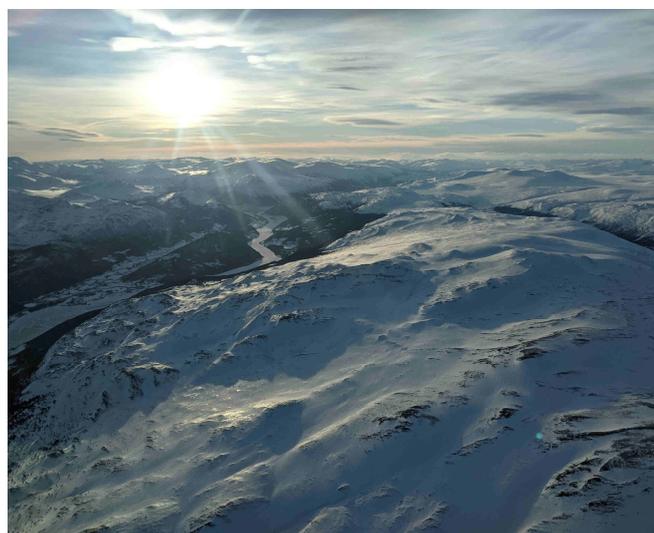




Aufwind





Verpackte Segelflugzeuge auf dem Eis, gut geschützt gegen die eisige Nacht
Foto Loïc Germeau - Siehe Seite 4ff

Danksagung

Wie immer ist der "Aufwind" von den Beiträgen der publikationsfreudigen Mitglieder abhängig. Ohne diese könnte diesen Herbst keine Ausgabe erscheinen. Deshalb geht ein spezieller Dank an jene, die sich die Zeit nahmen, ihre Erlebnisse und Erfahrungen aus der Saison in einem interessanten Bericht zu veröffentlichen. Besten Dank an: **Loïc Germeau, Heini Schaffner und Beat Müller**

Titelbilder: Loïc Germeau vom Vågå Wave Camp (siehe Seite 4 ff)

Grosses Bild: Eine ASK 21 ist startklar auf dem Eis
Unten links: ASK 21 mit kreativer Warn-Bemalung
Unten rechts: Tiefe Sonne über dem Jotunheimen Nationalpark

Editorial

Im Rückblick auf dieses Jahr bleibt das heisse und trockene Wetter im Gedächtnis. Aber war da nicht noch etwas anderes? Wenn ich an die frühen Lager in Alzate und Münster zurückdenke, bleibt auch viel Herumsitzen und Werweissen ob man trotz den bescheidenen Wetteraussichten den Flieger bereitmachen sollte, Wandern und Reparieren in Erinnerung. Sie waren vom Wetterglück nicht sonderlich begünstigt. Umso schöner aber auch heisser waren Juli, August und September. Das Aspres-Lager in der zweiten Julihälfte war der Hammer. Von den anderen Lagern, bei welchen ich nicht dabei war, weiss ich leider mangels Aufwind-Beiträgen nichts Genaues.

In eigener Sache: Im Frühjahr 2017 durfte ich meinen ersten Aufwind redigieren, damals noch mit der tatkräftigen Unterstützung durch Tobias Grämer. Ich habe ein Layout übernommen, das mir gefallen hat und darum sieht die Aufmachung heute noch praktisch gleich aus. Die einzige wesentliche Änderung besteht darin, dass heute das gesamte Heft farbig ist. Das verdanken wir dem Umstand, dass uns die ETH Druckerei das Leben schwer gemacht und uns dazu gebracht hat, zu einem günstigeren Konkurrenten abzuspringen. Seither ist dies die zwölfte Ausgabe, bei welcher ich mitgewirkt habe. Viele interessante Beiträge von verschiedensten Autoren haben in dieser Periode die Leser und den Redaktor erfreut. Erstaunlich ist, dass in dieser Periode über keinen einzigen neuen Flieger zu berichten war. Dies dürfte sich dann hoffentlich für den nächsten Aufwindredaktor ändern, ist doch seit geraumer Zeit die Evaluation für ein neues Fluggerät in Arbeit. Und eben: es wird eine neue Redaktorin oder ein neuer Redaktor gesucht. Altershalber möchte ich spätestens im Herbst 2023 von diesem Amt zurücktreten. Vielleicht hat die oder der Neue auch neue Ideen für die Gestaltung. Das darf, muss aber aus meiner Sicht nicht sein. Wer Freude hat an diesem Job soll sich doch bitte bei mir melden.

Max Humbel

Inhalt

Vågå Wave Camp - Das Norwegische Wellen-Eldorado.....	4
Wie überlebte ich beim Segelfliegen ?	9
Dr. Peter Moser (PeMo)	17
Münsterlager 2022.....	18
Forza AFG - Ausschnitte aus dem AFG Chat.....	24

Vågå Wave Camp

Das Norwegische Wellen - Eldorado

Autor: Loïc Germeau

Januar 2022, die 4. Welle der COVID-19 Pandemie hat die Welt fest im Griff und ein Ende ist noch nicht in Sicht. Während ich in der Warteschlange für die Booster Impfung sitze, erhalte ich eine Nachricht. Manuela Rösler möchte wissen, ob jemand Lust hätte im März in Vågå (ausgesprochen «Vohgoh») am Wave Camp teilzunehmen, beim Svedanor Kurs seien noch zwei Plätze zu haben.

Das Vågå Wave Camp wird jedes Jahr durch den Osloer Segelflugverein Drammen Flyklubb organisiert. Während einer Woche wird auf dem gefrorenen Vågavatn See ein temporärer Flugplatz eingerichtet. Drei Start- und Landebahnen, Taxiways sowie Abstellplätze für die Flugzeuge und Anhänger werden freigeschaufelt. Die Schleppmaschinen werden

ebenfalls vom Drammen Flyklubb gestellt. Das spezielle an diesem Ort ist, dass bei fast jeder Windrichtung Leewellen entstehen können.

Von der Existenz des Lagers hatte ich bereits früher gehört, war aber davon ausgegangen, dass man zwangsweise das Flugzeug selber mitbringen müsse. Wegen der langen Anreise (gemäss Google Maps sind es vom Birrfeld bis nach Vågå, ohne Anhänger, 21 Stunden Fahrzeit bei 2'000 km) war es bis jetzt nur bei der Idee geblieben.

Manuela hatte herausgefunden, dass der Skandinavische Segelflugverband jedes Jahr, ähnlich wie das BFK in Samedan, einen Gebirgsflugkurs (Fjellflygingskurs auf Norwegisch) in Vågå organisiert. Im Rahmen des Kurses werden auch drei Doppelsitzer zur Verfügung gestellt! Bei so einer einmaligen



Lenticularis Wolken über dem Tesse See

Gelegenheit (und dank ein paar Wochen Resturlaub, die ich noch von 2021 übrig hatte) habe ich nicht lange gezögert und gebucht, mit der Hoffnung, dass sich bis dann die pandemische Lage etwas entspannt hat, denn im Januar 2022 war jede Auslandsreise ein Spiessrutenlauf.

Der Optimismus hat sich jedoch gelohnt, denn seit Anfang März sind in der Schweiz und Norwegen fast sämtliche COVID bedingten Einschränkungen aufgehoben. So hebe ich am Freitag, den 4. März entspannt nach Oslo ab. Am nächsten Morgen treffe ich Manuela am Bahnhof vom Flughafen Gardemoen, von wo wir den Zug (in dem man Frühstück serviert bekommt, falls die SBB mitliest !!!) nach Otta nehmen und von dort den Bus nach Vågå. Übernachtet wird im Vågå Hotel, das segelfliegerische Hauptquartier für die kommende Woche. Am Abend nach dem Nachtessen gibt es dann das Willkommensbriefing, wo alle wichtigen Infos zum Flugbetrieb bekannt gegeben werden.

Dieses Jahr sind Manuela und ich die Einzigen nicht Lokalen (alle anderen Teilnehmer waren Norweger oder kamen aus dem nahegelegenen Schweden). Dies war aber nicht immer so, vor COVID hatte es auch regelmässig Teilnehmer aus Belgien, Deutschland oder Frankreich (Interessierte können sich bei Steinar Øksenholt (Steinar.Oksenholt@nlf.no) über eine Teilnahme erkundigen).

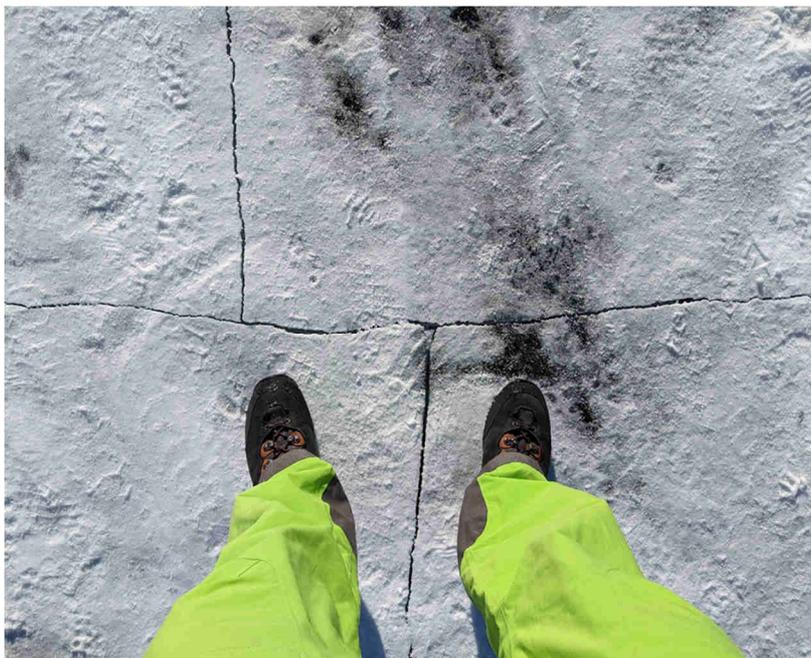
Jeder Tag fängt mit einem Wetterbriefing durch den Schwedischen Segelfluglehrer Robert Danewid an. Dort wird im Detail, und mit einem beeindruckenden Arsenal an Prognose Tools, der Flugtag besprochen und die Möglichkeiten analysiert. Am Ende vom Briefing schnappen wir uns noch Fallschirme und Batterien und dann geht's ab aufs Eis.

Falls man noch nie zuvor auf einem gefrorenen See gestartet und gelandet ist, fragt man sich wohl, wie geht das? Massgebend ist die Dicke vom Eis. Gemäss dem Flugplatzchef braucht es eine Mindestdicke von 12 cm, um das Gewicht von einem normalen PW zu tra-



Tiefgefrorene LS4

gen. Zum Zeitpunkt des Lagers betrug die Dicke 40 cm, was schon mal beruhigend war. Etwas gewöhnungsbedürftiger war, dass sich trotz der Dicke recht viele (deutlich sichtbare) Risse im Eis bildeten. Noch gewöhnungsbedürftiger war, dass man anhand von lauten Knacks-Geräuschen hören konnte, wie sich neue Sprünge im Eis bildeten. Gemäss den Lokalen ist dies jedoch völlig normal und kein Grund zur Sorge.



Es hatte viele Risse im Eis und bei genauem Hinhören konnte man hören wie sich neue bildeten!

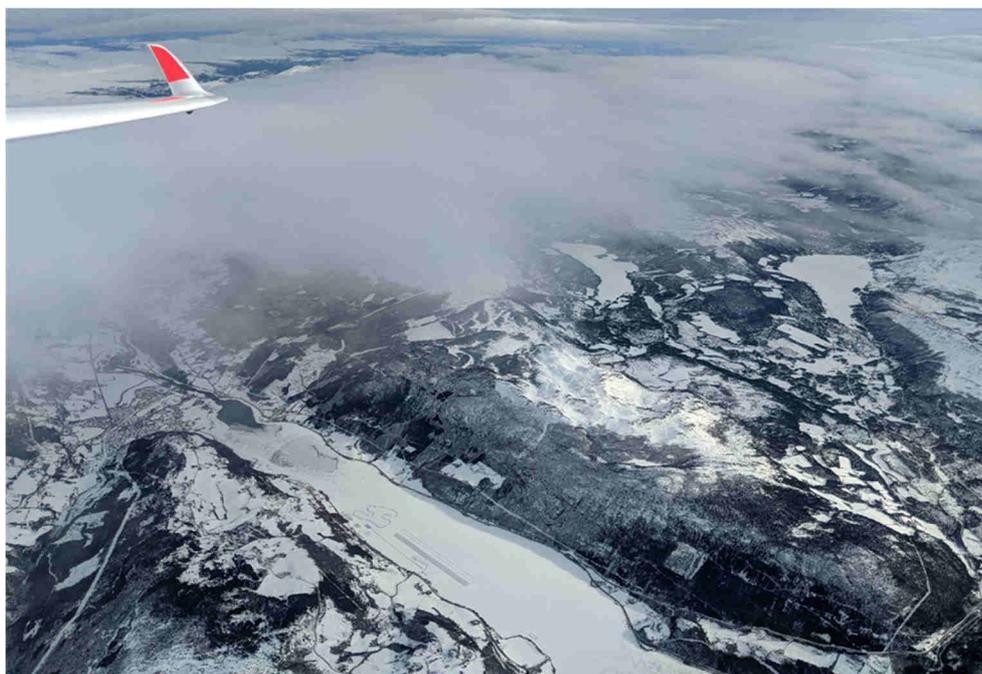
Ebenfalls, könnte man sich denken, dass eine Start- und Landebahn aus Eis eine ziemlich rutschige Angelegenheit ist. Dies war zum Glück nicht der Fall; dank den Schneeresten auf der Landebahn (welche ja zuerst freigeschaufelt werden musste) war trotzdem eine gewisse Haftung gegeben. Erst gegen Ende vom Lager, wo durch die Sonneneinstrahlung, der Grossteil der Schneereste

weggeschmolzen war, musste man die Steigeisen aufsetzen. Das Starten und Landen an sich war wie gehabt.

Aber jetzt zurück zum Fliegerischen. Als Erstes musste man die Flügeltücher enteisen und versorgen. Nach vollbrachter Vorflugkontrolle und O₂ Check werden die Flieger losgebunden und an den Start geschoben (angesichts des zum Teil starken Winds, müssen die Flugzeuge stets angebunden werden, falls sie nicht unter Aufsicht stehen). Geschleppt wird mit einer kräftigen (und entsprechend durstigen) Piper Pawnee.

Luftraumtechnisch herrscht in der ganzen Gegend Luftraum E bis auf FL135. Je nachdem wo die Welle steht, können in Absprache mit Oslo Control verschiedene Boxen für Höhen von bis zu FL285 freigegeben werden.

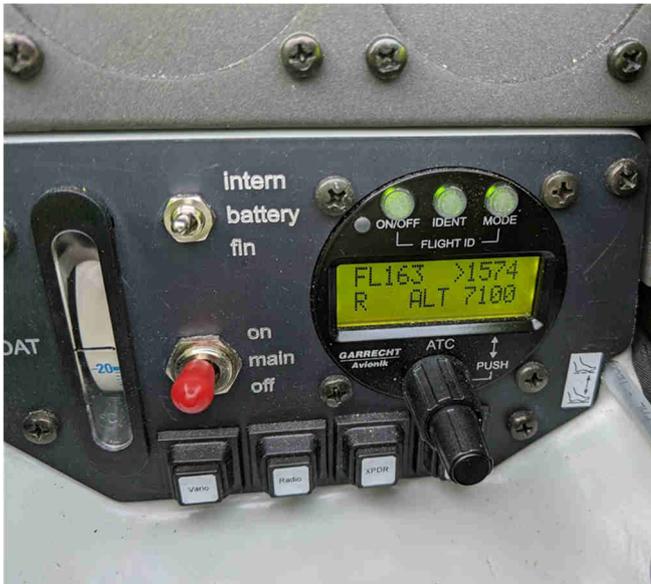
Am ersten Tag hängen die Wolken tief, was den Wellenflug verunmöglicht. Die vorherrschende Windrichtung ermöglichte dennoch Hangflug südlich vom See. Und so mache ich einen etwa einstündigen Flug. Im späteren Verlauf vom Tag lösen sich die Wolken auf, und der Einstieg in



Blick auf den Flugplatz aus 5'176 m.ü.M

die Welle wird möglich. Dank dem konnte Manuela bereits am ersten Tag in die Welle.

Am nächsten Tag hat es ebenfalls Welle aber mit weniger Wolken. In der DG 1001 OR mit



Das Standard-Thermometer reicht nicht aus für Norwegische Temperaturen

Kursleiter Steinar Øksenholt lassen wir uns bis zum Tesse See schleppen, wo wir in einer schwachen Welle klinken. Stärker wird diese leider nicht wirklich. Während des ganzen Aufstiegs werden wir mit atemberaubenden Aussichten über die Norwegische Berglandschaft, unter anderem die Nationalpärke von Jotunheimen und Rondane, belohnt. Diese Landschaft ist ganz anders als in den Alpen. Obwohl Vågå sich in der höchsten Gegend von Norwegen befindet (die zwei höchsten Gipfel von Skandinavien, Galdhøpiggen (2469 m.ü.M) und Glittertind (2452 m.ü.M) befinden sich beide in Gleitflugdistanz), sieht alles relativ flach aus.

Trotz der mässigen Steigwerte lasse ich mich dennoch nicht entmutigen und wir steigen in den darauf folgenden zwei Stunden mit Steigwerten zwischen 0.5 und 1 m/s auf 5300 m. Während des gesamten Aufstiegs muss ich immer wieder aufpassen, dass ich nicht zu nahe an die Wolken komme, um zu verhindern, dass die Tragflächen vereist werden. Im Gegensatz zum Aufstieg ist der Abstieg etwas schneller; vor allem, angesichts einer Aussen-temperatur von -25°C .



Teilnehmer und Fluglehrer vom Svedanor Kurs 2022



Aussicht auf die (flache) Norwegische Berglandschaft

Dank des guten Wetters kann ich in den darauffolgenden Tagen wiederholt solche Flüge machen (auch mit besseren Steigwerten, aber weniger Wolken). Insgesamt, konnte man jeden Tag fliegen, und an 5 von 7 Tagen kam man in die Welle.

Gemäss Steinar war 2022 eines der besten Jahre, seit er den Kurs leitet. Auch für mich war das Wave Camp ein einmaliges Erlebnis, welches ich jedem empfehlen kann!.

Loic Germeau

Reminiszenzen und Gedanken zu: Wie überlebte ich beim Segelfliegen ?

Autor: Heini Schaffner

Auf der Suche nach einem Thema für diese Ausgabe des Aufwind bin ich einmal mehr auf den interessanten Aufsatz von Bert Willing mit dem Titel: Wie überlebe ich im Segelflug? gestossen, der mich seit seinem Erscheinen 2008 jedesmal dann beschäftigte, wenn wieder ein alt- oder mir unbekannter, erfahrener Segelflugkamerad bei einem unverständlichen Absturz sein Leben lassen musste. Ich hatte die Gelegenheit, Bert Willing persönlich kennenzulernen; er flog meist ab dem Flpl. Bex und brachte es dort später bis zum Chef-Fluglehrer. Dies war, als er sich an meinem Ort für unsere ASH-26E interessierte, um seinen damaligen, etwas schwachbrüstig motorisierten Ur-Ventus cm, der mit der vorne (dh. nach hinten) aufklappenden Haube, zu ersetzen. Als Ironie eines traurigen Schicksals ist der inzwischen 57-jährige Bert Willing leider am 28. Mai 2022, anlässlich des Championnat Romand in Sion mit seiner DG-800 B an der Crêta Besse selbst tödlich verunfallt. Ein weiterer, fataler und a priori unerklärlicher Unfall eines erfahrenen und "safety-conscious" Piloten fügt sich in die bereits untolerabel präsentierende Unfallstatistik. Einfach traurig und unverständlich und offenbar unvermeidlich.

Anstatt hier seinen 9-seitigen Aufsatz auszugsweise bekannt zu machen oder gar Punkt um Punkt zu kommentieren, erlaube ich mir, auf den nachfolgenden Link zu verweisen, und dessen Lektüre, vorgängig des hier Weiterlesens, quasi zur Einstimmung und als posthume Wertschätzung und Assimilation seiner Ideen, sehr zu empfehlen:

<https://www.sglenzburg.ch/org/public/Dokumente/Sicherheit/01-Allgemeines/ueberleben.pdf>

Bei der Durchsicht meiner vier Segelflugbücher und dem Motorflugbuch addierten sich 3'750 h mit 1'202 Ldg. Während dieser Zeitspanne flog ich in 30 verschiedenen Segelflugzeugtypen und bin ab 51 verschiedenen Flugplätzen des In- und Auslandes gestartet. Dabei verursachte ich 24 erstmalige Aussenlandungen auf fremden Flugplätzen und 26 unfreiwillige-

lige-Aussenlandungen auf unrekognoszierten Wiesen, alle unfall- und bruchfrei. Darunter befanden sich auch 135 Segelflüge als PIC mit diversen Passagieren (jeder nur einmal gezählt, Fluglehrer und Umschulungspiloten weggelassen), so wie 20 verschiedene Mitflieger in den 150 h Motorflug in Canada. Es liegt mir aber ehrlich fern, mich mit diesen Zahlen etwa brüsten zu wollen, da sie mir, punkto übernommener Verantwortung, retrospektiv eher als ziemlich wagemutig vorkommen, da Segelfliegen statistisch gesehen, ja keineswegs harmlos ist und ich in all den Jahren auch wenige Male auf meine Schutzengel angewiesen war. Anfänglich rechtfertigte ich den fliegerischen Tatendrang mit: "No risk - no fun !" Ab dem dritten Jahrzehnt dann mit "if risk manageable - go ahead !", doch heute als bald 80-jähriger Autor im Rückblick nur noch kleinlaut mit "Gottlob ist dabei nie etwas schlimmes passiert!". Eine inhärente Angst vor dem möglichen Versagen in einer kritischen Situation hatte mich in der Fliegerei und im Beruf stets begleitet, aber auch zum besonderen Aufpassen ermahnt.

Der einzige nachteilige Zwischenfall, einen Passagier betreffend, ereignete sich im Samedanlager 1973 und betraf einen zugelaufenen, etwas gehbehinderten Passagier, zwar noch aktiver Segelflieger bei der GVV Genève, der auf meinem zweiten Versuch, am Muotas Muragl Anschluss zu finden nach mir zustieg, als ich im Blanik bereits wieder angeschnallt war und dessen korrekte Angurtung somit nicht selbst kontrollieren konnte. An der Winde in Samedan hatten wir dann prompt einen Seilriss in 50 m Höhe. Nach heftigem Stossen des Knüppels und der Landung geradeaus, wollte ich ihm aus dem hinteren Sitz heraus helfen und erschrak zuerst ob seinem blutüberströmten Gesicht, das von einem nährwürdigen Kopfschwartenriss stammte. Etwas unbegreiflich für einen bestandenen Segelflieger, dass er seine Gurten nicht straff zog und es ihn bei kurzzeitig negativen g's aus dem Sitz katapultierte und er mit dem Kopf am Gestänge über ihm anschlug.

Selbst brauchte ich 1962 meine Schutzengel als junger Grunau Baby-Pilot bei der im

"Dunning-Kruger Effekt"-Artikel im Aufwind 2/2021 detailliert beschriebenen Aussenlandung bei der BBC, welche hier abgekürzt durch einen Direkt-Abschwung aus dem tiefen Gegenanflug auf's vorgesehene Landefeld gottlob schadlos endete.

Ein weiteres Mal, am 6. Dez. 1969, nach gehaltenem Vortrag in einem Kaderkurs des Luftamtes für angehende Fallschirm-Instruktoren in Magadino, erhielt ich, nebst der Reisespesen-Vergütung, als "Honorar" einen Solo-Erstabsprung offeriert. Dazu wurde ich von einem der Aspiranten zuerst auf fitness getestet, dann für den Absprung instruiert. Beim Ueberroll-Training verstauchte ich gleich mein rechtes Sprunggelenk beim Sprung aus 1.5 m in den gefrorenen Sand, sagte aber nix. Beim echten Absprung aus der grossen Cessna aus 650 m gabs gleich nach dem Loslassen der Flügelstrebe einen "Chlapf" und als ich, wie instruiert nach oben schaute, um die vollständige Oeffnung der durch die Reissleine herausgezogenen Kalotte zu checken, da befanden sich deren zwei ob mir, eine weisse und eine grüne, welche sich gegenseitig eindellten. Zahlreiche Leinen vor dem Gesicht trübten die schöne Aussicht. Diese Kombination aus Haupt- und Reserve-Fallschirm erwies sich als völlig unsteuerbar, weshalb ich zuerst 5 m genau über den Windsackmast driftete, um 5 m vor dem Zielkreis "stante pede" sanft zum Stillstand zu kommen. Totales Glücksgefühl, das nur der angeschwollene rechte Fuss etwas trübte. Vom herbeigeeilten Aspiranten, der den Auslösegriff des Reserveschirmes im Gras gefunden hatte, lernte ich dann, dass die automatische Auslösevorrichtung fälschlicherweise losgegangen sei, wobei diese vom erfahrenen Adjutanten der FK-17 vor dem Sprung noch ein weiteres mal überprüft und neu justiert wurde (Zuviele Köche verderben den Brei !)

Während des diesjährigen Aspreslager der AFG hatte ich mich u.a. mit Beat Müller unterhalten. Dabei hat er sich beiläufig erkundigt, was denn 2019 meine Ueberlegungen und Gründe gewesen wären, jedenfalls mit dem Segelfliegen per Ende Saison 2019 aufhören zu wollen. Dies, nachdem ich ihm u.a. geschildert habe, wie ich mein jähes flugmedizinisches (und selbst diagnostiziertes) Aus bereits am 18. März 2019, d.h. mit Alter 76, resp. nach 60 Jahren engagierter Segelfliegerei, am psychisch Verkraften bin. Die spontane Antwort darauf enthielt dann Gründe, wie:

- Es machen sich die ersten altersbedingten kognitiven Defizite bemerkbar, wie lückenhaftes Frisch- und Namens-Gedächtnis, Wortfindungsstörungen (eher Suchen nach dem träfen Wort), Lücken im Vokabular in allen erlernten Sprachen d, f, e (Umschreibungen nötig), schwindende sprachliche Eloquenz und Schlagfertigkeit, eingeschränkte Kopfdrehung, Verständigungsschwierigkeiten für sprachliche Info (falls ohne simultanen Blickkontakt, so wie in lärmiger Umgebung), längere Latenzzeiten bis zur zwar noch korrekten Ausführung oder Reaktion, vermehrte Anstrengung zur Aufrechterhaltung der nötigen Aufmerksamkeit, Copi/Passagier im hinteren Sitz lokalisiert gegnerische Flugzeuge manchmal früher als selbst, obwohl meine korrigierte Sehschärfe objektiv noch unbeanstandet ist und mich noch wie früher dünkt.
- Abnehmende Akzeptanz für die kosten-trächtigen administrativen Erfordernisse, wie überrissene amtliche Gebühren für Jahresprüfungen BAZL und BACOM; Unmut wegen der nachträglich nötigen Behebung von 8 genuinen Konstruktions- und Fabrikationsmängeln des Arcus M auf eigene Kosten (Flügeltreibstoff-Säcke, mech. Teil der Bremsanlage, Fahrwerk einfahren, spontan abfallende Kleinteile, abblätternde, da nicht Treibstoffresistente Schutzfarbe an Metallstange im Flügel, Funkprobleme, u.a.m.). Aerger mit der german. Kaskoversicherung trotz Schadenfreiheit.
- Vermehrt irrationale Vorahnungen, ja sogar Befürchtungen, die bisherige, segelfliegerische Glücksgefühl-Strähne (v.a. die Unfall- und Schadenfreiheit) könnte gemäss statistischer Wahrscheinlichkeit unverhofft abreissen und die Familie in ein unverschuldetes Leid mit juristischem Nachspiel stürzen.
- Eine gewisse unternehmerische Passivität "hab eigentlich schon vieles gesehen und erlebt", die sich einstellte. Schliesslich bin ich ja als Segelflug-Tourist, während den 60 Jahren Segelflug voll auf die Rechnung gekommen, v.a. mit den Ueberlandflügen ab Italien, Südfrankreich, Oesterreich, Canada, Neuseeland und Patagonien. Da will ich wirklich nicht klagen, sondern allen Segelfliegern gleich tolle Erlebnisse, Erfahrungen und Fliegerkameradschaften wünschen.

Auf der Suche, welche allf. begünstigenden Gene, berufliche Kenntnisse, spezielle Interessen, Flugtaktiken, finanzielle Vorteile oder etwa die Hilfe des familiären Umfeldes etc. mich zum glücklichen Segelflieger machten, bin ich auf folgende Erinnerungen und Zusammenhänge gestossen:

- Bereits in der Sekundarschule reifte der Wunsch, später einmal Linienspilot zu werden, obwohl ich als Erstling von drei Söhnen eines literarisch-musikalischen Vaters und einer deutlich praktischeren und sportlichen Mutter, deren zwei Brüder als Radioelektriker und die anderen beiden als Autofachleute arbeiteten, keine aeronautischen Vorfahren hatte. Hingegen wurden auch meine beiden jüngeren Brüder, Dieter als kanadischer VFR-Pilot und Joggi als Jungsegelflieger bei der AFG bis zu seinem allzu frühen Lebensende 1969 vom "Virus aviaticus " befallen. Soviel zur allf. Rolle der Genetik und dem nicht vorhandenen, elterlichen Vorbild.
- Der Wunsch zum Segelfliegen reifte in Zürich bei der lokalen Modellfluggruppe und in deren Gewerbeschule, allwo Gewerbelehrer, Flugingenieur und auch segelfliegender Militärpilot Fritz Dubs mit seinen sarkastischen Ausführungen einen motivierenden Abendkurs in Flugtheorie durchführte, mit dem man später mühelos die amtliche Theorieprüfung Segelflug bestehen konnte.
- Noch im mathematisch-naturwissenschaftlichen Gymnasium (Oberrealschule) brachte mich der ebenso flugbegeisterte Hans Bär und Ueli Rentsch (späterer AFG-Präsident) zur AFG, doch stammte meine hauptsächliche Grundausbildung schliesslich aus zwei 14-tägigen vormilitärischen VU-Selektions-Kursen, welche die damalige SG Cumulus auf der Allmend Frauenfeld durchführte. Dort wurde ich 1962 im Abkreisraum jäh Augenzeuge einer fatalen Kollision zweier Grunau Babies der SG Winterthur, was damals noch keine grundsätzliche Infragestellung des angestrebten Berufszieles nach sich zog.
- Danach fand die staatlich bezahlte Ausbildung zum Berufspiloten allerdings ein unerwartetes und mir unbegreifliches Ende, offiziell und angeblich v.a. wegen meiner spärlichen Theorie- und Tagebuchführung

(trotz bestem Resultat der Kursteilnehmer bei der amtlichen Theorieprüfung).



Der 18-jährige Autor im zweiten VU-Kurs 1962 in Frauenfeld mit Fluglehrer Paul Günüat

- In der Folge befand ich das anvisierte Masch-ing-Studium als nicht mehr voraussetzend und schrieb mich "grad zleid" für die Humanmedizin an der Uni Zürich ein, was daheim beim nun dafür länger zahlenmüssenden Papa auf heftige Gegenwehr und Unverständnis stiess und längeren Rechtfertigungsbedarf nach sich zog. Die damals für's Medizinstudium noch erforderliche, eidgenössische Zusatz-Matur in Latein erwies sich dabei als Verhandlungsjoker.
- Parallel zum langen Studium ab 1963 bis 1970 brachte ich es in der AFG etappenweise zum Strecken- und Alpenflieger und von den damaligen Holz- und Tuchkisten bis hin zu den GFK-Seglern Astir, Libelle und Mini-Nimbus und dies immer unter der gestrengen Aufsicht der Fluglehrer v.a. Hans Fischer, Andres Frank und Heinz Kornfeld. Für's Studium hatte ich eine hilfsbereite Kommilitonin aus meinem Wohnort organisiert, die ihre 5 in Physik (selbst nur eine 3 !) am ersten Propädeutikum meinen revanchierenden Nachhilfestunden verdankte und welche mir jeweiligen Durchschläge ihrer tadellosen Vorlesungsnotizen anfertigte, wenn ich an einem Hammertag unbedingt ab ins Birrfeld musste.
- Ab 1971 und bestandenem Staatsexamen verdingte ich mich ans Hôpital Universitaire de Genève für die Fachausbildung in

Anästhesie und Reanimation, doch auch gedacht zum fälligen Auffrischen der Französischkenntnisse. Da war fortan Dauerpräsenz und verantwortliches Arbeiten gefragt, wobei die klinischen Anforderungen oft höher angesiedelt waren als mein aktueller Kenntnisstand. Das tagelange Narkotisieren war damals noch sehr ermüdend, weil die ausgeatmeten Narkose-Gase und -Dämpfe der Patienten noch nicht abgesaugt wurden. Wir hatten den Ruf: "Anästhesist halb schlafend neben einem Patienten halb wach." Zum Dauerstress beigetragen hatten auch meine schwachen, fachlichen Französischkenntnisse v.a für die fremdsprachlichen Fachausdrücke als Bestandteile zu haltender Vorträge. Zudem fielen die unbeliebten 24-h-Bereitschafts-Dienste jeweils Freitags meist auf einen der Assistenzärzte aus "outré Sarine", v.a. wenn einer der welschen oder französischen Kollegen den monatlichen Dienstplan ausheckte. Klar, dass dann das folgende Wochenende zum wohlverdienten Ausschlafen benötigt wurde und zum Segelfliegen nicht mehr in Frage kam. Die damaligen Wochenend-Präsenzdienste vom Samstag 07:00 non stop bis Montag 09:00 (!), bremsten meine weiteren Fortschritte im Segelfliegen zusätzlich, sintemal der angebrochene Montag zum Segelfliegen im Birrfeld nicht einmal für die Autofahrt ins Birrfeld taugte. Seinen eigenen physischen und psychischen Leistungsgrenzen konnte man im Spitalbetrieb täglich begegnen, wobei einer der Leitenden Anästhesieärzte wiederholt spottete: "Schaffner, c'est en travaillant qu'on apprend...!"

- Interessanterweise weist die technische Seite der Anästhesie auffällige Parallelen mit dem Fliegen eines Flugzeuges auf (Höhen und Tiefen, Ueberwachung der Vital-Parameter auf Bildschirmen, plötzliche Ausfälle oder kritische Situationen, wie chirurgisch induzierte Panik, Massenblutungen, Atmungs- und Kreislauf-Stillstände, etc. Die Ein- und Ausleitungen einer Narkose sind vergleichbar mit Starts und Landungen, welche alle gelingen müssen, damit der Patient nicht mit Kranzspenden und Orgelmusik endet und die eigene Karriere dabei nicht abstürzt, inkl. juristischem Nachspiel. Was für den Linienpiloten der Autopilot und die Copilotin, ist für den Anästhesisten der Respirator und die Anästhesieschwester, v.a. unverzichtbar während

den mehrfach nötigen Kaffeepausen. Damals hatten wir noch keine Checklisten im Operationssaal oder bei der Narkose, heute ist dies tägliche Routine wie in der Fliegerei. Man hatte endlich eingesehen, dass Stress und chronische Uebermüdung des Personals im Operationssaal für die meisten der dort begangenen Fehler verantwortlich sind.

- Unter den zahlreichen jungen Assistenzärzten, denen ich später als Oberarzt die praktische Anästhesie beibringen durfte, war der mit Abstand am besten voraus schauende, überlegt handelnde und rundum zuverlässigste unter ihnen im Nebenamt noch Hunter-Pilot bei der Swiss Air Force. Dem unbegabtesten dagegen, trotz seinem Jahr psychiatrischer Vorbildung, fehlte die Fähigkeit antizipativ auf seinen Patienten und die Tätigkeit der Chirurgen aufzupassen; er verfügte über zwei linke Daumen und hatte bereits zwei Verkehrsunfälle mit seinem 2-CV auf dem Gewissen. Deshalb durfte er nie allein, sondern nur mit einer erfahrenen Narkoseschwester zusammen arbeiten.
- Eine 2014 publizierte, japanische morphometrische MRI-Studie fand, dass bei 15 "glider pilots" im Vergleich zu 15 normalen Erdgebundenen in den mit ihren spezifisch erforderlichen Tätigkeiten (Lernen, Sehen - Orientierung im Raum—Interaktion und Augenbewegungen korrespondierenden Hirnarealen, die Dichte ihrer grauen Hirnsubstanz dort deutlich grösser ist. Ein Hirn-MRI zur Pilotenselektion ? Mir graut davor!
- 1978 bis Mitte 1980 hatte ich endlich die lang erstrebte Gelegenheit, als einer von 4 Neuro-Anästhesisten, doch im Range eines Senior Resident, für einen damals weltberühmten neurovaskulären Hirnchirurgen (and IFR rated owner of a Cessna 310) in London/Ont. Canada die Anästhesien für seine aus aller Welt eingeflogenen Patienten während deren hochriskanten Operationen (giant aneurysm's and vascular malformations, u.a.m.) zu machen. Segelfliegen war damals und dort für mich keine Option, da doch ziemlich "basic" in der Provinz Ontario. Das entfernte "airstrip", die tiefe Basis (da von drei der grossen Seen angefeuchtet) und die zahlreichen "restricted airspaces", so wie der bescheidene Flugzeugpark (1 Blanik, 1 Schweizer 1-26-glider zur stundenweisen Verfügung) motivierten

kaum. Hingegen lernte ich beim London Flying Club of Canada (LFC) Motorfliegen auf gründliche amerikanische Art und das für damalige 24-48 Can \$/hr. Nach Erhalt der Lizenz kam noch das "night-endorsement" dazu und alles ab dem London/Ont. International Airport mit regem Mischverkehr mit Privatjets, DC-9, Convair 540 und manchmal mit einer "squadron of Tigers" der Royal Canadian Air Force. Beste geflogene Maschine war eine Mooney oder die Cessna 182.

Vielleicht weil ich als Segelflieger mit damals erst 470 h bei den "power off"-Notlandübungen auf die umgebenden "farmer's airstrips" den CFI überzeugte, gab er mir, noch als Flugschüler notabene, einmal einen Flugauftrag solo für einen Rundflug mit sieben (7) Zwischenlandungen; alle mit "full stop", "backtrack" und "short field re-take off" und dies auf den mir noch unbekanntem "farmer's airstrips". Er markierte diese auswendig und bloss mit seinem Kugelschreiber als kleine Kreise auf meine 1:500'000 "VFR-Navigation chart". Damals hatten die Piper Cherokee's des LFC noch kein GPS oder gar eine "moving map" an Bord; man musste mit dem "flight ruler" und der Dalton-Rechenscheibe, der Borduhr, sowie mit NDB's und VOR's und dem Abzählen von "rural roads" ab einem erkannten Fixpunkt klar kommen, d.h. "dead reckoning" navigieren. Da war ich ziemlich gefordert, denn eines dieser "farmers airstrips" wies eine Pappelreihe im Ausflug auf (doch so, dass man genügend aufkruzend bei Seitenwind grad noch zwischen den Baumkronen hätte durchfliegen können, wenn's nicht darüber reichen sollte). Das andere wies, grad am fernen Pistenende, die Auffahrt zur Brücke über den nebenan parallel verlaufenden Highway auf. Nicht alle waren mit einem Windsack, geschweige denn einer auffälligen Pistenmarkierung versehen. Nachdem ich alle Landewiesen für die vorgeschriebenen Zwischenlandungen gefunden und belandet hatte und der vom CFI nach der Rückkehr minutiös inspizierte Piper Cherokee 140 als noch wie im Vorzustand befunden wurde, befand er mich reif für den amtlichen "flight test" zur kanadischen VFR-Lizenz. In der Folge flog ich viel, tags und nachts in der Provinz Ontario herum, Am 1.Mai 1980 holte ich den soeben aus der Schweiz hergefliegenen Rucksack-Touristen und AFG-ler Jörg Amsler (Amsi) mit seinem Freund Markus an der Toronto "railway main-station" ab. Er war

etwas erstaunt, dass wir mit einem Taxi in Richtung London/Ont. wegfuhrten, anstatt der erwarteten 4-stündigen Fahrt mit dem GO-train des "Canadian railway systems". Doch die Taxifahrt endete bereits am Schiffsteg vor dem Toronto-Island airport, auf einer der Stadt vorgelagerten Insel im Lake Ontario. Dann mit der Fähre hinüber zum "city-airport", wo der kleine Piper Cherokee 161 des LFC für uns bereit stand. Dann folgte das Dessert ihres langen Reisetages mit einem stündigen Flug in die Nacht hinein von "Toronto-Island" mit nächtlicher Zwischenlandung auf dem Kitchener airport vor dem "leg" nach London /Ont.. Amsi entspannte sich sichtlich, als ich ihm von meinen zahlreichen, vorherigen Nachtflügen, darunter jene mit dem ehemaligen AFG-Präsidenten Ueli Rentsch, (der in Toronto-Buttonville als Motorfluglehrer amtete) erzählte und vom Dreiecksflug von Toronto-Buttonville nach Rochester (NY) und Elmira (NY), 5 Tage zuvor mit Ueli, so wie Mike Keller und Liliane als Passagiere.

An einem der Morgenrapporte war die vorgesehene Operation als "cancelled" vorgefunden, weil der Patient in der Vornacht verstorben war. Deshalb bekam ich an diesem Tage von meinem vorgesetzten "staffman" den restlichen Tag frei ("meant to please my freshly wedded wife Liliane..."). Beim Ausfahren aus dem Spitalparkplatz kreuzte ich den einfahrenden Professor der Herzchirurgie und auf seine Frage, was ich denn mitten am Morgen beabsichtige, erzählte ich ihm von meiner unerwarteten Arbeitsbefreiung. Er machte mir einen eindeutig besseren Vorschlag, nämlich mich jetzt gleich zu seiner heutigen Fortbildung über "blood saving measures in cardiac surgery" mitzunehmen, welche er nachmittags in einem der "meeting rooms" des Chicago O'Hare airports halten würde. "Take off in one hour", IFR in einer turbocharged Cessna 210. Wow, dieser beeindruckende "traffic of heavies" aus allen Richtungen nach Chicago O'Hare. Während unseres langen "radar guided" Endanfluges auf die Piste 22R wurden wir linkseitig ständig von grossen und grössten Airlinern überholt. Stunden später nach seiner für mich sehr instruktiven Fortbildung, beim Wegrollen hin zur Piste für den Heimflug, war unsere Position in der Warteschlange, ATC-gewollt, dann hinter einer B-747 (Uii !). Allerdings mit respektablem Abstand, um beim jeweiligen Vorrücken der Warteschlange um eine Flugzeuglänge nicht gleich weggeblasen zu werden.

Soviel zu den anspruchsvollen und riskanten Anästhesien für die dortigen kardio- und neurochirurgische Koryphäen (jeder mit eigenem Motorflugzeug), so wie zur gründlichen Motorflug-Ausbildung auf belebten "International airports". Da lernt man gezwungenermaßen überlegt zu denken und zu handeln und auch grösste Risiken punkto "go or no-go" zu beurteilen.

Was die speziellen Interessen innerhalb der Segelfliegerei betrifft, so interessierten mich v.a. die durch die flugmedizinische Optik betrachteten "inflight safety aspects". Eine Tätigkeit als AME, um periodisch die voraussichtliche Flugtauglichkeit Anderer aufgrund des amtlichen Fragebogens und einer nichtinvasiven Untersuchung abzuschätzen und um nötigenfalls teure Spezialuntersuchungen nachzuverlangen oder gar die Alters Guillotine betätigen zu müssen, hat mich nie gereizt; ich hätte dazu auch nicht die verlangten Voraussetzungen (wie eigene Praxis, internistische Ausbildung, Zeit dazu) gehabt. Dagegen fand ich es seit je her schade, dass nicht sämtliche AME's imperativ auch über eine Flugausbildung verfügen müssen, in Analogie zu den "air traffic controllers".

Auf ein Mini-Inserat im Aerokurier reagierend hatte ich ab 1992, jeweils in der letzten Maiwoche, an total 27 jährlichen Fortbildungswochen der segelfliegenden, französischen Fliegerärzte der APSV (Association des Professionnels de la Santé Vélivole) in Saint Auban, Vinon und einmal auf dem Flugplatz Pic St. Loup (nördl. Montpellier) teilgenommen. Am Morgen zwei bis drei medizinische Vorträge oder flugmed. Kolloquien über sich ergehen lassen, bevor ab Mittag dann alle die bereit gestellten "biplaces" nutzen durften, soweit es hin und zurück möglich war. Die meisten Teilnehmer flogen im Doppelsitzer mit den überaus erfahrenen Fluglehrern des "Centre national du Vol en Planeur", die typischerweise 2-3 Rotationen pro Nachmittag vollbrachten: Kongress-Teilnehmer mit eigenem Segelfluggerät wurden ans VHF-Gängelband genommen, indem sie im 20-Min.-Intervall durch einen der grad fliegenden "instructeurs" für Position, Vario und weitere Absicht (auf 3 verschiedenen Frequenzen, je nach Entfernung) aufgerufen wurden. Meldeten sie irgendwo Schwierigkeiten oder altimetrische Tiefen, bekamen sie entweder Ratschläge per Funk oder falls in einer meteorologischen Falle gefangen, gar ein Geleit heim durch einen der herbei geeil-



Im Hörsaal des Centre National, vor mir ein segelfliegender Radiologe mit einer europäischen Botschaft

ten Doppelsitzer. Nach einem dortigen Kontrollflug in der ASH-25 mit dem damaligen CFI (und dreifachem Weltmeister) Eric Napoléon als Gestrenger, hatte er mich mit folgenden Worten beurteilt: "*Pas trop mal, Petit Suisse. Qu'est-ce que je pourrais encore critiquer chez toi?: Ah, avec ton style de vol tu vas probablement survivre très longtemps, mais tu ne gagneras jamais un concours !*"

In den USA hatten die "Flying Doctors" früher einen zweifelhaften Ruf, was ihre fliegerischen Fähigkeiten betraf, weil praktisch jedes Jahr einer davon bereits beim Hinflug zur "Annual Convention" tödlich verunglückte. Während meiner Zeit mit der APSV sind leider vier der mehrfach teilnehmenden "collègues médecin-vélivoles" **anderswo** beim Segelfliegen tödlich verunglückt, darunter ein erfolgreicher, notorischer Meisterschaftspilot, Radiologe und früherer "instructeur" am APSV-Kongress. Ein Arbeitsmediziner, den die AFGler 1976 in Aspres bereits als tollen Schleppiloten kennengelernt hatten, musste sein Leben lassen. Sein Sohn ein sympathischer, überaus begabter und frisch verliebter "instructeur" hat bei einem "crash" mit dem Arcus S, mit einer totalen Paraplegie überlebt, leider nicht sein amerikanischer Flugschüler. Gottlob keiner davon während einem der jährlichen Kongresse mit bis zu 60 Teilnehmern mit unterschiedlicher Flugenerfahrung. Da hatte nur mal ein werter Kollege der Naturmedizin bei seiner forcierten Aussenlandung im Bachbett der Durance Bruch gemacht, weil er bei stierem Nordwind seine "étape de base" nicht

über, sondern ausserhalb (südlich) des "plateau de l'aérodrome" durchführte.

Während Bert Willing in seinem Ueberlebens-Artikel das periodische Ueben der Ausleitung von Vrillen propagiert und eine haarsträubende Szene beschreibt, welche er dank seiner Uebung darin knapp gerettet hatte, praktizierte ich eine Simulator-Variante, davon, die der periodischen, mentalen Repetition (z.B. mehrfaches Betrachten von Trudelvideos zwecks schneller Erfassung der Drehrichtung mit gleichzeitigem Ausruf: "Klappen auf negativ und Gegen-Fuss bis zum Anschlag !") Zwar hatte ich zum zweiten und letzten Mal, an der Schweizermeisterschaft 1985 in Grenchen und mit der damaligen ASW-20 L in einem linksherum-Riesenkolk vor Eröffnung der Startlinie, einen ungeplanten Abschwung nach kurvenaussen verursacht, glücklicherweise ohne Kollisionsfolge. Seither musste ich keine Vrille mehr ausleiten. Das tief dem Hang entlang blochen, wie es in Frankreich noch gerne praktiziert wird, so wie die knappsten Endanflüge oder etwa das Obenbleibenwollen bei nahendem Gewitter bis zum ersten Windwechsel, Sturzflut oder Blitzeinschlag (Windwechsel im turbulentesten Anflug selbst erlebt, Rest vom Boden aus miterlebt), waren nie mein Bier.

Rückblickend bin ich eher defensiv und mit Vermeidungsverhalten geflogen, d.h. mit konsequentem Verlassen der Pulks, falls darin der traffic ungemütlich wurde. Das Wettbewerbsfliegen wurde v.a. deshalb zugunsten von szenischen Streckenflügen aufgegeben. Meine Weigerung, mit den schwereren, motorisierten Segelflugzeugen Windenstarts zu praktizieren, führte rasch zu einem Trainingsmangel mit dieser (m.E. gefährlichsten) Startart. An den AFG-ZLK's war ich deshalb froh, diese im Doppelsitzer mit einem aktuell windenerprobten Fluglehrer auffrischen zu können. Die ASH-26 E, mit der Schwerpunktsklinke tief unten an der Radnabe ihres rel. grossen Fahrwerks-Hebelarmes (!), hatte eine besonders schlechte Unfallbilanz an der Winde, denn sie kann sich mit kräftigen Windenmotoren und Dynema-Seilen beim Anrollen bereits aufbauen statt anrollen, bevor der Höhensteuer-Auftrieb bei voll gestossenem Knüppel einsetzt. Beim Arcus M, dem 800 kg-Bomber, wurde die SP-Klinke bewusst weggelassen, dies allerdings aus Gewichtsgründen.

Bei den halbeigenen Flugzeugen ASW-20L

und der ASH-26E wurde die ideale hintere Schwerpunktlage für den Kreisflug in der Thermik erfliegen (ausgehend von der SPL für bestes Gleiten bei fixierter Knüppelstellung für vorbekannt neutrale Höhensteuer-Flosse), mit Erfahrungen Anderer verglichen und dann konsequent für jeden Flug angewandt. Ziel war auch die Vermeidung des Höhensteuer-Stalls beim engen Kreisen, nicht etwa eine optimale Vorflug-Geschwindigkeit. Zu diesem Zweck benützte ich eine App auf dem iPhone "W&B Pro", welche vom SP und Gewicht der korrigierten Leerwägung ausgeht und 14 wählbare Parameter (Massen der Piloten in gewogener Vollausrüstung, Treibstoff, Batterien, H₂O, Gepäck und allf. Trimmgewichten) integriert, um beim Arcus M den nötigen Heckwasserballast für die angepeilte ideale SP-Lage von 225 mm anzuzeigen. Lediglich das zulässige Pilotengewicht gemäss seitlich angeklebter Plaquette zu beachten, so wie es in den Gruppenflugzeugen angewandt wird, war mir zu ungenau, da dabei die ideale SPL, bei unterschiedlichen Pilotengewichte, selten erreicht wird.

In der Vor-EDS-Zeit und im Einsitzer wurde ich zweimal mitten im Fluge temporär von Orpheus in seine Arme genommen; das erste mal 1976 während des Abstieges im B-4 mit ausgefahrenen Klappen aus 5'600 m Höhe über dem Engadin, das andere Mal war ich nach einem tagelangen Streckenflug unterhalb 4'000 m kurz eingekickt auf dem anspruchlosen, doch mit einer Fastkollision komplizierten, Endanflug in Richtung Aspres. Diese beiden saugefährlichen Vorfälle hatten mich veranlasst, künftig der Aufrechterhaltung der Aufmerksamkeit im Fluge mein besonderes Interesse zu widmen.

*Time spent flying is
not deducted from
one's lifespan, as
long as inflight
hypoxia is avoided*

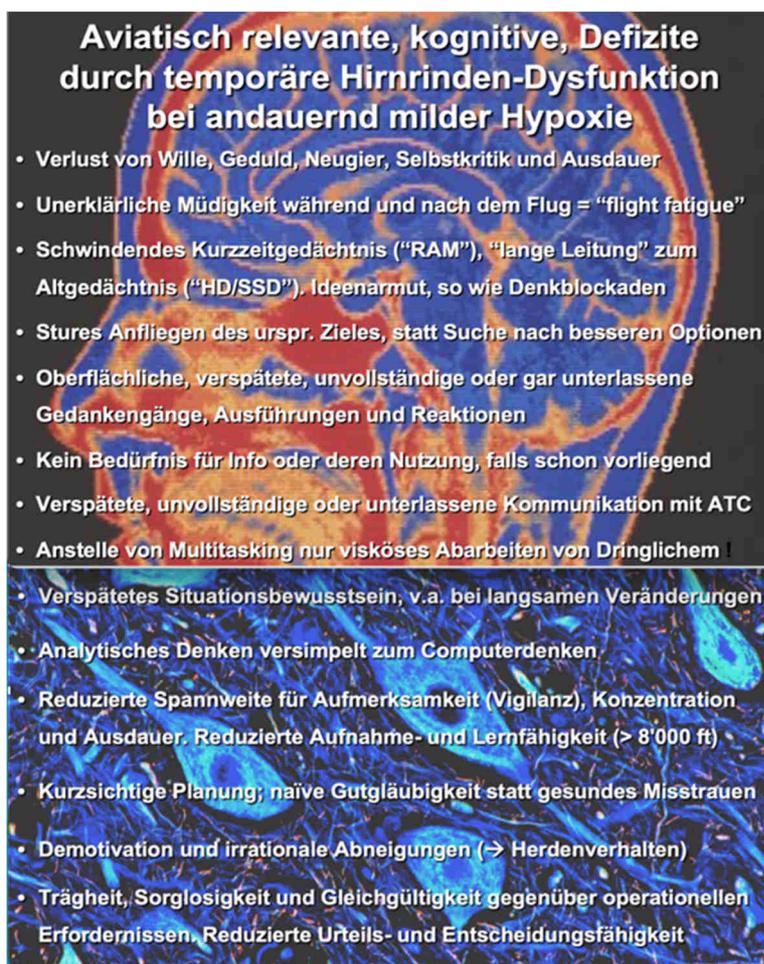
Mit der einschlägigen medizinischen Fachliteratur stiess ich dabei bald einmal auf den zeitweisen Hirn- und Muskelzell-Treibstoffmangel

(ATP, Adenosin-Tri-Phosphat als energetisches Beiprodukt des Hirn-Stoffwechsels aus Glucose und Fett mit O₂ zu CO₂ und H₂O) als gemeinsame Ursache aller Einschränkungen der Vigilanz/Aufmerksamkeit, wie transitorische Sehstörungen aller Art, kognitive Einschränkungen, Müdigkeit, Unlust, Motivationsverlust, visköses Denken und Handeln, u.v.a.m und propagierte in Artikeln* und Vorträgen bei Segelfluggruppen die eigentlich erforderliche "Nullhypoxie", d.h den Früheinsatz von Zusatz-O₂. Mein privater Kampf gegen Windmühlen (aus Don Quijote), d.h. gegen die trivial-medizinisch angedachte und deshalb immer noch widersinnige, damalige (FAR 91.211), doch auch noch die gegenwärtige Reglementation (EASA NCO.OP.190) hat mich bis zur EASA nach Köln getrieben, allwo ich während 8 Minuten Redezeit (bloss !) vor versammelten Experten im Hinblick auf das bald entstehende, neue "sailplane rulebook" meine inoffizielle Meinung kundtun durfte. Dies änderte erwartungsgemäss keine Silbe an der dort präsentierten Vor-Fassung, obwohl ich von z.T. allbekannten Strecken und Wellenfüchsen und Lesern meiner Artikel ausschliesslich zustimmende mail-Echos bekam, (genre "seitdem ist endlich das störende Kopfweg beim Alpenflug weg" oder "ich fühle mich jetzt nach einem langen oder hochgehenden Streckenflug viel frischer").

Um der bisherigen, trockenen Prosa zum Schluss noch etwas Farbe zu geben, nebenan noch die Fusion zweier meiner Vortrags-Dias, welche aufzeigen soll, wie sich ein kognitives Defizit in der Aviatik auswirkt:

Zusammenfassend würde ich meinen, wem besonders intensives Segelfliegen vergönnt ist, (internationale Meisterschaften, Rekordflüge, Fluglehrer, etc.), muss seine damit erworbene vermehrte Flugerfahrung auch mit einer grösseren Unfallwahrscheinlichkeit teilen. Wenn Segelfliegen nicht als Statussymbol missbraucht, sondern seriös als Haupthobby betrieben wird und dabei auch den "human factors" (Stress, Hypoxie, Hyperventilation, Dehydratation, Erholungszeiten, etc.) die ihnen gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird, so sind die Voraussetzungen schon mal günstig. Eine Ausbildung im Motorflug ist

zwar nicht unverzichtbar, doch hilft sie definitiv spätestens beim Betrieb von Eigenstartern. Wer im Segelflug die Etappen zum Leistungspiloten kurzschliesst und sich gleich nach dem Lizenzerhalt einen motorisierten Hochleistungssegler leistet, ist in der Vergangenheit schon einige male überfordert und bestraft worden. Die multiplen Erfahrungen aus dem Beruf, in schwierigen Situationen kalt Blut zu bewahren, haben mir definitiv in der Fliegerei geholfen, doch auch umgekehrt herum funktioniert's. Wer meint, dass man beim Segelfliegen kein Glück oder keine Schutzengel brauchen würde, weil er als aeronautische Ausnahmekreatur geboren wurde, der werfe den ersten Stein !



Aviatisch relevante, kognitive, Defizite durch temporäre Hirnrinden-Dysfunktion bei andauernd milder Hypoxie

- Verlust von Wille, Geduld, Neugier, Selbstkritik und Ausdauer
- Unerklärliche Müdigkeit während und nach dem Flug = "flight fatigued"
- Schwindendes Kurzzeitgedächtnis ("RAM"), "lange Leitung" zum Altgedächtnis ("HD/SSD"), Ideenarmut, so wie Denkblockaden
- Stures Anfliegen des urspr. Zieles, statt Suche nach besseren Optionen
- Oberflächliche, verspätete, unvollständige oder gar unterlassene Gedankengänge, Ausführungen und Reaktionen
- Kein Bedürfnis für Info oder deren Nutzung, falls schon vorliegend
- Verspätete, unvollständige oder unterlassene Kommunikation mit ATC
- Anstelle von Multitasking nur visköses Abarbeiten von Dringlichem
- Verspätetes Situationsbewusstsein, v.a. bei langsamen Veränderungen
- Analytisches Denken versimpelt zum Computerdenken
- Reduzierte Spannweite für Aufmerksamkeit (Vigilanz), Konzentration und Ausdauer. Reduzierte Aufnahme- und Lernfähigkeit (> 8'000 ft)
- Kurzsichtige Planung; naive Gutgläubigkeit statt gesundes Misstrauen
- Demotivation und irrationale Abneigungen (→ Herdenverhalten)
- Trägheit, Sorglosigkeit und Gleichgültigkeit gegenüber operationellen Erfordernissen, Reduzierte Urteils- und Entscheidungsfähigkeit

Heini Schaffner
eagle26e@bluewin.ch/ +41 79 240-7002

Die erwähnten Artikel des Autors finden sich auf der AFG-website:

<https://www.afg.ethz.ch/afg/flugplanung/>
(unter Alpenflug)

Dr. Peter Moser (PeMo) 15.11.1934 bis 25.09.2022



PeMo wuchs im Gundeli-Quartier in Basel auf und zog als Elfjähriger mit seinen Eltern nach Muttenz, wo sein Vater seit 1912 die Elektronikfirma Moser-Glaser leitete, welche im Transformatorenbau bekannt war. Er besuchte das Mathematisch-Naturwissenschaftliche Gymnasium in Basel zusammen in der gleichen Klasse mit unserem heutigen Passivmitglied Hans Koller. 1953, mit der Matura des Typus C im Sack studierte er an der Uni Basel zuerst Physik gefolgt von Physikalischer Chemie. Das Segelfliegen begann er in der Gruppe Thermik in Pruntrut. Während seiner Studienzeit verdiente PeMo sein Geld als Ice-Clown in einer organisierten Eislauftruppe, und hatte damit viel Erfolg. Schlittschuh-Kunstlaufen war sein erstes Hobby, in welchem er es bis zum Preisrichter an internationalen Meisterschaften brachte, z.B. an der Winter-Olympiade 1988 in Calgary.

Nach zwei Postdoc Jahren 1962-1964 an der University of California in Berkeley, bei denen er von seiner ersten Frau Astrid begleitet wurde, arbeitete er am Physikalisch-Chemischen Institut der ETH und trat deshalb in die AFG ein. Da war er auch für die Vororganisation der Münsterlager (Kontakt mit den dortigen Grundbesitzern, Bewilligungen vom Militär, etc) zuständig, welche damals noch auf dem administrativ und restriktiv zu nutzenden Militärflugplatz stattfanden.

Später bekleidete er den Posten eines Labor-

chefs für physikalische Chemie zuerst bei Geigy, nach der Fusion dann bei Ciba-Geigy und schliesslich bei Novartis.

1977 erlag er dem Charme der hübschen und um einiges jüngeren Berner Preisrichterin und praktizierenden Aerztin Priska Binz, die er 1988 ehelichte und aus dieser Verbindung 1993 die Tochter Nadine geboren wurde. Als sie 4-jährig wurde, war PeMo bereits im Pensionsalter und konnte sich nun hauptamtlich als Hausmann betätigen und der Kindererziehung widmen. Klar, dass Nadine im Hinblick auf eine Eiskunstlauf-Prinzessin gefördert wurde und PeMo nun als Kinder-Taxichauffeur an die diversen Anlässe amtete. Er betätigte sich viel im Garten, unternahm Wanderungen oder Skitouren mit der Familie ab ihrer Ferienwohnung in Adelboden oder böötelte mit ihnen auf der Aare. Er arbeitete sich auch in's Abrechnungswesen von Priska's Arztpraxis ein und entlastete so seine vielbeschäftigte Ehegattin.

Die AFG öffnete PeMo weitere Möglichkeiten im Segelflug und er brachte es bis zum Streckenflieger auf der ASW-28 B und war ab 1964 auch in den Sommerlagern von Münster VS und ab 1976 in Aspres sur Buëch (F) tätig. Seine zweite Frau Priska war leider nur sporadisch in seiner Begleitung auf Flugplätzen anzutreffen, ihr absorbierender Beruf mag es erklären.

PeMo war zeitlebens sehr sportlich. Während wir Sonntagswanderer bei marginalem Flugwetter in Aspres die umliegenden, flachen Hügel bewanderten, erklimmte PeMo gleich das Plateau du Pic de Bure (2'552 m). Wir schätzten dabei seine stets gute Laune und unternehmungslustige Art, seinen Basler Humor oder einfach seine angenehme Kameradschaft. Als PeMo aus Altersgründen aufhörte selbst zu pilotieren, sahen wir ihn in Aspres als Passagier im ASH-25 die von unseren Koryphäen Oli Liechi und Mike Keller pilotiert wurden. Von einer seiner letzten Mitfluggelegenheiten stammt das nachstehende Erinnerungsbild.

Leider veränderte eine Hirnblutung 2018 drastisch sein vielseitiges Leben. Zwar erholte er sich davon noch ordentlich und konnte



PeMo im Arcus M, Aspreslager, 17. Juli 2016

noch einfache Dinge, wie kleinere Wanderungen und Hausarbeiten erledigen. Doch 2020 suchte ihn eine schwere Lungenentzündung heim, von der er sich, auch mental, nicht mehr erholte. Da Priska und seine Tochter Nadine, unterstützt von diversen Pflegerinnen, ihn gut umsorgten und den anspruchsvollen Pflegeaufwand nicht scheuten, konnte er eigentlich bis ganz kurz vor seinem Ableben mit 87 Jahren zu Hause bleiben.

Die AFG behält PeMo in sehr angenehmer Erinnerung und entbietet der Trauerfamilie Dr. med. Priska Moser-Binz und Nadine Moser unser herzliches Beileid.

Heini Schaffner

Münsterlager 2022

Autor und Bilder: Beat Müller

Das diesjährige Münsterlager begann bereits Mitte Juni. Dies als Konzession an das Bundeslager der Pfadfinder, die das Goms ab dem 23. Juli mit über 30'000 Jugendlichen in Beschlag nahmen.

Für Max, Dani 2, Hochi, Emmi und mich stellte sich die Frage, ob das Segelflugwetter so früh wohl schon den sommerlichen Verhältnissen nahekäme, oder noch dem Frühlingswetter gleichen würde. Es stellte sich als sommerlich heraus, aber bedauerlicherweise war es eher bescheiden, sodass sich gerade mal fünf akzeptable Flugtage ergaben. Das sensationelle alpine Hammerwetter, das später auch Münster erreichen sollte, konnten wir leider erst im Juli ab Aspres geniessen. Trotzdem schafften es der AI mit Dani und Max ein-

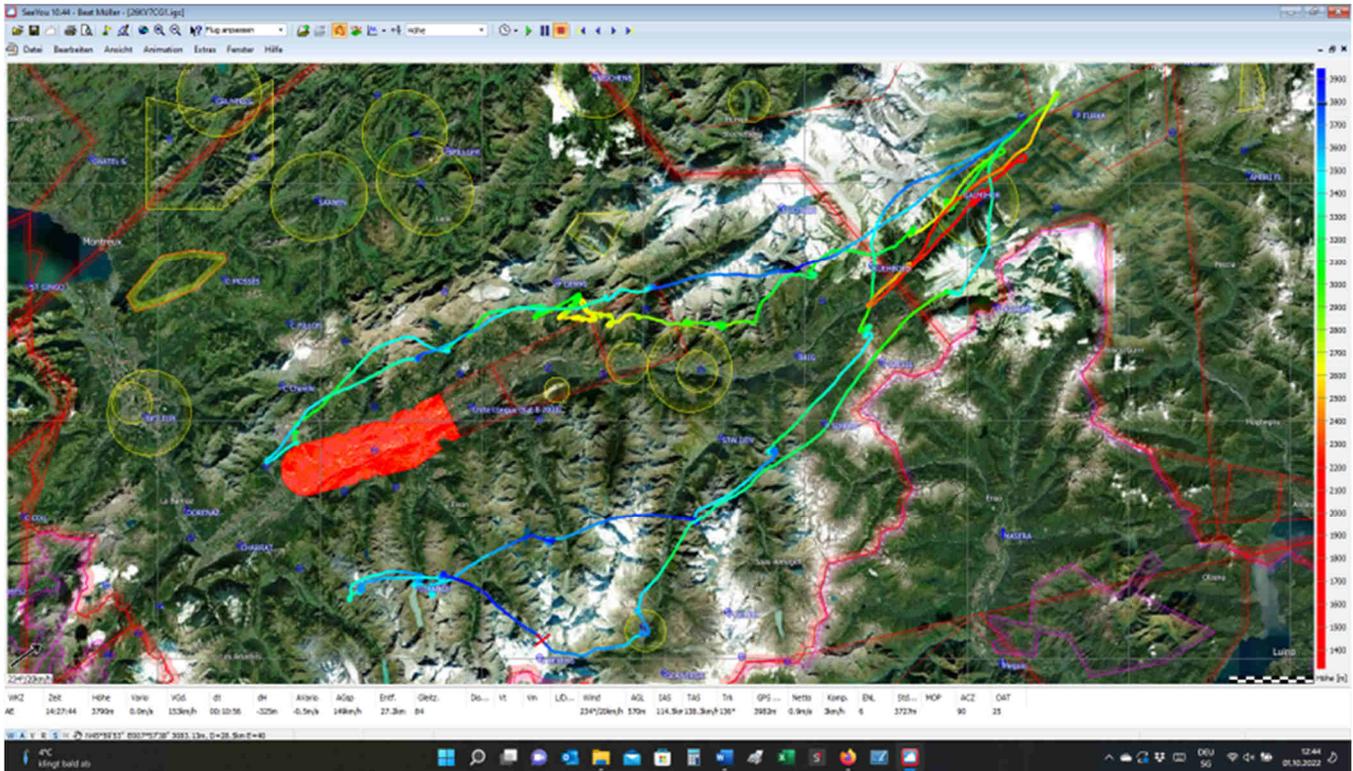
mal nach Chiavenna und der MQ schnupperte wieder am Tonale. Auch der AE konnte sich erneut als hervorragender Sprinter im Wallis beweisen.

Wenngleich wir auf die ganz grossen Strecken verzichten mussten, so wurden wir wenigstens mit einer fantastisch klaren Sicht bei unseren Flügen in die naheliegenden Hochalpen entschädigt.

Auch sonst war das Lager die investierte Zeit wert. An jedem zweiten Tag servierte uns Iris ein gediegenes Nachtessen. Gerne genossen wir dies mit bis zu zwanzig weiteren Lagerteilnehmern. Es wurde viel Latein gesprochen, ehrlich gesagt nur Fliegerlatein. Bei Nichtflugwetter übten wir uns in Sportarten mit mehr Bodenhaftung, wie Jassen, Töggelen oder wenn wir es ganz ernst meinten, sattelte Dani sein Mountainbike, während wir anderen

die Wanderschuhe in Gang setzten. Schlussendlich störte es uns auch nicht, dass wir das

Lager wetterbedingt einen Tag früher verlassen mussten.



Ein typischer Walliser Klassiker



Matterhorn und Dent d'Herens - Anflug vom Val d'Herens am Dent Blanche vorbei auf 3800 m



Zinalrothorn 4221m, links - Weisshorn 4506 m, Bildmitte



Blauberge - Urserental, nördlich Realp



Der Rhonegletscher



... und seine immer dünner werdende Gletscherzunge



Nähe Furkahorn, dahinter Gälmerhörner



Anflug auf das Oberaarjoch, etwas zu tief - auch der Saharastaub brachte keine Thermik



Griesgletscher, dahinter das Blinnenhorn



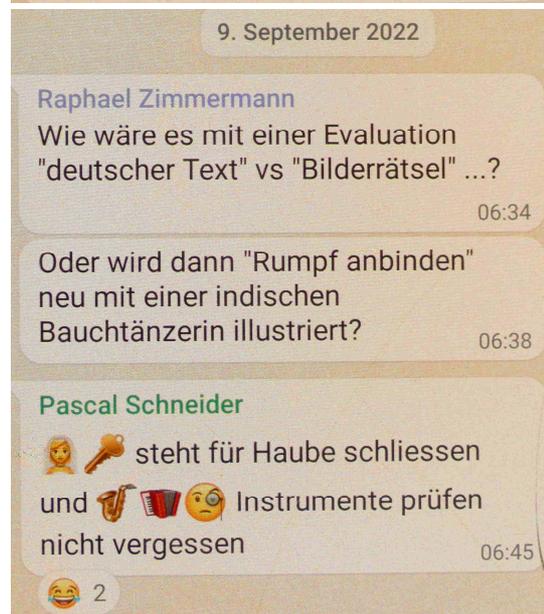
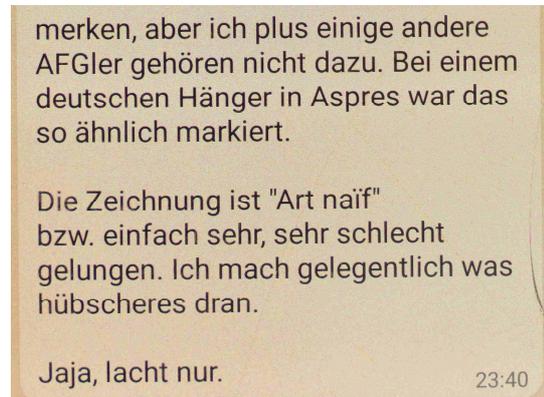
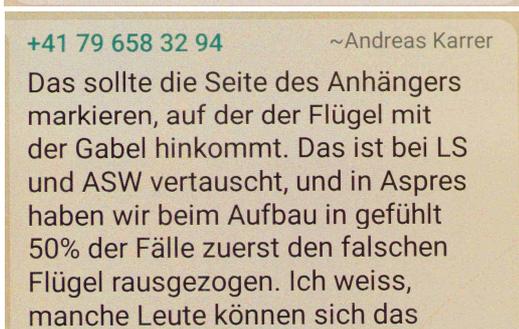
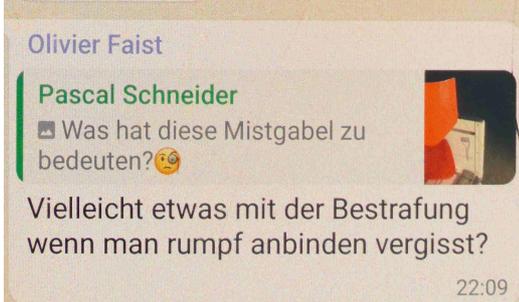
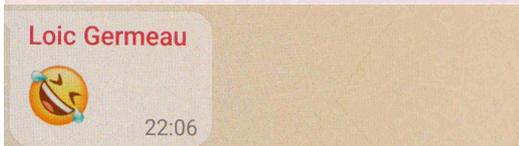
Der See dazu, mit Windturbinen

"Forza AFG" - Ausschnitte aus dem Chat

Vorschlag: Raphael Zimmermann

Bearbeitung: Max Humbel

08. September 2022



David Humair
 🤔🤔 07:12

+41 79 658 32 94 ~Andreas Karr...



V2.0, immer noch als Bilderrätsel. Bon appétit!

20:40

🤔👍 2

Daniel Müller 2

Hier noch weitere Ideen 🙌👉
 Es gibt ja noch mehr Anhänger zum Experimentieren.
 Ende Saison dann bitte die Prämierung an der GV, welche Variante am erfolgreichsten war.
 Neuer AFG 🏆

22:05

Pascal Schneider

🐔👉🔒 22:08

Loic Germeau

👉👉 22:11

Peinlich ist auch lustig
 (wenn es einen nicht selbst betrifft)

15. Juni 2022

Raphael Zimmermann



Skyguide Systemausfall
 😂..."you're not clear where to land"

06:57

Georg Wilckens

Abflug | Departure

Zurich Airport	15.06.2022	Local Times	06:19	Zurich J
Time	Exp. to	Flight	Gate	Status
0600	Heraklion	DE 1234	B33	Go to Gate
0600	Heraklion	LX 8348	A62	Next info at 0600
0610	Mykonos	LX 8354	B43	Next info at 0600
0610	Lamezia	LX 8384	A63	Next info at 0600
0620	Lisbon	TP 929	B38	Next info at 0600
0620	Thira	LX 8336	A66	Next info at 0600
0620	Larnaca	LX 8370	D41	Next info at 0600
0625	Tenerife	LX 8214	A72	Next info at 0600
0625	Arrecife	LX 8228	A71	Next info at 0600
0630	Thessaloniki	LX 1850	A52	Next info at 0600
0635	Rhodos	LX 8346	A75	Next info at 0600
0645	Hurghada	GM 444	E64	Go to Gate
0645	Edinburgh	LX 8310	D39	Next info at 0600
0650	London LCY	LX 450	D53	Next info at 0600
0650	Pristina	LX 8402	E58	Next info at 0600
0655	Muenchen	LH 2375	A56	Next info at 0600
0655	Belgrade	LX 1412	E43	Next info at 0600
0700	Amsterdam	KL 1952	A82	Go to Gate
0700	Frankfurt	LH 1193	A73	Next info at 0700
0700	Copenhagen	LX 1266	B31	Next info at 0700
0700	Warsaw	LX 1342	B07	Next info at 0700
0705	Larnaca	GM 890	D52	Go to Gate
0705	Prague	AC 6801	A54	Next info at 0700
0705	London LHR	AC 6829	D36	Next info at 0700
0710	Wien	LX 1574	A64	Next info at 0700
0710	Barcelona	AC 6792	A67	Next info at 0700
0710	Moscow	LX 570	A57	Next info at 0700

🤔

06:58

Roger Walt
FIR Closed
 Until 15 Jun 2022 08:00 Z (EST); SFC+
 Swiss airspace is closed due to technical reason. Rate zero.)Austrian NOF distributes this NOTAM on behalf of the Swiss NOF due to a contingency situation *** LSSN/A0393/22
 Dieses NOTAM betrifft die komplette Switzerland FIR. 07:28

Raphael Zimmermann
Georg Wilckens
 Musst du arbeiten? Einfach mit VFR über die Grenze fliegen ... 07:39

Georg Wilckens
 Cancelling my IFR clearance. VFR from Paris, information X, W 4000 ft, route W for landing. 07:43

+41 79 915 38 80 ~Mathis Dedial
Raphael Zimmermann
 Musst du arbeiten? Einfach mit VFR über die Grenze fliegen ...
 Ist VFR nicht sogar auch betroffen gemäss diesem NOTAM? 07:43

Andy Brand
Georg Wilckens
 Cancelling my IFR clearance. VFR from Paris, information X, W 4000 ft, route W for landing.
 All runways available. Landing at own discretion. 07:45

Raphael Zimmermann
 +41 79 915 38 80
 Ist VFR nicht sogar auch betroffen gemäss diesem NOTAM?
 Meinst du wir lassen uns das von Österreichern sagen? Die haben wir deswegen vor 700 Jahren rausgeworfen... 07:47

Georg Wilckens
 +41 79 915 38 80
 Ist VFR nicht sogar auch betroffen gemäss diesem NOTAM?
 Dann vielleicht lieber unterm Radar reinkommen und einfach landen. Verkehr ist ja nicht zu erwarten. 07:48

Olivier Faist
Raphael Zimmermann
 Meinst du wir lassen uns das von Österreichern sagen? Die haben wir deswegen vor 700 Jahren rausgeworfen...
 Die österreicher von Habsbourg im Aarau? Ja stimmt. Aber 250 kt sind schon biz limitierend 07:48

Roger Walt
 Make Internet Explorer Your Def...
 Internet Explorer is retiring and will go out of support on June 15, 2022. The...
 Ein Schelm, wer Böses denkt. Immer diese Korrelationen 08:01

Olivier Faist
Roger Walt
 Ein Schelm, wer Böses denkt. Immer diese Korrelationen 08:02

Raphael Zimmermann
Georg Wilckens
 Dann vielleicht lieber unterm Radar reinkommen und einfach landen. Verkehr ist ja nicht zu erwarten.
 Ist ja nur FIR geschlossen, Birrfeld bis 1700 no problemo 08:35

Loic Germeau
 Momentan wahrscheinlich auch drüber hinaus kein Problem 08:36

Andy Brand

Loic Germeau
 Momentan wahrscheinlich auch drüber hinaus kein Problem 😊

I have a number for you to call... wobei nein, haben sie im moment ja auch nicht. 08:52

Christian Dornes
 Also ohne diesen Chat wäre ich wenn das heute ein Flugtag wäre einfach geflogen, DABS ist frei, österreichische Notams schaue ich nicht an wenn ich da nicht hinwill... 09:08

Aber die Schleppis wären vielleicht nicht geflogen, keine Ahnung. 09:09

Olivier Faist
 Nur Kontrolliertes Luftraum ist zu, oder? 09:09

Christian Dornes
 Da steht so allgemein 'Swiss Airspace' - das sind ja E und G eigentlich auch. 09:11

E ist ja auch kontrolliert, offiziell 😊 #LuftrechtStreber 09:11

Raphael Zimmermann

Clemente Dal Magro
 tja, das kommt davon, wenn man in der cloud arbeitet 😊

Weiss nicht ob man bei der Swisscom zuviel Schadenfreude haben sollte, sonst holt euch das Karma wieder ein... 😬 10:12

Olivier Faist

WK370/EDW370L
 Edelweiss Air

ZRH ZÜRICH	LCA LARNACA	CALIBRATED ALT. 3'262 m
		GROUND SPEED

Auf jeden Fall ist es entweder vorbei oder der Pilot hat Geduld verloren 09:12

Christian Dornes
 😂 Microsoft Edge erfolgreich installiert 09:12

👍 3

Loic Germeau
 😂😂 09:15

Clemente Dal Magro

Schweizer Luftraum komplett gesperrt: IT-Probl...
 Wegen eines "Hardware-Defekts ...
www.heise.de

<https://www.heise.de/news/IT-Probleme-bei-Flugsicherung-Schweizer-Luftraum-komplett-gesperrt-7141088.html> 09:16

tja, das kommt davon, wenn man in der cloud arbeitet 😊. 09:19

Forza AFG





Impressum

Aufwind 2/2022

Oktober 2022

Akademische Fluggruppe Zürich

Auflage: 150

Nächste Ausgabe: Frühjahr 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



Start auf dem Eis (wie wenn es Gras wäre)



Flugplatz Vågå in der abendlichen Sonne



Die Landschaft hat schon fast antarktische Züge, nur die Bäume verraten, dass man sich in tieferen Breiten befindet