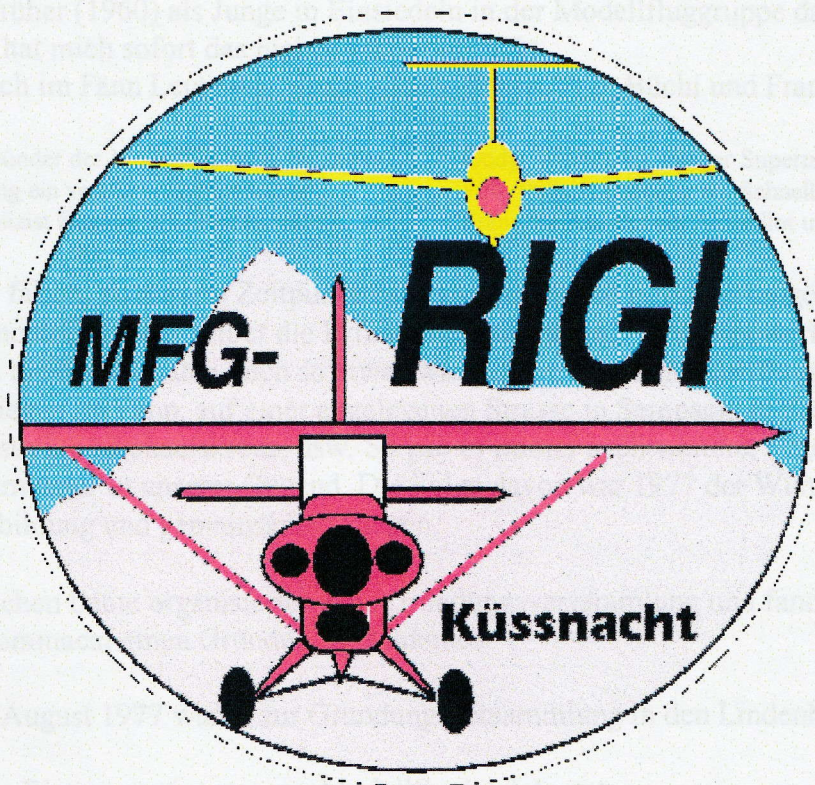


20 Jahre 1977 - 97



Neues Logo von Emil & Franz 1994

Erstellt von Mitgliedern der Modellfluggruppe Rigi, 6403 Küssnacht

1

PACHT - VERTRAG

zwischen

Verpächter: Herrn Josef W e r d e r, Landwirt, Rigiacker,
6403 Küssnacht a/R (Tel. 81'14'07)

und

Pächter: Herren Kurt S t e i n e r
Erwin L a n g
Josef G l o g g n e r
Peppo G l o g g n e r
Marcel B a c h m a n n
Hans T h ü r i g

vertreten durch: Herrn Kurt Steiner, Lärchen-
weg 8, 6403 Küssnacht a/R
(Tel. 81'31'61)

1. Pachtobjekt:

Ab Parzelle Nr. 274 die ganze Länge an der Aahusstrasse
im Fänn/Küssnacht, in einer Breite von 15 m, zur
Benützung als Modellflugplatz. *100m x 20m*

2. Pachtzeit:

Die Pacht beginnt am 1. Januar 1976 und dauert fest
bis 31. Dezember 1980.

3. Pachtzins:

Der Pachtzins beträgt pro Jahr Fr. 750.-- (siebenhundert-
fünfzig Franken) und ist jeweils ein Jahr zum voraus auf
den 1. Januar fällig.

./.

2

4. Fahrweg:

Die Pächter verpflichten sich, dem Verpächter am nordöstlichen Anfang sowie am südwestlichen Ende des gepachteten Modellflugplatzes eine 5 m breite Fahrspur offen zu lassen.

5. Einzäunung:

Die Pächter sind berechtigt, bis auf die vorgenannten beiden Fahrwege den gepachteten Modellflugplatz mit einer leichten Umzäunung zu versehen. Die Pächter sind berechtigt, die nötigen Vorkehrungen wie: leichtes Ausebnen, Sportrasen säen, walzen etc. zum Betreiben eines Modellflugplatzes vorzunehmen.

Küssnacht a/R, 14. Februar 1976

Die Pächter:

Kittler
Baumann
Baumann
H. H. H.

Der Verpächter:

Josef Werdler

Vorwort

Vor der Gründung der Modellfluggruppe Rigi, 6403 Küssnacht

Im Jahre 1969 beschloss ich mich, nach Küssnacht umzuziehen. Da bin ich geblieben. Im Fänn, auf der alten Zugerstrasse oder auf einer abgemähten Wiese, beobachtete ich hie und da Männer welche erfolgreich ferngesteuerte Flugmodelle zum Himmel steigen lassen. Da ich früher (1960) als Junge in Einsiedeln in der Modellfluggruppe das Modellbauen erlernte hat mich sofort das Fieber wieder gepackt. So traf ich im Fänn Leute wie Hunzi, Gody, Erwin, Poli, Büchi und Franz.

Hunzi: Gründer der Modellbaufirma Hunziker.
Erwin Lang ein verehrter einheimischer.
Büchi: Polizist Büchler ein Perfektionist.

Gody: Wyrsh ein inniger Supermodellbauer
Poli: Polizist Hammer ein Schnellbauer
Franz Helfenstein ein Akropilot und Kassier der MG EM

Es wäre falsch, zu diesem Zeitpunkt zu sagen, die haben mir alles beigebracht. Damals musste noch fast jeder selber die Erfahrungen sammeln. An Wettbewerben waren zum Beispiel die Modelldaten noch so etwas wie geheim. Unser Modellfluggelände war überall. Motorfliegen im Fänn, auf einer abgelegenen Strasse in Sempach, in Flüelen, bei Nebel auf der Strasse bei Michaelskreuz, usw. So gab es immer auch weitere, begeisterte Modellflugpilotenanwärter in unserer Gegend. Die Folge davon war 1977 der Wunsch nach Vereinsbildung und gemeinsamen fliegen.

Die gleichen Leute organisierten eine Gründungsversammlung und fanden in der Person von Carlo Sommacal einen Gründungspräsidenten.

Am 29. August 1977 wurde zur Gründungsversammlung in den Lindenhof eingeladen.

Die erste Eintragung in unserem Modellflugbuch lautet:

Juli 1977 Vorschuss für die Gründung J. Gloggner, K. Steiner, A. Wigert
je Fr. 150.-- geschrieben von J. Gloggner

Gründung der Modellfluggruppe Rigi, 6403 Küssnacht

Voranzeige im Küssnachter Volksblatt am 12. Juli 1977:

Die Gründung der Modellfluggruppe Rigi in Küssnacht steht unmittelbar bevor. Interessierte Modellflieger oder solche, die es gerne werden möchten notieren sich heute als Voranzeige den 29. August 1977, das ist das Datum der Vereinsgründung im Restaurant „Lindenhof“ in Küssnacht.

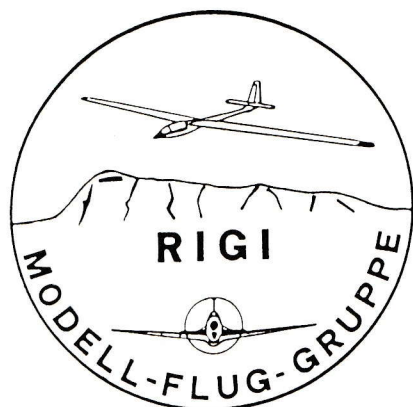
Später in der gleichen Presse: Benjamin der Vereine. Eine halbe Hundertschaft hat den neuen Verein aus der Taufe gehoben. Obmann: Kurt Steiner, Kassier: Josef Gloggner, Aktuar: Alois Wiget, Rechnungsrevisoren: Daniel Saredi und Klaus Bieley.

Der Jahresbeitrag beträgt für Junioren Fr. 10.-- für Aktive Fr. 25.-- und für Passive Fr. 15.-- Gross geschrieben wird im neuen Verein die Kameradschaft. Im Namen der Küssnachter Sportvereine IGKS gratulierte dessen Präsident Christian Gnos zur Vereinsgründung. Im Fänngebiet, wo seit längerer Zeit Übungsspiele stattfanden, sowie weitere vorgesehene Spielplätze sollen ermöglichen, diesem schönen Hobby zu frönen.

Unsere erste Aktivität ausserhalb Küssnacht war das Schaufliegen in Lausanne. Am 4.9.77 zeigten wir Huckepack mit der Cessna 4,88 m und SB 10 4,74 m Spannweite. Ein Zeitungsausschnitt vom Flugplatz Blecherette befindet sich in unserem Fotoalbum.

Der Bezirk Küssnacht stellt uns ein Bastellokal in der Seematt Turnhalle zur Verfügung. Im Januar 1978 findet ein Baukurs statt mit 20 Teilnehmern. Das erste Sommernachtsfest findet in der Gesslerburg am 2. September 1978 mit 11 Mitglieder statt. Zur ersten ordentlichen GV wurde am 12. Februar 1979 in den Hecht geladen. Bereits zählt der Verein 53 Mitglieder. Hangflug wird vorab an unserem Hausberg Seebodenalp „Älpetli“ betrieben. Schon hat Frau Sidler eine neue Einnahmequelle entdeckt. Fr. 2.-- sollen es jeweils sein und dazu hat sie ein Kässeli an dem Hag befestigt. Nach Absprache von Kurt Steiner konnte dies für die Modellfluggruppe Rigi mit Fr. 30.-- jährlich ersetzt werden.

Das Vereinsleben hat sich gut entwickelt mit Wettbewerben, gemütlichen Ausflügen. Diskussionen, Weekends und so weiter. Der erste Vereinskleber wird am 7. April 1982 besprochen und bestellt.



Küssnacht, 21. Juni 1987

J U B I L Ä U M
=====

10 Jahre

Gründung : 29. August 1977 Lindenhof, Küssnacht
Gründungspräsident: Carlo Sommacal
Initianten: Kurt Steiner
Sepp Gloggner
Alois Wigert
Anwesend: 53 Personen welche dem
Verein beitreten.
Mitglieder: Die Mitgliederzahl ist stabil. (53 - 64)
Veranstaltungen: Generalversammlung.
Flugbetrieb im Fänn.
2 Mal Segel - Schlepp.
2 Hangflug - Wettbewerbe.
Segelflug - Weekend.
Diverses.
Geburtstagsfeier: Sonntag, 21. Juni 1987
Nachmittags mit Flugbetrieb bei A.Widmer, Auw.
Abends Schützenstube Auw.
Jeder anwesende erhält ein Erinnerungsgeschenk.
Eingeladen: sind alle Mitglieder mit Anhang.
Es wird ein Abendessen offeriert.

Viele frohe Stunden wünscht der Vorstand

Unser Vorstand

Kurt Steiner,	1977	bis		Obmann
Josef Gloggnner	1977	bis	1980	Kassier
Klaus Bieley	1979	bis	1980	RCM
Anton Keusch	1979	bis	1980	RCS
Alois Wigert	1977	bis	1997	Kassier
Josef Niedermann	1980	bis	1981	RCM
David Grossmann	1980	bis	1982	Kassier
Karl Seeholzer	1982	bis	1995	Kassier
Alfred Greuttert	1981	bis	1986	RCM
Christian Stutzer	1980	bis	1986	RCS
Erwin Dahinden	1986	bis	1992	RCM
Walter Galliker	1986	bis		RCS
Franz Marty	1992	bis		RCM
Kurt Steiner	1995			Ehrenpräsident
Herbert Weingartner	1995	bis		Kassier
Stefan Bächler	1997	bis		

Vereins - Beitrag

Der Mitgliederbeitrag konnte 20 Jahre lang beibehalten werden.

Aktiv	Fr.	25.--
Junior		10.--
Passiv		15.--
GV- Absenz		5.--
Eintrittsgebühr (Statuten)		20.--

Gründung	29. August 1977	53 Mitglieder	Lindenhof
	1978	53 Mitglieder	
	1979	53 Mitglieder	
	1980	60 Mitglieder	
	1981	64 Mitglieder	5 Jahre Flugplatz
	1982	57 Mitglieder	5 Jahre MG Rigi
	1983	55 Mitglieder	
	1984	55 Mitglieder	
	1985	56 Mitglieder	
	1986	58 Mitglieder	10 Jahre Flugplatz
	1987	58 Mitglieder	10 Jahre MG Rigi
	1988	63 Mitglieder	
	1989	69 Mitglieder	
	1990	69 Mitglieder	
	1991	72 Mitglieder	15 Jahre Flugplatz
	1992	66 Mitglieder	15 Jahre MG Rigi
	1993	75 Mitglieder	
	1994	77 Mitglieder	
	1995	79 Mitglieder	
	1996	77 Mitglieder	20 Jahre Flugplatz
	1997	78 Mitglieder	20 Jahre MG Rigi

Veranstaltungen

- alle Jahre Schlepp am Ostermontag & Pfingstmontag
 gemeinsames Fliegen auf dem Platz und am Hang
 unsere Wettbewerbe
 Fest auf dem Flugplatz
- 1978 Sommernachtsfest auf der Gessler Burg
1979 Sommernachtsfest in der Reichlin Hütte
1981 Weekend auf Rigi-Staffel Rotstock
1982 Weekend auf dem Wildspitz Gniepen
1983 Weekend auf dem Haldigrat
1984 Weekend auf dem Hahnenmoospass
1985 Weekend in Käserstadt, Hasliberg
1986 Weekend auf der Alpe Foppa (Tamaro)
1987 Geburtstagsfeier 10 Jahre bei Alois Widmer im Schützenhaus
 Weekend auf der Alp Ahorn
1988 Weekend auf dem Chasseron
1989 Sommernachtsfest in Meier Karis Hütte Säuli braten
 Weekend auf dem Rietlig im Schächental
1990 Rudh Abend im Hirschen
1991 Grillparty auf dem Flugplatz
1992 Grillparty auf dem Flugplatz
1993 Grillparty auf dem Flugplatz
1994 Aufrichtefest Flugplatz
1995 Schulnachmittag auf dem Flugplatz
 Grillparty auf dem Flugplatz
1996 Weekend auf dem Kühboden ob Fiesch
 Grillparty auf dem Flugplatz
1997 Geburtstagsfeier 20 Jahre auf dem Flugplatz im Fänn
 Weekend Schönbühl

Hangwettbewerb

Gewinner		gestiftet von der Gruppe
1978	Christian Stutzer	
1979	Klaus Bieley	
1980	Peppo Gloggner	
1981	Alois Wigert	
1982	Kurt Steiner	
1983	Kurt Ritter	
1984	Kurt Ritter	
1985	Kurt Steiner	
1986	Walter Galliker	
1987	Walter Galliker	
1988	Reto Galliker	
1989	Roland Müller	
1990	Reto Galliker	
1991	Kurt Steiner	
1992	Walter Galliker	gestiftet von Kurt Steiner
1993	Kurt Steiner	
1994	Kurt Steiner	
1995	Reto Steiner	
1996	Walter Galliker	
1997	Kurt Steiner	

Seeboden – Cup

7

Gewinner	Pokal	3 mal	gestiftet von Werner Duss
1979	Josef Gloggner		
1980	Willy Koch		
1981	Christian Stutzer		
1982	Kurt Steiner		
1983	Kurt Steiner		
1984	ausgefallen		
1985	Reto Galliker		
1986	Walter Galliker		
1987	Hans Marfurt		
1988	Reto Galliker		
1989	Roland Müller		
1990	Reto Galliker		
1991	Kurt Steiner		gestiftet von Emil & Franz
1992	Walter Galliker		
1993	Kurt Steiner		
1994	Alois Widmer		
1995	Walter Galliker		
1996	Herbert Weingartner		
1997	Walter Galliker		

Gewinner

gestiftet von Walter Galliker

- 1993 Franz Marty
1994 Kurt Steiner
1995 Franz Marty
1996 Kurt Steiner
1997 Herbert Weingartner
- anfing waren in entlich nur Motormodelle zu bestaunen.
Schon in den frühen 70 er Jahren beteiligten sich Motormodellflieger aus Küssnacht an
Wahlmeisterschaft (Erwin Lang und Kurt Steiner)
Erst später, kurz nach der Gründung der Modellfluggruppe wurde Segelflug bei uns
führt. In dieser dann auch die grossen Erfolge gebucht.
Viele Regionalmeister stammen aus unserer Gruppe. Schweizermeister am Hang wurde
Marfurt. Mit dem Tarantula Teams wurde der Grundstein für viele
Erfolge gelegt. Schon bald beherrschte das Team die Schweizer Elite.
vielen Anfragen gab Gabriele Amgarten mit ihrem
Sonntags-Magazin-Team für einen Film über die Sparte F3B vom Schweizer Fernsehen
gewonnen werden. Nach zwei Tagen Innenaufnahmen, Aussenaufnahmen, Ton,
Belichtung, Bild und Vorbereitungsarbeiten konnte so ein gelungener 12 Minutenfilm
realisiert werden. Gekonnt hat sich Gabriela Amgarten in unser Metier eingearbeitet
und ein tolles Produkt erzeugt.
Erfolge sind : 1989 stellten wir die ganze Nationalmannschaft F3B.
Vier mal Schweizermeister F3B, Rainer Ammann und Kurt Steiner.
Vier mal vertreten an den Weltmeisterschaften F3B in Osnabrück, Paris, Holland und
Israel. Organisation vom TFL-Pokalfliegen ab 1995, grösste, internationale F3B
Meisterschaft in der Schweiz und 2. grösste überhaupt. Auch an dieser Stelle möchten
wir all unseren vielen Helfern den herzlichen Dank aussprechen. Es wurde organisiert,
Infrastruktur aufgebaut, gebacken, gekocht, gewartet, dem Wind und Regen
standgehalten, zeitgenommen, Anlage bedient und unterhalten, gespiekelt,
rangverkündet, geolrt, abgebaut, gereinigt, transportiert, gemütlich zusammengesessen,
zum Feste eingeladen und fröhliche Stunden verbracht.
An Schaufliegen sind wir mit unseren Darbietungen immer willkommen.
Nicht zuletzt haben wir unsere schöne Zeit beim Modellflugsport unseren Frauen,
Familie, Freundinnen, und Freunden zu verdanken.
So soll es bleiben.

KS

Allerlei

Am Anfang waren in Küssnacht eigentlich nur Motormodelle zu bestaunen. Schon in den frühen 70 er Jahren beteiligten sich Motormodellflieger aus Küssnacht an Regionalmeisterschaften in Buochs. (Erwin Lang und Kurt Steiner)

Erst später, kurz nach der Gründung der Modellfluggruppe wurde Segelflug bei uns eingeführt. In dieser Sparte wurden dann auch die grossen Erfolge gebucht.

Viele Regionalmeister stammen aus unserer Gruppe. Schweizermeister am Hang wurde Hans Marfurt. Mit der Gründung des Tarantula Teams wurde der Grundstein für viele Erfolge gelegt. Schon bald beherrschte das Team die Schweizer Elite.

Nach vielen Anfragen und Bemühungen konnte Gabriela Amgarten mit ihrem Sonntags-Magazin-Team für einen Film über die Sparte F3B vom Schweizer Fernsehen gewonnen werden. Nach zwei Tagen Innenaufnahmen, Aussenaufnahmen, Ton, Beleuchtung, Bild und Vorbereitungsarbeiten konnte so ein gelungener 12 Minutenfilm realisiert werden. Gekonnt hat sich Gabriela Amgarten in unser Metier eingearbeitet und ein tolles Produkt erzeugt.

Erfolge sind : 1989 stellten wir die ganze Nationalmannschaft F3B.

Vier mal Schweizermeister F3B, Rainer Ammann und Kurt Steiner.

Vier mal vertreten an den Weltmeisterschaften F3B in Osnabrück, Paris, Holland und Israel. Organisation vom TTL-Pokalfliegen ab 1995, grösste, internationale F3B Meisterschaft in der Schweiz und 2. grösste überhaupt. Auch an dieser Stelle möchten wir all unseren vielen Helfern den herzlichen Dank aussprechen. Es wurde organisiert, Infrastruktur aufgebaut, gebacken, gekocht, gewirtet, dem Wind und Regen standgehalten, zeitgenommen, Anlage bedient und unterhalten, gespiekert, rangverkündet, geehrt, abgebaut, gereinigt, transportiert, gemütlich zusammengesessen, zum Feste eingeladen und fröhliche Stunden verbracht.

An Schaufliegen sind wir mit unseren Darbietungen immer willkommen.

Nicht zuletzt haben wir unsere schöne Zeit beim Modellflugsport unseren Frauen, Familie, Freundinnen, und Freunden zu verdanken.

So soll es bleiben.

KS

- Flugzeiten** Modelle ohne Verbrennungsmotor unterliegen keinen Einschränkungen. Verbrennungsmotoren dürfen zu folgenden Zeiten nicht in Betrieb gesetzt werden
Mittags von 12 00 bis 13 00 Uhr
An Sonn- & Feiertagen vor 10 00 Uhr
An Neujahr, Karfreitag, Ostern, Pfingsten, Fronleichnam, Bettag, Allerheiligen und Weihnachten den ganzen Tag.
- Flugraum** Der Start erfolgt normalerweise von Süd nach Nord. Manöver über bewohnten Zonen sind möglichst zu vermeiden.
- Parkplatz** Auf dem gepachteten Land nördlich des Flugplatzes. Die Strasse inkl. Ausweichplatz muss immer für den Durchgangsverkehr frei sein. Sollte unser Parkplatz belegt sein, so hat es im Industriegebiet noch genügend.
- Schalldämpfer** Besondere Beachtung gilt dem Lärm. Es müssen möglichst gute Schalldämpfer verwendet werden. Als Richtlinie gelten die nationalen Normen.
- Landschaden** Bitte Landschaden möglichst vermeiden. Meldung sofort an:
Platzwart Franz Marty 377 30 52 oder
Kurt Steiner 850 31 61
- Haftpflicht** Jeder Pilot muss über eine entsprechende Haftpflichtversicherung verfügen.
- Frequenzen** Die neuen Flugplatzbenützer besorgen einen Ausweichquarz. Der Sender darf nur eingeschaltet werden, wenn die Frequenztafel entsprechend markiert ist. Bei Nichtbeachtung erfolgt im Schadenfall ev. Schadenersatzforderung.
- Platzwart vom** Franz Marty. Der Rasenmäherunterhalt besorgt der Platzwart. Anweisungen Platzwart sind zu befolgen.

Zuwiderhandlungen werden mit Platzverweis geahndet.

Die Interessengemeinschaft
Kurt Steiner
Josef Gloggner
Peppo Gloggner

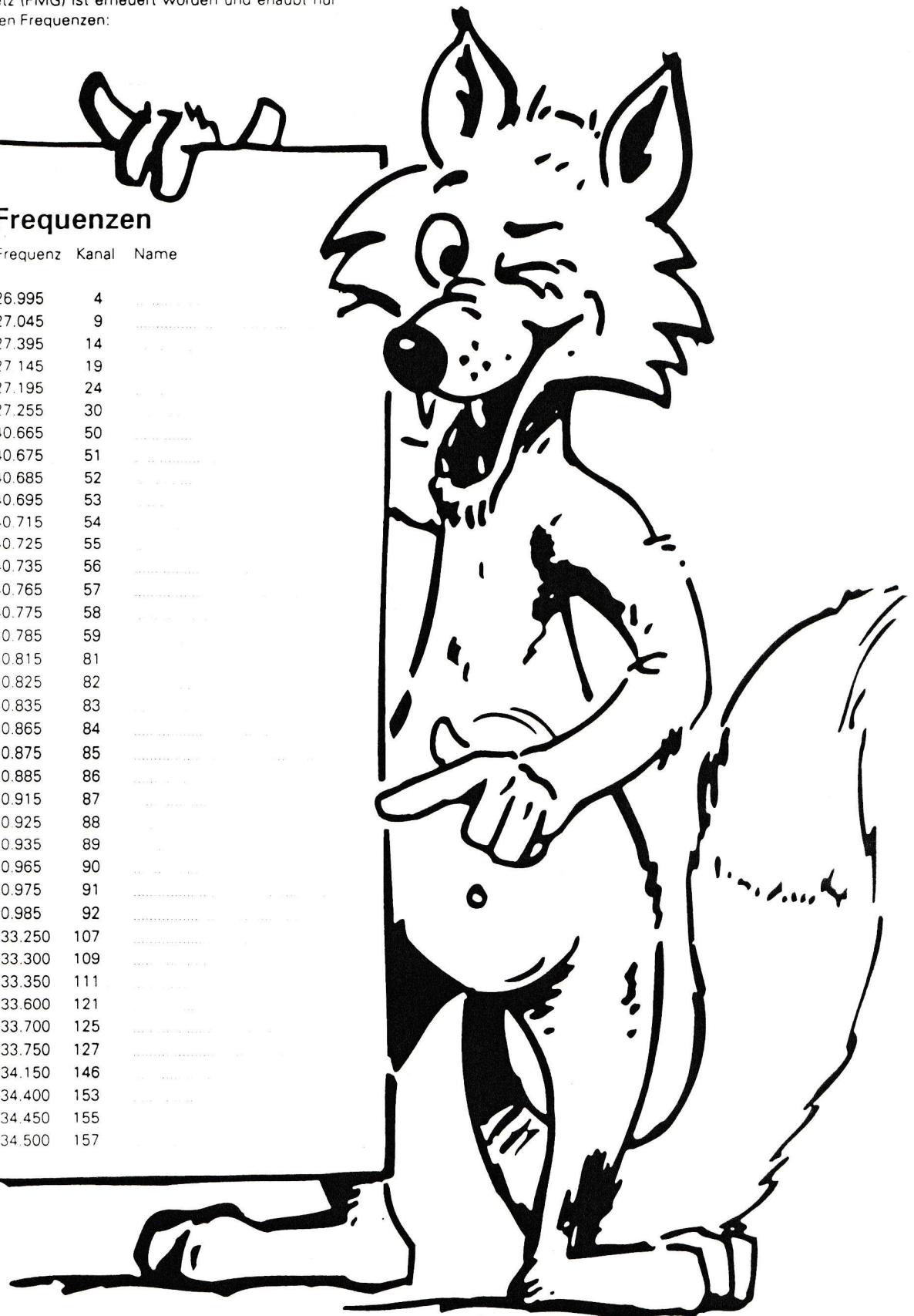


Foxi weiss Rat

Was jeder weiss und woran sich jeder hält:
Das neue Fernmeldegesetz (FMG) ist erneuert worden und erlaubt nur
noch die unten aufgeführten Frequenzen:

Die Frequenzen

MHz	Frequenz	Kanal	Name
27	26.995	4	.....
	27.045	9	.....
	27.395	14	.....
	27.145	19	.....
	27.195	24	.....
	27.255	30	.....
40	40.665	50	.....
	40.675	51	.....
	40.685	52	.....
	40.695	53	.....
	40.715	54	.....
	40.725	55	.....
	40.735	56	.....
	40.765	57	.....
	40.775	58	.....
	40.785	59	.....
	40.815	81	.....
	40.825	82	.....
	40.835	83	.....
	40.865	84	.....
	40.875	85	.....
	40.885	86	.....
	40.915	87	.....
	40.925	88	.....
40.935	89	.....
40.965	90	.....
40.975	91	.....
40.985	92	.....
433	433.250	107	.....
	433.300	109	.....
	433.350	111	.....
	433.600	121	.....
	433.700	125	.....
	433.750	127	.....
	434.150	146	.....
	434.400	153	.....
434.450	155	.....
434.500	157	.....



Name	Vorname	Anrede	Adresse	PLZ	Ort
Ammann	Rainer	Herr	Hochrüti 4	6005	Luzern
Bächler	Sonya	Frau	Tannenweg 24	6410	Goldau
Bächler	Stefan	Herr	Tannenweg 24	6410	Goldau
Baumann	Erwin	Herr	J.-Schryberstr. 10	6010	Kriens
Born	Kurt	Herr	Obermattweg 1	6045	Meggen
Bösch	Valentino	Herr	Einhornweg 5 a	6331	Hünenberg
Büchler	René	Herr	Aegerimatten 28	5643	Sins
Burch	Christian	Herr	Sonnenheim 23	6344	Meierskappel
Burch	Peter	Herr	Sonnenheim 23	6344	Meierskappel
Camenzind	Alfred	Herr	Böschenroth	6344	Meierskappel
Dahinden	Erwin	Herr	Salachstrasse 3	6045	Meggen
Dosch	Flurin	Herr	Seeburgstrasse 41	6403	Küssnacht
Fischer	Edy	Herr	Weidhofmatt	6044	Udligenswil
Galliker	Hilda	Frau	Pilatusring 19	6048	Horw
Galliker	Reto	Herr	Pilatusring 19	6048	Horw
Galliker	Walter	Herr	Pilatusring 19	6048	Horw
Gerber	Max	Herr	Seemattzopfweg 9	6403	Küssnacht
Giezendanner	Christian	Herr	Eichlistrasse 9	6405	Immensee
Gisler	Rene	Herr	Städelgarten 22	6374	Buochs
Gloggner	Josef	Herr	Buchenweg 2	6353	Weggis
Gloggner	Peppo	Herr	Hochwäldli 4	6013	Eigenthal
Gloggner	Rezia	Frau	Buchenweg 2	6353	Weggis
Gnos	Emil	Herr	Haldenweg 7	6403	Küssnacht
Greutert	Alfred	Herr	Im Adelman 6	6422	Steinen
Greutert	Jutta	Frau	Im Adelman 6	6422	Steinen
Greutert	Mark	Herr	Im Adelman 6	6422	Steinen
Gumpp	Stefan	Herr	Grundstrasse 19	6343	Rotkreuz
Gut	Daniel	Herr	Ahornweg 15	6353	Weggis
Gut	Max	Herr	Ahornweg 15	6353	Weggis
Hasler	Ernst	Herr	Grundstrasse 9	6343	Rotkreuz
Hauser	Marc	Herr	Stöcklen 3	6344	Meierskappel
Hediger	Albert	Herr	Breitfeld 10	6403	Küssnacht
Hediger	Reto	Herr	Breitfeld 10	6403	Küssnacht
Heussi	Emil	Herr	Neuhusstrasse 5	6045	Meggen
Huber	Bruno	Herr	Bachmatte 8	6038	Honau
Huber	Peter	Herr	Bachmatte 8	6038	Honau
Hüsler	Hans	Herr	Hünenbergstr. 82	6006	Luzern
Jaquet	Patric	Herr	Sagirain 25	6404	Greppen
Kälin	Remo	Herr	Tieftalweg 13	6405	Immensee
Kappeler	Walter	Herr	Heinrichstrasse 19A	6331	Hünenberg
Käppeli	Jakob	Herr	Birkenrain	6344	Meierskappel
Käppeli	Thomas	Herr	Birkenrain	6344	Meierskappel
Keiser	Urs	Herr	Heimeliweg 7	6370	Stans-Oberdorf
Keller	Beni	Herr	Sentibühlhöhe 5	6045	Meggen
Keller	Philipp	Herr	Sentibühlhöhe 5	6045	Meggen
Kragh	Peder	Herr	Meierskappelerstr. 4	6343	Rotkreuz
Langensand	Ivo	Herr	Zentralschulhaus	6045	Meggen
Lazzarini	Enrico	Herr	Fachstr. 39	8942	Oberrieden

Name	Vorname	Anrede	Adresse	PLZ	Ort
Lazzarini	Livia	Frau	via Pedevilla 29 b	6512	Giubiasco
Lazzarini	Renzo	Herr	Fachstr. 39	8942	Oberrieden
Leutwiler	Erich	Herr	Bergstrasse 50	6414	Oberarth
Liechti	Markus	Herr	Tulpenweg 18	3322	Schönbühl
Lustenberger	Wolfgang	Herr	Bodenstrasse 20	6403	Küssnacht
Lüthi	Ernst	Herr	Giessenweg 8	6403	Küssnacht
Marfurt	Hans	Herr	Kreuzbuchstr. 143	6045	Meggen
Marty	Anita	Frau	Neuhusstrasse 5	6045	Meggen
Marty	Franz	Herr	Neuhusstrasse 5	6045	Meggen
Mazzini	Walter	Herr	Giessenweg 1	6403	Küssnacht
Mettler	Erich	Herr	Glorihöchi 7	6403	Küssnacht
Mettler	Hermann	Herr	Glorihöchi 7	6403	Küssnacht
Meyer	Fritz	Herr	Sagenweid 6	6403	Küssnacht
Müller	Roland	Herr	Dorfhalde 9	6033	Buchrain
Nigh	Edward	Herr	Sonnmattstrasse 4	6044	Udligenswil
Nigh	Henricus	Herr	Sonnmattstrasse 4	6044	Udligenswil
Odermatt	Beat	Herr	Postfach 454	6410	Goldau
Reding	Heinz	Herr	Feldweg 6	6415	Arth
Reding	Markus	Herr	Stöcklen 17 A	6344	Meierskappel
Reding	Roman	Herr	Straussrain 7	6344	Meierskappel
Reichel	Albert	Herr	Weidstr. 1	6331	Hünenberg
Rein	Helmuth	Herr	Brisenweg 11	6402	Merlischachen
Reiter	Marco	Herr	Talweg 13	6043	Adligenswil
Ryser	Jörg	Herr	Gribschrain 4	6403	Küssnacht
Saredi	Daniel	Herr	Quaistrasse 10	6403	Küssnacht
Schabron	Hanspeter	Herr	Goldauerstrasse 3	6422	Steinen
Schmid	René	Herr	Am Bächli 6	6044	Udligenswil
Seeholzer	Karl	Herr	Hauptstrasse 28	6283	Baldegg
Sidler	Orlando	Herr	Birkenhofweg 1	6405	Immensee
Sonderegger	Turi	Herr	Röhrliberg 50	6330	Cham
Steiner	Andreas	Herr	Straussrain 11	6344	Meierskappel
Steiner	Anneliese	Frau	Lärchenweg 8	6403	Küssnacht
Steiner	Erich	Herr	Straussrain 11	6344	Meierskappel
Steiner	Kurt	Herr	Lärchenweg 8	6403	Küssnacht
Steiner	Reto	Herr	Lärchenweg 8	6403	Küssnacht
Stocker	Hansueli	Herr	Obereichliweg 32	6405	Immensee
Stöckli	René	Herr	Giessenweg 7	6403	Küssnacht
Vorsteher	Axel	Herr	Riedsortstr. 67	6353	Weggis
Vorsteher	Ralph	Herr	Neudorfstrasse 38	8820	Wädenswil
Weber	Erich	Herr	Wismatt 12	6037	Root
Weingartner	Andreas	Herr	Einhornweg 5 b	6331	Hünenberg
Weingartner	Herbert	Herr	Einhornweg 5 b	6331	Hünenberg
Weingartner	Monika	Frau	Einhornweg 5 b	6331	Hünenberg
Widmer	Alois	Herr	Bergstrasse 15	5644	Auw
Widmer	Luzia	Frau	Bergstrasse 15	5644	Auw
Wigert	Alois	Herr	Schöngrund 1	6343	Rotkreuz
Wigert	Dragana	Frau	Schöngrund 1	6343	Rotkreuz
Wüest	Alfred	Herr	Huobmattstr. 8	6045	Meggen

Unser Nachwuchs



Vorschriften

Tatsachen, die eine Änderung dieses Ausweises erfordern, sind der Ausgabestelle innert 14 Tagen zu melden.

Bei Halterwechsel oder Ausserverkehrsetzung (Abbruch) des Fahrzeugs ist der Ausweis durch die Behörde annullieren zu lassen.

Prescriptions

Tout fait nécessitant une modification de ce permis sera annoncé dans les 14 jours à l'autorité qui l'a délivré.

En cas de changement de détenteur ou de mise hors service (démolition) du véhicule, le permis doit être remis à l'autorité pour annulation.

Prescrizioni

I fatti che richiedono una modificazione di questa licenza vanno annunciati entro 14 giorni all'autorità che l'ha rilasciata.

Nel caso di cambiamento del detentore o di messa fuori circolazione (demolizione) del veicolo, la licenza deve essere annullata dall'autorità.

Zollvorschriften

Werden im Ausland Reparaturen oder sonstige Änderungen am Fahrzeug vorgenommen, so sind sie beim Einreisezollamt anzumelden. Dem Zollamt ist eine Rechnung vorzulegen, in der allenfalls ersetzte oder hinzugefügte Teile nach Art, Gewicht und Wert einzeln aufgeführt sind.

Prescriptions douanières

Si le véhicule a été l'objet, à l'étranger, de réparations ou de modifications, il faut les annoncer au bureau de douane d'entrée et lui présenter la facture y relative. Si des pièces ont été échangées ou ajoutées, elles doivent être mentionnées séparément dans la facture, selon le genre, le poids et la valeur.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera

Fahrzeugausweis Permis de circulation Licenza di circolazione

Ausgestellt durch: Etabli par: Rilasciato da:

Strassenverkehrs- und Schiffsamt
des Kantons Bern

Office de la circulation routière et de la
navigation du canton de Berne

Schermenweg 5
3001 Bern

01-06 Name, Vorname Wohnsitz	Liechti		
Nom, prénom Domicile	Thomas		
Cognome, somi Domicilio	Tulpenweg 18 3322 Schönbühl-Urtenen		
Geburtsdatum 07 Date de naiss. Data di nascita	6. April 1997	Heimatstaat 08 Pays d'origine Paese d'origine	CH
Hauptpflichtversicher. Assur. resp. civile Assicur. resp. civile	Mami Judith, Papi Markus		
Neuer Wohnsitz Nouveau domicile Nuovo domicilio	Zur Zeit Bezirksspital Münsingen		
Kantonale Vermerke Annotatione cant. Annotazioni cant.	5.939.343 080 1 00266 P/F275 200197-596426		KS/1

Ar isch gsund u
mir hei schampar fröid

A	Schild 15 Plaque Targa	BE- 384026	
	Ben. Verwendung 17 Usage special Usò speciale	Breimarder	
	Stamrn-Nummer 18 No matricole No di matricole	eins	
	Art des Fahrzeugs 19 Genre du véhicule Genere del veicolo	Wägelifahrer	
F	Marke und Typ 21 Marque et type Marca e tipo	Junge	
G	Fahrgestell 23 Châssis Telajo	No 43cm	
	Typenschein 24 Homologation Certificato tipo	CH Berner	
	Karosserie 25 Carrosserie Carrozzeria	jüngster Liechti Spross	
	Farbe 26 Couleur Colori	blond	
	Plätze: 27 Places: Posti:	Total Total Totale	{ 0 vorne avant ant.)
	Leergewicht 30 Poids à vide Peso a vuoto	2,465kg	31 Anhängerlast Charge remorque Carico rimorchiato
	Nutz-/Gefüßlast 32 Ch. utile/effète C. utile/effe	noch nichts	Gewicht des Zuges in kg mit Poids de l'ensemble en kg avec Peso del corrimoggio in kg con
H	Gesamtgewicht 33 Poids total Peso totale	2,465kg	34 1-Achse Anhänger remorque à 1 essie rimorchio a 1 asse
B	1. Inverkehrsetzung 36 1 ^{re} mise en circ. 1 ^a entrata in circ.	6. April 97	35 andere(n) Anhäng. autres remorques altri rimorchi
	Hubraum/PS 37 Cylindres/CV Cilindrata/CV	kräftig	38 Bern, den Berne, le Berma, il
	Prüfungen 39 Expertises Perizie	stehen noch viele bevor	6. 4. 1997

Peppo Gloggner



Vor 20 Jahren mit seinem Charter



Wie er heute lebt und lebt

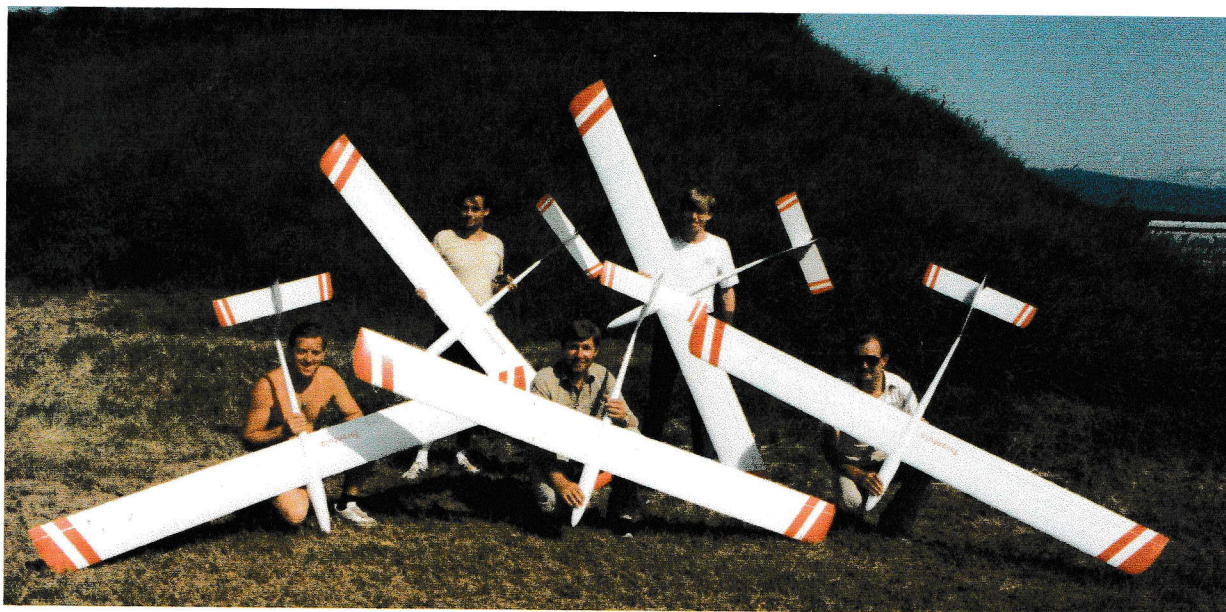
Wiederholung auf dem Flugplatz



Modellflug Unterricht



Schülertag auf dem Flugplatz



TTL – Gruppenbild 1984

v.l. kniend Hans Marfurt, Walter Galliker, Kurt Steiner,
stehend: Rainer Ammann, Roland Müller

Das Tarantula Team Luzern, kurz TTL genannt, setzte sich aus Modellfliegern aus der MG Luzern zusammen. Obwohl die TTL Mitglieder Rainer Ammann, Walter Galliker, Hans Marfurt, Roland Müller und Kurt Steiner sich seit Jahren kannten und auch schon teilweise miteinander trainierten, wurde der Entschluss zur Teambildung anlässlich eines ISF Seminars in Winterthur gefasst.

An diesem 2 tägigen Seminar wurde unter mehreren Themen auch über den F3B Sport und über die neuesten Baumethoden von solchen Wettbewerbsmodellen referiert. Einige von uns betrieben diese Wettbewerbsklasse schon seit Jahren und so wurde nach dem Seminar noch heftig diskutiert.

Wir kamen zum Entschluss, mit uns 5 angefahrenen Modellfliegern ein Team zu gründen. Wir wollten zusammen neue Modelle entwickeln, bauen und wenn die Maschinen flugfertig waren, miteinander trainieren und die Wettbewerbe gemeinsam besuchen.

Die Vergangenheit hatte gezeigt, dass der Weg zur Spitze am schnellsten über die Zusammenarbeit einer Gruppe Gleichgesinnter führt. Dies hatten ähnliche Teams, wie z.B. die AFGS (Arbeits und Fluggemeinschaft Spartakus) schon bewiesen. Dass dabei die menschlichen Aspekte nicht zu kurz kommen dürfen, zeigten ebenfalls diese Vorbilder auf.

Die Gruppenleitsätze, Zielsätze mit deren Vor- und Nachteilen

An diversen Grundsatzbesprechungen mussten vorerst die Gruppenleitsätze und Zielsetzungen traktandiert werden, bevor man sich mit dem Flugmodell, beziehungsweise mit dem Bau eines geeignet erscheinenden F3B- Modelles befasste.

- Gruppenleitsätze (Teamgedanke)
- Auswirkungen auf Familie und übriges Modellfliegen
- Ziele: Bau eines Modells und der nötigen Infrastruktur, die es ermöglicht, mit der Spitze der Schweiz mithalten zu können.
- Es werden Insellösungen ausgeschlossen (Mehrheitsbeschluss)
- Bauaufteilung
- Finanzielles
- Vorgehen bei Differenzen im Team
- Regelung bei Austritt eines Mitgliedes

Nachdem diese Punkte geregelt waren, konnte mit der Realisierung begonnen werden und so gründeten wir am 4. 12. 1983 das

TARANTULA TEAM LUZERN, abgek.TTL.

Als technischer Berater und Computerfachmann, aber nicht als Pilot wurde auch Erwin Dahinden ins Team aufgenommen.

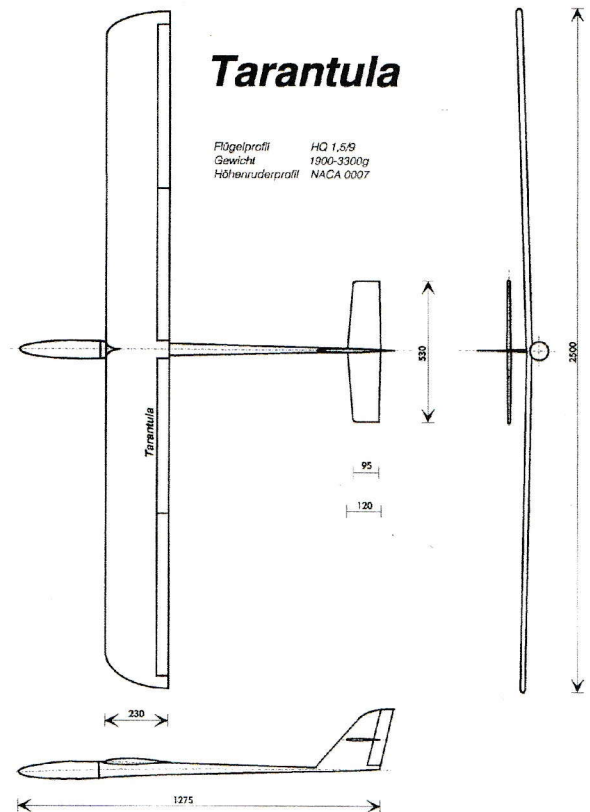
Nun wurden die Arbeiten und Pflichten untereinander verteilt, denn jedes Mitglied musste natürlich ein Teil der enormen Arbeit übernehmen und dann auch termingerecht ausführen, denn Teamarbeit heisst zusammenarbeiten und nicht

„Toll Ein Anderer Macht's!!“

Da das Team vorwiegend aus Praktikern bestand, wurde die bauliche Seite eher in den Vordergrund gestellt, und somit einige Kompromisse in Sachen Aerodynamik eingegangen, die dann allerdings durch entsprechende Auslegung möglichst in Grenzen gehalten werden konnten.

Wir entschlossen uns für ein Rechteckflügel in sandwichbauweise. Gebaut wurde er in einer Negativform und als Stützstoff diente ein Styrofoamkern. Für die Festigkeit wurde ein CFK Holm eingebaut. Als Vorbild diente uns die Dassel, die von einem Österreicher gebaut wurde und von Rainer Ammann schon seit einiger Zeit erfolgreich am Hang geflogen wurde.

Die Kerne mussten natürlich sehr genau geschnitten werden, und das war von Hand nicht möglich. Also wurde unter Anleitung von Rainer Ammann eine computergesteuerte Schneidmaschine gebaut. Die Schrittmotoren und die Steuerplatinen wurden kurzzeitig von Kurt Steiner organisiert und die Software wurden von Roland Müller und Erwin Dahinden entwickelt. So ent-



stand nach sehr kurzer Zeit die erste Schneidmaschine, die nach Eingabe der Profildaten in den PC selbständig und sehr genau das Flügelprofil mit sämtlichen Holmausschnitten aus einem Styro Klotz schneiden konnte und bis heute für den Bau von Styroflügel eingesetzt wird. Bevor aber mit dem eigentlichen Bau der Modelle angefangen werden konnte, mussten zuerst sämtliche Positive hergestellt werden. Nachher wurden die Positive abgeformt und es entstanden so die Negativformen, in denen dann die Flügel, Höhenleitwerke, Rumpfe, Seitenruder, Nasen und Servobrettchen hergestellt werden konnten. Also es wurde ein riesiger Arbeitsaufwand bewältigt,

Bevor der erste Prototyp gebaut und dann erst noch geflogen werden konnte. Es wurde jedes Bauteil selbst angefertigt, denn es konnte zu dieser Zeit noch nichts passendes gekauft werden. Der Flügel wurde nicht an einem Stück gefertigt, er wurde nach dem Ausformen zusammengesetzt. Die ersten Modelle wurden mit Querruder- Wölbklappen, Höhe, Seite und mit einer Drehbremsklappe gebaut.

Die Ziele hatten wir uns sehr hoch gesteckt. Wir wollten bis zum Frühjahr 1984 für jedes Teammitglied 2 flugfertige Modelle gebaut haben und dann gemeinsam am Reg. F3B Wettbewerb in Emmen teilnehmen!! Zudem mussten noch minimum 3 Hochstartwinden mit 2 KW Motoren und den dazu benötigten Umlenkrollen hergestellt werden. Die Arbeit ging sehr gut voran und so konnten wir im März den Prototyp einfliegen.

Wir waren alle begeistert vom Handling und von den sehr guten Flugleistungen des Modells. Nach einigen Wochenenden und Nachtschichten konnten wir das gesteckte Ziel tatsächlich erreichen. So konnten wir gemeinsam am 24. Mai am Reg. F3B Wettbewerb in Emmen teilnehmen. Bis es aber so weit war, mussten wir noch sehr viel Fugerefahrung sammeln.

Dabei musste festgestellt werden, dass auch ein solches Modell geflogen sein will. Vier Abstürze und relativ mässige Speedzeiten von 28 Sek. hinderte uns aber nicht, mit vollem Optimismus mit dem Training weiterzufahren. Die grosse Arbeit wurde belohnt. Wir hatten weniger Ausfälle und die Speedzeiten lagen nun zwischen 22 - 26 Sek.

Die Ränge 1-5 an der Regionalmeisterschaft gaben dem Team neuen Auftrieb.



Regionalmeisterschaft 1984 v.l. Hans Marfurt (Rang 2) Walter Galliker (Rang 1) Kurt Steiner (Rang 3)

Die nächsten Anlässe, Interregionalmeisterschaft, Schweizermeisterschaft und Nationalmannschaftsausscheidung 1984 waren dann aber geprägt von mangelnder Erfahrung und Konzentrationsfehlern. Ende Saison wurde Bilanz gezogen. Es sollten in zwei Hauptgebieten Verbesserungen angestrebt werden. Beim Modell sollte nebst kleineren Verbesserungen vor allem das Gewicht

massiv gesenkt werden, damit die Thermikleistungen verbessert werden konnten. Die Infrastruktur sollte ein effizienteres Speedtraining erlauben und Aufschlüsse über Strecken und Wendezeiten ergeben. Dafür wurde von Roland Müller und Erwin Dahinden ein Messprogramm auf dem PC geschrieben, welches alle Teilzeiten und Aussenzeiten jedes Fluges aufzeichnet

und abgespeichert hat. Dieses Programm wurde fortwährend von Roland Müller überarbeitet und an die neuen Anforderungen und Reglemente angepasst. Es wird heute weltweit an kleinen und grossen Anlässen eingesetzt und ist nicht mehr von der F3B Szene wegzudenken. Die Einrichtung von Spiegelvorrichtungen auf zwei Trainingsplätzen erlaubte das Training zu verfeinern und unabhängiger zu gestalten.

1985 wurde eine einteilige Flügelform gebaut, ein anderer Flügel- und Rumpfaufbau brachte zudem eine Gewichtsreduktion von 10-15 % bei gleicher Festigkeit. Es kamen die ersten Computer Steueranlagen auf den Markt. Damit konnte man für die Landehilfe das „Butterflysystem“ programmieren und somit auf den Einbau von separaten Störklappen verzichten. Bessere Speedzeiten von 18-23 Sekunden und vor allem viel bessere Thermikergebnisse bestätigten die grossen Anstrengungen im Winter 1984 und Frühjahr 1985.

Mit den Rängen 1-3 an der Regionalmeisterschaft, 1-4 an der Interregionalmeisterschaft und die Ränge 1-3, 5 und 10 an der Schweizermeisterschaft in Grossböchstetten erreichten wir vom Tarantula Team unerwartet früh den Sprung und den Anschluss an die F3B Spitze in der Schweiz.

Rainer Ammann wurde Schweizer Meister und es folgten auf den Ehrenplätzen Kurt Steiner und Hans Marfurt. Roland Müller belegte den 5. und Walter Galliker den 10. Rang. Wir waren natürlich sehr happy, denn nach so kurzer Zeit waren alle Teammitglieder in der Elite.

Im Jahr 1985 wurden 18 Modelle hergestellt! Der Junior Reto Galliker wurde als Pilot ins Team integriert. Weil er noch die Schule besuchte, wurde er vom Bauteam suspendiert, er durfte aber meine alten Modelle fliegen.

Auf Ende Jahr gab Hans Marfurt den Austritt aus Dem TTL Team, besuchte aber weiterhin die F3B Wettbewerbe.

1986 wurde wieder fleißig trainiert und total 8 neue Modelle gebaut.

An der Interregionalmeisterschaft erreichten wir die Ränge 1-3 und an der Schweizermeisterschaft die Ränge: **1.(Rainer) zum 2. mal**

Schweizermeister 3. (Hans) 4. (Roli) 5. (Walter) 17. (Kurt)

Jedoch mangelnde Nerven und Erfahrung im harten Wettbewerbseinsatz führten gelegentlich zu einigen Rückschlägen. Diese Rückschläge, vor allem auch Abstürze und Beschädigungen an Modellen spornte uns aber alle wieder an, für die kommenden Jahre neue Vorsätze und Zielsetzungen zu beschliessen und in die Tat umzusetzen. Nach dieser Lehrzeit auf dem F3B - Parkett wurden die zwei Hauptziele für die kommenden Jahre klar definiert, so sollte nebst diversen Detailverbesserungen das Training systematischer gestaltet und vermehrt Messflüge durchgeführt werden. Genauere, gezieltere Leistungsvermessungen sollten Aufschluss über die Geschwindigkeitspolare des Tarantula-Modelles bei verschiedenen Wölbklappenstellungen und Fluggewichten ergeben.

1987 Weil natürlich die Konkurrenz nicht geschlafen hat und wir mit unserem Rechteckflügel beim Streckenflug einige Mühe hatten mit der Spitze mitzuhalten, haben wir beschlossen, ein neues Modell zu bauen.

Die Auslegung eines F3B Modells wird durch Faktoren wie Reglemente, Aerodynamik, Statik und Handling beeinflusst. Unsere Anforderungen an die erste Version berücksichtigte vor allem ein einfaches Handling und gutmütiges steuerverhalten des Modells. Dieses Konzept hatte sich ja hervorragend bewährt. Nach einigen Sitzungen wurde die Auslegung des neuen Modells beschlossen. Das neue Modell erhielt den Namen **„ TARANTULA plus.“**

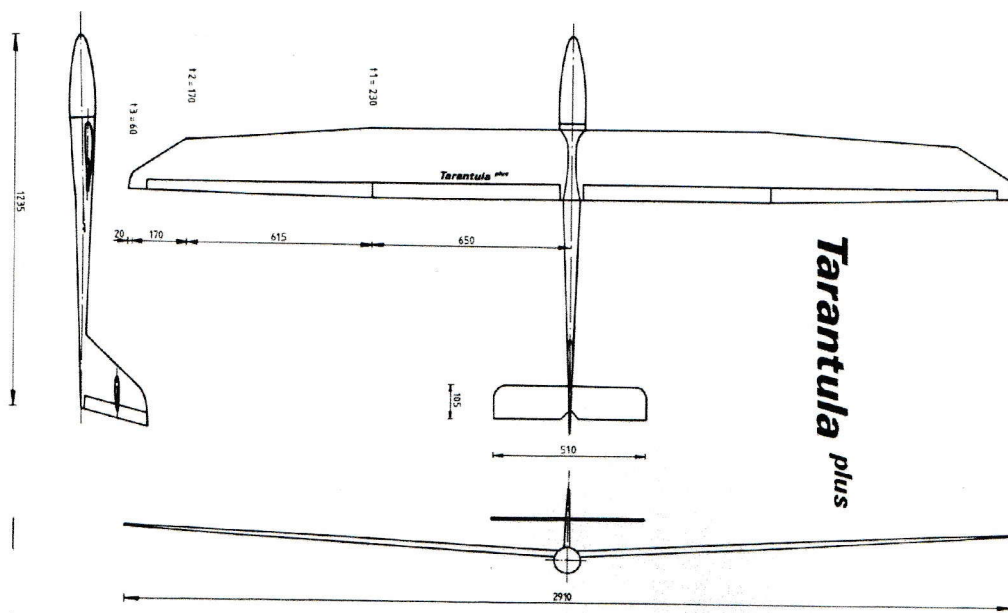
Parallel zur Weiterentwicklung wurden Versuche mit anderen aerodynamischen Auslegungen unternommen. Das neue Ziel, nämlich international Anschluss an die Spitze zu finden, erforderte eine Optimierung in allen Details. Unter Beibehaltung von Bewährtem entstanden erst Pläne und dann Prototypen, die ausschliesslich zur definitiven Auslegung des Modells Tarantula plus führten.

Für den Formenbau (Negativform) wurde ein enormer Aufwand betrieben. Mit funkerodierten Schablonen, hochpräzisen Haarlinealen und speziellen Splinigharzen konnten unsere Qualitäts-

maximen ganz befriedigt werden. Die Rumpfform aus Stahl wurde nach einem eigens dafür berechnetem Profil auf einer Kopierdrehmaschine hergestellt. Darum durften wir behaupten, zu dieser Zeit eines der genauesten Modellflugzeuge der Welt zu fliegen.

teilt und mit dem Prädikat „**Modell der Superlative**“ ausgezeichnet.

Das gab natürlich dem ganzem TTL Team enormen Auftrieb und Motivation für neue Taten. Bis ende Jahr bauten wir 9 flugfertige Modelle. Natürlich war nicht nur der Besuch der WM unser Ziel, sondern wir besuchten auch wieder



Genauere Negativformen sind zwar die Grundlage für ein F3B-Spitzenmodell. Die statische Auslegung ist jedoch ebenso wichtig. Materialien wie Glasfaser, Keflar und Kohlenfaser in Verbindung mit Epoxidharz müssen am richtigen Ort und in der richtigen Menge eingesetzt werden. Die Forderung aus wenig Gesamtgewicht und günstiger Masseverteilung verlangten eingehende Werkstoffstudien.

Der erste Prototyp **TARANTULA plus** konnte im Spätsommer 1987 eingeflogen werden. Also gerade noch rechtzeitig, denn Rainer Amman hatte sich für die Weltmeisterschaft in Osnabrück qualifiziert! Zusammen mit seinem Helfer Roland Müller und 2 fabrikneuen Modellen reisten sie an die WM und Rainer erreichte praktisch ohne Training mit diesem neuen Modell den ausgezeichneten 5. Rang!

Das neue Modell Tarantula plus stellte an der WM die eigentliche Sensation dar. Es wurde von der Fachpresse als modernstes F3B Modell beur-

einige Wettbewerbe.

IRM Hünikon:	2. H.M.	3. R.G.	4. K.S.
SM Grosshöchst.	2. R.A.	4. R.M./K.S.	6. R.G.
		7. W.G.	
NMA Luzern:	1. K.S.	2. R.M.	3. R.A.
	4. W.G.	6. R.G.	7. H.M.
WM Osnabrück	5. R.A.		

1988 bauten wir 7 Modelle und es wurden nur wenige Änderungen am Modell vorgenommen. Es wurden auch neue Winden mit 4 KW Motoren gebaut, die dann aber enorme Festkeitsansprüche an die Modelle stellten. Bei der Konkurrenz war dann auch öfter zu beobachten, wie die Modelle beim Hochstart so richtig am Seil explodierten, weil sie für diese enormen Kräfte, vor allem bei Gegenwind nicht ausgelegt waren.

EM Israel:	R.A.		
SM Mörsburg:	2. R.M.	3. R.A.	4. R.G.
	16. K.S.		6. W.G.
Amay (Belgien)	7. R.M.	18. R.A.	62. K.S.

1989 bauten wir 11 neue Modelle und 7 Normwinden, denn für den Besuch an Wettbewerben mussten die Winden dem neuen FAI Reglement entsprechen, das heisst der Motor und die Batterie wurde genormt. Das wird an den Wettbewerben durch die Jury überprüft. Bei Abweichung der Norm wird der Pilot, der mit einer solchen Winde gestartet ist, sofort disqualifiziert.

Dieses Jahr war für das TTL Team sicher eines der erfolgreichsten seit der Gründung. **Die ganze F3B Nationalmannschaft bestand aus Mitgliedern des TTL Teams, mit den Piloten Rainer Ammann, Roland Müller und Kurt Steiner.** Wir hatten also das erhoffte Ziel nach 5 Jahren harter Arbeit und intensiven Training erreicht. Das ganze Team hat sich im Laufe des Jahres gut für die WM vorbereitet und so reisten wir dann im August an die WM 89 nach Paris. Als Helfer waren Erwin Dahinden, Reto und Walter Galliker, sowie als Teammanager Hans Stocker mit dabei. Für uns war das natürlich ein ganz besonderes Erlebnis, die Schweiz an einer Weltmeisterschaft zu vertreten. Ich meine, dass wir die Schweiz ganz gut an dieser WM vertreten haben, denn die Wetterbedingungen waren sehr schwierig und überhaupt nicht mit den Wetterverhältnissen in der Schweiz zu vergleichen.

9. Roland Müller 15. Kurt Steiner
28. Rainer Ammann

Wir haben auch einige internationale Wettbewerbe besucht. Vor allem sehr gute Leistungen zeigte unser jüngstes Mitglied **Reto Galliker**, obwohl er nicht mit dem neusten Material ausgerüstet war und immer noch die alte Tarantulaversion geflogen ist. Als erster Höhepunkt gewann er in Frankreich die bekannte **EOLE TROPHY** als jüngster Pilot. Im Herbst setzte er noch einen drauf und gewann den grössten und bekanntesten F3B Wettbewerb in **München**, vor allen bekannten Spitzenpiloten. Er wurde auch Sieger in der Kategorie Junioren.

Zum Abschluss der Saison wurde **Kurt Steiner an der SM in Hinwil neuer Schweizermeister**

IRM 1.K.S. 3.W.G. 25.R.G.
SM Hinwil 1.K.S. 5.R.M. 6.R.G. 8.W.G. 19.R.A.

NMA Luzern 1.R.A. 2.W.G. 3.K.S.
5.R.M. 9.R.G.
EOLE Frankreich 1.R.G. 3.R.M. 4.R.M.
5.K.S. 24.W.G.
WM Paris 9.R.M. 15.K.S. 28.R.A.
München 1.R.G. 14.W.G. 18.R.A.
24.K.S.

1990 wurde ein Film von der SRG unter der Leitung von Gabriela Amgarten für das Sonntagsmagazin gedreht. In diesem Film wurde das ganze Team vorgestellt, sowie auch die Flugaufgaben im F3B Sport erklärt und vorgeführt. Dieser Film kann bei Kurt Steiner bezogen werden. Kurt Steiner gab seinen Rücktritt aus dem Bauteam bekannt. Er wollte seine selbstentworfenen Modelle einsetzen oder dann die inzwischen auch Auf dem Markt angepriesenen F3B Modelle.
Kurt Steiner wurde in Bière zum 2. mal F3B Schweizermeister.

SM Bière 1.K.S.
Eole 5.R.M. 7.K.S. 10.R.A.
NMA Hinwil 2.K.S. 3.R.A. 5.R.M.
7.R.G. 10.W.G.

1991 wurde das **TTL B Team** gegründet. **Die Mitglieder waren Stefan Gump, Urs Keiser und Georg Roth.** Das waren auch alles gute und besonders angefressene F3B Piloten, die mit uns schon an manchen Wettbewerben dabei waren, sei es als Pilot oder als Helfer. Sie übernahmen unsere alten Flügel und Rumpfformen und bauten so ihre Modelle in eigener Regie.

Auch das **TTL A Team** war nicht untätig. So wurde wieder mal ein neues Projekt in Angriff genommen. An Stelle von Kurt Steiner wurde jetzt Reto Galliker ins Bauteam aufgenommen. Unser neues Modell sollte einen zweiteiligen Flügel aufweisen und besonders das bis jetzt eingesetzte HQ Profil ersetzt werden. Um an der Spitze mithalten zu können, muss man wie überall im Sport einige Risiken eingehen und so entschlossen wir uns für ein ganz neues Profil, das am ISF Seminar von Donker Duyvis vorgestellt wurde, nämlich das DU 86084. Das neue Modell „**TARANTULA light**“ wollte Rainer Ammann

unbedingt an der WM 1991 in Holland einsetzen. Mit enormen Arbeitsaufwand wurden neue Flügel und Rumpfformen gebaut. Sozusagen in letzter Minute wurden zwei Modelle zusammengezimmert, so dass Rainer zwei flugfertige Modelle an die WM mitnehmen konnte. Er hatte nur eine Woche Zeit, sich mit dem neuen Material anzufreunden, denn mehr Zeit hatten wir nicht zur Verfügung. Es stellte sich aber dann an der WM in Arnheim heraus, dass das neue Profil nicht unseren Erwartungen entsprach, und Rainer sein gestecktes Ziel leider bei weitem nicht erreichen konnte.

An dieser WM wurde die Schweiz mit Pilot Rainer Ammann, Kurt Steiner und Ruedi Binkert vertreten. Teammanager war Roland Müller und als Helfer waren Stefan Gump, Walter Galliker und Helmut Quabeck aus Deutschland dabei.

**Kurt Steiner Rang 19
Rainer Ammann Rang 52**

SM Kiesern 2. K.S. 5. R.M 7. R.A.
12. W.G. 14.H.M.

1992 Weil Rainer Ammann sich vermehrt mit seinem neuen Hobby, Gleitschirmfliegen beschäftigte, zog er sich leider vom F3B Sport zurück. Mit Rainer verlor das Team ein sehr wertvolles Mitglied, angefressenen und hochbegabten Piloten und nicht zuletzt ein netter Kollege. Er war von Anfang an dabei und war mit seinen guten Ideen bei der Konstruktion und Bau von neuen Modellen als Gewichtsfanatiker bekannt.

Der Rest der Truppe wollte den F3B Sport noch nicht an den berühmten Nagel hängen und für die kommende Saison ein neues Modell bauen. Der Name „**TATANTULA light**“ wurde beibehalten, nur die Farbe des Flügels von violett auf grün geändert, als Profil wurde das RG 12 gewählt und der Rumpf später mit einem V Leitwerk ausgestattet. Nach dem Ausfall von Rainer wurde Stefan Gump ins Team aufgenommen. Roland Müller war der Bauboss und für den Bau der Innenflügel verantwortlich. Reto baute die Flügelohren, Stefan Höhenruder, Nasen und div. Kleinteile und ich befasste mich mit dem Rumpfbau. Von diesem Modell wurden dann **5** Stück gebaut, die von Roland Müller und mir erfolgreich an Wettbewerben eingesetzt wurden.

SM Luzern	7.K.S.	11.R.M.	12.R.G.
	13.W.G.	23.S.G.	
IRM Hinwil	2.W.G.	7.U.K.	11.H.M.
Amay	10.R.G.	16.K.S.	18.R.M.
	42.W.G.		

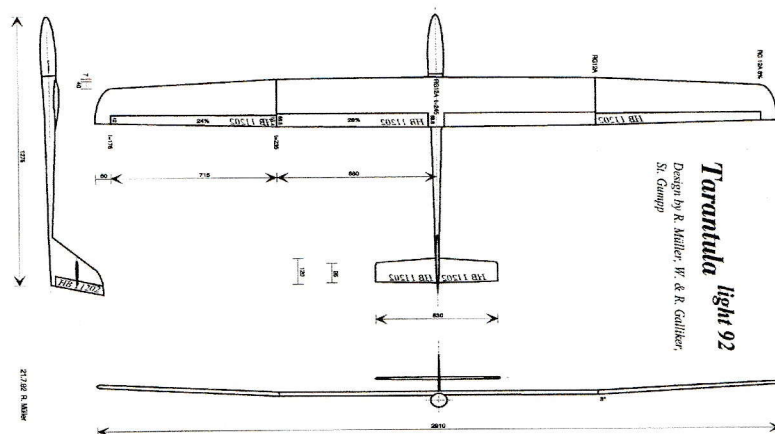
1993 Weil Reto die HTL besucht, fehlt ihm die nötige Zeit, weiterhin im Team mitzuwirken. Er bleibt uns aber als Wettbewerbsleiter an diversen kleineren und grossen Wettbewerben erhalten.

Modelle haben wir mangels Zeit und Interesse keine gebaut.

Kurt Steiner hat sich für die WM 93 in Israel qualifiziert.

Die Nationalmannschaft setzte sich zusammen aus **Kurt Steiner, Ruedi Binkert und Thomas Kübler.**

Stefan Gump managte die Schweizer F3B Trup-



pe. Kurt Steiner gab zu Bedenken, dass die Vorbereitungszeit für eine WM einfach zu kurz sei. Die Möglichkeit als Team an Wettbewerben teilzunehmen seien in der Schweiz ganz schlecht, weil es einfach keine gibt, also müssen die Wettbewerbe im Ausland besucht werden, das aber mit sehr viel Zeit und Unkosten verbunden ist.

Kurt erreichte den Rang 28 und das CH Team den 5. Schlussrang.

SM Kiesen	6. K.S.	9.R.M.	
WM Israel	28. K.S.		
Nalbach -BRD)	9. K.S.	21.H.M.	28.W.G.

1994 wurde das **1. TTL Pokalfliegen** in Emmen durchgeführt. Organisiert wurde es von Kurt Steiner und vom TTL Team und der MG Luzern durchgeführt. Es nahmen 40 Piloten aus der ganzen Schweiz daran teil.

TTL Pokal	4. H.M.	5. R.M.	6.W.G.
	9. K.S.	14.U.K.	
IRM Hinwil	1.H.M.		
SM Yverdon	6. R.M.	11.H.M.	13.K.S.
	19. W.G.		

1995 wurde das **2. TTL Pokalfliegen** in Emmen durchgeführt. Es nahmen **47** Piloten aus der ganzen Schweiz daran teil. Es wurde darüber diskutiert, ob man den Wettbewerb ev. als internationaler Anlass ausschreiben möchte. Das Echo war überall positiv und so kümmerte sich Kurt für die div. Bewilligungen, denn der Flugplatz Emmen ist ein Militärflugplatz und nicht für jedermann zugänglich, besonders nicht für Ausländer.

TTL Pokal	6. W.G.	8. R.M.	14. K.S.
	17. U.K.	26. H.M.	
IRM	I. K.S.	4. W.G.	14. U.K.
SM	IS.K.S.	21.H.M.	24. W.G.

1996 wurde das **3. TTL Pokalfliegen** in Emmen durchgeführt. Kurt hatte alle erforderlichen Bewilligungen eingeholt, und nun wurde dieser Anlass international ausgeschrieben. Das Echo war gut, obschon dieser Wettbewerb sich mit einer deutschen F3B Austragung kreuzte.

Es waren doch immerhin **64** Piloten am Start. Wettbewerbsleiter war zum ersten mal an einem solch grossen Anlass Reto Galliker. Zusammen

mit Roland Müller, der ihn im Rechnungsbüro unterstützte, Kurt Steiner der den Wettbewerb organisierte und die vielen Helfer, die 2 Tage im Einsatz waren, wurde dieser Anlass reibungslos über die Bühne gebracht.

1997 wurde das **4. TTL Pokalfliegen** in Emmen durchgeführt. Inzwischen ist dieser Anlass weltweit der zweit grösste geworden und in die Euro - tour aufgenommen. Dank dem grossen Engagement von Kurt Steiner, der mit grossem finanziellem und zeitlichen Aufwand eine computergesteuerte Anzeigetafel gebaut hat, verfügt das TTL Team auch weltweit über die modernste Messeinrichtung für Speed und Streckenflug.

Weil Roland Müller auch das Gleitschirmfliegen zum neuen Hobby gemacht hat, haben wir im Team einen hervorragenden Piloten und Modell-Konstrukteur verloren, aber er bleibt uns doch noch als Programmierer erhalten. Das neue Messprogramm hat er mit viel Aufwand an die neuen Anforderungen angepasst und wir hoffen alle, dass Roland in Zukunft auch noch an Wettbewerben im Rechnungsbüro anzutreffen ist.

Das TTL Team besteht nun schon viele Jahre, hat **81 !!** F3B Modelle gebaut und unzählige Wettbewerbe erfolgreich besucht. Ich kann von mir sagen, dass ich es bis heute nicht bereut habe, beim TTL Team mitzuwirken, obschon doch ein sehr grosser Teil meiner Freizeit in dieses Hobby investiert wurde. Ohne das grosse Verständnis unserer Familienangehörigen wäre ein solcher Aufwand überhaupt nicht möglich gewesen und ich möchte im Namen aller TTL Mitglieder allen Angehörigen für Ihr Entgegenkommen und Verständnis für unser aufwendiges Hobby herzlich danken. Besonders die Frauen oder Freundinnen haben nicht nur den ganzen Staub und den Gestank von irgend welchen Harzen und Lacken in unseren Wohnungen ertragen müssen, sondern sie haben uns auch auf unzähligen Wettbewerben begleitet. Sie haben Zelte aufgestellt, die Seile zu den Winden zurückgeholt, für unser leibliches und seelisches Wohl gesorgt und auch manchmal unsere miesen Launen ertragen müssen, wenn nicht alles optimal gelaufen ist.

Nov. 1998 Bericht/Foto: *Galliker Walter*



Schweizer Nationalmannschaft 1989 in Paris



Teamsitzung an der WM in Paris



Die Konkurrenz wird beobachtet

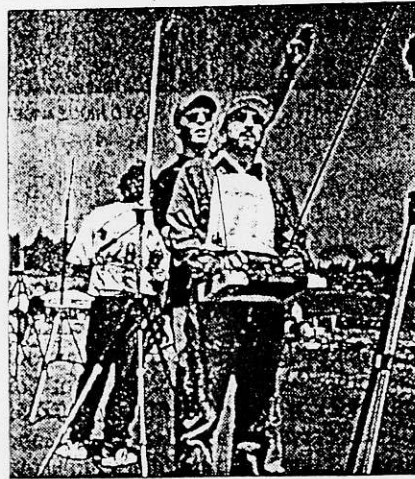


Schweizer Nationalmannschaft 1991 in Arnhem



Tarantula light Modell von Rainer Ammann

Modellflugzeuge
schwirrten durch die Luft



94 Modellsegelflug-Piloten aus neun europäischen Ländern kämpften am Wochenende auf dem Flugplatz Emmen an ihren Steuersendern um Kurven, Thermik und Sekunden. 15

KANTON (ab 10 Uhr)

Emmen: Internationaler Modellflug-Wettkampf in Emmen

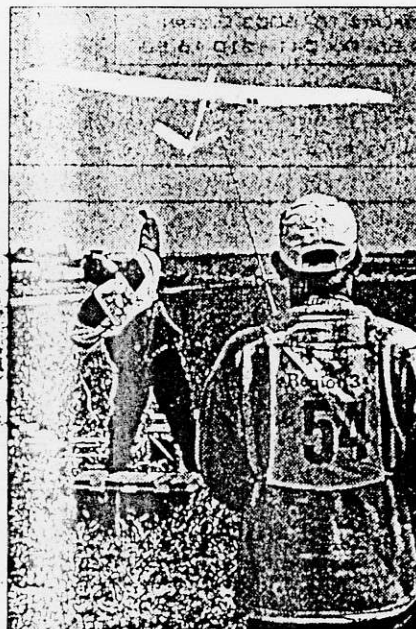
«Hupe ist gestartet, Sirene ist gelandet»

Knapp hundert Modellsegelflugpiloten aus neun europäischen Ländern kämpften auf dem Flugplatz Emmen über das Wochenende an den Steuersendern um Kurven, Thermik und Sekunden.

Es sirrten die dünnen Nylonleinen, an denen die schnittigen Segler mit über 100 Stundenkilometern mehrere hundert Meter in die Luft gezogen wurden, es piffen die ultradünnen Profile der im Schnitt drei Meter langen Tragflächen, und es schwirrten die Kommandos. Deutsche, französische, italienische, tschechische Kommandos hallten über den Platz, vor allem in Fachchinesisch, um genau zu sein. «Hupe gestartet», Klingel gewendet, «Sirene gelandet», «ziehen», «stossen».

Präzision ist alles

Was sich für den Laien wie eine irre Schrei-Show anhörte, war routinierte Organisation. Das ist nötig. Denn bei diesem internationalen Wettfliegen der Hochleistungs-Modellsegelflugzeuge der Fachkategorie F3B angehört – ist Präzision alles. Das beginnt bereits beim Bau der flugtechnischen Wunderwerke. Die mit Computerhilfe entworfenen Modelle sind kompromisslos auf Leistung ausgerichtet. So: elegant, schnittig und windschlüpfriig, dass nur



Alles Gute fliegt dort oben. BILD: MVA

die kleinsten Fernsteuerungen eben noch Platz in dem dünnen Rumpf finden. Nicht die kleinste Unebenheit in der Oberfläche des perfekt gearbeiteten Modells darf das Gleiten stören.

Weil die Supergleiter nicht nur atemberaubend schnell, sondern auch stark in der Gleitleistung sind, umfasst so ein Wettfliegen drei Disziplinen: Speedflug

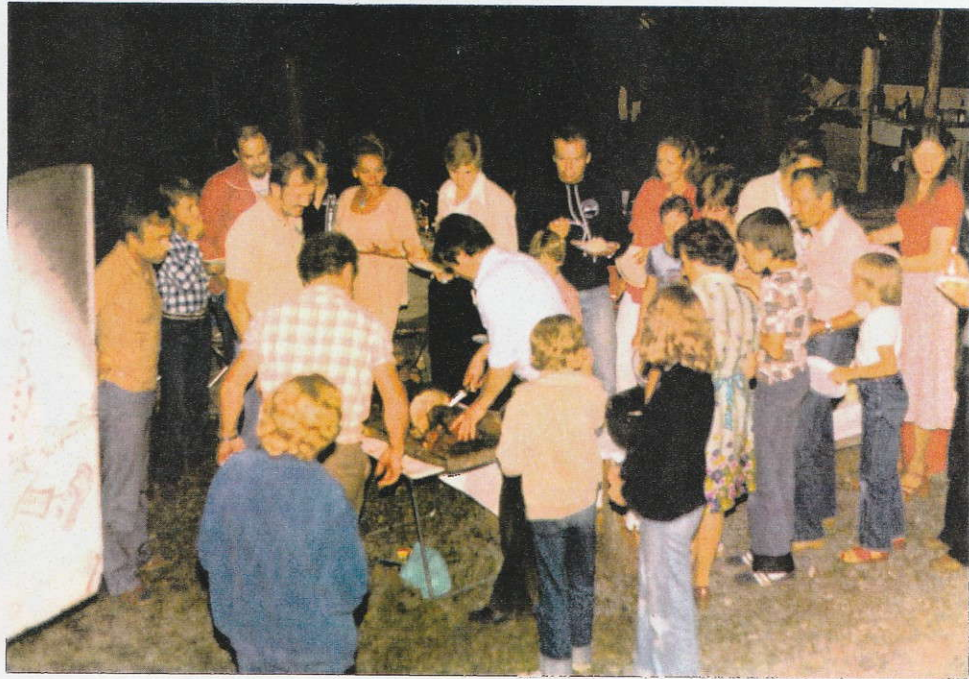
(so rasch wie möglich), Distanzflug (so weit wie möglich), und Zeitflug (so zeitgenau wie möglich). Sämtliche Flugleistungen werden laufend per Computer registriert und verwertet. Damit der Mann am Computer noch weiss, wer wer ist, fliegen immer vier Wettflieger unter so klangvollen Namen wie «Klingel», «Hupe», «Sirene», oder «Horn». Deshalb auch die Rufe «Hupe gestartet», «Sirene gelandet». Zu dieser Geräuschkulisse gesellen sich noch die Rufe der Helfer, die ihren Piloten zuriefen, wenn sie einen Wendepunkt überflogen haben und ihn über die Flugzeit auf dem laufenden hielten.

Finale am Oktoberfest

Alles in allem herrschte also ein rechter Lärmpegel auf dem Boden, während die Gleiter fast lautlos ihre Bahn am Himmel zogen. Gelandet sind die Modelle nach vielen Starts während der beiden Tage alle wieder mehr oder weniger sicher. Damit stehen zwar drei Wettkampfsieger fest, aber noch nicht die endgültigen. Denn der internationale Wettkampf Euro Tour F3B zieht sich über insgesamt zehn Wettfliegen in verschiedenen Ländern hin, um dann schliesslich am Münchner Oktoberfest sein Finale zu erreichen. Über die Hälfte der internationalen Teilnehmerschar ist bei allen Wettfliegen dabei.

NIKLAUS WÄCHTER

25. Mai '98



Sommernachtsfest 1979



Reichlin Hütte



July 1982





Jonny 1982





1985



1990



1990





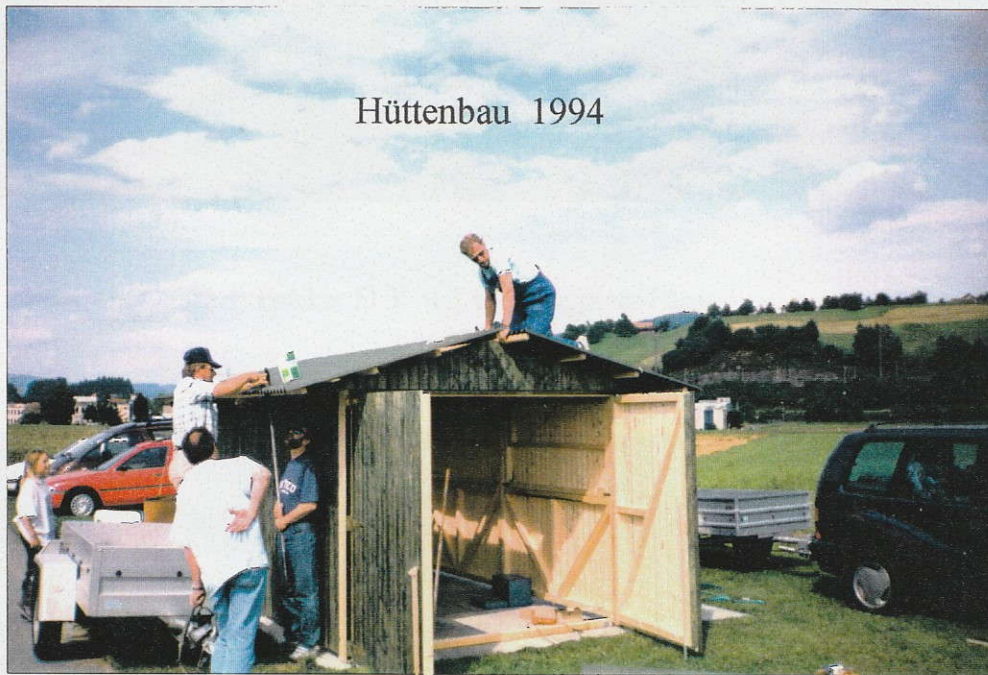
Elektroflotte 1993

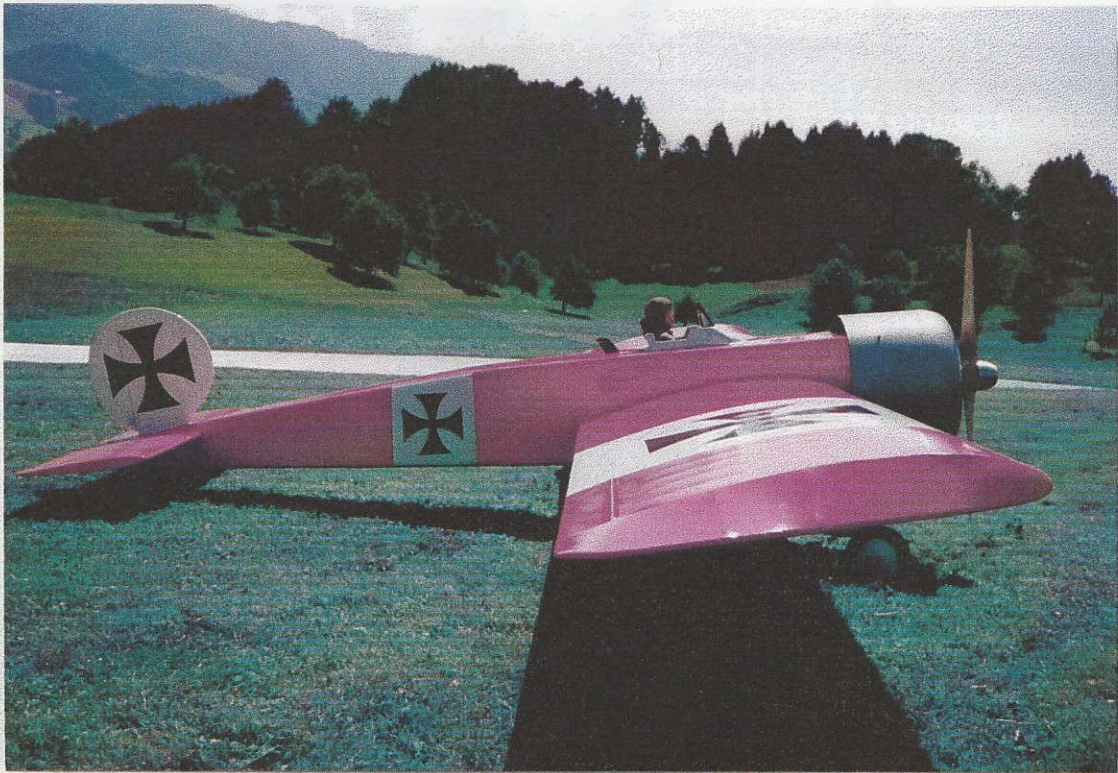


Elektroschock



Hüttenbau 1994





Fokker D 3 4,2 m Flugplatz Fänn



SB 10 7,5 m Dolomiten



Start zu unserem
gemeinsamen Lebensweg

Sonya und Stefan
Bächler-Celik

Kirche Jbach, 18. Mai 1996

ELEKTRO- IMPELLERJET

Da ich schon einige Flugerfahrungen mit Elektroseglern und Motorflugmodellen gemacht hatte beschloß ich mich einen Impellerjet mit vorbildähnlichem Aussehen zu kaufen. Damit ich auch zu hause bei der Wiese fliegen kann mußte es ein Elektrojet sein. Er sollte auch schnell flugbereit sein. So entschied ich mich für die „Folant 141Gnat“ von Robbe. Dieses Modell erfüllte alle Voraussetzungen.

Also kaufte ich gleich nach dem Weihnachtsfest 97 meinen Jet. So war das Weihnachtsgeld schon anfangs Ferien fast aufgebraucht.

Als dann die Kartonkiste mit den 10 rosafarbenen Styroteilen und dem Zubehör zu hause war, studierte ich die Bauanleitung aufmerksam durch und gleich am nächsten Morgen fing ich mit dem Bauen an. Ich arbeitete ausschließlich mit 5-Minuten-Epoxi. Die größte Arbeit brachte das Bespannen mit sich. Nach 2 Wochen waren die Ferien vorbei und der Jet wäre flugbereit gewesen. Es fehlte nur der Akku, den ich leider, ich weis jetzt noch nicht warum, erst ein paar Monate später bekam. Es stellte sich zu allem Ärger auch noch heraus, das es der falsche war. 8x Sanyo 800AR-Zellen hätte ich bestellen sollen. Diese waren dann aber zum Glück schnell vorhanden.

Als der Akku eingebaut war, ging ich zur Wiese nahe bei unserem Haus und schickte den roten „Heuler“ per Handstart in sein Element. Ich kann dazu nur sagen: Das Flugbild und der Sound sind super. Rollen, Loops und Rückenflug sind mit etwas Fahrt gut zu meistern. Das einzige, was mich etwas enttäuschte war die schlechte Steigleistung und die für einen Jet etwas geringe Fluggeschwindigkeit. Ansonsten macht es großen Spaß, mit dem Jet zentimeterdicht über den Boden zu düsen. Nach ca. 3 oder 5 Minuten Flugzeit (je nach Akku) kann man ihn einfach auf dem Rumpfboden ins Gras setzen. Reparaturen sind mit Bügeleisen, Heissluftföhn und 5-Minuten-Epoxi sehr schnell und unkompliziert zu meistern. Diese kommen aber nur bei zu risikvollen Flugmanövern vor, denn die „Gnat“ ist für ihre Größe ziemlich einfach zu fliegen und daher gut für den Einstieg in diese Klasse geeignet.



Roman Fischer 16 Jahre

Spannweite: 780 mm
Fluggewicht: 900 gr
Impeller: Rojet 410

Länge: 900 mm
Motor: Speed 480 RACE
Akku: 8x800 AR
Akku: 8x1400 KR

Preis: FO 141 Gnat: 109.--

Rojet 410: 48,50

Ein Traum wurde wahr!



Jodel Robin DR - 400

Massstab 1:3

Einige Modellflugpiloten haben schon vor geraumer Zeit sehr grosse Segelflugmodelle gebaut. Sie können ihre Orchideen aber nur sehr selten fliegen, weil das Hangfluggelände für solch grosse Modelle nicht geeignet ist, oder dass dann ausgerechnet der Wind nicht aufkommen will, wenn man am Hang steht. Stimmt zufälligerweise einmal beides, so fehlt es dann sicher noch am geeigneten Athlet, der ein solch grosses Fluggerät auch noch sicher in die Luft befördern kann. Wir werden leider alle nicht jünger und so wird es von Jahr zu Jahr schwieriger, das mit sehr grossem Arbeitsaufwand gebaute Modell doch noch einmal zu fliegen, denn dafür wurde es ja schliesslich gebaut. Gäbe es da nicht noch eine andere Art, diese grossen Modelle in die Luft zu bringen? Richtig, mit einem entsprechend grossen Schleppmodell.

Weil ich mich schon einige Jahre als Schleppilot betätige, wurde ich angefragt, ob ich ev. beim Bau einer grossen Schleppmaschine mitmachen würde und sie dann später auch fliegen würde. Ich hatte da aber meine Bedenken, weil ein so grosses Modell sehr viel Platz im Bastelzimmer und in der Garage braucht, dann kommen noch die Transportprobleme hinzu. Nach intensivem Ausmessen des Bastelzimmers, der Garage und des Autos war für mich klar, bei einem solchen Projekt kann ich nur mitmachen, wenn der Flügel zweiteilig gebaut wird und das Höhenleitwerk demontiert werden kann.

Bei meinen Flugkameraden ist bekannt, dass mein Herz beim Anblick einer JODEL - ROBIN höher schlägt. Als wir dann in Buochs eine original Maschine beim Schleppen sahen, war auch Sepp Gloggnier überzeugt, dass das für uns eine geeignete Schleppmaschine wäre. Sie sieht nicht nur gut aus, sie müsste mit ihren Knickflügeln eigentlich auch stabil in der Luft liegen. Am nächsten Tag erschien er mit einem farbigen Prospekt der Fa. Airwold, die eine Robin im Maßstab 1:3 als Kunststoffmodell im Programm führt. Mir erschien das ganze Modell etwas gross, aber Sepp konnte mich überzeugen, doch mal bei dieser Firma vorzusprechen, da sei ein fertig gebautes Modell ausgestellt. Er würde den geschäftlichen Teil übernehmen und ich müsste das Modell nur bauen und hin und Wieder mal fliegen, damit er dann seine SB 10 mit 7 m Spannweite schleppen kann.

Nach einigen Tagen Bedenkzeit fuhren wir dann im Okt. 1996 nach Kodgau (BRD) und was ich da zu sehen bekam, haute mich fast aus den Socken. Dieses Modell hat uns so gut gefallen, das mussten wir unbedingt haben. Man gönnt sich ja sonst nichts, haben wir gedacht und so erledigte Sepp den

geschäftlichen Teil. Uns wurde versprochen, dass der Bausatz in ca. 6 Wochen geliefert werden kann.

Nach ca. 2 Wochen Verspätung konnte Sepp das Modell abholen, nur das Fahrwerk konnte nicht geliefert werden. Für mich war also modellbauen angesagt. Ich nützte die Freizeit zwischen Weihnachten und Neujahr, diesen gut verarbeiteten Bausatz auszubauen. Zuerst machte ich mich über den Rumpf her. Motor, Seitenruder, Höhenruder, Tank und Steuerung wurde eingebaut. Nachher kamen die Flügel an die Reihe. Servos wurden in die Flächen eingebaut, was ziemlich aufwendig war. Weil die Flächen hohl sind, mussten die untere und die obere Bepunktung miteinander verbunden werden, damit keine Vibrationen entstehen können. Sehr viel Ausdauer und Geduld brauchte ich dann für das Anpassen und der Montage der enorm grossen Kabinenhauben. Zuerst musste ich Schablonen aus Karton herstellen, denn die riesigen Pressteile hatten keine Markierungen und ich hatte somit keine Ahnung, wo ich überhaupt abschneiden musste. Auch für die Kabinenrahmen gab es keine Zeichnungen. Den Innenausbau machte ich nach einer Foto vom Original - Robin, denn ohne Sitze und Instrumente sah das ganze Cockpit schon etwas leer aus. Nun wurden die Flügel und der Rumpf noch mit 2K Farbe rot gespritzt, die weisse Farbe wurde original belassen. Nun fehlte nur noch das Fahrwerk, die dann nach mehreren Telefonaten von Sepp endlich im Mai geliefert wurden. Nun wurden noch die Akkus eingebaut und anschliessend der Schwerpunkt ermittelt. Die Verwunderung war recht gross, dass ich trotz des schweren Motors noch 1600 gr. Blei in die Nase einbauen musste. Auch das hohe Endgewicht des Modells begeisterte mich nicht besonders, denn ich hatte mit einigen Kilo weniger gerechnet.

Am 8. Juli war es dann endlich soweit für den Erstflug. Sepp Gloggner und Kurt Steiner wurden benachrichtigt und ich fuhr mit vollbepacktem Kombi ins Fänn. Um es vorwegzunehmen, an diesem Tag kam das Modell nicht in die Luft, denn der Motor weigerte sich hartnäckig, an diesem Tag zu arbeiten. Nach einem Besuch bei der Fa. 3W in Hanau (BRD) wurden die Mängel behoben und jetzt wurde der Erstflug auf den 10. Juli verschoben. Der Benzinmotor sprang jetzt auf Anhieb an und nach einigen Einstellarbeiten konnte jetzt an einen Start gedacht werden. Vollgetankt und mit etwas weichen Knie rollte ich auf die Piste und gab Gas. Das Modell hob nach kurzer Startstrecke von der Piste ab und ich flog anschliessend einige Platzrunden, um das Modell etwas kennen zu lernen. Welch ein Flugbild!! Das bestätigen mir auch meine Kollegen, die mir beim Erstflug mit Rat und Tat zur Seite standen. Nach dem ausprobieren der Landeklappen in sicherer Höhe musste nun langsam an die Landung gedacht werden. Für mich war das etwas ganz Neues und sicher auch verständlich, dass ich etwas nervös war, denn ich hatte bis jetzt noch nie ein so grosses Modell geflogen. Nach einigen Anflügen setzte ich die Maschine aber sicher auf die Piste und mir viel ein Stein vom Herzen, denn es ist nicht selbstverständlich, dass beim Erstflug alles so reibungslos abläuft.

Auch beim Seglerschlepp zeigte sich das Modell von der guten Seite und die Zugkraft ist mehr als ausreichend, trotz des hohen Abfluggewichtes. Auch beim Schleppen der SB 10 mit 7m Spannweite hatten wir überhaupt keine Mühe, von der Piste wegzukommen. Das Schleppgespann ist kaum von den originalen Flugzeugen zu unterscheiden. Ich bin überzeugt, dass wir mit dem Bau der Jodel Robin ein gutes Schleppmodell gewählt haben, obschon sich herausstellte, dass eine etwas längere Landepiste von Vorteil wäre. Wenn kein Gegenwind herrscht, brauche ich fast die ganze Länge der Piste. 'Trotzdem bin ich überzeugt, dass wir in Zukunft noch viele schöne Stunden mit diesem gigantischen Modell verbringen können. In diesem Jahr waren wir als Schleppgespann mit der 7m SB 10 von Kurt Steiner und der 5m Pilatus B4 von Hans Marfurt an 2 Flugtagen, wo wir vom Publikum sehr bestaunt wurden.

Einige Daten zum Modell

Spannweite:	2800 mm	Flächenbelastung:	160.80 gr/dm
Flügelteiefe innen:	540 mm	Motor:	3W 120 10,5 PS
Flügelteiefe aussen:	300 mm	Treibstoff:	Benzin
Modellgewicht:	21700 gr.		
Flächeninhalt:	135.06 dm		



Das flugfertige Modell vor dem 1. Start



Alles hochqualifizierte Kräfte im Einsatz.
Trotzdem verweigerte der verflixte Motor seine Arbeit.



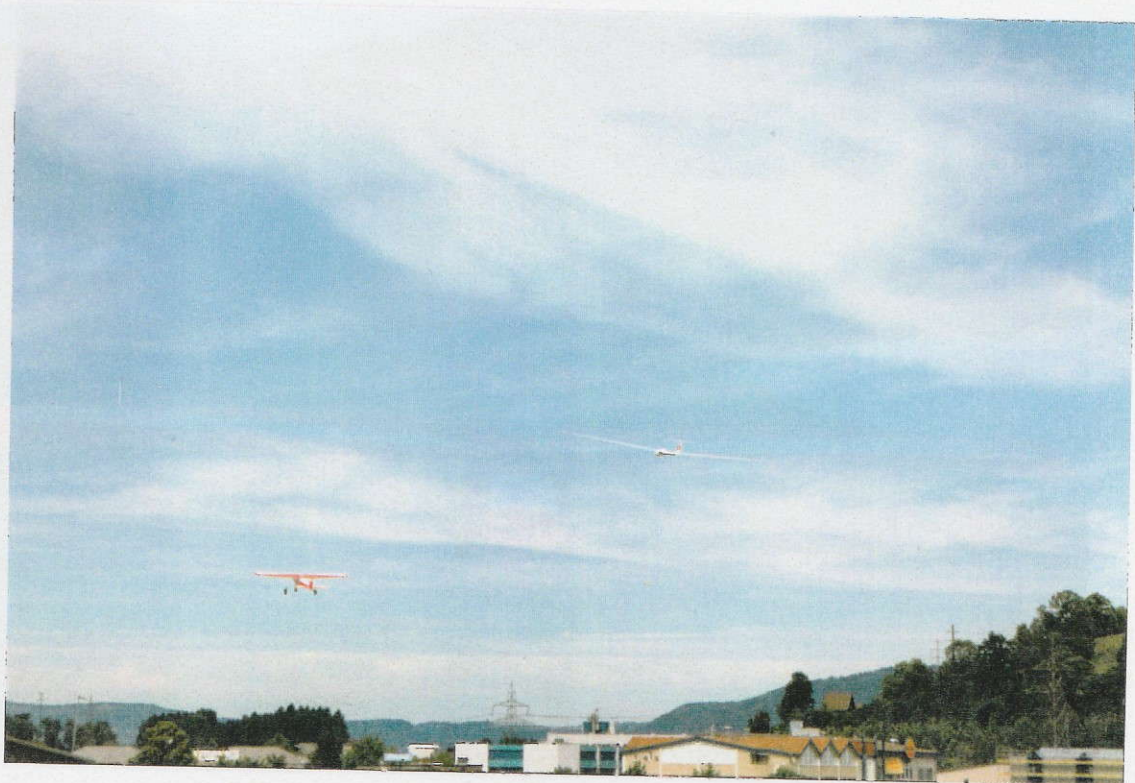
Die ROBIN DR 400 beim Start



Das Modell ist kaum von einer original Maschine zu unterscheiden



SB 10 7,5 m 1998



Waldemar Schilling, Teil 1/2



Cessna 288 / ASW 17 5,5 m



Gruppen Schlepper 3m / 70 ccm