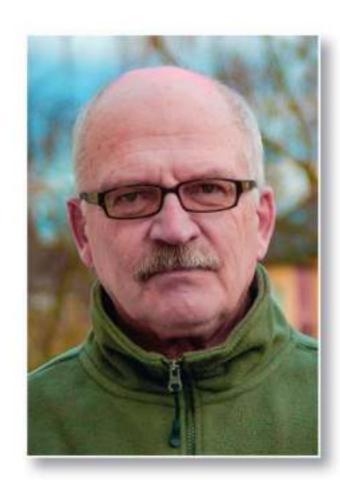


Grußwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Mitglieder und Freunde unseres Vereins,



der diesjährige Saisonbeginn steht unter einem besonderen Vorzeichen: Vor 50 Jahren (genauer: am 10. April 1970) wurde unser Verein, damals als Modellfliegerclub Pforzheim e.V., gegründet.

Das ist eine lange Vereinsgeschichte. Zum 25. Jubiläum hat der damalige Vorsitzende Heimo Ziebart eine Jubiläumsschrift herausgegeben, in der sehr dezidiert die Anfänge des Vereins geschildert werden. Leider gibt es von dieser lesenswerten Schrift keine Neuexemplare mehr. Wir haben aber ein Exemplar eingescannt, das auf Wunsch in digitaler Form von mir erworben werden kann. Diese 50er-Schrift hat einen anderen Charakter. Ich hatte insbesondere unsere "älteren" Mitglieder angesprochen, doch etwas aus ihrem "Nähkästchen" zu plaudern. Das ist nur in Ansätzen gelungen. Die von mir verfassten Artikel beschreiben eher den "Status quo", also das, was in der jüngeren Vergangenheit des Vereins gewachsen ist und hoffentlich für die Zukunft des Vereins erhalten werden kann. Etliche Bilder geben einen Einblick in das Vereinsgeschehen der letzten Jahre.

Mein Dank gilt Ulrich Köhler, der sich für die Realisierung dieser Schrift eingesetzt hat, Manfred Fiess, der mit Bravour das Layout gestaltet hat, und all denjenigen Mitgliedern, die Schriftbeiträge oder Bilder beigesteuert haben.

Euch Allen wünsche ich ein spaßiges Jubiläumsjahr, ob beim Durchlesen dieser Schrift, bei unseren gemeinsamen Jubiläumsveranstaltungen oder draußen auf dem Platz, wo wir hoffentlich wieder eine schöne und sichere Flugsaison haben werden.

Ölbronn-Dürrn, im März 2020

Euer Günter Pelz, 1. Vorsitzender

50 Jahre Modellflug

von Günter Pelz

Im MFC Ölbronn-Dürrn bin ich seit genau 25 Jahren Mitglied. Die Anfänge meines Modellfliegens liegen aber gut 50 Jahre zurück. Einer meiner Schulkameraden bastelte an Gleitflugzeugen. Immer wenn ich ihn besuchte, war ich fasziniert von dem Baumaterial: Balsaholz . Es gelang mir schließlich, mit meinem damals bescheidenen Taschengeld einen "Dandy" von Graupner zu erwerben. Diesen baute ich sehr sorgfältig. Zur besseren Festigkeit bespannte ich die Tragflächen und auch den Rumpf mit Kunstseide, was sich dann als durchaus förderlich erweisen sollte. Mein Vater hatte ein Schiffsmodell mit einer Fernsteuerung. Als er seine diesbezüglichen Aktivitäten einstellte, baute ich kurzerhand die Steuerung in meinen Dandy ein, immerhin eine Simprop Digi 2+1. Jetzt konnte es losgehen. Auf einer nahe gelegenen Wiese erfolgten die ersten Starts mit einem Gummiseil. Aber oh weh, das hatte ich mir leichter vorgestellt, den Flieger bis zur Landung in einer stabilen Fluglage zu halten, immer wieder gab es Stecklandungen, wobei die oben genannte Stabilität sich als sehr vorteilhaft erwies.

Ein Arbeitskollege meiner Mutter war Modellflieger; beim Plaudern kam offenbar das Gespräch auf mich. Er bot spontan seine Hilfe an und brachte mir die praktischen Grundlagen des Modellfliegens bei, vor allem den sicheren Landeanflug (Gegenanflug, Queranflug, Endanflug, wie in der richtigen Fliegerei).

Die zweite Phase meiner Modellfliegerei begann, als mein Sohn Marc sich für das Modellfliegen interessierte. Dies führte zur Entscheidung, sich einem Verein anzuschließen, damals dem Modellfliegerclub Pforzheim. Der Modellflugplatz in der Bauschlotter Aue wurde jetzt zu einem regelmäßigen Anlaufpunkt. Schon damals waren es vorwiegend Ältere, die diesem Hobby nachgingen. Aber damit hatte mein Sohn kein Problem; im Gegenteil, ich denke, dass Persönlichkeiten wie Gerhard Wildermuth, Erich Köhler, Werner Herberger, Willi Jaggy, Sepp Egger und vor allem Karl-Heinz Keck einen positiven und nachhaltigen Einfluss auf meinen Sohn hatten.

Er schätzte es, dass hier u.a. keine schmutzigen Witze gerissen wurden (wie in manch anderen Gemeinschaften) sondern sachlich gefachsimpelt und natürlich gemeinsam geflogen wurde.



Leider begannen damals die Pfingstferien eine Woche vor Pfingsten und endeten eine Woche danach. So mussten wir immer wehmütig an die Vereinskameraden denken, die in der Fronleichnam-Woche in Häg-Ehrsberg zum Hangfliegen waren. Einen kleinen Ausgleich hatten wir in Altdorf/Moosbronn, wo bei östlichem Wind Hangflug möglich ist.

Nach meiner Pensionierung bot sich mir die Gelegenheit, das Amt des 1. Vorsitzenden zu übernehmen. So kann ich etwas zurückgeben. Dass ich den Verein jetzt in das 50. Jubiläumsjahr führen darf, ist für mich eine ganz besondere Ehre.



1. Vorsitzende des Vereins

1970 - 1975 Kurt Sigrist

1976 - 1979 Helmut Schenk

1980 - 1988 Gerhardt Wildermuth

1989 - 1998 Heimo Ziebart

1999 - 2003 Michael Armbruster

2004 - 2005 Sepp Egger

2005 - 2006 Michael Armbruster

2006 - 2009 Hans Glatthorn

2010 - 2013 Michael Armbruster

2014 - dato Günter Pelz

Wir lieben Modellflug/bau

von Ulrich Köhler

Modellflieger sind auf der ganzen Welt zu finden. In Deutschland ist die Mehrheit der Modellflieger in Vereinen organisiert - diese sind zumeist als "gemeinnützig" eingestuft. Wenn man heute sieht, welches technische Niveau die Flugmodelle und die dafür optimierten elektronischen Ausstattungen haben können und welche Geschicklichkeit kultiviert wird, kann man dem Hobby in vielen Fällen das Attribut "anspruchsvoll" zuordnen.

Sicherheit hat Priorität. Zwingende Sicherheitsregeln werden über eine Vereinssatzung vorgegeben. Die Regierungspräsidien erteilen für einen Verein eine Aufstiegserlaubnis mit sinnvollen Restriktionen. Immerhin ist der im Verein betriebene Freizeitsport mit behördlichen Ausnahmeregelungen versehen. Die Gesetzeslage hat sich in den vergangenen zwei Jahren nachhaltig verschärft, um dem neu aufkommenden Wildwuchs, z.B. Drohnen in den Händen der falschen Leute, entgegenzutreten. Bei diesen Einschränkungen hat man - auch aufgrund der seit vielen Jahrzehnten durchaus positiven Erfahrungen - für die organisierten Modellflieger ein Auge zugedrückt.

Auch wenn das breite Interesse von Kindern und Jugendlichen in den letzten Jahren mehr auf elektronische Medien fokussiert ist, durch die Jugendarbeit in den Modellflugvereinen hat sich immer wieder ein junger Mensch für eine anspruchsvolle technische Berufslaufbahn entschieden. Auch in unserem Verein ist das so.

Rücksichtnahme und Umweltschutz stehen im Vordergrund. Deshalb wird strikt darauf geachtet, dass mögliche Lärmbelästigungen unterbleiben und die Natur in der "Bauschlotter Aue" geschont wird. Glücklicherweise gibt es heute sehr leistungsfähige Akkumulatoren für Elektroantriebe, so dass der früher übliche - und oft lautstarke - Verbrennermotor nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt wird, z.B. Seglerschlepp - jedoch heute mit optimierten Schalldämpfern.

Die Vereinsmitglieder verfügen über einen signifikanten Pool an Know-how, was den Bau von Flugmodellen und die Optimierung von Funkfernsteuerungen und dergl. anbelangt. Dieses Wissen und auch das Verstehen von meteorologischen Zusammenhängen wird gerne weitergereicht. Zudem wird die Begeisterung für die Natur gefördert und eine Möglichkeit der Entschleunigung vom Alltag geboten.

Inhaltsverzeichnis

Seite 03	Grußwort des 1. Vorsitzenden
Seite 04	50 Jahre Modellflug (Günter Pelz)
Seite 05	1. Vorsitzende von 1970 bis heute
Seite 06	Wir lieben Modellflug/Bau (Ulrich Köhler)
Seite 07	Der aktuelle Vorstand (Günter Pelz)
Seite 09	Pistenpflege (Klaus Nauheimer)
Seite 11	Walzaktion (Günter Pelz)
Seite 12/13	Ehrsbergwoche (Günter Pelz)
Seite 14/15	So fing Alles an (Hans Glatthorn)
Seite 16/17	"Alte Liebe rostet nicht" (Joachim Marquardt)
Seite 18/19	Fliegen im Naturschutzgebiet und unser Flugplatzfest (Günter Pelz)
Seite 20/21	Enzkreispokal (Günter Pelz)
Seite 22/23	Großsegler (-Wettbewerb?) (Günter Pelz)
Seite 24-27	Seglerpilot (Willi Jaggy)
Seite 28/29	Die MiddleStick-Baugruppe (Andreas Rupprecht)
Seite 30/31	Karlheinz Keck (Willi Jaggy)
Seite 32/33	Kinderferienprogramm (Günter Pelz)
Seite 34/35	Hahnenmoospass (Klaus Nauhemer)
Seite 36	Frauen im Verein (Christian Hock)
Seite 37	Bilderauswahl (Manfred Fiess)
Seite 38	Impressum
Seite 39	Werbung Firma Multiplex



Der aktuelle Vorstand

Es liegt nahe, als 1. Vorsitzender auch die Aufgabe des Schriftführers zu überneh-

men. Als weitere Funktionsträger hat der Verein

Thomas Keck als 2. Vorsitzenden

Thomas ist der Mann für alles "Praktische". Von der Wartung der vereinseigenen Geräte bis zur Oganisation aller Vereinsveranstaltungen, ist er eine unverzichtbare Stütze.



Klaus Nauheimer als Kassierer

Klaus hat in den letzten Jahren die Kassenführung fit gemacht fürs digitale Zeitalter, so dass der Verein für Finanzprüfungen aller Art bestens gewappnet ist. Dafür muss man ihm, neben der absolut korrekten Kassenführung, Anerkennung aussprechen.



Es gibt viele Helfer

von Günter Pelz

Uwe Frohn und

Christian Hock als Kassenprüfer

Bernd Hauser-Schmieg als Beisitzer und Platzwart, unterstützt von

Timo Panzer,

Sascha Weiß und

Frank Nonnenmacher

Rolf Braun als Jugendwart

Bernhard Dollrieß als Sportwart

Erich Köhler als Beisitzer

Besonders dankbar bin ich, dass ich im Bedarfsfall auf die zuverlässige Hilfe von

Ulrich Köhler und

Rolf Seitter (beide in inoffizieller Mission) zurückgreifen kann.

Genannt seien auch

Swenia und Stefan Rotterdam,

die uns bei Vereinsveranstaltungen dankenswerterweise bei der Bewirtung helfen.



Wie Alles begann!

An einem schönen Sonntagnachmittag, Anfang der 50-er Jahre, machte Vater Sigrist mit seinen beiden Buben einen Spaziergang über die Hafnerwiesen auf dem Buckenberg. Ein kleines Seglermodell zog dort seine Kreise in der Luft, Vater und Kinder waren begeistert.

Schon am anderen Tag eilte Kurt Sigrist zum Spielwarenhaus Gerwig und kaufte einen Baukasten. Der kleine Uhu war bald gebaut und folg, bis er eines Tages - damals gab es noch keine Fernsteuerung - sein kurzes Leben bei einem Absturz aushauchte.

Da müßte man doch auch ein Modell mit Motor bauen können, dachte sich Kurt Sigrist. Bald war der Doppeldecker fertig und wurde auf dem ehemaligen Flugplatz in Huchenfeld gestartet. Frau Sigrist erinnert sich, daß ihr Mann zu jedem Flugtag Pfeil und Bogen mitnahm und eine lange Schnur, um das Modell von den umliegenden Bäumen, wo es häufig landete, herunterzuholen. Mehr als sechzig Modelle hat Kurt Sigrist im Laufe der Zeit gebaut, bis ihm seine Krankheit das Balsamesser aus der Hand nahm.

25 Jahre regettitte

Im Laufe der Zeit gesellten sich immer mehr Flugbegeisterte zu den sonntäglichen Flugübungen. Einige davon sind auch heute noch aktiv: Werner Herberger, Karlheinz Keck, Erich Köhler, Siegfried Kußmaul, Christian Rein und Helmut Schenk. Auch der verstorbene Bernhard Brookmann soll nicht vergessen werden.

Sigfried Kußmaul entwickelte damals die ersten Funkfernsteuerungen, mit denen man das Seitenruder betätigen und damit Richtungsänderungen fliegen konnte - eine echte Sensation für die damalige Zeit.

Wenn man heute die PROFI mc 3030 von MULTIPLEX zur Hand nimmt, mit ihren 99 Modellspeichern, merkt man erst, was in den letzten fünfundzwanzig Jahren für ein Fortschritt erzielt wurde.



Auf diesem Bild sieht man den Stolz, mit dem Kurt Sigrist den Rohbau seiner "FW Stösser" präsentiert. (ca. 1976)

Modellflieger Club Pforzheim e. V.



Doppeldecker aus dem Fotoalbum von Kurt Sigrist.

Bald mußte ein neuer Platz gesucht werden, nachdem der ehemalige Flugplatz in Huchenfeld aufgrund der dort betriebenen Landwirtschaft nur in beschränkten Zeiten zur Verfügung stand. In Dürm wurde man fündig und um 1960 konnten drei Wiesen erworben werden. Der Kauf erfolgte durch die ehemaligen Mitglieder Günter Mittag, Werner Knöller und Heribert Schaller, da ein rechtsfähiger Verein noch nicht bestand und auch kein Geld vorhanden war.

In Eigenarbeit wurde eine Startbahn angelegt und bald entwickelte sich - auch dank der verbesserten Fernsteuerungen - an den Wochenenden ein reger Flugbetrieb. Wettbewerbe wurden durchgeführt und befreundete Vereine zum Vergleichsfliegen eingeladen. Von den fröhlichen Fliegerfesten dieser Zeit schwännen die älteren Mitglieder heute noch. Mit der Zeit zeichnete sich ab, daß ein Verein gegründet werden mußte, derdie zunehmenden Aufgaben - z.B. Anmietung eines Bastelraumes, Haftpflichtversicherung für den Platz, usw. erfüllen konnte.

Am

10. April 1970

wurde daher in der Gaststätte Flößerstube in Pforzheim ein Verein gegründet, unser

-Modellfliegerclub Pforzheim e. V.

So sah damals ein Flugtag aus

Die meisten stehen da und warten darauf, daß sie endlich starten dürfen.



Auszug aus der Jubiläumsschrift zum 25 jährigen

Pistenpflege: Start- und Landebahn im Top-Zustand

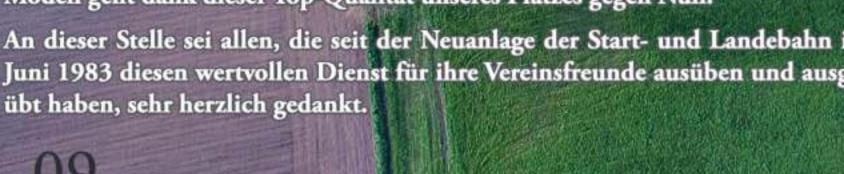
von Klaus Nauheimer

Es geht langsam auf den Sommerabend zu. Die Thermikwolken laden noch zu einem schönen, ausgedehnten Abendflug mit dem "Lieblingssegelflugmodell" ein.

Es ist noch reger Flugbetrieb, da kündigt sich rasselnd und scheppernd die immer einsatzbereite Platzwart-Crew an. Bernd sitzt auf der betagten, angetriebenen Rasenmähmaschine unseres Vereins und lacht, als er die Piloten auf dem Platz sieht. Timo, Frank und Sascha hat er als Vorhut schon vorausgeschickt. Sie lösen später Bernd auf der Rasenmähmaschine ab. So wird es nicht so anstrengend für jeden, wenn die Einsatzzeit auf der Mähmaschine kürzer ist. Derjenige, der die Maschine fährt wird ganz schön durchgeschüttelt. Zuerst kommt die ca. 10.000 qm große Start- und Landebahn mit den Ziehwegen für das Windenschleppseil dran und anschließend der Parkplatz. Da noch Segelflugmodelle in der Luft sind, steht der Flugleiter mit dem Platzwart auf dem fahrenden Mäher in Sichtkontakt und gibt ein deutliches Zeichen, wenn sich ein Flugmodell im Landeanflug befindet. Der Platzwart hält an, fährt notfalls zur Seite, und schaut dem landenden Modell nach, bis es aufgesetzt hat und ausgerollt ist. Dann setzt sich der Mäher wieder in Bewegung.

Von allen aktiven Piloten hochgeschätzt ist dieser für die Gemeinschaft wertvolle Dienst unserer Platzwart-Crew, die von Mitte April bis Mitte Oktober im Dauereinsatz ist und eine makellose Graspiste hinzaubert, auf der auch Motormodelle mit kleineren Raddurchmessern ausrollen und nicht "auf den Kopf" gehen. Der Verschleiß an gebrochenen Luftschrauben und sonstigen Beschädigungen am Modell geht dank dieser Top-Qualität unseres Platzes gegen Null.

An dieser Stelle sei allen, die seit der Neuanlage der Start- und Landebahn im Juni 1983 diesen wertvollen Dienst für ihre Vereinsfreunde ausüben und ausgeübt haben, sehr herzlich gedankt.





Flurputzete der Gemeinde Ölbronn-Dürrn

von Günter Pelz

Am 6. März 2009 wurde in der Mitgliederversammlung unter Hans Glatthorn, 1. Vorsitzender von 2006 bis 2009, die Namensänderung in Modellfliegerclub Ölbronn-Dürrn e.V. beschlossen.

Grund war einerseits die Tatsache, dass sich unser Fluggelände auf der Gemarkung der Gemeinde Ölbronn-Dürrn befindet; andererseits signalisierte diese Namensänderung das Interesse des Vereins, sich in das Vereinsleben der Gemeinde zu integrieren.

Ausdruck dieses Interesses sind die Beteiligung unseres Vereins an der Flurputzete im Frühjahr und am Kinderferienprogramm am Ende der Sommerferien (siehe Artikel "Kinderferienprogramm").

An einem von der Gemeindeverwaltung festgesetzten Samstagmorgen im Frühjahr treffen sich die Ölbronn-Dürrner Vereine im jährlichen Wechsel bei der Feuerwehr in Dürrn oder Ölbronn. Es werden die Bezirke verteilt, in denen Müll und Unrat eingesammelt werden. Ausgerüstet mit Warnwesten, Abfallgreifzangen und Mülltüten geht es dann zwei bis drei Stunden lang ins Gelände und erfahrungsgemäß kommt da einiges zusammen! Es waren auch schon Geldscheine dabei!

Höhepunkt ist nach getaner Arbeit das Zusammensitzen der beteiligten Vereine und ein gemeinsames mittägliches Vesper in der Feuerwehrhalle.



** Seite 38



* Seite 38



Walzaktion

von Günter Pelz



In jedem Flugverein hat die Pflege des Platzes einen hohen Stellenwert. Neben ästhetischen Gesichtspunkten steht hier hauptsächlich der Sicherheitsaspekt. Das Risiko bei Start und Landung darf nicht durch Unebenheiten oder hohes Gras erhöht werden.

Kommt man nach der Winterpause auf unser Fluggelände in der Bauschlotter Aue, so ist der Platz noch nass. Vor allem aber sind es Spuren von Wildtieren, die dem Platz zugesetzt haben. Auch domestizierte Pferde samt zivilisierten (?) Reitern haben schon Spuren hinterlassen. Zum Glück aber gibt es unseren "Freund" den Maulwurf. Dessen "positive" (im Sinne von erhabene) Spuren sind zwar auch ärgerlich, aber sie liefern uns das Material, um die Löcher ("Negativ"-Spuren) auf dem Platz wieder zu füllen.

Um einen dauerhaft "guten" Platz zu erhalten, ist es notwendig, diesen mit Hilfe einer Walze zu verdichten. Das ist in der Vergangenheit schon sporadisch geschehen. Der Verein hat sich vor kurzem entschieden, das Walzen des Platzes in Zukunft regelmäßig zu Beginn der Saison durchzuführen. Das ist natürlich mit Aufwand verbunden: Die ca. 2,5 Tonnen schwere Walze muss samt Trailer mit einem dazu

geeigneten Fahrzeug abgeholt und zum Fluggelände gebracht werden.

Drei bis vier Stunden müssen für die eigentliche Walzaktion veranschlagt werden. Die Walze muss danach aufwändig gereinigt und zum Verleiher zurückgebracht werden.

Von den Früchten dieser Arbeit profitieren nicht nur unsere Platzwarte, momentan Bernd Hauser-Schmieg mit seinen "Jungs" Timo, Sascha und Frank, sondern für jedes einzelne aktive Mitglied erhöht sich der "Sicherheitsfaktor" bei der Ausübung seines Hobbys. Schäden an einem Modell, die auf Grund eines schlechten Platzes geschehen, sind bekanntlich besonders ärgerlich.



Bernhard Slabon auf der Walze, wenn auch der Fotograf Rolf Seitter die Hauptarbeit leistete

Uwe Frohn sorgte mit seinem Jeep für den An- und Abtransport

Ehrsbergwoche

von Günter Pelz

In der Mitgliederversammlung des Jahres 2018 wurde beschlossen, dass die "Ehrsbergwoche" fortan den Rang einer Vereinsveranstaltung haben soll. Anlass war einerseits, die "Unkosten" leichter verwalten zu können; andererseits soll die Bedeutung dieser Unternehmung für unser Vereinsleben betont werden.

Davor lag diese Unternehmung in den Händen einer mehr oder weniger eingefleischten Truppe. Das Hangfliegen gilt als die Krönung des Modell-Segelflugs. Ein paar unserer Mitglieder haben sich in ihrer Begeisterung sogar dem dortigen Modellflugverein Häg-Ehrsberg angeschlossen.

Unser Senior-Mitglied Willi Jaggy meldet unseren Verein, traditionsgemäß immer für die Fronleichnam-Woche bei der Gemeinde Häg-Ehrsberg an. Wenn wir in Ehrsberg ankommen, ist meist das Gelände von unserem Gleitschirm- und Modellflieger-Freund Rolf Wuchner, Landwirt und ansässiger Ehrsberger, für unsere Zwecke

Der Ehrsberg ist berühmt für seinen schnellen Wetterwechsel! Da hilft nur fluchtartiges Handeln, den Flieger bergen und ab ins Auto - bis der Himmel wieder klar ist!



vorbereitet.

Das Gelände in Häg-Ehrsberg bietet bei südwestlichem bis nordwestlichem Wind ideale Voraussetzungen sein Modell, wie am Hang üblich, per Handstart in die Luft zu bringen, um dann unter Ausnutzung von Hangwind und Thermik lange Flüge zu

absolvieren. Zur Sicherheit haben die meisten Piloten heutzutage einen E-Motor an Bord, denn eine Außenlandung am Hang birgt für ein mitunter wertvolles Modell



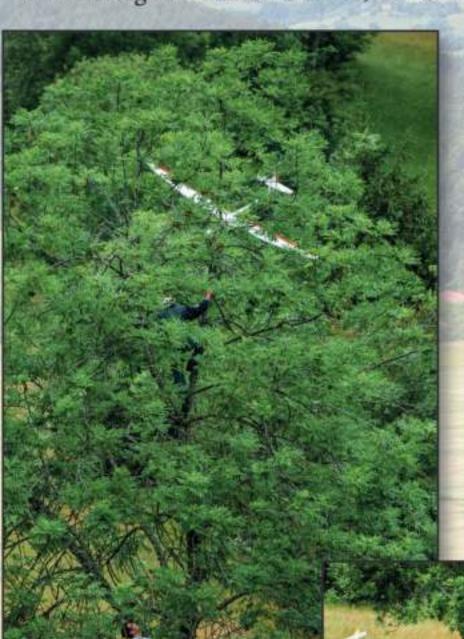
ein erhebliches Risiko.

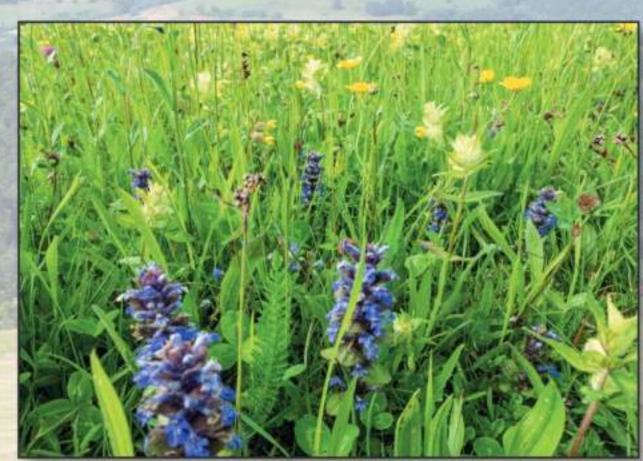
Wie kaum eine andere Unternehmung bietet eine Hangflugwoche die Gelegenheit, sich so richtig "satt" zu fliegen. In den Wochen nach Ehrsberg merkt man dies daran, dass unser Platz in der Bauschlotter Aue dann doch etwas dünner besucht wird.

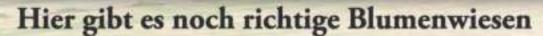
Gerade auch unseren Jungmitgliedern sei die Ehrsbergwoche sehr empfohlen. Das Fliegen in "Augenhöhe", insbesondere abends, wenn der Wind nachgelassen hat, aber noch genügend Thermik vorhanden ist, sog. Abendthermik, ist gegenüber dem Fliegen in der Ebene besser geeignet, sich mit dem Flugverhalten seines Modells auseinander zu setzen. So kann der Pilot auch sein persönliches Können Schritt für Schritt vervollkommnen bis hin zum Kunstflug, der bekanntlich die Domäne am Hang ist.



Wer den Kunstflug beherrscht, hat auch bei schlechterem Wetter kein Problem! Kräftiger Wind und gute Kleidung genügen dann, um seinem Hobby, von dem manche sagen es sei das schönste, zu fröhnen.















So fing alles an...

von Hans Glatthorn

Weihnachten 1952, ich war gerade mal 8 1/2 Jahre alt. In der Zeit die man heute als die Schlechte bezeichnet was sie auch war, schenkte mir mein 16 Jahre älterer verheirateter Bruder einen Bausatz für ein



Modellflugzeug. Dieser bestand recht spartanisch aus einigen bedruckten dünnen Sperrholzbrettchen, dazu einem Bund Kieferleisten sowie einigen Metallteilen. Ein Bauplan und eine Bauanleitung sowie einige Bogen Japanpapier zum Bespannen des Modells vervollständigten den Satz. Ein auf den Deckel aufgeklebtes Bild zeigte das fertige Modell: Brettrumpf, abgestrebte Flügel, Kreuzleitwerk, papierbespannt. Es hörte auf den Namen "Graubele 2" und war ein Erzeugnis einer gewissen Firma Graupner in Kirchheim/Teck die zusammen mit anderen Anbietern fortan mein weiteres Leben begleiten sollte. Was der Zusatz "Teck" bedeutete war mir noch lange Zeit unklar. Auf dem Firmenlogo war eine Burg zu sehen aber damals verbanden sich bei mir Burgen mit tapferen Rittern und jungen Burgfräulein mit spitzen Schultütenhüten und nicht mit Modellflugzeugen. Das sollte sich zwei Jahrzehnte später ändern, war doch die Teck mit ihrer Burg lange Jahre mein bevorzugtes Freizeitrevier als Modellflieger. Balsaholz und Funkfernsteuerungen waren noch

unbekannt. Ersteres wuchs zu dieser Zeit im südamerikanischen Urwald still vor sich hin und letzteres war für den Modellbau weder denk- noch machbar.

Fortan kam mein Bruder jeden Samstagvormittag zu uns nach Hause und es wurde mit dem Bau des Modells begonnen. Zuerst mussten die Einzelteile vorbereitet werden, gestanzte oder gefräste Teile gab es erst viel später. Es wurde ein schwalbenschwänziges "Laubsägebrettchen" an den Tisch geschraubt und ich wurde mit den Geheimnissen des Laubsägebogens vertraut gemacht. Nun, das richtige Einspannen der feinen Laubsäge (Zähne nach vorne/unten) musste gelernt werden, der Gebrauch derselben war dann doch erheblich schwieriger und kostete viele abgebrochene Laubsägen und einige Überlegungen, ob nicht briefmarkensammeln besser sei. So wurden die allfälligen Hausaufgaben durch interessantere Tätigkeiten in der Holzverarbeitung ersetzt was nicht lange gut gehen konnte und auch nicht ging. Mutter sprach ein Machtwort und meine Freizeit wurde fürderhin nicht in meinem Sinne geregelt (...und wenn du fertig bist die Küche wieder tiptopsaubermachen!)

Rippen (Flügel und Leitwerke) und Spanten (Rumpf) wurden mühsam aus dem 1 mm dicken Flugzeugsperrholz ausgesägt. Dass man die Teile dann noch innen aussägen musste um sie zu erleichtern (!) machte die Sache nicht einfacher. Ich war anscheinend damals schon für rationelle Fertigungsmethoden und höhere Flächenbelastungen was sich viel später als praktikabel herausstellen sollte. Mein Bruder war unerbittlich, alles musste peinlich exakt hergestellt werden was ja sicher kein

Fehler war. Vor allen Dingen mussten alle Teile noch "verfeilt" werden, genau bis zur Hälfte der aufgedruckten Linie und die war schon schmal genug. Dann wurden die Leisten eingepasst und so manche Rippe musste mehrfach hergestellt werden da eine schlabberige Passung anscheinend ein schweres, leistungsminderndes Verbrechen war.

Irgendwann lag alles ordentlich auf dem Tisch und der Flugzeugbau begann - endlich. Die von mir mit großen Augen und Ohren verfolgten Vorträge meines Bruders über Aerodynamik, Schwerpunkt, Auftrieb, Widerstand waren sehr interessant. Hatten die damals um das Haus schwirrenden Mauersegler bei mir zu einigen Überlegungen geführt wie diese sich in der Luft halten konnten. "Flügel" und "flattern", weiter kam ich allerdings nicht. Die Aussage, dass ein solches Modell in der "Thermik" (was immer das sein mochte) auch für immer fortfliegen könne beschäftigte mich doch sehr. Brieftauben waren da vielleicht doch die bessere Wahl da sie ja immer wieder nach Hause kommen. Für mich war der große Bruder anfangs gleich nach Otto von Lilienthal (von dem ich erzählt bekam) der absolute Fachmann im Flugzeugbau wie sich das für große Brüder gehört. Er hatte ja auch schon mal in einem richtigen Segelflugzeug gesessen und sei damit mehrfach (!) gummiseilkatapultiert einen Hügel hinuntergeflogen. Der Hügel wurde mit der Zeit übrigens immer höher.

Der Bauplan wurde in Stücke geschnitten. Der Teil für eine Flügelhälfte wurde unter den missbilligenden Blicken der Mutter mit Salatöl eingerieben und auf einem sogenannten "Baubrett" befestigt. Die Ölung sollte ein Verkleben mit den Holzteilen verhindern, schlauerweise wurde der Plan dadurch auch

durchsichtig und so konnte man rechten und linken Flügel auf einem Plan bauen. Man musste dazu den Plan nur umdrehen und man bekam die gegenüberliegende Flügelseite. Ein Umstand der bei den Modellbauern durch Unterlassung zu vielen gleichen rechten oder linken Flügeln geführt hat. Mir selbst später nie passiert, purer Zufall. Die Teile wurden mit Mutters Glaskopfstecknadeln auf dem Plan befestigt was viele Glasköpfe das Leben kostete. Mit UHU hart oder Rudol 333 verleimt. Mein Bruder ließ mich immer mehr selbst an den Teilen arbeiten, allerdings war das Ergebnis nicht immer in seinem und der Flugphysik Sinne, naja.

So entstanden die Flügel, der Rumpf und die Leitwerke. Ich war schwer beeindruckt als eines schönen Tages im Frühjahr der komplette Rohbau auf dem Tisch stand. Nun sollte das beigefügte Japanpapier zum Einsatz kommen und es wurde fleißig Tapetenkleister angerührt. Papierteile zuschneiden, Klebeflächen der Holzteile einkleistern, Papier auflegen, glattziehen. Mit beim Vater gemopster Rasierklinge beschneiden, sauber andrücken und trocknen lassen. Danach zum Spannen mit Wasser einsprühen und Teile mit Gummiringen auf dem Baubrett fixieren damit sie sich bei der Trocknung nicht verzogen. Trocken war dann das Papier glatt und faltenfrei. Diese Arbeit machte viel Spaß, sah man doch wie das Modell zügig seiner Vollendung entgegenging.

Es stand eine größere Familien-Spendenaktion zugunsten einer/meiner zukünftigen Modellflugkarriere an die ich flugs erfand und mit einiger Überzeugungsarbeit erfolgreich durchführte. Von nix kommt nix. Es musste in Spannfix-Spannlack, Verdünnung und Pinsel



investiert werden. Gab es alles bei besagter Firma Graupnerkirchheimteck, vertreten durch die Spielwarenfirma Moritz Gerwig am Sedanplatz deren Stammkunde ich wurde. Starke, hirnerweichende Modellbaugerüche durchzogen bald darauf die Wohnung. Mir gefiel das, meiner Mutter unverständlicherweise nicht. Die Helikoptermutter war noch nicht erfunden und ich wurde samt Modellflugzeug auf den kalten Speicher verbannt. Mir egal, Opfer müssen gebracht werden, das wusste ich schon vom besagten Lilienthalotto. Groß war die Freude als nach einiger Zeit das Modell flugfertig und spannlackglänzend mit Sondergenehmigung auf dem Tisch des Wohnzimmers stand. Einige Wasser-Schiebebilder hatten das Modell in den Adelsstand erhoben. Nun sollte das Modell noch auf Flugtauglichkeit getrimmt werden, es wurde in einem feierlichen Staatsakt der richtige "Schwerpunkt" eingestellt. Durch Zugabe von winzigen Bleigewichten in die Schnauze - zu meiner Verwunderung hat ein Flugzeug eine "Schnauze" und einen "Schwanz" wie beim Hund - wurde dieser dann auch gefunden. Es blieb dann nur noch auf den in der Bauanleitung beschriebenen schwach windigen Tag zu warten, ein geeignetes Gelände sollte beim "Katharinentaler Hof" in Richtung Bretten vorhanden sein.

Einige Zeit später war es dann so weit. Es kam das Wochenende auf das ich mit Hoffen aber auch mit Bangen gewartet hatte. Mir war nicht klar wie ich das demontierte Modell mit städtischen Transporteinrichtungen heil zum Wartberg bringen konnte, unserem Treffpunkt. An ein Familienauto war ja in dieser Zeit noch nicht zu denken. Es kamen gerade

die ersten Familienmotorräder als Ersatz für

Familienfahrräder in Mode. Sollte Straßenbahn und O-Bus - ja Pforzheim hatte damals einen elektrischen Oberleitungs-Bus auf einigen Strecken - voll besetzt sein würde es für mein Modell lebensbedrohlich werden. Alles ging gut, zunächst mit der abgasfreien (!) Straßenbahn zum Leopoldplatz, dort umsteigen in den modernen, leisen, abgasfreien (!) Oberleitungsbus hinauf auf den Wartberg. Wer weiß heute noch, dass damals die O-Busse per Schleppstange von der Wagenhalle (heute Fritz-Erler-Schule) zum Leopoldplatz mit der Straßenbahn gezogen wurden da noch keine Oberleitung für die Busse vorhanden war. Heute undenkbar. An der Endstation wartete schon der Bruder und auf Schusters Rappen ging es hinaus zum Katharinentaler Hof. Dort im östlichen Teil des Geländes gibt es einen kleinen nach Norden gerichteten Hang an der Autobahn (Gewann Buchbusch). Die Windrichtung stimmte nicht aber nach Aussage des Modellbaubruders war das nicht so wichtig, es sollte schon gehen.

Zunächst wurden vor dem Aufstieg einige Handstarts gegen den Wind gemacht, ausgeführt vom größten Handstarter aller Zeiten. Was war das? Nach einem kräftigen Wurf vorschriftsmäßig leicht nach unten machte das Modell einige Kapriolen mit anschließendem Einschlag die mit einem ruhigen, weiten Gleitflug wie beschrieben wenig gemein hatten. Der Schuldige war gleich gefunden, der Schwerpunkt. Merke: Beim Modellflug ist immer der Schwerpunkt der Mörder. Dieser wurde sofort durch Zugabe von Steinchen (mangels Ballastblei) in die Ballastkammer in der Schnauze korrigiert und es wurde langsam besser. Mich beschlich das Gefühl, dass daran auch die abnehmende Wurfkraft des Werfers schuld sein könnte. Wie dem auch

sei, nach einigen harten Erdungen – Landungen waren das noch keine – wurde das Modell für flugtauglich erklärt und der Aufstieg auf den Hügel befohlen. Ich war kurz vor dem Heulen – kleine Buben dürfen das - da mein schönes Modell doch schon einige unschöne Beschädigungen aufwies. So hatte ich mir das nicht vorgestellt. Dass die straff gespannte, mit Spannlack gehärtete Papierbespannung so empfindlich war enttäuschte doch sehr. Fast jeder Flugversuch hatte sich durch Riss oder Loch verewigt. So hatte ich gleich am ersten Tag die grundlegende Voraussetzung für den Modellflug erlernt und begriffen: Demut und Leidensfähigkeit.

Oben angekommen verstärkte sich das Drama da nun Absturzhöhe und damit Einschlagtiefe zunahmen. Ob das nicht doch die falsche Windrichtung war? Das Spiel wurde jäh beendet, ich habe den letzten dumpfen, leistenbrechenden Aufschlag heute noch im Ohr. So



wurde der Heimweg angetreten auf dem ich mit theoretischen Überlegungen und praktischen Reparaturanweisungen versehen wurde. Die Theorie habe ich nicht verstanden und die Reparatur zu Hause ausgeführt. Meinen Bruder habe ich nie mehr zum Fliegen aufgefordert was dieser stillschweigend akzeptierte.

Das "Graubele 2" kam dann mit der Zeit doch noch zu fliegerischen Ehren, es hat mir in vielen Flugversuchen die Grundlagen des Modellfluges gezeigt. Die Flugleistungen waren bescheiden aber zum Lernen war es ideal. Fortgeflogen ist es auch nicht, damit waren die Brieftauben aus dem Rennen. Es kam mehr und mehr Freude auf die bis heute anhält. Das Interesse war geweckt und der aktive Einstieg in den Modellflug begann mit der Lehrzeit einige Jahre später. Nicht zuletzt habe ich viele erfahrene Modellflieger kennengelernt die mir mit Sachverstand und gutem Beispiel geholfen haben. Modellflug ist ein Gemeinschaftssport, ein wichtiger Aspekt bis heute. So kam ich zu unserem Modellbauverein. Beruflich habe ich mich in späteren Jahren im Modellbau engagiert, dies führte mich um die halbe Welt. Aber das ist eine andere Geschichte.

In dieser Zeit habe ich Hans (Hannes) Graupner persönlich kennengelernt, den Seniorchef
besagter Modellbaufirma. Ich habe zu einem
geschäftlichen Besuch bei ihm ein Bild mitgenommen das mich als kleinen Buben mit dem
Graubele 2 zeigt was ihm sichtlich gefallen hat.
Er hat sich köstlich amüsiert als ich ihm sagte,
dass ich schon als Jungmodellflieger maßgeblich am Erfolg seiner Firma durch regelmäßige
Investitionen meines gesamten Taschengeldes
in sein Warenangebot beteiligt war. Er hat
mich spontan zum Mittagessen eingeladen bei
dem wir die alten Zeiten hochleben ließen, ein
großartiger Mann.

Seite 15

Alte Liebe rostet nicht – am Marquardt oder doch?

von Joachim Marquardt

Alles begann damit, dass unser langjähriges Mitglied Siegfried Kußmaul eins von seinen Flugmodellen bei uns in der Werkstatt vorbeigebracht hat. Er brauche etwas mehr Platz in seiner Werkstatt und wir könnten ja eventuell etwas damit anfangen. Allerdings



wollte er den Flieger noch einmal in der Luft sehen. Es handelte sich um einen Doppeldecker, motorisiert mit einem OS-Max-FS-120-Viertakt Boxermotor und ca. 180 cm Spannweite. Alleine der Antrieb war schon ein Sahnestück, er ließ sich noch leicht von Hand durchdrehen und hatte Kompression auf beiden Zylindern.

Oh Gott, ob

das mal

gutgeht ...





richte ich wieder her – und der Rolf macht den Erstflug".

Äußerlich wurde nichts verändert, der Oldie sollte seinen alten Charme ja nicht verlieren, nur die Technik wurde überholt. Nach einigen Bastelabenden ging es an einem schönen, windstillen Freitagnachmittag raus auf den Platz zu Uwes Erstflug mit dem neuen, alten Modell.

Jetzt wurde es ernst, Rolf startete den Boxer. Aber irgendwie wollte der nicht so recht, ließ sich nur schwer einstellen und wurde schnell heiß. Einige Düsennadelumdrehungen später war es dann soweit ...

Den Flieger auf der Piste ausrichten, kurz durchatmen und los ging es! Nach kurzer Rollstrecke zog Rolf am Knüppel und der Oldie hob ab, als hätte er noch nie etwas anderes gemacht. Naja, was sollte der Flieger auch



sonst machen, ist er ja bei Siegfried früher auch schon geflogen.

Nach ein paar schönen Überflügen für Fotos ging Rolf auf Höhe, um sich mit dem Flugverhalten vertraut zu machen. Dann wurde es schlagartig still, und man sah etwas vom Modell herunterfallen. Ich hörte noch etwas wie "Mist,

Motor aus". Nach einer großen Kurve ohne Antrieb setzte Rolf den Flieger gekonnt auf die Piste, und alle atmeten erst mal auf. Schon beim ersten Blick war klar ... die Latte fehlt. Das ließ auf ein schlagartiges Blockieren des Motors schließen und auch alle Versuche die Kurbelwelle von Hand zu drehen, bestätigten das.



Der Motor war fest. Keine Chance mehr ihn zu bewegen, weder vor noch zurück. Das war's, kapitaler Motorschaden! Und jetzt ??? Noch auf dem



Platz hat Uwe den Motor ausgebaut und ich habe ich ihn mit nach Hause genommen, um mir die Sache mal in Ruhe anzuschauen. Schon während des Zerlegens waren Ablagerungen und Korrosion erkennbar. Die Laufgarnitur war zum Glück noch in Ordnung, aber ein Pleuel war am unteren

Lager auf der Kurbelwelle festgefressen.



Nun war guter Rat teuer! Wenn überhaupt, bekommt man noch ein Ersatzpleuel irgendwo zu Liebhaberpreisen oder man versucht das vorhandene Teil zu überarbeiten.



Pleuelfuß



Lagerschale

Immerhin war in wenigen Wochen unser Flugplatzfest, auf dem der Flieger seinem ehemaligen Besitzer präsentiert werden sollte und zwar in der Luft und nicht am Boden mit defektem Motor! Also war Eile geboten.

Uwe besorgte alle Kugellager neu und ich machte mich an die eigentliche Reparatur. Die Kurbelwelle wurde mit einer feinen Feile und sehr feinem Schmirgelpapier von den Rückständen befreit. Das Pleuel habe ich an der Trennstelle um wenige 1/10 mm abgefräst, sodass zuerst eine ovale Bohrung entstand. Danach wurde die Bohrung auf der Fräsmaschine ausgedreht. So entstand eine neue, zylindrische Lauffläche, die auf 1/100 mm genau auf den Kurbelzapfen passte.

Nach abschließender Reinigung aller Teile wurde der Motor mit neuen Lagern zusammengesetzt, die Steuerzeiten kontrolliert und das Ventilspiel eingestellt.

Gerade noch rechtzeitig vor dem großen Event stand der Flieger mit frisch überholtem Motor wieder auf dem Platz. Er sprang auch sofort bereitwillig an und Rolf ließ ihn noch eine Weile sehr fett einlaufen.

Naja, soweit waren wir schon einmal, dachte ich mir. Mal sehen, ob der auch im Flug durchhält. Er hielt! Und Rolf hat gezeigt, was noch so alles in einem alten Doppeldecker steckt. Die Flüge haben allen Anwesenden viel Freude bereitet. Nach mittlerweile mehreren Flügen ohne jegliche Motorprobleme hat sich der Einsatz voll gelohnt.

Wir wünschen Uwe mit seinem Doppeldecker noch viele "Happy Landings".



Fliegen im Naturschutzgebiet und unser Flugplatzfest

von Günter Pelz

In die Amtszeit von Michael Armbruster, 1. Vorsitzender von 1999 bis 2003, nochmals 2005 und von 2010 bis 2013, fiel die Einrichtung des Naturschutzgebiets Bauschlotter Aue. Mit viel Einsatz und Engagement hat Mike beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen "Bestandsschutz" verhandelt, der für unsere Mitglieder bis heute unverzichtbar ist. Dieser beinhaltet u.a. die Berechtigung zur Zufahrt zum Modellfluggelände, und auch:

"Um den Erfolg der jährlich ersten Brut der bodenbrütenden Vögel nicht zu gefährden, wurde vom MFC zugesagt, den Bestandsschutz bei der Durchführung von Sonderveranstaltungen so festzulegen, dass diese künftig erst vom 15. Juli an durchgeführt werden."

So hat es sich ergeben, dass der Verein Mitte Juli regelmäßig sein alljährliches Flugplatzfest, quasi als erste "Sonderveranstaltung", ausrichtet.

Es beginnt im Vorfeld mit dem Mähen des Platzes. Dies wird von unserem Mitglied Bernd Hauser-Schmieg und seinen "Jungs" Sascha Weiß, Timo Panzer und Frank Nonnenmacher in vorbildlicher Manier, nicht nur vor dem Flugplatzfest, besorgt. Auch wenn mit etwas Arbeit verbunden, so gilt doch der Freitagnachmittag und -abend vor dem Fest als Geheimtipp. Nach getaner Arbeit (Zeltaufbau, Aufstellen von Tischen und Bänken …) kommt schon traditionsgemäß das Loos'sche Gyros auf den Grill. Daran ist unser Paar Bärbel und Markus Loos maßgeblich beteiligt. Legendär ist das "Turbo-Tsatsiki" von Bärbel. So gestärkt beginnt, oft bis tief in die Nacht, manch ein "Männerabend", der lange in Erinnerung bleibt.

Am Samstag dann Flugbetrieb, vor allem Seglerschlepp, von morgens bis in die Dämmerung.

Im Laufe des Nachmittags trudeln die weniger aktiven Mitglieder und unsere Fliegerfrauen ein, ohne die das abendliche Salat-, Kuchen- und Dessertbuffet undenkbar wäre. Wieder ist es Markus Loos, der saftige Steaks und Würste auf den Grill bringt und für einen gelungenen kulinarischen Abend sorgt. Viele Gespräche werden geführt, auch über frühere Modellflugzeiten, und bis in die Nacht wird so manche Flasche geleert.

Am Flugplatzfest ähnelt unser Platz einem Campingplatz, da die Hauptorganisatoren Thomas Keck und Markus Loos ihre Wohnwagen mitgebracht haben. Auch einige andere Hartgesottene campieren in ihren Zelten. Neben dem positivem Nebeneffekt, dass man auch etwas über den Durst trinken kann, hat dies natürlich den Zweck, den Platz und das aufgebaute Inventar zu bewachen.

Am Sonntag wird je nach Wetter weitergeflogen, aber hauptsächlich erfolgt der Abbau. Ein besonderes Augenmerk gilt immer unserem großen Vereinszelt, das trocken eingesackt werden muss. Spätestens am Nachmittag ist unser Gelände wieder im "Naturzustand" (Naturschutzgebiet).

Thomas Keck und Markus Loos organisieren das Flugplatzfest routiniert, so dass, außer dem Verschicken der Einladungen für den Vorstand kaum Aufmerksamkeit erforderlich ist.

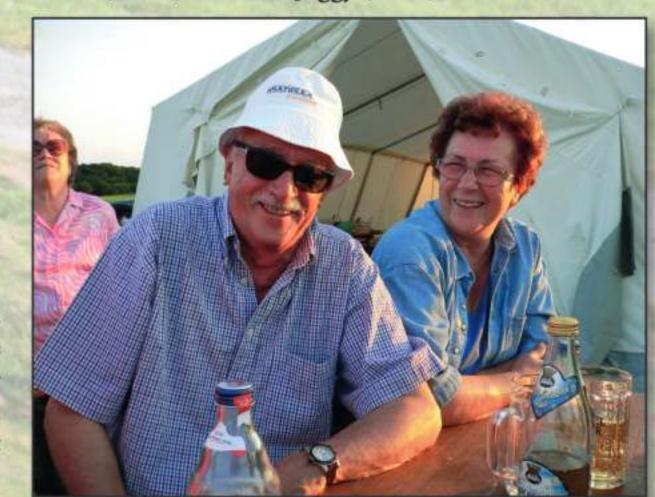




Auf dem Vereinsfest am 16.07.2016 - Hans Glatthorn vor dem Start mit seinem Oldtimersegelflugmodell Spalinger (Spannweite 4,20 m)



In gemütlicher Runde auf dem Vereinsfest am 16.07.2016 - der heutige 1. Vorstand Günter Pelz (rechts) mit Willi Jaggy (mitte)



Erich und Marianne Köhler beim Flugplatzfest 2005

Enzkreispokal

von Günter Pelz

Im Jahre 1985 wurde die Idee, dass sich die Mitglieder der Modellflugvereine im Enzkreis (MSG Keltern, FSC Neulingen, FMG Ispringen, MFC Mühlacker, FSC Knittlingen, MG Remchingen, MFC Ölbronn-Dürrn) in einem Wettbewerb messen, erstmals in die Tat umgesetzt, und zwar durch eine Initiative unseres Vereins und auf unserem Platz in der Bauschlotter Aue. Da man es mit den Grenzen des Enzkreises nicht so genau nahm, kamen in den folgenden Jahren noch MBV Bad Wildbad, MFG Wächtersberg, MFG Pfinztal, MSV Walzbachtal, MFG Graben-Neudorf dazu. Als "Wanderpokal" wird dieser Freundschaftswettbewerb seitdem jedes Jahr reihum von einem anderen Verein ausgetragen.

Am 22. September des letzten Jahres 2019 wurde der 35. Enzkreispokal auf unserem Platz in der Bauschlotter Aue ausgetragen (auch ein kleines Jubiläum).



Auf der nächsten Seite findet man in einer Tabelle die Ergebnisse der Erwachsenen-Mannschaften zusammen gefasst.

Es ist ein reiner Segler-Wettbewerb: Start mit der Winde, Absolvieren einer vorher festgesetzten Flugzeit (6 Minuten bei guten Bedingungen) und Ziellandung entlang

einer 20 m langen Ziellinie in einem 10 m breiten Landefeld.

Die Entwicklung der Flugmodelle (4 m Spannweite und mehr) ist soweit fortgeschritten, dass es eine Freude ist, den Wettwerbspiloten beim Fliegen zuzuschauen. Die ersten Starts erfolgen um 10 Uhr und mit einem Hauch von Thermik schaffen einige mit einer Starthöhe von ca. 150 m schon jetzt die vollen 6 Minuten Flugzeit. Die "Punktlandung" erfordert natürlich das ganze Geschick des Piloten.

Leider gab es in den letzten Jahren einen gewissen "Schwund". In vielen Vereinen gibt es mittlerweile kaum noch reine Segler-Piloten, so dass es schwierig ist, eine Mannschaft für diesen Wettbewerb zusammen zu stellen.

Um die Zukunft des Enzkreispokals zu sichern, gibt es Bestrebungen, das Reglement dahingehend zu ändern, dass auch Piloten mit Elektroseglern teilnehmen können. Die technischen Möglichkeiten dafür (Motorlaufzeit nur bis zu einer gewissen, vorgegebenen Höhe) sind auf jeden Fall vorhanden.



Der Start - immer ein kritischer Moment - höchste Konzentration ist angesagt, denn die erreichte Ausklinkhöhe kann entscheidend für den Erfolg des Fluges sein



Jahr	Gastgeber	1.Platz	2.Platz	3.Platz
1985	MFC-Pforzheim	MFC-Pforzheim	MSG-Keltern	MFG- Wächtersberg
1986	MSG-Keltern	MSG Keltern	MFC-Pforzheim	?
1987	FSC-Neulingen	MFC-Pforzheim	MFG- Wächtersberg	MBV-Wildbad
1988	MSV-Walzbachtal/Pfinztal	MFC-Pforzheim	MFG Graben-Neudorf	MFG Pfinztal
1989	MBV-Wildbad	MFG-Wächtersberg	FSC-Neulingen	MFC-Pforzheim
1990	MFG- Wächtersberg	MFG Pfinztal	MFG Graben-Neudorf	MFG- Wächtersberg
1991	MFC-Pforzheim	MFC-Pforzheim	MFG- Wächtersberg	MFG Graben-Neudo
1992	MSG-Keltern	MFC-Pforzheim	FSC-Neulingen	FMG-Ispringen
1993	FSC-Neulingen	MFG Pfinztal	MFC-Pforzheim	MFG- Wächtersberg
1994	MFG Graben-Neudorf/ Pfinztal	MFG Pfinztal	MFG- Wächtersberg	MFG Graben-Neudo
1995	MBV-Bad-Wildbad	MFC-Pforzheim	MFG Pfinztal	MFG Graben-Neudo
1996	MFG- Wächtersberg	MFG- Wächtersberg	MFC-Pforzheim	FSC-Neulingen
1997	MBV-Bad-Wildbad	MFG Pfinztal	MFG Graben-Neudorf	MFC-Pforzheim
1998	MSG-Keltern	MFC-Pforzheim	MFG Pfinztal	MFG Graben-Neudo
1999	MFC-Pforzheim	MSG-Keltern	MFC-Pforzheim	MBV-Bad-Wildbad
2000	MFG- Wächtersberg	MFG-Wächtersberg	MFG Pfinztal	MFC-Pforzheim
2001	MFG Graben-Neudorf / Pfinztal	MSG-Keltern	MFG Pfinztal	MFC-Pforzheim
2002	MFC-Pforzheim	MFC-Pforzheim	MFG Graben-Neudorf	MFG Pfinztal
2003	MBV-Bad-Wildbad	MFC-Pforzheim	MBV-Bad-Wildbad	MSG-Keltern
2004	FMG-Ispringen	MSG Keltern II	MIX Ispringen Wildbad Pforzheim	MFG Pfinztal II
2005	MSG-Keltern	MSG-Keltern	MBV-Bad-Wildbad	MFC-Pforzheim
2006	FSC-Neulingen	MSG-Keltern	MFG-Pfinztal	MFC-Pforzheim
2007	MBV-Bad-Wildbad	MSG-Keltern	MFG Pfinztal	MFC-Pforzheim
2008	MFG Pfinztal	MSG-Keltern	MFG Pfinztal	FMG-Ispringen
2009	FSC-Neulingen	MFC-Pforzheim	MSG-Keltern	FSC-Neulingen
2010	MSG-Keltem	MFC-Pforzheim	MSG-Keltern	FSC-Neulingen
2011	MFC-Ölbronn-Dürm	MFG Pfinztal	MFC-Ölbronn-Dürm	MSG-Keltern
2012	MBV-Bad-Wildbad	MFC-Ölbronn-Dürrn	MFG Pfinztal	MSG-Keltern
2013	MFG Pfinztal	MFC-Ölbronn-Dürrn	MFG Pfinztal	MG Remchingen
2014	MFC-Ölbronn-Dürm	MFC-Ölbronn-Dürrn	MFG Pfinztal	MG Remchingen
2015	MSG Keltern	MSG Keltern	MFC-Ölbronn-Dürm	MG Remchingen
2016	MG Remchingen	MSG Keltern	MG Remchingen	MFC-Ölbronn-Dürm
2017	MBV-Bad-Wildbad	MG Remchingen	MFC-Ölbronn-Dürm	MSG-Keltern
2018	MFG-Pfinztal	MFC-Ölbronn-Dürrn	MSG-Keltern	MG Remchingen
2019	MFC-Ölbronn-Dürm	MSG Keltern	MFC-Ölbronn-Dürm I	MFC-Ölbronn-Dürm



Im Hitec-Zelt wird Hightech für die Auswertung eingesetzt

Thomas
Keck und
Günter Pelz
bei der
Siegerehrung
und Pokalübergabe



Großsegler (-Wettbewerb?)

von Günter Pelz

Gemeint sind nicht die manntragenden Segler,

Günter Pelz vor einer ASW 20 L mit 16,6 m Spannweite auf der Wasserkuppe



sondern Segelflugmodelle mit mittlerweile sechs oder sieben Metern Spannweite.

Schon die von Hans Glatthorn entworfene "Alpina" (vier Meter Spannweite, Fluggewicht fünf kg) der Firma Multiplex galt seinerzeit als Großsegler. Sie ist heute noch legendär und begeistert mit ihrer Leistung und ausgewogenen Flugeigenschaften.



Die Entwicklung ist nicht stehengeblieben. Neue Werkstoffe und moderne Produktionsverfahren machten es möglich, die Spannweite Schritt für Schritt zu erhöhen. Damit stieg natürlich das Modellgewicht (und der Preis; es ist heute nicht schwierig, auch für ein Modell einen 5-stelligen Betrag auszugeben).

Auch einige unserer Mitglieder sind im Besitz solcher Großmodelle.

Dabei setzt allerdings unsere Aufstiegserlaubnis, genehmigt vom RP Karlsruhe, dem Startgewicht mit 10 kg eine Grenze. Manch einer fliegt seinen Großsegler z.B. auf dem Fluggelände unseres Nachbarvereins FMG Ispringen oder auf dem Ehrsberg (dort sind jeweils 25 kg erlaubt). Im Juli 1979 wurde durch Initiative unseres Vereins (damals MFC Pforzheim) ein erster Großseglerwettbewerb auf unserem Platz ausgetragen. Entsprechend unserem damaligen Vereinsnamen wurde die Trophäe "Goldstadtpokal" genannt.

Der Goldstadtpokal wurde in den folgenden Jahren noch mehrmals ausgetragen. Im 25. Jubiläumsjahr unseres Vereins fand der 10. Goldstadtpokal-Wettbewerb auf unserem Platz statt (siehe auch 25er- Jubischrift).

Ein Großseglerwettbewerb wäre heute auf unserem Patz, wegen der Gewichtsgrenze nicht mehr zeitgemäß. Vielleicht gibt es aber in der Zukunft noch mal eine Initiative diesen Wettbewerb auf einem anderen Platz neu zu beleben.





Großsegler Wettbewerb um den "Goldstadt-Bokal der Stadt Pforzheim"

Am I. Juli 1979 fand zum erstenmal dieser Wettbewerb statt, der sowohl als Meilenstein in der Geschichte des Vereins, als auch in der Geschichte der Wettbewerbsfliegerei zu sehen ist

Es waren damals nur wenige Modellsportler, deren Modelle die geforderte Mindestspannweite von 4m aufweisen konnten. Sie kamen aus ganz Deutschland (häufig auch bei schlechtem Wetter), um an diesem Wettbewerb teilzunehmen, für den sich unser Mitglied Hans Glatthorn besonders engagierte.

Mit der Größe der Modelle mußten auch die Hochstartwinden wachsen: es war ein deutlicher Anstieg des Absatzes von Motorsägen zu verzeichnen. Jeder engagierte Wettbewerbspilot wollte zu seinem Supersegler auch eine Superwinde haben. Alle Winden hatten jedoch immer das gleiche Problem mit dem Knopf, auf dem "Seil zurück" steht. So wurde jahrelang mit geliehenen Mopeds, Mofas oder Rollern ein Lepo-Dienst ("Lepo" ist eine Erfindung der richtigen Segelflieger, damit sie nicht OPEL sagen müssen) eingerichtet. Dieses Rückhol-Problem ist mit dem Erwerb unserer (vorläufig)

letzten Elektrowinde mit Präzisionsrückholung aus der Schweiz gelöst und funktionierte bereits zufriedenstellend (bei sachgemäßer Bedienung) auf dem letzten Großseglerwettbewerb und auf einigen Enzkreis-Pokalen.

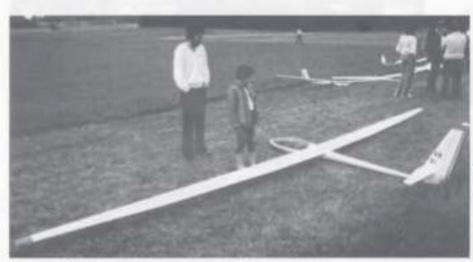
Auf schlechtes Wetter waren wir schon beim ersten Wettbewerb eingerichtet: Ein Bund Holzlatten und etliche Quadratmeter

Polyvinyldünnchlorid, die den Wassermassen nachgiebig stand hielten. Dieses Mikadospiel mit den Latten hatte jedoch bald ein Ende, nachdem sich der Verein ein schickes kleines Festzelt anschaffte, in dem wir schon viele gesellige Stunden verbracht haben.

Für einige wenige ist diese Veranstaltung natürlich kein Wettbewerb, den man alle paar Monate austragen will: es steckt schon viel Arbeit dahinter, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

In unserem Jubiläumsjahr werden wir am 23.

Juli 95 unseren 10. Großsegler-Wettbewerb
durchführen und hoffen, daß wir auch an diesem
Tage einen schönen und reibungslosen Wettbewerb erleben werden.



Dieses Bild einer SB 10 zeigt in einducksvoller Perspektive, was "Großsegler" bedeutet.

Vom Großsegler zum bemannten Segelflug ist es oft nur ein kleiner Sprung. Es gab in der Geschichte des MFC Ölbronn-Dürrn einige Mitglieder, die in den bemannten Segelflug oder oder auch zum Drachenflug wechselten, oder beide Disziplinen parallel betrieben oder heute noch betreiben.





Klaus Nauheimer und Manfred Fiess, beides bodenständige Modellflieger, nutzen ab und an die Gelegenheit als "Co-Pilot" selbst im Segelflugzeug zu sitzen und abzuheben, wie hier im Simmental/Schweiz.



Flugvorbereitung zum bemannten Flugzeug-Schlepp

Betrachtungen eines leidenschaftlichen Seglerpiloten

von Willi Jaggy

Vorbemerkung: Ähnlichkeiten mit einer lebenden Person sind rein zufällig - vielleicht auch nicht.

Er ist ein begeisterter Modellseglerpilot - schon immer gewesen. Ausflüge in die Motorflugszene - in seiner Jugend Fesselflug, in den 70er Jahren Verbrennermodelle von Graupner - blieben Episode. Ein Verbrennermotor ist ihm zu technisch und er ist kein Techniker. Aber für seine Leidenschaft braucht er die Kollegen von der Verbrennerzunft, deshalb widmet er diese Zeilen den unermüdlichen Schlepperpiloten des Vereins: Thomas Keck und vor allem Richard Engelhardt mit seiner fabelhaften "Decathlon". Ohne diese beiden wäre der Samstag ein Flugtag wie jeder andere. Herrscht samstags jedoch Flugwetter, so kommen fast immer drei oder vier Seglerpiloten in der "Bauschlotter Au" zusammen, da sie mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen können, dass ein Schlepper da ist.

Er war schon immer ein Anhänger der "reinen Lehre" im Modellflug, will sagen, das Hochbringen eines Seglers in der Ebene erfolgt entweder im Hochstart oder durch den Seglerschlepp. Unter der Woche nimmt er notgedrungen schon mal einen Elektrosegler, aber dem Samstag fiebert er buchstäblich entgegen und schon am Mittwoch befragt er "Wetter-Online", wie die Bedingungen am Wochenende sein werden: "Ist Flugwetter zu erwarten? Hoffentlich kommt ein Schlepper!" Selbst auf dem Totenbett wird er den brechenden Blick nach draußen wenden und zu sich sagen: "Heute könnte man gut schleppen! Schade!"

Aber so weit ist es noch nicht!

Kaum ist er auf dem Platz angekommen, hat sich gerade mal Zeit genommen, die Vereinskameraden zu begrüßen, da packt er auch schon seinen Segler aus und baut ihn zusammen, denn der Schleppbetrieb läuft bereits. Da ist ihm vor vielen Jahren es war in seiner Anfangsphase als Seglerpilot - ein Missgeschick passiert, das ihn fast ein Modell gekostet hätte. Er war abgelenkt durch eine Unterhaltung mit einem Kollegen, schob gedankenlos das Pendel-HLW in eine alte "Alpina", die er aus dem Nachlass von Berthold Pfisterer gekauft hatte und merkte nicht, dass er das Loch des Winkelhebels nicht getroffen, sondern den Stahldraht über das Loch geschoben hatte. Eine Anformung des Pendelruders an der Flosse hatte die alte Alpina ja nicht, sonst wäre ihm gleich aufgefallen, das etwas nicht stimmte. Auch bei der Vorflugkontrolle merkte er nichts, da das Ruder bei Betätigung des Höhenruderknüppels ja einen Ausschlag zeigte. Also auf zum Start, der Schlepper wartet! Dieser zieht das Modell auch schön hinter sich her und bringt es auf Höhe. Erst nach dem Ausklinken merkt er den Fehler: "Nanu, das Modell reagiert ja gar nicht wie es soll!" Da dämmert es ihm: "Winkelhebel nicht getroffen!" Da ist es gut, wenn man Piloten im Verein hat, die selbst mit dieser Situation fertig werden. Auf seinen Hilferuf kam Klaus Nauheimer herbei, stellte sich hinter den Piloten, erfragte kurz die Knüppelbelegung und griff von hinten in die Steuerknüppel. Wie der den Segler heil zu Boden brachte, ist ihm heute noch ein Rätsel!

Er hatte zu Anfang des Jahrtausends einen "Milan" gebaut, mit dem er jahrelang an der Winde geflogen war. Als der Rücken bei diesen Anstrengungen aufbegehrte, baute er in den Milan eine Schleppkupplung ein und flog mit ihm sehr gerne, da seine Allroundeigenschaften einfach gut waren und er das Modell durch die vielen Hochstarts in- und auswendig kannte. So kam wieder mal ein Samstag im Frühjahr 2016. Es herrschte sonnige Hochdruckwetterlage mit etwas böigem Ostwind um 3 BFT. Auf dem Platz war viel los: Acht Piloten, Thomas Keck schleppte. Also hängte er seinen Milan an die Schleppleine und der Schleppzug star-



tet in Richtung Osten. In ungefähr 150m Höhe nach der ersten Kehre macht der Milan unkontrollierte Bewegungen. Thomas: "Was machsch du denn?" Er: "Nichts!" Er klinkt aus, aber er kann die Fluglage trotz aller Bemühungen nicht mehr stabilisieren. In großen Kurven taumelt das Modell unkontrolliert zu Boden und schlägt jenseits des Baches ein - die Absturzstelle war wegen der Bäume nicht einsehbar. Ihn trifft mal wieder fast der Schlag! Völlig konsterniert macht er sich zusammen mit Uli Köhler und Bernhard Slabon auf den Weg. Auf den Wiesen finden sie nichts. Dann kommt ein großes Ackerfeld mit Weizen, ca. einen halben Meter hoch. Liegt er da drin? Das Feld können und dürfen sie nicht absuchen - da trampeln sie alles zusammen. Was tun? Da kommt auf dem Weg ein Traktor direkt auf die Gruppe zugefahren. Macht der Bauer sie zur Schnecke wegen Flurschadens? Aber nein!!! Es geschieht etwas völlig Unerwartetes. Er bietet ihm an, vorne in die Kippmulde des Traktors zu steigen, damit er ihn hochheben und er so das Weizenfeld von oben absuchen kann! Das war vielleicht großzügig! Aber er sieht in dem wogenden Weizenfeld keine Unregelmäßigkeiten. Aber da! Hinter dem Weizen-

feld sieht er ein Kreuz auf der Wiese. Es war der schlanke Rumpf des Milan, der senkrecht im Boden steckte, die V-Leitwerke nach rechts und links ausgestreckt wie die Arme eines Kreuzes auf einem Grab. Sinnig!

Die Flächen - oder was davon übrig war - lagen verstreut im Zum Trost für den Verlust lud ihn die Familie Hock zum Grillen ein.

Mag sein, dass dem Seglerschlepp die Dynamik des Hochstarts fehlt, trotzdem stellt jeder Schleppflug etwas Einmaliges dar. Schon der Anblick eines Gespanns Motorflieger/Segler bietet

dem Auge etwas Besonderes.



Umkreis von

drei bis vier Metern daneben. Totalschaden! Blieb die Frage nach der Absturzursache. Den Akku hatte er voll geladen, auch der Reichweitentest war zufriedenstellend verlaufen. Blieb als Letztes: Störung! Viele gaben damals dem 35MHz-Band die Schuld. Von da an rüstete er alle seine Modelle auf 2,4 GHz um. Bild Willi Jaggy

Vorne der bullige, kompakte Schlepper, strotzend vor Kraft, hinten der elegante, grazile Segler mit großer Spannweite. Auch der Moment, wenn der Segler vom Boden abhebt, ist bemerkenswert. Er gleitet anfänglich über den Rasen, ein leichter Zug am Höhenruder und das Modell ist in der Luft und segelt schwerelos in geringer Höhe über den

Platz. Langsam gewinnt das Gespann an Höhe, überfliegt die Bäume, kurvt ein zur ersten Kehre, fliegt in Gegenrichtung, es folgt die zweite Kehre solange bis die Ausklinkhöhe erreicht ist: 400 m, 500 m und mehr. Beide Piloten stehen beieinander, um bei Gefahrensituationen sofort reagieren zu können. Beide sind wie in jeder Partnerschaft aufeinander angewiesen, einer muss auf den andern achten, denn jeder kann den anderen in Gefahr bringen - vor allem wenn Wind herrscht. Die Verbindung löst sich erst im Moment des Ausklinkens in großer Höhe. Schlepper und Segler sind getrennt, jeder ist für sich allein verantwortlich. In kühnen Schwüngen abwärts kehrt der Motorflieger zum Platz zurück, wo schon der nächste Seglerpilot wartet. Der Segler aber hat sein Ziel erreicht. Der Pilot wartet auf das Piepsen im Vario. Erwischt er Thermik? Dann geht es noch höher hinauf. Plötzlich: "Verdammt! Wo ist mein Flieger?! Warum musstest du gerade jetzt nach der Radfahrerin auf dem Weg schauen?" Er sucht verzweifelt den Himmel ab. Bange Sekunden vergehen. Ein ekelhaftes Gefühl der Ohnmacht überfällt ihn. "Da!" Er hat ihn wieder! Große Erleichterung! Da merkt er, wie weit der Segler in kurzer Zeit fliegen kann. Er hat ihn ganz wo anders vermutet. Wie oft ist ihm das schon passiert?! Und wie oft hat er sich vorgenommen, sich bewusst die Stelle am Him-

mel zu merken, an der sich der Segler befand, als er wegschaute, aus welchem Grund auch immer!

Die großen Höhen bergen aber auch noch eine andere Gefahr.

Es ist Herbst 2007, Samstagmittag, Schlepptag! Thomas schleppt. Das Seglermodell ist eine schöne Ka6 von MPX, der ganze Stolz des Erbauers. Thomas zieht den Flieger hoch und nach dem Ausklinken fliegt dieser erst einmal in Richtung Eichelberg. Plötzlich ist das Modell verschwunden, verschluckt von einer Wolke! Seine erste Reaktion: Einleiten des Trudelns! Nichts passiert. Auf seinen Hilferuf schauen ein halbes Dutzend Augenpaare in die angegebene Richtung. Vergebens! Die Zeit vergeht. Nach ein paar Minuten wird es zu Gewißheit: Der Flieger ist weg! Aber wo? Er malt sich Horrorszenen aus und halb betäubt fährt er heim. Am Sonntagmorgen macht er sich mit Peter Siegel, Thomas Häcker und dessen Sohn André auf die Suche. In weiter Kette marschieren sie durch den Wald. Nach 1,5 Stunden hat André die Trümmer gefunden. Die Ka6 war durch die Eichen des Hochwalds gerauscht, so dass kein Bauteil mehr am anderen haftete. Totalschaden, unreparierbar! Endstation: gelber Sack. Er war untröstlich. Sie flog nur einen Sommer. Aber am Montagmorgen hat er bei Höllein den Baukasten einer Alpina 4001 bestellt nach

dem Motto: "Der König ist tot, es lebe der König!" Diese Alpina fliegt heute noch.

Ein Problem stellt für ihn immer die Landung dar. Sie ist seine schwierigste Kunstflugfigur. Er bewundert - auch nach Jahrzehnten der Flugpraxis - die Könner im Verein, die ihr Modell sanft "bei Fuß" zu Boden bringen. In seinen Tagebüchern nimmt die Qualität seiner Landungen immer den größten Raum ein. Oft heißt es da: "Schredderlandung!" Oder: "Etwas unsanft aufgesetzt - zu wenig abgefangen!" Schon dass er bei einer gelungenen Landung - was bei ihm auch mal vorkommt- von Schlepper Richard gelobt wird, ist verdächtig: Könner werden nie gelobt, bei ihnen ist das selbstverständlich. Für einen Adrenalinausstoß sorgt bei ihm immer die Situation, wenn er aus den Augenwinkeln ein Modell sieht, das auch demnächst mit ihm zusammen landen muss. Sofort hat er die Horrorvision: Kollision am Boden! Da fliegt er immer sehr hoch an, um weit weg landen zu können.

Jetzt könnte man ihm sagen: "Lass es doch einfach sein! Flieg mit deinem "Easy", "Heron" oder "Inside"! Das ist doch viel stressfreier! Irgendwann wird es auch so kommen. Aber solange ihn seine Füße auf den Flugplatz tragen, wird er das Erlebnis des Schleppens brauchen - trotz allem! Oder gerade deswegen?





Die Middle-Stick Baugruppe



von Andreas Rupprecht

An die Winterzeit des Jahres 1980 (?) denke ich gerne, wenn ich auf meine frühen Jahre beim MFC zurückblicke. Die fünf Mitglieder Wolfgang Suren, Michael Schlecht, Manfred Fieß, Matthias Rupprecht und der Autor Andreas Rupprecht hatten beschlossen, eine kleine Baureihe von 13 Stück dieses Modells aufzulegen. Dazu wurde uns ermöglicht den Bastelraum im Gemeindezentrum Haidach zu nutzen, der damals von Karlheinz Keck betreut wurde. Dort haben wir uns ca. einmal pro Woche getroffen. Das war eine tolle Sache und alle Teilnehmer konnten ihre Erfahrungen einbringen und jeder etwas dazulernen.

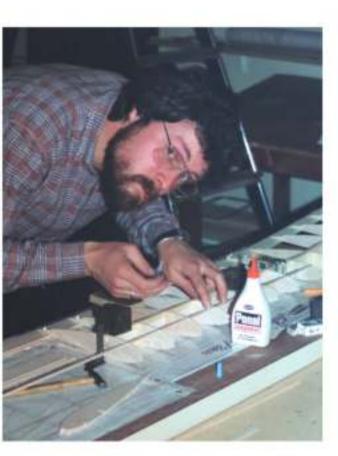
Das Middle-Stick ist ein Trainer Modell das auf Phil Kraft / USA zurückgeht und ab 1970 als Graupner Baukasten angeboten wurde. Vom Hersteller damals insbesondere für den Wankelmotor favorisiert. Wir haben unsere Modelle aber alle mit einem 6,5 ccm Verbrenner wie z.B. dem Webra Speed 40 aufgebaut.

Das Modell war wirklich sehr einfach aufgebaut, mit Kastenrumpf, Tragflächen in klassischer Spantenbauweise und Holmen aus Kiefernleisten. Sonst war alles aus Balsa und wenigen Sperrholzteilen oder Verstärkungen.

Da die Tragflächen aus identischen Spanten aufgebaut waren, ging auch das rasch von der Hand. Eine Spezialität dieses Aufbaus

waren die zusätzlichen kleinen Zwischenspanten an der Vorderseite. Diese gaben der Bespannung eine zusätzliche Unterstützung.

Die wirklich guten Flugeigenschaften des Middle-Stick gingen auch auf diese Konstuktion zurück. Mit dem eher dicken Profil wurde das Modell nicht sehr schnell, dafür aber super wendig und konnte mit ca. 2,2 kg Gewicht auch vergleichsweise sehr





Die 13 Rümpfe im Rohbau

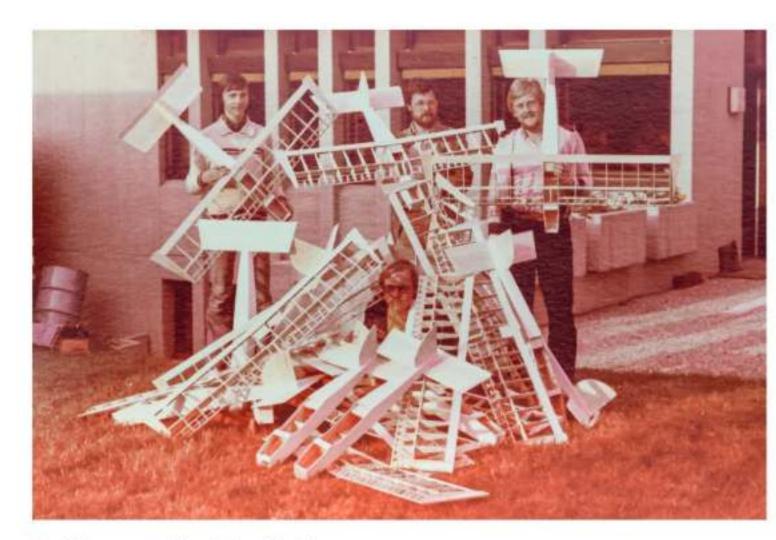
langsam geflogen werden. Die leicht vibrierende Bespannung an der Vorderkante der Tragflächen konnte einen Strömungsabriss lange hinauszögern. Mit einem heutigen 4D-Modell darf man es fairerweise aber nicht vergleichen.

Die Rümpfe wurden dann mit Spannlack gestrichen und mit Japanpapier überzogen. Darauf konnte der Endlack aus der Sprühdose aufgebracht werden. Die Tragflächen und Leitwerksteile wurden mit Bügelfolie bespannt.

Mit dem genannten Motor und sauber eingestelltem Resonanz-



schalldämpfer ging das Modell auch gut senkrecht nach oben. Als junger Erwach-



Rohbau mit den Tragflächen

sener war das ein Riesen Spaß und viel weniger gefährlich als das Motoradfahren meiner Jahrgangskameraden.

Sucht man heute im Internet nach Middle-Stick so findet man die Bauanleitung und etliche Beiträge und Fotos. Das Modell wird auch heute noch gebaut und geflogen. Dann eben eher mit E-Antrieb.

Ich selbst bin dem MFC vor 43 Jahren als Jugendlicher mit meinem Bruder beigetreten. Es war ein wunderbares Hobby, bei dem man auch viel lernen konnte. Einige der älteren Flieger standen uns mit Rat, Tat und vielseitiger Unterstützung zur Seite. Ich habe gelernt, dass es eine gehörige Portion Sorgfalt und Erfahrung braucht, damit ein Modell zuverlässig in die Luft und auch heil

wieder auf die Landebahn zurückkommt. Dieses Wissen nutzt mir heute noch auf ganz anderen Arbeitsfeldern.



Die Middle-Stick Baugruppe: Matthias Rupprecht, Michael Schlecht, Wolfgang Surén, Andreas Rupprecht, Manfred Fiess, v. links



Seite 🗸

Erinnerungen an Karlheinz Keck &

von Willi Jaggy

Ich sehe ihn noch deutlich vor mir, an seinem Stammplatz in der Werkstatt des Ev. Gemeindezentrums im Pforzheimer Stadtteil Haidach, gleich an der Tür, die immer offen stand, damit er sofort merkte, wenn einer sein Reich betrat. Dort war er nämlich Hausmeister und Mesner nach seinen Berufsjahren als Diamantenschleifer. Gleichzeitig war ein Teil seiner Arbeitszeit für die offene Jugendarbeit reserviert, so dass er jahrelang mittags interessierten Jugendlichen aus dem Haidach die Grundlagen des Flugmodellbaus und des Fliegens beibringen konnte. Vielen aus unserem Verein, die in jener Zeit - den 80er und 90er Jahren - als Jugendliche zu ihm kamen, war er Lehrmeister, Mentor und auch väterlicher Freund, wie mir Markus Loos einmal berichtete. Von seinem Stammplatz aus hatte er den ganzen Raum und alle Maschinen im Blick, so dass er sofort merkte, wenn einer an einer Maschine nicht zurecht kam.

Er war ein leidenschaftlicher Modellbauer und Modellflieger, der über eine sehr große Sachkenntnis verfügte und, was entscheidend war, sein Sachwissen und seine Erfahrung nicht für sich behielt, sondern für andere einsetzte. Er wusste immer Rat und fand immer eine Lösung. Seine Redensart war: "Du musch bloß mit mir schwätza!" oder: "Sag doch was, es isch doch alles do." Sein Fundus war schier unerschöpflich, er hatte im Haidach einfach alles, was ein Flugmodellbauer im Alltag brauchte. Durch sein Organisationstalent wusste er sich Quellen zu erschließen, die für andere verschlossen gewesen wären.

Ich bin 1993 in den Verein eingetreten und schon im gleichen Jahr wurde ich regelmäßiger Teilnehmer an den für Vereinsmitglieder reservierten Werkstattabenden. Bis 18:00 Uhr waren seine Jugendlichen da, ab 18:00 Uhr konnten wir älteren Modellbauer an unseren Fliegern basteln. Dass die Ev. Kirchengemeinde im Haidach auch uns die Werkstatt zur Verfügung stellte, war seinem Einsatz zu verdanken. Pünktlich um 22:00 Uhr schloss Karlheinz die Werkstatt ab. Vorher musste jeder seinen Arbeitsplatz und die Maschinen, an denen er gearbeitet hatte, sauber putzen. Da war er unerbittlich. Die ganze Woche über freute ich mich auf diese Abende bei Karlheinz, auf das Arbeiten am Modell, auf das Fachsimpeln, auf die gemütliche und lockere Atmosphäre in der Werkstatt. Bei den alljährlichen Jahresfeiern im Januar wurde Karlheinz nicht nur als Jugendwart, sondern auch als "Seniorenwart" geehrt. Oft waren wir mehr als ein halbes Dutzend Teilnehmer dort

oben. In meine Zeit fielen vor allem zwei Projekte, die beide auf Ideen von Karlheinz zurückgingen. Da war einmal der sagenhafte "Nuri", den Karlheinz entworfen und immer wieder verbessert hatte. Aus Styropor schnitt er die Kerne für die Flächen, anschließend wurden sie mit Abachi in einem Vakuumsack beplankt. Das Rumpfboot war ursprünglich aus Balsaholz, später hatte Karlheinz einen GFK-Rumpf dazu hergestellt, in den man einen Permax-Elektromotor einbauen konnte. Ich besaß drei solche Modelle und bin bis vor ein paar Jahren immer noch auf dem "Köpfle" bei Ehrsberg damit am Hang geflogen. Das zweite Projekt, an dem ich teilnahm, war der "Styro", auch eine Idee von Karlheinz und eigentlich zu jener Zeit, um das Jahr 2000, revolutionär. Es handelte sich dabei um ein Elektromotor-Modell mit Styropor-Rumpf und Styropor-Flächen, beide Bauteile wurden mit harzgetränktem Glasgewebe stabilisiert, die Leitwerke wurden aus Balsaholzbrettchen hergestellt. Zwei kleine Permax-Motoren in den Flächen lieferten den nötigen Vortrieb.

Ich habe vorhin des Ehrsberger "Köpfle" im Südschwarzwald bei Schönau erwähnt. 1999 war ich das erste Mal dort oben und konnte mir in der Folgezeit eine "Ehrsbergwoche" ohne Karlheinz, seine



Ehefrau Ursel und ihren Hund "Senta" gar nicht vorstellen. Sie logierten immer in ihrem Wohnwagen auf einem Campingplatz bei Mambach im Wiesental, bei der "Lady", wie er die Besitzerin des Platzes nannte. Sein damaliger roter Volvo war ein Gegenstück zur Werkstatt im Haidach. Was hatte er nicht alles dabei! Tauchte ein Problem an einem Modell dort oben auf, war die erste Adresse, an die man sich wandte, natürlich Karlheinz. Er wusste immer Rat.

Noch zwei Beispiele, die mich persönlich betrafen, möchte ich erwähnen.

Ich habe 2009 von Markus Loos eine Ka6 gekauft, die aus einer ersten Serie dieses schönen Modells von MPX stammte und die Thomas Keck gebaut hatte. Mit der flog ich 2011 auf eine riesige Eiche beim Wäldchen am Golfplatz. Nachdem Reinhard Palnau, der eine Dienstleistungsfirma betrieb, mit Seil und Steigeisen das Modell geborgen hatte, sah ich die Bescherung: ein starker Eichenast hatte die rechte Fläche an der Wurzelrippe bis zum Holm eingedrückt. Für mich unreparierbar! Karlheinz erbot sich, das Modell wieder herzustellen, was ihm auch tadellos gelang. Die Ka6 fliegt heute noch und ist mein liebstes Schleppmodell.

Das letzte Mal nahm ich im Herbst 2013 seine Hilfe in Anspruch. Ich hatte eine "Elektro-Alpina" gebaut, bei der der Motorsturz überhaupt nicht stimmte, weil ich mich beim Einbau des Elektromotors auf die schon abgeschnittene Rumpfspitze verlassen hatte. Beim Erstflug erlebte ich eine böse Überraschung: Schon wenige Sekunden nach dem Start hing die Alpina senkrecht am Propeller und hätte sich nach hinten überschlagen, wenn ich nicht sofort den Motor ausgeschaltet und beherzt nachgedrückt hätte. Ich ging mit meinem Problem in die Werkstatt zu Karlheinz, der mir umgehend einen Keil aus Sperrholz anfertigte, den wir an den Motorspant schraubten, so daß der Motor den nötigen Sturz bekam und der Fehler war behoben.

Mit dem Tod von Karlheinz im Jahre 2015 verlor der Verein eine seiner markantesten Persönlichkeiten. Vereinsmitglieder, die nach langer Modellflug-Abstinenz jüngst wieder den Modellflug aufgenommen haben, nennen mit Achtung seinen Namen. Er wird im Verein unvergessen bleiben.

Nicht nur in der Werkstatt - hier bei der Schulung auf dem Platz (Lehrer-/Schüler-Betrieb)



Kinderferienprogramm

von Günter Pelz

Mit dieser Aktion beteiligt sich unser Verein, zusammen mit anderen Vereinen aus Ölbronn-Dürrn, seit geraumer Zeit daran, die Sommerferien auch für daheimgebliebene Schulkinder, abwechslungsreich zu gestalten. In der Regel am vorletzten Feriensamstag kommen dann etwa 15 bis 20 angemeldete Kinder erwartungsvoll auf unseren Platz. Für die drei bis vier veranschlagten Stunden ist eine Bastelarbeit, Modellfliegen im Lehrer-Schüler-Betrieb,

Siegerehrung und Würstle-Grillen

Wech-Im in der Ver-"Andie Bueines

"Bau einer Rakete mit

fektionierung eines kleinen Styropormodells" statt. Das bedarf natürdankenswerterweise auch die Kinder beim Basteln und die Wettbewerbs mit den angefertig

Eine besondere Freude für die Kinder, wenn ein Wettbewerb mit abschließendes ein vorgesehen.

> fanden gangenheit fertigung merangs", der

Treibsatz" und die "Kon-

lich der Vorbereitung; diese wird von denjenigen Mitgliedern, die in der Haidacher Werkstatt aktiv sind, unter der Fe- der führung unseres Jugendleiters Rolf Braun mit g r o ßem Engaübernehmen gement geleistet. Diese Mitglie- der

sich gegen

Anleitung der Durchführung des

ten Flugobjekten.

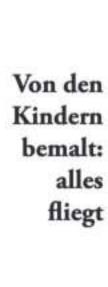
der Veranstaltung ein großes Schleppmodell in die Lüfte erhebt, in ausreichender Höhe über den Köpfen der Kinder sich ferngesteuert eine Klappe öffnet, und Süßigkeiten auf den Platz herab regnen.



Begrüßung und Piloten-Besprechung durch Thomas Keck



Willi Jaggy, pensionierter Lehrer, weckt das Interesse













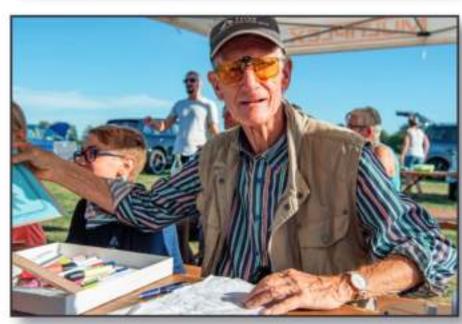












Das "fliegerische Highlight" einmal im Jahr auf dem Hahnenmoos-Pass



von Klaus Nauheimer

2000 m ü.d.M.

Im September 1986 haben drei engagierte Vereinsfreunde auf der Suche nach einem hochalpinen Fluggebiet die erste Seite dieses Kapitels aufgeschlagen.

Bis heute 2020 haben wir 34 Jahre in ununterbrochener Folge auf dem Hahnenmoos-Pass erlebt. Dort oben schlossen wir enge Freundschaften zu Schweizer Modellfliegern und deren Familien, die nun schon mehrere Jahrzehnte andauern.

Wir, das sind Sepp Egger (♣), Gerhard Wildermuth (♣), Michael Armbruster, Manfred Fiess, Thomas Keck, Markus Loos und Klaus Nauheimer und ein Vereinsfreund, der Hahnenmoos einmal erleben möchte.

Einmal im Jahr genießen wir auf dem Berghotel Hahnenmoos gemeinsam mit unseren Schweizer Freundinnen und Freunden bei ausgezeichneter Gastronomie eine Woche in dieser einmaligen Bergwelt. Das herrliche Panorama fasziniert gewaltig. Im familiären Freundeskreis tanken wir dabei viel Erholung und Energie. Eine Woche auf dem Hahnenmoos in 2000 m Höhe hält uns körperlich fit und verlangt die Herausforderungen von Wetter, Wind und Thermik beim Modellfliegen zu meistern.

In 34 Jahren hat sich die Technik rund um das Modellfliegen in rasanten Schritten weiterentwickelt. Kein Wunder, dass viel Expertenwissen über interessante Neuentwicklungen das eigene Fachwissen auf dem Hahnenmoos-Pass "beflügelt" und der Entschluss zum Bau neuer Modelle oder zur Anschaffung neuer, verbesserter Ausrüstung dort oben reift.

Fünf weit auseinandergelegene Start- und Landeplätze laden in dieser hochalpinen Landschaft zum Modellfliegen ein.

Ein typischer Modellflugtag beginnt zunächst mit einem kräftigen Frühstück. Dabei wird der aktuelle Wetterbericht von "Meteo Swiss" mit den lokalen Wetterverhältnissen und der Windrichtung abgeglichen, die uns der Windsack auf dem Schalmi im Osten, auf dem Lavey im Norden und die Schweizer Fahne im Westen anzeigen. Die speziellen Wetter-Apps pro-

gnostizieren detailliert auf die Stunde aus welcher Richtung welche Windstärke an welcher Stelle im weiträumigen Fluggebiet zu erwarten ist. Noch vor 10 Jahren war die Entscheidung, von welchem der fünf Start- und Landeplätze heute geflogen werden kann, wesentlich schwieriger. Auch die Tagesform spricht bei jedem einzelnen Modellflieger ein gewichtiges Wort mit. Im "Hangar" unserer Werkstatt unmittelbar neben dem Hotel werden für den Flugtag die letzten Vorbereitungen getroffen, die Trinkflaschen gefüllt, die Akkus gecheckt, nachgeladen und das für den Tag ausgewählte Segelflugmodell flugfertig montiert. Spätestens zu diesem Zeitpunkt kennt jeder, der nicht zu den "Unschlüssigen" zählt, Ziel und Zeit für den gemeinsamen Aufbruch. Die schönsten Startplätze erreichen wir in gut 45 bis 60 Minuten Fußmarsch auf teilweise schmalen, steinigen Gratwegen.

Mit gut 10 bis 15 kg Gepäck bei Modellen mit großer Spannweite (4 m bis 5,50 m) kommt da schon mal der Gedanke an "Sherpas" auf – den unentbehrlichen Lastenträgern bei Gebirgstouren. Modellsliegen heißt hier zunächst mal Modellsport. Aber die Freude an der grandiosen Aussicht ins Tal und zu den steilen, hohen Felswänden entschädigen auf der Wanderung und am Startpunkt. Stimmen dann auch noch Windstärke und -Richtung geht es in die Luft. Aufgrund jahrelanger Erfahrung kennen wir die besonderen Stellen an denen abhängig von der Windrichtung sehr wahrscheinlich die Thermik zu finden ist. Findet man keine – so ist etwas Nervenstärke gefragt und man spürt auch seine Herzfrequenz. Schwere Schnappatmung setzt aber selten ein, denn die jahrelange Erfahrung oder die wertvollen Tipps der "Mitslieger" weisen immer den direkten Weg in die Thermik und … nichts ist schöner als dann mit fünf bis sechs Meter pro Sekunde wegzusteigen. Manchmal gehen diese "erhebenden", unvergesslichen Momente einem in der darauf folgenden Nacht auch im Traum nach.

Das große Segelflugmodell nimmt in der Thermik schnell an Fahrt auf. Kurbelt man den Bart (Thermikschlauch) bis auf 500-700 m Höhe über dem Startpunkt aus, heißt es dann für die meisten Piloten "fliegen bis der Arzt …oder der Steinadler kommt" ③.





Ist der "Revierchef" heute gut drauf oder auf Angriff gepolt? Meistens hilft respektvolles Abstandhalten oder man entkommt mit knapper Not seinen Fängen d.h. Blessuren am Höhenleitwerk ©. Für diejenigen Freunde, die zuschauen, immer ein abwechslungsreiches Schauspiel ©. Und so heißt es nach einem spannenden Flug aufgepasst bei der Landung, die auf Anhieb gelingen sollte, ansonsten ist der Abend bei Reparaturarbeiten gesichert. Auf jeden Fall gibt es nach einem unvergesslichen Flugtag und einem vorzüglichen Abendessen im Kreise der Freundinnen und Freunde bei einem Glas Rotwein viel zu erzählen und zu lachen.

Und so heißt es bei uns im Verein einhellig, wenn wir mit unseren Flugmodellen wieder gut erholt zu Hause eintrudeln:

"nach dem Hahnenmoos ist vor dem Hahnenmoos" © © ©.



Auf dem Schalmigrad
/ Hahnenmoospass in
einer Höhe von 2000 m
vor einer Wolkenwand,
die zur Flugpause
zwingt, am 16.08.2005.
Die Modellflieger vom
MFC mit Schweizer
Fliegerfreunden

Vom Regenbolzhorn aus (der Aufstieg kostet schon etwas Mühe) hat man einen herrlichen Überblick über "unser" Fluggebiet auf dem Hahnenmoospass: links unten Adelboden, direkt vor uns die Amertenspitz mit darunterliegendem Luigli, einem herrlichen Fluggebiet (Ost) und rechts oben der Wildstrubel





Sunset auf dem Hahnenmoospass aus der Vogelperspektive

Frauen im Verein

von Christian Hock

Wie im richtigen Leben haben Frauen in unserem Verein einen hohen Stellenwert. Sei es bei Kuchenspenden, Salat, Dessert oder Beilagen zum Vereinsfest beisteuern oder auch tatkräftig anpacken, wenn Not an Mann ist.

Beim Modellflugsport trifft man allerdings nur selten auf das weibliche Geschlecht. Aber unser Verein hat auch hier etwas zu bieten. Die nachfolgenden Zeilen sandte uns unser Mitglied und Familienvorstand einer Modellflug-Familie, Christian Hock:

Christine hat durch mich zum Hobby gefunden. Das war so um 1991/92. Anfangs war sie nicht so begeistert. Hat dann aber doch mal probiert und Interesse daran gefunden. Wir haben viel Zeit zusammen auf div. Flugplätzen verbracht, waren auch viel in Urlauben an div. Hängen in D, A, CH, F und auch mal auf den Kanaren unterwegs. Schwerpunkt bei Christine war immer der Hangflug, F-Schlepp und E-Segler sowie Schaumwaffeln.

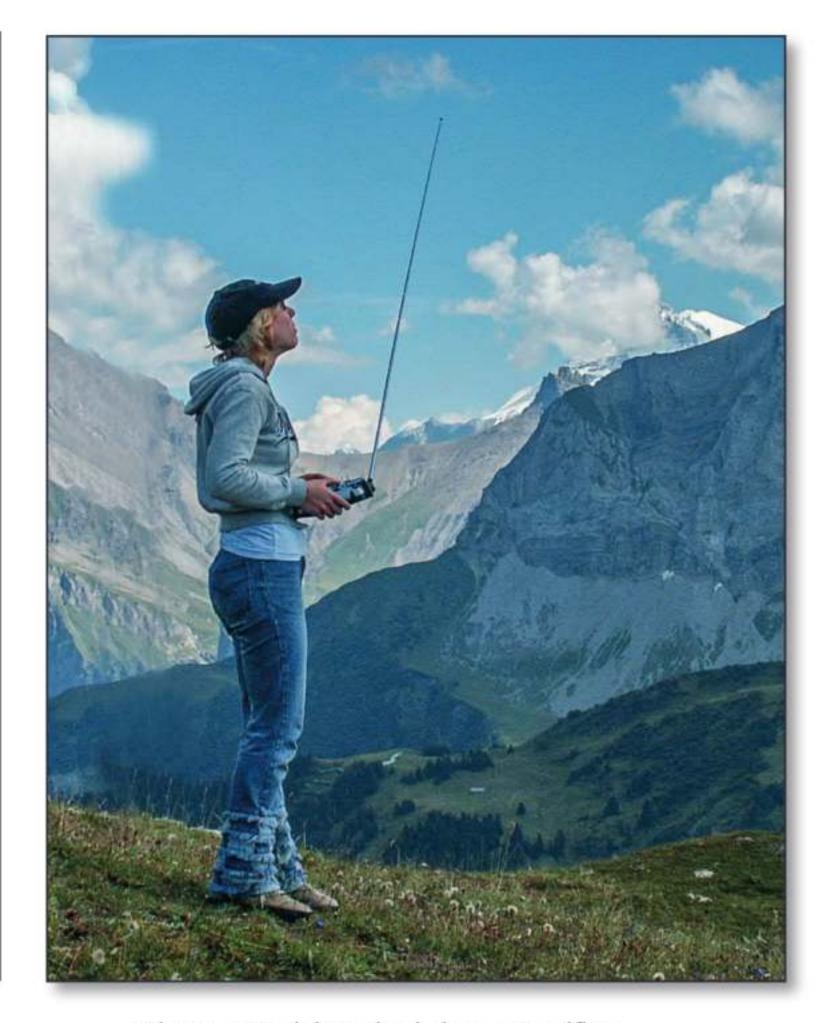
1998 sind wir hier in Neulingen gelandet. Nach kurzer Orientierungsphase in den umliegenden Vereinen haben wir uns schnell für den MFC entschieden. Anfangs fühlte sich Christine schon etwas außen vor, das hat sich aber dann recht schnell geändert ☺.



Christine und Christian Hock beim Flugzeugschlepp

Dann kam 2004 unser Elias zur Welt. Sein Start war etwas schwierig, da ist die Modellfliegerei etwas zurückgestanden. Bald aber schon war er immer beim Fliegen dabei und mit 3-4 Jahren hat er im L/S-Betrieb schon seine ersten Versuche gestartet. Christine hat ihn erst noch unterstützt, sie hat etwas zurückgesteckt was leider

auch so geblieben ist. Mittlerweile ist Elias begeisterter Modellflieger (Betonung auf Fliegen ...) und wir sind momentan nicht mehr so viel wie früher, aber immer noch regelmäßig aktiv. Hoffentlich wird es insbesondere bei Christine wieder mehr und für uns weiterhin ein gemeinsames Hobby.



Christine Hock beim hochalpinen Segelflug der Königsdisziplin







Bild oben:

Kameradschaft ist alles und wird beim Fliegen und in den Pausen gepflegt - (v.l.n.r.) Joe Marquardt, Bernhard Slabon, Uwe Frohn und Hans Glatthorn mit seinem Motorsegler Alpina 5001

Bild links:

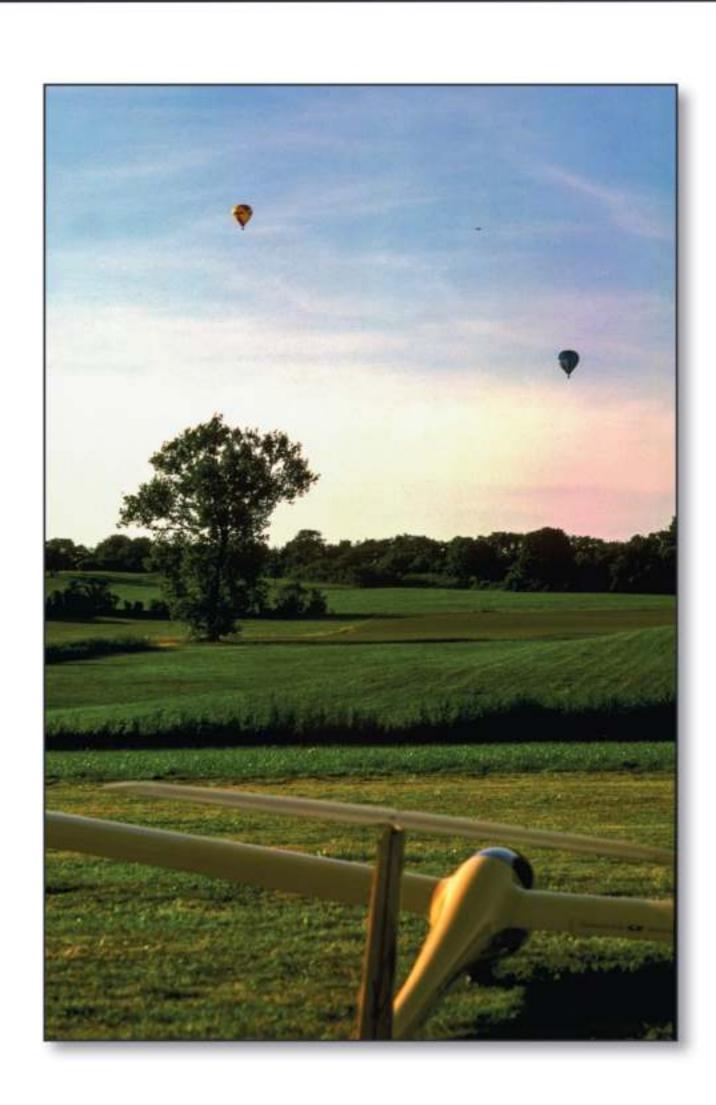
Langjährige Modellfliegerfreunde Willy Jaggy und Ehrenmitglied Gerhard Wildermuth (4) im Gespräch während des Vereinsfestes am 15.07.2015



Eine ASK 18 beim Landeanflug aus östlicher Richtung - gesteuert von Markus Loos während des Vereinsfests am 21.07.2012



Unser immer hilfsbereiter und fürsorglicher Schlepp-Pilot Richard Engelhardt beim Samstag-Nachmittagsfliegen am 16.07.2016 mit seinem Motorschleppmodell Bellanca Decathlon



Impressum:

Modellfliegerclub Ölbronn-Dürrn e.V. eingetragen im Vereinsregister Amtsgericht Pforzheim unter VR 463

Verantwortlich für diese Jubiläumsschrift:

Manfred Fiess, Klaus Nauheimer

Redaktion:

Ulrich Köhler

Layout:

Manfred Fiess

Autoren:

Günter Pelz, Hans Glatthorn, Joachim Marquardt, Willi Jaggy, Andreas Rupprecht, Klaus Nauheimer, Christian Hock, Ulrich Köhler

Fotografen:

Bernhard Slabon, Rolf Seitter, Joachim Marquardt, Günter Pelz, Klaus Nauheimer, Ulrich Köhler, Matthias Rupprecht, Christian Hock, Manfred Fiess

Titelfoto und Rückseite:

Manfred Fiess

Urheberrechtsverweis:

* https://www.clipart.email/download/1086457.html

** https://askabiologist.asu.edu/sites/default/files/headers/ecosystem-6-1_header.png

Ölbronn-Dürrn, März 2020

Alle Rechte der Verbreitung, auch durch Film, Funk und Fernsehen, fotomechanische Wiedergabe, Datenträger jeglicher Art, auszugsweisen Nachdruck oder Einspeicherung und Rückgewinnung in Datenverarbeitungsanlagen aller Art sind vorbehalten. Fotokopien für den persönlichen und sonstigen eigenen Gebrauch dürfen nur von einzelnen Beiträgen als Einzelkopien nach Genehmigung durch den MFC Ölbronn-Dürrn hergestellt werden.

MULTIPLEX[®]



23.-24. Mai 2020 BRUCHSAL

INFO UNTER: WWW.FUNWING.DE



Das MULTIPLEX-Team gratuliert dem MFC-Dürrn zum 50. Jubiläum!





