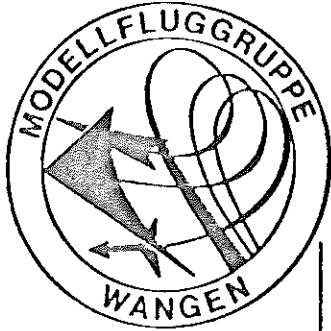
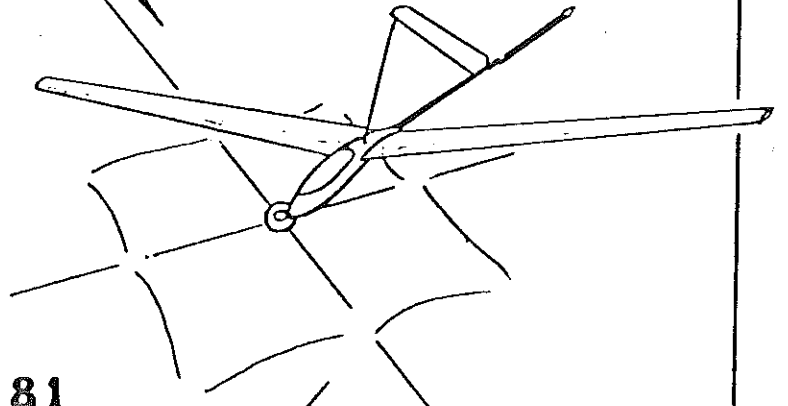


DEADCENTER



INFOBLATT

6/81



redaktion: mischler w. 4153 reinach wa-8



Jahresabschluss

Als WA-drüüü will ich auf Ende dieses Jahres ein kleines Bisschen zu unserem Jnfo-Blatt beitragen.

Unsere oder meine Ziele konnten teilweise erreicht werden, wenn auch mit einigem Aechzen und Stöhnen.

Oftmals musste ich mich fragen, sind es wirklich nur so wenige, die mithelfen konnten oder wollten.

Vielleicht wollte ich auch nicht begreifen, dass nicht jeder so viel Zeit für unser gemeinsames Hobby aufwenden konnte wie ich.

An dieser Stelle möchte ich mich bei all denen entschuldigen, die ich mit meinen Aeusserungen ungerechterweise gerügt habe. Aber manchmal stieg mir bei Kleinigkeiten die Galle hoch.

Ich möchte mich aber auch bei allen Helfern und deren Frauen und Freundinnen für die grossartigen Leistungen bedanken. Ohne die wäre eine einwandfreie Abwicklung nicht immer möglich.

Dank unserem Redaktor war es möglich das lang ersehnte Ziel von sechs Mitteilungsblätter im Jahr zu erreichen.

Nicht zu vergessen ist unser Zeichenkünstler Edi.

Der sogenannte Schupf war manchmal notwendig, auch für mich. Wo kein Druck vorhanden ist, kommen auch keine ansprechenden Leistungen. Der Mensch ist von Natur aus, ein sehr bequemes Wesen.

Denkt daran, unsere Ausstellung und der Flugtag rückt immer näher. Somit wird auch das Giufel immer grösser.

Trotzdem werden sich sicher alle die grösste Mühe geben, damit die vorgelegten Ziele zu einem Erfolg werden.

Positive Erlebnisse spornen noch zu höheren Leistungen an.

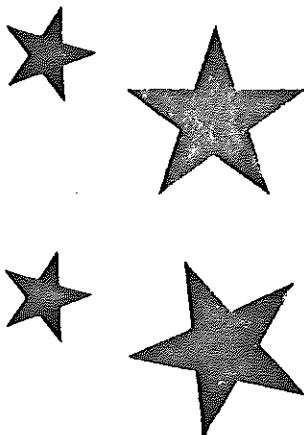
Ich wünsche im Namen des Vorstandes für das kommende Jahr alles Gute,

beste Gesundheit,

möglichst viele Erfolgserlebnisse,

Tschüss, auf ein Wiedersehen im 1982

Euer WA-drüüü



Hals- und Beinbruch

Zu Beginn der ersten Ausbildungsphase in der neuen deutschen Luftwaffe wurde von den jungen deutschen Piloten ein fürchterliches "englisch-deutsches-Fliegerkauderwelsch" gesprochen. Mag sein, dass den Piloten in einem fliegerischen Fachgespräch im Augenblick tatsächlich kein besseres deutsches Wort einfiel, vielleicht wollten sie aber auch nur etwas "Wind" machen oder imponieren.

Diese neue englisch-deutsche Ausdrucksweise hatte sich auch bald in den dienstlichen Schriftverkehr eingeschlichen. Ein Vorgesetzter aus der älteren Fliegergeneration, dem diese Sprachvergewaltigung keineswegs passte, gab deshalb derartige Schreiben grundsätzlich an die Piloten mit der Randbemerkung zurück:

"Bitte nochmal einreichen, aber in vernünftigen Deutsch!"
Das erboste die Flugzeugführer! Listig sannnen sie auf "Rache". Eines Tages fand der überraschte Chef in seiner Mappe die folgende fingierte Niederschrift über einen Unfall:

Vernehmungsniederschrift

Vernehmender: Lookafter, Oberleutnant und Flugsicherheitsoffizier

Vernommener: Crashdown, Gefreiter und Flugschüler

Zur Sache:

Ich hatte am 23.4.1958 den Auftrag, in meinem "yellow monster" bei guten conditions nördlich der base airwork zu betreiben. Die aircraftchecks habe ich gewissenhaft ausgeführt und fand dabei keine wesentlichen Beanstandungen. Es lagen lediglich ein paar Werkzeuge im cockpit, die anscheinend einer der Mechaniker vergessen hatte. Ich liess sie liegen, da es sich um kleinere Stücke handelte. Lediglich den Hammer habe ich unter meinen seat geschoben, damit er keinen Schaden anrichten konnte.

Die Büchse mit dem Benzin liess ich stehen, denn mein instructor sagt immer, dass ich sehr coordinated fliege. Nachdem mich der tower für den take-off gecleaved hatte, gab ich power und wurde airborne. Ich machte zunächst climbing turns und levette in 3000 feet auf, dann begann ich mit airwork manoeuvres und flog schliesslich mein aero-programm. Nachdem ich einige Chandells und Lazy-Eights geflogen hatt, versuchte ich eine slow-roll.

Diese hatte mir mein instructor in der ersten Stunde schon einmal demonstrated. Leider habe ich dabei nicht mehr an die Büchse mit dem Benzin und an die Werkzeuge gedacht. Als ich dann gerade upside down war, fiel die Büchse um und das ganze cockpit war voller fuel. Das schien mir zu gefährlich, deshalb brach ich das manoeuver ab. Beim recovery muss ich dann wohl in einen spin gefallen sein, denn die Mühle drehte sich plötzlich wie verrückt. Mit dem spin-recovery hatte ich einige troubles, weil sich der Hammer so stupid in das rudder geklemmt hatte, dass ich es nicht mehr moven konnte.

Ich habe mich dann sehr beeilen müssen, weil ich nur noch 100 feet hoch war. Um den verdammten Hammer aus dem rudder zu bekommen, bückte ich mich, dabei fiel mir auch noch die Zigarette aus dem Mund. Nun glaubte ich, eine Warmfront zu durchfliegen, denn es wurde im cockpit plötzlich verdammt heiss. Ich merkte sehr bald, dass der ausgekippte fuel brannte. Um das Feuer zu löschen, habe ich dann den fire extinguisher angedreht. Das Ding funktionierte nicht richtig, denn das einzige, was sich änderte, war die Zylinderhaedtemperature - sie stieg ziemlich hoch. Das Feuer brannte weiter! Um es endlich auszubekommen, habe ich den Bock ordentlich angedived. In den "Emergeneis" steht, dass man bei Feuer "away from flames slippen" soll. Ich habe allerdings nicht gewusst, dass man sich beim Slippen so ruckartig um die Längsachse drehen kann.

Durch all diese widrigen Umstände habe ich die Mindestflughöhe wohl ein wenig unterschritten, denn als ich gerade wieder einmal Zeit für einen kurzen look-out hatte, flog ich ziemlich dicht an einer Kuh vorbei! Ich habe dann sofort hart am Knüppel gepulled und blackte out. Als ich endlich wieder sehen konnte, glaubte ich, schon on the ground zu sein, denn der airspeed-indicator stand auf "zero". Ausserdem fiel mir auf, dass das ganze windscreen voll roter Farbe war und mit weissen Federn gespickt ist. Ich habe mir aber nichts weiter gedacht und weil das Feuer inzwischen auch aus war, bin ich zur base zurück gescheppert.

Die Mühle war anscheinend sehr schlecht gemaintenanced, denn die speed stand noch immer auf "zero" und ich konnte deshalb nur noch powersetting fliegen. Die forced landing gelang ganz gut. Es hat nur etwas gecrashed und ich verspürte einen kleinen Schlag am Kopf. Gewundert habe ich mich allerdings über die ausserordentlich kurze Ausrollstrecke nach dem touch down. Wenn ich mit meinem instructor fliege, bleibt sonst auch nie der Motor nach dem touch down so ruckartig stehen. Ich führte das aber zunächst auf den airspeed-indicator zurück.

Das verstauchte Bein bekam ich, als ich nach dem Aussteigen von der wing springen wollte. Beim Absprung muss ich mich wohl verschätzt haben, denn die wings waren viel dichter am Boden als sonst. Als ich nach dem Sprung wieder einigermaßen klar war, bin ich prüfend

um den "yellow monster" herumgegangen. Dabei stellte ich fest, dass irgendjemand ein totes Huhn auf das Staurohr gesteckt hatte. Ausserdem war das gear eingefahren, denn die Krähe lag auf einmal auf dem Bauch. Auch die Latte war ganz schön verbogen. An einen accident glaube ich jedoch nicht. Die erwähnten Fehler an der Maschine habe ich unter der Rubrik "Beanstandungen" vorschriftsgemäss in vernünftiger deutscher Sprache in das Bordbuch eingetragen.

Chrashdown, Gefreiter WA-11

Wer hatte nicht schon gebrochene Lötstellen an Gestängen?

Unsere Französ. Modellkameraden haben eine einfache und zweckmässige Lösung gefunden

Löten auf dem Felde!

Vorteilhaft: eine isolierte Lötspitze.

Ohne Verenkungen und kleinere Mörxe wird diese Lösung angeboten.

Schaltereinbau im Rumpf

Die Gefahr eines splittern oder ausbrechen des Holzes wird durch diese Möglichkeit verringert.

Es erlaubt eine grosse Präzision

WA-drüüü



Von einem, der auszog, das
Fliegen zu lernen

Erlebnisse aus einer Piloten -
Rekrutenschule.

Nachdem ich den Vielgerühmten
Pflichten des Vaterlandes
noch einmal zwei Jahre lang
entkommen konnte, war es diesen
Frühling nun endgültig so weit.
Fliegerkaserne Payerne, 2. Febr.
1981, 13!00 Uhr stand da einladend
auf der Postkarte, gleich daneben auch
die Strafandrohung fürs zuspät kommen.

Gleich im Zug nach Payerne habe ich ein paar meiner Kollegen
kennengelernt und bald breitete sich eine nervöse, ungewisse
Stimmung aus. Obwohl jeder soviel Information wie möglich von
älteren Kollegen, Piloten und Fachzeitschriften gesammelt hatte,
wusste doch keiner, was ihn in den nächsten Wochen erwartete.

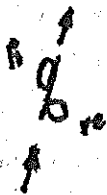
Erwartet wurden wir alle zusammen, also einige hundert
zukünftige Flieger - und Waffenwarte, Flugsicherungsrekruten
sowie etwa vierzig Pilotenanwärter in der Mehrzweckhalle,
wo wir uns sagen liessen, dass nun eine entscheidende Phase
für uns alle beginnen würde und dass die Gruppe der PA (Piloten -
anwärter) das Vorbild für die ganze Schule sein würde. Die
ersten Tage vergingen sehr schnell. Warten, Uniform fassen,
warten, Gewehr fassen, zur Abwechslung einmal herumstehen,
Zimmerordnung, warten, zum Essen rennen Ueberhaupt
schien das Rennen unsere momentane Lieblingsbeschäftigung zu
werden. Wir waren im vierten Stock der Kaserne untergebracht,
unsere Ess - und Theorieräume befanden sich aber im Keller und
es störte eigentlich höchstens die paar andern Rekruten, die
wir jeweils vor dem Essen noch im Treppenhaus überholten, dass
wir die paar Stufen immer so schnell rannten, wie es ging. Bis
wir eines Tages einen verirrten Offizier völlig übersehen und
beinahe überrannt hätten. Aber auch auf dem Weg zu den etwa
drei Kilometer entfernten Flugzeughallen, wo wir unseren
technischen Unterricht genossen, durften wir uns nach Herzens -
lust austoben. Ueberhaupt versuchten wir stets, unserem Image
als PA gerecht zu werden.

Original Kniebrettnotizen

PA 25

Ziel: geplante, sand and zuverlässige erfüllen d. K-Flugs

20



20

PA 64/13

Ziel: keine Programmfehler sub Rekt und Platzhaltung

22

3x

Im li
Ro li
Im re
Red re
Ro re
Loop
Red li

834/15/I



Tim 0 RPM Jeff

20
320
300
re
20

Tank

Spindle

Least. Appl. v = 170

li

#/min 11

Nola Dst

Dst

Ldg

ohne Gaski

12

Demo Training

Kurve Loop

Retab. abnorm Flugl.

Tag FS

ohne Flabs ohne Flabs

Leistung

L/D

Nola

10 25
1128
63
12

LOC
Lobelo
P. San Bern
Hinterheim
Malanca
Sala
Rella PB MA MA
Val

20



Tag FS

ohne Flabs ohne Flabs

L/D

Nola

12

852
7
Lone

2: sichere Flugplan
MFD
825
L
C

7

Filisa
Bogun
Alva

10
Laspelika

2: sand
sicher's
Abwickler
8920
897

8920

897

Unsere Korporäle nahmen jede Herausforderung anderer Gruppen - Führer an und so sah man uns häufig gegen andere Gruppen rennen, AC - Alarm üben oder Gewehre zerlegen. Die Reaktionen unserer Herausforderer reichten nach solchen Spielchen von neiderfüllten " die sind halt doch besser als wir ", bis zum stolzen Weggehen mit geschwellter Brust. Neben der ganzen Soldatischen Ausbildung wurden wir auch mit den Tätigkeiten eines Helikopter -, oder Flugzeug - oder Flugzeugwaffenwart bekannt gemacht. Das bedeutete, dass zum Beispiel bei den Helikopterwarten eine Schnellbleiche vor allem im Einordnen und Kontrollieren des benötigten Material - containers abgehalten wurde. Das ganze war für diejenige Hälfte von uns gedacht, die am Ende der eigentlichen Selektionsphase im Tessin wieder nach Payerne zurückkehren mussten.

So vergingen die ersten vier Wochen sehr schnell. Diese Zeit unterschied sich auch kaum von einer "Normalen" RS. Nur dass das Programm bei uns so umfangreich war, dass es kaum einmal Gelegenheit zum Ausgang gab. An den seltenen Abenden, wenn es einmal nach acht oder neun Uhr keine Theorie mehr zu bewältigen gab, zogen die meisten eine gemütliche Dusche mit frühem Zubettgehen einem zwar wohlverdienten Bier vor. So sind auch meine "Wirtschafts - geographischen " Kenntnisse von Payerne sehr dürftig. Allerdings wurde von jedem von uns auch erwartet, dass er sich voll einsetzen und dazu auch etwas sportliche Eigenschaften mitbringen würde. Zum Glück für uns wurde diese Situation von unseren Offizieren nicht ausgenutzt und auch die Kameradschaft untereinander war sehr gut. Da wir ja immer unter dem Druck der Selektion standen, war das nicht selbstverständlich. Immer wieder hörten wir erschreckende Geschichten aus früheren Jahren. Vom Schlafen im vollen Kämpfer mehrere Nächte lang, nur weil ein Sammelalarm angedroht worden war, bis zum gegenseitigen Verstecken von Material oder Arbeitsunterlagen.

Wenn auch sicher jeder von uns im Stillen für sich die Rechnung anstellte, dass mit jedem "der auf der Strecke blieb" die eigenen Chancen stiegen, wurde doch keinem dieses Los gewünscht. In diesen Wochen hatten sich schon einige von uns freiwillig umteilen lassen. Allerdings spielten auch einige Verletzungen eine Rolle dabei. So hatten zum Beispiel zwei Kameraden eine offensichtliche Sehenscheiden entzündung am Fussgelenk, bekamen aber vom Militärarzt nur einen Dispens für die Ordonanzschuhe, vermutlich weil es genügend grosse Schuhe für so stark geschwollene Füße gar nicht gab.

Sie mussten aber den ganzen Betrieb in den Turnschuhen doch mit -
machen. Da dies für das Fussgelenk aber eine noch grössere
Belastung bedeutete, haben beide nach einigen Tagen völlig ent -
mutigt aufgegeben und sich zu ruhigeren Abteilungen umteilen
lassen. Am Ende dieser ersten Selektionszeit, jeder hoffte, dass
er Payerne nie mehr Wiedersehen würde und die Spannung auf ihren
ersten Höhepunkt stieg, kam die grosse Ueberraschung. Die meisten
Spekulationen, wer nun hier bleiben müsste, erwiesen sich als
falsch. Es gab sehr enttäuschte, aber auch sehr viele erfreute
Gesichter. Von den jetzt noch vierzig PA, am Anfang waren es gut
fünfzig, wurden noch einmal vier zurückgestellt. Das heisst, dass
sie es als Korporal noch einmal versuchen dürfen. Wir anderen
freuten uns natürlich riesig eine Hürde näher fürs grosse Ziel
angelangt zu sein. Die letzten Stunden in Payerne vergingen
nin im wahrsten sinne des Wortes wie im Fluge.

Die Fortsetzung dieses Berichtes erfolgt bestimmt im nächsten
Informationsblatt.

Bis dänn e schöne Chreschtbaum
ond es rächt guets neus Joohr

dr Peter von Borg vo zeeri
oder eifach WA 34

Für die Schönheit gibt es keine Regeln.

Schön sein kann alles - auch das Hässliche

Picasso

Nietzsche rät:

keinem Gedanken Glauben zu schenken,
der nicht im Freien geboren worden ist.

SCALE IN HAND

Dave Platt aus USA gilt wohl zu Recht als Pionier im Scale-Modellbau. Er hat seine Erkenntnisse und Erfahrung im Radio Control Modeller in einer mehrjährigen Artikelreihe unter dem Titel 'Scale in Hand' veröffentlicht. Er ist eigentlich der Mann, der mit seinen einfachen Theorien und einer Vielzahl von gelungenen, beispielhaften Modellkonstruktionen, wie der SE 5A, Spitfire, T-28, FW 190 D 'Langnese', WACO-Doppeldecker, um nur die bekanntesten zu nennen, den 'Naturgetreuen' erstmals zu einer weiten Verbreitung verholfen hat. Dave Platts Scalemodellbau-Philosophie ist gegenwärtig besonders aktuell, wo gewisse Scale-Fanatiker mit unheimlichem technischen, zeitlichen und finanziellen Aufwand eine derart extreme Auffassung von Modelltreue vertreten, dass sie damit von vorne herein jedem Scaleinteressenten unter den 'normalen' Modellfliegern den Mumm zum Einstieg in diese reizvolle Sparte unseres Hobbys abkaufen.

Es ist aber nun einmal so, ein Flugmodell ist erst richtig ein Modell, wenn es ein grosses Vorbild hat. Die Ansicht, massstäblich verkleinerte Modelle wären selten oder meist überhaupt nicht flugtüchtig, entstammt noch der Tippsteuerungs-Zeit. Spätestens seitdem man aus reinem Plausch sogar 'Schiisidörli' in die Luft hängt, weiss man nämlich, dass nicht aufgrund aerodynamischer Gesetzmässigkeiten viele proportional verkleinerte Nachbauten als nicht fliegar abgestempelt wurden, sondern weil dannzumal ganz einfach die steuerungstechnischen Voraussetzungen fehlten, um vor allem schwierige Situationen beim ersten Start bzw. beim Einfliegen solcher Modelle zu meistern. Es gibt auch eine Erklärung dafür, weshalb man heutzutage immer noch längst überholte Ansichten in Bezug auf den Scale-Modellbau zitiert. So sind bei einem Zweckmodell ganz bestimmte, geforderte Eigenschaften meist das Ergebnis einer Reihe von Versuchen, mit denen man eben diese Eigenschaften untersuchen und entwickeln konnte. Ueblicherweise geht man dabei so vor, dass man eine zunächst 'zahme' Konstruktion sukzessiv modifiziert, um (vielleicht) mit der Zeit ein ganz spezifisches und vor allem, kontrollierbares Flugverhalten zu erzielen.

Ein massstäblich verkleinertes Modell entsteht aber meist nicht auf diese Art. Denn sobald man nämlich versucht, das Flugverhalten durch Verändern von Flächenverhältnissen, Profilen oder Querschnitten zu beeinflussen, ändert man ja die Proportionen. Unser Vogel ist dann nicht mehr vorbildgetreu, sondern nur noch mehr oder weniger vorbildähnlich, und das reicht nach den heutigen Vorstellungen oft noch nicht einmal mehr für Semi-Scale, denn bei einem visuellen Vergleich sind bereits geringfügige Abweichungen in der Proportionalität deutlich erkennbar. Natürlich sind aufgrund aerodynamischer und bautechnischer Voraussetzungen Konzessionen unumgänglich, aber die beschränken sich meist auf Material, Detaillierungsgrad und Nichtnachbildung von im Modell unnützen Funktionen. Es handelt sich dabei meist um Dinge, die bei einem rein äusserlichen Vergleich gar nicht wahrnehmbar sind. Lassen wir uns da von den Auswüchsen eines Scale-Fanatismus nicht verwirren, denn was nützt z.B. ein funktionstüchtiger 'künstlicher Horizont' im Modell ?

Heute kann man im Allgemeinen sagen: Fliegt das Vorbild, so sollte auch das verkleinerte Abbild fliegen. Weiss man von Tücken beim grossen Bruder, dann kann man mit Sicherheit damit rechnen, dass auch der kleine bockt. Wir kennen heute jedoch eine ganze Reihe von Methoden und Mitteln um den meisten Schwierigkeiten begegnen zu können. So sind die vielfältigen Trimm-, Regel- und Schaltmöglichkeiten unserer modernen Propanlagen z.B. wertvolle Hilfen und tragen dazu bei, dass der erste Start ein kalkulierbares Risiko wird.

Ich wollte mit dieser Einführung lediglich einmal widerlegen, dass der Scale-Modellbau das Privileg einiger 'Auserwählter' ist. Es gibt ja bereits eine Unmenge von Bausätzen für Modelle, die proportionsmässig überhaupt nicht oder nur unwesentlich von ihrem Vorbild abweichen. Da bei diesen Massenprodukten noch vorhandene Mängel an Vorbildtreue meist in wirtschaftlichen Ueberlegungen be-

gründet sind, ist es für den anspruchsvollen und versierten Modellbauer durchaus möglich, den Serienvogel zum absoluten Scale-Look zu verhelfen.

In unserer Gruppe wird wohl kaum jemand sich gegenwärtig an die Konstruktion eines Scale-Modells wagen. Aber sicher gibt es einige, die einem Baukastenmodell etwas mehr 'Schliff' verpassen möchten, und für die möchte ich in einer Artikelserie einige, insbesondere wegen der Jubiläumsvorbereitungen, aktuelle Themen nach Unterlagen von Dave Platt behandeln. Dem guten Dave zu Ehren, und auch, damit man weiss, auf wessen 'Mist' all die wertvollen Tips gewachsen sind, werde ich meinen Beiträgen den Titel 'Scale in Hand' voranstellen, was so viel heisst, wie 'Modelltreue im Griff'.

Beim ersten Thema geht's um

Farbe am Modell

Es gibt Leute, die behaupten, die Oberflächenbehandlung sei das A und O des Modellbaus. Man könne einen Spitzen-Rohbau mit einer miesen Lackierung komplett verpfuschen oder einen 'Allerweltschlapf' durch geschickte Farbgebung zum Supervogel aufpolieren. Wenn das auch etwas überspitzt formuliert scheint, so haben diese Leute nach meiner eigenen trüben Erfahrung durchaus recht. Mit der Oberflächenbehandlung und insbesondere, mit der Lackierung stehen wohl die meisten von uns mehr oder weniger auf dem Kriegsfuss. Es sei denn, man hätte einen Spezialisten an der Hand oder aber von vorneherein seine Ansprüche auf Folie 'zusammengeschrunpft'. Dabei ist es durchaus keine Hexerei, man muss nur wissen, wie's geht.

Mit zwei, drei Sätzen lässt sich das Thema allerdings nicht bewältigen. Darum teilen wir uns das Thema etwas auf in

- Farbwahl und Farbmischen
- Oberflächen-Vorbereitung
- Lackierung

1. Farbwahl und Farbmischen

Bei einem Scalemodell muss auch die Farbe mit der des Vorbilds übereinstimmen. Das bringt man bei einem Flugzeugmuster der Gegenwart noch relativ einfach hin. Allerdings ist meist die Originalfarbe, die man sich vom Hersteller beschaffen kann, für das Modell weniger geeignet, aber man hat zumindest ein Original-Farbmuster. Stammt aber das Vorbild etwa aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg, dann wird die Jagd nach Originalunterlagen schon zu einem Abenteuer für sich. Da hat z.B. vor einiger Zeit ein Mitarbeiter des 'Modell-Fan', - übrigens eine anerkannt gute, und auch für uns interessante Fachzeitschrift für den Plastik-Modellbau -, einen Fetzen Bespannung einer Fokker D VII mit der charakteristischen Tarnbemalung ausgegraben. Es muss einigen Scalefans einen regelrechten Schock versetzt haben, als sich herausstellte, dass alle z.Z. bekannten Farbmuster nicht authentisch waren. Das bedeutete nämlich nicht mehr und nicht weniger, dass alle bis jetzt bestehenden Modelle neu zu lackieren wären, wenn sie naturgetreu sein sollen. Und das ist bei dieser Bemalung, die im Original aus ca. 15 cm grossen Vielecken in 6 schwierig zu reproduzierenden Pastelltönen besteht, ein ungeheurer 'Chrampf'.

Haben wir ein Farbmuster, so kommen wir meist ums Mischen nicht herum. Es gibt Farbhersteller, die liefern Original-Schattierungen, wie z.B. R & S, Pactra, Humbrol usw., aber es ist ja möglich, dass uns eine ganz bestimmte Farbe vorschwebt, die man beim besten Willen nicht unter den Modellfarben findet. Meist benötigen wir zwar nur einige Gramm unserer Mixtur, aber wenn wir beim Mischen nicht richtig vorgehen, haben wir rasch fast ein Kilo beieinander, ohne das Original oder unsere Vorstellung auch nur annähernd getroffen zu haben.

Befassen wir uns also etwas mit Farbenlehre, und das zwangsläufig schwarz auf weiss, da wir uns einen Farbdruk unseres MB nicht leisten können. Das soll aber niemand an praktischen Versuchen hindern, denn nur damit lernt man's erst

richtig.

Farben treten in unserer Umgebung und in der Natur immer als Mischfarben auf, die aus den 3 Grundfarben rot, gelb und blau bestehen. Für die, die es genau wissen möchten, wir befassen uns hier nur mit der additiven Farbmischung, - eine Farbfernsehröhre arbeitet z.B. nach dem Prinzip der subtraktiven Mischung.

Die Zusammenhänge lassen sich am besten an einem Schema, dem sogenannten Farbkreis, ausgehend von den Grundfarben, erklären (Abb. 1). Wenn wir die nebeneinanderliegenden Grundfarben zu gleichen Teilen miteinander mischen, also rot mit gelb, gelb mit blau, blau mit rot, so entstehen die Mischfarben (oder Schattierungen) orange, grün und purpur bzw. violett (Abb. 2). Und wenn wir nun alle 3 Grundfarben oder unser orange, grün und purpur zu gleichen Teilen miteinander mischen, so erhalten wir braun (Abb. 3).

Die Ueberraschung kommt nun beim praktischen Versuch. Wenn wir das genauso, wie zuvor beschrieben, hinkriegen, haben wir unheimlich Glück gehabt. Warum? Nun, unser 'Anschmierprodukt', das wir (unsorgfältigerweise!) meist unter der Grundfarben-Bezeichnung beschaffen, besteht aus chemischen Substanzen, die bereits für sich allein schon nicht mehr die Grundfarbe besitzen, sondern bereits Mischfarben sind (s. oben). Künstler sind da bei der Farbbezeichnung schon etwas präziser. Man sehe sich nur mal die Etikette einer Tube Aquarellfarbe an. Da steht z.B. Preussischblau, Chromoxydgelb usw.. Meist bezieht sich die Bezeichnung auf die chemische Zusammensetzung des Pigments (Farbkörpers). Dies erlaubt dem Profi Rückschlüsse auf das Mischverhalten. Für unseren Bedarf genügt allerdings zu wissen, dass Rot immer noch ein wenig Blau oder Gelb, Gelb ein wenig Rot oder Blau und Blau ein wenig Rot oder Gelb enthält (Abb. 4). Das ist die Erklärung dafür, dass wir bei unserem praktischen Versuch z.B. aus Rot (mit kaum wahrnehmbarem Gelbanteil) und Blau (ebenfalls mit einem Hauch Gelb) nicht das gewünschte leuchtende Purpur, sondern eher ein stumpf bräunliches Violett herausbekommen (Abb. 5). Nehmen wir hingegen Rot mit Blauanteil und Blau mit Rotanteil, dann hauts hin.

Wie finden wir aber heraus, ob nun unser Gelb z.B. mehr nach blau oder mehr nach rot 'lampet'? Nun, da hilft uns unser subjektives Farbempfinden, das uns Farben kälter oder wärmer erscheinen lässt. Am Beispiel Gelb: Ein Blauanteil lässt es kälter, ein Rotanteil wärmer wirken. Und damit wäre bereits (fast) alles klar!

Schwarz und Weiss sind, - wenn man's genau nimmt -, gar keine Farben. Wir brauchen sie aber zum Abdunkeln bzw. Aufhellen. Und wir ändern damit nur den Farbton, aber nicht die Schattierung. Allerdings stimmt das auch nur wieder in der Theorie, denn in der Praxis haben auch Schwarz und Weiss winzige Anteile an Grundfarben und verändern somit natürlich auch die Schattierung.

Ohne Übung gehts zwar nicht, aber es gibt noch einige wertvolle Tips für die Mischpraxis. Nicht einfach planlos drauflospanschen, sondern mit Ueberlegung vorgehen, das ist wohl der wichtigste Tip. Hat man eine Vorlage, so sieht man sich die zuerst mal genau an und versucht herauszufinden, welche Grundfarbe den grössten Anteil stellt (zuvor schwarz oder weiss 'wegdenken'!). Von dieser geht man stets aus und mischt die anderen Farben zu, nicht umgekehrt. Hat man beim Zusetzen zu viel erwischt, hat das Korrigieren mit der Ausgangsfarbe wenig Sinn, man fängt am besten von vorne an, sonst kommen die zuvor erwähnten Riesenquantitäten zusammen, auf jeden Fall immer mehr, als mehrere Versuche zusammen ergeben würden.

Unsere Mischkünste werden reproduzierbar (wenn wir beim ersten Mal zu wenig fabriziert haben), wenn wir sogenannte Dosierspritzen verwenden. Sie sehen aus wie Injektionsspritzen, haben wie diese eine Skaleneinteilung und sind aus Polyäthylen, also aus einem Material, das von keinem Lösungsmittel angegriffen wird. Erhältlich sind sie in Apotheken, Drogerien oder besseren Farbläden.

Die Farbe von Lackierungen kann sich mit dem Trocknen noch leicht ändern, darum ist in heiklen Fällen zuerst mal ein Muster-'Sprutz', möglichst auf die gleiche Oberflächenstruktur, wie im 'Ernstfall', notwendig, da auch diese mitbestimmend für das spätere Resultat ist.

Ein weiteres wichtiges Hilfsmittel sind Mischtabellen, die aber in der Regel nur

für ein bestimmtes Produkt gelten. Einige Hersteller von Modellbau-Lacken geben sogar die Mischungen für alle möglichen Farben zu Vorbildern verschiedener Nationen an.

Zum Abschluss möchte ich noch auf etwas hinweisen, was immer wieder probiert wird, aber garantiert nie gelingt, das Mischen mit Silberbronze. Das geht deshalb nicht, weil bei den 'echten' Metalliser-Farben bereits die metallisch glänzenden Partikel eingefärbt sind. Man kann diesen Effekt höchstens dadurch erzielen, wenn man Lasurfarben (sie sind durchscheinend) auf Gold- oder Silberbronze aufträgt.

Übrigens, die Publikation 'Scale in Hand', eine Sammlung der meisten Dave Platt Artikel, enthält noch Beiträge über die Herstellung von Kabinenhauben, Oberflächenstrukturen (Blechbeplankungen, Nietungen), Cockpit-Ausrüstungen, Gummirädern usw.. Wen's interessiert, der kann von mir Kopien dieser Beiträge haben (in Englisch).

Literatur zum Thema Farbe:

- Scale Models Extra, Model-Colour, The Complete 'How-To' on Scale Model Painting, von MAP Hobby Publication bzw. eine deutsche Version im Verlag des oben erwähnten Modell-Fan.

Damit heisst's nun mal wieder: Fortsetzung folgt.

Ein total bekleckertes WA-44

Die Wangener Mitglieder Familie wurde wieder um eine Person erweitert:

Am 2. Dezember wurde [vermutlich] in Aarau

NURIA NOVELLAS

geboren.

Technische Angaben:

Gewicht: 2300 gramm
Länge: 460 mm klein
Haare: schwarz
Augen: blau - grün
Geschlecht: Weiblich

S' Muetti esch scho weder deheim ond s'god ere sehr guet.
Mer aui gratuliere euch Härzlig. psonders eeg.

Nächster Redaktionsschluss ist der 13. FEBRUAR 1982



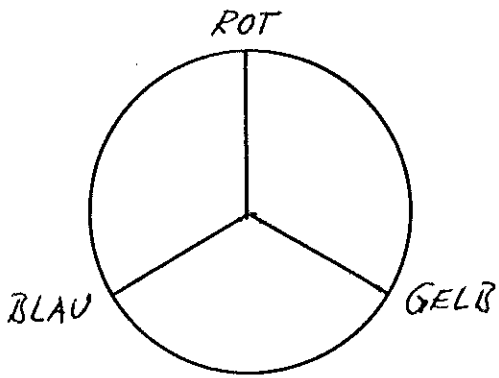


Abb. 1

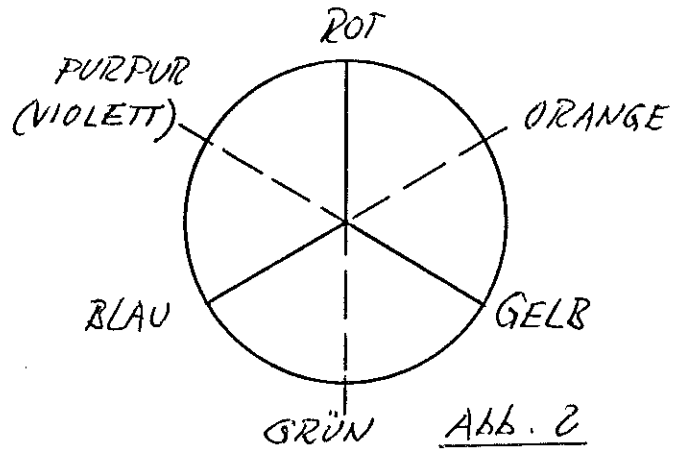


Abb. 2

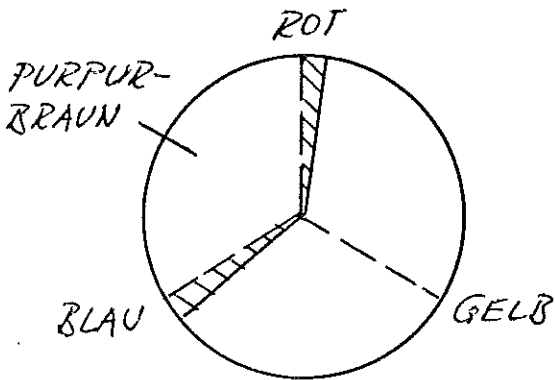


Abb. 5

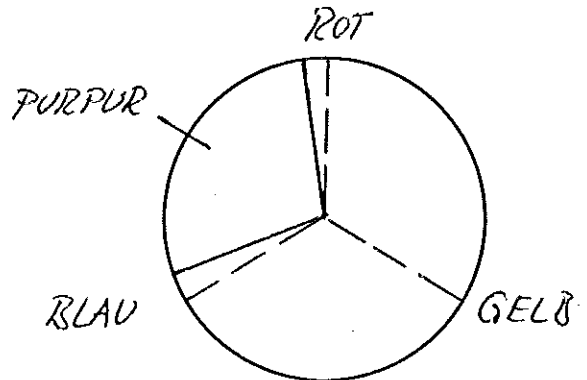


Abb. 6

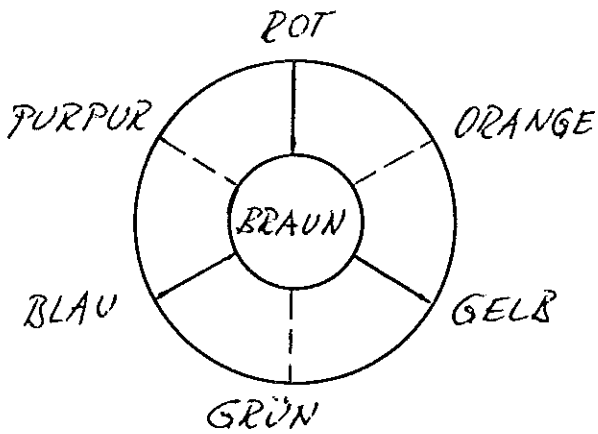


Abb. 3

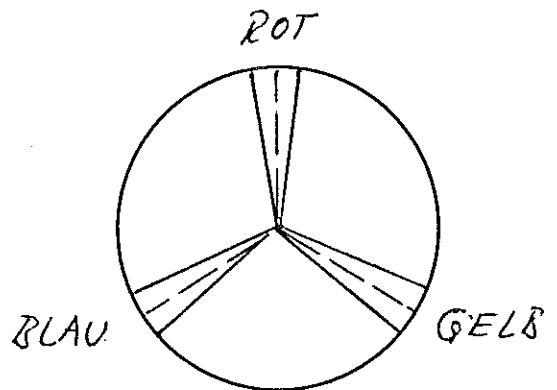


Abb. 4

Weiterer Ausbau des Flughafens Zürich

Investitionen von 440 Mio. Fr. für Fingerdock-, Kontrollturm-, Parkhaus- und Operationszentrum-Neubauten

Der Flughafen Zürich steht vor grossen und kostspieligen Aufgaben: In den nächsten vier bis fünf Jahren werden für über 450 Millionen Franken (ohne Teuerung) Hochbauten errichtet. Im Mittelpunkt steht der Umbau des Terminals A mit einem 400 m langen Fingerdock für 13 Grossraumflugzeuge, einem neuen Kontrollturm und einem neuen Parkhaus A. Mit Investitionen in dieser Grössenordnung nimmt die Flughafenbehörde trotz Konjunkturflaute, trotz Arbeitslosigkeit im Ausland und steigenden Inflationsraten ein neues, umfangreiches Bauprogramm in Angriff.

Das anlaufende Bauprogramm

1. Der Kanton Zürich erstellt als Flughafenhalter aufgrund der am 28. September 1980 vom Volk bewilligten Kreditvorlage von 48 Mio. Fr. die Tiefbauten zu einem Fingerdock am Terminal A. Er erweitert das Vorfeld (Flugzeugabstellfläche) und baut eine Rolllinienbefahrung als Vorfeld-Leitsystem ein.
2. Die FIG baut den Terminal A um, erstellt das Fingerdock A und das Parkhaus A. Sie baut ein Operationszentrum und wird für die Swissair die Werften 1 und 2 ausbauen.

3. Die Swissair benötigt ein erweitertes Bordverpflegungsgebäude. Sie hat die zum Bauprogramm 1981 gehörenden beiden Büro- und Schulgebäude bereits erstellt und projiziert noch an der neuen Motorenwerkstatt. Schliesslich wird sie als sogenannter Handlingsagent des Flughafens in den Flughafenneubauten für etwa 50 Mio. Franken Innen- und Fördereinrichtungen und Kommunikationsinstallationen einbringen.

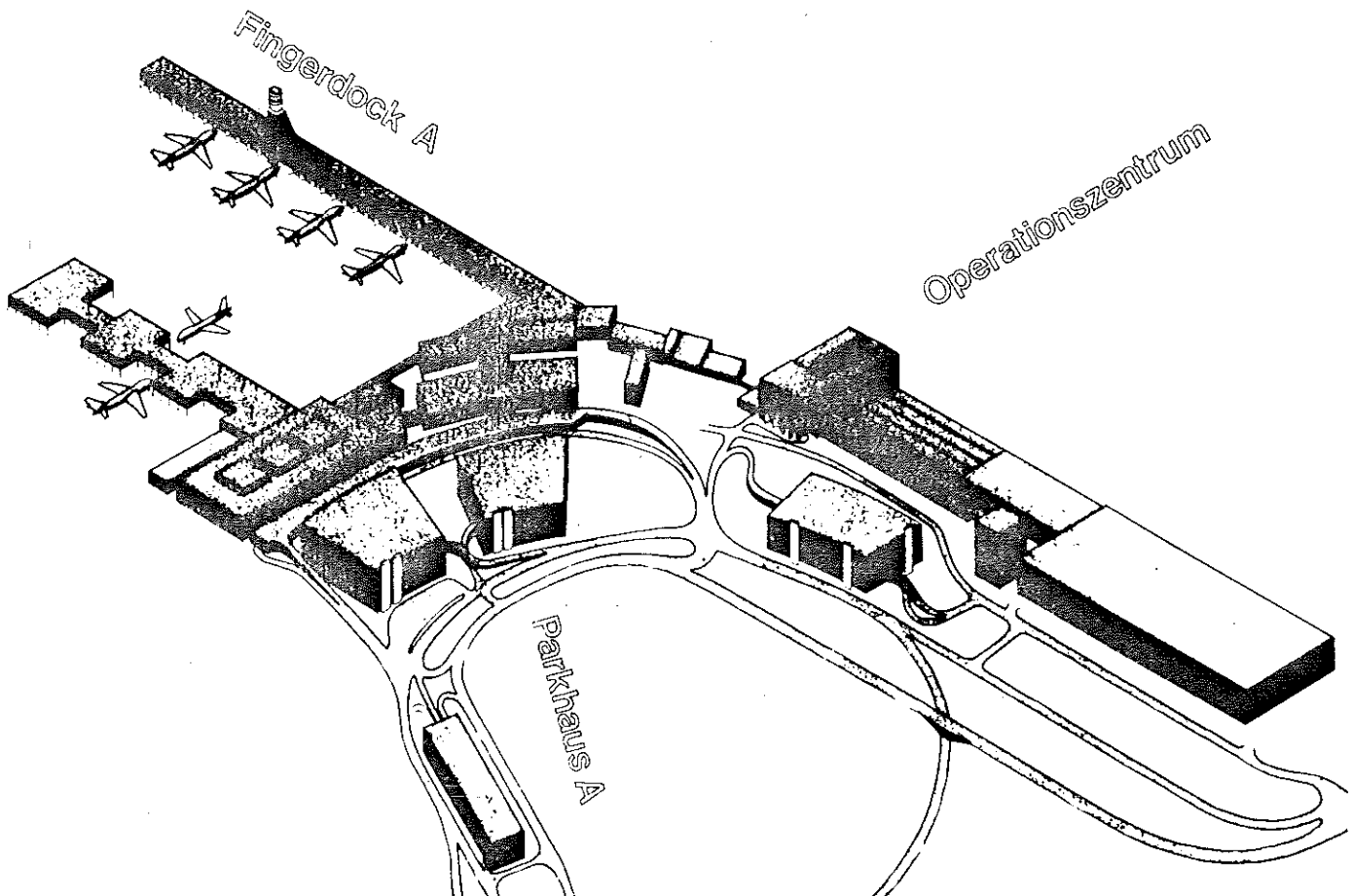
Insgesamt sind die Kosten für alle diese Bauten 1979 auf rund 460 Mio. Fr. veranschlagt worden. Seit jenem Zeitpunkt

sind allerdings einige Veränderungen eingetreten: die Indexteuerung ist um rund 7,5% pro Jahr gestiegen, und der Bausektor wird parallel dazu durch eine massive Marktsteuerung belastet. Die Kostenvorstellungen haben damit einen spürbaren Stoss erlitten.

Nach Angaben von Emil H. Egli, Direktor des Flughafens Zürich, ist die steigende Teuerung jedoch nur ein Problem. Die überlastete Bauwirtschaft ist das andere. Es wird versucht, die Bauabläufe und die Strukturen, die von der Sache her gewissen Eigengesetzlichkeiten unterworfen sind, auf der ganzen Entscheidungsebene mit rationellen Lösungen zu durchsetzen.

Den Startschuss zu den neuen Bauarbeiten hat der Flughafen bereits gegeben. Abgesehen vom begehbaren Werkleitungskanal, der vom Terminal B bis zum Frachthof Betrieb und Anlagebenützung seit Oktober 1980 beeinträchtigt, ist programmgemäss am 13. Juli mit der Vorfelderweiterung begonnen worden. Seit 7. September ist der Bau des zum Terminal A gehörenden künftigen Parkhauses im Gang. Die Swissair hat ihre Hochbauvorhaben bereits ausgelöst. Mit

Isometrische Darstellung des Flughafenkopfes. Von links nach rechts: Terminal B mit Fingerdock und vorgelagertem Parkhaus B (Bahnhof SBB); Terminal A Hauptbau mit neuem Fingerdock inkl. neuem Kontrollturm und neuem, vorgelagertem Parkhaus A; Zwischenzone; Neues Operationszentrum mit erster und zweiter Etappe; Fracht West mit vorgelagertem Parkhaus F; Fracht Ost.



dem Operationszentrum wird im März 1982 begonnen. Dieses flughafeneigene Objekt dient den Bereitstellungs- und Beratungsdiensten für die Besatzungen, vornehmlich der Swissair. Später wird dieses Operationszentrum noch einen Teil der Radio Schweiz AG aufnehmen, und in einer letzten Etappe wird nach 1985 ein recht grosses Bürovolumen aufgestockt.

Der Umbau und die Erweiterung des Terminals A machen im Moment noch einige Sorgen. Der Umbau bietet viele architektonische Schwierigkeiten, Schwierigkeiten struktureller Art. Es ist auch zu bedenken, dass Bau und Betrieb nebeneinander einhergehen. Der dadurch entstehende organisatorische Aufwand ist beachtlich. Schliesslich erfordert das entwickelte, neuartige Fingerkonzept architektonische Feinarbeit.

Der neue Flugsicherungsturm wird endgültig auf das Fingerdock A aufgesetzt. Die Turmkanzel der Flugsicherung wird durch einen zweiten Kanzelkranz für die Ramp-Control ergänzt. Der jetzige Ramp-Control-Turm findet mit seiner dafür bestens geeigneten Infrastruktur (EDV, Rohrpost, Informationssysteme) künftig Verwendung für die Buseinsatzstelle des Flughafens und für Polizeiüberwachungen.

Mit der Neueröffnung des umgebauten Terminals A wird der Flughafen das bestehende Benützerkonzept ändern müssen. Auch das wird zur delikaten Organisationsaufgabe. Voraussichtlich — das ist aber noch ohne jede Verbindlichkeit — wird der Terminal B künftig dem Interkontinental- und dem Charterverkehr dienen, der Terminals A wird dem Europaverkehr zugewiesen.

Längerfristige Bauaufgaben

Die Westpistenerneuerung

wird gemäss den weiteren Ausführungen von Flughafendirektor Eglio nach 1984 unaufschiebbar. Die Piste 28 wurde im Jahre 1980 auf den letzten 600 m gerillt. Fachexperten haben geprüft, ob die Überrollstrecke entwässert werden kann, um die bei extremen saisonalen Bedingungen negativen Auswirkungen aufzufangen. Sie sind zum Schluss gekommen, dass eine Verfestigung des Terrains nicht sinnvoll ist.

Damit ist wohl oder übel das Kapitel der Glattüberdeckung wieder angeschnitten. Ein kompetenter Fachausschuss hat empfohlen, auf die Überdeckung des Flusses Glatt zu verzichten oder zumindest im Vergleich zu allen andern Massnahmen mit tiefster Priorität einzustufen. Die Überdeckung würde wohl das Hindernis Glatt als Risikofaktor beim Überrollen der Piste teilweise eliminie-

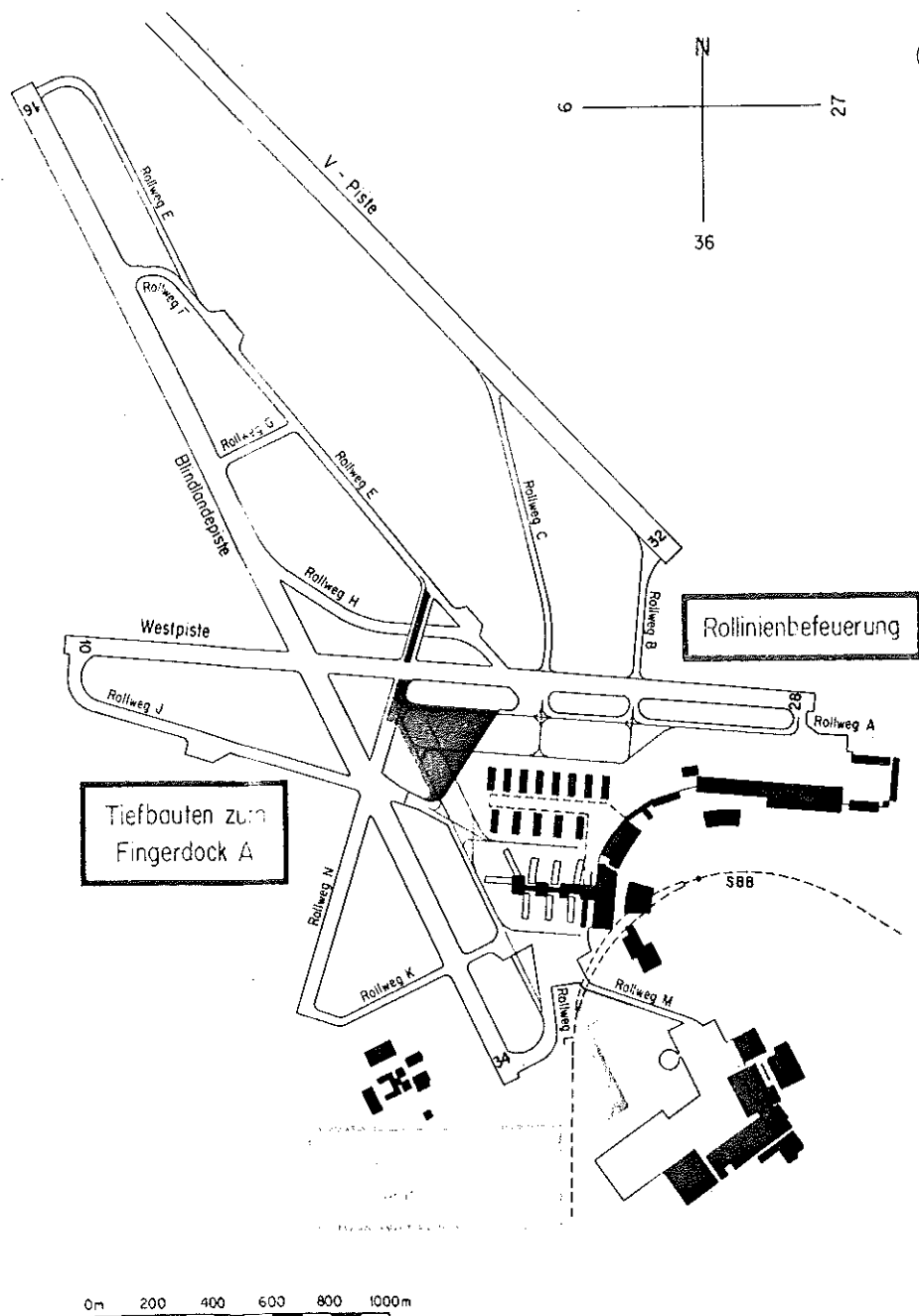
ren; aber Restrisiken blieben auch in diesem Fall nicht ausgeschlossen. Jedes Unfallrisiko bewegt sich mit oder ohne Glattüberdeckung im Rahmen der als vertretbar eingestuften Betriebsrisiken. Eine Verlängerung der Westpiste um 300 m nach Osten steht nicht zur Diskussion.

Das Problem der Frachterweiterung

Die jetzigen Frachtanlagen werden spätestens 1987/88 überlaufen. Für die Erweiterung gibt es eine Alternative: Entweder Erweiterung der jetzigen Frachtanlagen gegen Klotten hin; das setzt voraus, dass für das General Aviation Center ein neuer Standort gefunden werden muss, das alte GAC ginge teilweise in der Struktur des erweiterten Frachtzentrums auf. Diese Variante setzt jedoch

primär die Erwerbsmöglichkeit von Grundeigentum vom EMD voraus. Das westlich der Hochleistungsstrasse liegende Kasernenvorgelände müsste grösstenteils an den Flughafen abgetreten werden. Als Kompensation verlangt das EMD Realersatz. Oder aber es ist an der Glatt, auf dem Gemeindegebiet von Rümliang, ein neues Frachtzentrum zu bauen. Man greift jetzt auf die ersten Entscheidungsgrundlagen von 1972 zurück und datiert jene Untersuchungsergebnisse auf.

Es ist damit zu rechnen, dass bis Ende dieses Jahres vergleichbare Planungen für Klotten und den Glattstandort vorliegen. Sie führen, ob so oder so, zu einem wichtigen Vorentscheid: Die Standortwahl des Frachtzentrums schafft zwingende Abhängigkeiten für die Richtplanung unseres Flughafens.



Die aktuellen Bauaufgaben der FIG

Standen die Aktivitäten der dritten Bauetappe von 1969–1976 ganz im Zeichen einer markanten Kapazitätserhöhung des Flughafens Zürich – begründet durch Zuwachsraten, die zuvor geradezu ungestüme Formen angenommen hatten –, so sind diesmal die Auslöser für die aktuellen Bauvorhaben anderer Natur:

Anpassung der Anlagen an veränderte Bedingungen, an neue Strukturen und gewandelte Anforderungen, wie z.B. kleinere Wachstumsraten, neue und grössere Flugzeugtypen, Änderungen im Verhältnis Linien- zu Charterverkehr, Sicherheitsmassnahmen, die technische Weiterentwicklung – um nur einige zu nennen – sind heute die ausschlaggebenden Einflussgrössen.

Es geht also diesmal nicht vordergründig um Leistungssteigerung, sondern um Erhaltung der Qualität, um Ergänzungen, wo neue Bedürfnisse dies erfordern, um Nutzungsoptimierung, um das Ausmerzen behinderender Engpässe und letztlich um die Erfüllung eines Nachholbedarfes, wo aus verschiedenen Gründen an sich unbestrittene Vorhaben vorläufig zurückgestellt worden waren.

Für die Flughafenanlagen liegt der mit einiger Verlässlichkeit vorausschaubare Planungshorizont bei 10 Jahren.

In Anbetracht der mit dem Kanton vertraglich geregelten 35jährigen Abschreibungszeit bedeutet dies für die FIG, Gebäudedispositionen zu treffen, die den Planungshorizont einerseits überdauern, andererseits aber genügend Flexibilität aufweisen, um auch sprunghaften Nachfrageverschiebungen quantitativer wie qualitativer Art, wie sie im Luftverkehr vorkommen, zu genügen.

Einzelheiten zu den Bauprojekten

Fingerdock A und neuer Kontrollturm

Am Flughafen können bis 48 Flugzeuge gleichzeitig abgefertigt werden, jedoch nur deren 9 mittels Fluggastbrücken am Dock des Terminals B. Mit der Einführung des Airbus A310 mit einem Fassungsvermögen von mehr als 200 Passagieren im Kurzstreckenverkehr werden sich die heute schon schwierigen Verhältnisse auf dem Vorfeld bezüglich Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Abfertigungsprozesses ab 1983 drastisch verschlechtern.

Zusammen mit der Forderung, die bestehenden Anlagen optimal auszulasten, war es naheliegend, den bestehenden, in

seiner landseitigen Kapazität noch nicht ausgelasteten Terminal A ebenfalls mit einem Dock auszurüsten.

Die Situierung eines rund 400 m langen und 22 m breiten Docks erlaubt die gebäudenähe Aufstellung von weiteren 13 Grossraumflugzeugen. Damit erhöht sich die Anzahl Dockstandplätze mit Fluggastbrücken immerhin von 9 auf 22. Um einen hohen Nutzungsgrad zu erreichen, soll eine optimale Bewirtschaftung der Dockstandplätze erreicht werden. Die Standplatzeinteilung soll derart flexibel ausgelegt sein, dass später nicht nur eine Anpassung an heute noch nicht bekannte Flugzeugtypen erfolgen kann, sondern die es erlaubt, je nach Verkehrskonstellation entweder mehr Flugzeuge der kleineren oder weniger der grossen Kategorien oder gar Variationen davon andocken zu lassen.

Die geforderte Flexibilität verlangt ein Minimieren von Fixpunkten an den Gebäudefronten. Konsequenterweise hat sich auch die Organisation des Innenraumes auf diese Kriterien auszurichten.

Das Dock soll deshalb mit drei grosszügigen Sammelwarteräumen versehen werden. Im Gegensatz zum Einzelwarteraumsystem bietet eine solche Anlage wichtige Vorteile: diverse Einrichtungen und Dienstleistungen lassen sich zentralisieren und besser ausbauen. Ein ökonomischer Betrieb bei gleichzeitiger Komfortverbesserung für den Passagier wird daraus resultieren.

Die leider nicht mehr wegzudenkenden Sicherheitskontrollenrichtungen lassen sich bei Sammelwarteräumen teils zentralisieren. Auch dies bedeutet einen leistungsfähigeren und wirtschaftlicheren Betrieb als bei den vorhandenen, im Terminal B nachträglich eingebauten Anlagen.

Ebenfalls aus Gründen der Sicherheit ist es zwingend, das Dock in ein Zwei-Ebenen-System aufzutrennen: Im oberen Geschoss, dem Abflughöhe vom Terminal B und der Abflughalle des Terminals A entsprechend liegen die drei Sammelwarteräume für abfliegende Passagiere. Das untere Geschoss dient als Verbindungsebene von und zum Terminal A. Diese an sich einfache, übersichtliche Verkehrsführung ermöglicht überdies mechanische Transportmittel.

Als Folge des Flughafenbaus sind die Sichtverhältnisse vom heutigen Kontrollturm aus durch bestehende – und noch mehr durch projektierte – Gebäude beeinträchtigt. Dasselbe gilt für die Anlage der sogenannten Ramp Control, welche vom Amt für Luftverkehr betreut wird.

An sich wäre die apparateseitige Erneuerung und Erweiterung des seit 1952 in Betrieb stehenden Kontrollturms der Flugsicherung längst fällig gewesen. Eine Totalsanierung ohne Betriebsunterbruch ist jedoch unverhältnismässig aufwendig.

Ein idealer Standort für den Neubau des Towers fand sich im Bereich ausserhalb der neuen Fingerdock-Mitte. Anflugleitung und Kanzel der Flugsicherung können dort als Betriebseinheit zusammengefasst werden. Eine zweite Kanzel für die Ramp Control wird in diese Konfiguration integriert.

Nachdem umfangreiche Vorarbeiten auf dem Vorfeld (Tarmac-erweiterung) und auf der Landseite (Energiekanäle zur Medienversorgung) bereits angelaufen sind, kann ein Baubeginn für das neue Fingerdock A auf Mitte 1982 und eine Inbetriebnahme auf Mitte 1985 ins Auge gefasst werden.

Aufwertung Terminal A

Die baulichen Massnahmen im Innern des Terminals A sind darauf ausgerichtet, bestehende und zu erwartende Engpässe zu eliminieren und bestimmte Bezirke aufzuwerten. Grundsätzlich soll aber der Terminal A in seiner Substanz erhalten bleiben.

Geplant sind namentlich Verbesserungen bei den Vertikalverbindungen, der Anbindung an das neue, dem Terminal A zugeordnete Parkhaus A und die Verbindung zum Parkhaus B mit dem Flughafenbahnhof und natürlich ein funktioneller Übergang zum Fingerdock A. Weitere Modifikationen sind vorgesehen in der Anpassung des Zollsystems, einer verbesserten Organisation in den Hallenbereichen von Ankunft und Abflug, aber auch in der Zolhalle und im Transit.

Bei der baulichen Durchführung und Terminierung ist den Bedürfnissen des laufenden Betriebes Rechnung zu tragen. Die Arbeiten, die Anfang dieses Jahres in Angriff genommen wurden, werden sich bis Mitte 1985 erstrecken.

Neubau des Parkhauses A

Die Kapazität der beiden Parkhäuser ist seit 1977 zu den Hauptreisezeiten kritisch. Mit dem Bau des Parkhauses A innerhalb des festgelegten Bogenrasters zwischen den bestehenden Parkhäusern B und F und der damit eindeutigen Zuordnung eines Parkhauses zu jedem Terminal, lassen sich die strassenseitigen Verkehrs- und Signalisationsverhältnisse zusammen mit dem Angebot an Parkplätzen wesentlich verbessern.

Das Parkhaus F wird künftig als Personalparkhaus dienen. Die rund 2000 Plätze des neuen Parkhauses A werden

oberirdisch auf 9 Geschossen angeordnet. Aufgrund der positiven Erfahrungen wird die Betriebsstruktur der bestehenden Anlagen übernommen. Im zweigeschossigen Unterbau wird ein zusätzliches Raumprogramm erfüllt:

- eine abschliessbare Einstellhalle für Dienstfahrzeuge der Polizei, des Amtes für Luftverkehr und der Radio Schweiz AG
- ein Betriebszentrum der FIG als Zusammenfassung der bisher verstreuten Werkstätten und Lager für den Betrieb und Unterhalt der Bauten. Neben einer Rationalisierung wird damit erreicht, dass die frei werdenden Räume in den Terminals ausgewiesenen Bedürfnissen des Flugverkehrs zugeteilt werden können. Im Unterbau wird auch die Fussgänger-Verbindung zum Parkhaus B und Bahnhof und zum Terminal A untergebracht.

Die Bauarbeiten sind seit September 1981 im Gang. Die Eröffnung der Park-ebenen ist auf das Frühjahr 1984 vorge-sehen.

Dienstgebäude für Operationszentrum

Unter der Bezeichnung «Operationszen-trum» soll am Flughafen ein eigentliches Dienstgebäude für verschiedene Betrie-be der Flugzeugabfertigung entstehen. Gebäudestandort ist die Übergangszone zwischen den Bauten der Passagierab-fertigung und jenen der Fracht, also an der Nahtstelle Landseite/Luftseite.

Diese wertvolle Lage bedingt eine opti-male Ausnützung des Areals. Das Pro-jekt sieht einen ausgedehnten Gebäude-komplex mit zwei Untergeschossen, dem Erdgeschoss und acht Oberge-schossen vor. Eine unterirdische Verbin-dung zum Parkhaus F dient der zweck-mässigen Erschliessung. An diesem Neubau partizipieren die folgenden Be-triebe:

Im eigentlichen Operationszentrum

werden alle Einrichtungen für die Flug-zeugbesatzungen zentralisiert. Es um-fasst zum einen die allg. Dienststellen, wie Grenzpolizei, Zoll, Meteo und Flugin-formation, welche den Besatzungen aller Flugverkehrsgesellschaften dienen, zum anderen alle Organisationstellen und Fachdienste der Swissair für die Vorbe-reitung und Leitung ihrer Flugoperati-onen. Die räumlichen Verhältnisse am heutigen Standort beim sogenannten Diensteingang sind seit langem prekär. Mit dem vermehrten Einsatz von Grosse-raumflugzeugen wird sich der Bestand an fliegendem Personal derart erweitern, dass die Verlegung der diesbezüglichen

Dienststellen, samt Garderoben, unum-gänglich geworden ist.

Bereich Flugsicherung

Das bestehende Flugsicherungsgebäude kann nach der kürzlich erfolgten Auf-stockung nicht mehr erweitert werden. Raumreserven für die 90er Jahre sind keine vorhanden. Mit der Schaffung ei-nes speziellen Gebädetraktes kann der dauernde Verbleib der Flugsicherungs-dienste im Bereich des sogenannten «Flughafenkopfes» und seiner Infra-struktur sichergestellt werden.

Das Gerätezentrum

Ein Teil des heutigen Provisoriums, das den Gerätefahrern diente, muss wegen des Neubaus des Operationszentrums abgebrochen werden. Neben entspre-chendem Realersatz ist auch eine Erwei-terung notwendig. In einem Annexbau zum Operationszentrum lassen sich die Einstellhallen für Tarmacgeräte und Fahrzeuge wie auch die Personalgarde-roben zweckmässig und definitiv derart unterbringen, dass das übergeordnete Überbauungskonzept eingehalten wird.

Die Realisierung des beschriebenen Ge-bäudekomplexes erfolgt in zwei Etap-pen: Das eigentliche Operationszen-trum, wie auch das Gerätezentrum, also Untergeschosse und der zweigeschossi-ge Oberbau, werden in den Jahren 1982 bis Mitte 1984 erstellt. die Räume der flugsicherung und die Erweiterungs-bauten des Operationszentrums werden ab Mitte 1986 bis Ende 1988 errichtet, nämlich dann, wenn die Raumbedürfnis-se dies erfordern und wenn der beste-hende Tower durch den neuen Flugsi-cherungsturm abgelöst sein wird. Denn erst dann lassen die Sichtverhältnisse ei-nen Vollausbau überhaupt zu.

Werftbereich

Die Einführung weiterer Grosse-raumflug-zeuge durch die Swissair macht An- und Umbauten an der Werfthalle 1 notwen-dig. Aber auch die zwanzigjährige Werft-halle 2, welche als Basis für den Airbus A300 und A310 dienen soll, muss in ih-rer stützenlosen, 200 m langen Torfront

von 16 m auf 18 m lichter Durchfahrts-höhe gebracht werden. Ein Unterfangen, bei dessen Durchführung recht komple-xe Problem zu lösen sind.

Weitere Anpassarbeiten betreffen Kran-anlagen, Büroeinbauten und die umfas-sende Modernisierung der Brandschutz-anlagen. Die im vergangenen August an-gelaufenen Bauarbeiten werden im Herbst 1982 abgeschlossen sein.

Abschliessende Bemerkungen

Wie immer, wenn am Flughafen grössere Bauvorhaben realisiert werden sollen, bedarf es von allem Anfang an einer inte-gralen Koordination und Terminierung al-ler Tätigkeiten unter den verschiedenen in die Aufgaben involvierten Flughafen-partnern — angefangen bei der Infra-struktur bis in das tägliche Betriebsge-schehen.

Bei den aktuellen Aufgaben trifft dies in besonderem Masse zu, da die meisten Baustellen den laufenden Betrieb, sei es auf der Land- oder auf der Luftseite tan-gieren.

Bisherige und neue Hochbauinvestitionen

Die Tätigkeit der FIG, der Flughafen-Im-mobilien-Gesellschaft, lässt sich in vier Hauptgruppen einteilen: Sie plant, pro-jeziert und baut die Flughafengebäude, sie verwaltet und vermietet die von ihr erstellten Gebäude, sie unterhält die Bauten und betreibt die technischen Hausinstallationen, sie finanziert die von ihr zu erstellenden Bauten. Die FIG ist seit 1948 auf dem Flughafen Zürich tä-tig. Sie hat die heute bestehenden Hoch-bauten in drei hauptsächlichen Etappen erstellt und finanziert.

Die Bruttobaukosten betragen für die 1. Etappe in den Jahren 1948—53 22 Mio. Fr., für die 2. Etappe in den Jahren 1956—69 136 Mio. Fr., für die 3. Etap-pe in den Jahren 1969—1976 510 Mio. Fr. An die gesamten Erstellungskosten der Hochbauten von gegen 700 Mio. Franken leistete der Bund Beiträge von insgesamt knapp 200 Mio. Franken. Der FIG verblieben somit Nettoaufwendun-gen von gegen 500 Mio. Franken.

Die Kosten der Neubauten	Fr.
für das im Bau befindliche Parkhaus A mit einem Betriebszentrum für die FIG	67 Mio.
für die bereits angelaufenen Aufwertungsmassnahmen im Terminal A	22 Mio.
für das vorgesehene Fingerdock zum Terminal A	180 Mio.
für das Operationszentrum mit Erweiterungen für die Flugsicherung	88 Mio.
für die Frachterweiterung am bestehenden Ort	35 Mio.
für Werftausbauten (z. T. bereits begonnen)	38 Mio.
Energiekanäle	10 Mio.
Total FIG 1981—1990	440 Mio.

Neuer Hit im Hause Multiplex

Fernsteuerung Profi 2000

Meine Gedankensprünge !

Da ich als Normalverbraucher von der Elektronik so gut wie nichts verstehe, möchte ich bei der neuen Profi 2000 nicht im technischen Bereiche festnageln lassen.

Vielmehr möchte ich meinen allgemeinen Eindruck über diese Anlage vermitteln.

Es könnte ja sein, dass sich der Eine oder der Andere sich in ähnlicher Weise mit diesen hochmodernen Steuerungen befasst hat.

Einfachheitshalber werde ich sie nur die " MX " nennen.

Der erste Eindruck dieser MX auf den Reklameseiten war bombig ! Endlich ist es Multiplex gelungen mit den vielen anderen Fabrikaten gleichzuziehen.

Eine Vielzahl von " Schalterli, Hebeli, Knöpfli " verwirren im ersten Augenblick. Es sind daher viele Kombinationsmöglichkeiten gegeben, die für einige Piloten nicht mehr, oder nur schwer überschaubar sind.

Da wird die Hilfestellung von routinierteren Piloten dankbar entgegengenommen.

Zufälligerweise musste ich schnell bei Hoppe vorbei, in der Hoffnung so nebenbei etwas näheres über diese MX zu erfahren. Also sofort ins Auto und ab nach Schöftland.

Im Laden angekommen, streifte mein Blick über die Steuerungen. In meiner inneren Spannung übersah ich, dass diese MX direkt vor meiner Nase lag. Es war nur eine Frage von Sekunden, bis ich sie in meiner Hand hielt. Nun ging das drehen, hebeln und demontieren los. So zwischendurch las ich ein paar Brocken aus der Anleitung um aus diesem Gewirr von Möglichkeiten eine Linie zu bekommen.

Multiplex tat noch einen weiteren Schritt, indem sie für die verschiedenartigen Kategorien verschiedene aufsteckbare Module bauten. ZB. Segelflug, RC1 Heli und ein Normalmodul.

Der Grund dafür dürfte darin liegen, dass alle Kombinationsmöglichkeiten auf einem Modul für den sogenannten Normalverbraucher zu grossen Problemen führen könnte.

Der zweite Grund ist sicher der schnelle und einfache Wechsel von einem Segel- zu einem Motormodell. Es müsste dabei praktisch nicht oder nur wenig korrigiert werden. (Trimmung, ect.)

Auf die enormen Möglichkeiten als , die diese Profi 2000 bietet, möchte ich als Laie auf dem elektronischen Gebiet, nicht näher eingehen.

Nur soviel, wie Mixer/ diff. Ausschlag / kombination Quer,- Landeklappen oder Höhe / Kombi-Switch / Umpolung aller Servos (deren 9) von aussen. Auch im Innern der MX hat sich einiges geändert.

Der von früher bekannte Kabelsalat ist verschwunden. Die Knüppel können durch eine Betätigung eines Schalters gewechselt werden.

Eingebaut ist ebenfalls eine Stoppuhr, zugleich kann noch die verfügbare Kapazität der Batterien schnell festgestellt werden. Auch wird der Empfänger immer kleiner. Kein Wunder bei der heutigen elektronischen Entwicklung.

Nur die Preise steigen bei unserer Teuerung immer höher.

Die Grundausrüstung kostet heute stolze 1430.- Fränkli.

Trotz allen hochmodernen Anlagen bleibt der Mensch als Pilot immer noch im Vordergrund. Dies merkt man spätestens wenn bei einem Rückenflug in ca. 1000m Höhe am Hebel gezogen wird, anstatt gedrückt wird. Eine sogenannte grosse Zerlegung des Modelles in Sekundenbruchteilen.

Gedanken über die Notwendigkeit einer solchen Steuerung muss sich jeder selber machen. Vielleicht steckt er seine Ansprüche an eine solche Anlage sehr bald etwas zurück und kauft sich eine einfachere Ausführung. Ob dies dem Hersteller recht ist ?

Auch möchte ich als Multiplex-Fan nicht unbedingt für diese Marke Reklame machen.

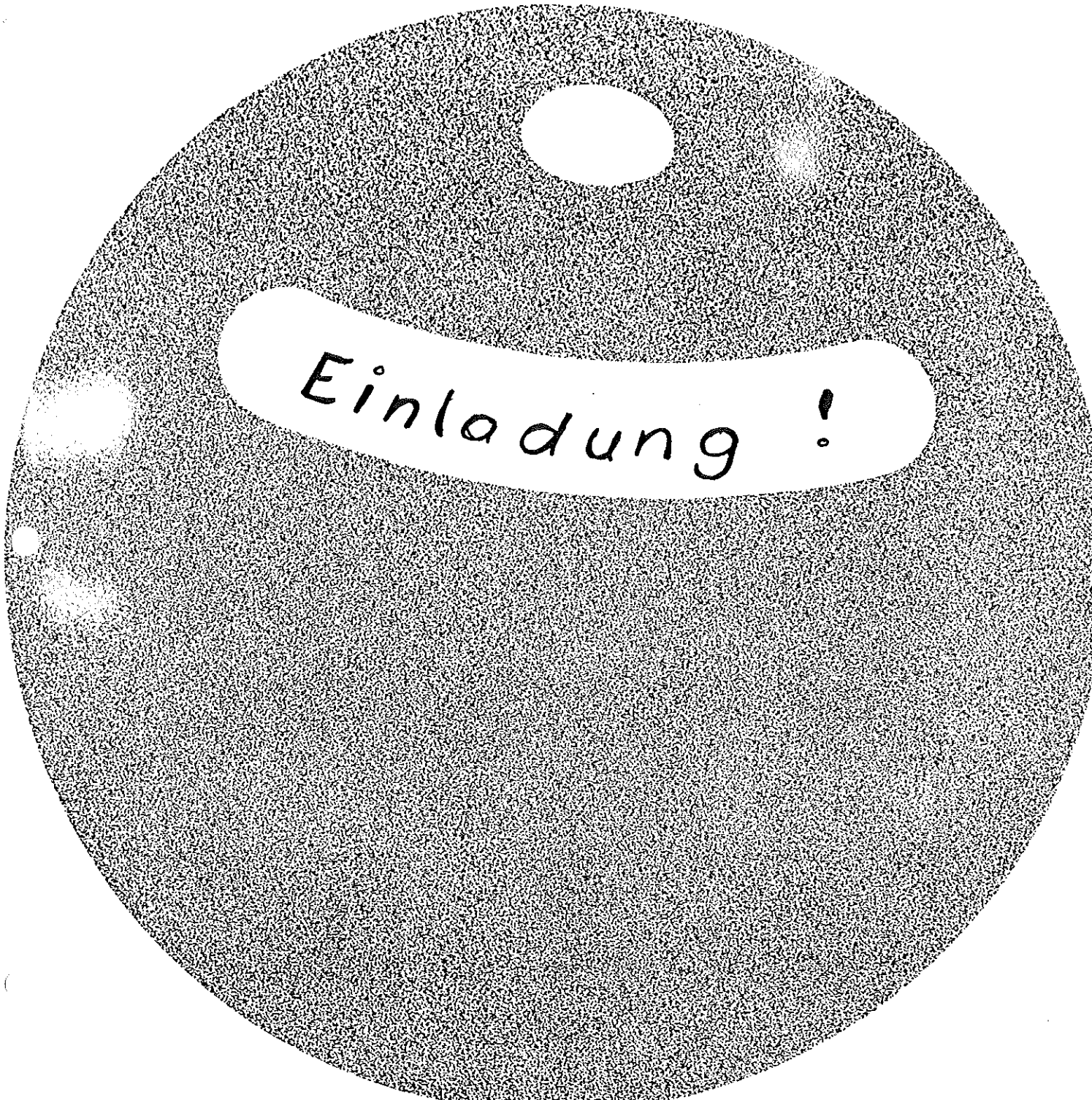
Es gibt noch andere gleichwertige Steuerungen.

Vielmehr will ich zum Nachdenken anregen. In diesem Sinne viel Glück !

Euer WA-drüüü

Dank an

Keigeloose !!



Einladung!

zu unserem traditionellen, beliebten Kegelabend. Dieser findet statt:

Samstag 20. Februar 1982 im Rest. Kreuz

Kappel Zeit: 20⁰⁰

deine Teilnahme freut uns sehr

Der Vorstand

" Risotto alla Göx "



(Rezept für 4 Personen)

500 g	Reis (Arborio, Vialone)	100 g	Greyerzer gerieben
1½ l	starke Bouillon	1	Briefchen Safran
3-4	Zwiebeln	25 g	Butter
3	Knoblauchzehen	3 dl	Weisswein
40 g	Steinpilze (2 Päckli)	1	kleine Büchse Erbsen

Zubereitung

Eine halbe Stunde vor der Zubereitung die Steinpilze in ein kleines Becken mit kaltem Wasser geben.
Zwiebeln und Knoblauch fein hacken und in die Pfanne geben. Dazu etwa 2 bis 3 Esslöffel Öl giessen. Zwiebeln und Knoblauch leicht dämpfen, anschliessend den Reis beigegeben und glasig rösten. Nun mit Weisswein das ganze ablöschen und den Weisswein aufkochen lassen. Jetzt die Steinpilze inkl. Wasser dazugeben. Während etwa 20 Minuten immer wieder mit der separat zubereiteten Bouillon aufgiessen, so dass das Reis leicht schwimmt. Zwischendurch noch die Erbsen und den Safran beigegeben. Zum Schluss Butter und Greyerzer darunter ziehen und fertig ist das Risotto.

Buon appetito wünscht Euch Göx

Kenntnislos im Reglementen-Wirrwarr, muss das sein ?

Diese Frage möchte ich sobald als möglich mit nein beantworten.

In der MG Wangen sind in den letzten Jahren einige Reglemente ausgearbeitet worden.

Wer kennt sie alle, dazu vielleicht noch auswendig ? Wohl die wenigsten.

Diesem Missstand möchte ich entgentreten.

An der Frühlingsversammlung 1982 möchte ich mit einer kompletten Reglementen-Sammlung aufwarten.

Diese Sammlung ist so zusammengestellt, dass sie mit Austauschblättern immer auf den aktuellsten Stand gebracht werden kann.

Die komplette Sammlung wird in einer Kunststoff-Mappe abgegeben.

Diese Reglementen-Sammlung soll neben den Statuten einen wichtigen Bestandteil in Sachen Rechte, Pflichten und an Information in der Modellfluggruppe sein.

Wer sich angesprochen fühlt, der kann die Reglementen-Mappe mit untenstehendem Talon bis zum 31. Januar 1982 bei mir bestellen.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Euer Göx

H. Beyeler



Bestellung einer Reglementen-Mappe der MG Wangen.

Name: Unterschrift:

Bestellung an: Beyeler Jürg
Mittelgäustr. 82
4612 Wangen b/Olten

