DER AUFWIND

ACADEMISCHE FLUGGRUPPE ZÜRICH

OFFIZIELLES ORGAN

DER AFG

FRÜHLING 77

DER AUFWIND

- wird herausgegeben von der Akademischen Fluggruppe Zürich
- erscheint in zwangsloser Folge, jährlich aber mindestens zweimal.
- ist keiner Zensur unterworfen. Er enthält mitunter Meinungsäusserungen von AFG-Mitglieder, welche sich nicht unbedingt mit dem offiziellen Standpunkt der Gruppe decken.
- oder einzelne Stellen daraus sind nur nach vorangegangener Verständigung mit dem Redaktor zum Nachdruck freigegeben.

Adresse der Aufwind-Redaktion:

Urs Isler
Schulhausstrasse 65
8704 Herrliberg
Tel. 01 / 89 25 79

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe: 24. September 1977.

****

Die Saison beginnt...

. . . mit einem neuen Flugzeug, unserem Astir CS

. . . einem neurevidierten K - 8, HB - 622, eigene Totalrevision

. . . einem wiedergeflickten K - 8, HB - 695, (Die Flügel sowie einen neuen Rumpf wird von der Gruppe Maulburg repariert, btw. neu aufgebaut)

. . . mit grossem Optimismus. (Wenn alle gesteckten Ziele erreicht werden, wird das Jahr 1977 als Jahr der Diamanteninflation in die Analen eingehen).

An der Streckenflugsitzung vom 17. Januar gab jeder Pilot seine Ziele und Ambitionen für dieses Jahr bekannt. Gemessen am Andrang bei dieser Zusammenkunft und der Nachfrage nach unseren Spitzenflugzeugen, ist das Interesse für die Strecken- und Leistungsfliegerei nach wie vor "phantastisch". (Details siehe spez. Artikel; Mike Keller war dabei!)

Unsere K - 6 soll bis auf weiteres nicht verkauft werden und so wird unser Flugzeugpark mit dem geflickten HB - 695 11 Flugzeuge umfassen. Solange die Nachfrage dafür besteht und solange

der Unterhalt ohne Probleme bestritten werden kann, ist dies sicher verantwortbar. Rückblickend auf die letzten zwei Jahre mit zwei Totalrevisionen "do it yourself" und einer Rekordkilomererzahl im Streckenflug glaube ich, diese zwei erwähnten Punkte sind total erfüllt.

In der vorliegenden Ausgabe möchte ich noch alle aktiven Piloten auf den Artikel "Pilotenfallschirme" von Dieter Zgraggen aufmerksam machen. Die richtige Handhabung des Fallschirmes ist lebenswichtig, denn man verwendet Ihn nur einmal falsch! Ich hoffe mit diesem Artikel wird eine wichtige Informationslücke geschlossen.

Für die "neue Saison" viel Glück und ebensoviel Plausch im und am "Aufwind".

Urs Isler

Wer hat ...

einen alten oder neuen

... grossen Rucksack ?

(Mindestgrösse: Militärrucksack), welchen er der AFG schenken kann. Er dient als wichtiges Element einer zur errichtenden Erstehilfe - Notausrüstung.

Meldung an:

René Maire
Schaffhauserstrasse 11
8006 Zürich
Tel: 01/ 60 22 21

Wir gratulieren ...

... Hansjörg Benninger und Elisabeth Veraguth zur Verlobung am 20. Februar 1977.

NACHRICHTEN AUS DEM VORSTAND

Neuorganisation der Zentralstelle.

Wie schon im letzten Aufwind erwähnt, wurde unsere Zentralstelle im letzten Herbst "meuchlings" abgerissen.
Unser neues Auskunftsbüro befindet sich nun im Hauptgebäude der ETH im F 15. (Tel: 01 / 32 62 11 Intern 4288).

Jörg Amsler hat im Herbst 76 sein Studium an der ETH beendet und damit sein Amt als Betreuer der Zentralstelle an Klaus Schweingruber abgegeben. Seine Präsenzzeit ist jeweils am Montag von 1215 - 1400 Uhr. (Nur während Semester)

Schnupperwochenende für Schulungslageranwärter.

Der Andrang für das Frühlingslager ist in diesem Jahr extrem gross und so wurde auf Initiative von Klaus Schweingruber beschlossen, ein Schnupperwochenende für diese Anwärter zu organisieren.
Mit dieser Schnupperübung gewinnen die Interessenten einen ersten Einblick in den Segelflugbetrieb und können sich gleichzeitig über ein zukünftiges Engagement in der AFG ein besseres Bild machen. Die K - 13 wird dabei gratis zur Verfügung gestellt und die angehenden Flugschüler bezahlen nur den Schlepp.

Reparatur der beiden B4 HB - 1104 / HB - 1148.

Die Reparaturen der beiden B4 sind von der Pilatus ausgeführt worden.

Bei beiden Flugzeugen wurde nur die für die Lufttüchtigkeit erforderlichen Reparaturen ausgeführt. Der Betrag der ersten Pilatusofferte schrumpfte dabei auf über die Hälfte zusammen.
Beim B4 HB - 1148 wird die Reparatur des Rumpfvorderteils erst bei der Rückgabe an John Williams ausgeführt. Im Kaskofond wird ein entsprechenden Rückbehalt gemacht.

Beschaffung eines K - 8 - Rumpfes für HB - 695.

Unsere K - 8, HB - 695 wartet nun schon seit zwei Jahren auf einen Wiedereinsatz. Das Projekt des Institutes für Flugzeugstatik und Leichtbau einen K - 8 Kunststoffrumpf zu bauen, wird im Moment nicht weiterverfolgt. Da es aber einem Bedürfnis entspricht die HB - 695 auf diese Saison wieder flugbereit zu machen, haben wir bei Schleicher einen rohen Rumpf gekauft, welcher von der Gruppe Maulberg aufgebaut wird.
Unsere K - 8 - Flotte wird sich dieses Jahr also wieder komplettieren; den betreffenden Piloten seis gegönnt!

Verwendung der Geldspenden (Mithilfe - Aufruf).

Durch den Mithilfe - Aufruf wurde unter der Rubrik "Freiwillige Zuwendung" von grosszügigen Spendern einen Gesamtbeitrag von Fr. 800.- in die Gruppenkasse einbezahlt.
Die Verwendung dieses Beitrages wird ausschliesslich den Revisionsteilnehmern zugute kommen. Es wurde beschlossen, dass Bruno Neininger als Materialwart und Beat Müller als Revisionsleiter der K - 8 HB - 622 die alleinige Vollmacht haben diesen Betrag nach bestem Wissen und Gewissen zu verteilen. Die Meinung ist, dass die Totalrevision auf dem Strickhof und die Winterrevisionen im Birrfeld zu gleichen Teilen berücksichtigt werden sollten. Durch den Spenderbeitrag werden in erster Linie die Spesen gedeckt (Benzin, Tram usw.); ein Lohn wird also nicht ausbezahlt, oder nur in Form eines Zvieris oder einer "Gratisrunde" nach erfolgreich erldigten Arbeiten.
Den Spendern sei an dieser Stelle nochmals bestens gedankt; sie haben dazu beigetragen, dass die "Sozialleistungen bei den Revisionsarbeiten wesentlich verbessert werden konnten.

Urs Isler

Pilotenfallschirme

von Dieter Zgraggen, (SG Oberaargau)

Liebe AFG-ler,

Urs Isler hat mich letztes Jahr gebeten, einen kurzen Auszug von meinem Aufsatz über Pilotenfallschirme für den Aufwind zu machen. Die mir gesteckte Limite über den Umfang des Auszuges ist eng. Deshalb nur das Wichtigste in Kürze über:

Wie benütze ich den Pilotenfallschirm?

- Fallschirmabsprünge fanden schon bei der Krönungsfeier des Kaisers von China, im Jahre 1309 statt. Hier zeigte es sich schon,dass der Fallschirm als Fluggerät konstruiert wurde und dessen Eigenschaften nun heute auch zu Rettungszwecken ausgenützt werden kann. Dies kommt uns Segelfliegern speziell zugute.

- In den Jahren 1972 und 1973 wurde, nach Statistik vom Eidg. Luftamt, der Pilotenfallschirm bei 0,0013% aller Segelflüge in der Schweiz benutzt. Das ergibt etwa einen Absprung auf 75'000 Landungen (verschwindend wenig) und dabei wurde eine Verringerung der Absturzopfer um 40 % erreicht (also eine grosse Wirkung).

1. Wann wird ein Pilotenfallschirm gebraucht?

Man braucht ihn, wenn das Flugzeug noch genügendhoch über Grund unsteuerbar "fliegt", z.B. nach einem Zusammenstoss mit einem anderen Flugobjekt, nach einem Bruch infolge Ueberlastung etc. Der Uebergang von der Steuerbarkeit zur Unsteuerbarkeit eines Flugzeuges ist nicht klar definiert und hängt nicht unwesentlich von der Risikofreudigkeit und dem fliegerischen Können des Piloten ab.

Auch der Ausdruck "genügend hoch über Grund" kann man nicht in jedem Fall in Metern über Grund angeben, da allzuviele Faktoren zwischen dem Entscheid des Piloten "ich steige aus" und dem Entfaltungsstoss des Fallschirmes liegen, wie vertikale Geschwindigkeit des handicapierten Flugzeuges zum Boden hin, Aussteiggeschwindigkeiten, Freifallzeit etc.

Aus meiner persönlichen Erfahrung vom Fallschirmspringen erachte ich die minimale Aussteighöhe (die Höhe, bei welcher der Pilot seine Maschine bereits verlassen haben muss) bei 200 bis 150 m über Grund im Mittelland oder tieferen geographischen Lagen.

Wichtig ist in jedem Fall die richtige Befestigung des Gurtzeuges am Körper.

Brustgurte:
- So stark anspannen, dass die Schultergurte nicht über die Schultern abrutschen können.
- So schwach anspannen, dass der Pilot sich nicht eingeengt fühlt.

Beingurte:
- So anspannen, dass zwischen Gurt und Bein eine flache Hand gut Platz hat (wie Autogurte). Zu starkes Anspannen unterbindet das Blut in den Beinen bei längeren Flügen.

2. Wie wird ein Pilotenfallschirm geöffnet?

Hat der Pilot (oder eventuell auch der Passagier) den Entschluss gefasst "ich steige aus", so sind folgende Manipulationen der Reihe nach auszuführen:

1) Capot abwerfen
2) Lösen der Sitzgurte
3) Aussteigen und kräftig vom Flugzeug abstossen
4) Nach genügender Entfernung vom Flugzeug (bis 3 zählen) den Auslösemechanismus betätigen.

Erläuterungen

- Zu Punkt 1: Das Capot ist unbedingt vor dem Lösen der Sitzgurte abzuwerfen. Unberechenbare Flugbewegungen des steuerlos "fliegenden" Flugzeuges könnten sonst den losgeschnallten Piloten mit Wucht gegen das Capot schleudern. Ein starkes Aufschlagen mit dem Kopf am Capot könnte zu Bewusstlosigkeit führen.
- Zu Punkt 2: Löse nur den Verschluss der Sitzgurte. Durch Uebereifrigkeit und Kopflosigkeit geöffnete Fallschirmgurte (spezielle Gefahr besteht bei den Fallschirmgurten mit Zentralverschluss) hätten fatale Folgen.
- Zu Punkt 3: Es ist wichtig, dass der Pilot richtig vom Flugzeug wegkommt und möglichst horizontal viel Abstand gewinnt, ehe er den Oeffnungsmechanismus des Fallschirms betätigt. Dadurch wird angestrebt, dass sich der Pilot aus dem Gefahrenbereich des abstürzenden Flugzeuges rettet.
- Zu Punkt 4: Ueber die Zeit des freien Falles nach dem Aussteigen sagt man: "Zähle bis 3 und ziehe dann am Griff". Diese allgemeine Regelung ist gut. Es liegt jedoch auf der Hand, dass man bei einem Absprung aus geringer Höhe den Fallschirm kurz nach dem Aussteigen öffnet.

Ungeachtet der Höhe beim Entschluss "ich steige aus" sind vor dem Oeffnen des Fallschirmes bedingungslos die Punkte 1,2 und 3 durchzuführen. Würde der Fallschirm im Cockpit geöffnet, so wäre die Wahrscheinlichkeit gross, dass sich der herausquellende Schirm mit dem Flugzeug verfienge; die Kalotte entfälte sich nicht, und der Pilot würde mit dem Flugzeug in die Tiefe gerissen.

Nun, nach dem Absprung, Du hast auf 3 gezählt und bist in Rücken-, Kopf- oder irgeneiner anderen Position und willst jetzt den Fallschirm öffnen. Deine Lage spielt keine Rolle, denn der Pilotenfallschirm ist ein Rettungsfallschirm und so konstruiert, dass er in jeder Freifall-Lage geöffnet werden kann. Man beacht dabei folgende Punkte:

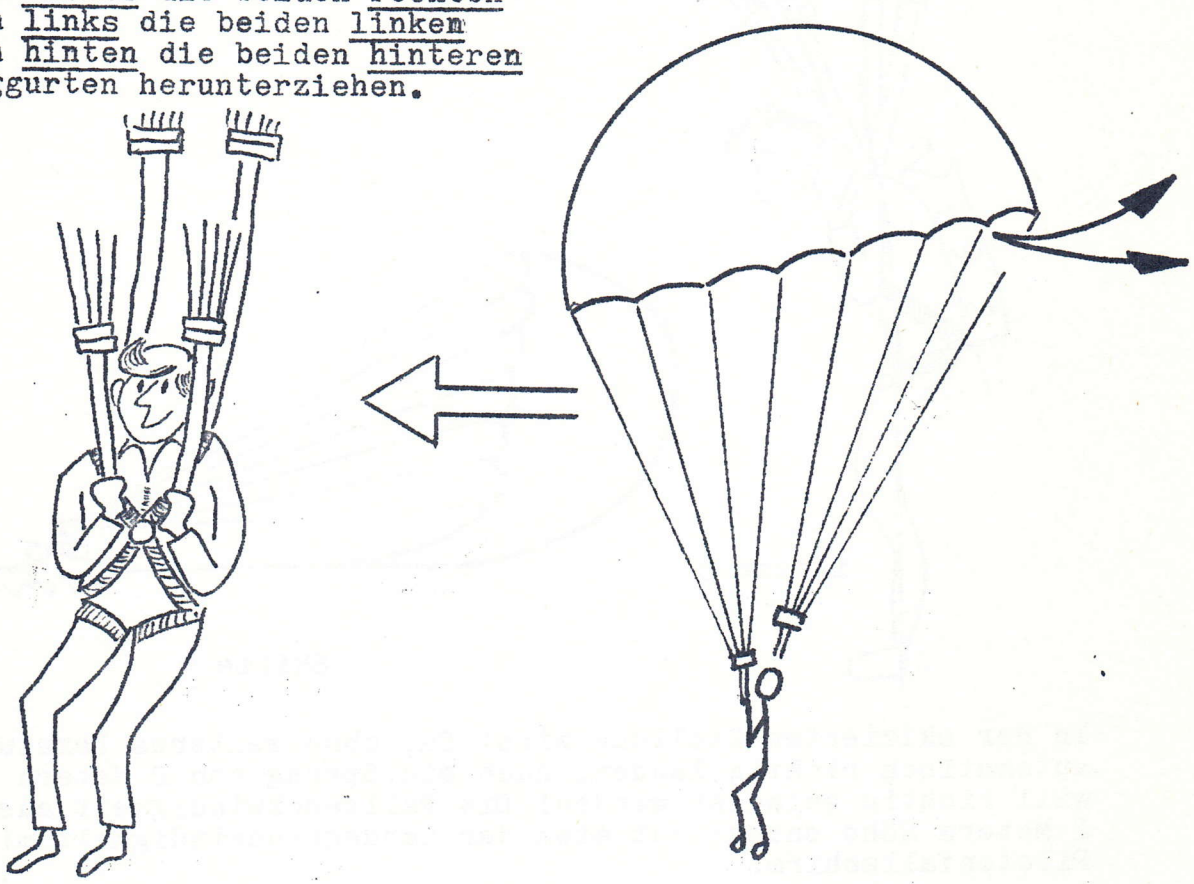
- Ergreife mit der rechten Hand den Griff des Auslösekabels und ziehe ihn aus dem Futteral. Hast Du den Griff aus dem Futteral gezogen, so lasse ihn unter keinen Umständen mehr los (einen flatternden Griff im unstabilen Freifall wieder zu ergreifen kann schwierig sein und viel Zeit kosten).
- Ziehe nun den Griff nach unten, ungefähr in der Richtung wie das Schutzrohr mündet. Benütze dazu ruhig beide Hände. Ab und zu benötigt man ansehnliche Kraft um einen Fallschirm zu öffnen (ein Verklemmen der Verschlussstifte kann grosse Reibungskräfte verursachen).

3. Wie wird mit dem Pilotenfallschirm gesteuert und gelandet?

a) Die Pilotenfallschirme haben Rundkappenkalotten, welche als "nicht steuerbar" bezeichnet werden. Kleinflächigen Hindernissen (Haus, Baum, Stomleitungen) kann man jedoch durch geeignete Manipulationen hinreichend ausweichen. Die Maximale Gleitzahl eines Pilotenfallschirmes beträgt etwa 0,1 (also nicht geeignet um damit auf die Strecke zu gehen) oder anders ausgedrückt: Bei einer Sinkgeschwindigkeit von

ca. 6 bis 7 m/s beträgt die horizontale Geschwindigkeit 0,5 bis 1 m/s. Um diese Horizontalgeschwindigkeit über längere Zeit halten zu können braucht es gut trainierte Bizeps.

Gesteuert wird nämlich nach folgendem Prinzip: Willst Du dich nach vorne bewegen, so ergreife mit beiden Händen und ganz ausgestreckten Armen die beiden vorderen Traggurte und ziehe sie bis auf Brusthöhe herunter (ähnlich einem Klimmzug). Dadurch wird vorne auch die Kalotte um ca. 50 cm heruntergezogen. Aus dem hinteren, höhergelegenen Kalottenabschnitt entweicht nun mehr Luft als vorne, und die Reaktion darauf ist eine horizontale Geschwindigkeitskomponente des Fallschirms nach vorne. Sinngemäss sind für ein Verschieben
nach rechts die beiden rechten
mach links die beiden linkem
nach hinten die beiden hinteren
Traggurten herunterziehen.



Merke: Der Fallschirm nimmt in jener Richtung Fahrt auf, in welcher Du die Traggurte ziehst.

Eine Drehbewegung kann man mit einem Pilotenfallschirm nicht ausführen.

Aus meiner Erfahrung habe ich gelernt, dass schlitzlose Schirme zu steuern erst unter ca. 300 m über Grund sinnvoll ist. Diese Höhe gibt einem einen Aktionsradius von 25 bis 50 Meter, also gerade genug um Hausdächern, Bäumen, Hochspannungsleitungen etc. wirksam auszuweichen.

Mit dem Steuern in grosser Höhe zu beginnen, ist insofern nicht unbedingt von Erfolg gekrönt, weil verschiedene Luftschichten mit unterschiedlichen Stömungsgeschwindigkeiten und ungleichen bis gegensätzlichen Strömungsrichtungen durchschwebt werden können. Dadurch kann ein Steuern mit so kleinen Steuergeschwindigkeit illusorisch werden. Des weiteren werden auch physikalische

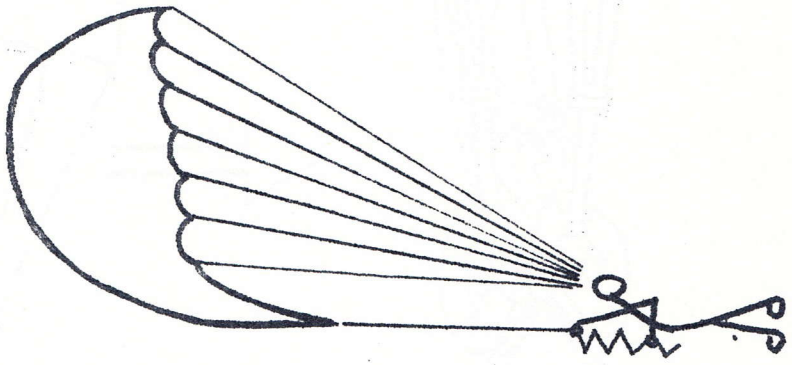
Kräfte verbraucht, welche dann für ein Ausweichmanöver in der Endphase fehlen könnten.

b) Die Landung kann, falsch ausgeführt, Ursache von leichten bis sehr schweren Verletzungen sein; richtig ausgeführt sind Unfälle selten.

Die Landung ist in der Haltung, wie Skizze 3 zeigt auszuführen:

- Beide Füsse auf gleicher Höhe, waagrecht zum Boden, stark zusammengepresst (Gefahr für Fussgelenke und Beine).
- Knies leicht gebogen (Gefahr für Beine und Wirbelsäule).
- Leicht gerundeter Rücken; Hals vertikal über den Füssen (Gefahr für Wirbelsäule).

Skizze 3



Skizze 4

In der skizierten Stellung wirst Du, ohne weiteres Dazutun, automatisch richtig landen. Auch ein Sprung von 2 Metern Höhe will richtig gelandet werden! Die Fallgeschwindigkeit aus 2 Metern Höhe entspricht etwa der Landegeschwindigkeit mit einem Pilotenfallschirm.

Auch nach der Landung können dem geretteten Piloten noch Tücken aufwarten. Diese zeigen sich in Form von starken Bodenwinden. Ein Wind von 30 km/h oder mehr vermag ohne weiteres einen, an einem geöffneten Fallschirm befestigten Menschen über den Boden zu schleifen. Das Bremsen der Vorwärtsbewegung durch Aufstehen ist schwierig, da der Schirm durch Ziehen an der Achselpartie dem Aufstehen entgegenwikt. Auch das Lösen des Gurtzeuges ist nicht einfach, da die Gurtenschlösser durch das Ziehen des Schirmes alles andere als lose herunterhängen.

Als verlässlicher Trick, dem Wind wirksam ein Schnippchen zu schlagen, hat sich das Vorgehen nach Skizze 4 herausgestellt: Man zieht die Kalotte an nur einer Fangleine zu sich heran. Dadurch erhält die Kalotte eine für den Wind schlecht angreifbare Form und fällt in sich zusammen. Ohne diese eine Fangleine aus der Hand zu lassen, kann der Pilot jetzt die Gurtenschlösser leicht öffnen.

Nun noch zwei, drei Worte zur Behandlung eines Fallschirmes:

- Lasse den Fallschirm weder an der prallen Sonne noch im Regen liegen: Beides altert und zerstört den Fallschirmsack und die Kalotte (siehe Aero-Revue 4/76, Seite 229).
- Nassgewordene Fallschirme sind sofort zu öffnen und an einem lichtgeschützten und trockenen Ort aufzuhängen: Verklebte Kalotten öffnen sich schlecht, verrottete zu stark.

Für eine richtige Behandlung des Pilotenfallschirmes wird Dir, bei Bedarf, dieses Rettungsgerät auch seine vielversprechenden Dienste erweisen.

Dieser Artikel möge für Dich eine minimale Uebersicht sein, wie der Pilotenfallschirm, der Dir in der Fliegerei auf Schritt und Tritt folgt, zu handhaben ist: Auch das beste Rettungsgerät ist nur so gut wie der Mensch der es bedient.
Trotz dieser Erläuterungen und Erklärungen zum Thema "Pilotenfallschirm" hoffe ich, dass es für uns alle immer bei der Theorie bleiben möge.

SITZUNG DER LEISTUNGSFLIEGER

An der Sitzung der Leistungsflieger ging es in erster Linie um die Flugzeugverteilung für das RAL und in zweiter Linie um die Festlegung und Bekanntgabe der Daten für Lager und Wettbewerbe.

Da der Andrang fürs RAL dieses Jahr ausserordentlich gross ist, wurde man nach kurzer Diskussion einig, dass auch auswärtige RALs besucht werden können. Gegenüber den Platzflugpiloten ist dies insofern verantwortbar, weil die Flugzeuge auch mit dem auswärtigen RAL nicht für längere Zeit auswärts beansprucht werden wie letztes Jahr (Keine Teilnahme am TAL). Diamant und Libelle sollen für das RAL Sion zur Verfügung gestellt werden, beim Astir soll noch die Entwicklung der Dinge abgewartet werden (Trainingsmöglichkeiten, Umschulung etc.).

Das Vorgehen für die Selektion der RAL - Piloten erfolgte auch dieses Jahr nach dem chinesischen Prinzip. Jeder muss seine Verdienste und Qualifikationen selber vortragen. Diese werden schweigend zur Kentnis genommen und anschliessend wird ausgeschieden und zugeteilt. (Verfahren bewährt sich!)

Verteilung RAL:

Allgemeines: Es gilt immer noch die Klausel 76, die da lautet:
Grundvoraussetzung ist ein angemessener Leistungsnachweis. Hat es mehrere, die qualifiziert sind, so soll rotiert werden.
Ergänzt wurde diese Klausel durch:
Der Einsatz der RAL - Piloten soll in der Gruppe über dem Durchschnitt sein; auch als Wettbewerbshelfer!

Konkret: Mit Option auf 78 scheiden aus:
H. Benninger, RAL - Organikomisationstee
Mike Keller, Rotation.
E. Schwarb evtl.
W. Fuchs und Ch. Olivier werden in die Gruppenklasse abgedrängt.

Damit sieht die Flz - Verteilung wie folgt aus:

Diamant: Walter Moser, Richi Meyer RAL Romand.

Libelle: Beat Müller, Iwan P. Schneuwly RAL Romand.

Astir : E. Schwarb (evtl.) U. Pestalozzi RAL Romand (evtl.).

B 4 : W. Fuchs und Ch. Olivier.

K - 6 : M. Keller (evtl.)

Briefing Streckenflug:

Die Erfahrungen der letzten Saison waren gut. Sonntagsbummelflieger waren von der Qualität der zugeteilten Flugzeuge nicht immer ganz begeistert. Das Briefing am Wochenende wird auch dieses Jahr beibehalten.
Verteilung gilt auch für Blanik und ASK - 13, Flugschüler senden einen Delegierten; Schulung Priorität.

Beginn: Punkt 8 Uhr morgens.

Briefingleiter: R. Meyer
B. Müller
Ch. Olivier
W. Fuchs
M. Keller

Verschiedenes:

Flugmeteo: Der Wetterfrosch der MZA möchte sofort nach den Flügen Wettermeldungen (für den nächsten Tag), da er selber kein Segelflieger ist.
Zusätzliche Wettermeldungen (frühmorgens):
VOLMET 01 / 814 30 45 oder durch Heini Schaffner 022 / 66 15 89 in Arsier.

Frei nach Protokoll von Mike Keller.

KOMISSAERE DER AFG FUER 1977:

Richi Meyer
Hansjörg Benninger
Beat Müller
Urs Pestalozzi
Walter Moser
Andres Frank

ADRESSAENDERUNG DES PRAESIDENTEN:

Ab sofort neu: Hansjörg Benninger
Bergstrasse 24
8902 Urdorf
Tel. 01 / 732 53 58

Agenda

Lager / Wettbewerb	Datum	Leitung / Teilnehmer	Flugzeuge
VAL BREMBO	8.4. - 17.4.	E. Schwarb	Diamant Libelle
AKRO - LAGER	12.4 - 19.4.	Rolf Hess	Blanik B 4
FRUELINGS - SCHULUNGS-LAGER	12.4. - 23.4.	Franz Mächler/ Martin Fritsch	K - 13 K - 8
RAL - BIRRFELD	23./24.4. 30.4./1.5. 7./8.5. Ersatz 28./29./30.5. (Not)	Richi Meyer/ Organisation AFG !! Teiln. spez. Art.	B 4 1104 B 4 1148 K - 6 Astir CS Libelle Diamant
RAL - ROMAND SION	9.7.- 16.7.		Diamant Libelle Astir CS ev.
TAL - AMLIKON	12.5. - 22.5.	Kein AFG - Pilot am TAL, Hugo Rytz übernimmt Auswertung mit Computer.	
K - 8 - WETTBEWERB	27.5. - 30.5.	B. Neininger Urs Isler	K - 8 622 K - 8 671
ASPERS - LAGER	3.7. - 22.7.	H. Kornfeld	B 4 Astir Libelle
MUENSTER - LAGER AFG	10.7. - 14.8. 10.7. - 23.8. 23.8. - 14.8.	René Maire	K - 13 / B 4 alle Flz
SAMADEN - MINI - LAGER	Im Sept.	W. Hochstrasser Peter Moser	? 1 Flz

Und Uebrigens: SOLA-Stafette
7.Mai 1977 "ohne Flügel von St.Gallen bis nach Zürich"

Datum der Winter-Gruppenversammlung 1977:
Freitag 4.Nov. Datum heute schon vormerken!

Die AFG - Streckenflug-Aktivität 1976

Das zum Teil ausserordentlich gute Streckenflugwetter dieses Jahres führte auch in der AFG zu grossen segelfliegerischen Leistungen. Es scheint, dass die Freude am Streckenflug in unserer Gruppe nunmehr jene Verbreitung gefunden hat, die wir uns mit der Einführung der AFG-Streckenflugmeisterschaft erhofft hatten.

Dass trotz grossem Einsatz und ernsthaftem Bemühen sich der erhoffte Erfolg nicht immer einstellt, mussten wir allerdings auch erfahren. Ungünstige Wetterverhältnisse in Valbrembo und Münster, Havarie in Aspres, mangelnde Wettkampferfahrung anlässlich des TAL und RAL machten Hoffnungen des einen oder anderen Piloten zunichte. Dass an den Konkurrenzen keine Spitzenränge herausgeflogen wurden, wird uns nicht entmutigen, sondern für 1977 neue Vorsätze fassen lassen.

Die Ernte der diesjährigen Saison sieht in nüchternen Zahlen wie folgt aus:

Nationaler Segelflugwettbewerb:

Gruppenklasse:	Ränge	4./6./12.
Standardklasse:	Ränge	21./29./34.
Offene Klasse:	Ränge	12./13.
Gruppenwettkampf:	Rang	8.

TAL - 76 Birrfeld:

Standardklasse:	Ränge	23./34./39.
Offene Klasse:	Rang	6.

RAL - 76 Birrfeld: Ränge 8./12./14./16./18.

Die Rangliste der diesjährigen AFG-Streckenflugmeisterschaft stützt sich auf die Flugmeldungen von nur 8 Piloten (was eine hohe Dunkelziffer vermuten lässt!).

		Ausserhalb AFG-Meisterschaft (Konkurrenzen etc.)	Gültig für AFG-Meisterschaft
1.	Schneuwly Peter	1852 km	2483 km
2.	Olivier Charles	-	2123 km
3.	Meyer Richard	1216 km	1662 km
4.	Moser Walter	-	1380 km
5.	Müller Beat	839 km	1343 km
6.	Schwarb Edwin	-	1221 km
7.	Pestalozzi Urs	-	568 km
8.	Benninger Hansjörg	3131 km	390 km
	Gesamttotal:	18'218 km	

./..

Flüge über 400 km	8
Flüge zwischen 300 u.400 km	18
Restliche Flüge	56
Total	92

Richi Meyer

Kontakte mit den deutschen akademischen Fliegergruppen

Akaflieg nennen sich in Deutschland die akademischen Fliegergruppen,welche an verschiedenen Hochschulen existieren und massgeblich die Entwicklung der Segelflugzeuge in den vergangenen 50 Jahren beeinflusst bzw. vorangetrieben haben.
Die Gruppen bestehen grösstenteils fast ausschliesslich aus Studenten,welche sehr viel Zeit während ihres Studiums für die Konstruktion und den Bau von neuen sowie den Unterhalt der vorhandenen Flugzeuge einsetzen.Mitgliederbeiträge gibt es zumeist keine,hingegen besteht je nach Gruppe die Verpflichtung jährlich bis zu 300 (dreihundert !) Stunden für den Verein zu arbeiten,sei dies nun am Schreibtisch oder im Baulokal.Die notwendigen Finanzen stammen zum Teil aus Forschungskrediten der Hochschule,und andererseits auch aus dem Baubetrieb der Gruppe selbst.

Die bekanntesten Gruppen: FV Aachen,Akaflieg Braunschweig (SB-10,29m Spannweite),Akaflieg Darmstadt,Akaflieg Karlsruhe, Akaflieg München,Akaflieg Stuttgart (FS-29,Teleskopflügler).

Idaflieg heisst die "Interessengemeinschaft Deutscher Akademischer Fliegergruppen e.V.",die nationale Dachorganisation der einzelnen Vereine,unter deren Leitung und in Zusammenarbeit mit der DFVLR (Deutsche Forschungs-und Versuchsanstalt für Luft-und Raumfahrt) jährlich zwei grössere Veranstaltungen durchgeführt werden:
-das Sommertreffen: ist eine 3-4 Wochen dauernde Zusammenkunft auf einem Flugplatz,welche dazu dient,durch Messflüge und

Flugversuche an neuen und alten Segelflugzeugen Erfahrungen zu sammeln,neue konstruktive und aerodynamische Erkenntnisse und Entwurfsgrundlagen zu erhalten,und nicht zuletzt auch den Kontakt der einzelnen Gruppen untereinander zu pflegen und zu intensivieren.
Ein Beispiel aus diesen Arbeiten bilden die Segelflugzeug-polaren-Messungen,welche gegenwärtig im Aero-Kurier (Febr.-Mai 1977) publiziert werden.

-das Wintertreffen: ist eine Tagung,an der die Auswertungen des vorangehenden Sommertreffens sowie andere im Rahmen der einzelnen Akafliegs durchgeführte Arbeiten vorgestellt und diskutiert werden.

Und nun zum Grund,weshalb an dieser Stelle die deutschen Akaflieger vorgestellt werden:
Nachdem ich Mitte August letzten Jahres zusammen mit Jörg Amsler das Sommertreffen 1976 auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen an einem Wochenende besucht hatte,wurden wir eingeladen am Wintertreffen,vom 24. bis 28.Januar 1977 in München teilzunehmen.Nun,Bruno Neininger und ich sind dieser Einladung gefolgt und konnten während einer knappen Woche eine ganze Reihe von Vorträgen über die verschiedensten,mit dem Segelflug zusammenhängenden Fragen hören,und gleichzeitig Leute aus allen aktiven Gruppen sowie den DFVLR kennenlernen.Es seien hier nur einige Vortragsthemen herausgepickt:

-mittlere Reisegeschwindigkeit vermessener Segelflugzeuge unter gleichzeitiger Berücksichtigung von vier Modellaufwindverteilungen.
-Stand der SB-11 Arbeiten.
-Ergebnisse der Flugleistungsmessungen und Flugeigenschaftsuntersuchungen vom Sommertreffen 1976
-Ergebnisse der Umschlagspunktmessungen...
-Verschiedene Problemkreise beim dynamischen Segelflug
-Untersuchungen des Gleichgewichtsorgans bei Segelfliegern.

Aus den Vortragsthemen und vor allem aus den Diskussionen mit den einzelnen Akafliegern hat es sich gezeigt ,dass zwar der Bau von neuen Segelflugzeugen die spektakulärste Tätigkeit einzelner Gruppen ist,dass aber insgesamt ebensoviel oder sogar

mehr Arbeit in mittleren,kleinen und kleinsten Forschungsprojekten geleistet wird,Arbeiten also,die durchaus auch in der AFG ihren festen Platz haben könnten.Um Tätigkeiten in dieser Richtung (die ja ausdrücklich in unseren Statuten erwähnt sind) zu fördern,wäre eine engere Verbindung und ein regelmässiger Gedankenaustausch mit den Akafliegern äusserst nützlich.

Die nächste Gelegenheit,einen solchen Kontakt weiter zu vertiefen,wäre die Teilnahme am Sommertreffen 1977.Prinzipiell besteht die Möglichkeit,dass einige AFG-ler als Gäste während 2-3 Wochen mitmachen würden.Bedingung ist einzig der Wille, wirklich intensiv an den Arbeiten (Messflüge,Flugversuche, Auswertungen derselben,evtl. Bau oder Umbau von Einrichtungen, etc.) teilzunehmen.
Ganz bestimmt nähme man eine Fülle von Erfahrungen auf fliegerischem und technisch-wissenschaftlichem Gebiet mit nach Hause.

Hat jemand Lust,diese Idee weiter zu verfolgen und in die Tat umzusetzen ?

Willi Fuchs

Und ein Pilotenbericht...

Mit em Ka-sächsi am RAL,oder wie me cha Glasflüger fuxe

Die AFG-ler werden verwöhnt,oder die Gruppe besteht nur noch aus Super-Piloten.Diesen Eindruck könnte man gewinnen,wenn man die Bewerberliste für's RAL 77 betrachtet.Kein einziger hat sich für ein Gruppenflugzeug interessiert,alle wollen nur noch Glas fliegen.Schade für's Vergnügen,es scheint,dass wir beginnen, die Wettbewerbsfliegerei ernst zu nehmen.
Dem Plausch am Wettbewerb ist jedoch der folgende Beitrag gewidmet,dem Plausch als ambitionslose "Pilot-Flugzeug-Kombination" in einem Feld von hoffnungsvollen Orchideenreitern herumzugeistern und ein bisschen Möchtegernfavoriten zu schrecken.
Dass speziell bei schwierigen Wetterlagen für schwache Flugzeuge etwas drin liegt,ist klar (siehe Richi mit "seinem" Diamant), zudem kann man mit langsamen Flugzeugen noch sehr viel lernen.
Nun,die Insider wissen wie es begonnen hat,das RAL 76 meine ich. Im "Schlüssel" haben wir uns auf Mikes Vorschlag die Flugzeuge im "chinesischem Stil" zugemarktet.Jeder durfte mit seinen bisherigen Leistungen bluffen und bekam ein Flugzeug,wenn er dabei von seinen "Kameraden" nicht ganz niedergeschrieen wurde,wie akade misch! Klar,wer aus diesem Gefecht mit einem guten Flugzeug davonzog,hatte echten Kampfgeist bereits bewiesen. Mike bekam den Diamanten,mir reichte es gerade noch zum letzten, zur K-6. (K-8's nahmen erstmals nicht mehr teil).

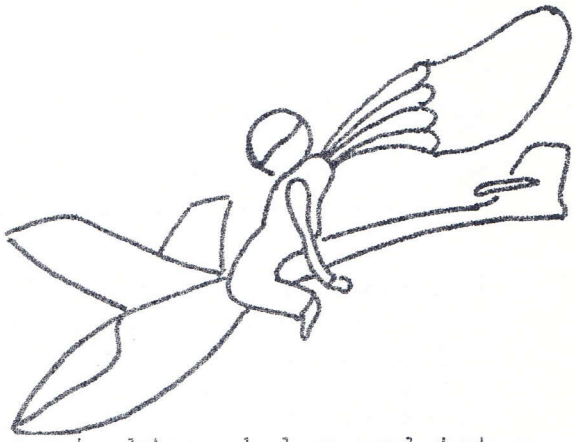
Am 5. Juni gings dann los.28 Piloten,davon 5 AFG'ler stellten zum Start.(Mike-Dia,Iwan-Lib,Willi und Nüssli B-4 und ich K-6.) Neben zwei Offenen,18 Standard,unser acht Gruppenklässler. Ausgeschrieben wurde ein kleines Dreieck mit Burgdorf und Grenchen als Wenden.Das Wetter war gerade am aufreissen,

aber eine Mordsbise machte unseren Holz-und Blecheseln bereits den Startüberflug sehr sauer.Aber auch die anderen hatten Mühe, schon nach Burgdorf gingen die meisten zu Boden. Einer, der nicht einmal den Startlinienüberflug machte, ging gar endgültig, in einem Garten in Brunegg. Zum Glück gabs keinen Personenschaden! Mir reichte es nicht einmal ganz bis Burgdorf,ich flog zu frech,was ein Unsinn sei bei solchem Rückenwind, wie ich mich von einem guten Piloten belehren liess, welcher als einer der wenigen heimkam.Bei Rückenwind bringen Risiken nur relativ wenig Zeitvorteil. 24. von 28-1 Negerlein, war keine Bravourleistung,aber viele Punkte gabs zum Glück nicht zu verlieren.

Am nächsten Tag blies die Bise unvermindert, dafür lachte uns die Sonne. Für die Konkurenzleitung wars offensichtlich schon etwas zu heiss. Die erste Aufgabe, Beromünster-Pieterlen- Birrfeld musste nämlich kurzfristig umgewandelt werden, da im letzten Moment die Konsultation des Notams ergab, dass dort gleichzeitig die Schweizermeisterschaften im Relativfallschirmspringen waren! Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Beromünster wurde somit in Wolhusen umgewandelt, welches ich dann kurz nach einem früh erkämpften Startlinienüberflug, unter einer schönen Wolke kreisend, fotographierte.

Meine Devise hiess heute: früher Start, sicherer Flug nach Grenchen, wo ich mich eigentlich landen sah, da ich nicht annahm, gegen 30km/h Bise von Pieterlen zurückzukommen. Von Wolhusen begleitete mich eine Clublibelle an den Bucheggberg, wo ich noch stolz aufs Mithalten, bald einmal sehnsüchtig Aufwinde suchte, welche mir die nötige Sprungkraft, über das blau drohende,abwindgeschwängerte Aaretal liefern sollten.



Endlich glaubte ich das Maximum herausgequetscht zu haben und tat mutig den Sprung, voller Neid eine DG-100 verfolgend,welche über meinen Kopf hinwegzischte.Während diese natürlich über den Hängen auf dem Jura ankam, begann ich tief unten den Hang zu polieren, Meter für Meter erkämpfend.Ca. 15 Min. brauchte ich,um die verwirbelten Aufwinde zu fassen, in denen ich dann doch gut steigend, über den Wendepunkt hinaus, bis bald nach Biel, abtrieb. Auf ca. 2500m richtete ich mich nun gegen den Wind, während sich vor mir über dem Grenchenberg die Wolken formierten.Betrachtete ich den Boden, so schien ich zu stehen, nichts bewegte sich, Grenchen bliebin gleicher Entfernung. Jetzt kams darauf an, was die vor mir liegenden Aufwinde gaben. Ich musste den MC-Ring hochschrauben, unter 2m gabs keine Chance vorwärtszukommen. Hoffentlich kommen dann die Schläuche wirklich!

Während sich das Gelände nun doch langsam zu verschieben begann, näherte ich mich der nächsten Wolke. Konkurrenten kreisten schon darunter. U.a. sah ich tief unten einen AFG-B4, erhatte mich eingeholt. Der Aufwind war gut, ich nahm ihn an.Bis 50 m unter die Wolke, dann weiter! - Doch was war das? Auf der Luvseite der Wolke stiegs weiter, zwar etwas weniger, dafür viel ruhiger, wie in einer Welle! Das interessierte mich hingegen mehr als das mühsame Rennen..50-100-200m über die Basis - phantastisch der Blick ins Mittelland, hinunter auf die deutlich tiefer liegenden Köhle.Darüber standen die Alpen, zum Greifen nahe. Ohne ganz vor meiner Wolke hochzusteigen,hatte ich das Gefühl "On top" zu fliegen. Jedoch der Wellenaufwind liess nun deutlich nach, und ich machte mich erneut auf die Socken. Es war dies das erste Mal, dass ich den oft beschriebenen Wellenaufwind vor Cu- Wolken, erflogen hatte.

Nase runter- Schwanz hoch - Stehen bleiben! schien die Devise auch da oben zu heissen. Ich tauchte vor der nächsten Wolke nieder, auf Basistiefe und profitierte glücklicherweise von da an, von stetigem Strassenaufwind, welcher mich langsam aber sicher in Abstechhöhe zum Birrfeld brachte. Aarau,1500m, MC2,-40km/h Wind,100m Höhenreserve - los!
Als erster Gruppenflieger wurde ich von Sepp mit einem besonders achtungsvollen Komentar bez. der "akademischen Leistung" abgewunken. Immerhin geschafft! 54km/h Schnitt auf 164km,bei 30km Bise und den 17. Rang von 27,waren für mich ein befriedigendes Resultat, nicht vergessend das phantastische Erlebnis bei Grenchen.

Ein Aufstöhnen ging durch die Reihen der Piloten, als am Morgen des 7.Junis,mit 307 km,die längste je an einem RAL ausgeschriebene Strecke bekannt wurde. Zwar rückte bei dieser unvermindert blasenden Bise, Pontarlier in greifbare Nähe, doch das Birrfeld verschwand vor allem für uns Kleinen,in astronomische Entfernungen. Den weiteren Meteoangaben, wie "voraussichtlich Blauthermik" und "tiefe Inversion auf ca.2400", konnten wir nur unseren Galgenhumor entgegensetzen. "Pontarlier einfach" hiess die Devise und "vergiss den Absinth nicht, nach der Landung".
Nachträglich muss ich sagen, dass sich diese schwere Aufgabe als ausserordentlich interessanter Flug herausgestellt hat, und ich möchte gern etwas mehr darüber erzählen.
Rel. früh hinaufgehängt flog ich von Anfang an sehr energiesparend, da die Thermik nur zögernd anzog. Ich hatte mir endgültig angewöhnt, immer mit einem Konzept zu fliegen. Es hiess: Früh auf die Strecke, zügiges Vorwärtsstreben aber ohne Risiken, auf dem Rückflug volles Kämpfen gegen den Wind, unbeachtet des Absaufrisikos, also lieber Tiefflugeinlagen als langes Suchen von schwachen Schläuchen und Zurücktreiben.
Die Startlinienüberflüge gestalteten sich noch schwieriger, als die der letzten beiden Tage. Die Aufwinde waren nicht sehr stark und reichten nicht besonders hoch, wobei wir immer wieder weit vom Start abgetrieben wurden.
Mit nur 600m Höhe gelang es mir endlich zu überfliegen und ich war froh, als ich mich auf 400m wieder etwas auffangen konnte. Vorerst war ich ziemlich alleine,denn ein Teil der Flugzeuge lag bereits wieder am Boden und der Rest kämpfte noch um bessere Ueberflugsbedingungen. Einzig zwei Libellen sah ich vor mir, und interessiert beobachtete ich ihr delfinartiges Spiel, welches sie leicht versetzt entlang der Jurarücken von mir weg trug. Auf ihrem Flugweg schien es überall leicht zu steigen und ich merkte mir einige markante Punkte,bis mir die Flugzeuge entschwanden, während ich in meinem zweiten Schlauch um Höhe kämpfte. Zu mir gestellte sich dann der Aarauer Cirrus und zusammen setzten wir die Reise fort. D.h. ich flog eher hangwärts, während er offensichtlich sein Glück über den Tälern suchte. Ich beobachtete, wie er immer rassiger Fahrt aufnahm, tief absank, noch mehr anheizte und es schien , dass er bald den Talgrund erreichen würde. Unterdessen versuchte ich eher langsam fliegend, dem Weg der Libellen zu folgen, und ich konnte damit recht gut die Höhe halten. Endlich konnte der Cirrus eindrehen und begann zu kurven und zu steigen. Bis er die 200m, welche er tiefer lag, gutmachen konnte,hatte ich seinen Schlauch ebenfalls erreicht und flog frech bei ihm ein. Ich lachte mir ins Fäustchen, als er erneut davonzischte, phantastisch zu verfolgen an Höhe verlor, diese momentan wieder wegzog und erneut anheizte. Das Spiel wiederholte sich. Ich folgte den Hängen, profitierte von unsichtbaren

leichten Aufwindstrassen,während er nebenan absank und die Höhe in schwachen Aufwinden wieder erkämpfen musste. Erst am Weissenstein gelang es ihm mich abzuhängen. Geri Mauthe beendete das Rennen schlussendlich bravourös, aber von der K6 die ihm anfänglich die Stange hielt, hatte er noch am Abend einen Horror.
Wie gewohnt verlief das Rennen im Raume Grenchen problemlos, d.h. dank den guten Verhältnissen holten mich natürlich einige bessere Flugzeuge auf. Am Chasseral hatte ich das erste Mal Mühe, ich wechselte daher schleunigst hinüber auf den Montagne du Droit, wo es aber nur noch zögernd weiterging. Ich drosselte das Tempo entsprechend den Verhältnissen, wobei der Rückenwind natürlich ständig schob. Schwierig war es besonders darum, da die Blauthermik nur bis ca. 2000m reichte und sich die Talsole doch schon auf 1000m befand. Somit bewegte sich die Operationshöhe zwischen 14-1800m.
Nur noch mühsam ging es voran, jeder Aufwind musste organisiert werden und . Tiefflug über den 200m-erigen Hängen wurde immer üblicher, je mehr das unsichtbare Ziel, welches ja in einer Senke liegt, näherrückte.
Bereits beobachtete ich eine gestrandete Libelle, als auch ich, nach langem Gleitflug, nur mit Mühe noch einen ruppigen Schlauch erwischte. Endlich wieder einmal zurückblickend, sah ich mehrere Flugzeuge anfliegen - tief! Der Diamant schob sich zwischen mich und die Bäume, eine DG-100 folgte. Hansjörg im B4 lag plötzlich etwas vor mir, während man dem bedauernswerten Willi nur noch zuschauen konnte, wie er die Aussenlandung vorbereitete. Man sah es von oben. Soll er links oder rechts, nach Frankreich oder in die Schweiz? Er landete neben der Libelle in Frankreich. Prost!-Für ihn begann ein besonderes Vergnügen: Französische Polizei!
Der Aufwind zog an, zum ersten Mal trat Pontarlier in Sicht, neue Luft wehte von der Senke herauf. Es ging besser, nach dem Diamanten fotografierte ich. Doch nun begann der Kampf erst richtig. Die Plastikflieger hängten mich ab. Ich schien zu stehen.Die Stadt wollte nicht verschwinden. Was unter 1.5m Aufwind war interessierte mich nicht, da es mir nichts einbrachte. Langsam, langsam kam ich nach la Brévin.
Ich flog nur knapp über dem Hang und beobachtete die Landung von Hansjörg,nachdem ich wieder etwas gefunden hatte. Später erfuhr ich, dass zu dieser Zeit nur noch etwa acht Flugzeuge in der Luft lagen.(ca.1530)
Halb im Hangaufwind, halb in der Thermik erreichte ich Le Locle. Stolz, dachte ich es doch noch nach Chaux de Fonds zu bringen, wo ich zwei Segler kreisen sah. Doch erneut Höhe gewinnend wechselte ich die Talseite Richtung Süden, in der Hoffnung via Vue des Alpes, am Chasseral vorbei, ins Aaretal hinunter zu kommen. Morgens hatte mir Urs Baumgartner den Tip gegeben, am Abend südlich am Chasseral vorbeizufliegen, obwohl dies eher die Leeseite sei. Die Vue des Alpes brachte mir nochmals gute Höhe,die dortige Talbarriere trieb einen saftigen Schlauch in die Luft. Somit konnte ich,natürlich immer im Schneckentempo,aber stetig leicht steigend, wie auf einem unsichtbaren Grat reitend, unter dem Chasseralhotel hindurch schlüpfen. Magglingen erschien bald rechts unter mir und über Biel hinweg konnte ich Grenchen anvisieren, das ich mit knapp 150m erreichte. Abgekämpft,im Gesicht geröstet wie eine Bratwurst, wurde ich von den dortigen Leuten mit Erstaunen empfangen: Konnte man heute wirklich eine Stecke machen? Beim Telefon ins Birrfeld erfahre ich es erst. Drei kamen heim, drei liegen im Schachen oder Olten und ich war Siebter mit der alten K6. Alle Uebrigen blieben auf dem Jura stecken.

Auch eine Woche später war uns Petrus sehr wohl gesinnt. Wieder galt es zwei Fotos heimzubringen, Tavannes und Beromünster. Endlich gab es keine Bise mehr und somit gestalteten sich die Startlinienüberflüge das erste Mal unproblematisch. D.h. ich hatte Mühe, auf 1000m hinunterzukommen. Ich startete wieder früh, schliesslich waren wir ja nicht die schnellsten zusammen, die K6 und ich. Tavannes fanden wir aber sehr bald und schon ging es retour. Aber dann zischte es um uns herum, einiges Glas zog stolz unten und oben durch. Aha,Richtung Olten ziehen sie. Wir müssen uns etwas einfallen lassen...,nun schwierig ist das jetzt nicht, die drei vier Jurafüchse scheuen ja das blaue Mittelland. Ich nahm noch den guten Schlauch am Weissenstein und flog direkt auf Kurs. Schon jenseits der Aare zog es nicht schlecht, mitten im Blauen. Zwischen Zofingen und Reiden zischte es wieder, erneut überholten sie mich wieder. Ha,ha,schön erwischt, die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist die Gerade! Doch Schadenfreude ist eine kurze Freude, sie reichte nicht einmal bis Beromünster, wo offensichtlich schlechte Verhältnisse herrschten. Ich sah einige Flügel aufblitzen...tief! In Menziken verlor ich viel Zeit,bis ich endlich die Höhe hatte,um um den Wendepunkt zu gleiten. Weitere Aufwinde waren nicht mehr zu erwarten, da eine Ac- Schicht das Ziel abdeckten. Der Rechner ergab 100m Höhenreserve bei MC 0, es könnte reichen. Dies tat es auch. Da noch einige stecken blieben, oder sehr langsam waren, konnte ich mich erneut gut in der ersten Hälfte der Rangliste klassieren.

Hammerwetter-Wolkenstrassen-Aufwinde wie Fusstritte beim Hochziehen-Jurafräs. Diese Stichworte sagen alles zum letzten Rennen. St. Imier galt es abzuknipsen. Unsere drei AFG- Gruppenklässler veranstalteten ein perfektes Vergleichsfliegen. B4 : B4 : K6. (die genauen Resultate können bei den entsprechenden Piloten gegen ein angemessenes Entgelt angefordert werden.) Unterdessen flogen uns die Bomber um die Ohren. Mit einem kleinen Bodenfräs, und einem Fehler unsererseits, flog uns Willi dann davon und gewann den internen Wettkampf, vor Hansjörg und mir. 69.47 - 69.4 -65.4 km/h auf ca 200km waren für uns gute Schnitte. (Sieger auf Cirrus 96km/h)
Damit ging das wohl spannenste RAL seit langem zu Ende. Sieger war Fritz Wanzenried auf LS-1. Doch wir alle fühlen uns als Sieger, welche uns in den ersten harten Flügen gegen die Bise durchgesetzt hatten.
Wie herausgeschnittene Filmstücke bleiben nun Erinnerungen zurück. Einzelne sind oben beschrieben und besonders den vielen Helfern gewidmet, welche uns verdankeswerterweise als Konkurenzleiter, Auswerter und Rückholer zu Hilfe gekommen sind.

Beat Müller

!! A U F R U F !! A U F R U F !! A U F R U F !! A U F R U F !! A U F R U F !!

Wie jedes Jahr im Frühling steht das RAL unmittelbar bevor und Hilfsleute sind stets willkommen.
Wer am Wettbewerb mitfiebern möchte oder wer die Freunde des Segelfluges in unserer RAL- Beiz kulinarisch betreuen möchte, der melde sich umgehend bei unserem Präsidenten Hansjörg Benninger !

Personalien

Unser langjähriger,verdienter Münsterlagerkoordinator Peter Moser,hat sein verantwortungsvolles Amt in jüngere Hände gelegt.In der Person von Rolf Hess,Alt-Münsterlagerleiter hat er einen würdigen Nachfolger gefunden.Wir wünschen Rolf Hess bei der Berechnung der Miettarife für den Campingplatz viel Glück und Verstand und einen starken Telephonarm für den Umgang mit den Behörden.

Richi Meyer wurde an der Sektions-GV vom 25.März 1977 zum letzten Mal als Vorstandsmitglied der Sektion Aargau des AeCS dechargiert.Er übergibt seinen jederzeit gut gespitzten Protokoll-Bleistift an jemand anders.Wie von gewöhnlich gut unterrichteter Seite zu vernehmen war,möchte sich sich Richi in Zukunft noch mehr den Belangen der SFK und der AFG widmen. (Beispielsweise als Wettbewerbsleiter am diesjährigen RAL, Datum vgl. AGENDA 23./24.4.,30.4./1.5.,7./8.5. .)

Mit Akklamation und ohne Gegenstimme hat Peter (Iwan) Schneuwly an der vorgängig erwähnten Versammlung Einzug in den Vorstand der Sektion Aargau des AeCS gehalten. Ueber seinen Einstand unterhalten wir uns am besten mit dem ebenfalls neu gewählten Josef Buschor (SG Aarau) in der RAL-Beiz.(Wer nöd debii isch,hät gha!).

Der Vorsitzende unserer Flugabteilung und prominente Chef-fluglehrer der AFG,Christian Stalder,möchte nach jahrelanger, anstrengender Vorstandstätigkeit in den wohlverdienten FA-Ruhestand treten.Des Cheffluglehrers meist gebrauchtes Instrumemt ist ja bekanntlich der Hammer,welchen Christian stets diplomatisch aber konsequent,zielsicheraber sanft und mit der nötigen Brise Humor geschwungen hat.Für seine grossen Verdienste um unseren straffen Schulungsbetrieb und den gruppengerechten Aufbau des Flugbetriebes gebührt Christian unser herzlichster Dank.

Mitteilungen

Administratives: Unser initiativer Kassier,Walter Huber,hat uns ein Spesenabrechnungsformular beschert. Dieses kann ohne jede Gebühr direkt beim Kassier oder beim Präsidenten (neue Adresse beachten) bezogen werden.Wie der Name sagt,dient das Formular der Geltendmachung von Rückerstattungsansprüchen

für Auslagen,welche die Gruppenmitglieder in Verrichtung ihrer uneigennützigen Tätigkeit für die AFG aus eigenem Geldsäckel berappt haben.Drausgekommen ?
Um Walti vor dem Ertrinken in der Flut solcher Gesuche zu bewahren,ist folgender "Dienstweg" einzuhalten:
-Spesenabrechnungen,die unseren Wagenpark betreffen (auch Benzinabrechnungen),sind an den Wagenwart (Jörg Amsler) zu richten.
Vgl.auch Anmerkung des Wagenwartes !
-Spesenabrechnungen,welche etwas mit dem Material zu tun haben,werden vom Materialwart (Bruno Neiniger) entgegengenommen.
-Spesenabrechnungen für Auslagen bei der Flugzeugrevision,sind dem Revisionsbuchhalter (Willi Fuchs) zu übergeben.
-Spesenabrechnungen von Lagern (inkl.RAL und Münsterlager) gehören in die Buchhaltung des betreffenden Lagerleiters.
-Alle übrigen Spesenrechnungen (Administration, etc.)werden direkt vom Kassier erledigt.

Stamm: wird jeden Freitag im Restaurant Schlüssel, Gladbachstrasse 94,8044 Zürich abgehalten. Während den Semesterferien finden sich möglicherweise eher weniger AFG'ler ein.

Turnen: Ebenfalls jeden Freitag werden vorgängig dem Stamm verrostete oder sonstwie angeschlagene Gelenke im ASVZ-Konditionstraining wieder gängig gemacht.
Laut inoffiziellen Meldungen aus Medizinerkreisen soll sich das Flugerlebnis bei guter Kondition um mehr als 50 % steigern.
ASVZ-Abonnemente können bei Walter Moser beschafft werden.Er regelt auch die Versicherung.

Baulokal: Die leidige Baulokalgeschichte hat (hoffentlich) ihren Abschluss gefunden.
Talente jeder Art dürfen ihr Wissen und ihre Fertigkeit in einem beheizten Raum der ETH-Hönggerberg (HIF B 46.2) unserer Gruppe zur Verfügung stellen.
Wer Fragen bezüglich seines Einsatzes hat,verhandle direkt mit unserem Materialwart Bruno Neiniger.
Für Verpflegung ist gesorgt,Motto:"Ohne Preis kein Fleiss".

!! H A M M E R !! H A M M E R !! H A M M E R !! H A M M E R !!

Facts aus dem Alltag des Wagenwartes:
-Eingedrückte Kotflügel an Anhänger ohne Meldung.
-Verlorene Schrauben und Muttern für Beschläge.
-Verlorene Zubehörteile für Flugzeugbefestigung.
-abgerissene Ketten für Anhängersicherung.
-Beschädigungen der Anhänger und Zugfahrzeuge durch unsachgemässes Rangieren.
- Lenken eines Zugfahrzeuges ohne betreffende Umschulungsbewilligung.

Ich möchte an dieser Stelle verzichten noch weitere Geschichten,die das Leben aus der Tätigkeit des Wagenwartes schrieb,zu erzählen.
Jedoch möchte ich wieder einmal alle AFG'ler aufrufen, Verstand und Sorgfalt auch bei Gruppenmaterial walten zu lassen.
Falls dennoch einmal etwas ungeschicktes passiert,findet ihr meine Adresse im Mitgliederverzeichnis unter Beisitzer des Vorstandes! Klar ?
Eine unfallfreie Saison auf der Strasse,wie in der Luft wünscht Euch der Wagenwart !

Jörg Amsler

Flugmedizin

Unser Flugmediziner René Maire schreibt uns...

(Aus organisatorischen Gründen folgt der Artikel auf der nächsten Seite.Anm. d. Red.)

Die untenstehende Anmeldung für den O_2-Mangel-Versuch bitte direkt senden an: René Maire
Schaffhauserstr.11
8006 Zürich

Anmeldung für Unterdruckkammer-Versuch

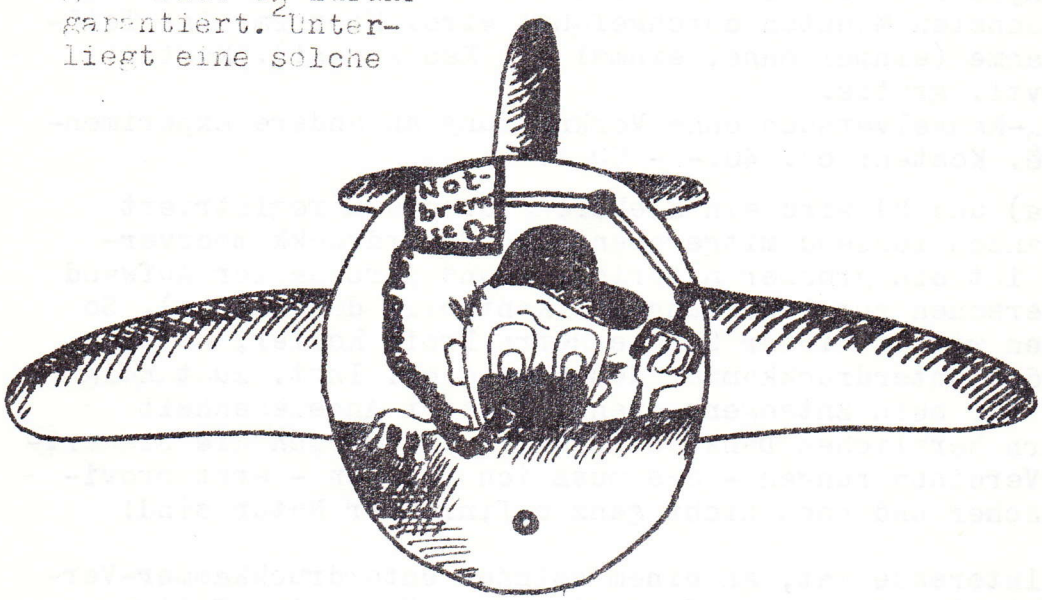
Der Unterzeichnete würde gerne an einem Unterdruckkammer-Versuch teilnehmen und würde sich in diesem Rahmen
☐ auch als Versuchsperson
☐ nicht als Versuchsperson (zuteffendes ankreuzen)
einem wissenschaftlichen Versuch zur Verfügung stellen.

Abwesenheit im Jahre 77 (Ferien etc.) .....
Mir geht es an folgenden Nachmittagen: ☐ Mo ☐ Di ☐ Mi ☐ Do ☐ Fr

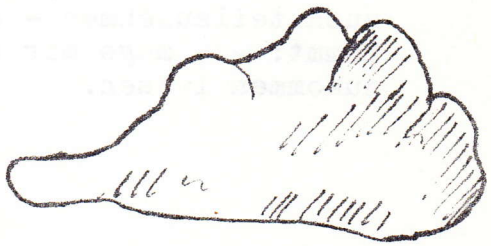
Datum, Ort: ..... Unterzeichnete(r): .....

O_2- Mangel-Versuch in der Unterdruckkammer

Sauerstoff-Mangel tritt auf, sobald eine Höhe von 3500-4500 m/M (individuell verschieden) überschritten oder bei uns überflogen wird. Für solche Fälle nimmt der Segelflieger eine O_2-Anlage mit, welche ihm bis in grosse Höhe eine genügende O_2-Zufuhr garantiert. Unterliegt eine solche



Anlage einem Defekt, tritt erneut die Problematik des O_2-Mangels auf: Selten wird der O_2-Mangel als unangenehm empfunden, häufig wird er deshalb nicht richtig oder zu spät entdeckt. Ferner sind die Reaktione



auf ihn individuell verschieden. Dies sind Gründe, warum beispielsweise sämtliche Militärpiloten in der Ausbildungsphase einem O_2-Mangelversuch in der Unterdruckkammer - wo die Höhe simuliert werden kann - unterzogen werden. Jeder lernt dabei, seine eigenen Reaktionen auf O_2-Mangel zu erkennen. Auch von Seite der Segelflieger ist verschiedentlich der Wunsch geäussert worden, einen solchen Unterdruck-

kammertest durchführen zu können. In der Schweiz gibt es drei Unterdruckkammern, zwei bei den Fliegertruppen: eine fahrbare und eine festinstallierte im Fliegerärztlichen Institut Dübendorf, ferner eine dritte im Physiologischen Institut der Universität Zürich. In letzterer besteht nun die Möglichkeit, einen solchen Test durchzuführen. Das Vorgehen ist noch nicht im Detail besprochen worden. Es scheint jedoch prinzipiell zwei Möglichkeiten zu geben:

a) Teilnahme an einem experimentellen Versuch, der vom Physiolog. Institut geleitet wird und im Verlaufe der nächsten Monaten durchgeführt wird. Hier 2malige Teilnahme (einmal ohne, einmal mit Medikament). Kosten: evtl. gratis.
b) O_2-Mangelversuch ohne Verknüpfung an andere Experimente. Kosten: ca. 40.- - 50.-.

Bei a) und b) wird ein Elektrokardiogramm registriert und anschliessend mitgegeben. Ein Unterdruckkammerversuch ist ein grosser materieller und personeller Aufwand (3 Personen zur Bedienung und Kontrolle der Anlage). So müssen wir an dieser Stelle Herrn Prof. Koller, welcher für die Unterdruckkammer des Physiolog. Inst. zuständig ist, für sein Entgegenkommen in dieser Angelegenheit unsern herzlichen Dank aussprechen, wenn auch die bisherigen Vereinbarungen - das muss ich betonen - erst provisorischer und noch nicht ganz definitiver Natur sind!

Wer Interesse hat, an einem solchen Unterdruckkammer-Versuch teilzunehmen - sofern die ganze Sache ins Rollen kommt! - , möge mir untenstehende Anmeldung möglichst bald zukommen lassen.

René Maire

Motto

Wochenend-Briefing AFG:

"Lieber eim K-8 in der Hand als ein Astir auf dem Dach".