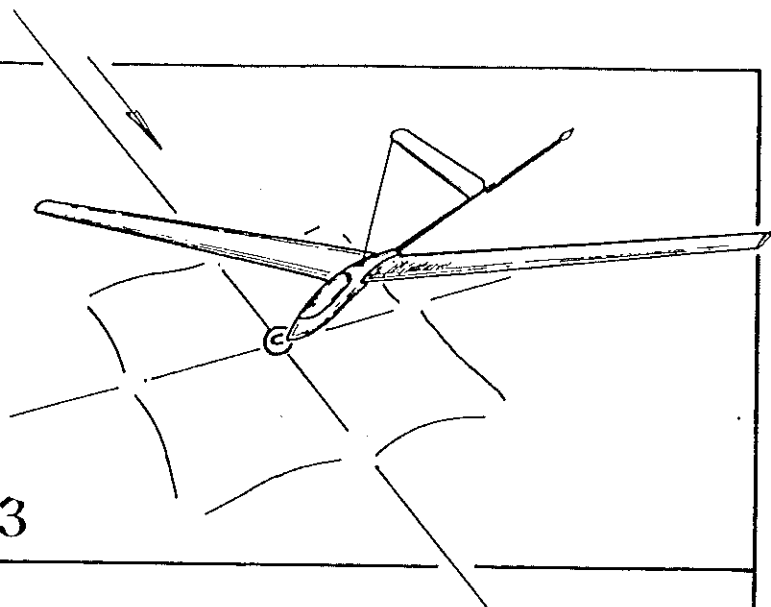
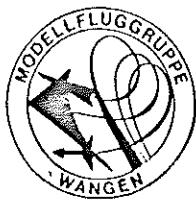
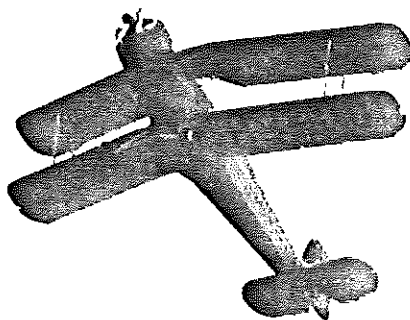
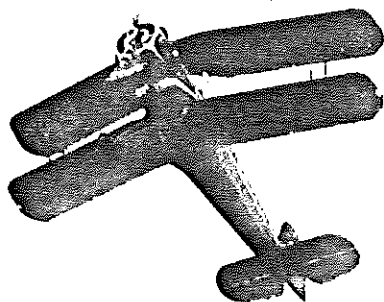
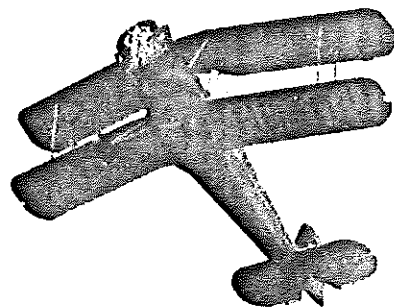
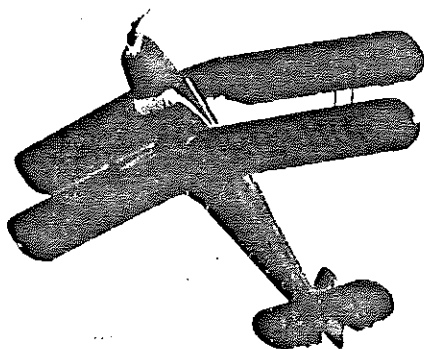


# DEADCENTER



INFOBLATT 2/83

redaktion: willy mischler wa 08 reinach bl



## Liebe Wangener Modellfreunde

Diese Ausgabe unseres Infoblattes habe ich mit besonderer Freude zusammen gestellt und verschickt.

Das hat seinen besonderen Grund: Ende März erhielt ich Post aus Olten. Eigentlich nichts aussergewöhnliches, da ich mit Olten doch noch sehr stark verbunden bin. Doch beim Oeffnen dieses Briefes, war ich erfreut und erstaunt zugleich. Ich erhielt Post von " unserem " Herr Peier, den wir alle, die sich oft auf dem Flugplatz Kestenholz tummeln, von seinem Auto her kennen. Er verbringt dort sehr viele Stunden, wobei ihm immer wieder seine Aktiv - zeit als Modellbauer und - Flieger in erinnerung kommt. Kaum jemand von uns hat geahnt, dass Herr Peier auch selber Modellflugpilot gewesen war. Leider muss ich sagen - war, denn seit über 30 Jahren kämpft Hr. Peier gegen eine heimtückische Krankheit und wie man sieht mit Erfolg.

Meinen Aufruf im letzten Infoblatt hat Hr. Peier motiviert einmal in seinen unzähligen [ seine Angabe ] Flugarchiv aufnahmen zu recherchieren. Was dabei heraus kam, könnt ihr ein paar Seiten weiter hinten selber lesen. Ich möchte dazu nur sagen, vielen dank Hr. Peier, ich freue mich auf die nächsten paar Zeilen von Ihnen. Allen anderen Lesern unseres Infoblattes möchte ich hier - mit vor Augen führen, wie einfach es ist, aktiv an unserem Infoblatt zu arbeiten.



## ERINNERUNGEN AN DIE ZUKUNFT !

In letzter Zeit habe ich auf unserem Modellflugplatz das ganze Geschehen etwas mit der kritischen "Brille" betrachtet.

Es fallen einem gewisse Dinge auf, die man sonst vielleicht gar nicht beachtet, wenn man sich als Aktiver zusehr mit dem Fliegen beschäftigt.

Der eigentliche Flugbetrieb hat sich bisher gut im "Rahmen" gehalten. Aber daneben gibt es Gegebenheiten, die mir persönlich nicht so sehr behagen. Deshalb möchte ich allen Mitgliedern und denjenigen die es gerne werden möchten, gewisse Punkte in Erinnerung rufen.

### Sorgfaltspflicht zum Modellflugplatz Kestenholz:

Darunter verstehe ich unter anderem, dass Abfälle und vor allem Zigarettenstummel nicht auf den Rasen gehören. In Zukunft werden noch Aschenbecher montiert, damit denjenigen, welchen die Fässer doch etwas weit weg und der "Marsch" dorthin nicht zugemutet werden kann, entsprochen wird!

Aber auch gerissene Gummibänder, gebrochene Propellerblätter etc. werden aus Bequemlichkeit liegengelassen, in der Hoffnung, jemanden, den es stört werde dann die unbrauchbaren Utensilien schon beseitigen.

Die Stahlseilabsperrrungen beidseits der Piste sind nach Beendigung des Flugbetriebs wieder so aufzustellen, dass sie wieder als Absperrrungen dienen.

In der Hütte wird ebenfalls zuviel liegengelassen was nicht mehr zu gebrauchen ist.

Der Hüttenwart ist wohl verantwortlich, dass in der Hütte eine gewisse Ordnung herrscht, aber dass er jedesmal alles zusammenräumt was andere gedankenlos liegenlassen oder vernachlässigen, das geht wohl zuweit!

Getränke wie Kaffee, Bier, Mineralwasser etc. sind nach wie vor "Gebührenpflichtig"!

Eine verbindliche Preisliste hängt neben dem Récheaud an der Wand.

### Frequenzbaum und Klammern:

Nach wie vor ist der Frequenzbaum eine gewisse "Garantie" für einen reibungslosen Flugbetrieb auf unserem Gelände. Deshalb gehört die persönliche Frequenz-Klammer an die entsprechende

Kanal-Markierung. Werden Frequenzen benützt, die nicht an der Tafel aufgeführt sind, so gehört die Klammer an die obere Querstrebe. Dadurch können sich diejenigen Piloten ebenfalls absprechen. Piloten, die noch keine offizielle Klammer besitzen, können sich bei mir oder Werner Jeisy melden.

Bis dahin haben sich diejenigen zu bemühen, ihre Frequenz mit einem Streifen Isolierband oder sonstigem zu markieren. Bestellte Klammern werden baldmöglichst geliefert.

Ohne Frequenz-Klammer oder fehlender Markierung wird auf dem Modellflugplatz Kestenholz nicht mehr geflogen!

Dies gilt für jedermann.

#### Flug- oder Betriebsbewilligung:

Jegliche Personen, die nicht der Modellfluggruppe Wangen angehören, haben keine Berechtigung auf unserem Fluggelände Auto-, Flug- oder andere Modelle zu starten oder zu betreiben.

Einmalige Ausnahmegewilligungen können nur bei den Vorstandsmitgliedern eingeholt werden. Diese Regelung gilt auch für das Einfliegen oder Einfahren von Modellen, die nicht Mitgliedern der MG Wangen angehören.

Diesen Belangen wird in Zukunft besondere Beachtung geschenkt!

#### Interessenten, Angehörige usw.:

Auf unserem Modellflugplatz herrscht immer noch Kameradschaft und Geselligkeit. Dies soll auch so bleiben.

Zur Verständigung oder Kommunikation gehört doch etwas mehr, als gewisse Personen vielleicht denken.

Deshalb fordere ich alle Mitglieder und diejenigen die es gerne werden möchten auf, Ihren Anhang oder eventuelle Interessenten vorzustellen oder dazu bewegen, die Anwesenden mindestens zu begrüßen.

Es gibt doch nichts ärgerliches, als wenn man nicht weiss mit wem man es zu tun hat. Dies gilt im Geschäfts- wie im Privatleben. Diese Wenigkeit sollte deshalb auch auf unserem Flugplatz zur besseren Verständigung gepflegt werden.

Dies sind einige Auszüge aus meinen persönlichen "Randbemerkungen" betreffend Modellflugplatz Kestenholz und Modellfluggruppe Wangen. Gewisse Abschnitte berühren das Flugplatz-Reglement, das baldmöglichst revidiert wird, da es wohl nicht mehr "up to date" ist.

Trotzdem sind die beschriebenen Abschnitte mehr als nur zur Kenntnis zu nehmen.

Zuwiderhandelnde werden von mir persönlich zitiert, im Wiederholungsfalle haben sie mit Sanktionen durch den Vorstand zu rechnen.

Diese "Erinnerungen an die Zukunft" sollen vor allem der Kameradschaft in der MG Wangen und zur Erhaltung unseres schönen Fluggeländes in Kestenholz dienen.

In diesem Sinne verbleibt mit kameradschaftlichen Grüßen

Euer Obmann

**GÖX**

#### Flugplatz-Revision in Kestenholz:

Unter misslichsten Wetterverhältnissen haben ein Dutzend unverwüstliche "Maulwürfe" und "Farb-Chirurgen" an Ostersonntag auf dem Fluggelände gewütet.

Das Resultat dieser Aktion ist hervorragend. Die Piste stellt sich wieder in einem guten Zustand den Piloten und die Hütte lädt wieder zur Gemütlichkeit.

Die Verpflegung durch unseren "Hütten-Spaghettaiolo" und das gespendete Fass Bier von Markus Lehmann trugen das ihre zum guten Gelingen dieses "Werktags" bei.

Allen Mitwirkenden sei an dieser Stelle ein besonderes Dankeschön ausgesprochen.

#### Kegelabend im Gasthof Kreuz, Kappel:

Nicht minder erstaunt war ich, als sage und schreibe 28 ! Hobbykeglerinnen und -kegler an diesem Abend den Weg zur Kegelbahn fanden. Insgesamt neun Stunden auf zwei Kegelbahnen bewältigten wir. Beim abschliessenden Wettkegeln schwang André Stäussi obenaus. Für alle Anwesenden wird dieser Abend in guter Erinnerung bleiben. Denjenigen, die verhindert waren, kann ich versichern, dass dieses Jahr noch zwei Kegelabende organisiert werden.

Euer Göx

Aarburg, 12. April 1983

Das Erdbeeri berichtet ,

Um zu Trainieren waren die Osterfesttage ja wirklich nicht geeignet. Flugwetter war nur für Ostermontag bestellt so wurde es auch eingehalten, und wir konnten unsere Wettbewerbe RCS Cup und Hochstart durchführen. Es freut mich ganz besonders so viele bekannte Gesichter zu sehen, leider waren es am Morgen etwas weniger als Mittags, trotzdem bin ich sehr zufrieden.

13 Nasen an einem Cupwettbewerb, fast ein Rekord. Leider ist dieser Wettbewerb mit den Hoffnungsläufen mit viel Zeitaufwand verbunden ich hoffe, dass jeder Pilot etwas Essen konnte um gestärkt am Hochstart teilzunehmen. Nur neu Auslösen und gleich gings weiter ... mit sage und schreibe 16 Nasen also 15 konnten Starten( Ausfall, nur Theorieprüfung ). 2 Durchgänge konnten wir durchführen mehr lag nicht drinnen das Wetter und die Winde waren nicht einverstanden. Sicher sind mir noch einige Fehler unterlaufen, ich lade jedoch Alle recht herzlich ein, das nächste Mal mitzuhelfen diese zu vermeiden. Ratschläge und Taten, vor allem Taten sind mir im Augenblick sehr willkommen. ( Zuletzt möchte ich Allen nochmals danken für die Teilnahme an den Wettbewerben es bestätigt doch, dass Diese bei den Mitgliedern auf Interesse stossen.

Cup 1983	1. Frey Friederich
	2. Mischler Willi
	3. Kunz Eduard
Hoch 1983	1. Beyeler Jürg
	2. Jeisy Werner
	3. Süess Yves

		DATEI NAMEN LA3083		SEITE=			1
RANG	NAME	MG	STNO	FLUG 1	FLUG 2	FLUG 3	TOTAL
1	PETZ KARL	BU-32	25	475	459	472	1406
2	KUNZ EDUARD	WA-11	47	464	456	461	1381
3	BOEHLEN PAUL	RI-19	9	409	477	473	1359
4	LIECHTI ERICH	WU-02	80	452	475	430	1357
5	BERGER EUGEN	CH-01	86	480	453	423	1356
6	SENN RETO	WU-01	71	451	457	434	1342
7	HAENNI ERNST	CH-03	35	398	451	469	1318
8	KIRCHLER WALTER	OW-28	38	433	448	420	1301
9	BOEHLEN STEFAN	RI-28	6	370	454	476	1300
10	MEIER STEPHAN	SI-23	68	444	370	473	1287
11	RIESEN CHARLES	FU-44	43	412	403	454	1269
12	AEBI FRITZ	FU-03	84	386	446	417	1249
13	THOMKE ROLAND	MU-16	53	364	417	442	1223
14	HUCHTHAUSEN HORST	BE-12	30	420	417	377	1214
15	SIEGRIST WERNER	OW-30	81	457	299	455	1211
16	REINHARD ROLAND	SC-24	11	331	466	413	1210
17	WUETRICH URS	WO-03	77	406	343	443	1192
18	SIGEL URS	CH-08	78	371	380	430	1181
19	LUETHI KARL	CH-05	26	349	416	378	1143
20	GUENTHER MARKUS	IL-59	19	199	467	473	1139
21	SIGEL WALTER	CH-07	94	327	361	400	1088
22	STUEBI MARTIN	WO-05	96	427	178	477	1082
23	FISCHER MARKUS	IL-37	1	445	176	454	1075
24	LUETHI ROLAND	CH-06	20	368	449	250	1067
25	BOEHLEN KURT	RI-37	46	466	139	457	1062
26	WITTWER ROLAND	WU-13	69	422	438	177	1037
27	KOLLER JACK	BU-11	16	415	175	445	1035
28	HAENNI HANSULRICH	CH-04	7	442	150	443	1035
29	HIRSCHI MARKUS	WO-25	12	173	450	411	1034
30	NOVELAZ FRANCOIS	WA-13	41	293	296	445	1034
31	HUMBEL ANTON	WU-26	21	179	387	454	1020
32	MUELLER BRUNO	BE-28	44	387	176	448	1011
33	LAEDRACH FRANZ	WU-23	79	328	314	343	985
34	WERMUTH JUERG	SI-30	75	359	448	176	983
35	BOEHLEN ANDREAS	RI-06	50	173	350	458	981
36	WOLF HANSULRICH	BE-09	89	449	113	407	969
37	HOCHSTRASSER WILLI	BU-12	29	380	173	401	954
38	WENGER HANSUELI	TA-02	51	174	333	440	947
39	BALZ DANIEL	SI-15	4	169	303	456	928
40	BEVELER PETER	FU-30	95	387	309	176	872
41	MISCHLER WILLI	WA-08	8	403	279	177	859
42	RENGGLI PETER	BE-113	64	415	89	348	852
43	TSCHANNEN ADRIAN	MU-53	87	185	306	336	827
44	HASLER MARKUS	CH-02	13	232	146	432	810
45	RUFF EDUARD	CH-10	59	194	349	242	785
46	RINNGENBERG THOMAS	MU-43	74	172	443	163	778
47	WEBER ERNST	BE-67	63	177	107	475	759
48	ROETHLISBERGER FRITZ	BI-33	42	173	128	452	753
49	RANNER MARKUS	WO-26	40	411	166	174	751
50	HIRSCHI FRED	WO-20	48	166	171	404	741
51	CANEIRO FRANCICO	WA-20	58	160	150	430	740
52	BOEHLEN WILLI	MU-22	72	169	117	451	737
53	STEGMANN WALTER	TA-01	54	466	104	159	729
54	RIESEN CHARLY	FU-45	10	175	172	345	692
55	SCHALLER ERICH	WA-31	67	177	169	339	685
56	HOLZER WERNER	WO-13	31	163	178	341	682
57	RENGGLI CHRISTOPH	BE-166	32	352	176	147	675
58	INTHURN NIKLAUS	MU-31	37	152	376	135	663
59	WITTWER FRANZ	WU-12	65	173	144	333	650
60	LOOSLI GOTTLIEB	RI-31	17	263	382	0	645
61	STECK ANDREAS	WO-12	57	180	91	359	630
62	MOROF H. U.	WU-06	22	177	175	270	622



VON EINEM, DER AUSZOG, DAS FLIEGEN  
ZU LERNEN.

Erlebnisse aus einer Piloten -  
Rekrutenschule 3. Teil (Ende)  
von Peter von Burg Züri

Nach den überstandenen acht  
Wochen Selektionszeit sollte  
nun eine etwas ruhigere Zeit  
für uns anbrechen. Wir waren  
noch ganze 18 Rekruten und etwa  
10 Fluglehrer, also fast so etwas  
wie eine grosse Familie. Die meisten  
unserer Fluglehrer waren ganz junge, frisch  
brevetierete Piloten des Ueberwachungsgeschwaders, also kaum  
viel älter als wir selbst.

Dass deshalb stets etwas gelaufen ist und ständig Spässe  
gemacht wurden, ist selbstverständlich. Auch beim Fliegen  
wehte jetzt ein viel angenehmerer Wind. Jeder konnte nun  
seine individuellen Probleme und Schwierigkeiten mit seinem  
Fluglehrer besprechen und auch speziell trainieren.

Dennoch waren die erwarteten Fortschritte gross, das zu  
bewältigende Programm riesig. In der Theorie wechselten  
sich Geographie, Aerodynamik, Fluglehre, Fliegerärztliche  
Probleme und Flugunfallverhütung miteinander ab. Dazu kam  
noch das Blindflugtraining im Simulator. Ueber zwanzig  
Stunden hat jeder von uns in diesen "Kisten" geschwitzt,  
um auch ohne Sicht beim stärksten Sturm nur mit Hilfe der  
Instrumente und Fremdpeilungen den Flugplatz auf genau  
vorgeschriebener Kurslinie wieder zu finden und dort zu  
landen. Falls es den Instruktoren zu einfach erschien,  
liessen sie einige Instrumente ausfallen, oder uns durch  
Böen durchzuzuschütteln. Wie erlösend leuchtete manch -  
mal am Ende einer gelungenen Übung eine grüne Lampe  
durch die Milchglasscheiben, sofort am Funk quittiert  
mit "Greenlight Emmen", eine vom Fluglehrer hinge -  
haltene Taschenlampe, die die Landeerlaubnis des Pisten -  
wartes anzeigen sollte. Oder nach einem langen, schwierigen  
Anflug legte sich, wie von Geisterhand, eine stilisierte  
Landepiste auf die Frontscheibe: "Field in sight" und  
der "Flug" war überstanden.



Auch im P - 3 wurden wir immer wieder auf's höchste ge -  
fordert. Zuerst noch Landetraining, dann aber schnell Steil -  
kurven und Spiralen ohne Motorleistung und kaum war eine  
Woche vorbei, übten wir bereits Akrobatik.

Dazwischen wieder einmal einen Flug an der ganzen Schweiz -  
Italienischen Grenze entlang im Sotto Ceneri. Keiner wird  
wohl je erfahren, wieviele Grenzverletzungen wir in dieser  
Rekrutenschule gemacht haben.

Danach waren Notlandeübungen sehr in Mode. In jeder möglichen  
und unmöglichen Situation musste man sich darauf gefasst  
machen, dass plötzlich der Motor nur noch im Leerlauf  
drehte. Dann galt es, in möglichst kurzer Zeit zu ent -  
scheiden, ob überhaupt noch ein Flugplatz in erreichbarer  
Nähe war, oder ob man mit einem genügend grossen Feld  
vorlieb nehmen müsste. Entscheide, die mir als Segel -  
flieger gar nicht neu waren. Sehr ungewohnt dagegen war  
schon der Gleitwinkel und das Einteilen des Landeanfluges.  
Mit etwa 100 km/h und einem Gleitwinkel von ungefähr 1:8  
geht das Flugzeug in Richtung Boden. Durch Ausdehnen oder  
Abkürzen des Landeanfluges und beschränkt auch durch die  
geringe Bremswirkung der Landeklappen versuchten wir, die  
erste Hälfte der Piste zu treffen.

Immer wieder wurde das Programm durch neue Aktionen auf -  
gelockert.

Unsere Fluglehrer liessen sich ständig wieder etwas  
neues einfallen. Von der Spezialakrobatikkür als be -  
lohnung für einen gelungenen Flug bis zum nicht ange -  
kündigten Abstellen des Motors während des Rückenfluges  
reichte ihr Repertoire. Ein spezieller Höhepunkt war  
natürlich der langersehnte erste Alleinflug auf dem P - 3 .  
Ein Strauss Feldblumen und etwas später eine originelle  
Urkunde mit Foto der ersten Sololandung unterstrichen  
dieses Etappenziel.

Seit diesem Tag steigerte sich unser Arbeitspensum und  
man erblickte plötzlich auffallend viele sonderbar ange -  
zogene Zuschauer, die am Rand der Pisten oft ganze Tage  
in den Himmel starrten. Das sehr intensive Akro -  
training ergänzte sich mit Geographieflügen im ganzen Tessin und  
im Gotthardgebiet, ja sogar bis nach Samaden.

Mit diesen Flügen sollten wir unsere ausführlich in den  
vielen Theoriestunden erworbene Geographie Kenntnisse  
weiter vertiefen. Der Fliegerische Abschluss unserer RS  
bildete ein Flug anlässlich der Inspektion.

Für diesen Flug hatten sich die Fluglehrer einiges, für uns völlig neues, einfallen lassen. So musste der Start exakt auf die Sekunde erfolgen. Es galt eine Aufklärungsaufgabe von einem genau vorgegebenen Kartenparcours aus zu lösen oder den unerwarteten Angriff eines " feindlichen " P - 3 zu erkennen. Auch das Fliegen von sechs horizontalen Kreisen in möglichst kurzer Zeit und ein selber zusammengesetztes Akroprogramm liess bei den Vorbereitungen grosse Diskussionen aufkommen.

Nach diesem Flug hiess es, Abschied zu nehmen von unserem vertrauten P - 3. Jeder hatte etwa 70 Stunden mit diesem Flugzeug geflogen und alle seine guten und weniger guten Eigenschaften waren fast in unser Blut übergegangen. Doch der Abschied sollte ja nur bis zum nächsten Frühjahr dauern um dann in Sion in der Pilotenschule 1 weitere Stunden mit diesem Flugzeug zu fliegen. Unerwartet, zwei Tage vor unserer Entlassung kam plötzlich die kalte Dusche. Für drei von uns sollte endgültig fertig sein mit der Militärfliegerei.

Aus der grosse Traum, auch für mich ! War es je mehr als ein Traum ?

Lohnt es sich, fast sein ganzes Leben nur auf etwas wie die Militärfliegereiauszuweichen.

Alles Fragen, die bei mir erst spät auftauchten.

Heute empfinde ich die Militärfliegerei und speziell das Helikopterfliegen immer noch als das letzte wirkliche Fliegen, das es noch gibt. Ein immer wieder faszinierendes Fliegen, das noch mit dem Knüppel, viel Gefühl und trainiertem Auge gemacht wird. Instrumentenflug und genau festgelegte verhaltensmassregeln sind hier nicht gefragt. Allerdings , der Preis ist hoch, bezahlt wird beinahe das ganze persönliche Leben.

Entscheiden muss jeder selber.

Dies war ein kleiner Abriss meiner fast ferti Piloten RS Natürlich gäbe es noch sehr viel interessantes zu erzählen, dies würde aber den Rahmen dieses Infoblattes bei weitem Sprengen. Für mich war es interessant euch einen kleinen Einblick in die Militäraviatik zu geben ich hoffe, dass ihr auch ein klein wenig provitiert habt von meinen erzählungen.

Peter von Burg [ ehem. WA 34 ]  
Zürich

Joh bin schon sebt vielen Monaten tot, aber ich möchte, dass ihr wisst, wie ich gestorben bin. Was die "Flügerler" darüber berichtet haben, sagt gar nichts. Woher sollten diese "Möchte - gernpiloten" es auch wissen ? Sie waren ja gar nicht dabei, bis auf einigen Wenige.

Eigentlich war ich ein Bastard. Mein Rumpf stammte aus einer Privatwerkstatt. Die Flügel kaufte mein Meister in einem Hobbyladen. Schon beim zusammenbau meines Schwanzes pfuschte er dermassen, dass er mir das ganze Seitenleitwerk absägen musste. Mein neuer Hinterteil sah aus, als ob man einen Spatz mit einem Mäusebussard gekreuzt hätte. Meine Schwingen hatte er sauber und ordentlich auf dem Baubrett zusammengeleimt. Beim Verschleifen passierte es dann. Er drückte meine Flächen mit seinen Patschhänden so fest, dass die Beplankung an einigen Stellen risse bekam. Diese konnte er jedoch zu meiner vollen Zufriedenheit wieder flicken. Mein Boss war selber nicht fähig meine Schwingen mit Monocote zu überziehen. Er musste schon einen Kollegen zu Hilfe rufen. Als diese beiden Kerle mit dem heissen Bügeleisen und dem heissluft-speienden Ungetüm von einem Föhn meinen Flügeln zu Leibe rückten, hätte ich am liebsten Reissaus genommen. Na ja, Indianer kennen halt keine Schmerzen ! Jmmerhin habe ich diese Tortur ohne Schaden überstanden, und anschliessend musste ich gestehen, dass mir meine Flatterdins ganz gut gefielen. Mein Rumpf hat er nach einigen Spachtelversuchen mit weisser Farbe angestrichen und später mit einem orangen Filet versehen.

Als ich fertigt auf dem Flugfeld lag um endlich einmal frische Luft zu schnappen, stolzierte mein Erbauer um mich herum, als ob ich ein Goldschatz wäre. Er nahm mich in die rechte Hand, probierte ob mein Innenleben noch funktionierte schaute mich noch einmal beschwörend an, und beförderte mich mit einem starken Stoss in mein noch unbekanntes Element der Luft.

Was mir nun alles passierte verschweige ich lieber, da sonst mein Chef verhaftet würde, wegen Seelischer Grausamkeit.

Mit der Zeit jedoch gewöhnten wir uns aneinander und wurden noch ein ganz gutes Team zusammen. Wir erlebten manch schönen Flug, und an Wettbewerben konnten wir uns gut halten.

Mein erster grösserer Erfolg erfliegen mein Chef und ich an einem F3B Wettbewerb. Wir kamen auf den beachtlichen Rang neun und damit unter die ersten Zehn. Wir freuten uns gemeinsam über diesen Erfolg. An jenem Tag hatte mein RC - Pilot mich besonders sauber geputzt und ordentlich zerlegt an einem sonnigen Platz neben einem Kornfeld deponiert. Da nahte das schreckliche Ende meiner beiden Flügel. Ein Mitglied jener Organisation näherte sich mit dem Auto meiner. Er sauste um die Kornfeldecke, übersah mich und fuhr geradewegs über meine Schwingen. Ein Knacken und ein Bersten beendeten das Dasein meiner Flügel. Wie von einer Furie gepackt sauste mein Boss umher und versprach allen Tod und Teufel. Noch am gleichen Tag versprach er mir aber ein Paar neue Flügel. Und wirklich ! Es ging nicht lange, brachte der Pösteler ein riesen Paket. Die neuen Flügel wurden ausgepackt und meinem Rumpf angepasst. Mein Vhef hatte sehr wahrscheinlich Fortschritte im Monocotieren gemacht, denn er brauchte keinen seiner Kollegen mehr dazu.

Der erste Flug mit den neuen Flügeln war alles andere als ein Erfolg. Aus geringer Höhe Stürzte ich zu Boden und verletzte mich erneut an den Flügeln. Nach längerem Aufenthalt in der Werkstatt meines Erbauers, wurden meine Flügel repariert und der Anstellwinkel geändert. Im Flug zeigte ich dann was ich konnte. Mein Chef meinte, man müsse mich nur etwas schneller "laufen" lassen als vorher.

Bald waren wir wieder das alte Team. Wir gewannen sogar Wettbewerbe, und verbrachten schöne Zeiten zusammen. Manchmal hatten wir Meinungsverschiedenheiten, die aber bald aus der sonst so heilen Flugwelt verdrängt waren.

Dann kam was kommen musste. Jedes Wesen Lebt ja bekanntlich nur ein Leben und dies auch nur eine kurze Zeit. Bei mir schlug der sogenannte Fliegertod schnell und unwieder - ruflich zu.

An einem Cup - Wettbewerb lief zuerst alles planmässig. Der erste Durchgang verlief noch zur Zufriedenheit meines Chefs. Ausser einer verpatzten Landung, war noch Alles drinn. Mein Pilot wurde zusehends nervöser und tanzte von einem Bein auf das andere. Dauernd verschwand er hinter dem Chalet, welches neben dem Flugfeld stand, um ein Angst - PiPi zu machen.

Nun mussten wir zum zweiten Durchgang starten. Ein Flieger - kollege nahm mich vom Boden auf, befestigte mich am Hoch - start Seil, welches zur Elektrowinde führte. Mein Chef gab das OK, und ab ging die Post. Aber nicht lange! Nach cirka zehn Metern steuerte mich mein Chef in eine Linkskurve welche auf einer Asphaltstrasse endete.

Die neuen Flügel wurden mit Gewalt vom Rumpf gerissen und sahen aus wie ein paar Indianerhosen, die von einem Elch eine Nacht lang gekaut wurden. Mein Rumpf war an der Spitze ausgefleddert und meine Innereien lagen auf der Strasse. Sogar das Herz, mein wichtigster Teil, lag reglos im Strassengraben. Jetzt packte es meinen Chef. Zuerst waren seine Kollegen Nietten, welche vom "Fliegerstarten" keine Ahnung hatten, später war die Winde schuld an meinem Tod. Hätte ich da noch ein Wort zu sagen gehabt, wüssten alle, dass mein Chef, dieser Dussel, mein Seitensteuer etwas nach links getrimmt hatte anstatt geradeaus. In seinem Zorn packte er mich , schleppte mich zum Abfallfass und zerschlug mich zu kleinen Teilen. Zum Abschluss Kremierte er mich und schwörte dabei, keinen Flieger mehr in seine Hände zu nehmen. Schade, ich hätte gerne noch länger ge - lebt und mich in meinem Element wohl gefühlt. Wenn ich manchmal aus dem Fass schaue tut es mir weh, wenn die anderen Flieger sich hoch in der Luft tummeln ohne meine verkohlten Ueberreste zu beachten.

Resüme: Der Chef brauchte zum schreiben dieser Tatsache eine Tabakpfeiffe voll Tabak und zwei Schachteln Streichhölzer, sowie ein paket Taschentücher.  
Wegen den Tränen.

Euer WA öuf [ 10+1 ]

Anmerkung der Redaktion:

Brillanten beruhigen nicht nur Frauen, auch Männer strahlen mit ihnen!

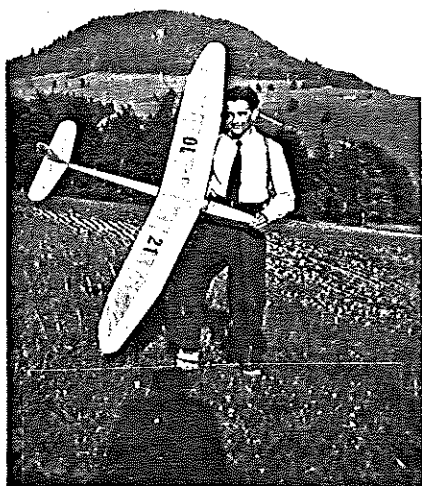
## Die Faszination des Flugmodellportes

Wann immer die Umstände es erlauben "treibt" es mich auch nach 40 Jahren immer wieder an den Rand der Piste in Kestenholz wo die regsamen Piloten der MG Wangen viel Interessantes zu bieten haben--macht weiter so.

Gut Flug und toi..toi..toi.  
für die Zukunft

Jhr Pistenrandzuschauer  
SO 33016

..in dessen Kopf jeweils auch Erinnerungen wach werde.



Flugmodell "Strolch"  
Spannweite 1,85 m  
Schafmatt ob Stüsslingen/Rohr  
Juni 1943

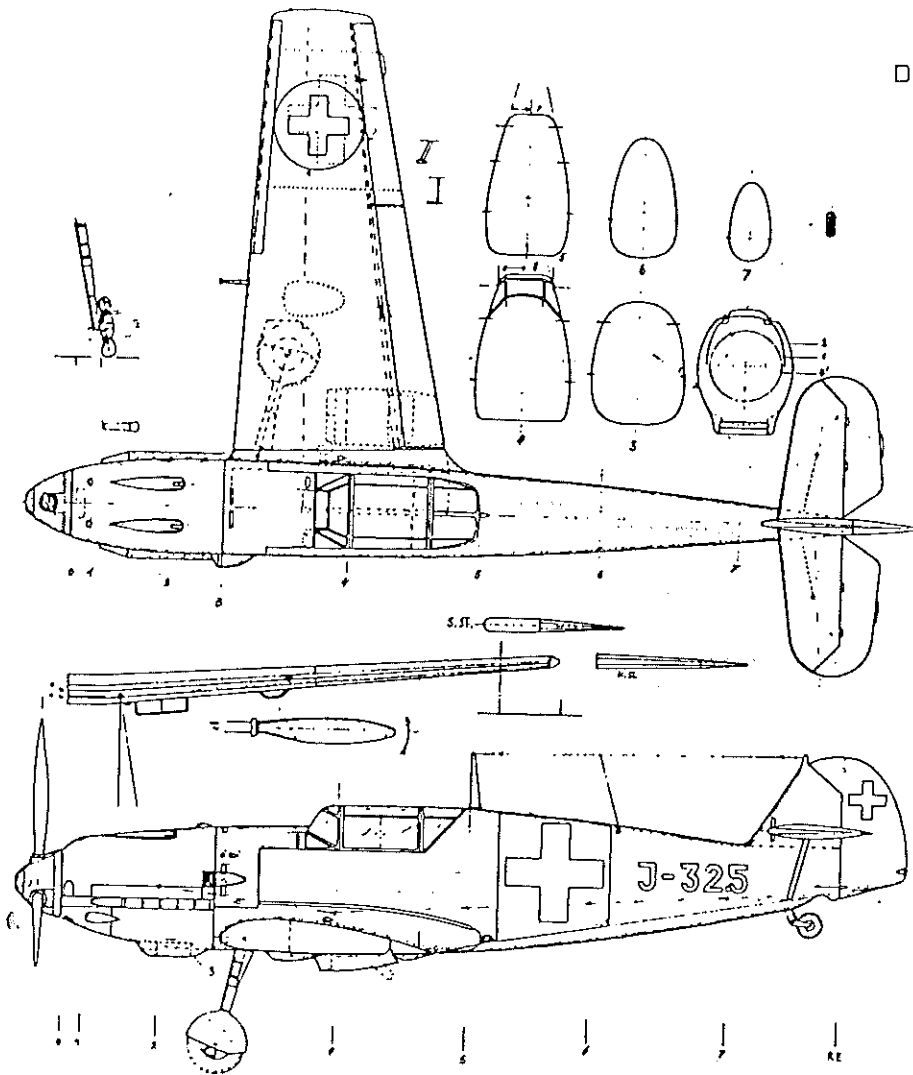


Motormodell "Riedstern"  
Spannweite 1,50 m  
mein damaliger Stolz  
Baujahr 1943

Die Flugzeuge in  
Verkehrshaus:

Messerschmitt

Me - 109 E (1939)

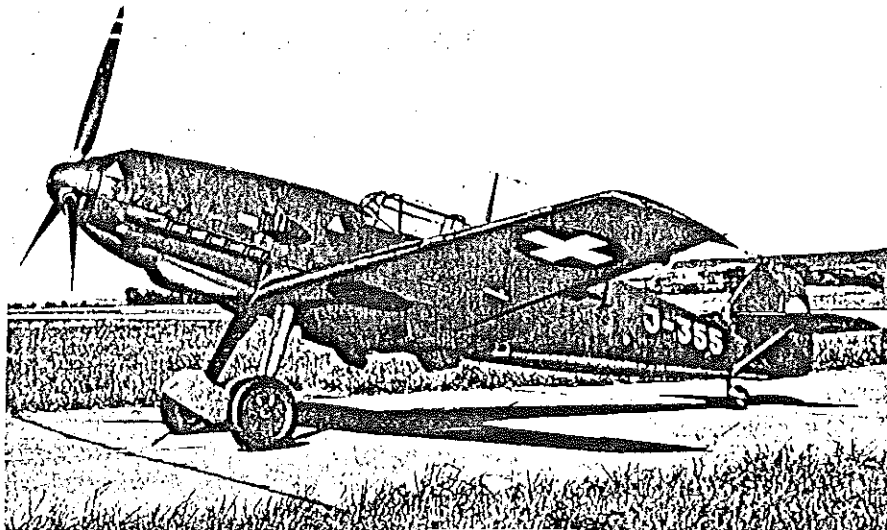


Ganz ohne Zweifel war  
der Messerschmitt  
Me 109 eine der  
besten Jagdflug -  
zeug - Konstruktio -  
nen des Zweiten Welt -  
krieges.

Dieses deutsche Jagd -  
flugzeug wurde in  
über 35!000 Exem -  
plaren gebaut und an  
allen Fronten, an  
welchen deutsche  
Truppen kämpften,  
eingesetzt.

Unter der Führung von Prof. Willy Messerschmitt entstanden 1934 die Pläne für diesen für die damalige Zeit sehr fortschrittlichen Flugzeug. Es galt, mit dieser Maschine die bisherigen Jäger - alles Doppeldecker der Typen Heinkel He - 51 und Arado Ar - 68 - zu ersetzen. Schon von anfang an wurde der Me 109 so konzipiert, dass man ohne grosse Aenderung leistungsfähigere Motoren und verschiedene Bewaffnungen einbauen konnte.

Dass Prof. Messerschmitt's Konstruktion ein ganz grosser Erfolg beschieden war, zeigte sich erstmals am Internationalen Flug - meeting von 1937 in Dübendorf, als das deutsche Team, ausgerüstet mit vier BF - 109 B ( BF = Bayrische Flugzeugwerke, später in Messerschmittwerke umbenannt ) den Alpenrundflug für Militärflugzeuge gewann. Der Me 109 gewann ebenfalls die Einzelwertung im Alpenrundflug mit 420 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit und die Sturz - und Steigflugkonkurrenz, bei welcher 3200 m Höhe mit anschliessendem Sturz auf 300 m in 2 Min. und 5,7 Sek, erreicht wurden.



Die eigentliche Bewährungsprobe für den Me 109 kam während des spanischen Bürgerkrieges. Die deutsche Legion Condor konnte mit der Me 109 die absolute Luftherrschaft erringen und bis zur Beendigung des Krieges halten. Der Me zeigte sich hierbei allen anderen zur damaligen

Zeit eingesetzten Jagdflugzeuge weit Überlegen. Er verkörperte die letzte Generation von Kolbenmotor - Jägern, die durch Strahlflugzeuge abgelöst wurde.

Bei der im Verkehrshaus ausgestellten Maschine handelt es sich um einen Me 109 E-3. Die E-Version des Me 109 war eigentlich das erste Grosserienmodell der langen Me 109 Reihe und hatte bis Ende 1939 alle früheren Modelle in der damaligen Deutschen Luftwaffe ersetzt.

Während des Zweiten Weltkrieges leisteten 117 Me 109 Dienst in der Schweizer Flugwaffe.



---

#### Mitgliederzuwachs in der MG Wangen

Name:	Zahnd Daniel
Berufung:	Schüler
Geburtstag:	08.11.1967
Hobby:	Elektronik allgemein
Besonderes:	Vorläufig nur RC Segel - Flug

Daniel, wie ich gesehen habe interessierst Du Dich aktiv am guten Gelingen unseres Vereins. Ich wünsche Dir nur das Beste .



1.  
Strafaufgabe von Kunz Eduard laut  
W. Mischler! Bitte Seite 2 genau durchlesen!

Ich darf nicht auf den Hag sitzen. Ich darf nicht  
auf den Hag hocken. Ich darf nicht auf den  
Hag sitzen. Ich darf nicht auf den Hag hocken.  
Ich darf nicht auf den Hag sitzen. Ich darf nicht  
auf den Hag hocken. Ich darf nicht auf den Hag  
sitzen. Ich darf nicht auf den Hag hocken. Ich  
darf nicht auf den Hag sitzen. Ich darf nicht auf  
den Hag hocken. Ich darf nicht auf den Hag sitzen.  
Ich darf nicht auf den Hag hocken. Ich darf nicht  
auf den Hag sitzen. Ich darf nicht auf den Hag  
hocken. Ich darf nicht auf den Hag sitzen. Ich  
darf nicht auf den Hag hocken. Ich darf nicht  
auf den Hag sitzen. Ich darf nicht auf den Hag  
hocken. Ich darf nicht auf den Hag sitzen. Ich darf  
nicht auf den Hag hocken. Ich darf nicht auf den  
Hag sitzen. Ich darf nicht auf den Hag hocken. Ich  
darf nicht auf den Hag sitzen. Ich darf nicht auf  
den Hag hocken. Ich darf nicht auf den Hag sitzen.  
Ich darf nicht auf den Hag hocken. Ich darf nicht  
auf den Hag sitzen. Ich darf nicht auf den Hag  
hocken. Ich darf nicht auf den Hag sitzen. Ich  
darf nicht auf den Hag hocken. Ich darf nicht

auf dem Hag sitzen. Ich darf nicht auf dem Hag hocken.  
Ich muss am Willi sini Flugli richtig abgä. Ich muss  
am Willi sini Flugli richtig abgä. Ich darf nicht auf  
dem Hag sitzen. Ich darf nicht auf dem Hag hocken.  
Ich darf nicht auf dem Hag hocken. Ich darf nicht auf  
dem Hag sitzen. Ich darf nicht auf dem Hag hocken.  
Ich muss am Willi sini Flugli richtig abgä. Ich muss  
am Willi sini Flugli richtig abgä. Ich muss am Willi sin  
Flugli richtig abgä. Ich darf nicht auf dem Hag  
sitzen. Ich darf nicht auf dem Hag hocken. Ich muss  
am Willi sini Flugli richtig abgä. Ich muss am Willi  
sin Hag richtig abhockä. Ich muss auf dem Hag  
mit em Willi sinere Flugli. Ich darf nicht uf em Willi  
sini Flugli hockä. Ich darf nicht auf dem Hag sitze  
Em Willi sini Flugli hocket uf em Hag. Ich darf nicht  
auf dem Hag hocken. Ich muss am Willi sin Hag richti  
abgä. Ich darf nicht auf dem Willi hocken. Ich darf  
nicht auf dem Hag hocken. Ich muss em Willi sini Flugli  
uf de Hag abgä. Ich darf nicht auf dem Hag sitzen.  
Em Willi sin Sitz flügt uf de Hag. Ich darf nicht auf dem  
Hag hocken. De Hock uf em Hag isch abgä. Ich darf  
nicht auf dem Hag sitzen. De Hag git em Willi sini  
Flugli richtig ab. Ich muss em Willi sini Flügere nid  
la sädere. Jetzt gib ichs uf, ig han nämlich es Puff!