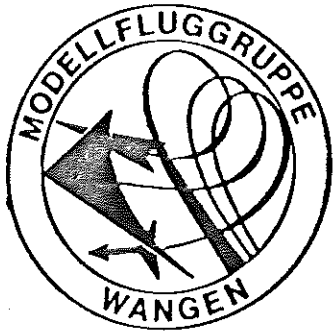
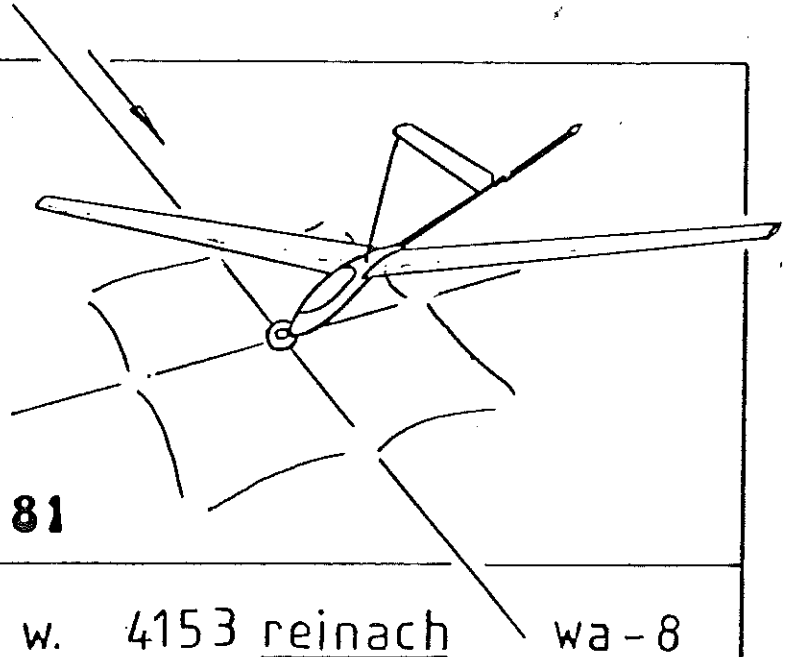


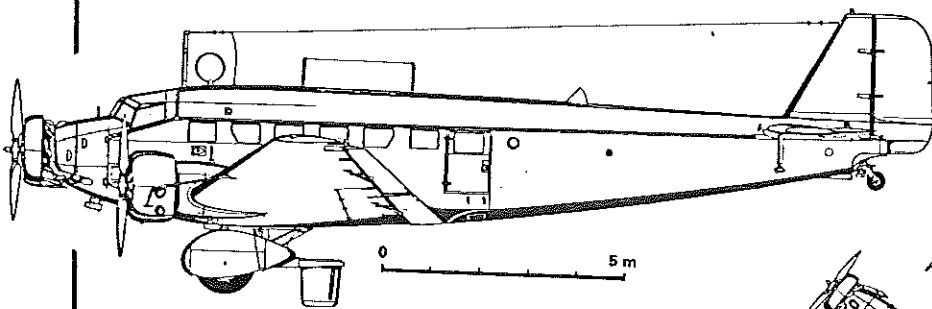
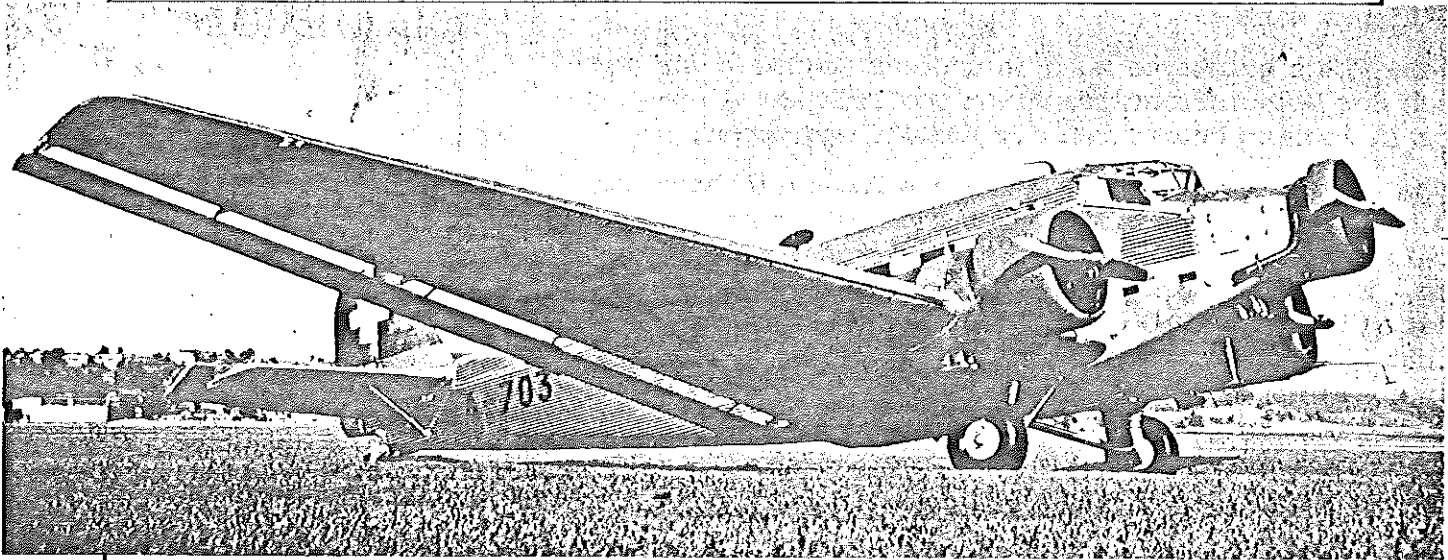
# DEADCENTER



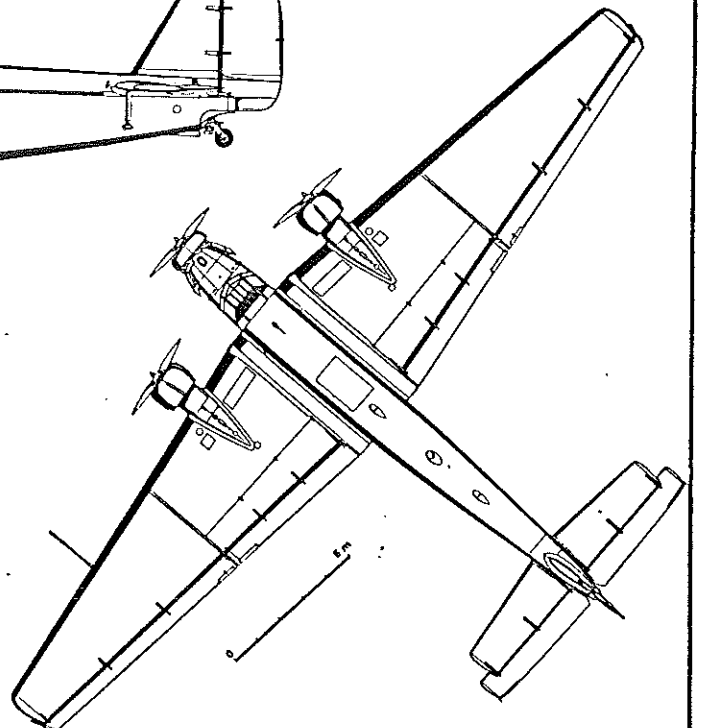
INFOBLATT 5/81



redaktion: mischler w. 4153 reinach wa-8



Junkers Ju-52/3 m g 4 e





A L L G E M E I N E M I T T E I L U N G E N

Gesucht werden: seit 30.9.81 viele fehlende Anmeldungen für Ausstellung und Flugtag

- Wer hat noch nicht?
- Antworten sofort senden an :  
OK-Mitglied Spahr Markus  
Mattenweg 12  
4665 Oftringen

Ein kleiner Typ : Es sollte wohl möglich sein, über den Winter mindestens 1 Modell zu bauen.  
Es steht ein Wanderpokal für das schönste Modell zur Verfügung.

Also einmal weg vom Fernseher und ran ans Modelle-Bauen. Es müssen Späne fliegen.

Es musste festgestellt werden, dass neue Mitglieder nur mühsam Anschluss in unserem Verein finden.

Um dies zu erleichtern, wird in Zukunft jedes Neumitglied mit Photo kurz vorgestellt.



Steckbrief:           Jenzer Heinz  
                          Froburgstr.78  
                          4632 Trimbach  
                          Tel. 062 22 25 51  
                          Techn.Angestellter  
sein Brötligeber   Schnurri + Schlarpi  
                          ( Sprecher + Schuh )  
                          in Olten

Wir wünschen Heinz Jenzer in unserem Verein viel Erfolg und Vergnügen.

W I R G R A T U L I E R E N

Fliegernachwuchs bei der Familie C a n e i r o

wann?                   14.9.1981  
sein Name               David

Wir wünschen dem Kleinen, sowie der ganzen Familie alles Gute.

Wiederum hat ein hübsches junges Mädchen seinen Namen verloren

wer?                    Frey Ursula  
mit wem?               Novellas Francois  
wann?                   am 23.10.1981 gründeten sie

eine neue Familie. Der Verein wünscht dem jungen Paar für die Zukunft alles Gute, sowie viele kleine " Fliegerli ".

F L I E G E R I S C H E E R F O L G E

Unser Lehmann Markus , hat an der Schweizermeisterschaft, F3A - FAI vom 17.-18.10.81 den ausgezeichneten 9.Rang erreicht. Durch seinen Fleiss hat er sich wieder in die Elite hochgearbeitet.

Freundschaftsfliegen Huttwil RCS-Hang  
Schlagzeilen : MG-Wangen mit einem durchschlagenden Erfolg.  
Resultat der Zusammenarbeit siehe Rangliste.

Unser Freiflieger Stucki Willi hat am 9. Coupe Suisse, in Furttal den guten 7.Rang belegt. Sein Sohn Francis wurde bei der Kat. Junioren sogar 2.

An unserem Geräte-Magazin in Kestenholz, sind vor Einbruch des Winters einige Unterhaltsarbeiten zu machen. Wir erwarten Eure Mithilfe. Ebenso suchen wir einen Bauschlosser, der einen neuen Türrahmen fertigt, die Türe wurde von Frey Friedrich bereits organisiert. Danke schön!

Bis zur GV 1981, sollten alle Mitglieder die Frequenzen angegeben haben, damit die Liste wieder auf den neuesten Stand gebracht werden kann. Karte genügt!

Euer Präsi dr Werni  
das 03 bei Wangen

## SCHITTER BIS BEWOELKT

---

(Eine ganz persönliche Meinung)

Im Vorstand lässt man die Köpfe hängen, Resignation macht sich breit - was ist nur mit unserem Verein los? Vereinsaktivitäten praktisch 0, Ebbe in der Kasse, ein Flugfeld, das eher als 'Pflanzplätz' rentieren würde, ein 'Chäsblatt' zur reinen Selbstbefriedigung, kein Engagement für die Vereinsinteressen, - wahrlich eine deprimierende Bilanz. Und das nicht etwa erst seit einigen Monaten, nein das geht genau genommen nun schon seit Jahren so.

Man wird mir jetzt vorwerfen, ich übertreibe, argumentiere mit Unwahrheiten, vielleicht bekomme ich, - mal wieder -, den Rat, mir doch einen anderen Verein zu suchen. O.K., das ist auch genau das, was ich erwarte, solche 'gut gemeinten' Ratschläge, die man jahraus, jahrein von 'lieben' Kollegen auf die Frage bekommt: Was können wir tun? Ich habe sie schon zu oft gehört, um mich noch darüber aufzuregen.

Ich stehe zu meiner Behauptung: Mit unserem Verein ist einfach nichts los! Ich betrachte es in unserer heutigen Situation als Frechheit, wenn man mir entgegenhält, wir hätten doch eine Seilwinde gebaut, wir hätten doch erfolgreich Wettbewerbe durchgeführt, wir hätten doch einen Regionalmeister. Eine Frechheit, weil man sich mit Verdiensten vom einem Dutzend Leuten schmückt, die dem Verein im Grunde genommen nicht mehr und nicht weniger verpflichtet sind, wie jedes andere Mitglied auch. Es ist doch so, ein paar wenige schmeissen den Laden, der Rest profitiert. Das wäre wohl nur halb so schlimm, wenn dieser Rest ansonsten mit Begeisterung, Anerkennung und Anteilnahme die paar Aktiven unterstützen und anspornen würde. Aber davon keine Spur, stattdessen destruktive Kritik, faule Sprüche, Missgunst und was bald noch schlimmer ist, absolute Teilnahmslosigkeit.

Das ist nun mal die Realität, wie ich sie sehe. Mich interessiert dabei überhaupt nicht, dass es in anderen Gruppen ähnlich zu und hergeht wie bei uns, sondern einzig und allein, warum es trotz aller Bemühungen von ein paar unverbesserlichen Optimisten einfach nicht gelingen will, aus unserem Verein mehr zu machen, als nur eine phlegmatische Interessengemeinschaft.

Ich habe mich schon x-mal gefragt, wo da nur der Wurm drinsteckt. Ich möchte nicht behaupten, ich hätte ihn gefunden, aber zumindest glaube ich die Richtung zu sehen, in der man ihn suchen muss.

In einer Analyse meiner Mitgliederschaft stosse ich auffallend oft auf den Begriff 'Kameradschaft'. Für unseren Verein scheint das so was wie eine heilige Kuh zu sein. Wir sind regelrecht übersensibilisiert, wenn es um dieses Thema geht. Wie war das doch bei der Affäre Kestholz? Mangel an Kameradschaft war das Argument, mit dem man uns so richtig gelöchert hat. Da haben bauernschlaue Zeitgenossen genau gewusst, wo unser wunder Punkt liegt. Den Fehler, - und von mir aus kann das als Vorwurf aufgefasst werden -, haben unsere früheren Vereinskader gemacht, als sie Kameradschaft zum obersten Vereinsgebot erhoben und dabei offenbar mit der Zeit vergassen, dass wir uns ja wohl doch primär wegen unserem Hobby zusammengefunden haben. Schliesslich nennen wir uns Modellflug- und nicht Kameradschaftsgruppe. Diejenigen, die jetzt bereits tief Luft holen, weil ihnen meine Feststellung in den falschen Hals geraten ist, sollen die Luft noch etwas anhalten, ich bin ja noch gar nicht fertig.

Ich glaube, jeder von uns ist mit dem Wunsch in die Gruppe gekommen, mehr aus seinem Hobby zu machen, als er dies als Einzelgänger könnte. Mit seinem Beitritt hat er zudem seine Bereitschaft zur Unterstützung gemeinsamer Interessen bekundet. Was nun, wenn ein neues Mitglied sich mit der Zeit in seinen Erwartungen enttäuscht sieht, weil diese Gruppe kein gemeinsames Ziel hat und statt dessen aus Eigenbrödlern, Möchtegerngeschäftlimachern und Geltungssüchtlern besteht?

Das ist es doch, seit Jahren kein konkretes Gruppenziel, auf das man sich ausrichten und für das man sich einsetzen kann. So lange ich bei dieser Gruppe bin, hat es noch nie geheissen, wir wollen ein F3A-Team bilden, wir wollen gemeinsam die und die Modelle bauen, wir wollen den Freiflug nicht vernachlässigen usw.; Veranstaltungen und Wettbewerbe allein sind nun mal keine Zielobjekte, sondern mehr oder weniger Verpflichtungen, denen wir uns nicht entziehen können, weil wir eben ein Verein sind. Und die 'Querschläger', mit denen wir es ständig zu tun haben, angefangen vom 1. Rauswurf bis zu 'Kollegen' der Gegenwart, die am Flugplatz vorbeifahren, wenn dort eine Veranstaltung stattfindet, sind doch nur Produkte einer jahrelangen Verunsicherung. Mit dem Kameradschaftsrummel hat man Zweifler an den Verein gebunden, - sie wollten ja nicht als unkameradschaftlich gelten -, und Ungeduldige zum Alleingang, - natürlich im 'Interesse' der Kameradschaft -, animiert. Es war deswegen aus so leicht, jede Krise mit Mangel an Kameradschaft zu erklären, statt die wirklichen Gründe aufzudecken. Man laborierte an den Symptomen herum, statt an den Ursachen.

Die Absicht, Kameradschaft in unserem Verein zu fördern, ist durchaus anererkennungswert. Nur sollte man nicht vergessen, dass Kameradschaft primär in gemeinsamem Wollen und Handeln, - also Ausrichtung der Interessen auf ein gemeinsames Ziel -, begründet ist. Kameradschaft kann niemals selbst Ziel sein, sondern lediglich stimulierendes Beigemüse zur Erreichung eines Ziels.

Wenn wir nun unserem Verein wieder auf die Beine helfen wollen, so sollten wir berücksichtigen, dass wir aufgrund einer jahrelangen Fehleinschätzung unserer Situation regelrecht verlernt haben, unsere Möglichkeiten und Fähigkeiten richtig zu sehen und zu nutzen. Unsere Entscheidungen waren vielfach eher emotionell statt sachlich und realistisch. Wir müssten wieder den Mut finden, offen miteinander zu reden, - nicht jeder, der Familienprobleme vorschützt, bekennt damit den wahren Grund seiner Vereinsabstinenz -, und gleichzeitig Verständnis füreinander aufbringen, Akzeptieren und Tolerieren, wenn sich z.B. mal einer nicht in der Masse für den Verein einsetzen kann, wie man von ihm erwartet. Und wir müssen auch wieder lernen, persönliche Interessen denen der Gruppe unterzuordnen. Es müsste endlich einmal den Mitgliedern die Möglichkeit geboten werden, sich mit einer gemeinsamen Sache zu identifizieren, damit sie sich aus eigenem Antrieb dafür einsetzen und nicht, weil sie dazu verpflichtet sind. Nun, so verfahren wie es auf den ersten Blick scheint, ist der Karren ja auch wieder nicht. Immerhin hat sich eine Schar F3A-Interessenten zusammengefunden, mit dem Ziel, an Wettbewerben nicht nur Achtungserfolge herauszuholen. Und die Seilwinde, die man in kürzester Zeit hervorgezaubert hat, - ist die etwa nicht das Ergebnis kameradschaftlicher Zusammenarbeit? Die LSF-Qualifikation kann ein gemeinsames Ziel sein, nachdem sich mittlerweile herausgestellt hat, dass eine grössere Anzahl Mitglieder daran interessiert ist usw., usw.

Das sollten nur 2 Beispiele sein, stellvertretend für einen Haufen weiterer Möglichkeiten, die geeignet wären, unseren müden Verein wieder aufzurütteln, die ihm zu der Attraktivität verhelfen könnten, die er seinen Mitgliedern gegenüber und auch nach aussen hin so dringend benötigt.

Es sind Vorhaben, - und auch das ist wichtig -, bei denen kaum die Gefahr besteht, dass sie das Privileg Einzelner werden. Dafür sind die Beteiligten viel zu sehr aufeinander angewiesen. Auch wird wohl kaum jemand behaupten, sie entsprächen nicht den Vereinsinteressen. Das sind erfolgsversprechende Ansätze, die ersten Schritte zur Sanierung. Wir sind möglicherweise bei einem Neubeginn, aber nicht über'n Berg. Darum müssen wir weitere, - und ich habe mich hoffentlich deutlich genug ausgedrückt -, konkrete und realistische Zielvorstellungen entwickeln. Wir müssen den Zweiflern und Nörglern endlich die Möglichkeit geben, Stellung zu beziehen und Eiferern Gelegenheit, ihre Bestrebungen nach den Interessen der Gruppe auszurichten.

Ich wäre dafür, dass man dem Thema Zielsetzung an der nun kommenden Generalversammlung und auch bei der Planung für das nächste Jahr viel mehr Aufmerksamkeit widmen würde, als bisher. Nicht an punktuellen Massnahmen wie Kassensanierung, Arbeitseinsatz und all den unpopulären Notwendigkeiten rundoktern, sondern alle Energie auf die Zielsetzung konzentrieren!

Nun, wie gesagt, das ist alles nur die ganz persönliche Meinung

von WA-44

## Rangliste RCS - Freundschaftsfliegen 1981

Rang	Teilnehmer		1. Pz.	2. Pz.	3. Pz.	4. Pz.	Total
1	Kunz Edi	WA	917	921	747	925	3510
2	Felix Thomas	SL	946	785	907	853	3491
3	von Burg Peter	WA	540	1000	1000	948	3488
4	Heutschi Rolf	BL	957	579	978	948	3462
5	Frey Friedrich	WA	707	801	880	1000	3388
6	Hischler Willy	WA	692	940	926	775	3333
7	Beyeler Murg	WA	873	927	759	642	3201
8	Geigy Werner	WA	768	606	883	902	3159
9	Kunz Erhard	SB	1000	689	759	648	3096
10	Heutschi Kuno	BL	812	662	574	902	2950
11	Kunz Fredi	SB	652	738	719	772	2881
12	Pfister Hanspeter	WA	540	662	901	550	2653
13	Haas René	WA	507	934	500	534	2475
14	Novellas François	WA	540	540	519	808	2407
15	Caneiro Francisco	WA	496	348	926	544	2314
16	Segura Alberto	WA	902	599	349	342	2192
17	Wullschlegler Peter	SB	533	209	324	492	1558
18	Holderegger Urs	SB	351	321	488	10	1170
19	Stucki Willy	WA	341	308	231	-	880





Aviatika 81

oder über das Fliegen an Ort

Der Auftakt zur Aviatika 81 der heurigen Extraveranstaltung der Mustermesse während der 16 Herbstmess - Tage, vollzog sich auf dem windigen Dach des Muba - Parkhauses. Und dorthin, mitten unter das frierende Völklein Flugbegeisterter glitten, vom Himmel hoch, vier Fallschirm-Grenadiere. Auf dem nicht ganz risikofreien Landeplatz eröffneten die vier Wackeren somit auf augenfällige Weise die "Messe für alle Freunde der Fliegerei."

Die Aviatik, ausgesprochen eine Sache der dritten Dimension, muss - den umständen entsprechend angepasst - sozusagen zweidimensional am Boden fixiert, dargestellt werden.

Nun, dieses vorweggenommene Fazit darf nicht darüber hinweg - täuschen, dass in Halle 5 vieles betrachtet, bestaunt werden kann wie es in dieser Dichte und Vielfalt nur selten prä - sentiert wird.

Beim Rundgang in obiger Halle sah ich dermassen viel Schönes - Altes und Neues,- dass ich Euch nichts vorenthalten möchte und mir diverse Notizen gemacht habe die ich hier wieder zu geben versuche.

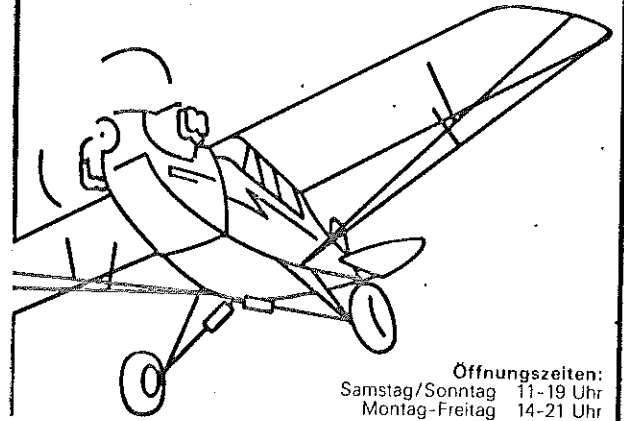
Die Liste der Ueberraschungen für den Besucher ist lang. Ein Streifzug durch einige Ausstellungsgruppen soll einen ersten Einblick gewähren. Im Vordergrund steht die Sport und Ausbildungs-aviatik, die mit originellen Flugzeugen der Motorfluggruppe Basel stark vertreten ist.

In zusammenarbeit mit der jubilierenden Segelfluggruppe Basel [50 Jahre] und der ASW Vertretung Schweiz wurde ein äusserst interessanter Stand mit sehr viel Information hergestellt.

# AVIATIKA 81

Ausstellung und Messe für alle Freunde der Fliegerei  
Basel, 24. Okt. - 8. Nov. 1981

in Halle 5  
der Schweizer Mustermesse



Öffnungszeiten:  
Samstag/Sonntag 11-19 Uhr  
Montag-Freitag 14-21 Uhr

Zu sehen ist unter anderem der Segler "Delphin 2" von Fritz Mahrer aus Bettingen, der ja bekanntlich als Vorläufer der spaltfrei ausfahrbaren Wölbklappe gilt. Pic 20 C (Carbon) mit versenkbarem Klappmotor, twin Astir 2-sitzig und eine wunderschöne Spalinger S 18 die ungefähr der Mooswey ähnlich sieht. Ueber letzteres Flugzeug konnte ich mich mit einem der Erbauer Hr. I. P. Müller aus Moudon, der zufällig anwesend war, sehr ausgiebig unterhalten. Unter anderem erklärte er mir, unter was für misslichen Umständen er zu Hause ein solches Flugzeug gebaut hat. Sehr oft musste er den Balkonausnützen, um überhaupt den Flügel nur Bauen zu können, da die Stube zu klein war. Zeitweise wurde das Mittag oder Nachtessen einfach verschoben oder zeitlich verlegt, bis der Leim getrocknet war und alles vom Tisch weggeräumt werden konnte. Für mich war es ein herrliches Gespräch, denn die gleichen Probleme, welche uns heute oft beschäftigen (Platznot), sind früher genau so gewesen und konnten nur mit unzähligen Verzichten von beiden Seiten gelöst werden.

Zu erwähnen ist noch, dass auch die Schweiz jetzt einen Mc Cready Cosammer hat. Vater Horlacher aus Möhlin baute ihn für seinen Sohn. Gewicht 24kg vorläufiges Ziel: per Pedes über einen Fussballplatz. Da uns ja kein Aermelkanal zur Verfügung steht. Wunschtraum: Elektroantrieb via Solarzellen. Nach der Aviatika soll der erste Probegalopp gestartet werden. Ein paar Schritte weiter hat sich die Ballongruppe Basel in Zusammenarbeit mit der Ballongruppe Küngoldingen einen interessanten Stand aufgebaut. Ausgerüstet mit div. z. t. älteren Piloten, die sehr rührend und beispielhaft von ihrem Metier erzählten.

Eines der faszinierendsten Kapitel der Luftfahrt gilt dem Luftschiffbau, der mit Originalen der Zeppelin Werke dokumentiert wird.

Aerophilatelistische Dokumente lassen längst vergangene Tage wieder aufleben. Etwa, wenn auf der Rückseite einer Ansichtskarte, wo eine Schweizer Fesselballon Kompanie abgelichtet ist, sich ein Hans seiner lieben Familie in Erinnerung ruft und das WK Ende herbeisehnt. Oder jene angesengten Briefe, die einem Flugzeugbrand auf dem Flug zwischen London und Basel knapp entgingen.

Einmaliges vermittelt die tin-platte Ausstellung des Zürchers Alois Bommer. Die Spielzeugindustrie erfasste das Flugzeug schon in den allerersten Anfängen.

Gespickt mit Meccano Spielzeug-kästen aus den Jahren 36 gibt es einen optisch starken Eindruck.

Reiches Anschauungsmaterial lieferten die Sparten Militär - aviatik des Kom. der Flieger und Fliegerabwehr truppen sowie arbeits und Rettungsflug der Schweizerischen Rettungsflugwacht. In diesem Zusammenhang sind auch die verschiedenen Informationsstellen zu erwähnen, die über Pilotenasbildung und die Berufe rund um das Flugwesen Auskunft geben.

Was mich als Modellbauer natürlich am meisten ineressierte, war eine gross angelegte Ausstellung aller Sparten des Modellfluges. Total 13 ! Gruppen der Region BS + BL haben alles was lehrreich und schön ist zusammen getragen und interessant dargestellt. Vom einfachen F1E mit welchem Hr. R. Haller von der MFG Dietikon in den Jahren 73, 77, 80 Europameister wurde bis zum Scale Bucker ist also wirklich alles auf Platz. Sogar Hr. Giezendanner hat zwei seiner Modelle dort ausgestellt (Salamander mit Schwenk - flügeln und die Scorpion). Die MG Wangen ist vertreten mit einer Zlin von F. Frey in der Ausstellung und einem Doppeldecker von M. Spahr der in der Passage des Hauptbahnhofs auf die Ausstellung aufmerksam macht.

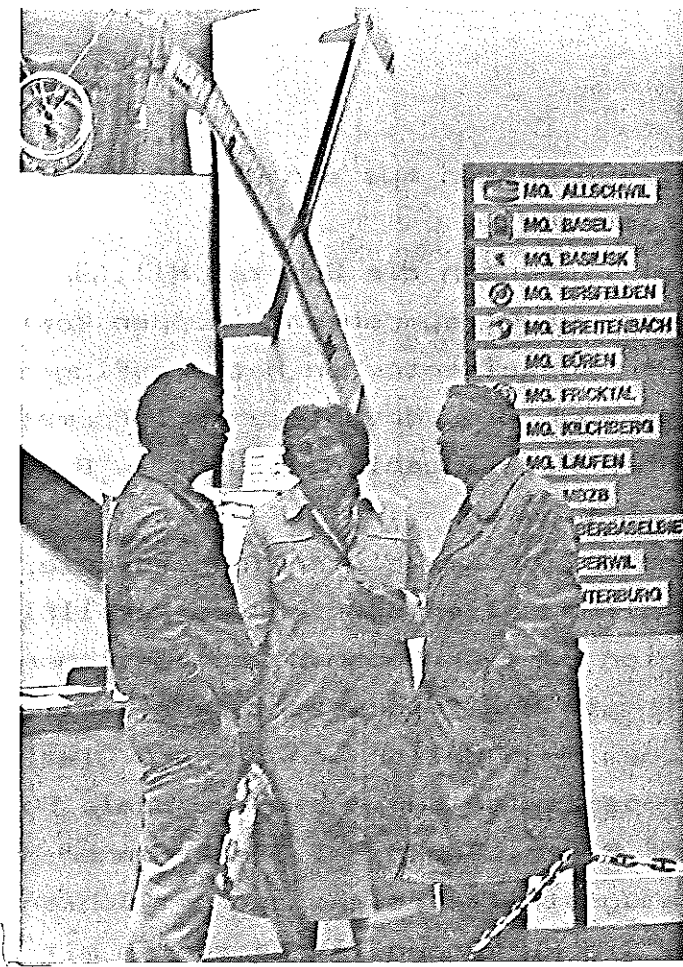
Ebenfalls auf der Sonderschau Modellbau ist eine Wunderschöne Sammlung von ca 400 Modellmotoren zu sehen. Sie reicht vom kleinsten Co<sub>2</sub> Motörchen bis zum 13 teiligen Sternmotor. Allein diese Anhäufung an schönster und kompliziertester Mechanik war für mich eine Augenweide.

Natürlich gäbe es noch sehr viel mehr über dies und jenes zu berichten, aber ich hoffe euch wenigstens, so einen kleinen Ueberblick über die Ausstellung gegeben zu haben.

Fazit: Eine gelungene Sache auf gedrängtem Platz.

Einmal mehr war auch hier die Aero Club Mitglieederkarte nicht von nutzen, da es ja nur eine Ausstellung für die Freunde der Fliegerei ist. Da wir aber aktive Flieger (oder Piloten) sind kann jeder von uns den lächerlichen Betrag von Fr. 5.- auch noch dem Aero Club ins Kässeli schmeissen.

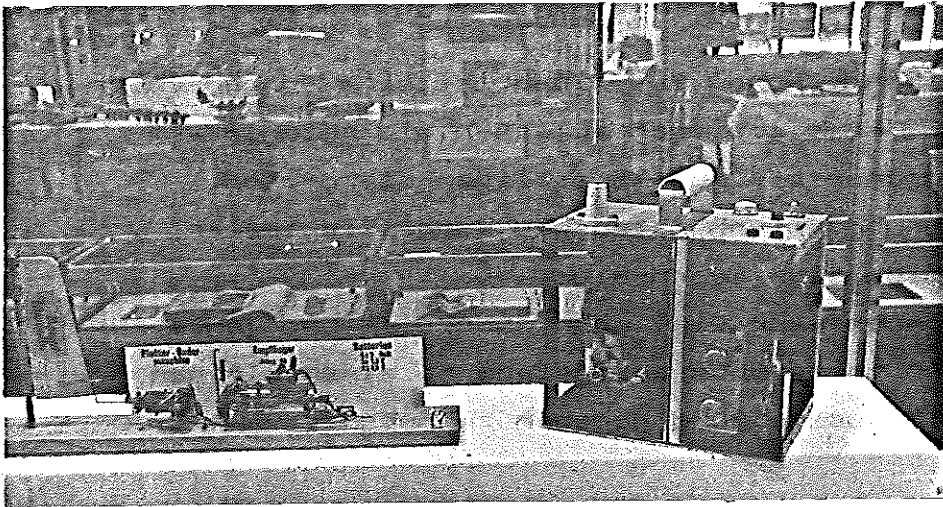
Zu Bemängeln wäre auch noch, dass die Ausstellung erst ab 14 Uhr geöffnet ist. Also sehr gut geeignet für Bico leute mit einem Tüüfä gesundä Schlaaf. Uebrigens au Dökter empfählets.



v.R.n.L. Hr.R.Haller + Frau -  
spräch mit Hr. Tschuor

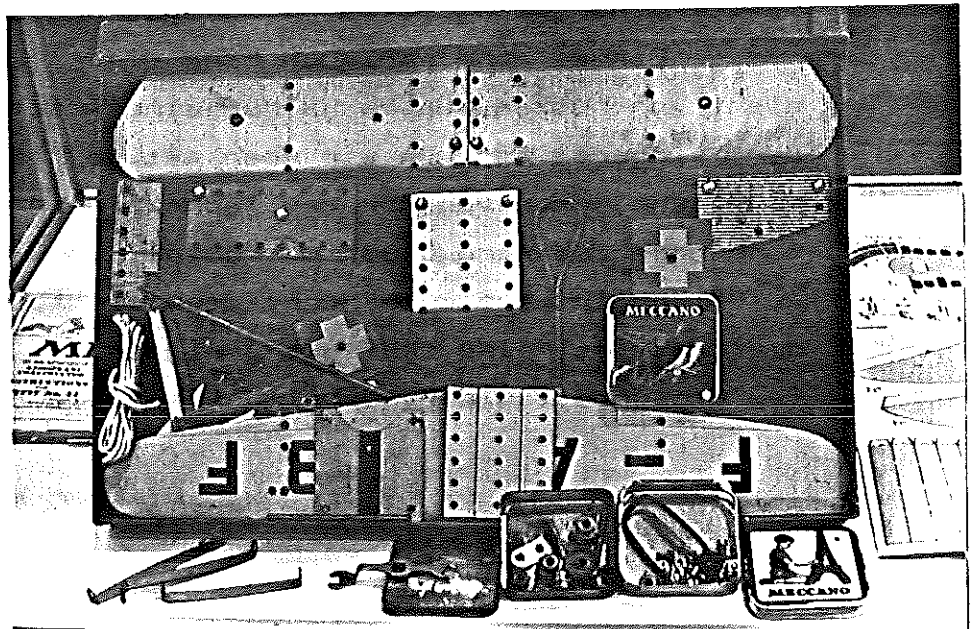


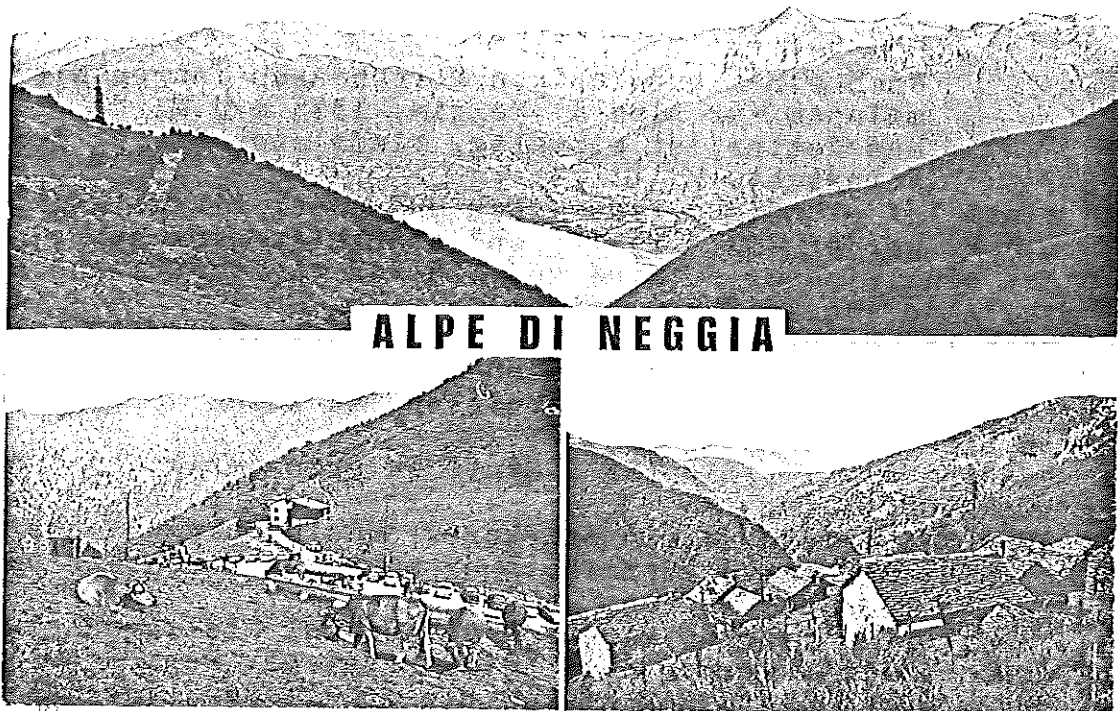
I.P.Müller vor seiner Spalinger  
S 18



Tip - Tip Anlage Jahrgang  
1956

MECCANO Flugzeug -  
kasten





" A L P E D I N E G G I A "

"Drama" in sieben Akten von Jürg Beyeler.

Mitwirkende: Willy, Brillant V - Pilot Willy Mischler,  
Kurt, Brillant V - Pilot Kurt Haller,  
Peter, Brillant V - Pilot Peter von Burg und  
Göx, Brillant V - Pilot Jürg Beyeler.

1. Akt: Sonntag, 18. Oktober 81,  
Abfahrt ins Tessin um 19 Uhr 30 bei strömendem Regen in Wangen bei Olten. Kaffeepause im Autobahnrestaurant "Gotthard" bei Erstfeld. Einfahrt in den Gotthard-Tunnel bei Regen und Ausfahrt bei trockenem Wetter. Um 23 Uhr Ankunft in Gerra Gambarogno am Lago Maggiore. Anschliessend beziehen wir unsere Unterkunft im Casa Dora. Vor dem zu Bette gehen noch einmal kurz nach dem Wetter geschaut; Hochnebel, aber zwischendurch sind Sterne sichtbar. Der Montag sollte also gut werden.  
Um 1 Uhr heisst's dann "buona notte"!

2. Akt: Montag, 19. Oktober 81,

Nach einem ausgiebigen Morgenessen fahren wir gemeinsam zur Alpe di Neggia, 1395 m.ü.M. Das Wetter ist einmalig, tiefblauer Himmel und gute Fernsicht.

Nach einem 1/4 stündigem Fussmarsch auf unser Fluggelände auf 1480 m.ü.M. werden die "Brillant" startklar gemacht. Es bläst ein leichter Südwind aus Italien gemischt mit schwacher Thermik. Also ideale Verhältnisse.

Kurz nach 13 Uhr starten Göx, Willy und Kurt ihre Modelle. Nach wenigen Minuten sind gute 200 m an Höhe erreicht. Trotz eifriger Suche nach noch besseren Verhältnissen ist keine Verbesserung der Höhe in Sicht.

Göx versucht die für die LSF - Stufe IV erforderlichen 4 Stunden Hangflug zu erfüllen.

Um 14 Uhr setzt langsam ein stärkerer Südwind ein und aus ist es mit der viel gerühmten Thermik. Aber auch so können wir uns noch genügend in der Höhe halten.

Willy und Kurt versuchen sich inzwischen bei Ziellandungen am Hang Zählbare Resultate werden aber keine erreicht. Kurt's Brillant erwischt's dabei mit Bruch am rechten Flügelende. Der Randbogen, zwei Rippen sowie die Endleiste ist gebrochen.

Willy versucht sich jetzt mit seinem neuen FOCUS. Schon nach kurzer Flugzeit ist er befriedigt über die Flugeigenschaften des FOCUS. Mein Brillant zieht nur wenig höher als der FOCUS seine Kreise und dies bestätigt doch die guten Langsamflugeigenschaften dieses Modells.

Ich habe jetzt mit meinem Brillant etwas mehr als drei Stunden Flugzeit hinter mich gebracht. Es wird spürbar kühler, denn die Sonne steht schon tief und verschwindet bald hinter dem Monte Gambarogno. Nebelschwaden hüllen auch den Monte Tamaro ein. Langsam beginne ich an meinen geplanten vier Stunden zu zweifeln, denn der Brillant fliegt jetzt auf der "letzten Raste" am Höhentrimm. Willy hat in der Zwischenzeit seinen FOCUS sicher gelandet. Der Nebel zieht jetzt auch an unserem Startplatz immer dichter vorbei und ich ziehe es vor, langsam den Hang hinunter zu marschieren und die Landung in der Nähe unseres Parkplatzes vorzunehmen. Nach genau 4Std. 04 Min. liegt der Brillant zu meinen Füßen. Die gesamte Oberfläche des Modells ist mit Tau beschlagen, deshalb wohl auch die immer schlechter werdenden Flugeigenschaften.

Am Abend holt Kurt unseren Nachzügler Peter vom Bahnhof Bellinzona ab. Inzwischen bereiten Willy und Göx das Nachtessen vor.  
" Spaghetti bolognese e Insalata verde con cicoria"

Für Dienstag nehmen wir uns vor etwa sechs Stunden zu fliegen, deshalb gehen wir alle zeitig ins "Nest".

3. Akt: Dienstag, 20. Oktober 81,

Welch Ueberraschung, um 8 Uhr sind Willy und Göx schon beim Morgenessen. Kurz nach 9 Uhr stehen wir auf dem Parkplatz der "Neggia" und machen lange Gesichter. Nebel soweit das Auge reicht und diesmal reicht's nicht weit. Also abwarten und Kaffee trinken im Ritrovo di Neggia.



Bis Mittag ist aber keine Besserung eingetreten, deshalb fuhren wir wohl oder übel wieder nach Gerra hinunter. Kurz entschlossen begaben wir uns in den nahen Wald auf die Suche nach Marronis. Etwa zehn bis zwölf Kilo war die Ausbeute in relativ kurzer Zeit.

Abends gab es "Pizza, Insalata mista e Boccalino Barbera" im "la monda" in Contone.

4. Akt:           Mittwoch, 21. Oktober 81,  
Einmal hat's geregnet.....!  
Abendessen "Risotto à la Göx" im Casa Dora.  
Damit der Regen wohl nicht allein war, gesellte sich noch ein Gewitter dazu.

5. Akt:           Donnerstag, 22. Oktober 81,  
Nach dem ersten Augenschein über den See auf die gegenüberliegenden Berge stehen wir vor neuen Problemen.  
"Was wachst Du heute; blauen Klister oder Silber!"  
Tatsächlich hat es in der Nacht bis etwa auf 800 m.ü.M geschneit. Die Temperatur ist stark gesunken und es ist spürbar kälter geworden.  
Nachmittags entschlossen wir uns doch noch zur "Neggia" zu fahren, um zu sehen, wie gross sich dieser Schneefall dort oben ausgewirkt hat.  
In Fosano staunte Peter und ich nicht schlecht, denn auf der Hinweistafel "Passo di Neggia" waren Winterpneus oder Ketten empfohlen. Tatsächlich war aber die Passstrasse auf ihrem höchsten Punkt vereist und schneeverweht.  
Der stürmische Wind und die eisige Kälte liess uns nicht lange überlegen. So schnell wie möglich ins Ritrovo di Neggia einen Cappuccino genehmigen.  
Die Rückfahrt liessen wir uns etwas vorsichtiger angehen, sind Vereisungen unter laubbedeckter Fahrbahn sehr tückisch.  
Abendessen im "Elvezia" in Bissone am Lago di Lugano.  
Die klare Nacht liess uns einen schönen Freitag erhoffen.

6. Akt:           Freitag, 23. Oktober 81,  
Willy und ich waren nach dem Morgenessen gut gerüstet (hohe Stiefel, Hosen und Pullover in doppelter Ausführung und einer dicken Jacke) zur Alpe di Neggia gefahren. Auf dem Fluggelände stellten wir einen schwachen Wind aus Richtung Nord fest. (vom Valle Verzasca her)  
Bleibt er konstant, sollte es für einen Dauerflug von fünf bis sechs Stunden reichen.  
Doch der Wind nahm zusehends ab, so dass es uns zwang, in solchen Tiefen (vom Startplatz aus gesehen) umherzufliegen, wie wir es nur um des Dauerflugs Willen taten.  
Anfänglich wurde unser Risiko belohnt und wir gewannen langsam aber sicher wieder an Höhe.  
Doch kurz vor zwölf Uhr, nach genau zwei Stunden Flug erwischte es auch Willy's Brillant V.

In dieser Zeit aber hatte ich schon dreimal vorzeitig zur Landung ansetzen müssen. Mir blieb dadurch eine Gewaltwanderung, wie sie Willy nun unternahm erspart.

Fast vierzig Minuten war er unterwegs. Da soll einer noch sagen, beim Modellfliegen gäbe es keine körperliche Ertüchtigung.

Als bis um 13 Uhr kein erfolgversprechender Wind aufkam, bliesen wir das Unternehmen Dauerflug ab.

Trotzdem erfreuten wir uns eines sonnigen Tages im Schnee.

Zum Aufwärmen begaben wir uns natürlich wiederum ins Ritrovo.

Den Abend verbrachten wir mit unserem ehemaligen MG-WA Mitglied Urs Haller.

Das Fallschirmspringen hat ihn "gepackt" und er will am Wochenende auf dem Para-Centro Magadino weitere Sprünge absolvieren.

7. und letzter Akt: Samstag, 24. Oktober 81,

Wiederum ein strahlender Tag, leider der letzte in unserer Ferienwoche.

Nochmals unternehmen wir die Fahrt zur "Neggia". Willy will's nochmals versuchen, mindestens vier Stunden Dauerflug zu ab-

solvieren. Der Wind für dieses Unternehmen steht sehr günstig.

Er bläst aus Richtung Nord, aber sehr kalt.

Peter bleibt noch als Sportzeuge bei Willy

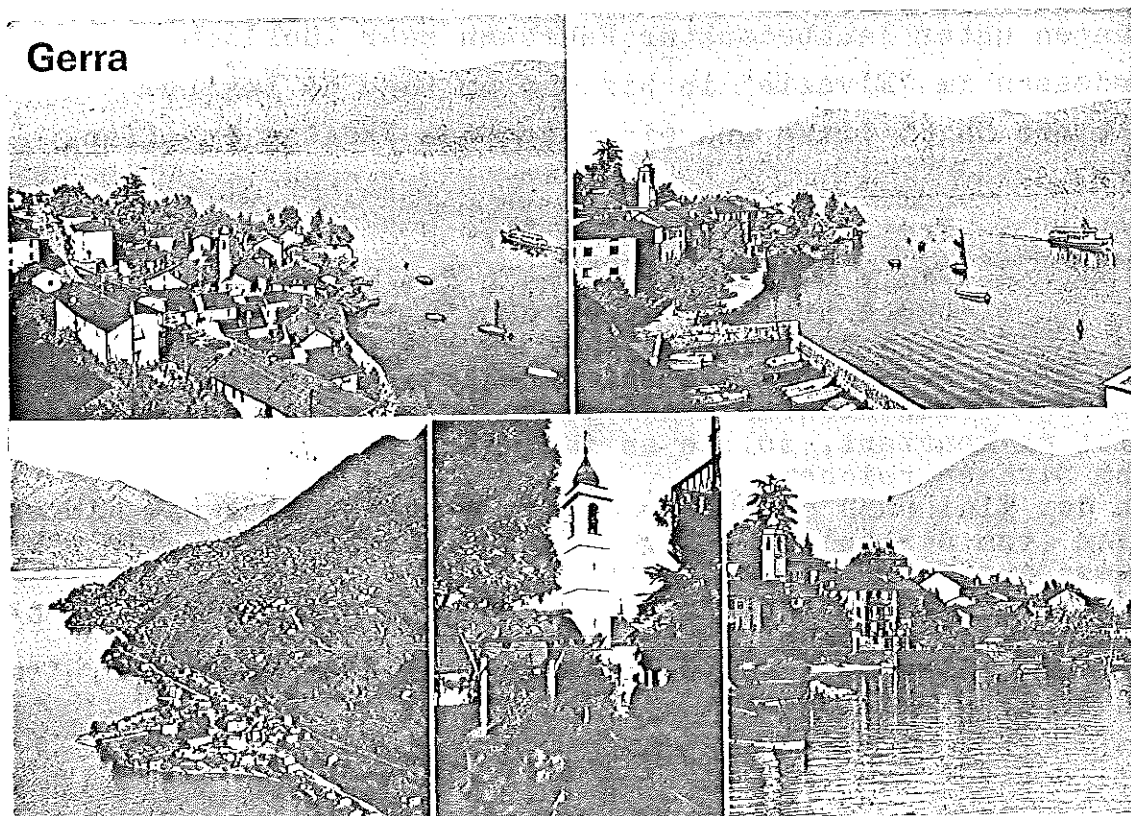
Kurt und ich geniessen noch einen letzten Cappuccino im Ritrovo di Neggia.

Zur Mittagszeit verlassen wir die Alpe di Neggia Richtung Vira.

Einen kurzen Tank- und Luftkontrollehalt in Quartino und ab gehts in Richtung San Gottardo.

Eine abwechslungsreiche Ticino-Flugwoche ist wieder vorbei.

Tanti saluti dal Ticino



Redaktionsschluss: 13. Dez 81





## AÉRO-CLUB DE SUISSE

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Sie vom Hinschied unseres ehemaligen Oberexperten für Modellflug

ARNOLD DEGEN

Veteranenobmann und  
Ehrenmitglied des AeCS

in Kenntnis zu setzen. Er wurde am 12. Oktober 1981 von einem schweren Leiden erlöst.

Nach 31-jähriger, fruchtbarer Tätigkeit für den Aero-Club der Schweiz und insbesondere für den Modellflug waren ihm acht Jahre der Beschaulichkeit gegönnt, die Arnold Degen - seinem Temperament gemäss - aktiv, ausgefüllt und engagiert verbracht hat.

Wir danken Arnold Degen für all das, was er uns, dem Aero-Club der Schweiz und der Modellflugbewegung in jahrzehntelanger, unermüdlicher Tätigkeit als vielseitiger Fachmann und vor allem als Mensch gegeben hat.

Die Trauerfeier findet Donnerstag, den 15. Oktober 1981, um 14.30 Uhr, auf dem Friedhof Nordheim (Halle 1), Nordheimstr. 28, 8057 Zürich (Nähe Bucheggplatz), statt.

Wir bitten Sie, unserm lieben Arnold Degen ein ehrenvolles letztes Geleit zu geben und seiner in Achtung und Dankbarkeit zu gedenken.

Luzern, den 13. Oktober 1981

AERO-CLUB DER SCHWEIZ  
Zentralsekretariat

