die Sicht nach vorne nach Angaben der FFA so ist, dass der Pilot einen Gegenstand sieht, der sich 5 Meter vor dem stehenden Flugzeug befindet, zeigt die Erfahrung, dass in der letzten Phase des Landeanfluges selbst grosse Dinger (wie z.B. Kornfelder) nicht richtig eingeschätzt werden können. Bei Rumis missglückter Landung ins Kornfeld konnte sich das extra für solche Fälle konstruierte T-Leitwerk gar nicht erst bewähren!
- Die AFG hat sich seinerzeit gegen einen doppelsitzigen Ladenhüter ausgesprochen und wollte lieber einen Hochleistungseinsitzer, der sich wegen seinem regen Einsatz auch finanziell amortisiert. Mit unserm Diamant wurde dieses Ziel nicht erreicht.
- Die erwartete Subvention für den Diamant wurde aus bisher unerklärlichen Gründen abgelehnt. Dieses "Gruppenflugzeug" soll die AFG nun Fr. 19'000.-- plus Anhänger kosten...
- Anlässlich der diversen grösseren Reparaturen wurde der Diamant jeweilen auch "verbessert"!
- Der Vorstand hat sich bisher nicht entschliessen können, den Diamant, wie übrigens auch den Kabivo für Münster freizugeben, obwohl sich im Sommerlager stets viele Spitzenpiloten aufhalten.
- Obwohl sich Rumi intensiv dafür einsetzt, dass der Diamant in Sachen Umschulungsbewilligung auf die Stufe Ka-6 gesetzt wird, (er ist ja soo leicht zu fliegen), konnte sich die FA bis jetzt nicht entschliessen, die Umschulungsbedingungen zu entschärfen. Somit denkt sich mancher: "Die Trauben sind mir zu sauer, ich mag sie nicht", was zur Konsequenz hat, dass der Diamant den Charakter eines Privatflugzeuges erhält.
- Der Diamant-Anhänger wurde von Jürg van Voornveld so verbessert, dass sein Inhalt heute wenigstens ohne Schaden ei- und ausgeladen werden kann. Bravo! Weil aber dieses Etui von Anfang an zu klein war, so sind die Verhältnisse noch nicht als ideal zu bezeichnen, da das Ein- und Auslademanöver nur von eingefuchsten Spezialisten bewältigt werden kann.
- Falls der Diamant nicht gerade in Reparatur ist, so können sich seine hervorragenden Flugleistungen voll auswirken, was z.B. Jürg van Voornvelts ausgezeichnete 14. Rang am letzten TAL in Hausen beweist. Der oesterreichische Pilot Hr. Gehrler hat mit seinem privaten Serien-Diamant einen 500 km-Flug erfüllt.

K o n s e q u e n z e n

Zur Zeit ist die Diamant-Affaire noch im Anfangsstadium, die AFG-Kasse auf einem Tiefstand und das Corpus delicti erst zur Hälfte bezahlt. Das Schicksal unseres Prototyps ist auch noch nicht präjudiziert. Meines Erachtens drängen sich im jetzigen Zeitpunkt einige konsequenzschwängere Entscheide auf, soll die Diamant-Affaire sich nicht ausweiten. Im folgenden werde ich mich bemühen, ein möglichst breites Spektrum von Varianten aufzuzeichnen, welche im nächsten Aufwind die Diskussionsgrundlagen bilden sollen:

Variante 1:

Wir bagatellisieren alle konstruktiven Mängel unseres Prototyps mit dem Wort "Kinderkrankheiten". Alle erwähnten Beschädigungen erklären wir damit, dass die erste AFG-Ka-6 (HB-574) im ersten Jahr auch beschädigt wurde. Weil es sich beim Diamant um eine Eigenentwicklung handelt, vermeiden wir es, die beiden verdienten Konstrukteure zu brüskieren und drücken beide Augen zu, wenn es im gleichen Stil weitergeht. Für eine Eigenentwicklung sind uns keine Kosten zu hoch und keine Schadenfälle zu teuer, deshalb versuchen wir irgendwie die fehlende Hälfte noch zu bezahlen.

Variante 2:

Das Diamant-Problem wird dem Vorstand überlassen.

Variante 3:

Ab sofort sind nur noch Platzflüge erlaubt, und die Umschulungsbedingungen werden erneut verschärft

Variante 4:

Wir entfernen die Scheuklappen vor den Augen, und betrachten andere, fast ebenso gute Hochleistungsflugzeuge wie der Diamant, welche eine bessere Sicht haben und mit einer Pro-Aero-Subvention gekauft werden können. (Die SG-Lenzburg hat auf diese Weise z.B. einen SHK angeschafft) Der Diamant würde mitsamt dem Transportwagen an einen Privatpiloten verkauft.

Variante 5:

Wir behalten die Hütter-Flügel und suchen noch einen Rumpf der Hütter-Libelle dazu (Occasion). Der Rumpf der Libelle ist m. E. weniger schwer als unser Rumpf des Prototyps. Die Sicht ist hervorragend und die Leistungen einer Hütter-Libelle sind anerkannt, dh. mindestens ebensogut wie jene des Diamant

Variante 6:

Wir erhören Rumi.

Variante 7:

Es wird versucht, unsern Diamant-Rumpf gegen einen Serien-Rumpf desselben Flugzeugtyps auszutauschen. Die Sicht würde dabei allerdings nicht besser, nur die Flächenbelastung.

Variante 8:

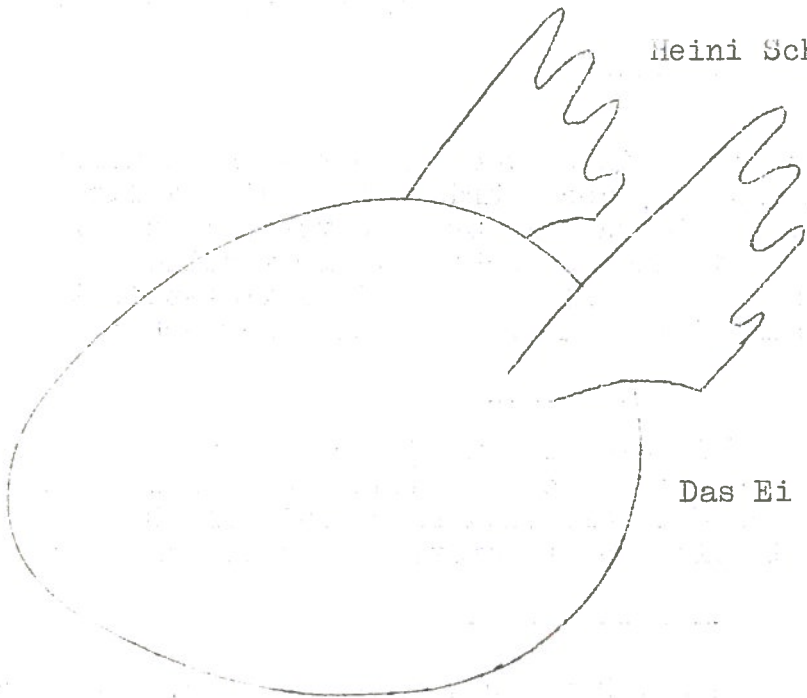
Wir warten ab, da man nach zweieinhalb Jahren und so wenig effektiver Nutzzeit noch keine Schlüsse ziehen kann.

AFG-ler, dieses Thema geht auch Dich an. Wie gesagt: Noch sind wir am Anfang einer Diamant-Affaire. Bereits an der nächsten Winter-GV kann das Schicksal des AFG-Diamants in die richtige Bahn gelenkt werden. Zum bereits Gelesenen erwartet die Aufwind-Redaktion neue Varianten, sowie Kritik und Vorschläge. Der nächste Aufwind wird noch vor der nächsten Winter-GV erscheinen. Ueberlasst bitte den ganzen Fragenkomplex nicht dem Vorstand; dieser hat sonst schon zu viel zu tun und sieht bis jetzt keine besonderen Probleme beim Diamant.

Zum Schluss möchte ich betonen, dass die vorliegende Provokation den Zweck verfolgt abzuklären,

- ob wir nicht lieber unsere teuersten Flugzeuge mit einer Subvention einkaufen.
- ob es verantwortbar ist, für Fr. 19'000.-- einen nachweisbar minderwertigen Prototyp zu erwerben, statt für Fr. 22'000.-- einen Serien-Diamant, der bereits durch unsere Erfahrungen viel besser geworden ist.
- ob es evtl. doch am Flugzeugtyp liegt, dass unser Diamant in relativ wenigen Flügen bereits mehrfach beschädigt worden ist.

Heini Schaffner



Das Ei des Bircher!

Karl Remenyik erzählt uns mit:

Nachdem ich nach Amerika kam, begann ich meine Studien an der John Hopkins Universität. Im 1962 erhielt ich den Dokortitel (Ph D). Anschliessend arbeitete ich bei der Martin Co, die unter anderem die Titan-Rakete baute für Gemini.

Im 1964 kam ich an die Universität von Tennessee, wo ich jetzt als Associate-Professor unterrichte und für NASA (National Aeronautics and Space Administration) und für die Laboratorien der Atomic Energy Comission in Oak Ridge Forschungsarbeit führe. Wegen meiner Arbeitslast werden es bald zehn Jahre sein, dass ich das letzte mal zum Segelfliegen gekommen bin. Ich hatte aber Gelegenheit zum Tauchen und konnte zum Beispiel die wunderbaren Unterseelandschaften von Jamaica ansehen.

Im Winter 1962 reiste ich durch Afrika mit Anfang in Kairo; diese Reise war ein herrliches Erlebnis. Dieses Jahr konnte ich noch nichts ausser arbeiten tun, da ich nicht einmal einen freien Sonntag hatte. Dagegen gedenke ich im Herbst über Hawaii nach Japan an eine Konferenz über Turbulenz zu gehen, und anschliessend durch Indien Afrika und Europa zurückzukommen. Dies wären kurz meine nahe Vergangenheit, Gegenwart und unmittelbare Zukunft. Ich hoffe Euch bald sehen zu können und wünsche der AFG und jedem einzelnen Mitglied viel Glück und Erfolg und grüsse Euch herzlichst

Karl Remenyik, 'Engeneering Mechanics, university
of Tennessee, Knoxville/Tenn. USA

Lieber Karl Remenyik,

Wir erwarten Dich in Zurich am Stamm: Rest. Stapferstübli
jeden Freitag ab 21 Uhr

Eigentlich war beabsichtigt, ein Résumé der Streckenflugkolloquien vom letzten Winter abzdrukken, doch würde der Aufwind dadurch mehr als doppelt so dick. Die TA, als Organisatorin dieser interssanten Kolloquien wird daher ersucht, die Protokolle während des Winters in der Zentralstelle, Universitätsstr. 14, zürich zu belassen, damit jeder Interessent Einblick erhält.

Dank der Initiative von Ueli Rentsch und Peter Züblin (Jet) fanden in der vergangenen Saison sog. Schulungstage an Werktagen statt. Dabei stellte sich Ueli als Chauffeur sowie als Schlepppilot zur Verfügung. Als Fluglehrer amteten meistens Bärli und Hans Fischer. Bravo!

Unser Präsident wandert am 25. Oktober nach Kanada aus. Wir wünschen ihm einen angenehmen Aufenthalt dort, obwohl wir hoffen, dass er es nicht allzulange aushält und bald bald wieder ein Come back gibt in der AFG. Leider müssen wir ob dieser Tatsache an der nächsten Winter-GV einen "Interimspräsidenten" wählen...

Wir stellen vor: Hans Baer, Leiter der FA

Red. : Die Praxis zeigt, dass bei Umschulungsgesuchen selbst doppelt so viel Flugerfahrung wie das Umschulungsreglement vorschreibt, noch durchwegs ungenügend sind. Was antwortest Du, wenn so ein Minimalist kommt, der nur die doppelten Minimalanforderungen vorweist?

Bärli: Negativ! S'nächst mal wirsch gschperret!

Red. : Wir haben vernommen, dass Du der Ansicht bist, die AFG sollte mindestens 4 Rhönlerchen haben, und...

Bärli: Sorry, drei langed au!

Red. : Welche Bücher kannst Du zur Vermittlung des Fluggedankens der flugbegeisterten Jugend empfehlen?

Bärli: Notam und AIP!

Red. : Welche Flugzeuge sind nach Deiner Meinung wirkliche Hochleistungsflugzeuge?

Bärli: Venom und Rhönlerche!

Red. : Im Laufe Deiner Karriere hast Du bereits viele Schulen durchlaufen: Primarschule, Sekundarschule, Oberrealschule, Eidg. Techn. Hochschule, Flieger-Rekrutenschule, Fliegerschule I, Fliegerschule II. Zur Zeit bist Du Leiter der AFG-Flugschule und steckst in der Offiziersschule. Hast Du das Gefühl, dass diese Schulen den Horizont erweitern?

Bärli: Negativ, das heisst sorry: Meinsch Du dä Horizont, wo me us em Flüger gseht?

Red. : Welche Massnahmen sind Deiner Meinung nach geeignet, die Disziplin im Flugbetrieb zu erhöhen?

Bärli: Vor dem Start: Wiederholen des Flugauftrages in Achtungsstellung!

Nach der Landung: Flugrapport und zackiges Abmelden!

Red. : Im Vorstand wird Deine Fähigkeit, bereits nach 2 Sekunden Ueberlegungszeit ein präzises, wenn auch ablehnendes Urteil zu bilden, sehr geschätzt (speditive Abwicklung der Vereinsgeschäfte). Passieren Dir bei Deiner zackigen Urteilsfähigkeit auch gelegentlich Fehlurteile wie in der AFG?

Bärli: (einundzwanzig, zweiundzwanzig) Negativ!

Red. : Was sind Deine Berufspläne?

Bärli: Leiter der FA bei der Swissair

Red. : Ich habe gehört, dass Du in stillen Stunden gern zu
Deiner Blockflöte greifst. Was spielst Du am liebsten?

Bärli: Den Radetzky-Marsch!

Red. : Interessanterweise bedienst Du Dich bis heute nur ein-
bis dreirädriger Vehikel (Rhönlerche, Moped, Venom), wo
doch sogar junge Mädchen gerade mit dem Stossen eines
vierrädrigen Kinderwagens beginnen. Ist Dir z.B. das
Autofahren zu schwer oder zu teuer?

Bärli: Weder noch, aber viel zu gefährlich!

Red. : Wie manche erfolgreiche Fliegerkarriere begann auch Deine
mit dem Modellflug. Ich entsinne mich noch, wie Du seiner-
zeit mit Hammer und Nägeln Dein erstes Segelflugmodell
zusammengebastelt hast. Was hast Du von Deiner Bastler-
zeit noch in die ernsthafte Fliegerei hinüberretten können?

Bärli: Den Hammer!

Nachwort der Redaktion.

Eigentlich wollten wir Bärli noch bestens für das gewährte
Interview danken und ihm für die Zukunft alles Gute wünschen,
doch das war unmöglich: E r behielt das letzte Wort, wie immer!

Den Spass zum Schluss beiseite lassend, erklärt der Redaktor
hiermit ausdrücklich, dass obiges Interview, wiewohl typisch
in Frage und Antwort, n i c h t stattgefunden hat. Damit der
Uneingeweihte aber nicht das Gefühl bekommt, mit obigem eine
Anpöbelelei gelesen zu haben, sei ihm verraten, dass der Chef
der FA (Bärli) und der Aufwindredaktor (Heini) prinzipiell
± harmonieren. Konvergenzen bestehen z. B. in der Kürze des
Haarschnitts sowie im Blockflötespielen. Beide sind Steinböcke,
gleich alt und gleich lange bei der AFG. Ueber das letzte
Umschulungsgesuch waren wir sogar gleicher Meinung.
Absolut keine Kongruenz besteht lediglich beim Ressort inner-
halb des Vorstandes, sowie in den Ansichten über die Wirkungs-
weise desselben.

H.

Varia

Die Familie Adrian Marx hat sich um einen zukünftigen AFG-ler Daniel vermehrt.

Katharina und Ruedi Hauser-Hürlimann geben bekannt: Wir sind jetzt zu Dritt. Auch wir gratulieren ihnen zu ihrer Tochter Barbara-Regina.

Herr Hansheiri Isler, der 1965 bei uns als Gast im Sommerlager weilte, ist im Juli beim Segelfliegen in Samedan tödlich verunglückt. Die AFG hat Herrn Isler, welcher der Flugsportgruppe Zürcher-Oberland angehörte, als hilfsbereiten Segelflieger kennengelernt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Unser Transportauto "Ford" erlitt auf dem Hinweg zum Sommerlager einen Motorschaden, sodass es in Gletsch vorübergehend deponiert werden musste. Es ist nun Hannes Steiger, sowie Jürg Baer gelungen, das Wrack für Fr. 70.-- an die Garage in Münster zu verkaufen. (Alternativlösung: Bezahlen der Transportkosten bis zum nächsten Autofriedhof) Auf die nächste Saison sucht die AFG wiedereinmal ein Transportauto, das lange hält und sozusagen nichts kostet.

Der neue Quästor, Kari Zimmermann hat sich bereit erklärt, sämtliche Tarife, Gebühren, Versicherungen einer Neuüberprüfung zu unterziehen. Eine solche Revision von einem Betriebswissenschaftler vorgenommen, kann nur begrüsst werden.

An den letzten Vorstandssitzungen wurden provisorisch in die AFG aufgenommen: Kurt Hilty, Ass. am Inst. f. techn. El'lehre der ETH
Tel: G 32 73 30 int. 2982

Andres Richard, Forchstr. 185, 8125 Zollikerberg.

Thomas Steiger, Bim obere Stäg, 8713 Uerikon
Tel. (051) 74 91 77

M. Heritier

Bereits fliegt die zweite Generation AFG-ler: Thomas Steiger und Peter Friolet besuchten je den FVS-Kurs Stufe I/II.

Die TA hat eine Streckenflugstatistik eröffnet (Boxe 3, weisser Kasten) Die Auswertung derselben wird voraussichtlich im nächsten Aufwind abgedruckt. Neben der Organisation der Winter-Kolloquien beschäftigt sich die TA mit einem Austauschsystem für die künstl. Horizonte, auch führt sie Abklärungen durch, welche ein neues Sauerstoffgerät zum Thema haben.

Rumi arbeitet an einer sog. Bi-Box, was ein Segelfluganhänger ist.

Aus taktischen Gründen erscheinen die Doppelsitzerartikel erst in einer der nächsten Nummern.

Diese Seite wurde zensuriert und darf deshalb bedenkenlos gelesen werden.

