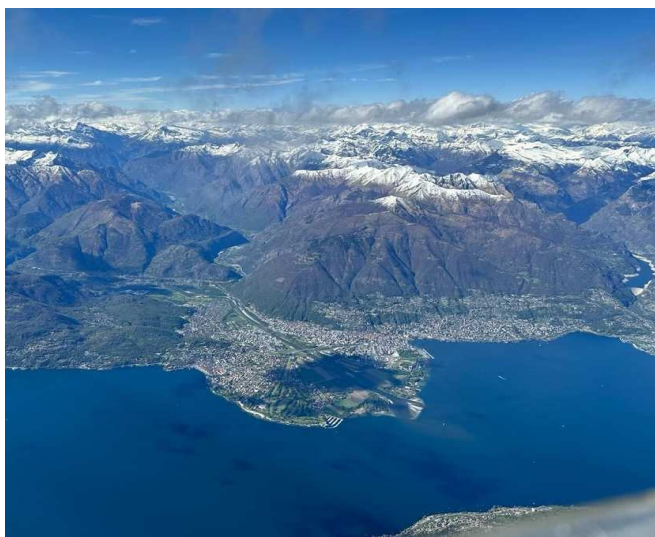




Aufwind





Das Engadin mit Silser- und Silvaplana-See, mit Sils in Bildmitte (Foto Raphael Zimmermann)

Danksagung

Ohne die Hilfe der freiwilligen Autoren wäre der «Aufwind» nicht, was Ihr gerade in Händen haltet. Deshalb gilt ein spezieller Dank an alle, die sich die Zeit nahmen, ihre Erlebnisse und Erfahrungen aus der Saison in einem interessanten Bericht zu veröffentlichen. Besten Dank an: **Michael Keller, Peter Hochstrasser, Jörg Amsler, Patrick Zhao, den gesamten AFG-Vorstand, Alfred Ultsch, Heini Schöner, Raphael Zimmermann, Bernhard Leistner.**

Titelbilder: grosses Bild Im Bergell - Blick auf Albigna Stausee (Raphael Zimmermann)
unten links Lago Maggiore mit Maggia-Delta und Tessiner Alpen (Olivier Liechti)
unten rechts AM im Pijama auf Flugplatz Alzate mit Bolettone (Olivier Liechti)

Editorial

Letzten Herbst habe ich mich noch erstaunt gezeigt, dass während meiner Zeit als Aufwindredaktor nie über eine neue Flugzeugbeschaffung zu berichten war. Das hat sich jetzt geändert. Zwar ist noch kein Typenentscheid gefallen, aber die Weichen sind gestellt. Das Auswahlverfahren und der Richtungsentscheid werden im Beitrag von Raphi in diesem Aufwind dargestellt.

Und „hurra“, wir haben einen neuen Aufwindredaktor! Trotz Vollbeschäftigung mit seinem Studium hat sich Julius Schlapbach bereit erklärt, dieses Amt zu übernehmen. Ob er schon die Herbstausgabe in diesem Jahr redigieren wird, hängt noch von seinem Studium und den entsprechenden Verpflichtungen ab. Von meiner Seite danke ich Julius für sein Engagement und wünsche ihm freudiges Gelingen. Bitte unterstützt ihn bei seinem Einstieg, indem ihr weiterhin viele spannende Beiträge verfasst.

Jedenfalls für diese Nummer konnte der Aufwind reichliche Ernte einfahren und aus meiner Sicht bietet das vorliegende Heft vielseitige, interessante Beiträge. Die Front- und Rückseite werden ohne weiteren Text mit Bildern vom diesjährigen Alzate-Lager verziert.

Die Redaktion wünscht allen eine unterhaltsame Lektüre und einen schönen Sommer.

Max Humbel

Inhalt

Ziellandekonkurrenz 2022 in Reisingen	4
Aussenlandefelder - Wie kommen sie in den Rechner.....	7
Ein Aluminiumvogel durchdringt den eisernen Vorhang	10
159 Minuten im LS-4	17
Jahresbericht AFG 2022	20
Es müssen nicht immer die Anden sein.....	24
Nachruf Hans Fischer	29
Einsitzer im Aufwind.....	30
Neumitglieder stellen sich vor.....	34

Ziellandekonkurrenz 2022 in Reiselfingen

Autor: Michael Keller

In hundert Kurven führt die L159 der Steina entlang flussaufwärts. Wann tauchen wir in den Nebel ein? Erst kurz vor Bonndorf geht der Weg aufs Plateau. Für Reiselfingen muss noch die Wutachschlucht durchquert werden. Südöstlich vom Dorf ein beeindruckend grosses Segelfluggelände.



Das Flugplatzgelände

Am Ostende, schon halbwegs im Wäldchen, der Hangar und das Clubhaus. Unmittelbar nach dem Pistenende eine grosse, tiefer gelegene Kiesgrube mit Kieswerk – ein Nogo für zu kurze Anflüge. Gegen Westen rund tausend Meter Graspiste, leicht ansteigend. Etwa 400 Meter westlich Pistenende eine Hochspannungsleitung, der aber falls nötig südlich gegen die Wutachschlucht ausgewichen werden kann. Wie Acki, der mich vor meiner Haustüre abgeholt hat und ich ankommen, sind der Duo und die ASW-28 schon montiert, Die Winde steht im Westen, wegen der Erdkrümmung nur noch knapp sichtbar. Die Leute vom lokalen Verein sind sehr hilfsbereit, ein kurzes Briefing, der Flugleiter sitzt im mobilen Kommandohäuschen, der Windenfahrer schwingt sich aufs Fahrrad, der Lepofahrer ist startbereit (die Bezeichnung „Lepo“ hat sich landesweit eingebürgert, auch wenn das Seilausziehfahrzeug kein Opel ist). Der Ablauf des Windenstarts ist in ganz Deutschland einheitlich

geregelt:

„Duodiscus am Südseil doppelsitzig startbereit““Seil straff“ „fertig“ beim Anrollen ... „frei“ beim Abheben.

Das erledigt der Gastgeber für uns.

Jörg Dietzmann, der Organisator, geht mit einem Sack Sägemehl und dem Messband ins

Feld. Wir AFGler müssen uns nur um die Bewegungen der Segelflugzeuge kümmern. Fünf Starts mit der ASW-28 besorgt der UL-Schlepper der Reiselfinger, 27 die Winde. Zwei kleine Unterbrüche wegen Seilproblemen und einem Seilriss. Um die Mittagszeit wird grüppchenweise ins Clubhaus gepilgert. Wir werden mit Wurst und Kuchen verpflegt.

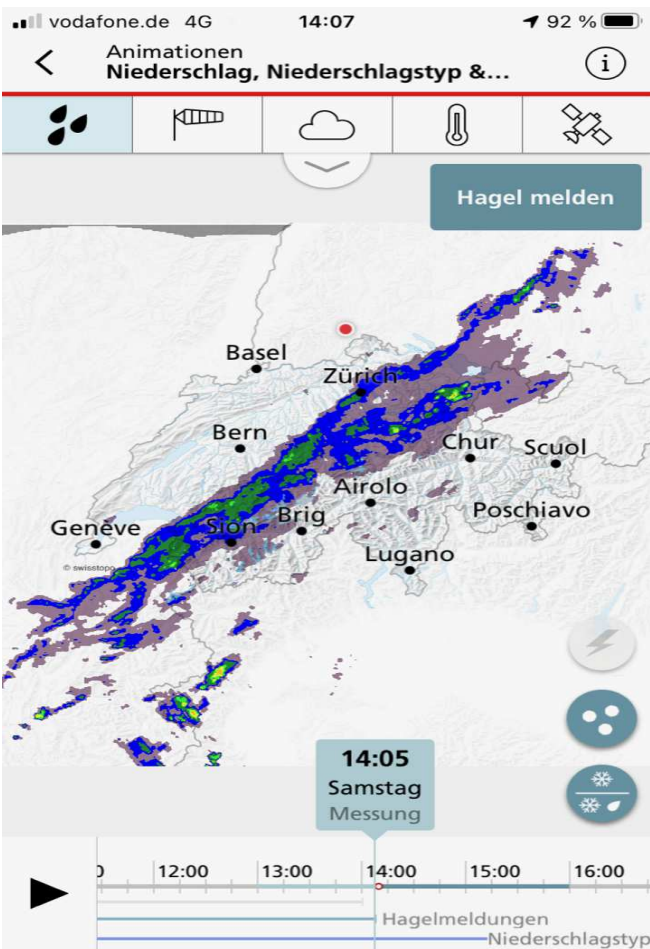
Gemessen wurde der Erstaufschlag des Heckrades. Die Zielgenauigkeit mehrerer Piloten war beachtlich. Bedenklich, dass der älteste Teilnehmer den Sägemehlstreifen am weitesten verfehlte, was traditionsgemäss den Berichtschreiber bestimmt. Erst nach dem ersten Start wurde klar, dass die Wolkendecke mehr als 300 Meter über dem Platz lag. Die Nebelbank verzog sich gegen Osten. Das blaue Loch, das im Norden schon bald leuchtete, breitete sich am Nachmittag über den ganzen Himmel aus. Ein zeitweilig auffrischender Südwestwind half, um mit der Win-



Der Hangar, ganz rechts das Clubhaus

de auf 350 Meter zu steigen. Um dem Organisator, den Einfluss auf die Rangliste zu vermehren, gabs noch eine Nebenkonzurrenz Pfeilwerfen, deren Resultate nicht veröffentlicht wurden.

Wegen der tiefer sinkende Sonne war der Landebalken nicht mehr reglements-konform erkennbar. Mit den letzten Sonnenstrahlen wurde alles weggepackt. Der Wirt in der Dorfbeiz hat seine Gaststube extra für uns geöffnet und ein üppiges Mahl serviert, wo erstaunliche Mengen weggeputzt wurden. Angesichts des



Der Wetterradar - Regen nur bei der Anfahrt



Der Flugdienstleiterstand



Der Startplatz

reich gedeckten Tisches verlor sich das Interesse am Klassement. Trotz zweimaliger Nachfrage blieb das Dokument mit den Resultaten verschollen. Der Organisator erinnert sich: Andi war der Beste mit zwei Mal +4 Metern, gefolgt von Alex Zwahlen. Zu hinterst waren Acki, der bei Jörg die Bilder beschaffte und Michael Keller, für den Text verantwortlich.



Abrüsten bei Sonnenuntergang

Die Heimfahrt via Schluchsee war erfreulich weniger kurvenreich. Besten Dank an alle Beteiligten für den gelungenen Anlass.

Michael Keller



Das Nachtessen in der Dorfbeiz war gut und grosszügig bemessen

Aussenlandefelder - wie kommen sie in den Rechner?

Autor Peter Hochstrasser

Wenn wir Strecken fliegen, leben wir mit dem Risiko einer Aussenlandung. Mittlerweile gibt es deswegen viele Aussenlandefelderkataloge: Der Schweizer aus Schänis, der Schwarzwälder, der französische, der italienische und viele weitere.

Und alle sind sie auf Papier. Wie alle anderen Flugzeuge hat auch MQ keine separate Bibliothek mit Regalen bis zur Decke und Lesesesseln, und mein alterndes Gehirn kann sich die hunderten von Landeplätzen nicht so merken, dass sie unter Stress im richtigen Augenblick sicher bereit stehen – also lasse ich mir vom Rechner helfen: Ich elektronifiziere die Aussenlandeplätze, die ich in meinen Urlauben möglicherweise brauchen werde.

Ich werde in der Folge zwei Themen aufarbeiten:

- Wie entstehen die Bücher, und
- wie kann sich der ernsthafte Streckenpilot selbst helfen, eine komplette Sammlung auf dem Rechner zu haben?

Wie entstehen die Bücher?

Eigentlich müsste Jürg Keller über dieses Thema schreiben, denn er hat's bereits einmal gemacht: Auf sein Betreiben hin hat in grauer Vorzeit ein Mirage-Aufklärer unserer Luftwaffe viele Aussenlandefelder in den Schweizer Alpen fotografiert. Jürg hat dafür die Felder identifiziert (d.h. am Boden besucht und sich überzeugt, dass sie sinnvoll und vermutlich dauerhaft sind), die Koordinaten der Felder ermittelt, und mit Kontakten erreicht, dass der Fotoflug stattfand und die Bilder den Weg zu ihm fanden. Daraus hat er dann die Aussenlandefibel, die einige Zeit in Münster abgegeben wurde, produziert.

In Frankreich wird zusätzlich mit den Bauern geredet und Abkommen ausgehandelt, damit die Plätze frei bleiben und genügend oft gemäht werden, ohne dass die Heuballen auf den Wiesen stehen bleiben. Da fallen dann oft auch Gebühren an.

All dies will finanziert sein. Und dies geschieht durch den Verkauf der Bibeln. Wir si-

chern also den Weiterbestand der Felder mit dem Kauf dieser Bücher.

Die elektronische Gefahr

Seit die oben erwähnten Aufnahmen gemacht wurden, sind nicht nur die Mirage Aufklärer ausser Dienst gestellt worden: Heute geschieht vieles elektronisch. Und was liegt da näher, als einen Medienbruch zu vermeiden, und die Aussenlandefelder dem Rechner bekannt zu machen. Und dann fragt sich manch einer, warum soll ich denn die Bibel noch kaufen, wenn im Rechner sowieso alles schon gespeichert ist? Ein berechtigter Einwand, wenn man nur den kurzfristigen Nutzen sieht.

Die grosse Spendenfreudigkeit

Und wenn man z.B. den OLC ansieht, etwa unser Gruppenkassament, so sieht man, dass hier die freiwilligen Spender (die mit dem Smiley) ganz klar in der Minderzahl sind: Von 30 AFG OLC-Nutzern genau deren zwei: Robert Koch (der ab Grenchen mit einer Stemme fliegt) und ich.

Alle anderen nehmen an, dass Reiner Rose und sein Team schon irgendwie genug Geld zusammen kriegen, um eine mittlerweile sehr stattlichen Website und deren Infrastruktur zu finanzieren, nicht zu sprechen von allen anderen Aktivitäten, die der OLC unternimmt, anstösst oder unterstützt.

Ich denke, dieses Bild lässt sich ziemlich gut auch für die Aussenlandeplätze anwenden. Die ganze gute Sache ist auf Gedeih und Verderb auf den Goodwill und die freiwilligen Helfer und Spender angewiesen.

Mittelfristige Abhilfe

FLARM hatte das Problem auch schon: Um den Einstieg günstig zu gestalten, und um die Marktdurchdringung schnell zu schaffen, wurden die Geräte ohne Langfrist-Kalkulation gepreist, und die Software-Updates als „lebenslang gratis“ deklariert.

Irgendwann merkte man, dass die Weiterentwicklung der Hard- und Software viel Geld kosten, das ohne ständige Einnahmequelle nicht erwirtschaftet werden kann. Die Abhilfe bei FLARM ist die Hindernisdatenbank, die

zur Zeit für etwa 40€ pro Jahr zur Verfügung gestellt wird. Die Krux daran: Die Datenbank umfasst primär das Alpengebiet, und damit ist sie nur für Teile Europas ein Must. Für alle anderen Gebiete ist der Nutzen ziemlich klein.

Die Aussenlandefelder und ihre Verwaltung suchen nun einen ähnlichen Weg: Es gibt in LXNAV Geräten eine Möglichkeit, Wendepunkt-Datenbanken (cup- und cupx Format) per Schlüssel/Passwort abzusichern. Solche Datenbanken kriegt man z.B. vom streckenflug.at als SIP (Soaring Information Publication), als Zusatz zum entsprechenden Buch. Laut Jérémy Badaroux sind die Produzenten des französischen Aussenlandebuches auch daran, so eine Datenbank aufzubauen.

Bei einem vernünftigen Preis wird dies sicher auch ohne die unhandlichen Bibeln die Finanzierung der Aussenlande-Infrastrukturen sicherstellen können.

Trotzdem gibt's immer wieder Situationen, in denen nicht alle gewünschten Felder und sonstigen Wendepunkte in den Datenbanken vorhanden sind, oder Daten veraltet sind. Darum hier eine Anleitung zum selbst Erstellen der notwendigen Informationen.

Selbsthilfe für Streckenflieger

Die Selbsthilfe beginnt mit der Aussenlandefelder-Bibel oder den Blättern des gewählten Ferienfluggebietes, und mit SeeYou. Wenn Ihr die Luxusvariante mit Bildern wollt, so braucht Ihr SeeYou oder den von LXNAV gratis zur Verfügung stellten LXASAPT Editor. Das cupx Format ist binär und enthält die CSV-Daten der .cup Dateien und die Fotos der Landeplätze.

Wenn Ihr's konzentriert und in kurzer Zeit macht, so könnt Ihr die SeeYou Testversion (gratis für 14 Tage auf dem PC) nutzen. Sonst müsst Ihr kaufen: Initial 153 €, pro Jahr 49 €, dies übrigens inkl. Upgrades für SeeYou mobile und andere Naviter Produkte.

Wenn dieser Punkt geklärt ist, so heisst es: Handarbeit!

In meinem Fall habe ich auf Nachfrage einen Link zu einem GoogleDrive bekommen, auf welchem die im Frühjahr gekauften Aussenlandedokumente für Alzate lagern. Format: PDF. Sprache: Italienisch.

Als Zusatzsoftware brauche ich ein Screen Shot Programm wie ScreenPresso oder GreenShot, oder den Adobe Reader, wenn ich die Bilder in Originalauflösung aus dem PDF herausziehen will. Eine andere Möglichkeit ist eine der vielen Gratis-Apps, die z.B. Bilder aus PDFs extrahieren.

Erster Durchgang ist das Extrahieren der Bilder. Da gibt's die eine oder andere Überraschung (einige Bilder werden in mehreren Streifen extrahiert), was mit einem Programm wie IrfanView korrigiert werden kann.

Im zweiten Durchgang geht's ans Eingeben in SeeYou. Als Basis nehme ich eine leere Wendepunktdatei in SeeYou. In dieser habe ich mit der hier beschriebenen Methode die Aussenlandeplätze von Alzate, sowie die von mir vermissten Gipfel Grignetta, Grignone, Bolleto, Bolletone und Piz Quaternals erfasst. Daneben habe ich den Passo San Martin, einen „tiefen“ Übergang von den Bergamaskern ins Veltlin, eingefügt. Die Datei dient als zusätzliche Wendepunktdatei, und sollte sich möglichst nicht mit anderen Dateien überschneiden.

Ich öffne SeeYou, und wechsele in den Wendepunkt Modus. Danach jeweils pro Aussenlandefeld oder Wendepunkt neu anlegen und Koordinaten, Höhe, Länge, Richtung, Frequenz bei (ULM-) Flugplätzen, Beschreibung und ggf. die Bilder ergänzen.

Zwei wichtige Regeln:

- Alle Kommentare in Deutsch. Im Stress helfen fremdsprachliche Ergänzungen nichts.
- Wenn immer möglich, ein Check-Datum vermerken, damit man eine Ahnung hat, wann denn der Zustand dokumentiert wurde.

Schlussendlich sichern der Wendepunkte im .cupx Format, damit die Bilder auch erhalten bleiben. Danach muss die Datei in den Rechner geladen werden, via SD Karte oder USB Stick.

Das wär's gewesen, habe ich meiner Naivität gemeint: Etwa bei einem Drittel fehlte im LX der Plan, d.h. die zweite Photo. Somit habe ich die Datei nochmals editiert, diesmal im LXASAPT Editor, von der LXNAV Homepage.

LXASAPT steht für LX Airspace und Airport Datenbank-Editor. Auch dieser Editor kann

So sollte es im LX am Schluss aussehen

das .cupx Format lesen und schreiben. Einfach die entsprechende cupx-Datenbank öffnen, und das Ergebnis prüfen. Es werden auch die Wendepunkte angezeigt, nicht nur die Flug- und Landeplätze. Der scheint dann eine funktionierende, komplette Datei für die LXNAV Geräte zu erstellen.

Der vorherige Bodenbesuch ist also immer noch notwendig, oder zumindest nachdrücklich empfohlen.

Peter Hochstrasser

Eine weitere Möglichkeit bietet der cupx Generator von Stephen Haley. Den findet Ihr unter <http://www.sjhaley.com/cupx/>

Unter [rec.aviation.soaring](https://groups.google.com/forum/#!topic/rec.aviation.soaring/wrtFIQbmgfQ) findet sich ein Forum dazu: <https://groups.google.com/forum/#!topic/rec.aviation.soaring/wrtFIQbmgfQ>

Ich habe noch nicht die Zeit gefunden, diesen Generator genauer zu prüfen, aber die Details in der Anleitung/Hilfe lassen mich hoffen, dass er einfacher funktioniert als SeeYou oder LXASAPT - Frage ist nur, wie man die so zentralen Kommentare einbringt.

Und nun: Happy Flying, und vor allem Happy Landing.

P.S. Ich habe einige nicht ganz so tolle Tage in Alzate verwendet, um mir den einen oder anderen Platz anzuschauen. Einige der Plätze, die auf den Alzate-Blättern als „gut“ klassiert sind, würde ich mit der DG, trotz 900 Stunden und einigen hundert Landungen nur im äussersten Notfall nehmen, da müsste ich schon wirklich keine andere Alternative haben!

Ein Aluminiumvogel durchdringt den eisernen Vorhang

Text und Bilder: Jörg Amsler

Prolog

Die Geschichte beginnt im April 1974 und endet im Juni 1975. Sie spielt vor und hinter dem eisernen Vorhang (damalige Grenze zwischen den Staaten unter sowjetischer Herrschaft (Warschauer Pakt / WAPA) und dem Westen) und erst wenige Jahre nach der brutalen Niederschlagung des Prager Frühlings durch die russische Armee (1968). Die russische «Befreiungsarmee» war in der Tschechoslowakei (ČSSR) omnipräsent in Kasernen, mit Sowjetsternen und Monumenten der «Brüderlichkeit» auf Dorfplätzen und in den Zentren der Städte.

Reisen in die WAPA-Staaten waren mit einigem bürokratischem Aufwand verbunden, mit Visumpflicht, amtlicher Pflicht zum Geldwechseln (mit tollem Kurs beim Schwarzwechseln, allerdings mit Risiko!), teilweise gesperrten Strassen, schwierigen oder unmöglichen Telefonverbindungen, dürftigem Kaufhausangebot bei Bezahlung in Landeswährung (ČSSR: tschechische Kronen, Kčs) und opulentem Warenangebot in speziellen Läden bei Bezahlung in Westwährung (D-Mark, US Dollar).

Die Reisebeschreibungen entnehme ich meinem Tagebuch und verschiedenen Dokumenten der Privatarchive von Urs Isler und mir.

Auftakt

Dem Protokoll der ordentlichen AFG Frühjahrs-Generalversammlung vom 26. April 1974 im Restaurant Limmatberg, Zürich-Höngg ist unter Traktandum 8 «Revisionen» folgendes zu entnehmen:

Der Präsident Urs Pestalozzi orientiert über die notwendigen Revisionen von K-8 und Blanik L-13, welche im Winter 74/75 durchgeführt werden sollen. Er rechnet mit einem Aufwand von 10'000 bzw. 13'000 Franken. Gemäss Protokoll folgt eine «intensive Diskussion» mit Anträgen zu nur teilweisen Revisionen in Eigenregie mit Entschädigung der Clubmitglieder, welche Arbeitseinsätze leisten. Letztlich obsiegen die Anträge des Präsidenten, beide Revisionen extern durchführen

zu lassen. Zur Blanik-Revision soll deren Umfang abgeklärt werden. Zudem soll diese nach Möglichkeit nicht in der ČSSR durchgeführt werden.

Nach verschiedenen Abklärungen folgt eine Korrespondenz unseres Materialwartes Andrea Branger mit den tschechoslowakischen Let-Flugzeugwerken in Uherske Hradiště. Im Verlaufe des Herbstes 1974 stellt sich heraus, dass für die Firma «Léman Poids Lourds» in Lausanne, die neben schweren Lastwagen offenbar auch Flugzeuge importiert, ein fabrikneuer Blanik bei Let abholbereit sei. Léman Poids Lourds offeriert uns 800 Franken für den Transport nach Lausanne und wird alle Zollformalitäten und Versicherungen übernehmen. Für die Überholung unseres Blaniks wird ein halbes Jahr veranschlagt.

Der Transportanhänger wurde vom AFG-Piloten und Fluglehrer Andres Frank genial konstruiert, damit er nicht nur für den Transport des Blanik HB-870 sondern auch für den K-13 HB-952 verwendet werden kann. Infolge dieser Doppelverwendung muss er zurück in die Schweiz. Was liegt da näher als einen neuen Blanik auf der Rückreise gleich mitzunehmen, um ebenso die AFG-Kasse aufzubessern. Unser Kassier, Walti Huber, ist zunächst etwas skeptisch «so etwas kann man nicht ein paar unerfahrenen, abenteuerlustigen Studenten überlassen», willigt dann aber ein, nachdem ich mit Léman Poids Lourds die Reisedetails klären und er weitere Formalitäten bereinigen konnte.

Eine eisige erste Reise (8. – 12. Januar 1975)

Es ist Spätherbst 1974. Nach einem intensiven Auswahlverfahren des AFG-Vorstandes, das jeden CEO einer Grossbank hätte klein aussehen lassen, wurden aus der unglaublichen Zahl von Bewerbungen (zwei Eingaben) Bruno Neiningen und meine Wenigkeit auserkoren die Transporte durchzuführen, mit dem eindringlichen Rat 'keine Dummheiten zu machen'. Als erstes waren zu Jahresbeginn 1975 die Visa zu besorgen. Mit je zehn Stempeln auf den Visa und weiteren fünf plus acht Unterschriften in den Pässen verliess ich die tschechische Botschaft in Bern und strebte im Schnellzug Zürich zu, um die Umschulung auf



den Mike'schen VW-Bus mit Koch- und Schlafgelegenheit, wie auch 150 Stunden Musik ab Tonbändern (Mike'sche Eigenwerbung) zu bestehen. Nach Erklärung der Besonderheiten des Fahrzeugs und der aufmunternden Schlussbesprechung «Gsehsch jo denn scho we's goht!» übergab mir Mike (Keller) spät-abends den Zündschlüssel. Mitternacht rückte näher schon, als ich den voll ausgerüsteten VW-Bus vor dem Haus meiner Schlummermutter in Zollikon parkte.

Der nächste Morgen kam unerbittlich schnell. Wir schreiben den 8. Januar 1975. Mit einem Zwischenhalt in Regensdorf, um Bruno Neininger ins Zweier-Team zu holen, empfing

uns der Flugplatz Birrfeld mit typischem Frühlingslagerwetter. Ein kalter Westwind trieb schwadenweise Nieselregen durch die kahle, graue Landschaft. Einzig der gelbe VW-Käfer des Flugplatzchefs René Vetterli stand einsam auf dem Parkplatz. Nun mussten der Anhänger minutiös kontrolliert und alle ausgesetzten Stellen des Blanik abgeklebt werden. Um 15:00 gelang das Koppelungsmanöver und das Laden der letzten Utensilien. So schafften wir es exakt in den Feierabendverkehr nach St. Margrethen zum Zoll.

Am Zoll herrschte Hochbetrieb. Zwischen Lastwagen, die Zollformalitäten erledigten und Personenwagen, die versuchten ungehin-



VW-Bus mit Blantik am Zoll

dert zu passieren, waren wir ein ziemliches Verkehrshindernis. Ein Zöllner bedeutete uns, unser Vehikel in einem Seitenparkplatz neben seinem grünen VW-Käfer abzustellen und uns anschliessend im Zollbüro zu melden. Dank meiner Ausbildung in militärischen Fahrzeugen und Anhängern aller Art vollführte ich mit dem Gespann einen eleganten Rückwärtschwung in die knappe Lücke. Beim Rundgang um unsere Fahrzeuge stellten wir jedoch fest, dass der hintere linke Kotflügel des VW-Käfers eine 10 cm lange Schramme aufwies und die hintere rechte Ecke unseres Anhängers verdächtig grünlich schimmerte. Mit gesenktem Haupt und den Blantik-Papieren schlichen wir ins Zollbüro und gestanden dem Beamten mein Malheur. Unter gestrengem Blick begutachtete er den lädierten Kotflügel und nach meiner Unterschrift unter das Anerkennungsfeld des Schadens nahm er sich etwas mürrisch den Ausfuhrpapieren des Blantik an.

Bei Nacht und Nebelregen setzten wir die Reise Richtung München fort und konnten uns immerhin an der flotten Musik ab den Mike'schen Tonbändern erfreuen. Mit der Sichtung von Salzstreuwagen ab Leutkirch ahnten wir nichts Gutes. Bei vereister Strasse erreichten wir zu später Stunde einen Rastplatz bei Memmingen, bereiteten uns ein karges Mal zu und versuchten der nächtlichen Kälte zu trotzen.

Am 9. Januar empfing uns der Morgen wolkenlos und eisig kalt. Die Scheiben des VW-Bus waren innen und aussen mit einer Eisschicht belegt. Nachdem der angefrorene Teebeutel

von gestern beim Abwaschen von der Tasse getrennt werden konnte, schmeckte der Morgenkaffee auf dem Gaskocher auch ohne Gipfeli besonders gut. Der VW-Motor startete nach einigen Seufzern, drehte dann etwas unwillig, während wir die Scheiben vom Eis befreiten. Der erste Versuch wegzufahren scheiterte, da Zugfahrzeug und Anhänger am Boden angefroren waren. Erst nach einer ruckartigen Behandlung der Kupplung gelang der Start und wir tuckerten auf den starken Steigungen und Gefällen der Autobahn nach Salzburg mit 40 - 80 km/h den Lkw's hinterher. Die schlechte Sicht verbesserte sich, nachdem das Wasser in der Gummipumpe der Scheibendusche auch noch aufgetaut war.

Am deutsch-österreichischen Zoll vor Salzburg wurden wir sehr freundlich behandelt, vermutlich auch, weil sich der zuständige Zöllner als Aviatikfan und Helikopterpilot mehr für unsere Fluggruppe als für die Blantik-Papiere interessierte.

Die Fahrt über die Betonplatten auf Österreichs Autobahnen führte ab 60 km/h zu einem Aufschaukeln unseres Gespanns, weshalb wir es vorzogen, den Unterschallbereich nicht zu verlassen. Während einer Inspektion des Anhängers auf einem Rastplatz waren verschiedene Nachjustierungen nötig, die zu einem Eintrag ins Blantik-Transportpflichtenheft führten. Um 18:55 überquerten wir in Wien die Donau und wurden fortan auf der mit k&k Kopfsteinpflaster belegten Strasse nach Norden arg durchgeschüttelt in der Hoffnung, dass Nieten und Schrauben der Belastung standhielten.

Nach der Übernachtung im Hotel Meyer in Drasenhofen (In der Gaststube ist das Gesetz zum Schutze der Jugend angeschlagen: *«Unmündige bis 14 Jahren und Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren dürfen Gaststätten nur in Begleitung von Erwachsenen besuchen»*), nehmen wir am 10. Januar um 07:00 die Fahrt zum tschechischen Zoll unter die Räder. Im Vorposten des Zolls mit Suchscheinwerfern und Telefonstellen werden wir misstrauisch beäugt und nach einem Rundgang der mit Maschinenpistolen bewaffneten Grenzbeamten um unser Gefährt können wir

bis zur Zollstation vorfahren. Der zickzackförmige Bau erlaubt Einsicht in jeden Winkel und lässt keine Eskapaden zu. Ein schwulstiger Zöllner in grüner Uniform nimmt uns Pässe, Ausweise, Bordpapiere sowie Ein- und Ausfuhrgenehmigungen ab. Während wir bei der kommunistischen Landesbank die Geldwechselpflicht mit harten 100 Franken in weiche 362 Kčs erfüllen (ein Rückwechsel ist nicht möglich), mühen sich zwei weitere Uniformierte an unserem VW-Bus und dem Anhänger ab. Die Cockpithaube des Blanik muss geöffnet werden. Auf dem Anhänger, gut abgeklebt, ist dies ein nicht gerade einfaches Unterfangen. Die mitgeführten AFG-Kleber (ein Tipp des AFG-Präsidenten) waren am Zoll begehrt und trugen zu einer etwas beschleunigten Abfertigung bei. Die Weiterfahrt bescherte uns unglaublich schlechte Strassen, mit Ausweichmanövern um tiefe Schlaglöcher und einer Vmax von ca. 30 km/h. In Kunovice war bei der ersten grossen Kreuzung links abzubiegen und entlang der Bahnlinie bis zur Schranke des Werkeingangs der LET-Flugzeugwerke in Uherske Hradiště zu fahren.

Die Wächter an der Eingangspforte zum Flugzeugwerk waren nicht an AFG-Klebern sondern an deutschen Auto- und Pornomagazinen interessiert. Beides konnten wir nicht bieten, weshalb der Anruf an die Zentrale dauerte. Schliesslich empfing uns der zuständige Ingenieur, Herr Lendler und nahm uns mal die Pässe ab. Eine Wunschliste aus Zürich zur Belassung von Capot, Instrumentenbrett, Antenne und Radlager im verbesserten AFG-Zustand schien in Kunovice nicht angekommen zu sein: «Wir wissen, wie Revisionen durchzuführen sind». Die Hilfsbereitschaft der Werksarbeiter beim Ablad war nicht gerade überwältigend und der Umgang mit den Flugzeugen ziemlich robust. Immerhin klappte die Übung und auch der nagelneue Blanik für den Schweizer Importeur konnte aufgeladen und abgeklebt werden.

Die Rückfahrt über die gleiche Strecke gelang AFG-unüblich ohne Zwischenfälle. Allerdings war am tschechischen Zoll in Mikulov eine endlos lange Warteschlange zu bestehen: Mit Spürhunden wurde unser Gefährt minutiös inspiziert «wir mussten schauen, ob im Flugzeug nicht noch ein Mann drin ist».

Den neuen Blanik lieferten wir in Lausanne mit allen Papieren zwischen schweren Lastwa-

gen unversehrt ab und deponierten den Anhänger schliesslich frohgemut im Birrfeld. Die Transportentschädigung des Importeurs wurde mit dem Selbstbehalt der Versicherung für den Schaden am VW-Käfer des Zöllners in St. Margrethen um 200 Franken erleichtert, lag aber mit 600 Franken zur Freude des Kassiers immer noch deutlich im Plus. Die Reparatur der Schramme am Zöllner-Käfer kostete übrigens 400 Franken und wir fragten uns, ob der VW gerade noch neu bemalt worden war...

Die zweite Reise mit einem Abstecher in die goldene Stadt (5.6. - 11.6.1975)

Ein Schreiben der LET-Flugzeugwerke bestätigte die erfolgreiche Durchführung der Revision und die Auslieferung anfangs Juni. Somit stand die Organisation der Rückholung des Blanik an. Bruno Neiniger musste aus arbeits-technischen Gründen Forfait geben, weshalb das Blanik-Reiseteam zu ergänzen war. Mit Urs Isler und meinem Studienkollegen Peter Vogel war die neue Reisegruppe komplett. Zugleich wurden wir rätig, nicht nur den revidierten AFG-Blanik in Uh. Hradiště / Kunovice abzuholen, sondern auch Prag zu besuchen. Mit dem bewährten Mike'schen VW-Bus, der inzwischen eine heftige Reparatur überstanden hatte und leerem Anhänger brachen wir am 5. Juni auf, um durch den Arlberg über Innsbruck - Wien in Kunovice den Anhänger im LET-Flugzeugwerk abzustellen und die Fahrt weiter nach Prag fortzusetzen.

Es gab zu dieser Zeit einen offiziellen Tschechoslowakischen Touristenparcours «12 Tage im Herzen Europas», dem wir teilweise folgten, da dort nicht mit gesperrten Strassen zu rechnen war. Somit führte uns die Rundreise ab Kunovice über Olomouc (Olmütz) - Kutna Hora nach Prag und dann zurück über Benesov - Tabor - Jihlava - Brno (Brünn), wieder nach Kunovice und von dort über München zurück in die Schweiz.

Prag / Praha

Nach sechzehn Stunden Fahrt erreichen wir die Ortstafel von Prag und beschliessen in einer ersten Phase einmal bis zu Wenzelsplatz vorzustossen, ohne Stadtplan ein eher schwieriges Unterfangen. Zudem werden wir bereits mit dem ersten inoffiziellen Versuch Geld zu wechseln konfrontiert: Ein rechtsgesteuerter Tatra Dreiaxser Laster überholt uns auf der Autobahn, der Fahrer dreht die Scheibe runter und ruft, während wir mit 80 Sachen dahinrollen «Gennen Sie Geld wegseln?». Dabei

hält er ein Bündel tschechischer Kronen aus dem Fenster. Kurz darauf müssen wir bei der ersten Kreuzung mit Rotlicht anhalten, worauf der Tatra-Fahrer nochmals einen Versuch unternimmt. Noch unerfahren im Schwarzwechseln verzichten wir auf den uns angebotenen tollen Wechselkurs. Der Vorstoss ins Zentrum der Stadt endet auf dem Parkplatz eines eingerüsteten Monumentalbaus, wo wir feststellen, dass es sich um ein Hotel zweiter Klasse handelt.

Nach fast einstimmigem Beschluss erledigen wir die Anmeldung und wollen eben unsere Utensilien aus dem Auto holen als uns ein Tscheche perfekt auf Deutsch anspricht, und uns erst noch mit seinen Kenntnissen über die Schweizer-Geographie verblüfft. Nach kurzen Verhandlungen stellt er uns seine Zweizimmerwohnung zur Verfügung. Eine Autofahrt von zwanzig Minuten bringt uns in ein schlichtes Aussenstadtgebiet. Die Wohnung im vierten Stock macht einen eher ärmlichen Eindruck. Die Anweisungen lauten: Ja keinen Lärm machen und nicht im Treppenhaus herumlafern, seine Nachbarn schätzten Fremdlinge nicht besonders, auch missgönnten sie ihm seine zusätzliche Einnahmequelle. Unser Gastgeber, Bohumil Smolka, ist etwas über sechzig Jahre alt, Witwer, zwei Töchter verheiratet in den USA, Lehre und Arbeit als Schneider in Kesswil TG, Rückkehr in die Tschechoslowakei nach dem Krieg. Seit seiner Pensionierung reicht ihm die Monatsrente im sozialistischen Arbeiterparadies für vierzehn Tage, weshalb er seine Wohnung an Touristen vermietet und in dieser Zeit bei einer Bekannten Unterschlupf findet.



VW-Bus im Touristenunterschlupf

Die Wohnung ist etwas altertümlich eingerichtet, aber stimmig. Das WC dient offensichtlich als Abstellkammer und für Grossgewachsene ist es nicht gerade einfach, die Bedürfnisse zwischen Waschkübeln, Schruppers, Bodenlappen, eines Arsenal von Pillen, Drogeriewässerlein und alten Zeitungen, einer Auspuffanlage eines Fiat 600 und anderen im Haushalt nützlichen Relikten zu verrichten. Das Badezimmer präsentiert sich dank seiner Kleinheit recht gemütlich, besonders zum Duschen, was kein Problem ist, da man allseitig aus Lecks in den Leitungen und Hahnen bespritzt wird. Unser Gastgeber erklärt, dass dieser Zustand nun schon zwei Jahre andauere, ein Sanitärmensch jedoch einfach nicht zu erwischen sei.

Nach dem kleinen Rundgang durch die Wohnung und weg duschen des Strassenstaubes trägt uns ein zweiachsiger Tramwagen ab der Endstation rüttelnd in die Stadt mit unserer Hoffnung auf ein genüssliches Abendessen. Ein erneuter Versuch zum Wenzelsplatz zu gelangen, schlägt wieder fehl. Nach Überquerung der Moldau entschliessen wir uns, die 1402 fertiggestellte Karlsbrücke mit Statuen katholischer Heiliger zu besuchen. Nach einem Abendessen in einer billigen, aber unterhaltsamen Gaststätte raffen wir uns zu einem Stadtbummel auf, um solcherart den legendären Wenzelsplatz zu finden. Allerdings laufen wir schon nach wenigen Gehminuten auf ein Freiluftlichtspieltheater, wo Filme älteren Datums aber auch schauspielerische Aufführungen gezeigt werden. Viel Volk beklatscht die für uns leider absolut unverständlichen Aufführungen.

Mit unserem, in Tschechisch gehaltenen Stadtplan erkunden wir in den folgenden Tagen die "Stadt der hundert Türme" mit ihren pittoresken Gässchen, den bunten Barockgebäuden und gotischen Kirchen. Ebenso beeindruckt uns der Hradschin, die Burganlage aus dem 9. Jahrhundert, welcher Generationen von Baumeistern verschiedene Baustile verliehen haben. Sie war Residenz der Könige von Böhmen, zweier Kaiser des Heiligen Römischen Reiches und der Präsidenten der Tschechoslowakei. Inmitten der Prager Burg befindet sich der Veitsdom.



Im Rotlichtmilieu von Prag

Unser Gastgeber rät uns, die überall präsenten russischen Soldaten weder nach dem Weg noch sonstwas zu fragen, lasst sie einfach. Die Möglichkeit zum Schwarzwechselln ist an fast jeder Strassenecke, vor dem Eingang zum neuen Warenhaus, zum Kino und zum «Westladen» vorhanden, aber aufgepasst, es könnte ein Spitzel sein. Selbst meine verwaschenen Jeans sind Gegenstand von Verhandlungen in Dollars. Ich will aber weder in den Unterhosen noch im tschechischen Stoff heimreisen.

Angesichts der sehr günstigen Übernachtungsmöglichkeit fragen wir uns, ob allenfalls nicht doch noch «Gefälligkeiten» geschuldet seien. Die Anfrage kommt schnell und unerwartet: Herr Smolka besitzt einen Fiat 600, dessen Auspuffanlage defekt ist und die, wie erwähnt, im WC lagert. Ein Freund etwas ausserhalb Prag, hätte ihm eine neue Auspuffanlage besorgt. Da sie über «Umwege» in die Tschechei gelangt sei müsse er sie selbst abholen, was ohne Auto unmöglich sei. Die Herstellung der Telefonverbindung mit seinem Freund, in die wir nicht involviert sind, dauert etwa einen halben Tag, die Fahrt mit einem schalen Gefühl in der Magengegend zur Hinterhofgarage dann 30 Minuten. Das Ausladen

der kostbaren Fracht bei seinem Block geht bei Nacht vonstatten: «die Nachbarn müssen das nicht sehen!».

Nach einigen Tagen bei gutem Wetter und weiteren urbanen Erkundungen aber auch mit dem Versuch mit ein paar Souvenirs, Büchern und Vinyl-Schallplatten unsere Tschechischen Kronen loszuwerden, verlassen wir Prag Richtung Südosten.

Der revidierte Blanik

Im Let-Flugzeugwerk in Uh. Hradiště angekommen, war uns das Anmeldeprozedere schon vertraut: Langes Warten, endlose Telefonate bis endlich wieder Herr Lendler auftaucht, uns die Pässe abnimmt und uns in den grossen Hangar begleitet. Neben dem demontierten Blanik befindet sich eine grosse Holzkiste. «Wir bauen nur Originalteile ein. Die von Ihnen nachträglich eingebauten Teile befinden sich in der Holzkiste, wir haben dafür keine Verwendung». Meine Feststellung der Verbesserung von Capot (Mecaplex, Grenchen, schlierenfrei!), Instrumentenbrett und Radlager durch die AFG lässt die Leiterin der Abteilung Segelflug nicht gelten: «Wir haben schon 400 Blanik produziert, wir wissen, wie man Flugzeuge baut!». Also wird der Blanik unter Beachtung unserer Transporterfahrungen auf den Anhänger verladen und fachmännisch abgeklebt. Die Kiste wuchten wir in den VW-Bus.

Das Übernahmeprotokoll vom 10.6.1975 liegt auf Tschechisch und Deutsch vor und listet folgende Bestandteile auf:

- 1 Segelflugzeug L 13 Blanik nach Grundüberholung
- 1 Dokumentation
- 1 Satz Ersatzteile (in Holzkiste)
- 1 Kabinenhaube, demontiert (in Holzkiste)
- 11 Stück Geräte, demontiert (in Holzkiste)

Nachdem ich das Übernahmeprotokoll zusammen mit Herrn Lendler unterschrieben hatte, gaben wir unserem Gespann die Sporen Richtung Heimat.

Am Zoll in Mikulov empfängt uns das übliche Theater mit Vorposten, Maschinenpistolen, Kontrollen über Kontrollen «nein, es ist kein Mann im Flugzeug», endloser Bürokratie. Die noch vorhandenen und mit Strafe bei Ausfuhr belegten tschechischen Kronen brennen unglaublich in meinen Gesässtaschen. Die Kro-

nen erkalten und der beliebte Zöllner in grüner Uniform wünscht uns eine gute Reise in die Schweiz.

Zuletzt wird abgerechnet

Zurück am Freitagabend-Stamm der AFG werde ich mit Allostria begrüsst. Unser Kassier, Walti Huber schwenkt zwei Fotos der Stadtpolizei Zürich, datiert 11.6.1975, die unser Gespann beim Übertreten des Rotlichts Nr. 33116 auf der Winterthurerstrasse zeigen. Da war ich unzweifelhaft am Steuer bei der letzten Etappe unserer Fahrt ins Birrfeld. Damit ich nicht in Depression verfele, galt für mich Freibier an jenem Abend.

Die Matrix der Schlussabrechnung spuckte folgende Daten aus (Taschenrechnermodus): Januarreise: 2'786 km mit einem Verbrauch von 340 l Benzin, welche Fr. 323.20 kosteten. Somit ergeben sich 12,2 l/100 km, bzw. 95 Rp./l.

Junireise: 2'969 km mit einem Verbrauch von 392,8 l Benzin, welche Fr. 351.90 kosteten. Somit ergeben sich 13,2 l/100 km, bzw. 89 Rp./l.

Die Kosten für beide Transporte betragen brutto: Fr. 2'441.- (der private Ausflug nach Zug wurde separat abgerechnet).

Quittung für Sicherheitsleistung
(Ist dem Fehibaren auszuhändigen)

Rotlicht-Nr. *33116*
Name *Amsler*
Vorname *Fritz*

Abnahmedatum *25.6.75*
Wache *0B2*
Einkassiert von *Altmacher 1B*

Fr. 50.- zuhanden des Polizeirichteramtes der Stadt Zürich für Rotlichtübertretung vom *25.6.75* erhalten zu haben, bescheinigt

STADTPOLIZEI ZÜRICH
(Stempel und Unterschrift)

Altmacher 1B.



Im Rotlichtmilieu von Zürich

Die Fotos zeigten, dass beim Überfahren des weissen Balkens erst 0,2 sec. verstrichen waren. Also fasste ich ein Herz und sprach bei der zuständigen Polizeiwache vor. Ich versuchte zu erklären, dass der Blick nach oben durch die Sitzstellung im VW-Bus eingeschränkt sei und doch sicher ein gewisser Spielraum bei der Zeitanzeige bestehe. Allein, mein Versuch mich aus der Affäre zu retten, scheiterte kläglich. «Die Übertretung eines Rotlichts ist ein Verbrechen und der Spielraum beträgt 0,1 sec.» beschied mir der gestrenge Ordnungshüter. Also lieferte ich die 50 Franken ab, die für zwei Wochen Mittagessen in der Mensa gereicht hätten. Doch die AFG war gnädig und erstattete mir die Hälfte der Busse, womit nur eine Woche Schmalhans beim Mittagessen angesagt war.

Abspann

Es dürfte die AFG-Gemeinde kaum überraschen, dass der Blank einen Monat später im Münsterlager 1975 wieder im AFG-Look erstrahlte, mit Mecaplex-Capot, bewährtem AFG-Instrumentenbrett, Distanzhülse im Hauptradlager, schwingungsfreier Befestigung der Antenne und dauerhafter Befestigung des Heckrades.... Hals- und Beinbruch!

Anekdoten (aufgeschnappt an der österreichisch-tschechischen Grenze)

Anfang Oktober 1974 wurden an der österreichisch-tschechischen Grenze bei Drasenhofen von übereifrigen tschechischen Grenzbeamten die durch das Regenwetter mit Schlamm auf der Strasse verschmutzten österreichischen Autos zum Autowaschen an die nächste Tankstelle zurückgeschickt mit der Begründung,

die tschechischen Strassen dürften nicht durch ausländische Fahrzeuge verschmutzt werden. Schlammbe-spritzte tschechische Wagen durften aber passieren. Ein Österreicher brummte: «Dass ihr das säuberste Land seid hab i ned gwusst, i hab gemeint ihr seid's nur s'gsäuberste!»

Ein weiterer Österreicher: «Bei uns gibt's Leute, die Witze sammeln, bei Euch (in der ČSSR) sammelt man Leute, die Witze machen.»

Jörg Amsler (Amsi)



Blanik HB-870 wieder im Einsatz im Birrfeld

159 Minuten im LS-4

Autor: Patrick Zhao

“Eins Delta von Alpha Juliet, wo bist du?”
 “Brugg, 1600 Meter, Eins Delta.”
 “Wie lange fliegst du schon?”
 “Ich glaube, ein bisschen mehr als zwei Stunden.”
 “Das reicht, du kannst jetzt zurückfliegen.”

FrüLa 2023 war eine Woche und eineinhalb Tage, in denen ich mehr als die Hälfte aller meiner Flüge absolvierte, seit ich im letzten August angefangen habe. Zehn Tage zuvor erlebte ich meinen ersten (und hoffentlich letzten) echten Seilriss mit Raphi während eines turbulenten Starts von der Piste 08; Raphi behauptet, unser Ende des Seils liege jetzt in der Reuss. Mein erster Alleinflug fand am Tag darauf statt, und mein erster Flug mit der LS4 einige Tage später.

Das Wetter während dieser zweiten FrüLa-Woche ist nicht ideal gewesen. Regen hat das Fliegen in den letzten drei Tagen abgesagt. Und da ich bereits den grössten Teil der Meteorologie-Theorie, die wir im Winter gelernt

hatten, vergessen hatte, konnte ich nicht sagen, ob das heutige Wetter gute Thermik hervorbringen würde. Der Blick in den Morgenhimmel versprach nichts Gutes, da die Wolken Cirrus zu sein schienen und die Temperatur kühl war.

Dani 1 konsultiert den Syllabus und weist auf einen Abschnitt hin: "Alleinflug, 2 Stunden". Mit meinen aktuellen Thermikflug-Fähigkeiten war mein längster Alleinflug 29 Minuten gewesen, knapp ein Viertel dieses Ziels.

Wir begannen mit einer normalen 16-minütigen Platzvolte auf der ASK (aus meinem Flugbuch: "110 km/h tow, slack rope!, final too high"). Nach dem Mittagessen beschlossen wir, gemeinsam zu fliegen, um Thermik zu suchen und Thermikflug zu üben (Flugbuch: Total time of flight 11 minutes, "should've been thermal discovery but found none :/").

Dann ist es Zeit für die LS4, die über Mittag mit Hilfe von Benjamin und Victor zusammengebaut wurde. Der Start auf Piste 26 verläuft ereignislos, mit einem Wind von 190 Grad und

4 Knoten. Ich klinge auf 1100 Metern, nördlich von Chestenberg. Der elektronische Höhenmesser zeigt 1200 Meter an, und ich finde sofort einen Aufwind, der mich innerhalb von 7 Minuten um 400 Meter steigen lässt.

Ich beginne, meine Strategie zu formulieren, um so lange wie möglich in der Luft zu bleiben. Die Thermik in der Nähe von Chestenberg scheint zuverlässig zu sein, da ich sie bei früheren Flügen gefunden hatte, also plane ich, sie als meine "Hauptthermik" bis 1600 Meter zu nutzen, 500 bis 600 Meter Höhe zu verbrauchen, um die Gegend zu erkunden, und dann zurückzukehren, um einen weiteren Auftrieb zu erhalten. Ausserhalb von Thermiken werde ich immer ein Ziel von 0 m/s auf meinem Netto-Variometer anstreben. Ich erinnere mich an die Theorie, die besagt, dass dies das Geradeausfliegen sehr effizient macht, obwohl ich mich nicht mehr an den Grund dafür erinnere.

Die ersten vier Versuche verlaufen gut. Die Thermiken sind angenehm, und ich wünschte, die TMA wäre nicht da, damit ich weiter steigen könnte, wenn mein elektronischer Höhenmesser 1600 Meter anzeigt. Anfangs fliege ich vorsichtig und bleibe nahe bei Chestenberg. Schliesslich wage ich mich so weit wie nach

was keine gute Idee ist, da ich dort Abwinde von -3 bis -4 m/s vorfinde. Um ein Netto von 0 zu halten, muss ich die Nase auf fast 200 km/h absenken. Es ist ein bisschen beängstigend, aber beherrschbar. Eine kleine Thermik im Wald südlich des Flugplatzes bringt mich von 780 Metern auf 1480 Meter in 16 Minuten. Obwohl dies wahrscheinlich für einen erfahrenen Piloten viel zu schwach ist, nehme ich als Schüler alles, was ich bekommen kann.

Nun ziemlich aufgeregt, merke ich, dass ich schon über eine Stunde fliege! Eine kleine physiologische Aufforderung unterdrückend, setze ich die Strategie fort. Es läuft reibungslos, und ich bemerke eine schöne graue Wolkenstrasse, die sich zwischen Birrfeld und Leibstadt erstreckt. Das Fliegen mit einem Netto von 0 bedeutet Geschwindigkeiten zwischen 90 km/h und 200 km/h, was aufregend ist.

Nach einigen weiteren gemütlichen Passagen über Brugg ("Eins Delta, die Pistenrichtung hat sich nochmal geändert"), heftigen Abwinden über Rapperswil und schnellem Fliegen befinde ich mich 700 Meter über dem Abkreisraum. Ich kreise über... wie sollen wir es nennen? Das Vario ist gerade noch positiv... über etwas, während 10 Minuten, kämpfend, um



Blick in die CTR LSZH vom Rand des Class-E Airspace, 1400m über Baden

Rapperswil im Westen und zum Steinbruch nördlich von Brugg ("Eins Delta, die Pistenrichtung in Birrfeld hat sich geändert" "Roger"). Bei meiner letzten Rückkehr entscheide ich mich, zur Tankanlage zu fliegen,

800 Meter zu halten, bis ich mich wieder daran erinnere, nach Wolken zu schauen, und innerhalb von 11 Minuten auf 1600 Meter steige.

Unter einer grossen Wolke über Brugg, während ich es geniesse, geradeaus mit Null Sinkflug auf 1600 Metern fliegen zu können, ruft mich Dani per Funk nach Hause. Die Physiologie erinnert mich auch an irdische Bedürfnisse. Nach einem kurzen Abstecher zur Grenze des Luftraums verliere ich schnell 800 Meter Höhe, indem ich sehr schnell fliege (so viel Spass), und fange zum abkreisen an.

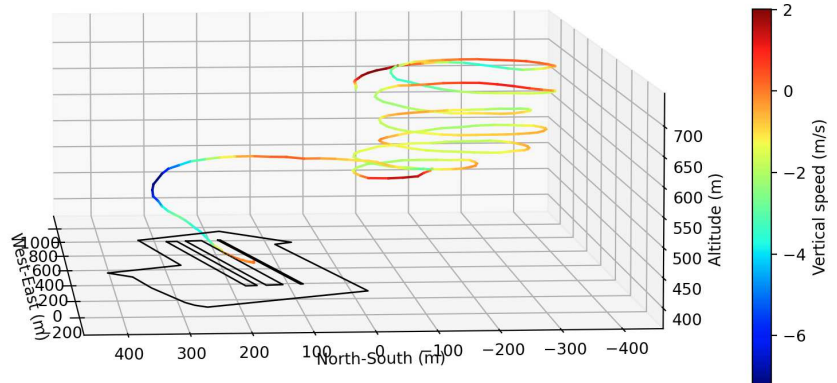
Der Wind ist ruhig. Ich fliege mit 630 Metern auf meinem elektronischen Höhenmesser in den Gegenanflug, schaue hinaus und stelle fest, dass ich ein Problem habe. Der Boden ist alarmierend nah. Ich schaue auf den analogen Höhenmesser: er zeigt knapp über 500 Meter an. Sobald ich zu mir "bremsbereit" sage, verstehe ich: Seit Beginn des Fluges war mein elektronischer Höhenmesser (den ich bei meiner Departure-Checklist nicht überprüft hatte) 100 Meter höher als mein analoger Höhenmesser (den ich überprüft hatte).

Glücklicherweise hatte ich in der Woche zuvor mit Oliver einen Tiefanflug in 130 Metern AGL geübt. Um 18:46, zwei Stunden und 39 Minuten nach dem Start, lande ich sicher auf Landebahn 26. Mit einem leichten Lächeln blicke ich auf Dani, der mit dem Töff herüberfährt und mir zu einer schönen Landung gratuliert.

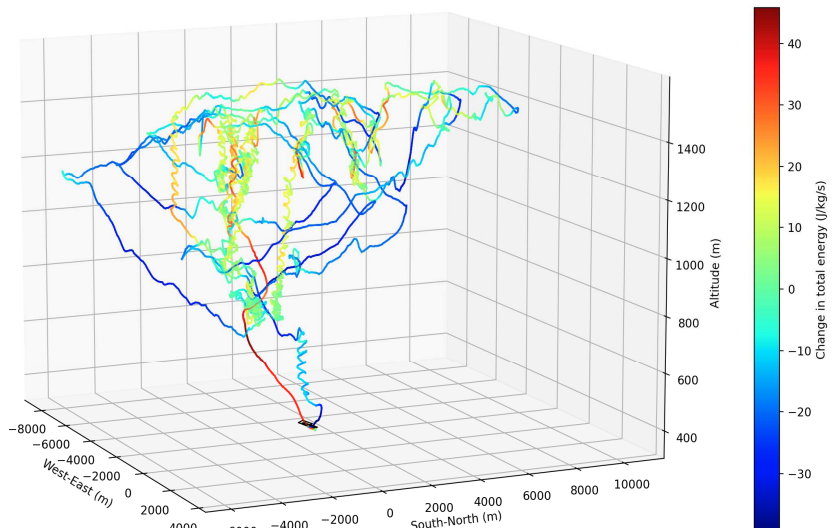
Einige wichtige Lektionen habe ich gelernt: Überprüfe deine Höhe visuell (nicht über Instrumente), auch im Abkreisraum! Und beide Höhenmesser in der Departure-Checklist prüfen. Und die gesamte Theorie noch einmal wiederholen (insbesondere für die Theorieprüfung in zwei Wochen).

Eine Neugier blieb: Ich hatte auf maximale Effizienz abgezielt, indem ich ein Netto von Null anstrebte. War das richtig? Um diese Frage zu beantworten, extrahierte ich die GPX-Datei, die von einer App namens Vulture auf meinem Handy aufgezeichnet wurde, und schrieb ein Python-Programm, um die Daten zu analysieren. Meine Hypothese war, dass die Änderung der Gesamtenergie (kinetische

+ potenzielle Energie) im Laufe der Zeit meine Effizienz anzeigen könnte. Wenn meine Gesamtenergie schnell abnahm, flog ich wahrscheinlich nicht effizient und verlor Energie (z.B. durch Reibung). Wenn sie nur langsam abnahm, flog ich wahrscheinlich effizient. Und wenn sie positiv war, gewann ich Energie aus steigender Luft.



Abkreisen und Landung



Gesamter Flug (vertikale Skala übertrieben)

Leider erwies sich das Schätzen der Geschwindigkeit aus verrauschten GPS-Positionen, die mit 1 Hz aufgenommen wurden, als schwierig, und die Ergebnisse waren nicht eindeutig. Ich beschloss, dies ein anderes Mal erneut zu betrachten. Die Daten waren jedoch ganz cool, also lassen wir uns diesen Artikel mit einigen 3D-Visualisierungen dieses Fluges abschliessen - viel Spass!

Patrick Zhao

Jahresbericht AFG 2022

Die einzelnen Abschnitte dieses Jahresberichts wurden direkt durch die verantwortlichen Vorstandsmitglieder verfasst. Der Jahresbericht widerspiegelt die Aktivitäten in den Ressorts Präsidiales, Finanzen, Flugschule, Mitgliederwerbung, Revision und Sport.

Präsidiales, Ephraim Friedli

Traditionell wollen wir mit dem Jahresbericht im Frühlingsaufwind noch einmal auf das vergangene Jahr zurückblicken. Für mich war es bereits das fünfte Jahr als Präsident und mit Blick auf die Vorgänge im Birrfeld sicher auch das intensivste. Gleichzeitig schaffte ich es trotzdem, so viel zu fliegen wie schon länger nicht mehr.

Geholfen hat hierbei sicher die geglückte Premiere des Streckenfluglagers in Kombination mit dem Frühlinglager. Herzlichen Dank an Raphael Zimmermann für die Initiative und gute Organisation der zwei Wochen! Aufgrund des guten Wetters konnten viele Flüge absolviert werden und es entstand eine Lageratmosphäre welche auch einige brevetierte Piloten ins Birrfeld zog.

Erfreulicherweise konnten wir auch wieder alle Lager durchführen und insbesondere Aspres profitierte von drei sehr guten Wochen mit bis zu 16 Piloten und vielen Stunden. Das Münsterlager, welches wegen dem Bundeslager der Pfadi schon im Juni / Juli stattfand, litt jedoch etwas unter dem frühen Termin. 2023 ist es jedoch zur gewohnten Zeit und erfreut sich Stand jetzt einer Rekordzahl an Teilnehmern, wenn man die letzten 10 Jahre betrachtet.

Die Teilnahmen an Wettbewerben ging letztes Jahr leider etwas zurück, schauen in diesem Jahr aber schon wieder etwas besser aus. Die von der SG Lenzburg organisierte RM Birrfeld wurde immerhin von drei AFG-Flugzeugen bestritten. Aufgrund des Wetters mit meistens eher marginalen Steigwerten ergaben sich meist spannende Wertungstage mit vielen lehrreichen Erfahrungen. An dieser Stelle kann ich es allen jüngeren Piloten nur empfehlen, in Zukunft auch an einer RM teilzunehmen. Die RM Birrfeld bietet hierbei einen sehr guten Einstieg.

Neben dem Fliegen beschäftigte sich eine Gruppe mit der Flugzeugevaluation und testete verschiedenste Muster. Die ganzen Erfahrungen wurden unter der Leitung von Raphael Zimmermann zu einem umfangreichen Dossier verarbeitet. Basierend darauf wurden der Frühlings-GV 2023 zwei Strategien zur Abstimmung vorgelegt und der Entscheid getroffen, dass wir im Einsitzer-Segment eine Erneuerung vornehmen wollen.

Wie eingangs erwähnt wurde ich durch die Vorgänge rund um die Abwahl vom ehemaligen Vorstand des AeroClub Aargau etwas mehr eingebunden, als ich mir das gedacht hatte, standen wir doch im Birrfeld plötzlich nur noch mit erstem Offizier aber ohne Captain da. Dank dem Flugplatzchef konnte der Betrieb immerhin regulär aufrechterhalten werden. Wir Obmänner der birrfelder Fluggruppen haben uns deshalb früh an den AeroClub der Schweiz gewandt und mit seiner Hilfe den Auswahlprozess für die neuen Kandidaten, den Vorschlag eines neuen Vorstands und die Wahl an der ausserordentlichen GV durchgeführt. Es war eine intensive Zeit, welche mit einer gelungenen Wahl abgeschlossen wurde. Seither ist es doch einiges ruhiger geworden, auch wenn noch nicht alle Probleme gelöst sind. Insgesamt mach der Vorstand jedoch einen guten Eindruck und ich bin optimistisch, dass die Richtung stimmt.

Über den Herbst / Winter organisierten wir wiederum einen Theoriekurs und einen Voicekurs. Das Feedback war gut und ich möchte an dieser Stelle allen beteiligten meinen Dank für ihren Einsatz aussprechen. Einen Dank möchte ich auch Kerstin Dietzmann für die Organisation der ZLK in Reisingen aussprechen. Der Anlass war wirklich gelungen und wir wurden wunderbar verköstigt.

Zum Schluss möchte ich noch einen Ausblick auf die kommende Saison geben. Die Lager finden wieder zu ihren gewohnten Zeiten statt. Neben dem Frühlinglager fängt die Lagersaison somit in Alzate an. Dicht darauf folgt die RM Birrfeld an den ersten beiden Mai Wochenenden. Danach geht es direkt weiter mit weiteren Wettbewerben, dem Wander- und den Sommerlagern. Weiter wollen wir noch einige wenige Einsitzer testen, so dass wir dann im Herbst einen Entscheid zum

Kauf / Verkauf des nächsten Flugzeugs treffen können.

Zum Schluss wünsche ich euch allen eine gute und unfallfreie Saison 2023.

Hebets guet!

Ephraim Friedli

Finanzen, Loïc Germeau

Aus finanzieller Sicht, war das Jahr 2022 weder von grossen Einnahmen, noch von grossen Ausgaben geprägt (alle unten angegebenen Zahlen sind in CHF angegeben). Eine erfreuliche Wende gab es bei den Mitgliederzahlen, diese sind letztes Jahr leicht gestiegen.

Ertrag

Ende 2022 zählte die AFG erfreulicherweise wieder einmal mehr Aktivmitglieder als am Anfang! Ende 2022 (Zahlen für 2021 in Klammern) zählte die AFG 57 (55) Aktivmitglieder, wovon 25 (25) die volle Flugpauschale bezahlten und 24 (19) den reduzierten Beitrag. Zusammen mit dem Beitrag für Passivmitglieder sowie mit den Anmeldegebühren, haben wir 2022 84'840 an Mitgliederbeiträgen eingenommen. Ein herzlicher Dank gebührt dabei den Passivmitgliedern, die ihren Beitrag Jahr für Jahr zum Teil sehr grosszügig aufrunden! Zusammen mit den restlichen Ertragsposten konnten wir somit 93'160 erwirtschaften.

Aufwand

Nach dem Abschluss der Neuinstrumentierung der ASK 21 waren, waren für 2022 eigentlich keine grösseren Ausgaben budgetiert. Diese gab es trotzdem, da sich die AFG wieder mal am Jahresumsatz von Neukom und Bärfuss beteiligt hat ☺ Hinzu kamen zusätzlich noch diverse, spontane Akquisitionen.

Die grössten Budgetüberschreitung vom letzten Jahr lagen bei den Ersatzteilen und Kleinanschaffungen (+ 5'300), bei den Reparaturen (+5'000) sowie bei Organisationsaufwand und Unkosten (1'600). Bei den Ersatzteilen und Kleinanschaffungen ist der grösste Teil der Mehrkosten auf die TM für den Duo Discus (2'000), den Kauf neuer Batterien (1'700) sowie einen neuen Bremszylinder für die ASH 25 (900) zurückzuführen. Die übermässigen Reparaturkosten sind grösstenteils auf Schäden am Arcus (2'400), 1D und AM (1'600) ver-

teilt. Beim Organisationsaufwand sind die Mehrkosten darauf zurückzuführen, dass das Elektrotechnikinstitut der ETH die jährlichen Hostingkosten für die AFG Webseite auf CHF 2'400.- erhöht hat. Dies war nur eine einmalige Ausgabe, da dank dem grossen Einsatz von Clemi (vielen Dank!) die Webseite jetzt bei einem neuen Provider ist.

Bei einem Gesamtaufwand von 68'126 konnten wir somit Rückstellungen von 25'000 tätigen.

Bilanz

Bedingt durch die Einführung von Negativzinsen auf Guthaben von mehr als 100'000, seit letztem Sommer bei der Postfinance, hat es eine Umverteilung in der Bilanz gegeben. Es wurden 50'000 vom PF auf das ZKB Konto verlegt. Zudem, wurden angesichts des damaligen, tiefen EUR-CHF Kurses sowie dem Ausblick auf die nahende Flugzeugbeschaffung, EUR 30'000 gekauft.

Auf der Passivseite haben wir 105'225 an Rückstellungen, 433 an Eigenvermögen und 3'460 an transitorische Passiven. Neu hinzu kommt das Legat von der Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau (EFF), welche uns 11'000 vermacht hat, mit dem Auftrag diese Summe in die Förderung der Flugforschung zu investieren. Das konkrete Ziel, ist es studentische Projekte zu unterstützen, welche ein Thema im Bereich Aviatik behandeln.

Eigenkaskofond

2022 war erneut ein erfreuliches Jahr für den Eigenkaskofonds, da es keine grösseren Schäden gab. Die jährliche Einzahlung von 3'360 sowie die (mittlerweile inexistenten) Kapitalbeiträge von 36 wurden vollumfänglich dem Fonds zugeschrieben. Der Wert des Eigenkaskofonds beträgt Ende 2022 somit 200'278. Das Geld vom EKF ist verteilt zwischen der AKB (101'642) und der ZKB (98'258). Ohne Schäden und ohne Zinsen wird der Fonds 2025 den Sollwert (210'000) erreichen.

Ausblick

Im Laufe dieses Jahre und Spätestens Anfang 2024 wird der Entscheid fallen, bezüglich dem Flugzeugtyp, welches neu beschafft wird. Angesichts der langen Lieferzeiten, ist erst ab 2026/2027 mit dem neuen Flugzeug zu rechnen.

Loïc Germeau

Flugschule, Raphael Zimmermann

Die Flugschule erholt sich langsam aber sicher von den Effekten der Corona Krise, wir können wieder einen normalen Betrieb gewährleisten, es kommen neue Schüler dazu, und die Fluglehrer sind wieder mit einem normalen Pensum im Einsatz. Trotzdem behalten wir in der Krise Gelerntes bei, der Theorie- und Voicekurs im Winter wurde auch auf virtuellen Kanälen ausgeführt. Dabei haben 14 Teilnehmer über beide Disziplinen hinweg teilgenommen, je nach Ausbildungsstand absolvieren einige nur einen Teil, da die praktische Radiotelefonie nicht mehr zum Pflichtteil gehört. In der praktischen Ausbildung gab es 2 Reaktivierungen von Brevets, und 1 bestandene Prüfung. Die Reaktivierung von älteren Brevets ist nach EASA Standards in der Obhut der Flugschule möglich, d.h. wir müssen nicht mehr zwingend einen Experten aufbieten, sondern können Flugschul-intern eine Reaktivierung mit entsprechenden Übungen durchführen.

Aktuell zählt die Flugschule 10 Schüler, und zusätzlich sind 2 provisorische Mitglieder dabei, um ihr Training in der Flugschule aufzubauen, da sie früher in anderen Vereinen geflogen sind. Die Flugschule hat beschlossen, für das Jahr 2023 ein Betreuungsmodell ("AFG Coaching") einzuführen, um alle Flugschüler in ihrer Ausbildung besser zu begleiten und einen Fluglehrer für Beratung zur Seite zu stellen. Diese Betreuung erstreckt sich ebenso auf die ersten Jahre nach dem Brevet, wobei das freiwillig erfolgt. Ziel ist es, die Ausbildung in den Streckenflug auszudehnen und eine bessere Hilfestellung in dieser Phase der Pilotenkarriere zu bieten. Damit soll erreicht werden, dass junge Piloten besseren Zugang zum Streckenflug finden. Darum wurde das traditionelle Frühlinglager im Birrfeld für die Grundschulung um eine Streckenflug Ausbildung erweitert. Fluglehrer und erfahrene Streckenflugpiloten geben hier ihr Wissen im Doppelsitzer weiter, und machen Teamflüge sowohl im Einsitzer als auch im Doppelsitzer. Die erste Ausführung im Frühling 2022 war ein Erfolg, letztlich auch wegen des Wetterglücks während des Lagers. Der erwünschte Nebeneffekt stellte sich ein, dass auch andere AFGler spontan aufgetaucht sind, und damit auch mehr soziale Kontakte im Birrfeld quer durch die Gruppe entstanden sind.

Bei den Fluglehrern ist neu Roger Walt hinzu-

gekommen, der den Fluglehrerkurs absolviert hat und im Herbstlager auch schon das Praktikum abgeschlossen hat - Herzliche Gratulation!

David Humair hat sich entschieden, die professionelle Pilotenkarriere zu verfolgen, wobei er vom Segelflug und damit auch als Fluglehrer zurück tritt. Danke für die geleisteten Einsätze!

Die Flugschule hat sich im 2022 im Zuge der Flottendiskussion auch mit der Strategie befasst, und erkannt, dass wir zwar punkto Material und Grundschulung eine solide Basis haben, aber in der Fortbildung, v.a. Streckenflug, weitere Massnahmen treffen müssen, um den Fluktuationen der Mitgliederzahlen entgegenzuwirken. Das Streckenfluglager im Birrfeld ist eine davon, das Betreuungsprogramm "AFG Coaching" eine weitere. Dies beansprucht die Ressourcen der Fluglehrer, die schon viel Einsatz leisten, noch weiter, darum haben wir einen Leitfaden formuliert, den wir allen Schülern abgeben.

An der Stelle bedanke ich mich bei allen Fluglehrern für den Einsatz in der Flugschule, der für unseren Verein sehr wertvoll ist.

Raphael Zimmermann

Neumitglieder, Bernhard Leistner

Mitgliederwerbung

Im letzten Jahr wurde wieder eine 1-Tages Ausstellung am Höniggerberg Campus der ETH durchgeführt. Wie auch im Vorjahr wurden hierbei ca. 120 Mailadressen von Interessierten gesammelt. Danke an alle Helferinnen die den Aufbau des Duos ermöglicht haben.

Schnupperflüge

Letztes Jahr hat die AFG 28 flugbegeisterte Schnupperpiloten-innen in die Luft bringen können. Wir versuchen die Interessenten auch neben dem Flug in den Schulungsalltag einzuführen. Dazu gehört alles vom Briefing, Vorbereiten & Vorflugkontrolle der ASK-21 sowie dem Fachsimpeln mit dem FluDiLei. So erhält ein(e) Schnupperpilot-in eine konkrete Vorstellung davon, was alles Teil des Segelfliegens ist. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Fluglehrer-innen und Flugschüler-innen, welche sich regelmässig um unsere Schnupperpiloten-innen kümmern.

Nachwuchs

Aufgrund der medialen Präsenz (Instagram und Website) und der AFG-Ausstellungen ist die Flugschule sehr gut ausgelastet. Schlussendlich durften wir im Jahr 2022 9 Schüler und 2 bereits Brevetierte in der AFG begrüßen. Ich wünsche ihnen eine schöne Zeit in der AFG.

Bernhard Leistner

A F G Coaching



Die AFG bietet Euch an

- eine anspruchsvolle Ausbildung mit modernen Flugzeugen. Die Fluglehrer leisten ihren Einsatz unentgeltlich für Dich.

Wir erwarten von Euch

- motivierte Piloten welche die Ausbildung speditiv Umsetzen und die auch bereit sind ihr Engagement in die Gruppe einzubringen.

Betreuungsfluglehrer

- Die jungen Piloten werden in den ersten Jahren durch einen zugewiesenen Fluglehrer betreut. Er wird Euch motivieren damit ihr die gesteckten Ziele möglichst bald erreicht

Im Frühling

Standortbestimmung/ Erfahrungsstand : Stunden, Flz. Typen etc.
Definieren der persönlichen Ziele
Ausbildungsschritte definieren: Umschulungen/Lager/ Streckenflug

Während der Saison

Motivierung /Unterstützung nach Bedarf

Im Herbst

Rückblick auf die Saison und Besprechung der gesetzten Ziele

Was wollen wir zusammen erreichen?

- Grundschulung bis zum 1. Solo
Innerhalb 12 Monaten nach den Einführungsflügen
- Schulung bis Brevet
Innerhalb 24 Monaten nach den Einführungsflügen
- Nach dem Brevet laufend
Im Training bleiben: Fliegen, Fliegen, Fliegen....
Umschulungen auf neue Flugzeuge
Teilnahme an Lagern
Weiterbildung Streckenflug

DM/ 12.1.2023

Flottenunterhalt, Daniel Schoeneck

Bei angenehmen Temperaturen bis weit in den Oktober 2022 und durchaus fliegbarem Wetter war einmal mehr der Gang in die Birrfelder Segelflugwerkstatt angesagt: der Flottenchef ruft zur jährlichen Revisionsarbeit.

Größere Schäden waren bereits geflickt (der Kassier hat davon berichtet) und so konnten die zehn Flugzeuge paarweise und im Wo-

chenturnus wiederum recht speditiv gewartet werden. Wo gehobelt wird fallen Späne, intensiver Schulungs- und Lagerbetrieb verlangt unserem Material einiges ab. Zeit deshalb auch, den einen oder anderen «Kriegsflick» zu beheben (z.B. Fahrwerksklappen AK, AJ), Kratzer im Lack zu beseitigen, Flieger zu polieren und Bremssysteme zu warten.

Unter das Kapitel dumm gelaufen fällt der AT Schimmel-Alarm vom Januar 2023. Was war passiert? Anfangs September geht der Arcus planmässig nach Schmerlat: zwei Einschläge am rechten Innenflügen aussen, verursacht durch Verankerungsheringe, ein Riss an der Unterseite des Seitensteuers, das Auswechseln der Motorenwelle waren zu erledigen. Nach Abschluss der Arbeiten, erste Woche Dezember, werden Rumpf, Flügel und Höhensteuer im Anhänger verstaut. Just in dieser Zeit fällt das Thermometer erstmals unter Null. Der Rest ist Physik: werkstattwarme Luft kondensiert im geschlossenen Cockpit und die Mikrobiologie freut sich. Gurtzeug, Polsterung, Leder und selbst Metalloberflächen sind fast durchgehend vom Schimmel befallen.



Schimmelbefall im Arcus-Cockpit

Der Befall ist massiv und es ist dem Zufall zu verdanken, dass er bereits im Januar 2023 entdeckt wurde. Ein Erste-Hilfe-Team hat dann alles getrocknet, gereinigt und schimmelbehandelt. Alles in allem eine unschöne

Sache mit glücklichem Ausgang: Instrumente - wo betroffen (Höhenmesser) - wurden revidiert, die Elektronik hat keinen Schaden genommen und die Spuren an Zelle und Anleitungen sind beseitigt worden, alles durch den LTB auf eigene Rechnung.

Zum Schluss bleibt mir noch die Hoffnung auf eine schöne Saison mit der Bitte zu verbinden, das Material so zu behandeln, als wäre es euer Eigenes. «Gänd Sorg' und gänd Gas» mit unserem tollen Flugzeugpark.

Daniel Schoeneck

Sport, Pascal Schneider

Im vergangenen Jahr haben wir aufgrund des NSFW uns vom OLC verabschiedet. Die relevante Flugdokumentation findet seit dem Beginn der Saison 2022 auf WeGlide statt. Die Kennzahlen der vergangenen Saison lassen sich aus der WeGlide-Flugstatistik ablesen.

Wie jedes Jahr stösst der Nationale Segelflugwettbewerb auf wenig Interesse bei der AFG, trotzdem gelingt es der AFG immer wieder, sich im vorderen Mittelfeld zu platzieren.

WeGlide-Statistik 2022

Flüge:	232
Punkte:	66'089
Pilot/innen:	30
Distanz (km):	64'980
km/h:	72
Flugzeuge:	16
Flugplätze:	22
Flugstunden:	992

Bei den zentralen Wettbewerben fanden sich auch im vergangenen Jahr wieder Piloten, die die AFG an den regionalen Wettbewerben im Inland (Amlikon, Birrfeld) und angrenzenden Ausland (Klippeneck) vertraten. In der Regel steht der olympische Gedanke bei den AFG-Wettbewerbspiloten im Vordergrund.

In der vereinsinternen Wertung haben wir, mit Clemente Dal Magro in der Geschwindigkeitswertung und Olivier Liechti in der Distanzwertung, zwei würdig Sieger erkoren.

Pascal Schneider

Es müssen nicht immer die Anden sein

Autor: Alfred Ultsch, Immo Kurzenberger

Eigentlich hatte ich von der Gestalt von (Lee-) oder (Schwere-) wellen in einem Gebirgstal die Vorstellung wie sie im Buch von Bernhard Eckley [1] auf Seite 121 zu sehen sind (siehe Bild 1).

Nach dieser Zeichnung sollte es in meiner Vorstellung in Talmitte abwärts gehen.

Umso mehr hat mich der Ort erstaunt, an dem wir in der Cerdanya am 2. April die Welle gefunden haben. Nach Cerdanya fahren wir seit einigen Jahren vor und über Ostern, um auch

ein bisschen Forschung im Wellenfliegen zu machen. Dieses Jahr begab es sich, dass am 2. April ein deutlicher Wellentag vorhersehbar war. Dies sahen auch Klaus Ohlman der von Serres aus angefliegen kam und am Abend 2000 km geflogen war. Mit von der Partie war auch Milos Pajr (1500 km), der wie wir von La Cerdanya Flugplatz in Alp aus gestartet war. Wir vier (bei mir im Doppelsitzer war noch Immo Kurzenberger aus Backnang) haben die gleichen Wellenstrecken benutzt. Da unser Flug nur als Lokalflug geplant war, und dies unser erster Wellenflug in dieser Saison war, waren es bis zur Landung in der Mitte des Nachmittags „nur“ ca. 700 km.



Bild 1: Welle über einem Gebirgstal [1]

Wenn man die Punkte des von uns erfolgten Steigens entlang des Cerdanya Tals übereinander legt kommt ein enger Bereich heraus dessen Mittellinie in Bild 2 in weiß dargestellt ist.



Bild 2: Orte des erfolgten Steigens aller drei Flüge in der Welle in der Cerdanya .

Der Wind kam aus Nord mit vorhergesagten 35 kt. Aus den IGC Files lässt sich ein Nordwind mit ca. 70 km/h errechnen. Die Cerdanya ist ein ca. 25 km breites Hochtal in den östlichen Pyrenäen, welches sich wie im Bild 3 modellieren lässt. Die Zone in der wir das beste Steigen gefunden haben befand sich ca. 1-2km nach Luv versetzt über dem Fluss = tiefste Stelle im Talgrund mit den ungefähren Dimensionen gemäss Bild 3.

Nach ein bisschen Literaturrecherche stieß ich auf eine passende Erklärung in [2]: Ein nichtlinearer Effekt hinter der Luvkrete, der durch die entsprechenden Simulationen bereits beschrieben ist. Figur 5 d auf Seite 1212

in [2] (Bild 4) zeigt in dunkelgrau die zu erwartenden Steigzonen.

Die Gestalt der Welle ist offensichtlich hinter dem luvseitigen Gebirge sehr nichtlinear mit einem deutlichen Abwärts-Ast der bergnah an der Hinterkante des Luvgebirges steht, dicht gefolgt von einem deutlichen Sprung nach oben noch vor Talmitte. Das erinnert an Wellenflüge südlich des Pic de Bure in Südfrankreich.

Die Welle wird anscheinend erst hinter dem leeseitigen Gebirgszug so sinusförmig wie ich sie in meiner Vorstellung hatte. Jedenfalls lässt sich damit eine Daumenregel, welche mir der Pilot Robert Prat, der ein regelmäßi-

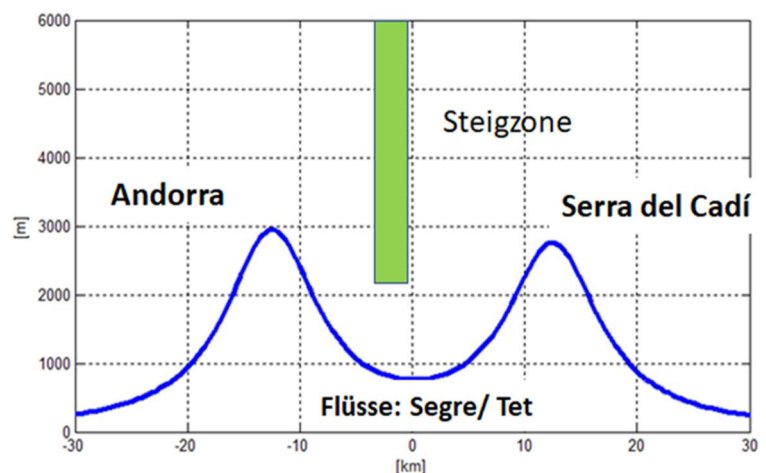


Bild 3: Modell des Cerdanya Tals mit unserer Steigzone

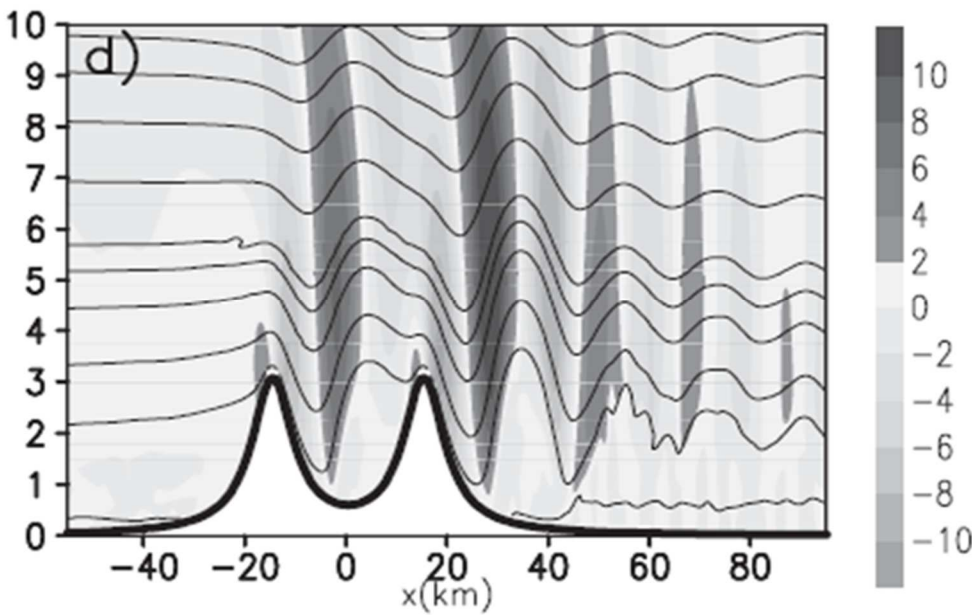


Bild 4: Simulation von Leewellen in Gebirgstälern aus [2]

ger Wellenflieger in den Pyrenäen ist, mitgegeben hatte erklären: in einem Gebirgstal suche die Welle luvwärts direkt über dem Fluss.

Strategien des Wellen-Streckenfluges

Aus den Daten von Klaus Ohlmann's 2000 km Flug lässt sich auch noch etwas mehr heraus-

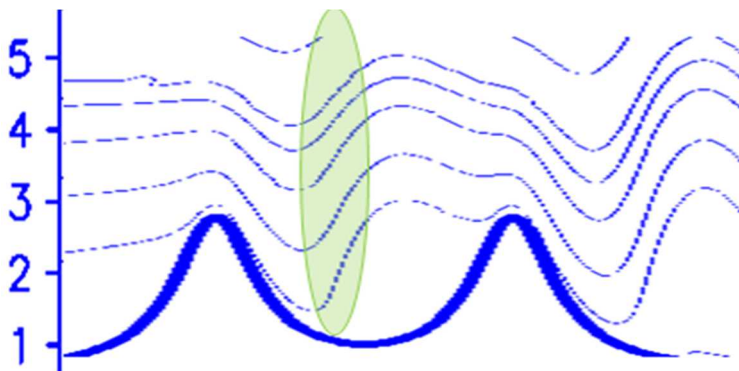


Bild 5: Wellenstruktur in der Cerdanya aus der Simulation

kitzeln. Seine Flugstrecke ist ja nicht zufällig gewählt, sondern soll strategisch die geflogene Strecke optimieren. Hierzu wird idealerweise die Zone des besten Steigens genutzt um entweder schnell Höhe zu gewinnen oder um ohne größeren Höhenverlust die längste Strecke zurückzulegen.

Da das Flugzeug und seine Polare bekannt ist (Antares) kann man aus den GPS-fixes der IGC Dateien das Steigen der Luftmasse bestim-

men. Bei gegebenem Wind kam man auch die geflogene Geschwindigkeit (TAS) errechnen. Trägt man diese beiden Werte gegeneinander auf, so ergibt sich folgendes Bild. Die Wahrscheinlichkeitsdichte (pdf = Häufigkeit der Punkte) ist die z-achse.

Die Verteilung ist einigermaßen komplex und erschließt sich erst nach einer (dichtebasierten) Clusteranalyse.

Für die verschiedenen Gebiete mit unterschiedlichem Luftmas-

sensteigen bzw. -sinken ergeben sich offensichtlich unterschiedliche Strategien für die geflogenen Geschwindigkeiten:

In einen Sinkgebiet sollte man in einer Antares mit ca. 190 ± 20 km/h fliegen. Siehe die rote pdf Kurve in Bild 8. Dies scheint ein guter Kompromiss zwischen „so schnell wie möglich weg hier“ und dem verstärkten Flugzeugsinken bei noch höheren Geschwindigkeiten zu sein. Im Gebieten mit mittlerem Steigen größer 1.25 m/sec und kleiner als ca. 3 m/sec wird die meiste Zeit so um 160 - 200 km/h geflogen. Siehe die blaue Kurve in Bild 8.

Dann gibt es noch die taktischen Entscheidungen bei Steigwerten über 3 m pro Sekunde. Wenn Höhe gefragt ist, wird so um 150-170 km/h geflogen Wenn gegen die Zeit geflogen werden soll („Km-Fresserei“), wird bei Geschwindigkeiten über 220 bis 250 km/h geflogen; siehe die rechte Seite der grünen Kurve in Bild 8.

Mit dieser Strategie konnte Klaus Ohlmann an diesem Tag 2000km weit fliegen. Start war um 7h30 in Serres und Landung um 19h30 in La Cerdanya. Dabei dauerte der Anflug für die ersten 380 km von jenseits des Col Bayard bis in die Pyrenäen bis ca.11h.

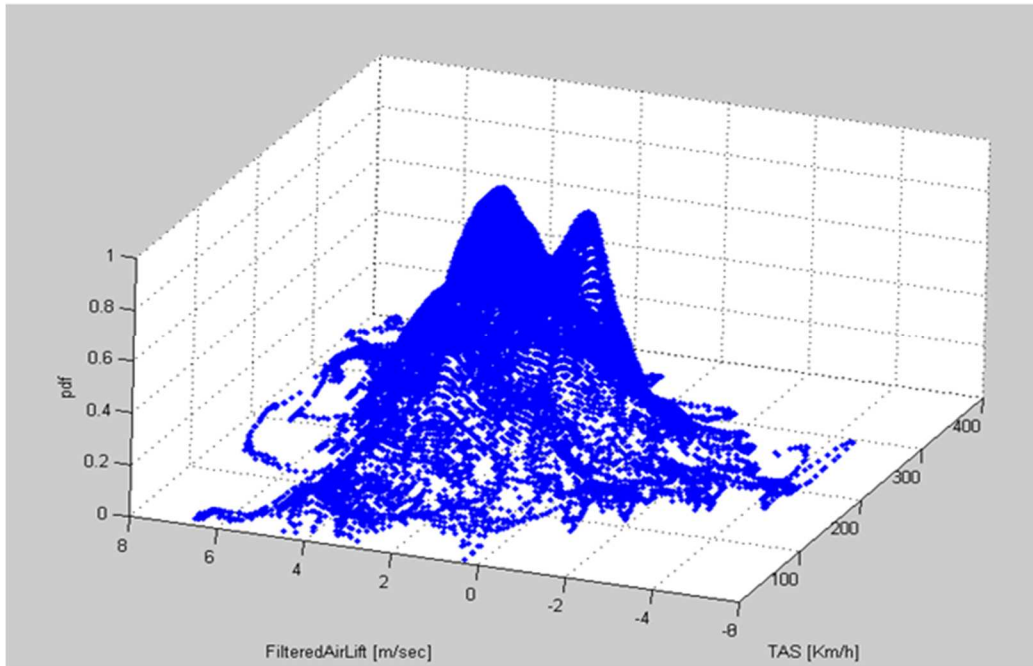


Bild 6: Häufigkeitsverteilung für Fluggeschwindigkeit vs. Steigen der Luftmasse

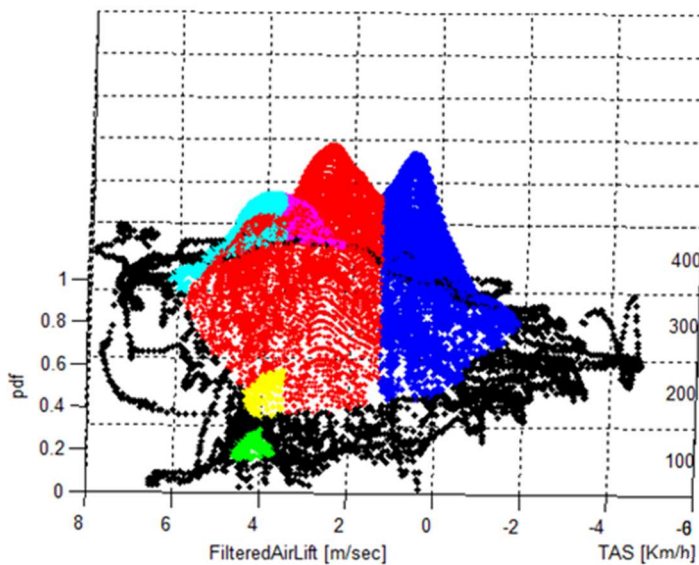


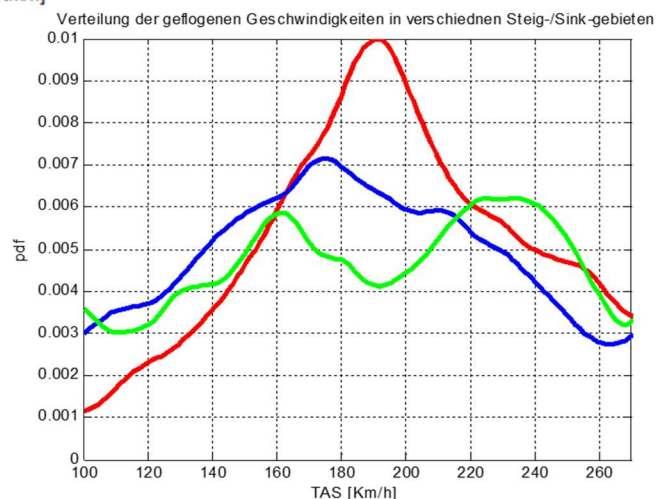
Bild 7: Einteilung in Dichte-Cluster für Fluggeschwindigkeit vs. Steigen aus Bild 6

Und am Jura?

Die meteorologischen Vorhersagen von Wellen haben sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Mit ein bisschen Aufwand kann man die Vorhersagen der Wellengebiete auch in seinem PDA z.B in XCsoar „mitnehmen“. Auf Bild9 sind in grün die Wellengebiete zu sehen, die wir auch in XCsoar als „Lufträume“ sehen konnten.

Beim Jura sollte der entsprechende Aufwindast bei NW Wind und den geeigneten meteorologischen Wellenbedingungen ca 1-3 km nordwestlich der Aare zu finden sein (Bild 10).

Bild 8: Verteilung der Fluggeschwindigkeit in Steig- bzw. Sink-Gebieten



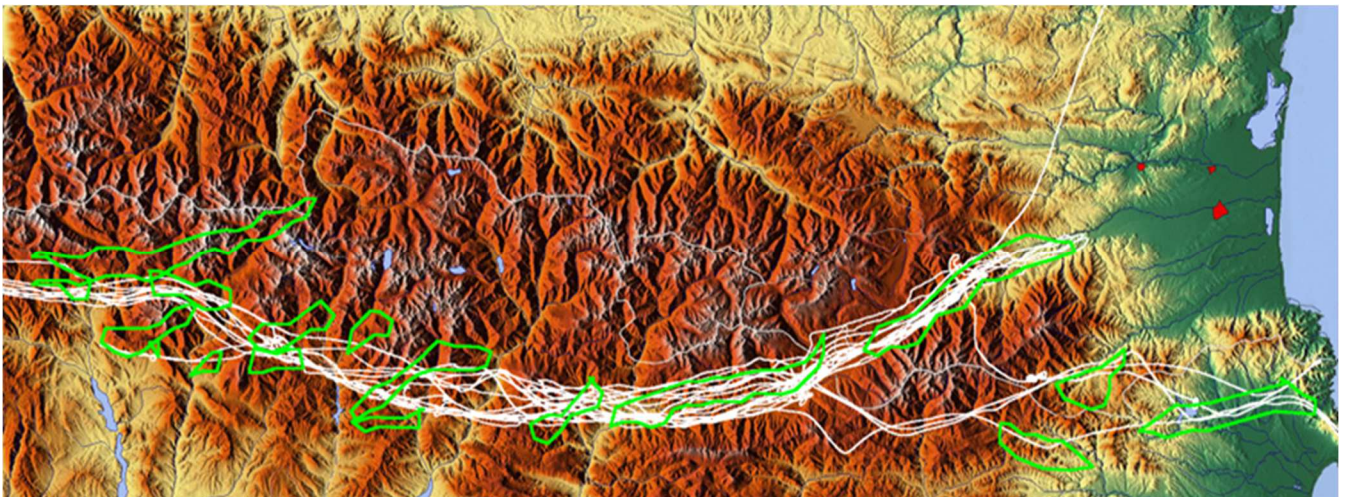


Bild9: Karte der östlichen Pyrenäen mit den drei Wellenflügen vom 2.4.2023 (weiss) und den prognostizierten Wellengebieten (grün)

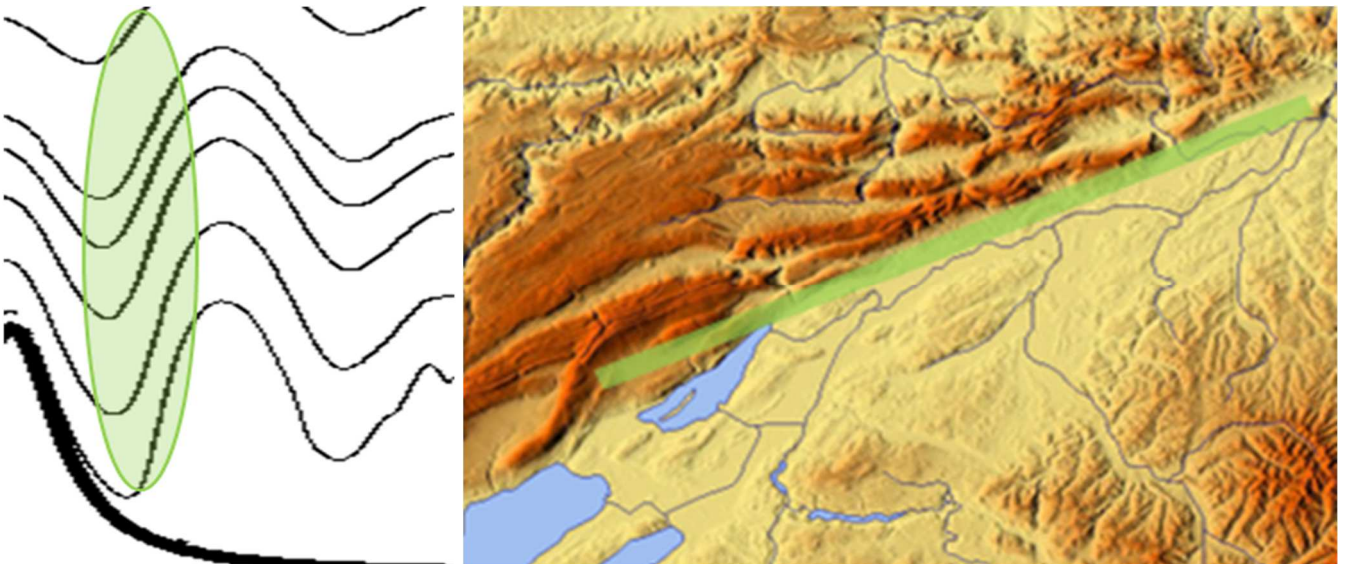


Bild10: Vermutliche Lage des ersten Aufwindastes an einem Teilgebiet des Jura

Wer Lust auf ein Projekt „Welle am Jura erforschen“ in der (den) nächsten Wintersaison(en) hat, kann sich gerne bei mir melden (ultsch@ulweb.de)

Alfred Ultsch

Literatur fürs Wellenfliegen

- [1] Eckley, B.: Streckenflug - leicht gemacht, 2. Auflage 2020
- [2] Grubišić V, Lewis JM.: Sierra Wave Project revisited: 50 years later. Bulletin of the American Meteorological Society. 2004 Aug;85(8):1127-42.

Hans Fischer (HaFi) 1.12.1929 - 24.07.2022



Wahrscheinlich niemand mehr von den aktuell noch aktiven AFG-lern und höchstens etwa ein Dutzend Passivmitglieder mögen sich noch an Hans Fischer erinnern. Als Schulabsolvent aus dem Thurgau studierte er ab 1949 Elektrotechnik

am Poly und war anschliessend ans Studium ab 1954 während 17 Jahren wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Abteilung für Werkzeugmaschinenbau. 1972 wechselte er als Dozent ans Neutechnikum in Buchs SG, allwo er bis zu seiner Pensionierung 1996 wirkte. Während seiner Zürcherzeit blieb er ungeplant lange Junggeselle und hatte somit genügend Zeit für die Fliegerei. Erfreulicherweise wurde er mit einem späten Familienglück belohnt, in dem seine Gattin Maria ihm eine gemeinsame Tochter schenkte. Zu seinem Fliegerfreundeskreis gehörte auch Hans Hodel aus der SGLägern, was vielleicht erkärt, warum ein späterer Teil seiner fliegerischen Aktivität ab dem Flpl. Schänis statt fand. Zu seinen anderen Hobbies zählte noch Turnen, Wandern und Tennis. Ueber sein späteres Berufs- und Familienleben ist unter den AFG-lern wenig bekannt, doch einem anderen Nachruf ist zu entnehmen, dass seinem Ableben im 93. Lebensjahr leider eine längere, schwere Krankheit vorausging.

1956 trat HaFi in die AFG ein und amtierte dort während mehrerer Jahre als gewissenhafter Cheffluglehrer und somit auch als Vorstandsmitglied. Daneben wirkte er auch in der Betriebsleitung/Verwaltungsrat der Fliegerschule Birrfeld. Seine ruhige und besonnene, doch manchmal lakonisch-sarkastische Art wurde von seinen damaligen Kameraden und Flugschülern durchaus geschätzt. Hans Fischer hat an mehreren Münsterlagern teilgenommen und von dort stammt auch Zaggi's Photo aus 1974, welches ihn stehend und mit verstränkten Armen am Briefing zeigt.

Der Verfasser dieser Zeilen hatte ihn 1960

nur für einige wenige Schulungsflüge als ordnungsliebenden Fluglehrer kennengelernt, darunter für die restliche Umschulung auf die Ka-7 und die beiden Prüfungsflüge damit, zur Erlangung der Erweiterung für Passagierflü-



ge. Hingegen erinnert er sich noch bestens an die allererste Begegnung mit Hans Fischer im Jahre 1959: Hans Bär und selbst hatten bereits während unserer Gymnasial- und Modellflugzeit beschlossen, so früh wie damals möglich Segelfliegen bei der AFG zu erlernen und wurden dazu an einen gewissen Herrn Fischer verwiesen. Wir orteten ihn schliesslich in lärmiger Umgebung an einer riesigen Drehbank stehend, zuhinterst im Werkzeugmaschinenlabor 8a und brachten uns in Stellung: Hans Bär: "Sind sii de Herr Fischer womer sueched?" "Jò, dä bini", erwiderte er lakonisch. Also dann: "iich de Hans Bär und daa de Heini Schaffner. Mir sind zwar beidi no Oberreal-schüeler und Modällflüeger und wetted jetzt no's Sägel Flüege leehre bi dr AFG." Da musterte uns dieser Herr Fischer bange Sekunden lang von oben bis unten und meinte schliesslich: "Soo soo; Segelflüege wender; wender nid lieber de Maitli noo renne...!?"

Jahre später, an einem Freitagabend am damaligen AFG-Stammtisch im Restaurant "Zum Grünen Glas" waren HaFi und der um 14 Jahre jüngere Schreibende anfänglich die einzigen Anwesenden. Da klagte HaFi unerwartet und unpassend zum Anlass: "Weisch, mini Situation isch nöd ideal!" Obwohl er sich beruflich und segelfliegerisch unzweifelhaft im Aufwind befand (vor allem nach seinem gelungenen Zielflug vom Birrfeld bis nach Valence bei Bisenlage samt gewagtem Ueberflug des Lac Léman bei Lausanne), wollte er wahr-

scheinlich damit ausdrücken, dass er bei der Partnerinnensuche mit seinen damals bereits 35 Jahren noch immer an Ort tritt. Als damaliger Jungspund, im Kopf nur Fliegerei, war der Schreibende danach ziemlich perplex, weil er sich sein Piloten-Idol, überdies Cheffluglehrer der AFG, nicht gleichzeitig mit privaten Problemen behaftet vorstellen konnte.

Hans Bär (Bärli) erinnert sich noch an seinen ersten Schulungstag auf dem Birrfeld mit Hans Fischer am 10. Februar 1960, einem kalten Bisentag: Er wurde von seinem Fluglehrer HaFi daheim in Höngg abgeholt und absolvierte gleich ein damals spartanisches und eindruckliches Pensum, dessen Ausbeute 5 Windenstarts mit der Rhönlerche à je 2 Minuten Flugzeit waren, inklusive 5 Seil-Spleissungen an diesem überaus kalten Tag. Die legendär-ruhige Art von Hans Fischer aus dem hinteren Sitz war ihm dabei förderlich, wie auch seine klaren Bemerkungen, immer kurz, träf und ostschweizerisch trocken. In Bärli's erstem Flugbuch finden sich noch seine Kritiken, wie z.B. „Nicht in den Boden fallen lassen; nicht mit den Klappen spielen;

Bumslandung“, doch wenn HaFi's Phantasie am Ende war, lediglich i.O. Welch spartanischer Beginn seiner erfolgreichen Karriere als dipl.masch. ing. ETH und langjähriger Militär- und Linienpilot.

Als die AFG wieder einmal den Erwerb eines Doppelsitzers debattierte, stand auch der Slingsby T-49 Capstan mit seinen leicht veretzten Sitzen nebeneinander zur Diskussion.

Um das Flugzeug näher kennen zu lernen ist der ältere Hans Fischer mit seinem damaligen Triumph Spitfire mit dem jüngeren Hans Bär, nach Moulin in Frankreich gefahren, wo sie das Flugzeug intensiv inspizieren und sogar fliegen konnten. Der lange Heimweg endete, wie auch andere Male, mit einem guten Essen, vielfach in der "Räuberhöhle" Colosseum in Oerlikon und anschliessendem Kinobesuch. Ein weiteres erfülltes Flieger- und Familienleben hat sein unvermeidliches Ende gefunden. Die AFG hingegen besteht weiter und versichert seinen Anhängern ihr herzliches Beileid.

Heini Schaffner

Einsitzer im Aufwind

Autor: Raphael Zimmermann

Die AFG hat sich am 21. März 23 zur Generalversammlung getroffen und einen Richtungsentscheid in der Flottenstrategie gefällt. Die "Einsitzer-Variante" hat eine deutliche Mehrheit in der Gruppe gefunden. Wie kam's dazu, was heisst das jetzt, was machen wir als nächstes? Wir haben einen ersten wichtigen Schritt gemacht, aber es ist noch nichts gekauft. Ein Rundumblick zum aktuellen Thema Flottenstrategie.

Wie kamen wir zur Variante "Einsitzer"?

Sagen wir: über viele verschiedene Wege. Ge-

startet sind wir in verschiedenen Arbeitsgruppen, die sich unterschiedliche Fragen gestellt haben. Die erste Arbeitsgruppe ("AGF1") von ca. 5-6 Piloten hat sich dem Blick in den Markt gewidmet. Die zweite Arbeitsgruppe ("AGF 2") von ebenfalls 5-6 Piloten startete, etwas verzögert, mit der Frage, wie wir eine Strategie aufbauen, respektive hat die Gruppen-Umfrage durchgeführt und ausgewertet. Die Flugschule hat sich mit der Frage auseinandergesetzt, wie wir die Grundausbildung und Streckenflug-Förderung angehen.

Im Winter 22/23 bildeten wir ein Gruppen-Piloten Forum von ca. 15 verschiedenen Funktionären, Alters- und Interessensgruppen, um

2 Varianten auszuprägen, die an der GV zur Abstimmung gebracht wurden. Was sich in allen Diskussionen immer wieder gezeigt hat, ist, dass die Interessen der Jungpiloten eine Schlüsselrolle einnehmen. Wir fällen Entscheide, die sich auf die nächsten Jahrzehnte auswirken, und wir möchten die Voraussetzungen schaffen, dass Piloten, die bei uns neu einsteigen, auch beim Verein und der Fliegerei hängen bleiben. Das heisst wiederum nicht, dass die Piloten, die schon länger dabei sind, weniger wichtig sind.

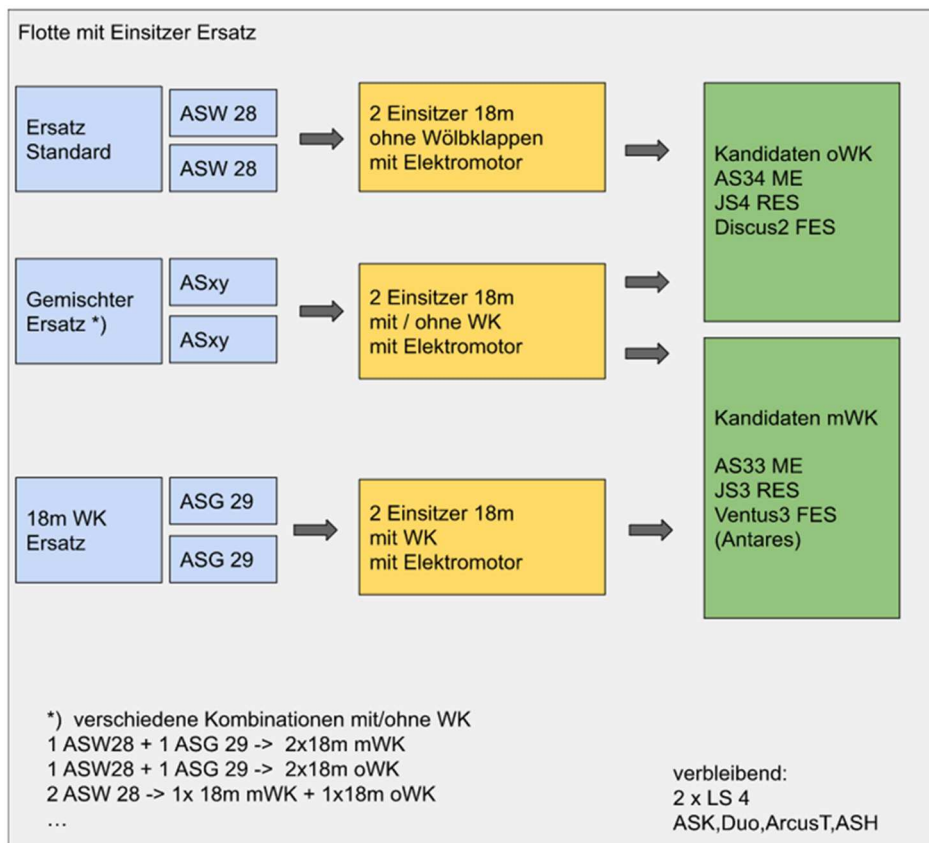
Aus der Umfrage kam heraus, dass die Gruppen-Piloten weitgehend mit dem vorhandenen Material zufrieden sind. Bei den Einsteigern verzeichnen wir jedoch eine hohe Fluktuation, und wir haben erkannt, dass wir beim Material und auch bei der Streckenflugförderung Bedarf haben, uns besser auszurichten. Das alleine erklärt noch nicht, warum dazu ein neuer Einsitzer gekauft werden soll. Neben dem, dass ein Einsatz des Materials richtig gestützt werden soll mit Ausbildung, Coaching, Performance Optimierung, Einsatz der Ballastierung etc, kommt hier der Aspekt der Heimkehrhilfe ins Spiel. Richtig eingesetzt sind die Turbos ein Werkzeug, um das Spektrum zu erweitern. Die Aussenlandungen wer-

den weiterhin ein Teil unserer Segelfliegerei bleiben, jedoch mit einer einfach zu bedienenden und zuverlässigen Heimkehrhilfe nehmen Piloten mal einen Versuch in Kauf, z.B. bei mässigem Wetter im Birrfeld loszufliegen, ohne gleich an den Anhänger denken zu müssen. Vor diesem Hintergrund sind die elektrischen Systeme interessant, die auch gemäss Umfrage als favorisierte Technologie genannt wurden. Nach den Testflügen mit diesen Systemen, darunter das front electric sustainer "FES" und das rear electric sustainer "RES", bestätigte sich der Eindruck, dass eine Fluggruppe sehr wohl daran Gefallen finden könnte. Mit den 18m einsitzigen Flugzeugen lotete man einen "sweet spot" aus, der interessante Muster bietet und für Einsteiger eine Balance darstellt zwischen einfachem Handling und guter Performance. Mit einer Heimkehrhilfe neu im Einsitzer Segment unserer Flotte schafft man eine zusätzliche Option für alle Piloten. Einige Systeme wären sogar eigenstartfähig. Als Alternative wurde eine Doppelsitzer-Variante vorgestellt, die ebenso Interesse weckte in der Gruppe. Im Vergleich setzte sich jedoch die Einsitzer-Variante durch, u.a. weil die neuen Doppelsitzer-Modelle im Vergleich einen kleineren Schritt bedeuten würden, aber auch ,weil ein Verzicht auf einen

unserer drei Streckenflug-Doppelsitzer einen schwer zu lösenden Knoten darstellen würde. Die technologische Entwicklung in diesem Segment sollte noch abgewartet werden; in einigen Jahren sind vielleicht leistungsfähigere Antriebe verfügbar.

Was bedeutet der Richtungsentscheid "Einsitzer"?

Favorisiert sind Kandidaten, die 18m Spannweite haben (allenfalls 15m Option), und ein elektrisches Antriebssystem (FES / RES). Wir gehen den Kandidaten mit diesen Eigenschaften nach, sodass wir Preise, die wichtigsten technischen Parameter und Erfahrungsberichte kennen,



Die an der Frühlings-GV 23 vorgestellte und beschlossene Variante



Christian in der LS-8 neo, die anderen begnügten sich mit dem Blick von aussen

am besten aus Evaluationsflügen von Gruppenpiloten. Wie viel Zeit das in Anspruch nehmen wird, hängt davon ab, wie zugänglich die Muster sind. Im Idealfall können wir diese auf einem Flugplatz in der Schweiz besichtigen und fliegen, ansonsten sind ein paar Kilometer im Auto fällig. Von einigen gibt es nur die Bilder und Zahlen dazu. Da wir von viel Geld reden, und nebenher noch das Sparkässeli füllen müssen, sollten wir uns die Zeit nehmen, fundierte Entscheide auszuarbeiten.

Bei den Herstellern Schleicher und DG haben wir im Herbst 22 vorbeigeschaut, von da haben wir die Informationen, die wir brauchen. Die AS34 und AS33 (in ME Ausführungen)



Einblick in das RES von Schleicher ("ME")

dürften auf der Shortlist landen. Bei DG hatten wir uns für die LS8neo interessiert, nach der Sitzprobe, nach der nur einer von drei damit fliegen wollte, haben wir das Handtuch geworfen - das Flugzeug ist schlicht zu klein. Von Schempff Hirth kennen wir den Discus 2 FES, der Ventus 3 (auch mit FES) ist bislang nicht besichtigt worden.

Beim JS 3 wurde die Jet Version bereits getestet, jedoch werden die elektrischen Varianten (RES) erst jetzt gebaut. Ebenso ist die JS 4 noch nicht komplett vom Band gerollt. Zusätzlich bieten weitere Hersteller (Lange, LAK) Muster an, die in dieses Segment passen.

Was passiert als nächstes?

Die Liste der Kandidaten ist nicht fix, wir gehen in den Abklärungen jeweils weiter, wenn wir denken, dass es etwas Interessantes für uns sein könnte. Wenn das nicht der Fall ist, belassen wir es bei einer Offertanfrage. Zu exotische Kandidaten werden wir nicht anschauen. Wenn man in der Arbeitsgruppe, respektive im Vorstand der Meinung ist, dass ein Entscheid reif genug ist anhand der Kandidatenliste, wird eine ausserordentliche GV einberufen (sofern nicht eine ordentliche demnächst ansteht), um den Kauf zu beschliessen.



Das FES Batterie System, eingebaut im Discus 2

Dabei gibt es noch eine weitere Diskussion zu führen - was wird dafür verkauft?

Erfahrungsgemäss werden diese Diskussionen etwas bewegter geführt, weil dafür das Lieblingsgerät von jemandem gehen muss. Das findet niemand toll, aber man denke daran,

sind. Wir erneuern sehr langsam, die Abstände von Beschaffungen erstrecken sich mittlerweile über Jahrzehnte, da muss man sich bewusst sein, dass diese Entscheide Einfluss auf die zukünftige AFG Generation haben. Insofern sind alle Gruppenpiloten aufgerufen, sich in die Diskussion einzubringen, insbesondere



Probefliegen im Herbst 22 bei Schleicher, die neue AS 33 begeisterte die Piloten

dass, wenn die AFG vor vielen Jahren sich mit Flugzeugen einfach zufrieden gegeben hätte, die damals vorhanden waren, hätten wir nicht den Park von heute, mit dem viele glücklich

die, die unsere Flugzeuge auch in den nächsten Jahren fliegen wollen.

Raphael Zimmermann



Oliver startklar mit der neuen Rennmaschine

Neumitglieder stellen sich vor



Timo Horstschäfer

Ich bin Timo und komme aus Ennetbaden. Vor einigen Jahren habe ich entdeckt, dass Fliegen lernen gar nicht so schwierig ist und daher meinen Segelflugschein in Winterthur abgeschlossen. Durch den Umzug ins Aargau habe ich eine nähere Segelfluggruppe gesucht und die AFG wiederentdeckt.

Bis 2016 habe ich Physik im Bachelor und Master an der ETH studiert. Eine Masterarbeit habe ich im Bereich Computer Vision und Robotik geschrieben und anschliessend mit 2 Freunden aus dem Studium ein Internet-Startup gegründet. Dadurch habe ich leider nicht so viel Zeit zum Fliegen, aber ich freue mich trotzdem schon sehr die AFG näher kennenzulernen und hoffentlich bald vom Birrfeld übers Jura zu segeln.

Mich faszinieren die Alpen und ich gehe viel Wandern. Daher ist das Segelfliegen eine sehr schöne Ergänzung!

Grüsse,
Timo



Benjamin Homer

Schon als kleiner Junge war ich mit meinen Grosseltern an den kleinen und grossen Flughäfen unterwegs. Ich freue mich daher nun riesig, meine Faszination zur Aviatik als Hobby und Teil der AFG ausüben zu dürfen. Zur AFG verbindet mich die ETH sowie mein «Heimatflugplatz». Diesen Sommer schliesse ich den Bachelor in der Informatik ab und trete ins Masterstudium über.

In der Freizeit spiele ich die Violine und Volleyball – sowohl am Beach als auch in der Halle. Im Sommer und Winter bin ich auch gelegentlich in den Bergen anzutreffen. Letztlich entdecke ich gerne neue Gerichte beim Reisen und in der Heimküche.

Ich freue mich auf die fliegerische Kameradschaft und mit euch gemeinsam abzuheben!

Liebe Grüsse
Benjamin



Hans-Christian Wasem

Fliegen hat mich schon immer fasziniert. Ob grosses oder kleines Flugzeug, ob mit oder ohne Motor, alles was in der Luft fliegt, erzeugt nach wie vor mein Interesse. Aber insbesondere das Segelfliegen hat es mir angetan. Ohne Motor so lange in der Luft zu bleiben, ist ein aussergewöhnliches Erlebnis. Mit ungefähr 12 Jahren sass ich als Passagier zum ersten Mal in einem Segelflugzeug und war begeistert von der Ruhe und dem Ausblick. Kein Vergleich zu den Motorflug-Erfahrungen, die ich bis dahin schon machen durfte. Seitdem stand für mich fest, dass ich irgendwann lernen muss, Segelflugzeuge selbst zu fliegen.

Nun ist endlich die Zeit gekommen und ich habe letztes Jahr mit der Ausbildung bei der AFG begonnen. Die Vereinbarkeit mit der Arbeit ist nicht immer leicht, da es ein zeitintensives Hobby ist, aber es lohnt sich. Durch die vollständige Konzentration auf das Fliegen, sind Alltagsorgen wie weggeblasen.

Ich bin 40 Jahre alt und lebe mit meiner Frau seit ca. 13 Jahren in der Schweiz. Da mein Name Hans-Christian sehr lange ist, nennen mich die meisten einfach HC (inkl. meiner Eltern und meiner Frau ...)

Ich freue mich auf weiterhin viele spannende Flugabenteuer mit Euch allen.



Patrick Zhao

Ich habe vor etwa fünf Jahren meinen Master in Robotik an der ETH Zürich abgeschlossen. Bevor ich Segelflugzeuge flog, gefährdete ich im Microsoft Flight Simulator 2004 das Leben von Hunderten von Passagieren, flog Raumstationsteile in den erdnahen Orbit im Orbiter und träumte von dem Tag, an dem ich die zusätzlichen Freiheitsgrade erlangen würde, die mit der 3. Dimension des Raums einhergehen.

Während ich am Boden bin, genieße ich eine gute Wanderung oder einen Lauf, mache manchmal Geräusche auf Züritütsch als Romand, und verbringe auch gerne Zeit mit meinem Computer, den ich bitten kann, so viele Dinge für mich zu tun. Ich finde die neuesten, intelligentesten KI faszinierend und leicht beängstigend und frage mich, was das für mich, für die Luftfahrt und für die Welt bedeuten wird.

Trivia: Ich habe mich als Astronaut bei der ESA beworben, eine Position, die normalerweise gesunden Personen zwischen 1,50 m und 1,90 m Grösse vorbehalten ist, die auch Testpiloten irgendeiner Luftwaffe mit mehr als zwei Dokortiteln und sieben Jahren Erfahrung als Missionsarzt in polaren alpinen Dschungelumgebungen sind. Ich erfülle die Grössenanforderungen...



Impressum

Aufwind 1/2023

Mai 2023

Akademische Fluggruppe Zürich

Auflage: 150

Nächste Ausgabe: Herbst 2023

Beiträge und Anmerkungen an:

aufwind@afg.ethz.ch

Adressänderungen an:

aktuar@afg.ethz.ch

Redaktion und Layout:

Max Humbel

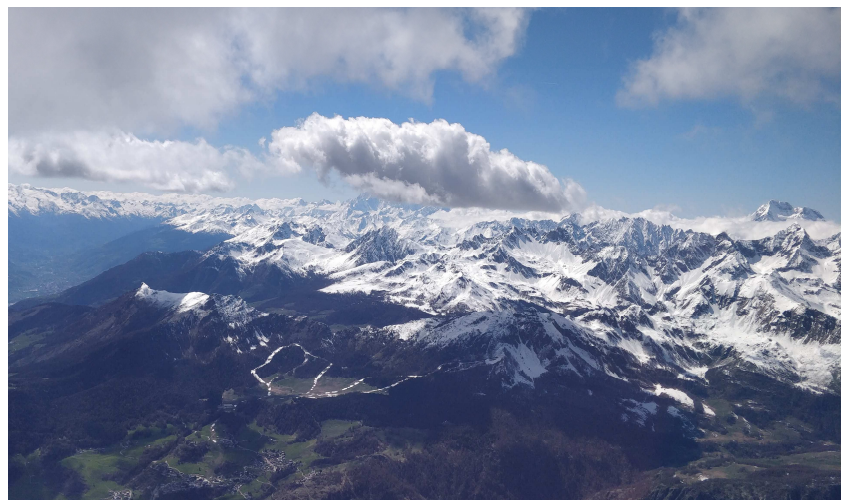
Bachstrasse 15

5000 Aarau

max.humbel@hispeed.ch



Hohtal nördlich Veltlin mit Monte Disgrazia



Frisch verschneites Hochgebirge



Die Flieger von Alzate, rechtzeitig zur RM zurück im Birrfeld