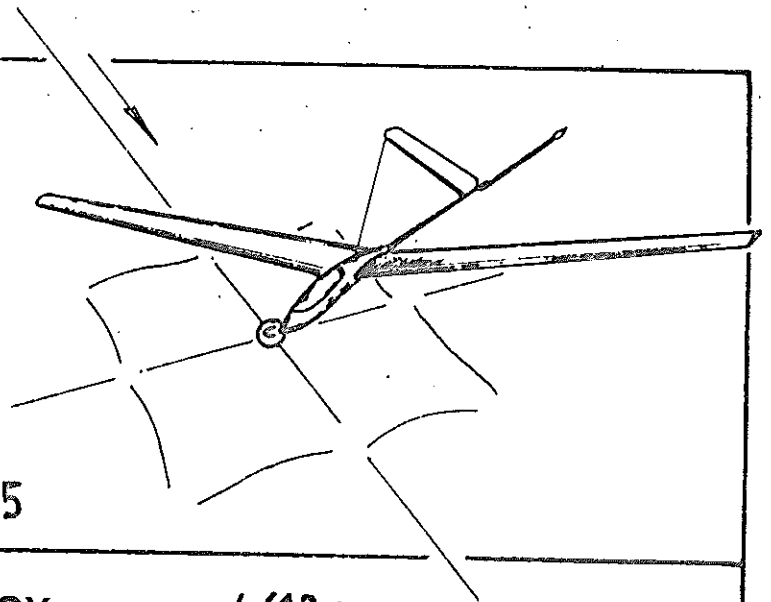
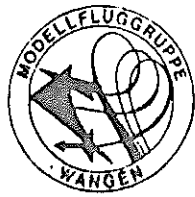


# DEADCENTER



INFOBLATT 4 / 85

redaktion: SILVIA JEISY

4612 WANGEN



Im Vordergrund das Siegermodell vom internationalen Scale-Wettbewerb "Quarter Scale Association" in Las Vegas 1983.

### Warum schliessen sich abends viele Blüten ?

Am Abend und bei Regen schliessen sich viele Blüten und erst wenn die Sonne scheint, öffnen sie sich wieder. Die Blütenblätter schützen den Vorrat an Blütenstaub, genannt Pollen. Der Pollen ist wichtig für die Erhaltung der Blütenart: nur wenn er durch den Wind oder durch kleine Tiere übertragen wird, können sich Samen bilden, aus denen im nächsten Jahr neue Pflanzen wachsen. Die meisten Insekten fliegen aber nur an sonnigen Tagen, und der sonst von den Blütenblättern gut geschützte Pollen bietet sich dann reichlich an.

Die Blütenblätter schliessen sich automatisch. Am untern Teil besitzen sie eine gelenkartige Zone. Die Krümmung am Gelenk hängt vom Wasserdruck in den Zellen ab. Durch das Sonnenlicht steigt der Wasserdruck in diesem Bewegungsgewebe, dann öffnet sich die Blüte. Bei schwachem Licht, abends oder bei einem Gewitter, senkt sich der Druck, das Gelenk erschlafft und die Blüte schliesst sich.

Liebe Modellflugfreunde,

Die Sommerferien sind mehr oder weniger wieder vorbei. Für die Kinder hat wieder die Schule begonnen, die Väter müssen sich in den Arbeitsalltag einfügen, und bei uns Müttern geht es wieder etwas ruhiger zu, wie haben wir Hausfrauen es auch schön ! Doch Spass beiseite. Ich hoffe, dass Ihr alle gesund und braungebrannt und voller neuer Energie die nächste Zeit in Angriff nehmt.

Unser Flugplatz in Kestenholz brennt darauf, dass er wieder vermehrt in Anspruch genommen wird. Der Pistenbelag flüsterte mir kürzlich zu, dass er es regelrecht vermisse, dieses prickelnde Gefühl der verschiedenen Flugzeugräder, oder das schleifen von Seglern zu spühren. Ich hoffe doch, dass der Flugbetrieb bald wieder in gewohntem Rahmen weitergeht. Ich wünsche allen Aktiven für die nächsten bevorstehenden Wettbewerbe gutes Gelingen und möglichst kein "Kleinholz".

Fürs Infoblatt der Oktober Ausgabe, möchte ich mich zum Voraus entschuldigen. Es wird etwas später erscheinen, da wir erst am 14. Oktober von unserer Wienreise zurückkommen, und ich möchte für die Daheimgebliebenen einen kleinen Reisebericht schreiben.

Eine schöne Zeit bis dahin

wünscht Euch

*Silvia Jany*

Redaktionsschluss fürs nächste Info-Blatt ist der 15. Okt. 85

# RUHE VOR DEM STURM oder STURM IM WASSERGLAS

Sturmwitterung ist nach sehr langer Flaute wieder unser Flugfeld in Kestenholz.

Nicht unschuldig daran ist wahrscheinlich die Modellfluggruppe Kestenholz.

In der Juni-Ausgabe des "Chegchtholzer" (Dorf-Käseblatt in Kestenholz) konnte sich die Modellfluggruppe Kestenholz vorstellen.

Doch es blieb nicht alleine bei diesen Vorstellungen.

Negative Äußerungen gegenüber unserer Modellfluggruppe und fadenscheinige Bemerkungen zieren diesen Bericht.

Seit über 10 Jahren haben wir anstandslos unser Hobby auf dem Modellfluggelände Kestenholz ausgeübt. Seit aber dieses Dorf-Käseblatt erschienen ist, sind schon zwei Reklamationen betreffs Fluglärm eingegangen.

Der Vorstand der MG Wangen wird diese Angelegenheit mit den entsprechenden Parteien behandeln. Ebenfalls verlangen wir eine, von uns gefasste Gegendarstellung, im "Chegchtholzer".

Die MG Wangen hat schon einige Kestenholzer Gewitter überstanden. Wir werden vielleicht wieder einmal nass, aber untergehen tun wir bestimmt nicht.

Diesbezüglich einige Informationen und  
Hinweise an unsere Mitglieder:

Wir werden keine weiteren Einschränkungen  
im Flugbetrieb erlassen, als im Flugplatz-  
Reglement festgehalten sind. Aber studiert  
vielleicht wieder einmal dieses Reglement.  
Sollten Reklamationen an unsere Mitglieder  
gelangen, so ist unverzüglich der Vorstand  
zu informieren.

### Besuch der FBA-Nationalmannschaft:

Am Samstagnachmittag, 24. August 1985  
besucht uns die FBA-Nationalmannschaft  
zwecks Training auf unserem Fluggelände  
in Kestenholz. (Zuschauen ist nicht verboten)

### Mitgliederzuwachs in der MG Wangen:

Name: Schweiker Werner  
Geb. Datum: 18. März 1950  
Beruf: Geschäftsleiter  
Wohnort: Haldenstr. 12 B, 2540 Grenchen  
Immatrikulation: WA-01

Name: Elia Daniel  
Geb. Datum: 12. Juni 1973  
Beruf: Schüler  
Wohnort: Ringstr. 7, 4614 Hägendorf  
Immatrikulation: WA-04

Euer Obmann

Hans Beyeler

SECELFUG - FREUNDSCHAFTS - WETTBEWERB  
 MG WANGEN



EINLADUNG

Zum 6. Segelflug - Freundschafts - Wettbewerb 1985

FLUGPROGRAMME  
 \*\*\*\*\*

1. Durchgang:

3 Looping hintereinander ( pro Looping 10 P. )  
 Ziellandung auf Deadcenter  $\phi$  10 cm  
 Flugzeit 2 Min. = 120 Sek.  
 Max. Punktzahl im 1. Durchgang

30 Pkt.  
 150 "  
 120 "  
 300 "

\*\*\*\*\*

2. Durchgang:

Rückenflug 5 Sek. ( pro 1 Sek.= 10 P. )  
 Ziellandung auf Deadcenter  $\phi$  10 cm  
 Flugzeit 2 Min. = 120 Sek.  
 Max. Punktzahl im 2. Durchgang

50 Pkt.  
 150 "  
 120 "  
 320 "

\*\*\*\*\*

3. Durchgang:

Flugzeit 3 Min. = 180 Sek.  
 Ziellandung auf Deadcenter  $\phi$  10 cm  
 Max. Punktzahl im 3. Durchgang

180 Pkt.  
 150 "  
 330 "

\*\*\*\*\*

4. Durchgang:

Kommt eventuell ein 4. Durchgang zur Austragung, so ist dieser zwischen dem 2. und 3. Durchgang festzulegen. Der 4. Durchgang wird von der Jury aus den Durchgängen 1 bis 3 ausgelost.

\*\*\*\*\*

Da tum: Sonntag, 25. August 1985  
 Verschiebedatum: Sonntag, 1. September 1985  
 Ort: Modellflugplatz Kestenholz, ( Wegweiser ab Auto - bahnausfahrt Censingen und ab Ortschaft Kestenholz ).  
 Flugprogramm + Reglement: In der Einladung beiliegend.  
 Programmablauf: 08 30 Orientierung - Startnummernverteilung  
 Sendersabgabe - Gruppenbildung.  
 09 00 Start zum 1. Durchgang.

Hochstartvorrichtung: Die MG Wangen stellt 2 E - Winden zur Verfügung.  
 Anmeldung + Leitung: Die Anmeldung ist mit beiliegendem Formular zu richten an folgende Adresse:  
 Kunz Eduard, Bernstr. 161, 4852 Rothrist

Anmeldeschluss: Dienstag, 20. August 1985  
 Jury: Wird bei der Orientierung bekanntgegeben.  
 Durchführung: Bei zweifelhafter Witterung Tel. 062 180 ab 05 30 Uhr.

Haftung: Der Teilnehmer, bzw. dessen Versicherung.  
 Preise: Wanderpreise für Einzel - und Gruppensieger  
 Spezielle Auszeichnung der Ränge 1 - 3  
 Viele schöne Naturalpreise.

Startgeld: Das Startgeld von Fr. 15.- pro Teilnehmer ist gleichzeitig mit der Anmeldung einzuzahlen.  
 Fr. 12.- pro Mannschaft kann an Ort bezahlt werden.  
 Verpflegung: Auf dem Flugplatz erhältlich.

Mit kameradschaftlichen Grüßen  
 MG Wangen

*E. Kunz*

REGLEMENT  
\*\*\*\*\*

Segelflug - Freundschafts - Wettbewerb  
(Hochstart)

- Die Hochstartvorrichtung wird von der KG Wangen zur Verfügung gestellt.
- Die Flugzeiten sind im Flugprogramm festgelegt.  
(Teilnehmerzahl, Wetter etc. können eventuell kurzfristige Änderungen bewirken.)
- Die Flugmesszeit beginnt beim Ausklinken und endet beim Stillstand des Modells.
- Als Fehlstart werden anerkannt:  
Seilriss, oder Ausriss des Hochstarthakens.
- Mit Ausnahme der Landung müssen die Flugfiguren angesagt werden.
- Bei der Ziellandung zählt die Rumpfspitze des Modells beim Stillstand. Die Landungen werden in einer vorgeschriebenen Landeache vorgenommen.  
(Markierungen)
- Die Ziellandungen werden wie folgt bewertet:  
- Ziellandung auf dem Landefeldmittelpunkt (Deadcenter) ergibt die max. Landepunktzahl.
- Fehlende Distanz zum Deadcenter wird mit 1 Pkt. pro 1 dm in Abzug gebracht.
- Landungen werden bis max. 15 Meter Distanz gemessen.
- Abweichungen von der Landeache erhalten folgende Wertung:  
 $0^\circ - 90^\circ = \text{normale Punktezahl}$   
 $90^\circ - 360^\circ = \text{halbe Punktezahl}$   
mehr als  $360^\circ$  werden nicht mehr gewertet = Null Punkte.
- Personenberührungen, Uberschlag des Modells oder Verlust eines Teils bei der Landung werden mit Null Punkte bewertet.
- Verlust eines Teils in der Luft ergeben Null Flugzeit Pkt.  
Landung wird normal gewertet.
- Jeder Durchgang wird einzeln gewertet.
- Die Anzahl der Durchgänge wird am Wettbewerb festgelegt.
- Derjenige Pilot mit der höchsten Punktezahl pro Durchgang erhält 1000 Punkte, die anderen Teilnehmer erhalten Wertungspunkte gemäss ihrer Leistung zum Sieger.

- Die Gruppenbildung muss vor dem 1. Durchgang abgeschlossen sein.
- Gewinner des Segelflug - Freundschafts - Wettbewerbes der KG Wangen ist derjenige Pilot mit der höchsten Gesamtpunktezahl.
- Gewinner des Gruppenwanderpreises ist diejenige Gruppe mit dem höchsten Punkte total.

- Bei Punktegleichheit entscheidet:

- Einzelwertung: Das höhere Durchgangsergebnis.

- Gruppenwertung: Die höheren Einzelresultate.

- Sind sämtliche Resultate gleich, so entscheiden die besten Landungen über den Sieg.

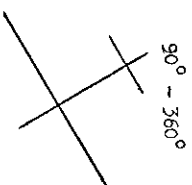
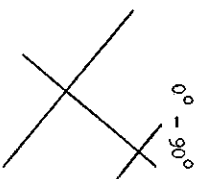
- Es gibt keine Streichresultate.

- Der Wanderpreis ist nach dreimaligem Gewinn, Eigentum des entsprechenden Teilnehmers, oder der entsprechenden Gruppe.

- Bei weniger als 5 Teilnehmer findet kein Wettbewerb statt. Die Wanderpreise gehen im entsprechenden Jahr an die KG Wangen zurück.

\*\*\*\*\*

- Abweichung von der Landeache:



Dieses Reglement tritt ab sofort in Kraft und ersetzt das Reglement vom 23. Februar 1982.

Der RCS - Referent:

*E. Kuppel*

SEGELFLUG - FREIENDSCHAFTS - WETTBEWERB 1985 MG WANGEN	
Problem / Auftrag	Verantwortlich
Begrüssung der Konkurrenten:	Beyeler Jürg
Erklärung des Reglements und Ablauf des Wettbewerbes:	Kunz Edi
Rechnungsbüro : Zuständig für Mutationen der Start - listen während des Wettbewerbes.	Haller Kurt
Zwischen und Endrangliste.	Haller Max
Teilnehmerblätter holen bei Zeitrn.	Schaller Erich
Zeitrnehmer: Korrekter Eintrag der Leistungen in die Teilnehmerblätter.	Beyeler Jürg ( Chef ) Haas René, Kunz Erhard Weyermann Rolf, Süess Yves, Wilfroy André, Wullschlegler Peter, Mühlethaler Max.
Verpflegung / Wirtschaft: Alle Aufgaben, welche mit der Bewirtung der Teilnehmer in Zusammenhang stehen. ( Holzkohlen, Becher, Wasser, Gas, Kaffee, Kuchen, usw. )	Jeisy Silvia ( Chef ) ? Pfister Hansp. ( Grill )
Ueberdachung der Sitzplätze: Wird auch für das Humpenfliegen gebraucht. Aufstellen am 16. 8. 1985	Kunz Edi Süess Yves Haller Kurt
Senderdepot und Kontrolle:	Möri Walter, Mahler D.
Jalonierung der Zufahrtsstrecken: Am Wettbewerbstag bis 08'00 fertig. 7 rechts, 4 links, 4 gerade.	Stucki Willi
Parkplatz: Parkordnung während der Anreise der Teiln. Nach Möglichkeit nur auf unserem Land parken, sonst halb Strasse halb Land.	Rötheli Daniel Zahnd Daniel
Startnummern: Bestellen bei Fa. Rivella AG Rothrist.	Kunz Edi
Tel. 180:	Kunz Edi
Windensbedienung: Bedienung der E - Winden während des Wettbewerbes.	Jeisy Werner Mischler Willy

Problem / Auftrag	Verantwortlich
E - Winden: Es stehen 2 E - Winden im Einsatz, 1 E - Winde als Ersatz.	Gruppenwinde, 1 E - Winde Kunz Erhard, Ersatzwinde ?
Batterien: 2 Batterie zum Auswecheln.	Kunz Edi
Wohnwagen für Rechnungsbüro:	Schaller Erich
Funkgeräte:	Mischler Willy
Mannschaft welche für den sicheren Ablauf des Wett - bewerbes sorgt: Aufrufen der Teilnehmer, Kontrolle der Zugleinen ect.	Kunz Fredy, Frey Fritz, Studer Hansjörg, Stutz Hanspeter.
Allgemeines: Alle vorgängig aufgeführten Personen sollten an Wettbewerbstag um 08'00 Uhr auf dem Flugplatz in Kestenholz sein. Eintreffen der Teilnehmer ab ca. 08'00 Uhr. Wettbewerbsbeginn um 09'00 Uhr.	
Sollte jemand verhindert sein, den vorgesehenen Posten auszufüllen, bitte ich um telefonische Abmeldung. Spätestens 48 Stunden vorher, oder für eine Ersatzperson besorgt sein. Tel. 062 44 10 95 ***** Selbstverständlich sind auch Mitglieder der MG Wangen zur Nithilfe eingeladen, welche auf dieser Liste nicht aufgeführt sind !! *****	
Sponsoren: Um einen reichhaltigen Cabentisch zu präsentieren, sind wir auf Sponsorenbeiträge jeglicher Art angewiesen. Ich bitte deshalb jedes Mitglied der MG für solche Beiträge besorgt zu sein ! Sponsorenbeiträge sollten wenn möglich bis am 18. 8. 85 bei mir vorliegen, damit ich die Preise zusammenstellen kann ! Es dankt zum Voraus der RCS - Referent	E. Kunz <i>E. Kunz</i>

JAHRES - SEGELFLUG - MEISTERSCHAFT - 1985

Zwischenstand am 31. Juli 1985

Pilot:	Ziellandung:	Dauerflug:	Rückenflug:
Wullschleger Peter:	32cm, 34cm, 38cm, 48cm, 52cm, = 204cm.		
Schaller Erich:	20cm, 22cm, 37cm, 46cm, 55cm, = 180cm.	14 Min.	
Kunz Edi:	13cm, 26cm, 27cm, 33cm, 53cm, = 152cm.	29 Min.	43 sek.
Beyeler Jürg:	15cm, 18cm, 20cm, 21cm, 24cm, = 98cm.	37 Min. 18 sek.	48 sek.
Süess Yves:	32cm, 50cm, 78cm, 113cm, 125cm, = 398cm.		
Mischler Willy:	24cm, 26cm, 43cm, 54cm, 71cm, = 218cm.		
Frey Friedrich:	34cm, 41cm, 49cm,		



Der RCS - Referent

E. Kunz

*E. Kunz*



O P E N - D A Y      USAFE

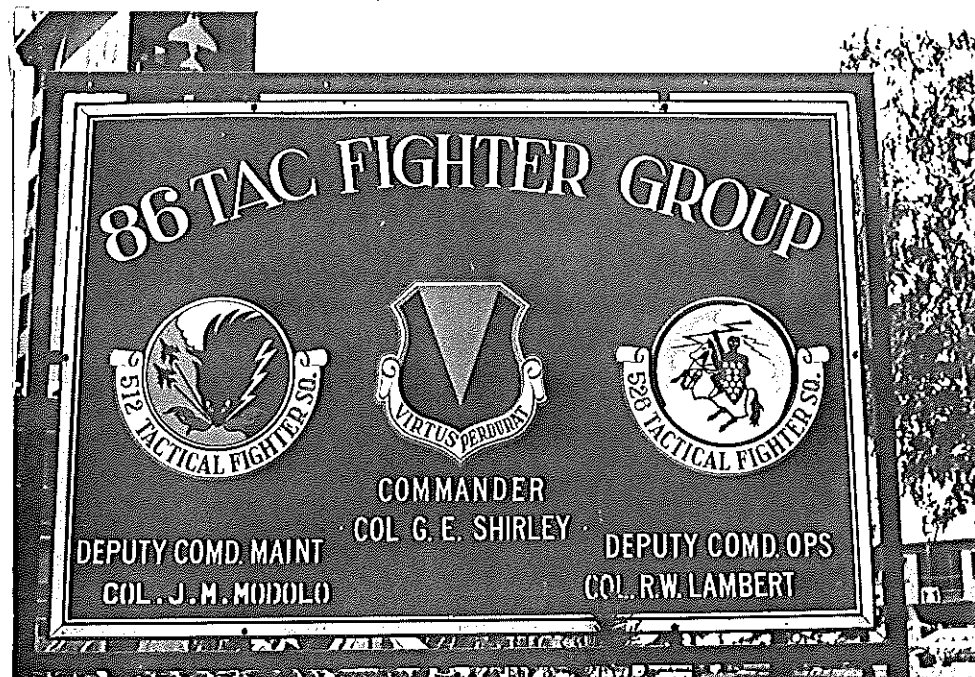
AIR - BASE      Ramstein

Sonntag 23. Juni 1985

---

Bericht über eine militärische Luftfahrt - Show  
von Eurem WA - 55

---



Im vergangenen Jahre, hatte ich mir vorgenommen, wenn der Open-Day auch 1985 durchgeführt wird mit dem eigenen Wagen nach Ramstein zu fahren.

Ich wollte mal soweit als möglich hinter die "Kulissen" einer so grossen Air - Show Einblick nehmen.

Also fuhr ich am Samstag-Morgen, den 22. Juni 85 um ca. 10.30 Uhr guter Hoffnung von zu Hause weg.

Über die Autobahn Richtung Basel - Lahr - Karlsruhe, am Hockenheimring vorbei, bis vor Ludwigshafen. Dann die Abzweigung Richtung Saarland nicht verpassen und ab, über Schifferstadt, Frankenthal nach Kaiserslautern. Von dort sind es nochmals knappe 15 km Autobahn, durch dicht-bewaldetes Hügelgebiet zur direkten Abzweigung der Air-Base.

Zuerst fuhr ich direkt zum Haupteingang, wo es aber nichts zu sehen gab, da fast rund um die ganze AFB ( Air Force Base ) Wald und hohe Büsche stehen. Also zurück zu einem Seiteneingang.

Hier konnte ein kleiner Abschnitt mit Taxiway, Startbahn und Tarmac eingesehen werden. Viele der auf dieser AFB diensttuen - den US - Soldaten des "Security-Services" waren beschäftigt mit aufstellen von Wegweisern, Tafeln, Abschränkungen und vielem anderen mehr.

Lastwagen, VW Pic-up's und kleinere Pritschenwagen fuhren vorbei, es war ein kommen und gehen wie in einem Ameisenhaufen. Dazwischen landeten eine "Phantom F4E" der beheimateten 86th TFW ( Tactical Fighter Wing ), eine F-16 der belgischen Luftwaffe und eine "Shorts 330" der Air Force.

Nach ungefähr einer halben Stunde, d.h. um ca. 16.00Uhr versuchte ich die nähere Umgebung des Flugplatzes zu erforschen. Ich fuhr mit dem Auto den verschiedenen Strässchen und Strassen entlang durch schwach besiedeltes Wohngebiet und Industrie-Quartiere und landete schlussendlich relativ nahe der Landebahn im Anflugsektor.

Nachdem sich nur ein leicht bewölkter Abendhimmel, mit angenehm wärmender Sonne präsentierte, entschloss ich mich, noch etwas hier im Anflug zu bleiben.

Denn wie nachfolgende Aufstellung zeigt, war doch allerhand los.

- 16.30 Uhr Anflug und Landung der ital. Kunstflugstaffel "Frecce Tricolori" mit den neuen Flugzeugen Aermacchi MB - 339.
- 16.45 Uhr Landung einer RF - 4E ( Aufklärer ) "Phantom" der 86th. TFW.
- 16.50 Uhr Landung einer Short 330 "SHERPA" der US Air Force (Kleintransporter für Verbindungstransporte innerhalb der Air Bases in Europa )
- 16.55 Uhr Landung einer Aeritalia G - 222 Transporter. ( Wartungspersonal + Ersatzteile der Kunstflugstaffel "Frecce Tricolori" )
- 17.00 Uhr Anflug und Landung zweier "Harrier Senkrecht - starter" der RAF (Royal Air Force) von der RAF-Base Brüggen in Belgien.
- 17.35 Uhr Landeanflug von gleichzeitig 2 Maschinen der Norwegischen Luftwaffe. ( 1 Saab J-35 Draken und 1 TF-104 Starfighter Doppelsitzer).
- Zuvor war ich im Auto eingeknickt, weshalb ich die beiden Maschinen nicht auf den Film brachte.
- 5 1/4 Std. Absolute Fliegerflaute. ( Nur zwischendurch hörbar vom Flugplatz, ein Triebwerk-Standlauf ).
- 18.50 Uhr Landung einer Lear-Jet 25 ( Persönliches Verbindungsflugzeug hoher Offiziere von Ramstein ).
- 19.00 Uhr Start und ca. 10 minütiges Training der "Frecce Tricolori" ( Verbands-Kunstflug ).
- 19.45 Uhr Anflug mit Landung von 2, F-16 Fighting Falcon der holländischen Luftwaffe aus Leuwarden.
- 19.55 Uhr 1x Ueberflug mit anschliessender Landung von zwei Bundeswehr "Starfightern F-104".

- 20.00 Uhr Anflug und Landung einer belgischen Mirage III E  
( Analog unserer Mirage III S ).
- 20.05 Uhr Eintreffen (Ebenfalls in Formation) Und Auf-  
lösung zu Einzellandungen der englischen  
Kunstflugstaffel " Red Arrows".
- 20.10 Uhr Anflug zur Landung einer Short 330 SHERPA  
der USAF.
- 20.35 Uhr Anflug mit Landung einer C-130 Hercules der  
RAF von der Heimat Air-Base  
(Wartungspersonal und Ersatzteile für die  
"Red Arrows" Kunstflugstaffel).

Es schien, dass diese "Hercules" den Abschluss dieses Samstag-  
Abendlichen, Fliegerischen Reigens bildete, denn bis 21.00 Uhr  
war nichts mehr "hereingetrudelt".

Somit entschloss ich mich, meinen Standort zu räumen, und fuhr  
auf die andere Seite der Air-Base in ein kleines Dorf. Zwi-  
schen Häusern und Gärten erblickte ich einen "Kirmes-Platz",  
bei dem ich zuhielt. Ich platzte mitten in Konzerte, versch.  
Musikkapellen, Turmbläser und Folklore-Blasformationen (Es  
war eben der Tag der Internationalen Musik).

Mit einer Bratwurst und einem Mass Bier trat ich meinem ange-  
stauten Hunger entgegen.

Die Dämmerung schritt voran, als ich zurückfuhr, in die Nähe  
meines Anflug-Standortes. Nämlich eine abgelegene Zufahrts -  
strasse am Rande des Adam Opel Versuchsgeländes.

Dort funktionierte ich meinen Wagen zur Schlafstätte um. ( Es  
hatte mir "gestunken", zu dieser Zeit noch ein Zimmer zu suchen).  
Also legte ich mich hin und bald schlief es dann auch von  
selbst.

Doch ca. um 03.00 Uhr machte ich eine unangenehme Bekanntschaft  
welche ich hier nicht weiter festhalten möchte.

Die Ziffern meiner Uhr standen auf 07.35 Uhr, als ich erwachte  
und die Sonne strahlte mich durch die angelaufenen Autoschei-  
ben an.

Mit den mitgeführten Utensilien verwandelte ich meinen Kopf  
wieder in ein zivilisiertes Gebilde.

Um acht Uhr zischte ich los, Richtung Eingang der Air-Base.  
O weh! eine Autoschlange wälzte sich von der Autobahn her zum  
Eingang, welche aber noch zügig voran kam. Ich mischte mich da-  
zu und bald war ich auf dem Air-Base Areal.

Etwa 50 m hinter der Abschrankung, entlang der Startbahn, auf  
der Höhe des Tower wurde ich zum parkieren eingewiesen.  
Eilends machte ich mich zur Statischen Ausstellung auf, um die  
"selteñeren Vögel" in Ramstein, ohne viele menschliche Wesen,  
auf meine Filme zu bekommen.

Nachdem alles abgelichtet war, machte ich eine freiwillige "Radiowanderung" zurück zu meinem Wagen. Denn vor der Abschran-  
kung, hinter Stacheldraht, hatten sich einige Modellflieger  
etabliert.

Ich postierte mich dort ebenfalls, allerdings hinter der Ab-  
schrangung, und schaute zu, was da alles flugtüchtig gemacht  
wurde.

Nach und nach wurden die Modelle gestartet und vorgeführt. Nebst  
einer grossen Focke Wulf FW-190 E, 2 F-16 Fighting-Falcon mit  
Jmpeller, einem Nurflügler mit 4 Takter, wurde auch Formations-  
kunstflug mit 6 Phantom-Modellen in den Farben der "Thunderbirds"  
eindrücklich demonstriert.

Am imposantesten waren jedoch die beiden grossen Delta's mit 1  
resp. 2 Pulso-Düsentriebwerke aufgesetzt.

Unter ohrenbetäubendem, dumpfen Rohren, wurden die Modelle ein-  
zeln mittels Katapult-Rampe gestartet und vorgeführt.

Gemäss den Erläuterungen des Speakers, (selbstverständlich in  
englisch und deutsch) erreicht das einmotorige Delta, Geschwin-  
digkeiten bis 360 km/h also höchste Konzentration des Piloten.

Um 12.45 Uhr wurden die Modellflug-Demonstrationen eingestellt,  
denn punkt 13.00 Uhr überflogen 6 Phantom der Heimatstaffel den  
Platz und eröffneten so die Flug-Show.

Nun folgten Schlag auf Schlag die Vorführungen verschiedener  
Jäger, Erdkämpfer- + Jnterceptor Flugzeuge, sowie Trainer, Trans-  
porter und Helikopter und dazwischen die Kunstflugstaffeln.  
Jedesmal eine eindrückliche und ohrenbetäubende Show mit viel  
Schall und Rauch.

Weitere Erläuterungen dieser Monster Flugschau können diese  
Faszination nicht wiedergeben, eine solche Show muss man per-  
sönlich miterleben.

Ein paar Photographische Momente habe ich in Buchform für Jnte-  
ressierte zusammengestellt.

Um 16.57 Uhr landete die letzte Maschine der 9 "Red Arrows" auf  
der Piste in Ramstein, was zugleich das Ende der diesjährigen  
Flugschau bedeutete.

Nun begann das grosse Verschieben einer unübersehbaren "Blech-  
lawine" (sprich Autos) nach allen Ausgängen der Air-Base, denn  
es waren wieder tausende und aber-tausende Zuschauer, welche  
dabei sein wollten.

Aus Erfahrung wusste ich, dass frühestens nach einer Stunde,  
eine kleine Hoffnung bestand, so im knappen Schrittempo zu ei-  
nem der Ausgänge zu kommen.

Also ergatterte ich mir noch schnell einen "Hamburger" und eine  
Cola, setzte mich neben meinen Wagen zu Boden und-genoss nebst  
Speis und Trank, das emsige Treiben um mich herum.

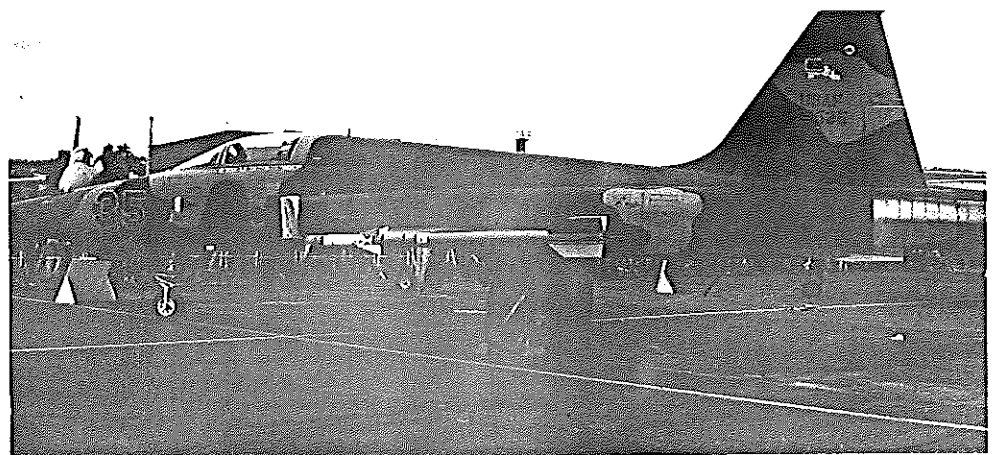
Zuerst wurde von den Armee-Angehörigen die Grünfläche neben der  
Piste von allerlei Papier und Becherresten gesäubert. Absperr-  
material, Mülltonnen und Tafeln wurden mit grossen Sattelschlep-  
pern eingesammelt. Im Zuschauerraum waren die vielen Dutzend  
Ess- und Getränkestände ebenfalls am zusammenräumen. Langsam  
leerte sich der riesige Zuschauerraum von Menschen und Autos,

sodass auch hier die Aufräumequipen wirken konnten. Denn es war oberstes Gebot, diese Air Base so rasch wie möglich, in einen Kriegstüchtigen Flugplatz zurück zu verwandeln.

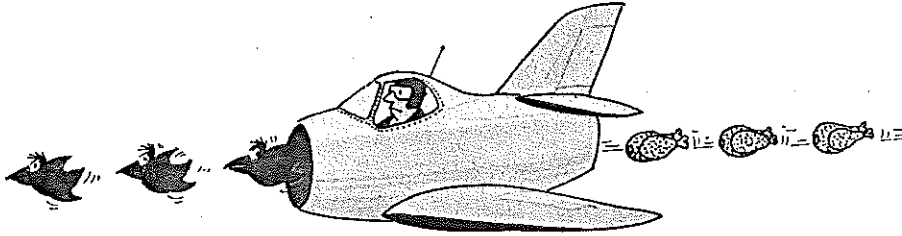
Zu erwähnen sei noch, dass von früh morgens, bis spät abends ein riesiges ziviles Polizei-Aufgebot, nebst den vielen Angehörigen des militärischen Sicherheitsdienstes vor und hinter den Abschränkungen für die Sicherheit des ganzen Platzes verantwortlich waren. Glücklicherweise gab es keine Demonstrationen oder Tumulte.

So gegen 18.15 Uhr setzte ich mich in meinen Wagen, fuhr los, und kam ohne langes Warten zum Ausgang des Flugplatzes. Der Autobahn Richtung Kaiserslautern zu strebend, fuhr ich an diesem Abend noch bis Kirchheim/Teck, wo ich in einem mir schon lange bekannten Hotel übernachtete.

Euer WA - 55  
R. Weyermann



# Das letzte Blatt



Rotters

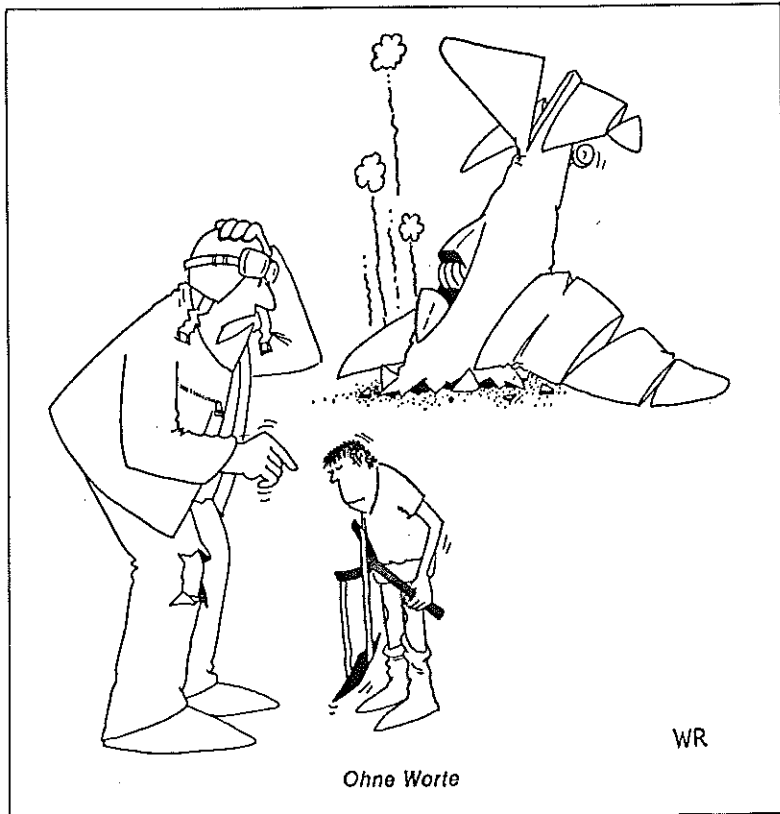
„Ohne Worte“

Warum sind Fische  
glitschig?  
Damit sie nicht quietschen,  
Wenn sie aneinander  
vorbei schwimmen!



„Wir hätten nicht fliegen sollen –  
erst dieser verdammte Nebel, und jetzt  
streikt auch noch der Höhenmesser!“

Meinte Herr Huber  
(5 kaputte Tassen im  
Schrank!): „Komisch,  
komisch! Da gibt es doch  
immer noch Leute, die  
rechts und links verwechseln!“



Ohne Worte

WR