



Jahresbericht 2020

Impressum, 40. Jahrgang

Allgemein: Der Jahresbericht 2020 ist die offizielle Druckpublikation des Modellflugsportvereins Stetten zum Vereinsgeschehen im Jahr 2020. Die Publikation erfolgt durch den Einsatz verschiedener, engagierter Berichtersteller sowie Fotografen. Der Vorstand dankt den Redaktoren und Fotografen dafür ganz herzlich.

Redaktionelle Mitarbeit und Berichterstattung: Wolfgang Burkert, Adrian Eggenberger, Adrian Knecht, Moritz Liedtke, Martin Näf, Didier Maret, Hanspeter Tobler.

Fotographie: Autoren und Martin Näf

Redaktion und Layout: Hanspeter Tobler, Aktuar MSV Stetten

Druck und Produktion: Saxer Druck GmbH, 5607 Hägglingen

Sponsoren: Wir bedanken uns ganz herzlich bei Gloor & Amsler Modellbau und dem AeroClub der Schweiz.

Dieser Jahresbericht ist ebenfalls in elektronischer Form publiziert unter www.msvstetten.ch

© Modellflugsportverein Stetten 2020, alle Rechte vorbehalten, gedruckte Auflage 180 Exemplare

Vorwort des Präsidenten zum MSVS Jahresbericht 2020	5
Frühlingsputz	7
Schlepperöffnung 24. Mai 2020	9
Gebirgsausflüge Gebidem und Vella	13
Wasserfliegen in Sempach.....	15
Die Platzreife Prüfung – Weiterentwicklung des Göttibetriebes.....	18
Mein Einstieg beim MSV Stetten - Modellflugsportverein Stetten	21
Aller Anfang ist schwer, oder links ist manchmal auch rechts.	24
Elektronische Schwerpunkt-Waage mit Winkelmesser.....	27
Senderschutz aus dem 3D Drucker.....	29
Baubericht Fokker DR I	32
Jahresmeisterschaft Fliegen	36
Ranglisten	38
Mutationen und Statistik 2020.....	40
Jahresprogramm 2021.....	41

Liebe Leser, Mitglieder und Freunde des MSV Stetten

Es freut mich ein paar Worte zur Einleitung des Jahresberichts an Euch zu richten. Auch wenn der vorliegende Jahresbericht von vielen Aktivitäten berichtet, war 2020 ein ganz spezielles Jahr und unser Vereinsleben fand recht komprimiert statt. Neben dem Fliegen haben uns das Baugesuch und Corona viel abverlangt. Diese beiden Themen sind noch nicht abgeschlossen, aber wir dürfen mit Optimismus in die Zukunft blicken. Nun wollen wir aber zuerst mit diesem Jahresbericht das vergangene Jahr Revue passieren lassen und uns an den schönen Erlebnissen und den vielen Aktivitäten unserer Mitglieder freuen.

Freude bereitet haben die vielen gemeinsamen Flüge und Erlebnisse auf dem Platz und bei den Ausflügen. Gerade in der momentan speziellen Zeit tut es gut, sich am Fliegen zu erfreuen, miteinander schöne Erlebnisse zu haben und dazu seine Fertigkeiten auszubauen. Schulung ist ein wichtiges Element unseres Vereins. In den Berichten aus Sicht der Götti, aber auch aus Sicht der Schüler sieht man, dass hier ausgezeichnete Arbeit geleistet wurde. Grossen Dank unserem enorm engagierten Götti-Team. Ich durfte bei mehreren Junior- und Seniorflugschülern die Platzreife abnehmen.



Dabei habe ich mich sehr gefreut über deren Motivation, Fertigkeiten und spürbare Begeisterung. Nehmen wir diese neuen Mitglieder auf als unsere Freunde und helfen ihnen mit Rat und Tat. Dass kameradschaftliche Hilfestellung wichtig ist und sehr gerne angenommen wird, haben verschiedene Gespräche mit unseren Einsteigern gezeigt. Ihr Fokus liegt natürlich beim Fliegenlernen, aber daneben ist auch beim Einstellen, Bauen und Reparieren viel Lernbedarf vorhanden. Am einfachsten geht das mit aktiver Unterstützung durch die erfahrenen Mitglieder. Nicht nur bei den Einsteigern gilt das Motto: gemeinsame Freude ist doppelte Freude. Das Staffelfliegen ist nach einigen äusserst aktiven Jahren leider etwas eingeschlafen. Höchst erfreulich ist deshalb die Initiative unserer neuen Generation von Staffelfliegern. Unter der Anleitung von Tobi Gerster haben sie mit ihren Trojan viele Flüge absolviert und gute Fortschritte erreicht. Man sieht, dass es Spass macht. Macht weiter so.

Ohne gepflegte Infrastruktur kein Flugbetrieb. Herzlichen Dank unserem Mähteam sowie allen Helfern im Vorder- und Hintergrund, die bei den diversen Arbeiten während des Jahres mitgeholfen haben.

Beim Baugesuch sind wir zuversichtlich, dass im neuen Jahr die hängigen Beschwerden bereinigt werden können und uns eine rechtsgültige Bewilligung erteilt wird. Wir mussten ziemlich Haare lassen, Flugzeiten und Flugräume einschränken und zudem diverse liebgewonnene Installationen wie den Pavillon, das Cheminée und das Ladegestell entfernen. Wir erhalten dafür im Gegenzug Rechtssicherheit für unseren Flugbetrieb. Das Baugesuch hat unserem Verein und unserer Verpächterfamilie Regez enorm viel Aufwand bereitet. Herzlichen Dank an alle die mitgeholfen haben. Ein spezieller Dank geht an David Regez, der stets ein offenes Ohr für uns hat und uns sehr unterstützt.

Die Ungewissheit über die Zukunft unseres Vereins im Zusammenhang mit dem Baugesuchsverfahren sowie die wechselnden Corona Einschränkungen haben sich auf die Stimmung ausgewirkt. Verständlich, denn eigentlich möchten wir miteinander fliegen und unsere Freizeit unbeschwert verbringen. Dies wird durch das über allem hängende Damoklesschwert schon etwas erschwert. Danke an unsere Mitglieder für das Verständnis, die Kooperation und die Disziplin. Es kommt wieder besser.

Dieser Winter ist bedingt durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens auch für uns sehr speziell. Man kann zwar unter Auflagen draussen fliegen, die Hallen sind aber aktuell geschlossen. So widmen wir uns unseren Bauprojekten, den Plänen für die neue Flugsaison und freuen uns daran.

Zum Schluss geht mein Dank an alle Berichterstatter und unseren Aktuar und Redaktor Hanspeter Tobler für die Arbeit an diesem Jahresbericht. Ich wünsche allen viel Spass beim Lesen und freue mich auf ein schönes Vereinsjahr 2021.

Euer Präsident, Adrian Eggenberger

VEREINSLEBEN UND SPEZIELLE ANLÄSSE



Hanspeter Tobler

Zur Zeit ist der Flugplatz im Eichhof aus bekannten Gründen geschlossen. Aber auch das wird sich ändern, sobald dem ungebetenen Gast aus Asien die Aufenthaltsbewilligung entzogen ist. Sobald dies der Fall ist, sollte der Platz natürlich bereit sein und wir wollen ja keinen Tag zu spät mit dem Fliegen beginnen.

Am Samstag, 28. März war sehr schönes Wetter angesagt. Also macht Didi einen Aufruf, wer denn Zeit und Lust habe um den Platz auf Vordermann zu bringen.



So trafen sich am Morgen Fränzi, Didi, Felix, Mathias und Rolf, mehr als 5 durften es ja nicht sein, auf dem Platz um die anstehenden Arbeiten zu erledigen. Didi liess es sich natürlich nicht nehmen, den Mäher nach dem Winter aus der Garage zu holen und ihn das erste Mal zu starten.



Da Fränzi den Mindestabstand zu Didi nicht einhalten muss, „durfte“ sie das schwere Vorderteil des Mähers anheben, damit Didi die notwendigen Justierungen und Einstellungen vornehmen konnte.

FRÜHLINGSPUTZ



Mit viel Vorfreude auf den Beginn des Flugbetriebes wurde, unter der Leitung von Didi, unserem Flugplatzchef, Äste und sonstiger Unrat entfernt. Es war irgendwie ein sonderbarer Anblick, zehn arbeitende Hände und kein einziger Flieger, mit dem jemand am Ende der Putzaktion den Platz testen könnte.

Auch der Grill konnte nicht angefeuert werden da das normalerweise anschließende gemütliche Beisammensein durfte auch nicht stattfinden.

Der Humor ging aber nicht verloren, sogar bei der Werkzeugübergabe wurde selbstverständlich der vorgeschriebene Mindestabstand eingehalten.



Anschließend wurde der Platz gemäht und gewalzt.

Das Walzen hat Mathias mit höchster Konzentration und Präzision erledigt und hatte auch noch Spass dabei. Verdankenswerter Weise macht Mathias zusammen mit Sepp das Mähen auch zukünftig

Wir freuen uns alle wieder auf das Fliegen.
Herzlichen Dank an alle Helfer.

Hanspeter Tobler

Nach dem die Corona-Bestimmungen gelockert wurden, konnten wir wieder Fliegen und nun wollten unsere Segelflieger wieder nach oben, um Thermik zu suchen. Martin, unser Schlepppilot verschickte eine Einladung zur gemütlichen Saisoneroöffnung mit Schleppen.



Etliche Mitglieder trafen sich auf dem Platz zum gemütlichen Fliegen mit und ohne Schleppen. Auch Junioren liessen es sich nicht nehmen, wieder den Steuerknüppel zu übernehmen und zeigten, dass sie nichts verlernt haben.



Es wurde geflogen, was das Zeug hält. Egal, Segelflieger mit und ohne Elektromotor, Motorflieger und Drohnen, alles durfte in die Luft.





Martin hatte es richtig streng, da alle Seglerpiloten in die Luft wollten, da uns herrliche Thermik erwartete. Es war wieder einer dieser Tage, wo man ewig oben bleiben wollte und zeitweise auch konnte.

Aber die Konzentration nach der langen Flugpause musste erhalten bleiben. Nach und nach landeten alle unsere Segelflieger mehr oder weniger sicher auf der Piste. Kleine Schäden bei der Landung, vor allem nach so langer Pause, können normaler Weise problemlos und schnell wieder repariert werden, meistens sogar auf dem Flugplatz.

SCHLEPPERÖFFNUNG AM 24. MAI 2020

Als Martin etwas Zeit fand, konnte er auch seine neue Drohne testen, mit vollem Erfolg. Mit dem Autopilot landete das Gerät wieder sicher und sogar genau beim Startpunkt.



Es fliegen bekanntlicherweise nie alle Piloten. Modellflugpiloten sind immer aufmerksam, man weiss ja nie. Einer von uns sollte recht erhalten.

Als Yves eine Pause machte, hörte er von der Reuss Hilferufe. Nach einem kurzen Augenschein stellte er fest, dass ein gekenterter Kanufahrer umgehend Hilfe brauchte. Geistesgegenwärtig alarmierte er die Rettungskräfte, was einen Grosseinsatz inklusive Helikopter auslöste.



Der Verunfallte konnte unverletzt gerettet werden.

Das Schönste an dieser Schlepperöffnung war, dass einem Mitmenschen in Not geholfen werden konnte und er vor Verletzungen bewahrt wurde.

Die Planung der Gebirgsausflüge stand dieses Jahr auf wackligen Füßen. Im Frühling fiel zuerst der geplante Ausflug nach Damüls Corona-bedingt ins Wasser. Ab Sommer aber hatten wir ein Zeitfenster mit wenigen Einschränkungen, so dass wir auf gutes Wetter für die verbleibenden Events hoffen konnten.

GEBIDEM



Wie schon in den vergangenen Jahren reisten wir früh im August an einem Freitag nach Visperterminen im Wallis. Mit den Kollegen der MG Hotwings waren wir ein gutgelauntes Zehnergrüppchen, welches den Aufstieg auf den Pass unter die Füße nahm. Die Mühe wurde ausgiebig belohnt – drei Tage lang durften wir bei bestem Wetter mit angenehmen Temperaturen die Aussicht über das Rhonetal geniessen. Thermisch waren die

Verhältnisse in Ordnung, so richtig hammermässig stieg es meist eher später am Nachmittag, so dass wir alle froh um die elektrische Versicherung waren. Gelegentlich hatten wir Besuch von grösseren Gleitschirmgruppen und Segelfliegern, die in der Region auf Strecke waren. Es hatte dennoch reichlich Platz im Flugraum, alle Piloten konnten über



die drei Tage reichlich Flugstunden sammeln und dank den einfachen Landeverhältnissen voll entspannen. Abends wurde dann ausgiebig die Kameradschaft über die Vereinsgrenzen beim Fachsimpeln gelebt. Klar, dass dieser Ausflug fester Bestandteil im Jahreskalender bleibt!



Vielleicht lag es am sehr erfolgreichen Gebidemausflug, dass sich das Interesse für den Ausflug nach Vella wenige Woche später mit fünf aktiven Piloten etwas in Grenzen hielt. Dafür begleiteten uns diesmal die Partnerinnen, so dass es nicht weniger gesellig zu und her ging. Im renovierten und ausgebauten Hotel Pellas genossen wir erstklassige Küche und hohen Standard in den Zimmern. Geflogen wurde an der Bündner Rigi, die Exkursion in Richtung Sezner war am Sonntag-morgen wenig erfolgreich – die Wiesen waren allesamt eingezäunt, die wenigen Parkplätze durch die zahl-reichen Ausflügler komplett besetzt. Zum Einsatz kamen eher die leichteren Flieger mit Elektrothermik, was das Landen auch im nicht ganz

so komfortablen Gebiet für alle problemlos handhabbar machte. Auf der Terrasse der Bündner Rigi konnten wir uns verpflegen, so dass der Ausflug für alle herrlich entspannt war. Für das nächste Jahr planen wir Vella dann wieder im Frühling ein, bevor die Touristenmassen das halbe Gebiet in Anspruch nehmen.



**Wänns de ganzi Tag au schüli gränet hät, so als ob es nümme höre wett,
chunnt am Abig ganz verstohle d'Sunne uf, seit der gute Abig na im , Bett.**

So der berühmte Liedtext von Arthur Beul, bekannt unter dem Refrain:

Nach em Räge schint Sunne, nach em Briegge wird glacht...



Ähnlich erging es uns am Wasserfliegen Sempach, das Hudelwetter am morgen früh versprach im Bett zu bleiben, jedoch das Meteoapp meinte ab 1300 Uhr Sonne und nachlassender Wind.

Gesagt getan Flieger eingeladen, die Akkus während dem fahren aufgeladen, eine Stunde fährt reicht völlig.

Angekommen bei Wind und Regen vom Parkplatz ins Restaurant gestürzt und zuerst mal mit den

schon bereits anwesenden Wasserflugpiloten «zmörgelet», nach interessanten Gesprächen vormittags, sitzen geblieben bis zum Mittagessen. Pünktlich nach dem Mittag riss die Wolkendecke auf, der Wind stellte fast ab.

Eifrig wurden die Flieger ausgeladen zusammengebaut und gewässert.

Ein Rettungsboot mit Rutschbahn stand dank der Kooperation Seebadi Sempach bereit, wir durften ein Pedaloboot von der Badi ausleihen, quasi unser Seenotkreuzer Nach einem kurzen Briefing durfte es auch schon losgehen, starten nach eigenem Ermessen, nicht mehr als fünf Flieger in der Luft, Flugroute gegen den Uhrzeigersinn, Landung ansagen, war da nicht was? Ach ja wir landen nicht wir wassern, der See war in der Zwischenzeit Spiegelglatt,



das starten ein Kinderspiel, Gas geben bis die Kufen auf Stufe sind, höhe ziehen, dem Sog des Wassers entkommend, die Landung entgegen sollten möglichst weich erfolgen. Ein zu hartes Landen und der Flieger flitscht wie ein Stein über das Wasser, im schlimmsten Fall gibt es als Krönung noch ein Nasenstupser vom Wasser.

WASSERFLIEGEN IN SEMPACH



Bei dem schönen Wetter haben sich inzwischen viele Zuschauer eingefunden die unserem Treiben zuschauten, für Action und schmunzeln schaffte es jemand in eine Badi Boje zu landen, der Seenotkreuzer musste her und eifrig wurde gestrampelt bis zur Boje um den Wasserflieger freizugeben.



Nennenswerte Abstürze gab es keine, nasse Füße auch nicht, ein gelungener Tag in der Badi am Sempachersee. Nachem Räge schiint d'Sunne..

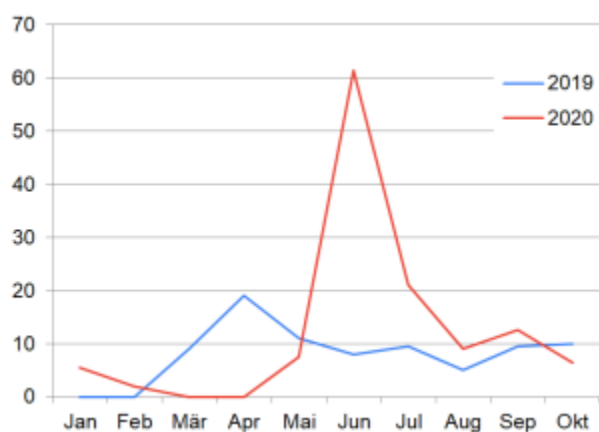


Besten Dank an Ronald Siegrist und Peter Eigenmann von der mg-wohlen für das organisieren dieses Plauschanlasses.

Die Göttigruppe und Ihre Schützlinge



Für die 2. Saison des Götti-Betriebs wurden während des Winters 2019/2020 alle Flieger überprüft, die Fernsteuerungen auf den neuesten Stand gebracht und die Ausrüstung um ein weiteres Flieger-Fernsteuerungen-Set ergänzt. Die Erfahrungen der 1. Saison sind in ein Handbuch für Göttis eingeflossen und eine Platzreife-Prüfung wird in Zukunft die Ausbildung eines Interessenten abschliessen. Wir Göttis, das sind Rolf Eng, Walti Leimgruber und ich, waren im Frühling 2020 bereit, doch dann kam Corona.



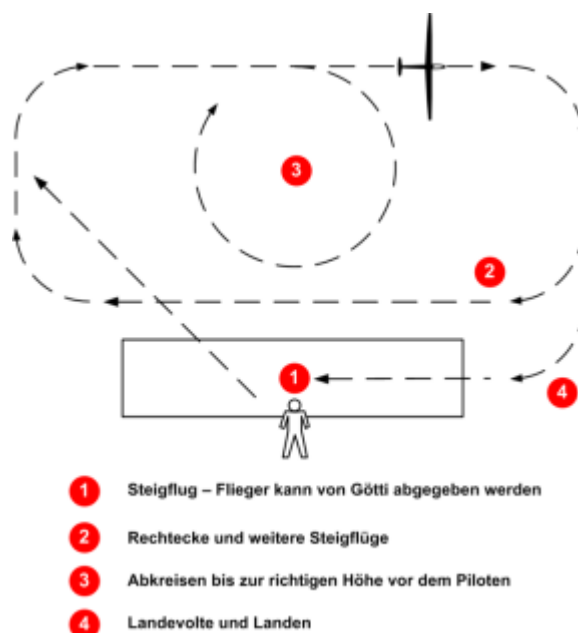
Vergleich Aufwand 2019/2020 in Stunden

Sieben Interessenten warteten geduldig, bis wir dann schliesslich am 19. Mai den Schulungsbetrieb aufnehmen konnten. Die Göttis mussten im Juni wirklich "a d'Säck" um die Interessenten voran zu bringen (siehe Grafik). Wenn immer möglich sollte ein Interessent vor den Sommerferien die Platzreife erlangen. Auf diese Weise kann ein Interessent seine Fähigkeiten in der zweiten Hälfte der Saison selbständig verfeinern und vertiefen. Trotz Corona, konnten mit 125 Flugstunden und technischer Unterstützung mehr Interessenten als im 2019 (81 Stunden) geschult werden.

Nachdem ein Interessent das Schulungsprogramm für Motorsegelflug durchlaufen hat, schliesst er die Ausbildung neu mit einer Platzreife-Prüfung ab. Im 2020 wurden alle Prüfungen vom Präsidenten, Adi Eggenberger, abgenommen. Eine bestandene Platzreife-Prüfung berechtigt den Interessenten, mit seinem eigenen Flieger ohne Begleitung auf dem Flugplatz des MSV Stetten zu fliegen.

Das Platzreife-Programm entspricht bis auf die Figur "Strömungsabriss" ziemlich genau dem Prüfungsprogramm "Pilot Segelflug" des SMV. Das Programm muss 2x geflogen werden. Der Interessent zeigt anlässlich der Prüfung, dass er in der Lage ist, sein eigenes Modell und Fernsteuerung selbständig vorzubereiten, sicher zu starten, sicher zu fliegen und sicher zu landen. Die Prüfung stellt auch sicher, dass der Interessent später auch im Stande ist, komplexere Modelle als der EasyGlider sicher zu fliegen.

Zwischen dem erstem Schnupperflug und der anspruchsvollen Prüfung liegen meist nur 2-3 Monate. Der Interessent muss sich also während der Ausbildung wirklich anstrengen, um dieses Ziel zu erreichen. Wer diese Motivation nicht aufbringt wird sich fliegerisch auch später kaum weiter bringen. Wir Göttis wollen ja schliesslich motivierte Neumitglieder, welche die Sicherheit auf dem Platz nicht gefährden.



Das Platzreife-Programm



Erich Meier hochkonzentriert beim Prüfungsflug. Der Götti darf bei der Prüfung keine Anweisungen mehr geben.

Adi beobachtet genau, ist kritisch und gibt am Schluss noch ein paar gute Tipps. Das ist sehr gut so!



Am 14. Juli 2020 absolvieren Erich Meier und Benjamin Liedtke erfolgreich die Platzreife-Prüfung. Benjamin war im 2020 unser jüngster Absolvent und benötigte nur 5 Lektionen, respektive 9 geflogene Stunden bis zur Prüfung.



Am 26. Juni 2020 besteht Moritz Liedtke, ganz links im Bild, die Prüfung. Julia Liedtke, das Mädchen mit dem Wurfgleiter, wird hoffentlich einmal unsere erste aktive Pilotin.

DIE PLATZREIFE-PRÜFUNG – UNSERE ERFOLGREICHEN ABSOLVENTEN

Bilder rechts:

Guido Konrad ist nach seinem Prüfungsflug von 9. Oktober 2020 sichtlich erleichtert.

Ohne die tatkräftige Unterstützung, und manchmal etwas Druck von seinem Götti Rolf, hätte es Guido in der Saison 2020 kaum geschafft.



Wir drei Göttis blicken auf eine sehr intensive und erfolgreiche 2. Saison zurück. Unsere Schulungsanleitung für Motorsegelflug hat sich bewährt, indem der Schulungsaufwand pro Schüler um ca. einen Drittel gesunken ist. Der um 2 Monate verzögerte Saisonstart, 7 Flugschüler und ein totaler Aufwand von ca. 250 Stunden (ohne Schulungsanleitung) hat das Götti-Team recht gefordert. Doch wir haben es geschafft. Für die Saison 2021 planen wir jedoch weniger Flugschüler oder hoffen auf einen zusätzlichen Götti, der uns beim Schulen tatkräftig unterstützt.

Nach der Grundausbildung Motorsegelflug übt der Interessent mit seinem eigenen EasyGlider, oder ähnlichem Modell, fleissig weiter. In kurzer Zeit kommt meistens das Interesse an einem grösseren Segler, einem Motorflieger, oder dem Bau eines Balsammodells. Daraus ergeben sich Fragestellungen wie die Reparatur von



Bilder links:

Wolfgang Burkert bereitet selbständig seinen eigenen EasyGlider vor, was ebenfalls zur Prüfung gehört.

Rudercheck, Kommando "Start" und das Prüfungsprogramm geht los.

Der zweite Durchlauf der Prüfung von Wolfgang endet mit einer Bilderbuch-Landung am 28. Juli 2020. Prüfung bestanden!

Modellen, Zusammenbau und Programmierung komplexerer Modelle, Techniken wie Thermikflug, Hangflug, Start und Landung von Motorflugmodellen und vieles mehr. Der Weg vom Einsteiger zum fortgeschrittenen Modellflieger dauert meist noch ein paar Jahre. Unsere Interessenten wissen das und treten deshalb nach der Grundausbildung durch die Göttis unserem Verein bei, damit sie für die kommende Lernphase von allen Mitgliedern tatkräftig unterstützt werden. Wir Göttis sehen da durchaus noch Potential ;-)

Schon seit der frühen Kindheit begeistere ich mich für ferngesteuerte Fluggeräte.

Zu Geburtstagen oder zu Weihnachten wünschte ich mir regelmässig Hubschrauber oder Drohnen. Den meisten dieser Fluggeräte war leider nur eine kurze Lebensdauer beschieden, selbst wenn sie absturzfrei blieben. Deshalb auch die Regelmässigkeit, mir neue Fluggeräte zu wünschen. Einzig eine Drohne funktioniert bis heute. Über die Jahre hin blieb es mein Wunsch, selbst ferngesteuerte Fluggeräte zu steuern.



Im Oktober 2019 und eher zufällig entdeckte ich ein Modellflugzeug in der Luft, das seine Kreise zog. Schnell fand ich heraus, dass es in Stetten einen Modellflugplatz gibt. Das war für mich die Gelegenheit, Gleichgesinnte zu treffen! Die Kontaktaufnahme mit Adi Eggenberger, dem Präsidenten des MSV Stetten, verlief erfreulich und ermutigte mich. So bekam ich eine Probestunde mit Walti Leimgruber, einem „Götti“ des MSVS. Diese Probestunde machte mir viel Spass und bestärkte mich in meinem Wunsch, das Modellfliegen zu erlernen. Also entschied ich mich für die Flugschule des MSVS, ich nahm die ersten beiden Unterrichtstermine begeistert und mit Freude wahr. Die „Göttis“ Walti Leimgruber, Rolf Eng und Adrian Knecht brachten mir das Basiswissen schrittweise und in logischem Zusammenhang bei und erklärten auch technische Hintergründe, so dass ich neu Erlerntes auch verinnerlichen konnte. Neben dem Unterricht mit dem Motorsegler EasyGlider 4 hatte ich auch eine Unterrichtsstunde mit einem Motorflieger bei Rolf Eng. Dabei stellte ich fest, dass mir beide Varianten des Modellflugs Spass machen.



Bereits in meiner zweiten Unterrichtsstunde mit dem EasyGlider landete ich selbst, das war ein tolles Gefühl! Mein Interesse wuchs mit jedem Detail, das ich lernte.

Aufgrund des Wetters waren 2019 keine weiteren Flugstunden mehr möglich. Über den Winter übte ich am Simulator, den mir Walti Leimgruber zur Verfügung gestellt hatte. Wegen der Corona-Zeit konnten wir den Unterricht erst im Juni 2020 fortsetzen. Ich konnte es kaum erwarten, endlich wieder auf dem Flugplatz zu stehen und weitere Flugstunden zu nehmen. Bis das soweit war, bot mir einzig der Simulator Gelegenheit, zu fliegen, was immerhin einen Lerneffekt hatte. Um mehr Wissen und Verständnis aufzubauen, las ich das Buch: „Modellflug-ABC“ von Martin Simons. Es vermittelte mir Wissen zu Grundlagen und Aerodynamik sowie weitere Tipps. Auch heute lese ich immer wieder mal in dem Buch.

Durch den Unterricht des „Götti-Teams“ beim MSV Stetten konnte ich schrittweise in den Modellflug hineinwachsen. Die Flugschule des MSV Stetten arbeitet nach einem selbst entwickelten Konzept für Neueinsteiger. Im Rahmen dieses Konzepts wird Basiswissen vermittelt, der Wissensstand schrittweise erweitert und dem Flugschüler zunehmend mehr Eigenverantwortung übertragen, bis er das Wesentliche selbst umsetzen kann. Der tatsächliche Kenntnisstand des Flugschülers wird individuell berücksichtigt. Während der Flugstunden im Lehrer-Schüler-Betrieb kann der „Götti“ jederzeit auf seinen Sender umstellen und die Kontrolle des Flugzeuges übernehmen, wenn er das als sinnvoll erachtet. Auf diese Weise wird der Schüler nicht überfordert. Gerade wenn man neu einsteigt, ist die Gefahr eines Absturzes und einer Beschädigung des Modellflugzeuges doch recht hoch, besonders wenn auch noch eine unvorhergesehene Situation eintritt. Dank des Lehrer-Schüler-Betriebes beim MSV Stetten kann das vermieden werden.

Diese Methode gab mir die nötige Sicherheit und Ruhe, mich auf das Fliegen lernen zu konzentrieren.

Das „Götti-Team“ vermittelt auch aerodynamische Zusammenhänge, technisches Wissen und Hinweise zur Flugsicherheit. Zum Ende der Ausbildung hin wird dem Schüler auch eine Liste mit Einkaufsempfehlungen zur Verfügung gestellt. Der Flugschüler wird also umfassend und in durchdachter Weise auf das selbständige, eigenverantwortliche Fliegen vorbereitet.

Die Kosten für 5 Flugstunden sind mit insgesamt CHF 150.00 moderat. Das „Götti-Team“ stellt während der Flugschule die komplette Ausrüstung zur Verfügung. Für eventuelle Schäden während des Unterrichts ist das „Götti-Team“ verantwortlich.

Meine Zeit in der Flugschule erlebte ich als interessant und sehr bereichernd. Die meisten meiner Flugstunden hatte ich bei Walti Leimgruber. Beim Zusammenbau meines neuen Fliegers und der Abstimmung von Sender und Empfänger half mir Adrian Knecht aus dem „Götti-Team“.

Zur Prüfung verwendete ich erstmals mein eigenes Flugzeug und meinen eigenen Sender. Bis dahin hatte ich das Flugzeug und den Sender aus der Flugschule genutzt. Meine Prüfung zur Platzreife wurde vom Präsidenten des Vereins, Adrian Eggenberger, abgenommen. Neben bestimmten Flugübungen und Vorgaben zu den Landeanflügen, die ich umsetzen sollte, stellte er auch noch Fragen zum Grundverständnis, zum Flugverhalten meines Easygliders oder besprach aerodynamische Zusammenhänge mit mir. Darüber hinaus gab er mir hilfreiche Sicherheitshinweise, die im Umgang mit einem Modellflugzeug zu beachten sind. So hatte auch die Prüfung noch einen zusätzlichen Lerneffekt für mich.

Nach meiner Prüfung bin ich dem MSV Stetten beigetreten. Seitdem fliege ich selbständig und habe grosse



Freude daran. Inzwischen beschäftige ich mich auch mehr mit der technischen Seite. So habe ich auch schon defekte Teile eines Modellflugzeugs ausgewechselt. Doch hier stehe ich noch am Anfang. Wenn ich Fragen habe und selbst keine Lösung finde, wende ich mich an Kollegen im Verein. Viele Vereinsmitglieder sind hilfsbereit und geben ihr Fachwissen auch gern weiter. Von Anfang an hatte ich das Gefühl, auch als Neueinsteiger im Verein willkommen zu sein. Das „Götti-Team“ des Vereins engagiert sich sehr dafür, Interessenten beim Einstieg in die Welt des Modellflugs zu begleiten.



Mit Adi Eggenberger im Gespräch nach meiner Prüfung



Mit meinem Bruder Benjamin (rechts), der mittlerweile auch Modellflugzeuge fliegt



Mit Adi, Walti und meinen Geschwistern



Start mit meinem Multiplex EasyGlider 4



Ungefähr 3 Monate nach meiner Prüfung habe ich mich dann nach einem Motorflieger umgesehen, mit dem ich auch Motorflug üben könnte. Dabei habe ich mich für die Seabee von Robbe entschieden, mit der ich mittlerweile auch schon geübt habe. Zusätzlich habe ich auch noch die Ruderausschläge meines EasyGliders vergrößert.



Wenn ich die Seabee gut fliegen kann, möchte ich gern den Trojan von Parkzone fliegen, worauf ich jetzt schon im Simulator hinarbeite. Nächstes Jahr möchte ich gern anfangen, selber Flugzeuge zu bauen und mit Kunstfliegern zu üben, zum Beispiel mit einem Multiplex ParkMaster Pro.

Danke für die freundliche Aufnahme in den Verein.

Wie alles begann.

Ich erinnere mich noch, als wäre es heute gewesen. Ein warmer sonniger Frühlingstag, genau richtig, um zu joggen. Meine Beine hatten schon einige Kilometer intus. Gerade wollte ich umkehren, da sah ich am Horizont zwei Modellflugzeuge. Ah cool, dachte ich, bis dahin joggst du noch. Dort angekommen, schaute ich fasziniert den zwei Piloten zu, wie sie ihre Modelle elegant durch die Lüfte steuerten. Nach kurzer Zeit kamen wir ins Gespräch.

Ich erzählte, wie mich nur schon das Zuschauen fesselt. Eigentlich würde ich das auch gerne können. Wie es der Zufall so wollte, waren das die zwei Fluglehrer Adrian und Walti. Ja wenn das so ist, komm doch mal zu uns nach Stetten für eine Probelektion, wie wäre das? Ja gerne, aber ich kann nicht fliegen und möchte keinen Schaden anrichten. Kein Problem, wir machen das mit zwei Steuerungen im Lehrer-Schüler Betrieb. Sobald es die Corona Situation zulies, trafen wir uns in Stetten für eine Probelektion. Seriös wurde ich auf die notwendigen Sachen hingewiesen. Zum ersten Mal hatte ich so eine Steuerung vor dem Bauch. Die Knie zitterten und die Hände waren feucht. Der Easy Glider war auf Höhe und ich übernahm das Steuer. Querruder nach links, und siehe das Modell gehorcht und fliegt auch nach links. Dann kam der grosse Moment, das Flugzeug fliegt auf mich zu. Oh Schreck, jetzt ist ja links rechts und rechts links. Ich war völlig überfordert. Wie kriege ich das in meine alte Birne? Nach der Probelektion hatte ich total Feuer gefangen. Ich meldete mich für eine Schulung an.

Die Schulung

Während der ersten Lektionen schaffte ich es nicht länger als ein paar Minuten am Stück zu fliegen. Es braucht die totale Konzentration. Ich war dann heilfroh, als die erste Pause kam. Wie es halt so am Anfang ist, das Flugzeug flog mehr mit mir als ich mit ihm. Dank der intensiven Begleitung meiner Fluglehrer konnte ich schon bald etwas entspannter geradeaus fliegen. Aber das mit der Steuerumkehr, wenn das Modell auf mich zufliegt, stresst mich immer noch. Während der nächsten Lektionen konnte ich gute Fortschritte machen. Um schneller etwas Routine zu bekommen, habe ich mir einen Modellflug Simulator gekauft. Mir hat das sehr geholfen, um etwas Routine in die Finger zu bekommen. Während aller Flugstunden wurde ich vom jeweiligen Fluglehrer eng begleitet, was sehr gut war. Dabei lernte ich etwas über die Physik, die Raumaufteilung und auch über den Umgang mit den Akkus. Des Weiteren wurde ich auch über die Sicherheit beim Fliegen sowie über die Regeln auf dem Flugplatz aufgeklärt. Es wurde mir auch bewusst, dass man dieses schöne Hobby seriös und auf Sicherheit bedacht ausführen muss. Auch im Nachhinein gesehen war die Wahl Des Easy Gliders als Schulmodell sehr gut. Mehr und mehr probierte ich, gerade über die Piste zu fliegen. Von jetzt an begann ich saubere Figuren zu fliegen, Rechteck Achterschlaufe und kreisen, um Höhe abzubauen. Als Anfänger braucht das immer volle Konzentration. Nun ist Tag meiner



ersten Landung gekommen. Zu meinem Erstaunen hat das schon ganz gut geklappt. Das hat mir wieder neuen Schub gegeben. Jetzt bin ich wieder ein Schritt weiter zum selbständigen Fliegen. Nun geht es ans Verfestigen

ALLER ANFANG IST SCHWER, ODER LINKS IST MANCHMAL AUCH RECHTS

der bis anhin gelernten Fähigkeiten. Da gibt es immer wieder Dämpfer auf dem Weg. Sei es eine unsanfte Landung, ein schlechter Start oder eine Landung in der näheren Gegend und nicht auf der Piste. Plötzlich steht



das Wort Prüfung im Raum. Ok das Figuren fliegen geht schon recht gut. Die Landungen funktionieren mehrheitlich auch gut. Am Simulator übe ich meine Figuren und stelle mir ein Programm zusammen, welches ich immer und immer wieder übe. Heute ist der Tag der Prüfung. Adi kommt den Weg hinunter zum Flugfeld. Ich möchte so schnell wie möglich beginnen und gehe mein Programm nochmals im Kopf durch. Alles läuft wie am Schnürchen, selbst die Landung war sehr gut. Ich hatte es geschafft. Eine neue Ära kann beginnen. Mittlerweile fliege ich

mit meinem eigenen Easy Glider. Ich wurde sehr stark unterstützt beim Zusammenbau des Modells, sowie bei der Programmierung der Steuerung. Als totaler Anfänger wie ich, ist wirklich alles neu. Meine grauen Zellen sind am Rauchen, aber das ist ja gut so. Ich möchte mich hier bei meinen Lehrern Adrian, Walti und Rolf bedanken, dass sie mir den Einstieg in dieses Hobby so reibungslos ermöglicht haben. Die Unterstützung war viel umfangreicher als nur das Fliegen.

Nächste Schritte und Schlussgedanken.

So, die Platzreife ist geschafft, Freude herrscht! Heute gehe ich das erste Mal allein nach Stetten, um zu fliegen. Hier hatte ich eine weitere Hürde zu überspringen. Es ist ein spezielles Gefühl, das erste Mal ganz allein auf dem Platz. Ob das wohl alles gut geht? Ja, es ging alles gut. Mit jedem weiteren Start erhöhte sich mein Selbstvertrauen. Die Ausbildung umfasst ja, wie man so schön sagt, die Platzreife. Ich kann jetzt zwar etwas fliegen, bin aber immer noch ein Anfänger. Für mich wäre es ideal, es gäbe so etwas wie eine Schulung für Fortgeschrittene mit einem anspruchsvolleren Model. Auch möchte ich einen engeren Kontakt zum Verein bekommen.



Ich wünsche euch allen einen erBAUlichen Winter Wolfgang Burkert

BAU UND TECHNIK



Den Schwerpunkt einstellen, ist bei Motorfliegern und vor allem bei Jet's nicht immer so einfach. So entschloss ich mich, bei Ueli eine elektronische Waage zu kaufen.



Die Schwerpunktwaage besteht aus der Recheneinheit und 3 Messdosen, die mittels der beiliegenden Kabel an der Messeinheit angeschlossen werden. Die Messdosen können gegen die Winkelmessplatten getauscht werden und so können die Ausschläge der Ruder exakt gemessen werden. Benötigt wird noch ein Akku.

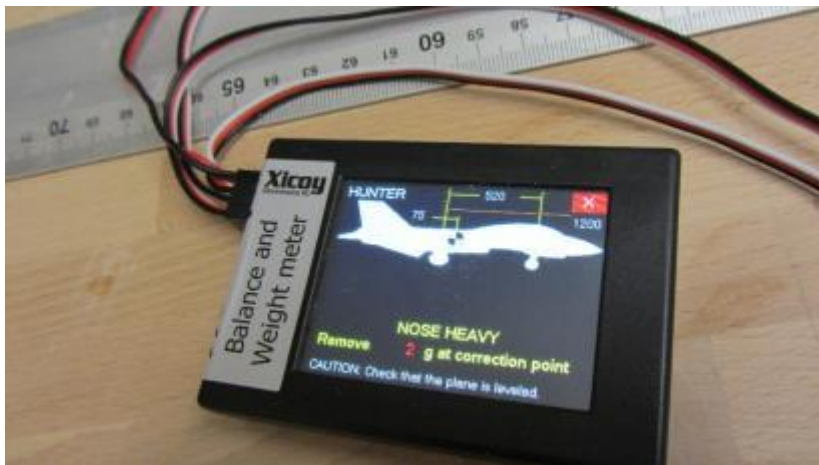
Messen des Schwerpunktes:

Als erstes wird in der Recheneinheit festgelegt, was gemessen werden soll (Gewicht, Schwerpunkt oder Winkel) und ob es sich um ein 2 – oder 3-Bein Fahrwerk handelt.

Anschliessend werden die benötigten Abstände gemessen und eingetragen.

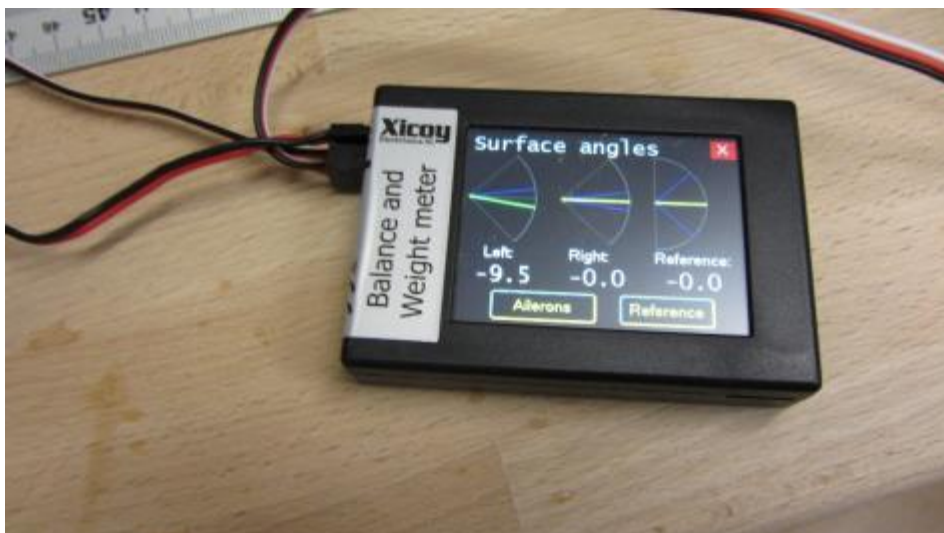
1. Abstand zwischen dem Hauptfahrwerk und dem Bugfahrwerk (beim 2-Bein Heckfahrwerk)
2. Abstand vom Hauptfahrwerk zur Modell-Spitze resp. zum Punkt, wo das Gewicht zugegeben werden soll. Dieser Wert muss nicht genau sein.
3. Abstand Hauptfahrwerk zum Soll-Schwerpunkt.





Nun kann auf Schwerpunkt messen geschaltet werden. Es wird alles graphisch dargestellt und die Menge Gewicht, welche zugegeben oder entfernt werden soll.

Zum Messen der Ruderausschläge werden die Messplatinen mit einer Klammer oder einem Doppelklebeband am Ruder fixiert. Die gewünschten Ausschläge können in Gramm oder Grad eingegeben werden. Es kann auch geeicht werden, ob die Messung mit dem Nullpunkt Grund oder dem Nullpunkt der Ruder gewünscht wird.



Auch diese Werte werden graphisch dargestellt. Der Vorteil ist, dass an der Steuerung eingestellt werden kann und die Veränderungen bequem am Messgerät abgelesen werden können. Sehr hilfreich ist diese Messung für Flaps und Butterfly, da diese Ausschläge ziemlich genau sein müssen.

Der Preis von Fr. 450 ist nicht wirklich ein Schnäppchen. Aber für eine genaue Messung des Schwerpunktes und der Ruder (vor Allem Spaltklappen), insbesondere bei Jet's, Doppeldeckern und Motormodellen lohnt sich diese Ausgabe aber auf jeden Fall.

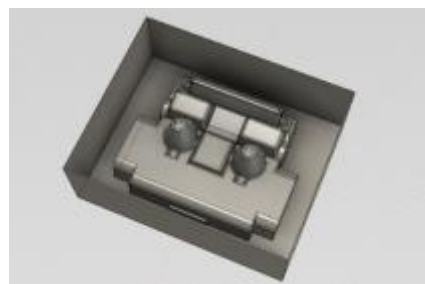
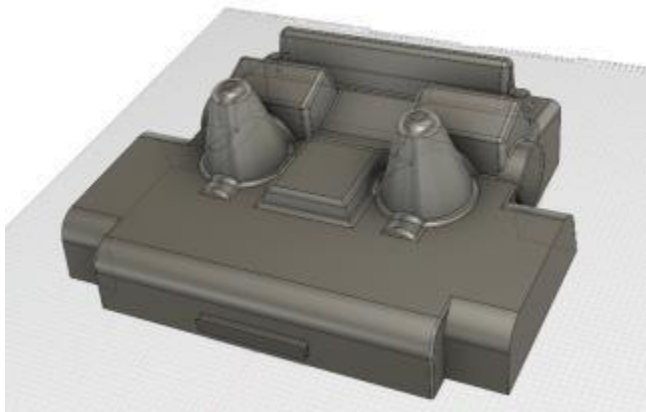
Die nicht ganz freiwillige Verlängerung der Bausaison hat mich inspiriert, ein schon länger anstehendes praktisches Problem zu lösen. Meistens transportiere ich meinen Sender gut geschützt im Koffer oder in einer Transportkiste. Für Gebirgsausflüge oder sonstige schlecht zugängliche Fluggebiete aber muss ich den Sender kompakt in einen Rucksack packen, ohne dass die Knüppel oder die zahlreichen Schalter und Hebel beschädigt werden.

In den vergangenen Jahren habe ich das mit einem Schaumstoffdeckel mit Aussparungen gelöst, den ich mittels Klettbindern an den Handauflagen befestigte. Das hat bisher ohne Schäden funktioniert, liess aber die Antenne und auch die Geber auf der Seite ohne direkten Schutz. So richtig zufrieden war ich damit nicht. So lag es auf der Hand, eine neue Abdeckung mit dem 3D-Drucker zu erstellen.



Bei der CAD Konstruktion führen viele Wege nach Rom. Ich liess mich bei meinem Projekt von der Idee eines Tiefziehteils leiten. In einem ersten Schritt erstellte ich also ein «Urmodell», welches dem Sender entspricht. Das Sendergehäuse für meinen Sender modellierte ich ziemlich genau aber mit ein wenig Übermass – die Schutzhülle sollte passend darauf zu stehen kommen. Auf das Gehäuse setzte ich dann «Schutzkisten» mit grosszügig bemessenem Spielraum für die Steueraggregate, die Schalter und die Schiebe- und Drehgeber. Damit hatte ich nun ein abstraktes 3D Modell des Senders, über welches ich meine Schutzhülle konstruieren konnte.

Über dieses «Urmodell» zog ich dann eine 1.5mm dicke Schicht, wie wenn eine Folie darüber gezogen würde. Das ging im CAD System ziemlich einfach: Zuerst wurde dem «Sender» ein grosser Quader übergestülpt, das Urmodell daraus ausgeschnitten. Im nächsten Schritt wurde von oben die Figur ausgehöhlt, so dass eine 1.5mm dicke Schicht übrigblieb. Von dieser Rohschale wurden anschliessend die überstehenden Teile entfernt, die Ecken gerundet, für die Halterung noch ein erhöhter Rand erstellt. Als Spielerei kamen dann noch etwas Text und Logo auf die Oberfläche, und fertig war die Abdeckung im Modell.



Der Druck einer solchen kompletten Schale dauert ziemlich lange, so dass ich vorgängig sicherstellen wollte, dass alles passt. In der Hitze des Gefechtes passiert es schnell, dass eine Messung leicht daneben ist oder ein Winkel falsch ins Modell übertragen wird. Also erstellte ich mehrere dünne Ausschnitte aus der Hülle, jeweils in den

SENDERSCHUTZ AUS DEM 3 D DRUCKER

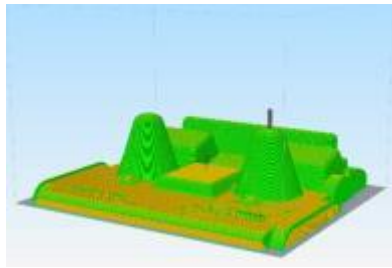
kritischen Bereichen. Der Druck dieser fünf Schablonen dauerte nur etwa eine Stunde, erlaubte mir aber eine Begutachtung der Toleranzen.

Ich hatte gut gemessen, einzig bei der Antenne baute ich noch etwas mehr Luft ein. Es hätte auch ohne diesen Schritt anständig gepasst, aber im Falle eines größeren Fehlers wäre diese zusätzliche Stunde sehr gut



investiert gewesen – immer gut, wenn man eine Versicherung hat, sie aber nicht braucht.

So ging es nun zum Druck. Als Material wählte ich ein PETG Filament – ähnlich dem Kunststoff, wie er für die Getränkeflaschen verwendet wird. Dieses Material ist zwar etwas heikler zum Drucken als das übliche PLA, sollte aber etwas weniger Steiff dafür zäher sein und auch direkt im Sonnenlicht besser bestehen. Als Schichtdicke wählte ich 0.3mm. Das ist eher etwas grob, spart dafür Zeit zum Drucken – für diese Anwendung kann ich mit dem kosmetischen Kompromiss leben. Also ab in den Slicer mit dem Modell, und anschliessend



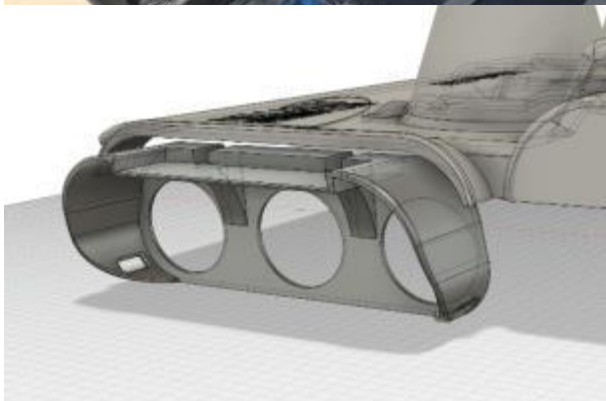
zum Drucker.

Der Nachteil der Konstruktion liegt darin, dass ziemlich viel Stützmaterial benötigt wird, da der Drucker kein überhängendes Material in die Luft zaubern kann. Das kostet sowohl Material wie auch Zeit, aber nach ca. 24h Druck war die Hülle bereit, die Stützstrukturen und die letzten paar überstehenden Fäden konnten entfernt werden. Um Kratzer auf dem Sender im Gebrauch zu verhindern und eventuelle Schläge abzufedern, kamen ein paar Streifen von dünnem Schaumstoffmaterial hinzu, und fertig war die Hülle.



SENDERSCHUTZ AUS DEN 3 D DRUCKER

Damit war die Arbeit aber noch nicht erledigt. Als Befestigung hatte ich Klettbänder vorgesehen, die um die Handauflagen reichen sollten. Da diese Auflagen aber unten



abgerundet sind, würden die Bänder abrutschen. So war noch jeweils ein einfaches Gegenstück unterhalb der Auflage notwendig, die mittels den vom alten System bereits vorhandenen Klettbändern gesichert werden uns so alles kompakt an Ort und Stelle halten.

Damit war die Arbeit erledigt, der Sender ab sofort geschützt, der nächste Gebirgsausflug darf kommen! Zugegeben, vielleicht war es etwas viel Aufwand für ein einfaches Problem, aber beim Hobby ist der Weg bekanntlich wichtiger als das Ziel, und Spass gemacht hat es auf jeden Fall!



Meine Werkstatt war wieder einmal aufgeräumt und mein Baubrett leer. Dagegen muss etwas unternommen werden. Also stöberte ich auf den einschlägigen Seiten im Internet nach einem speziellen Flieger, der natürlich zum Bauen aus Holz sein musste.

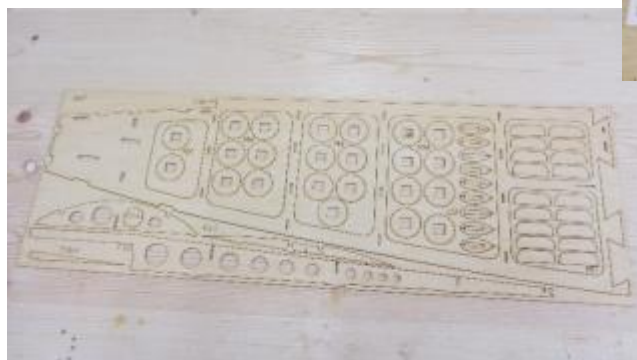
Im HEBU-Shop wurde ich fündig. Wie ich festgestellt habe, hat HEBU eine grosse Auswahl an Holzbaukästen von zum Teil auch speziellen Modellen. Mir stach der Fokker Dreidecker mit einer Spannweite von 1.5m in die Augen was eine sofortige Bestellung zur Folge hatte.



Als das Paket nach wenigen Tagen bei mir ankam, traute ich meinen Augen nicht. Der Bausatz war in einer schönen Kiste aus Holz, die auch noch angeschrieben war, verpackt. Da ich so etwas nicht wegwerfen kann, sind heute meine Ersatzpropeller darin gelagert.

Auf den ersten Blick glaubt man nicht, dass in dieser Kiste ein Bausatz für einen 1.5m Flieger Platz hat. Aber es ist alles perfekt verpackt und wo nötig mit Klebeband für den Transport gesichert. Nach dem Auspacken konnte ich feststellen, dass alle Teile sauber und passgenau gelasert sind und nach dem Ausbrechen sehr wenig Nacharbeit erforderlich ist. Für die Flügel und Leitwerke gibt es 1:1 Pläne und für den Rest eine kurze Bildbeschreibung.

Der Bausatz ist Made in China und auch hier ist Holz anscheinend teuer, denn ich habe noch nie einen Bausatz gesehen, bei welchem die Brettchen so perfekt ausgenutzt worden sind. Die Motorhaube ist nicht wie üblich aus ABS, sondern aus GFK mit mattweisser Beschichtung, die perfekt lackiert werden kann.



BAUBERICHT FOKKER DR I

Der Rumpf wird freihändig gebaut, also nicht auf einem Bauplan. Dies geht ohne Probleme, da wie gesagt alle Teile perfekt und genau gelasert sind. Alle Bauteile sind sehr gut verzahnt, so dass die Konstruktion äusserst stabil wird.

Nachdem der vordere Teil aufgebaut ist, werden die hinteren Rumpfseiten angeklebt und Spant für Spant nach hinten weiter gebaut. Vorne und hinten wird mit je einer Auflage dafür gesorgt, dass der Rumpf sich nicht verwindet.



Nun wird noch die Teilbeplankung angebracht. Nach relativ kurzer Bauzeit ist der Rumpf im Rohbau fertig.



Nun werden noch die Leitwerke und Flügel aufgebaut, was sehr schnell und einfach gemacht werden kann. Die Rippen haben eine gerade Unterseite und die Leitwerke bestehen aus flachen Balsaholzteilen, ohne Profilierung



Sehr speziell sind die Motor- und Maschinengewehrtrappen. Diese sind nicht wie üblich aus Kunststoff hergestellt, sondern werden aus Unmengen von Holzteilen zusammen gebaut. Braucht viel Zeit aber macht Spass. Selbst die grossen Räder werden aus Holzscheiben mit einem aufgeklebten Moosgummireifen hergestellt.





Der Rohbau ist geschafft. Da es sich bekanntlich um einen Dreidecker handelt, ist die Menge an Rohbau-Teilen beeindruckend.



Nach dem Bespannen mit fokkerroter Oratex-Folie kann der Flieger zusammengebaut werden.



Technische Daten:

Spannweite:	155 cm
Gewicht:	4.5 kg
Motor:	D-Power 50-4
Propeller	18 x 6 Holz
Akku:	4 S / 5000 mA

Das Flugbild ist fantastisch und der Bauaufwand hat sich auf jeden Fall gelohnt.

Die ersten Flüge haben jedoch gezeigt, dass es noch Potential für Optimierungen gibt.

Das Hauptproblem war die Halterung für den Baldachin. Diese besteht aus vier Aluminium-Flachprofilen, was zwei Vierecke ergibt. Ein Viereck ist nicht sehr stabil, was zur Folge hat, dass bei geringer Belastung auf den Flügel der Einstellwinkel verstellt wird.



Ich habe mit einer zusätzlichen Alu-Strebe das Problem behoben, so dass jetzt auch beim Kopfstand, der bei diesem Fliegervorprogramm ist, der Einstellwinkel nicht mehr verstellt werden kann.

Auch habe ich das Heck nochmals bearbeitet und 22 gr. gefunden, die nicht unbedingt notwendig sind. So konnte ich noch 180 gr. Blei aus der Nase entfernen.

Obwohl die Fokker DR I naturgemäss ein fliegender Widerstand ist, fliegt sie nach den Optimierungen, recht gut.

Das Landen bedarf aber noch einiger Übung

WETTBEWERBE



Gerade noch rechtzeitig vor dem grossen Kälteeinbruch konnten wir am Sonntag, 20. September den Hauptteil der Jahresmeisterschaft durchführen. Während der erste Teil gleich wie letztes Jahr ein Ziellande und Zeitwettbewerb war, liessen wir das Törlfliegen dieses Jahr etwas entspannter über die Bühne gehen.

Die Teilnahme war leider etwas bescheiden, mit Adi, Didi und Martin stellte der Vorstand bereits die Hälfte der Teilnehmer. Erich und Stephan verteidigten die Ehre der Mitglieder, Charly kam etwas später zum zweiten Teil dazu.



Beim ersten Teil musste mit dem Segelflieger nach dem Steigflug exakt nach 3 Minuten gelandet werden. Bei der Landung musste der Flieger möglichst nahe an einem ca. 30m langen Band zum Stehen kommen. Je eine Sekunde Zeitabweichung oder 2cm Abstand zur Bandmitte ergaben einen Punkt Abzug. Geflogen wurden drei Durchgänge, davon ein Streicher.

Der erste Wettbewerbsteil ging sehr entspannt über die Bühne. Die Zeiten wurden meist bis auf wenige Sekunden

eingehalten, so dass vor allem die Ziellandung den Ausschlag gab. Wind gab es recht wenig, allerdings drehte er doch mehrmals schon während dem Flug, so dass bei Unaufmerksamkeit plötzlich mal mit Rückenwind gelandet wurde - so dass die 30m dann plötzlich doch etwas zu kurz waren... Schlussendlich stellte Adi alle mit zwei Flügen souverän in den Schatten und verzichtete auf den dritten Streichdurchgang - der Sieg war ihm nicht mehr zu nehmen.



Beim Törlfliegen musste dann das fliegerische Können zur Schau gestellt werden. Nachdem letztes Jahr in der Hektik doch etwas viele Flieger zu Bruch gingen, war der Modus diesmal entschieden entspannter: Nicht der schnellste Pilot sollte gewinnen, sondern derjenige mit der besten Konstanz. Geflogen wurden wieder drei Durchgänge, jeweils gerade durch die Tore, gefolgt von einer Acht und abgeschlossen mit einem letzten geraden Durchflug. Gewertet wurde die geringste Zeitdifferenz zwischen den Flügen. Bei diesem Modus war kein Flieger speziell im

Vorteil, daher waren beliebige Modelle zugelassen - trotzdem flog die Mehrheit mit den Schaumwaffeln der 1m Klasse wie in vergangenen Jahren.

JAHRESMEISTERSCHAFT FLIEGEN

Die Taktik konnte frei gewählt werden. Zu viel Geschwindigkeit bringt unnötige Hektik und Nervenkitzel, allzuviel Zeit wollte sich aber doch keiner nehmen, da sonst auch die Zeitdifferenz schwieriger zu kontrollieren wäre. Am Ende kamen Rundenzeiten zwischen ca. 40 und 60 Sekunden heraus. Adi legte gleich zu Beginn recht rasante Runden von ca. 40s hin, seine 2.6s Differenz mussten erst geschlagen werden.



Das schaffte Martin dann mit 1.4s trotz gemüthlicher Rundenzeit von ca. 50s. Auch die anderen Piloten zeigten mit Differenzen von ca. 3 bis 4 Sekunden gute Werte - der dritte Durchgang musste entscheiden. Erich verbesserte sich auf 2.3 Sekunden, es blieb spannend - bis Adi nochmals ganz nahe an den ersten Flug kam und mit gerade mal 1.1 Sekunden Differenz auch diesen Wettbewerb für sich entschied.

Charly hatte leider mit seinem Flieger kein Glück und konnte leider keine zwei gültigen Durchgänge fliegen, auch Didi traf beim letzten Flug die Stange und muss seinem Flieger einen neuen Motor spendieren.

Alle Piloten konnten am Ende zufrieden auf einen entspannten Wettbewerb schauen. Die Stimmung unter den Piloten war erstklassig und sicher nicht verbissen, über kleinere Fehler wurde grosszügig hinweggesehen - sei es ein verpasstes Tor oder einen total verpatzten Landeanflug. Wir freuen uns auf eine zahlreiche Teilnahme im nächsten Jahr!



RANGLISTEN

RANGLISTE FLIEGEN MIT ZIELLANDUNG

Rang	Pilot	Flieger	Punkte
1	Adrian Eggenberger	Europhia	743
2	Martin Näf	Mystique	726
3	Didier Maret	Introduction	713
4	Stephan Pabst	Spiritivo	688
5	Erich Roth	Fun Ray	579

RANGLISTE TÖRLIFLIEGEN

Rang	Pilot	Flieger	Kleinste Differenz
1	Adrian Eggenberger	Trojan	1.16
2	Martin Näf	FW-190	1.40
3	Erich Roth	Pitts	2.32
4	Stephan Pabst	Extra-300	3.25
5	Didier Maret	Trojan	3.32
6	Charly Boes	P-51	-

MSVS JAHRESMEISTERSCHAFT - GESAMTRANGLISTE

Rang	Summe mit Streicher	Name	Externer Wettbewerb	Ziel-landen	Törli-Fliegen
1	100	Adrian Eggenberger		50	50
2	99	Martin Näf	50	49	49
3	94	Didier Maret		48	46
3	94	Staphan Pabst		47	47
3	94	Erich Roth		46	48
6	93	Charly Boes			45

Bei Punktegleichheit wurden das Streichresultat respektive das beste Resultat zur Entscheidung herangezogen.

VEREIN



Wir begrüßen im MSVS

Wolfgang Burkert

Nelio De Odorico

Fatih Elele

Guido Konrad

Benjamin Liedtke

Moritz Liedtke

Erich Meier

Ausgetreten

Alex Bachmann

Patrik Bachmann

Lisel Hägeli

Melvin Kämpf

Mike Paul

Ivo Fries

Statistik

Mitglieder total 80

Aktiv 59

Passiv 5

Junior 5

Gast 4

Interessenten 4

Interessent Junior 3

Interessent Gast 0

JAHRESPROGRAMM 2021

<i>Monat</i>	<i>Tag</i>	<i>Zeit</i>	<i>Anlass</i>
<i>Februar</i>	27.	18:30	Winteressen im Ortsbürgersaal Stetten
<i>März</i>	8.	19:30	Generalversammlung Linde, Fislisbach (Essen 18:30)
	20.		SMV Delegiertenversammlung in Locarno
	21.		«Zäziwiler» Hangflugwettbewerb
	27.		AeCS Delegiertenversammlung im Verkehrshaus Luzern
<i>April</i>	16.	13:30 – 17:00	Ferienpass Melligen – Jugendevent auf unserem Platz
	24.	10:00 – 19:00	4. Staffeltreff in Stetten
<i>Mai</i>	2.	13:00 – 17:00	MSVS Jahresmeisterschaft Fliegen (Ausweichdatum 9.5.)
<i>Juni</i>	3. – 6.		Gebirgsausflug - Vella (Ausweichdatum 12. – 13. 6.)
	12. – 19.		Herren- und Flugferien im Berggasthof Karawankenblick (Kärnten)
<i>August</i>	1.		Patriotisches Fliegen in Stetten
	6. – 8.		Gebirgsausflug Gebidem mit Hotwings (Verschiebedatum 13. – 15.)
	21.		Sommernachtsfest in Stetten
	28. – 29.		2. Gebirgsausflug – Damüls (Ausweichdatum 4. – 5. Sept.)
<i>September</i>	25.		Staffelwettkampf Riggisberg
<i>Oktober</i>	2. – 3.		Flugtag Hausen am Albis
<i>November</i>	3.	19:30	Winterhöck
	5. – 7.		Modellflugmesse Faszination Modellbau in Friedrichshafen
	7.		Benkenwettbewerb
	13.	09:00	IGG Herbsthöck in Hildisrieden
	13.	17:00	MSVS Jahresmeisterschaft - Plauschanlass
<i>Dezember</i>	1.	19:30	Winterhöck

Hallenfliegen

In der Wintersaison fliegen wir in der Turnhalle Kreuzzelg in Melligen. Die Termine werden im Online-Kalender veröffentlicht.



Gloor & Amsler
Online

