



Liebe wängener Modellfreunde

Wenn der Titel vorhanden ist, ist der halbe Artikel schon geschrieben. Nach dem gleichen Prinzip arbeiten auch sämtliche Boulevard Zeitungen. Wir d.h. alle die etwas sagen oder schreiben möchten haben diesen Stil nicht nötig. Wir möchten in Zukunft nur noch einmal eine Einleitung machen und für jeden Artikel eine entsprechende Ueberschrift. Dies ein Teil der Administration.

Ein altes Sprichwort sagt: Ein neuer Besen kehrt besonders gut. Der Besen von dem hier die Rede ist, bin ich und neu ist die Aufmachung des Infoblattes. Und wie das so ist bei neuen Sachen, man schaut es zuerst ganz skeptisch an und neigt dann meistens zu einer Kritik. Auch ich durfte diese entgegen nehmen. Dafür möchte ich mich hier herzlichst bedanken. Was wäre ein Filmstreifen oder Theaterstück ohne entsprechende Kritiker, sicher nur die Hälfte der Werbung. Wenn man etwas kritisiert versteht man etwas davon, oder hat sich mindestens damit auseinander gesetzt. Damit ist der Zweck den ich erreichen wollte schon erfüllt. Im grossen ganzen habe ich fast alles auf der positiven Seite buchen können. Die Sprüche reichten von sehr gut bis grössen wahnsinnig. Einer gefiehl mir besonders gut: Das ganze sieht aus wie eine antike Schranktüre, schön verzieht, aber noch total verklemmt. Hoppla

Aber es ist ja erst der Anfang einer Aera die grosses verspricht. Ihr könnt entscheidendes über sein und wirken dieses Blattes beitragen.

Auf grund von Aeusserungen verschiedener Mitglieder habe ich eine "Marktlücke" entdeckt. Marktlücke natürlich nicht im kommerziellen Bereich, ich will also nichts verkaufen oder an den Mann bringen. Sondern ich möchte etwas von bleibendem Wert erschaffen.

Sicherlich seit Ihr alle schon mal in eine Situation geraten bei der Ihr euch gefragt habt wie muss ich dies jetzt machen,

um die optimalste, oder für mein Flugzeug geeignetste Lösung zu finden. Dann beginnt das grosse Hirnen und niemandem kann man sein Problem richtig erklären. Diese Hirnerei möchte ich ein wenig unterstützen und zwar folgendermassen:

Aus dem riesigen Angebot der guten Ideen welche ich von Zeit zu Zeit höre, möchte ich eine geordnete Sammlung herausgeben. In jedem Mitteilungsblatt erscheint eine separate Seite, die klassiert und nach einem System in einem Ordner archiviert werden kann. So könnte man zum Beispiel unter "A" etwa eine Anlenkung, Accu, Antenne, usw. suchen. Ein Griff in den Ordner und eine wertvolle Bauhilfe ist vorhanden.

Das kann ich aber alleine nicht schaffen und Ideen habt ihr alle auch sehr gute. Ich versuche ein Formular zu entwickeln welches ihr nur noch ausfüllen und mir oder sonst einem Vorstandsmitglied abgeben könnt. Es werden alle Ideen und Vorschläge publiziert. Auch kleinste Kleinigkeiten sind manchmal nützlich. Auf diese Weise können wir unter uns den Zusammenhang noch mehr intensivieren.

Euer klappen Pilot WA oB  
willy

P.S. Redaktionsschluss für das nächste Blatt ist der

21. Juni

## FREQUENZTEILUNG

Es scheint dass unsere Schwierigkeiten mit der MFG-Kestenholz wie ein Fass ohne Boden ist.

Anlässlich der Frühlingsversammlung habe ich ein Schreiben der MFG-K. vorlesen, aus der eine Frequenzteilung beider Vereine gewünscht wird.

Dass auf ein solches Begehren nicht eingegangen werden kann, hat mehrere Gründe !

### -1) Sicherheit

Unsere Piloten sind gezwungen direkt über den Kestenholzer Piloten zu fliegen. Bei einem ev. Absturz könnten die Zuschauer resp. Anhänger oder auch Piloten dieses Vereins getroffen werden-

### -2) Bewilligung zur Betreibung eines Flugplatzes in unmittelbarer Nähe. Dies würde durch die Frequenzteilung automatisch der Fall sein.

In unserem Antwortschreiben wurde daher nach wie vor versucht zu einer Einigung gemäss unseren früheren Vorschlägen zu kommen. Getreu dem Motto " Miteinander gehts besser "

Dass jedoch dieser Verein mit gezinkten Karten spielt, mussten wir erneut feststellen.

Wie wir per Zufall erfahren und gesehen haben, hat die MFG-K ihren neuen Standplatz ca. 1500 Meter nordöstlich von unserem Gelände. Aber auch diese Distanz garantiert keinen störungsfreien Betrieb. Zudem dürfen wir uns zu keinem falschen Schluss verleiten lassen, denn die Behörden der Gemeinde Kestenholz dulden nie zwei Modellflugplätze.

Mit grossen Bedenken konnte ich feststellen, dass ein ehemaliges, sehr aktives Mitglied unserer Gruppe versucht, unserem Verein alle möglichen Hindernisse in den Weg zu legen. Er wirkt bereits auch bei der MFG-K mit. Die Strafe liess jedoch nicht lange auf sich warten, denn neuerdings hat derjenige eine U-Boot-Steuerung, sie soll jedoch nicht ganz Wasserdicht gewesen sein.

Trotz allen Problemen dürfen wir zuversichtlich sein, denn es wirkt für uns wie Kitt. Ich persönlich habe für unsere Zukunft keine Angst. Dies ist der Verdienst Aller .

## Regionaler F3B-Hochstart

Achtung ! nicht vergessen 28. oder 30. Mai 1981 alle Helfen mit

Dass es Frühling geworden ist, haben wir sicher schon lange festgestellt. Jedoch für einige ist es ein besonderer Frühling, ja sozusagen ein neuer Abschnitt in ihrem Leben.

Unser sehr aktives Mitglied SPAHR Markus spührt diesen 81-er.

Am 16. Mai 1981 will er seine Eveline Ricklin in der Schlosskapelle in Gossau heiraten.

Wir möchten ihnen für die Zukunft alles Gute wünschen.

\*\*\*\*\*

### 10 Gebote für einen gesunden Schlaf

- 1) Willst du in der Nacht gut ruhn, gib dem Magen nichts zu tun.
- 2) Liegst des Nachts du auf dem Rücken, ist der Schlaf voll böser Tücken.
- 3) Willst du gut gebettet sein, schlaf auf der rechten Seite ein.
- 4) Wer auf der linken Seite ruht, dem Herzen oft Gewalt antut.
- 5) Glaub mir, jeder, der gut schlief, lag zu hoch nicht, noch zu tief.
- 6) Legst du die Hand untern Kopf, packt der Traumgott dich am Schopf.
- 7) Zuviel Kälte, zuviel Hitze, sind dem Schläfer wenig nütze.
- 8) Legst das Kissen untern Hals, traumst du schrecklich jedenfalls.
- 9) Willst du fühlen dich geborgen, denke nicht an heute und morgen.
- 10) Wer auch tausend Sorgen hätte, keine nehm er mit zu Bette.

---

### Schaufliegen + Ausstellung 1982

Wie bereits angekündigt, will unser Verein für das 20-jährige Jubiläum 1982 eine Ausstellung und ein Schaufliegen durchführen.

Dass diese beiden Aufgaben für den Verein mit einiger Arbeit verbunden ist, versteht sich von selbst.

Wir sind daher auf die Hilfe aller angewiesen. Nur so ist es möglich den Besuchern ein interessantes Programm zu bieten.

Wie in der Beilage ersichtlich, haben wir eine provisorische Einteilung aller Mitglieder vorgenommen.

Allfällige Aenderungen betreffs Einteilung sind dem OK möglichst früh bekannt zu geben.

Motto " alle für einen, einer für alle "

Euer WA o3 Werni Jaisy

Im Cockpit eines Jumbos über den Atlantik

von Jäggi Othmar

Flughafen Kloten, 12.45 Uhr. Der gut zehn Mann hohe, 70 Meter lange Jumbo HB-IGB wird startklar gemacht. In einer halben Stunde soll er als Swissair-Kurs 110 via Genf nach New York fliegen, 6400 Kilometer westwärts. Da man technische Errungenschaften heutzutage als selbstverständlich hinnimmt, bedeutet diese Reise für die meisten Passagiere wenig mehr als eine lange Carfahrt.

In Wirklichkeit handelt es sich dabei um ein äusserst anspruchsvolles Transportunterfangen. Mit Hilfe raffinierter elektronischer Einrichtungen wird ein erfahrenes Team von zwei Piloten und einem Bordtechniker die Maschine ans Ziel bringen. Rund 50 Flughafenangestellte sind an den Vorbereitungsarbeiten beteiligt gewesen.

Um 12.55 Uhr ertönt aus dem Cockpit-Lautsprecher die Stimme eines Swissair-Flugüberwachers: "Der Pilot des soeben gestarteten Flugzeugs meldet einen Möwenschwarm neben der Piste". Der 47jährige Captain Peter Imhof - seit 23 Jahren im Dienst - runzelt die Stirn. Erst vor kurzem sind solche Vögel in die Triebwerke der HB-IGB geraten, wodurch beträchtlicher Schaden entstand. Doch Imhof, ein Berner, bleibt ruhig. Zunächst ist ihm und dem Copiloten Hans-Ulrich Liechti das Einstellen und Prüfen der Navigationsinstrumente wichtiger. Als privilegierter Gast im Cockpit darf ich auf diesem Flug die Besatzung bei der Arbeit beobachten.

Die Vorbereitung der Maschine für den Abflug hat bereits vor zweieinhalb Stunden begonnen. Bodentechniker überprüfen mechanische Teile, Öl und Hydraulikflüssigkeit sowie Sauerstofftanks. In der Kabine wurden Boden, Sitzbezüge und Toiletten gereinigt. Während die Besatzung im Briefing-Zimmer das richtige Verhalten in Notsituationen repetierte, lud der Verpflegungsdienst das Essen ein.

Eine Stunde vor Abflug informierte ein Meteorologe die Cockpit-Männer über das Wetter. Aufgrund der Prognosen aller Flugplätze entlang der Reiseroute legten sie im Flugberatungsbüro den exakten Flugweg fest. Die Windverhältnisse und das Gesamtgewicht des Flugzeugs bestimmen die benötigte Treibstoffmenge (starker Gegenwind kann den

Verbrauch ohne weiteres um 20 Prozent erhöhen). Die Piloten unterschrieben ihren Flugplan, deponierten eine Kopie beim Flugsicherungsdienst und gingen an Bord.

Hans Kaiser, der Bordtechniker, sitzt bereits vor seiner dichtbestückten Instrumentenwand und macht alle Schalter bereit für den Start. Gleichzeitig wird Treibstoff eingefüllt und Fracht aufgenommen. Liechti und Imhof programmieren das Trägheitsnavigationssystem, das die Maschine automatisch auf dem richtigen Kurs halten wird: Sie tasten die Koordinaten der wichtigsten Wegpunkte und andere Daten ein, die sie durch ihre Mikrophone vom Flugsicherungsdienst erfragen. Der eine überprüft jeden Handgriff des anderen.

Nun ruft Liechti den Kontrollturm an: "Zurich ground. Swissair 110, gate B 37. IFR to Geneva. Request start-up clearance". Damit bittet er um die Erlaubnis, für einen Instrumentenflug nach Genf die Triebwerke anwerfen zu dürfen. Er erhält <sup>sie</sup> sofort, und ein Traktor stösst den Jumbo rückwärts aufs Rollfeld. Jetzt kippt der Copilot einen kleinen Metallschalter links über seinem Kopf und öffnet so ein Ventil, um mit komprimierter Luft die Turbine des ersten Triebwerkes rotieren zu lassen. Eines ums andere beginnt zu laufen.

Pfötzlich schauen die Männer besorgt auf die Temperaturanzeige. "Abstellen", sagt Kaiser. Er vermutet, der Wind habe von hinten in ein Triebwerk geblasen und eine Ueberhitzung verursacht. Man lässt es auf 100 Grad abkühlen und startet erneut. Diesmals klappt es.

Zügig steuert Imhof die Maschine zur Rollbahn 28. Da für die erste Etappe nach Genf 24 Tonnen Treibstoff vollauf genügen, ist der Jumbo leicht genug für einen Start auf der relativ kurzen Westpiste. Sie ist links und rechts mit roten Lampen gesäumt, und beim Einbiegen des Riesenvogels hopsen zwei schwarze Krähen seitlich auf den Rasen. Die rechte Hand an den Schubhebeln, beschleunigt der Captain in zwanzig Sekunden auf 135 Knoten, zieht das Höhensteuer gegen sich - und wir heben ab. Vorne rechts, in sicherer Distanz zur Piste: der Möwenschwarm. Zum Glück bleibt er am Boden.

Während mit einem leichten Rumpeln die Räder eingezogen werden, kontrolliert Imhof am künstlichen Horizont hinter dem Höhensteuer, ob er die richtige Steigfluglage einhält. Bereits sind wir über der Wolkendecke. "Um das automatische Navigationssystem zu testen, fliegen wir die 27 Minuten mit Funkhilfe nach Genf", erklärt Liechti.



Wir lassen Willisau, Bern, Fribourg und Morges 4500 Meter unter uns. In der Kabine reichen sieben Stewards und acht Hostessen den 149 Passagieren etwas zu trinken.

\*\*\*\*\*  
\* Patrouille Suisse \*  
\*\*\*\*\*

Der Formationsflug wird Offiziell erst seit sechzehn Jahren betrieben und als eigentlichen Gründungstag der Patrouille Suisse kann man den 22. August 1964 bezeichnen. Da die Flugwaffe als reine Miliz-Teilsreitkraft gilt, war es diesbezüglich schon immer schwer, eine Kunstflugstaffel aufzustellen und vor allem langfristig zu erhalten. Die Piloten stammen aus allen sozialen Schichten der schweizerischen Bevölkerung und es ist durchaus möglich, dass im Cockpit einer Mirage III S ein Pilot sitzt, der normalerweise als Verwaltungsangestellter, Lehrer oder Handwerker tätig ist.

Da eine Luftwaffe unter solchen Umständen nicht lebens- und somit auch nicht verteidigungsfähig ist, wurde schon 1941 als einzige permanente Kampfformation der Armee das sogenannte Ueberwachungsgeschwader ( UeG ) aufgestellt. Es hat seinen Kommandositz in Oüebendorf und bestand seinerzeit aus drei Fliegerstaffeln mit dreissig Flugzeugführern und zehn Beobachtern. Gegenwärtig hat UeG, das in der Regel auch den Nachwuchs für das Instruktionkorps und die Werkpiloten der Abteilung der Militärflugplätze stellt, einen Bestand von 125 Flugzeugführern. Es umfasst 4 Fliegerstaffeln und zwar die I. und die II. mit Hawker Hunter FMk 58 sowie die 16. und 17. mit Dassault Mirage III S. Aus den Reihen dieser 4 Staffeln kommen die Piloten der Patrouille Suisse.

Es sind die besten, die u.a. auch als Fluglehrer an den Fliegerschulen ihren Dienst versehen.

#### Bescheidener Anfang in den Jahren 1960/61

Am 2. Juni 1960 traten die 4 Hunter in Biel erstmals auf. Drei Jahre später erhielt man die Erlaubniss, ein Kunstflugprogramm zu trainieren. Es wurde anlässlich des Bider - Gedenktages in Bern einem Grösseren Publikum präsentiert, bei dem es auch voll ankam. Auf grund dieser erfolgreichen Vorführung und im Hinblick auf die bevorstehende Expo 64 in Lausanne erlies das kommando der UeG Anfang 1964 die Weisung, nunmehr auch für den Formationsflug zu trainieren. Da aber unsere Flugwaffe im selben Jahr auch ihr 50 jähriges Bestehen feierte und im ganzen Lande Jubiläums-vorführungen angekündigt waren, stellte man gleich zwei Doppelpatrouillien auf. Sie nahmen an verschiedenen Veranstaltungen teil, zu denen am 22. August 1964 auch eine auf dem im Berner Oberland gelegenen Militärflugplatz Meiringen gehörte. Als Zuschauer anwesende hohe Offiziere waren von der Darbietung begeistert und vom Fliegerischen können der einzelnen Piloten im Team tief beeindruckt. So entstand an diesem Tag und in Anlehnung an das französische Kunstflugteam Patrouille de France die Bezeichnung Patrouille Suisse.

#### 1964 passte man sich dem internationalen Standard an

Im Eidgenössischen Militärdepartement war man von der Publikums-wirksamkeit des Formationsfluges überzeugt. Eine bessere Werbung konnte sich die Flugwaffe gar nicht wünschen. Man beschloss darauf hin, die Patrouille Suisse zum offiziellen Kunstflugteam zu ernennen.

Einer entsprechenden Anordnung zu Folge konnten 6 ausgewählte Berufspiloten der Fliegerstaffeln I und II im Rahmen ihrer normalen fliegerischen Tätigkeit auch den Formationskunstflug trainieren. ( Bild )

Im Jahre 1965 bestritt das Team erstmals eine volle Saison mit vier Vorführungen. In der Folgezeit verfeinerte man das Programm ständig und feilte auch an der exakten Ausführung der Flugfiguren. Dank der optimalen Nutzung der wenigen Trainingsstunden verfügte das Team bald über einen hohen Leistungsstand.

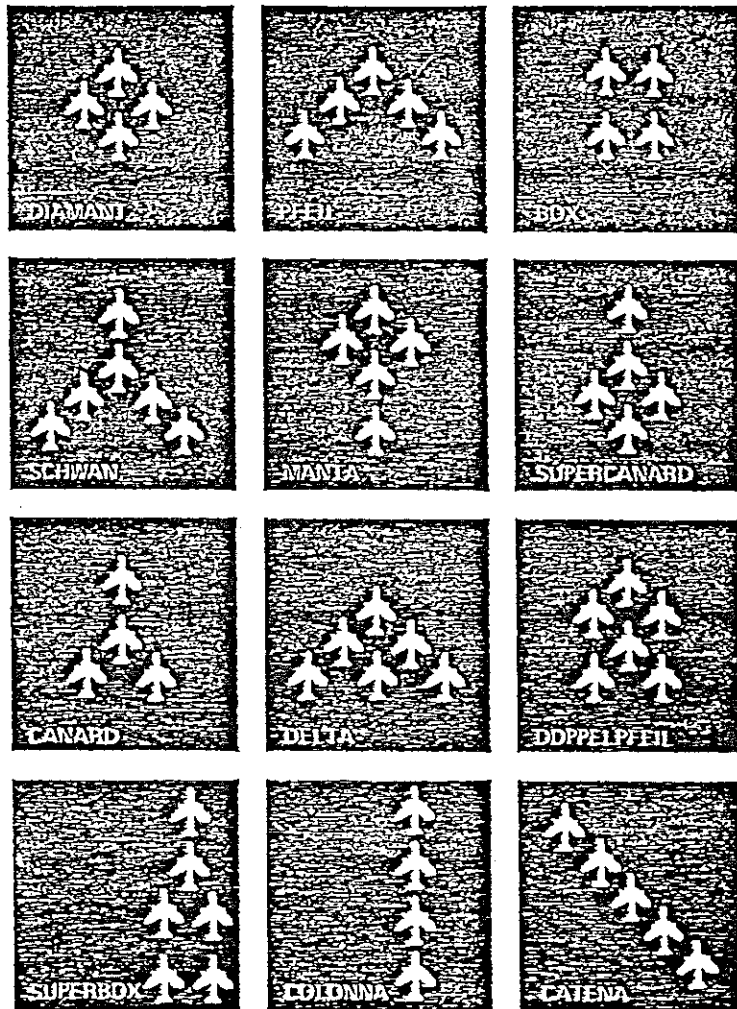
Obwohl die Patrouille Suisse nach wie vor die elegante Hunter FMk 58 fliegt, versuchte man es 1967 auch mit der Mirage III S. Es zeigte sich aber bald, dass dieser Mach 2 Deltaflügler für den engen Verbandsflug wenig geeignet war. Man stieg 1968 wieder auf die wendigen Hunter um, musste allerdings in dieser Saison erstmals einen schweren Rückschlag hinnehmen. Anlässlich eines Fotofluges im April 1968 für einen Film über die Schweizerische Flugwaffe zerschellte die Maschine von Hptm. P Birrer - dem seinerzeitigen Leader auf dem Gelände des Schiessplatzes Axalp oberhalb des Brienzersees. Bei diesem Unfall, der den Fortbestand des Teams ernsthaft in Frage stellte, kam auch der bekannte Fotograf Ernst Saxer ums Leben. Doch trotz heftiger Kritik aus der Öffentlichkeit sahen die zuständigen Stellen keinen Grund ein Team aufzulösen, dessen Wert man schätzen lernte. 1970 erfolgte eine Erweiterung auf fünf Maschinen, so dass man das Programm noch attraktiver gestalten konnte. Von 1971 bis 1976 absolvierte die Patrouille Suisse 58 Vorführungen. Angesichts der strikten Neutralität der Schweiz war es uns jedoch bis 1978 vergönnt, an Flugtagen im Ausland teilzunehmen.

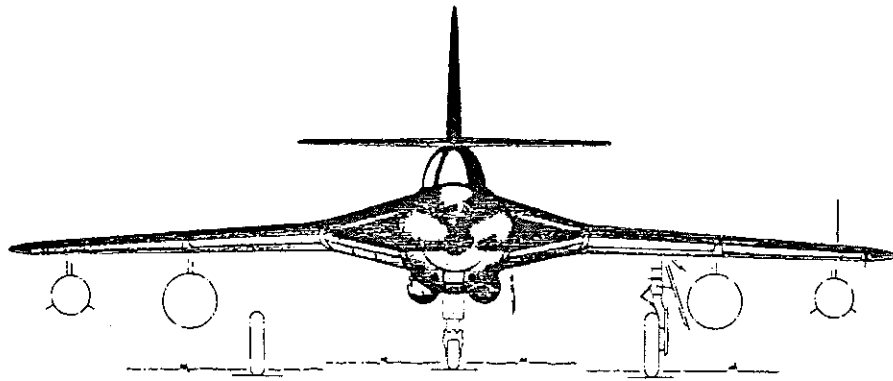
#### 1978 flog das Team erstmals im Ausland

Nachdem 1978 eine sechste Maschine bewilligt worden war, ging für die Piloten der Patrouille ein langgehegter Wunsch in Erfüllung. In Salon-de-Provence dem Heimatstützpunkt der Patrouille de France konnten sie sich mit den Aerobatik-Staffeln aus Frankreich, Italien und Belgien im friedlichen Wettstreit messen. Dabei stellte sich heraus, dass ihre Darbietungen absolutes Weltklasseformat aufwiesen und einen Vergleich mit den Thunderbirds oder den Red Arrows der Royal Air Force nicht zu scheuen brauchten.

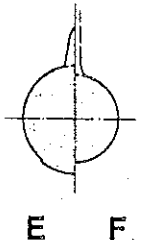
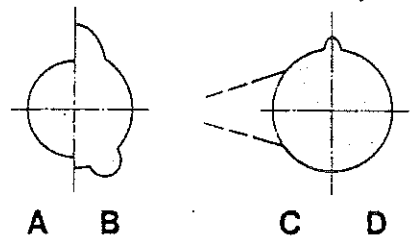
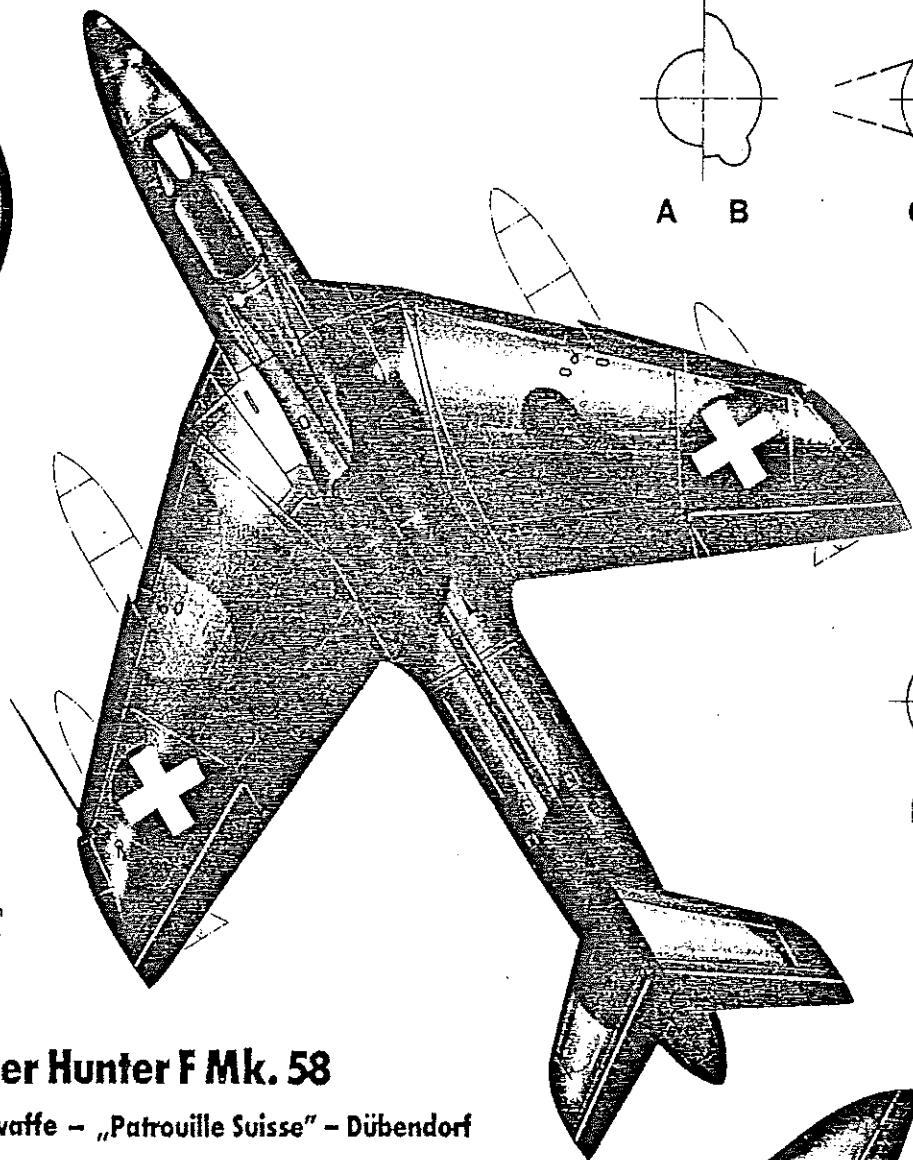
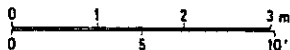
Am 23. Juni 1979 nahmen die sechs Hunter auf Einladung der Royal Air Force am Internationalen Air Tattoo in Greenham, Berkshire, teil.

Den über 150'000 begeisterten Zuschauern boten sie ein ausgefeiltes Flugprogramm und für die hervorragende Demonstration der einzelnen Figuren wurde ihnen die Shell Trophy verliehen. Ein schöneres Geschenk hätten sich die Piloten und Mechaniker der Patrouille Suisse nicht wünschen können. Es war der verdiente Lohn für eine lange und harte Arbeit, der um so höher zu bewerten ist, da es sich ja ausschliesslich um Fluglehrer handelt, die normalerweise ja nur einmal pro Woche gemeinsam trainieren. Nach dem erfolgreichen Abschneiden des Teams an dieser Veranstaltung dürfte es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu weiterem Ruhm kommen. Als Representant der Schweizerischen Flugwaffe hat die Patrouille die primäre Aufgabe, die Leistungsfähigkeit der Kampfpiloten zu demonstrieren, was ihr bis heute mit grossem Erfolg gelungen ist, und ihr auch in Zukunft gelingen möge.



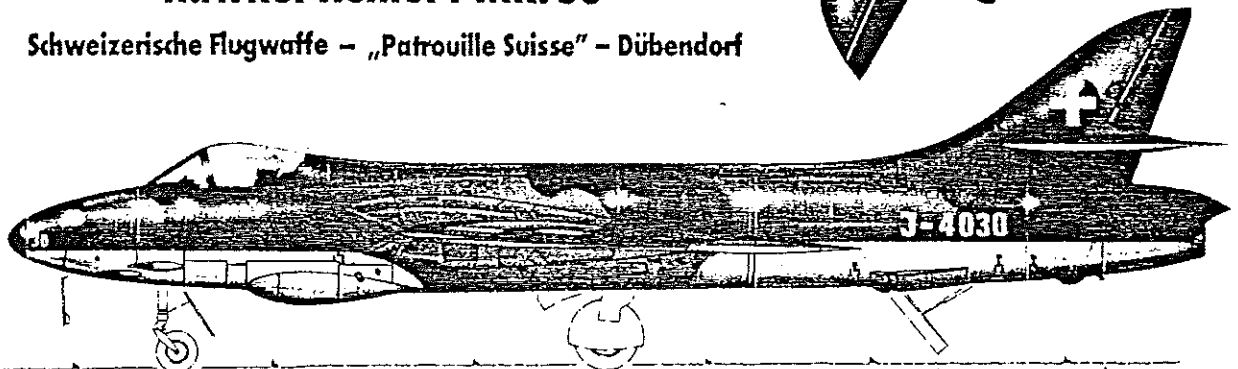


Verwendung: Kampfflugzeug,  
 Triebwerk: 1 Rolls-Royce Avon  
 Mk. 203/207, Startleistung:  
 4580 kp, Besatzung: 1 Mann,  
 Spannweite: 10,24 m, Länge:  
 13,95 m, Höhe: 3,99 m, Spur-  
 weite: 4,50 m, Radstand: 4,92 m,  
 Flügelfläche: 34,42 m<sup>2</sup>, Leer-  
 gewicht: 5780 kg, Gesamtlast:  
 5092 kg, maximales Startge-  
 wicht: 10872 kg, Flächenbe-  
 lastung: 335 kg/m<sup>2</sup>, Leistungs-  
 belastung: 2,26 kg/kp, Höchst-  
 geschwindigkeit: Mach 0,96 in  
 10980 m Höhe, Steiggeschwin-  
 digkeit: 25,4 m/s in Bodennähe,  
 Dienstgipfelhöhe: 15700 m,  
 Überführungsreichweite:  
 2640 km, Bewaffnung: vier  
 20 mm-Aden-Kanonen mit je  
 150 Schuß, Kampfmittelzu-  
 ladung: Bomben, Raketen und  
 Lenk Waffen.



### Hawker Hunter F Mk. 58

Schweizerische Flugwaffe – „Patrouille Suisse“ – Dübendorf



S E G E L F L U G W E T T B E W E R B E

1 9 8 1

\* \* \* \* \*

1. März : Fasnachtsfliegen der MG Büren auf der Sichtern oberhalb Liestal.

Wetter: teilweise bewölkt, aber doch mehrheitlich sonnig, relativ warm für diese Jahreszeit, am Morgen schwacher Westwind der mit zunehmender Dauer des Wettbewerbs stärker wurde.

30 Teilnehmer waren an diesem Hochstart-Wettbewerb am Start, wovon 6 Piloten der MG Wangen. Es wurden 3 Durchgänge geflogen. Maximal erreichbare Flugpunktzahl 3330.

Für die MG Wangen hat es einen bisher noch nie erreichten Erfolg abgezeichnet. Doppelsieg und 5 Teilnehmer unter den ersten vierzehn rangierten.

Dieser Erfolg ist nicht allein aus dem fliegerischen Können der Piloten entstanden. Die gegenseitige Hilfe bei den Startvorbereitungen sowie das Management während des Fluges trugen viel zu diesem Ergebnis bei.

Rangliste

1. Rang	Frey Friedrich	3325 Pkt.
2. Rang	Beyeler Jürg	3324 Pkt.
6. Rang	Jeisy Werner	3219 Pkt.
10. Rang	Mischler Willy	3066 Pkt.
14. Rang	Kunz Eduard	2994 Pkt.
28. Rang	Pfister Hanspeter	2383 Pkt.

5. April : RCS - Hang Regionalwettbewerb der MG Balsthal auf der Nordseite des Roggens.

Wetter: bedeckt, tiefhängender Nebel, regnerisch und kalt !

Die Teilnehmerzahl betrug 62, wovon 5 Wangner. Die Teilnehmer wurden in Vierergruppen eingeteilt. Ebenfalls die Zahl vier betrug die Anzahl Durchgänge, wobei danach noch zwei Piloten zu einem Stechen antreten mussten.

Für die Teilnehmer der MG Wangen schauten ebenfalls respektable Resultate heraus, waren wir doch ohne jegliche Motivation an diesem nasskalten Tag auf dem Roggen "umhergestochert".

Ein besonderes Lob an die verantwortliche MG Balsthal, die diesen Wettbewerb ausgezeichnet organisiert und durchgeführt hat.

Rangliste RCS - HANG Region 4

8. Rang	Beyeler Jürg	3725 Pkt.
10. Rang	Jeisy Werner	3510 Pkt.
18. Rang	Frey Friedrich	3051 Pkt.
34. Rang	Mischler Willy	2412 Pkt.
51. Rang	Kunz Eduard	971 Pkt.

20. April (Ostermontag) : Gruppenwettbewerbe RCS - Cup und RCS - Hochstart der MG Wangen.

Wetter: am Morgen regnerisch und kalt, starke Bise, nachmittags Aufhellungen, aber anhaltend starker Ostwind.

Am Morgen wie am Nachmittag konnte ich 13 Teilnehmer zu den ersten beiden Gruppenwettbewerben begrüßen. Ebenfalls erfreut war ich über die Anwesenheit der Frauen und Freundinnen, die wesentlich zum gemütlichen Tage beitrugen.

Der Cup-Wettbewerb hat seine eigenen Gesetze, spielen die Nerven im direkten "Kampf ums Ueberleben" (sprich: erreichen der nächsten Runde) eine wesentliche Rolle.

Der Hochstart-Wettbewerb wurde mit dem gleichen Programm wie im Cup ausgetragen. Es wurden 4 Durchgänge ohne Streichresultat geflogen, max. erreichbare Punktzahl 400.

In beiden Wettbewerben konnten die letztjährigen Gewinner nicht reüssieren.

Cupsieger 1980, Haller Max war nicht am Start und die Siegesserie von Frey Friedrich (1978, 1979, 1980) riss ebenfalls ab.

Rangliste Cup

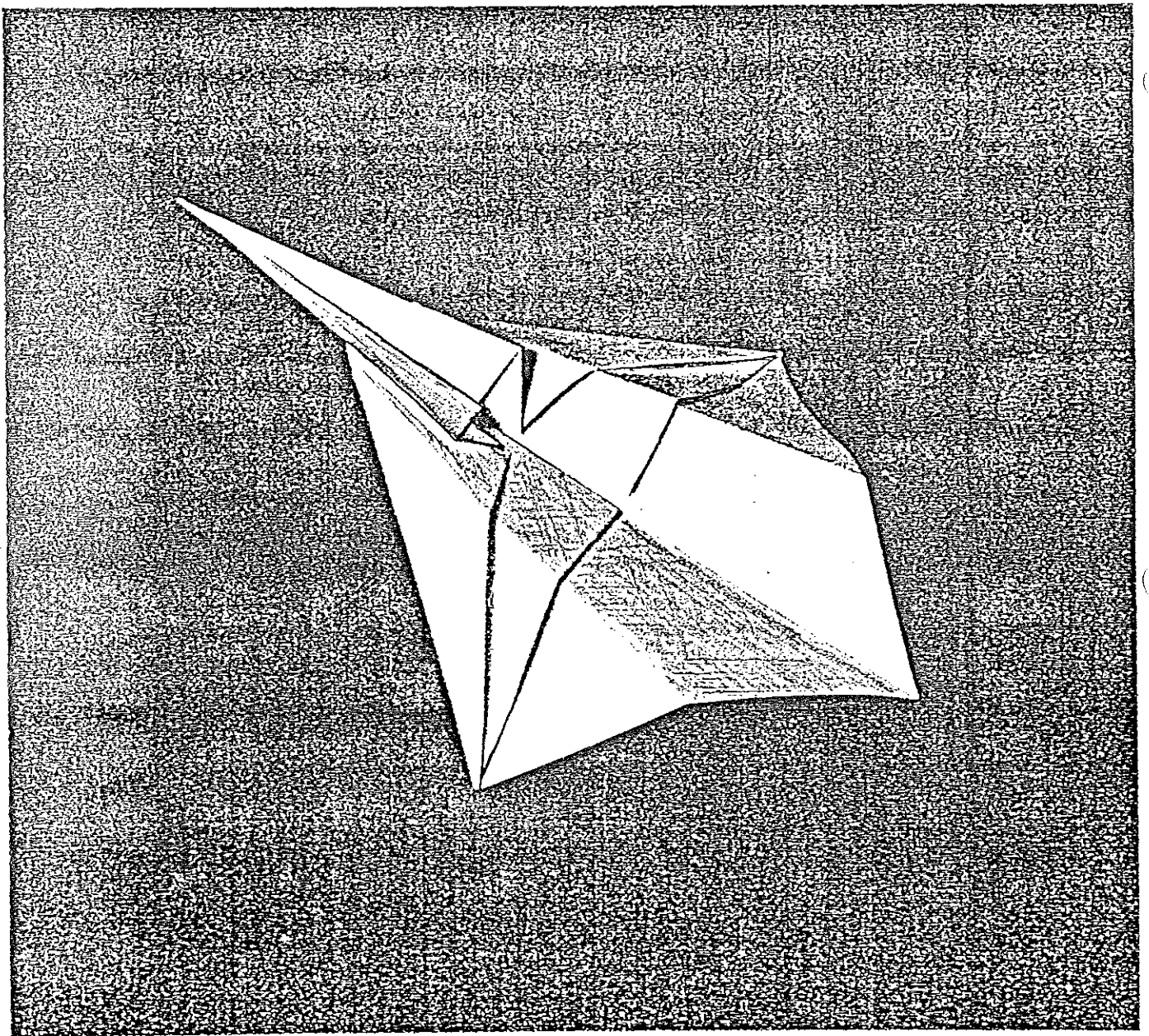
Cupsieger 1981	Kunz Eduard
2. Rang und Finalist	Süess Yves
3. Rang	Jeisy Werner
4. Rang	Beyeler Jürg
5. Rang	von Burg Peter, Mischler Willy
7. Rang	Segura Alberto, Schaller Erich, Wullschleger Peter
10. Rang	Amoser Matthias, Frey Friedrich, Novellas François, Pfister Hanspeter

Rangliste Hochstart 81

1. Rang	Beyeler Jürg	372,1 Pkt.
2. Rang	Wullschleger Peter	339,6 Pkt.
3. Rang	Frey Friedrich	335,2 Pkt.
4. Rang	Mischler Willy	323,2 Pkt.
5. Rang	Süess Yves	315,8 Pkt.
6. Rang	Kunz Eduard	290,3 Pkt.
7. Rang	Jeisy Werner	270,8 Pkt.
8. Rang	Novellas François	251,6 Pkt.
9. Rang	von Burg Peter	247,5 Pkt.
10. Rang	Amoser Matthias	225,9 Pkt.
11. Rang	Pfister Hanspeter	223,7 Pkt.
12. Rang	Segura Alberto	199,7 Pkt.
13. Rang	Schaller Erich	175,6 Pkt.

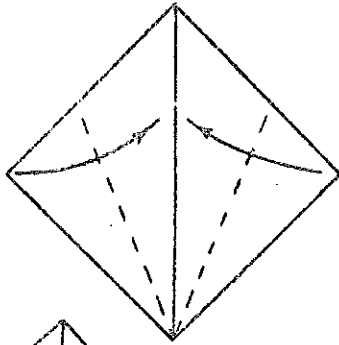
Mit kameradschaftlichen Grüßen Euer Götz

# PROBIER'S

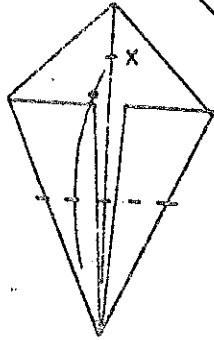


117.37

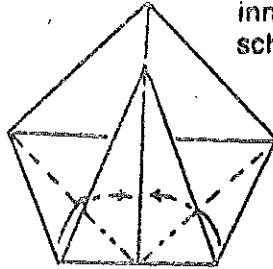




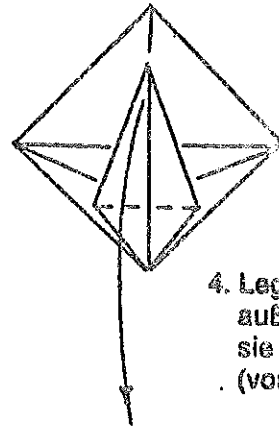
1. Nimm ein quadratisches Stück Papier, zum Beispiel einen Bogen Schreibmaschinpapier, an dem die Oberkante bündig an eine Seitenkante gefaltet und dann der rechteckige Überstand unten abgeschnitten wurde. Eine Diagonale wird gefalzt und das Blatt wieder geöffnet. Beide Seiten werden bündig an die Diagonale gefaltet (s. nächste Zeichnung)



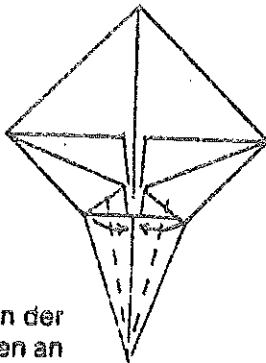
2. Klappe die Flugzeugnase so um, daß die Spitze am Punkt X liegt



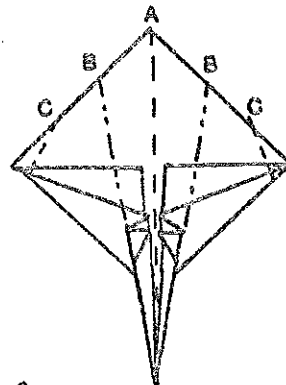
3. Die unteren Ecken werden nach oben, dann aber so nach innen gefaltet, daß sie zwischen Flügel und Nase liegen.



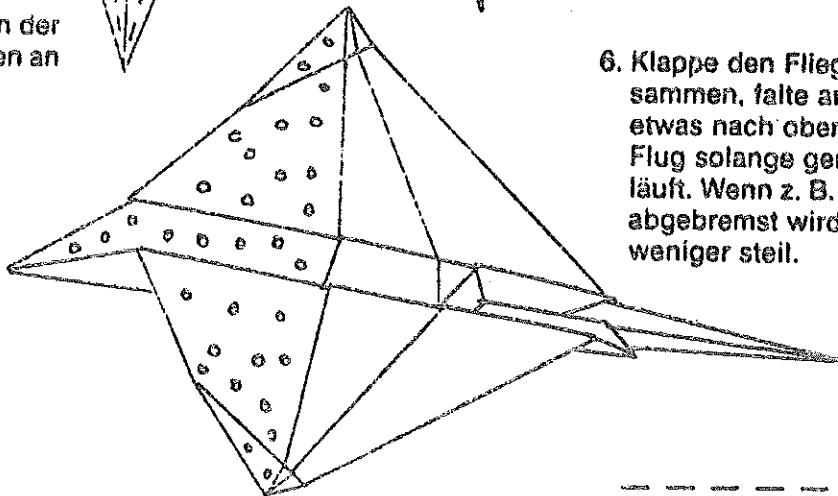
4. Lege die Nase nach außen um, damit sie nach unten (vorne) zeigt



5. Falte die Seiten der Nase nach innen an die Mittellinie



6. Klappe den Flieger an der Mittellinie A zusammen, falte an B herunter und knicke an C etwas nach oben. An diesen Klappen wird der Flug solange geregelt, bis er ungestört verläuft. Wenn z. B. der Flieger zu stark steigt und abgebremst wird, stelle die Klappen etwas weniger steil.



----- = falte nach oben  
- - - - - = falte nach unten

( Faltbogen in der Beilage ! )

### Mit Flugmodellausstellungen ins Offside?!

Besuche von 2 Ausstellungen über das Wochenende zum Frühlingsanfang haben's mir wieder bestätigt: Öffentlichkeitsarbeit ist eine heikle Sache! Nur scheinen sich die Organisatoren darüber keine allzu grossen Gedanken zu machen. Dabei muss man nur mit offenen Ohren durch so eine Ausstellung laufen. Im Schnitt ist die Publikumsmeinung gar nicht so überwältigend, wie sie oft ein selbstgefälliger Veranstalter interpretiert.

Primär scheint man allgemein eine Ausstellung als Leistungsschau des Vereins zu sehen. Mehr, raffiniertere, teurere, grössere Modelle, so lautet die Devise und sie manifestiert sich noch im stolzen Eintrittspreis (kostenloser Eintritt ist bereits Legende). Man ist da auch nicht kleinlich, wenn das Vereinspotential an Attraktionen nicht genug hergibt, schliesslich sind da noch andere Vereine, die aushelfen. Im Endeffekt steht ein Sammelsurium von Modellen mehr oder weniger malerisch plaziert und sparsamst bzw. überhaupt nicht dokumentiert in der Gegend rum.

"Gopfriedstutz", wann begreift man in unseren Kreisen endlich einmal, dass die Zeiten vorbei sind, in denen Ausstellungsbesuchern beim Anblick von Superschwarten noch die Kinnladen runterklappten. Auch wenn der Filtereffekt einer Eintrittsgebühr zur Annahme berechtigt, der Besucher komme mit einer positiven Einstellung zur Sache in den Laden, - eine Garantie für eine positive Meinung ist das noch lange nicht. Die Leute sind doch heutzutage durchweg auf aktuelle Probleme unserer Gesellschaft sensibilisiert. Bald "de letscht Knoche" hat seine Ansichten zu Nachwuchsbildung und -Förderung, Umweltschutz, Kommerzialisierung im Freizeitsektor, Generationen- und Ruhestands-Problemen. Mit Weiterwursteln in geübter Manier landet unser Hobby unweigerlich in der Sackgasse der Exklusivität und wir basteln so noch fleissig mit am Feindbild, das Neider und fanatische Umweltschützer schon bereits heute von uns schmieren. Wer's nicht glaubt, der versuche einmal einige Kommentare von Ausstellungen zu analysieren. Er wird relativ leicht dahinterkommen, dass da keine Blümchen verteilt werden.

Einige Beispiele:

- |  |  |
|--|--|
| Viele Modelle des gleichen Eigentümers                                     | - Hobby für Leute, die viel Zeit und Geld haben  |
| "Super"-Modelle, "Super"-motorisiert und erst noch komplizierte Elektronik | - eine Sache für Spezialisten  |
| Zu viel vorgefabriziertes Material   | - stark kommerzialisierte Freizeitbeschäftigung, kaum Möglichkeit zur Kreativitätsentfaltung |

Sicher, im Dialog kann man solche Argumente entschärfen, dazu muss man ihn aber suchen. Und das fällt schwer, wenn das Publikum nicht irgendwie merkt, dass wir uns dieser Probleme durchaus bewusst sind.

Ausstellungen sind prädestiniert für die Beeinflussung der öffentlichen Meinung. Halten wir uns das vor Augen, wenn wir, - hoffentlich "wie ein Mann" -, dem Aufruf Wernis (auf S. 4 dieses MB) folgen.

Euer WA-44 (H.G. Dudé)

## Das letzte Blatt

Ein paar Fragen mit heiterem Hintergrund.

1. Wo kann man die Sonne im Osten untergehen sehen?
2. In einer Gesellschaft sind der Bruder, der Schwager, die Frau und die Schwägerin von zwei anwesenden Männern. Wie viele Personen müssen mindestens im Raum sein ?
3. Ein sparsamer Raucher pflegt immer aus den Stummeln von drei Zigaretten eine neue zu drehen. Er hat im Moment neun Zigaretten. Wie viele Zigaretten kann er da bei seinem Verfahren rauchen ?
4. Ein Ehepaar hat sieben Kinder, Buben und Mädchen. Jedes Mädchen hat ebenso viele Schwestern wie Brüder, jeder Bub hat halb so viele Brüder wie Schwestern. Wie viele Buben und wie viele Mädchen hat das Ehepaar ?
5. In der Schublade liegen 10 schwarze und 10 weiße Strümpfe. Angenommen, Sie wollen im Dunkeln ein zusammenpassendes Paar herausuchen. Wie viele Strümpfe müssen Sie mindestens holen ?
6. Sechs Raucher rauchen sechs Zigaretten in sechs Minuten. Wie viele Raucher rauchen 80 Zigaretten in 48 Minuten ?

Auflösung im Nächsten infoblatt.

Und doo isch no dr Megge eleigge:

Auf der Johanniterbrücke schaut der Megge nach, wieviel Geld er noch im Portemonnaie hat. Da fällt ihm ein Geldstück heraus, es rollt übers Trottoir und fällt ins Wasser. Mit einem langen Gesicht schaut er ihm nach und meint still: "Versuufe han y di scho welle, aber nit däwäg."

P.S. Hier noch schnell die Adresse von Peter von Burg der in der Piloten RS ist.

Pil. RS 42/81 Postfach  
BAMF  
6595 R I A Z Z I N O



## WETTBEWERBE 1981

Wer möchte einmal zu einem neuen Modell kommen ?  
Oder hat jemand vor lauter verstaubter Flugzeuge keinen Platz  
mehr zu Hause ?

Vielleicht fehlt der Mut, an einem der Wettbewerbe  
teilzunehmen ?

Die optimale Lösung wäre ++++++ Beteilige dich an den zahl-  
reichen, unten aufgeführten  
Wettbewerben.

Ausserdem macht es grossen Spass und bringt neue Kenntnisse auf dem  
Sektor Modellflug.

Ebenso fördert es die Kameradschaft angenehm.

\*\*\*\*\* FRISCH GEWAGT IST HALB GEWONNEN \*\*\*\*\*

17. Mai od. 24. Mai	MG-Wangen	F3A-Regional	Kestenholz
" "	" "	F3A-FAI	" "
28. Mai od. 30. Mai	MG-Gäu	F3B-Hoch/Reg.	Wolfwil
die	MG-Wangen	übernimmt die techn. Ausführung	
14. Juni od. 21. Juni	MG-Burgdorf	F3A-National	Burgdorf
21. Juni od. 28. Juni	MG-Wangen	RCM-Gruppe	Kestenholz
5. Juli od. -----	MG-Strengelbach	Segelschlepp	Pfaffnau
16. Aug. od. 23. Aug.	MG-Wangen	RCS-Hang/Gruppe	Surer-Hang
22. Aug.	MG-Strengelbach	Züpfenfliegen	Pfaffnau
29. Aug. od. 30. Aug.	MG-Wangen	Humpenfliegen	Kestenholz
6. Sept.	MG-Gäu	Flugtag	Egerkingen
13. Sept. od. 20. Sept.	MG-Wangen	2. Freundschaftsfl.	Kestenholz
	MG-Langenthal	Tassliffiegen	Langenthal

### Wichtiger Hinweis

Der Kampf um die Jahresmeisterschaft ist in vollem  
Gange !!!!!

--- Grillabende jeden Samstag, bei jeder Witterung -----



Flugtag Aug. 1982

Prof. Einteilung

Flugleitung  
Piloten / Helfer

Wirtschaft

Parkplätze  
Absperrungen

Verkauf

Bauten

Name: .....

Wünsche →

WA-....

	Flugleitung Piloten / Helfer	Wirtschaft	Parkplätze Absperrungen	Verkauf	Bauten
Mäder Bruno					
Studer Victor					
21 Amoser Matthias		X			X
16 Beyeler Jürg	X			X	
10 Beck Rolf			X		X
29 Borner Ernst			X		X
01 Brack Rolf				X	X
20 Caneiro Francisco			X		X
59 Cartier Urs		X			X
53 Däster Jürg	X				X
44 Dude Hans-Gerhard	X				X
51 Fedeli Primo	X				X
45 Frey Friedrich	X				
48 Gurtner Peter			X		X
37 Haas René				X	X
24 Haller Kurt				X	X
07 Haller Max				X	X
40 Haller Stephan				X	X
54 Hochueli Hanspeter		X			X
30 Jäggi Othmar	X				
03 Jeisy Werner					X
04 Jeisy Markus				X	X
17 Käser Toni		X			X
61 Kipfer Hansruedi		X			X
11 Kunz Eduard	X				X
28 Lehmann Markus	X				X
49 Meier Franz			X		X
19 Meier André				X	X
08 Mischler Willy		X			X
32 Möri Walter		X			X
13 Novellas Francois			X		X
15 Peier Arnold		X			X
14 Pfister Hanspeter		X			X
09 Richard Peter			X		X
31 Schaller Erich			X		X
18 Schneider Fritz	X	X			
57 Segura Alberto					X

Flugtag Aug. 1982

Prof. Einteilung

Name: .....

Wünsche ↙ WA - .....

	Flugleitung Floten/Helfer	Wirtschaft	Parkplätze Absperrungen	Verkauf	Baukosten	
46 Smith Paul	—	X	—	—	X	
58 Spahr Markus	X	—	—	—	X	
25 Stäussi Andre	—	—	X	—	X	
27 Stöckli Freddy	—	—	X	—	X	
12 Strebel Oskar	—	X	—	X	—	
22 Stucki Willy	—	X	—	—	X	
52 Suess Ives	X	—	—	—	X	
36 Sutter Heinz	—	X	—	—	X	
43 Vilfroy Andre	X	—	—	—	X	
05 Vimposek Franz	—	—	—	X	X	
34 von Burg Peter	X	—	X	—	—	
38 Wey Denis	—	—	X	—	X	
56 Wildi Arthur	—	X	—	—	X	
26 Wullschleger Peter	X	—	—	—	X	
39 Zahnd Otto	—	X	—	—	X	
02 Zumstein Peter	—	—	—	X	—	

Änderungen müssen bis 31. Aug. 1981 angegeben werden.

Werden keine Wünsche bis zum obigen Datum eingereicht, so gilt die Einteilung als definitiv.

Gesucht wird immer noch ein Ok.-Präsident





Herrn  
Max Haller  
Bachweg 44  
4612 Wangen

07