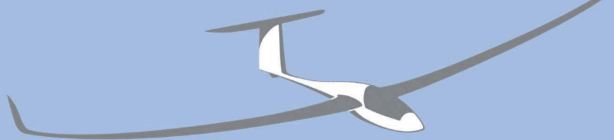


*Vom Sperrholz  
zur Kohlefaser*

**75 Jahre**



**MG Erlenbach-Herrliberg**



**1944 - 2019**

*Chronik der  
Modellfluggruppe  
Erlenbach-Herrliberg  
1944 - 2019*

**Autoren:**

Georg Staub (1994-2019 und 1988-1994)

Bruno Schneider (1944-1988)

**Gestaltung:**

Jürgen Lefevere

**Bildbearbeitung:**

Dani Kunz

1. Ausgabe März 1988
2. Ausgabe Januar 1994
3. Ausgabe Februar 2019

**Kontakt:**

[www.mg-eh.ch](http://www.mg-eh.ch)

[info@mg-eh.ch](mailto:info@mg-eh.ch)

## Vorwort

Am 6. Juni 1944 gründete eine Handvoll flugbegeisterter Jugendlicher die Modellfluggruppe Erlenbach. Ihre kleinen, aus Sperrholz gebauten Segler liessen sie in der nahen Umgebung fliegen. Da die Modelle noch nicht ferngesteuert waren, suchten sie sich ihre eigenen Wege und mussten zu Fuss und mit dem Velo verfolgt werden.

Bis heute ist der Segelflug das Steckenpferd der Vereinspiloten geblieben und hat sie zu Spezialisten in dieser Modellflugsparte gemacht. Ihre grossen, originalgetreuen Nachbauten moderner Segelflugzeuge, hölzernen Oldtimer und leistungsfähigen Zwecksegler fliegen heute ferngesteuert stundenlang in den thermischen Aufwinden am Pfannenstil. Leise, effiziente Elektroantriebe befördern die Flugzeuge auf die erforderliche Ausgangshöhe.

Seit 1975 ist der Verein auf einer gepachteten Parzelle im Schmitteneich im Gemeindegebiet Herrliberg sesshaft. Die Verbundenheit mit dieser Gemeinde war Anlass für die kürzlich vollzogene Anpassung des Vereinsnamens. Eine in unmittelbarer Nähe des Flugfelds stehende Hütte ergänzt den Flugbetrieb ideal und konnte letztes Jahr vom Verein erworben werden.

Als Segelflieger bewegen wir uns in der Natur. Wir freuen uns, wenn sich Greifvögel und Störche gemeinsam mit unseren Segelmodellen im gleichen Aufwind in die Höhe schrauben. Gerne lassen wir Passanten auf unserer Sitzbank Platz nehmen, wo sie den Flugbetrieb verfolgen und die wunderschöne Aussicht geniessen können. Aus Sorge um die Natur beteiligen wir uns an der Bekämpfung invasiver Neophyten.

Auch in der Nachwuchsförderung ist der Verein aktiv. Seine Piloten sind Fluglehrer an Ferienplausch-Kursen und stehen gerne zur Verfügung, wenn Schnupperpiloten am Doppelsteuer erste Flugerfahrungen machen wollen.

2019 wird die Modellfluggruppe Erlenbach-Herrliberg stolze 75 Jahre alt.

Diese Chronik gibt einen Einblick in die Geschichte des Vereins. Die letzten 25 Jahre werden zuerst behandelt.

Meilen, im Februar 2019

Georg Staub



*Twin Astir und Moswey III am Schalmi*

## Inhalt

1994-2019.....	5
Flug- und Vereinsbetrieb im Wandel der Zeit .....	5
Fluggelände Schmitteneich .....	9
Fliegen «auswärts» .....	12
Traditionelle Woche auf dem Hahnenmoos.....	13
Wird Schmitteneich zum Golfplatz?.....	16
Die technische Entwicklung des Flugmaterials.....	17
Vom Windenhochstart zum autonomen Elektroflug .....	21
Limberg und sein trauriges Ende.....	23
Flugzeugschlepp – von der IGS zur IGES .....	26
Das Hüttli: Vom Brand .....	26
.... zum Kauf .....	28
Das Wetter .....	29
Organisation und Sicherheit .....	31
MGE wird MGEH.....	32
Information .....	32
Mitgliederfluktuation und Nachwuchs .....	33
Nachbarschaft und Öffentlichkeitsarbeit .....	35
Ausblick .....	37
1944 – 1988.....	39
Vorspiel.....	39
1944 bis 1954 Die «Modellgruppe Erlenbach» .....	40
1954 bis 1963 Die Zeit der Stillen Schaffer.....	45
29. November 1963 bis heute .....	46
Intermezzo 1.....	46
1964 bis 1970 Aufbauzeit.....	48
Intermezzo 2.....	51
1971 bis 1980 Wettbewerbe, Meisterschaften, Erfolge.....	51
Vom Balsaholz zur Glasfaser: die technische Revolution .....	53
Ein unternehmungslustiges Völklein.....	58
Vom Eichholz zur Schmitteneich – die Heimat der MG Erlenbach.....	62
1988 bis 1994 .....	64
Ausklang.....	67



*Schmitteneich*

## 1994-2019

### Flug- und Vereinsbetrieb im Wandel der Zeit

Während vielen Jahren wird vorwiegend nur an Wochenenden auf dem Schmitteneich (Schreibweise in der Landeskarte: Schmideneich) geflogen. Die meisten Mitglieder sind berufstätig und können nur in der Freizeit ihrem Hobby frönen. In den Jahren um die Jahrtausendwende kreisen aber auch samstags und sonntags oft keine Modellflugzeuge über dem Schmitteneich. Ein Grund dafür ist das Windsurfen, das viele aktive Piloten in seinen Bann gezogen hat. Anstatt fliegen zu gehen, fahren sie ins Engadin oder an den Urnersee, um dort im Talwind mit ihren Brettern über das Wasser zu gleiten. Die Nichtsurfer fühlen sich deshalb etwas einsam. Der Verfasser des Jahresberichts 1999 hält leicht vorwurfsvoll fest, dass wegen der «obligaten Surfsportpause» auf dem Fluggelände wiederum Sommerflaute geherrscht habe. Die häufige Absenz zahlreicher Piloten hat zur Folge, dass oft Fremde an den Wochenenden auf unserem Platz ihr Unwesen treiben. Sie verwüsten die Feuerstelle, machen Feuer in der Nähe des Tisches und des Hüttli und lassen haufenweise Abfall liegen. Dieser Vandalismus verschwindet erst, als der Surfboom abebbt und die Mitglieder-Präsenz auf dem Flugfeld wieder zunimmt.

Seit rund zehn Jahren konzentriert sich der Flugbetrieb mehr und mehr auf die Werktage, wogegen an den Wochenenden wiederum weniger los ist. Viele aktive Piloten sind mittlerweile pensioniert worden oder vorzeitig aus dem Arbeitsprozess ausgestiegen. Sie treffen sich vor allem an den Werktagen auf dem Schmitteneich, selbst wenn das Wetter kaum zum Fliegen einlädt. Man sitzt dann eben am Tisch oder im gemütlichen Hüttli und schwatzt. Die Pensionierten leisten aber auch viel wertvolle Arbeit, die zuvor an der jährlichen Geländereinigung erledigt werden musste.

Das Vereinsjahr hat über Jahre hinweg einen fixen Rhythmus, der sich dennoch im Laufe der Jahre verändert.

Den Auftakt bildet das Einfliegen des neuen Jahrs am ersten Januartag. Man trifft sich im Hüttli, knabbert übriggebliebenes Weihnachtsgebäck und schlürft Glühwein. Ein kurzer Flug muss sein, auch wenn die Temperatur nicht dazu einlädt.

Ende Februar/anfangs März findet die Generalversammlung statt, stets gut besucht, mit anschliessendem gemeinsamem Abendessen.

Kurz vor Ostern ist die Geländereinigung angesagt. Der Begriff stammt aus alten Zeiten und ist nicht mehr zutreffend, denn auf dem Fluggelände gibt es nichts zu reinigen, da es stets gut gepflegt wird. Einer eingehenden Behandlung

bedarf aber das Hüttli, hier gibt es viel zu putzen und auszumisten. Auch Wald-ränder werden gepflegt und Zugangswege instand gestellt.

Im Juni tobt sich ein Teil der aktiven Piloten während einer Woche auf dem Hahnenmoos aus.

Der Nationalfeiertag wird, sofern das Wetter es zulässt, auf dem Schmitteneich gefeiert. Das Abbrennen von eigenem Feuerwerk ist unnötig, da die Feuerwerke der umliegenden Gemeinden gut zu sehen sind.

Im September findet seit 2000 der Gruppenwettbewerb statt. Jeder Teilnehmer hat das Vereinsflugzeug Easyglider auf Baumhöhe zu steuern. Dann gilt es, die sogenannte «Meldetasche» (welche, weil es nichts zu melden gibt, aus einem Stückchen Blei mit angeheftetem Markierband besteht) möglichst genau auf ein Ziel abzuwerfen. Schliesslich folgt die Ziellandung des Modells. Drei oder vier Durchgänge sind zu absolvieren, unterbrochen von einem Apéro. Der Anlass ist ein Gaudi, es gibt immer viel zu lachen.



*Indoor Fliegen mit Click*

Seit 2011 wird im Winterhalbjahr in der Allmendli-Halle in Erlenbach geflogen. Mehrere leichte, kunstflugtaugliche Schaummodelle kurven gleichzeitig durch die Turnhalle. Die Platzverhältnisse sind eng, präzises Steuern ist gefragt. Wer hier lernt, sein Modell sicher durch Akrobatikfiguren zu steuern, verbessert auch seine segelfliegerischen Fähigkeiten. Gelegentlich kollidieren die Modelle mit der Wand oder klatschen unsanft auf den Hallenboden. Die Schäden halten sich aber in Grenzen und können meistens unter Einsatz von Sekundenleim vor Ort behoben werden. Seit einigen Jahren kann zusätzlich auch in der grossen

Buchholz-Halle in Uster geflogen werden, gemeinsam mit dem dortigen Modellflugverein. Die meisten Piloten setzen das Baukasten-Modell «Click» ein, das in wenigen Abenden zusammengebaut ist und sich sehr gut bewährt hat. Willkommene Abwechslung bieten die Eigenkonstruktion. Eine Concorde, ausgerüstet mit vier Impellertriebwerken, und ein Eurofighter sind eine Augenweide und überzeugen mit guten Flugeigenschaften.

Anfangs Dezember trifft man sich zum Samichlausabend in einer gemütlichen Waldhütte. Der Samichlaus selbst bleibt dem Anlass seit Jahren fern, nachdem er feststellen musste, dass seine Ermahnungen selten ernstgenommen wurden.



*Samichlausabend 2011*

Der monatliche Höck am letzten Freitag des Monats findet, sofern es die Temperatur zulässt, auf dem Schmitteneich statt. Als Mitglieder-Treffen mit feststehendem Datum hat der Höck in den letzten Jahren allerdings an Bedeutung verloren, da sich die Aktiven, vorwiegend Pensionierte, oft mehrmals wöchentlich auf dem Flugfeld sehen. Der Höck ist während der Flugsaison dennoch einigermaßen gut besucht und regelmässig mit Grillieren und Kochen verbunden.

Während mehreren Jahren hilft eine Handvoll Mitglieder der Familie Haggemacher beim Wümmet. Letztmals geschieht dies 2016, weil die Bauernfamilie den Weinbau reduziert und demnächst aufgibt.

Die im Winter 1990 vom Verein erstmals organisierte Börse im Erlengut in Erlenchbach ist ein voller Erfolg. Jedermann kann hier Modellflugmaterial anbieten oder kaufen. Auch 1992 und 1994 findet die Börse statt, wird aber nicht zu

einem traditionellen Anlass. Von weiteren Wiederholungen wird abgesehen, weil die inzwischen in Dübendorf ins Leben gerufene und im Fliegermuseum durchgeführte Börse eine grosse Konkurrenz-Veranstaltung darstellt.

Selbstverständlich wird das ganze Jahr hindurch auf dem Schmitteneich so oft wie möglich geflogen. Einer besonderen Verabredung bedarf es nur, wenn die Wetterlage zweifelhaft scheint. Ideal sind die Verhältnisse bei ruhiger Hochdrucklage oder schwachem Süd- bis Südwestwind. Bei starker Bise liegt der Flugraum im Lee des Pfannenstils. Der turbulente Abwind verunmöglicht ein einigermassen erfreuliches Fliegen. Bei leichter Bise oder schwachem Nordwestwind entsteht zwar Thermik, doch führt diese selten auf grosse Höhe, weil sie zerrissen ist und durch die Abwindkomponente der Windströmung geschwächt wird.



*Sommerabend am Schmitteneich*

Wie schon in den vergangenen Zeiten, hat das Kulinarische seinen grossen Stellenwert im Vereinsleben bis heute behalten. Die perfekte Infrastruktur des Hüttli macht dies möglich. Der Grill, die Kochstelle und die Paella-Pfanne werden häufig genutzt. Ab und zu werden auch Geburtstage auf dem Schmitteneich gefeiert, in einem kulinarischen Rahmen auf gehobenem Niveau. Viele Mitglieder kennen sich seit Jahrzehnten und sind freundschaftlich miteinander verbunden. Das Fliegen ist somit nicht der einzige Grund, um das Schmitteneich aufzusuchen. Auch die Partnerinnen sind bei solchen Festivitäten meistens mit von der Partie.

## Fluggelände Schmitteneich

Die als Schmitteneich bezeichnete Geländekammer ist seit 1975 unsere fliegerische Heimat. Hier starten und landen unsere Flugzeuge und kreisen in den Aufwinden über der wunderschönen Landschaft. Auch in den vergangenen 25 Jahren haben wir hier wieder Tausende von glücklichen Stunden verbracht.

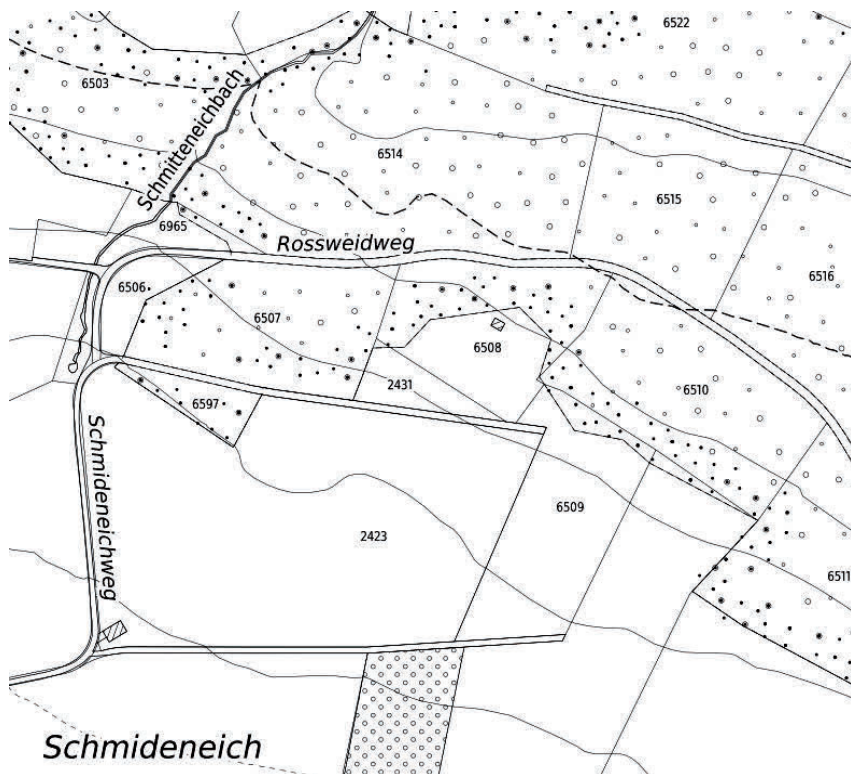
Kernstück ist die gepachtete Parzelle Kat.Nr. 6509, auf welcher sich die Start- und Landepiste befindet. Diese ist im Laufe der Jahre den Bedürfnissen angepasst worden. Zunächst wird lediglich ein kleines Rechteck des Wieslands mit dem Rasenmäher kurzgehalten, damit auch bei hoher Vegetation die Flugzeuge beim Landen sanft aufsetzen können. 1996 nehmen wir den «Kreiselmäher» in Betrieb. Er ist die Idee eines erfinderischen Mitglieds. An einer Leine im Zentrum des Landefelds festgemacht, fährt der Mäher selbständig seine spiralförmig verlaufenden Runden, während wir gemütlich unsere Modelle flugbereit machen.



*Die Sonne genießen*

Nach dem Hüttlibrand in September 2004, bei welchem dieser Mäher zerstört wird, lenkt nun wieder ein Pilot den Rasenmäher. Die Piste ist auch nicht mehr kreisrund, sondern hat die Form einer L. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Piste wird verlängert, damit auch Grossegler beim Landen rechtzeitig zum Stillstand kommen.

Nicht immer bleibt der Landstreifen schön grün. Im Sommer 1997 wird das Gras, geschwächt von einer Dürre, durch eine Engerling-Invasion zum Absterben gebracht. Zudem reissen Vögel, die es auf diese Leckereien abgesehen haben, die verdorrte Grasnarbe grossflächig auf. Eine Sanierung ist unumgänglich. Im September wird bei strömendem Regen die kaputte Oberfläche abgetragen, neue Recycling-Erde aufgebracht, gesandet, gesät, gedüngt und gewalzt. Erst anfangs Sommer des nächstens Jahres ist das neue Gras so robust, dass es erstmals gemäht werden kann. Bis dahin kann der Flugbetrieb auf einer Behelfspiste aufrechterhalten werden.



*Hüttli (Kat. Nr. 6508) und Fluggelände (Kat.Nr. 6509)*

Auch 2003 kommt es wegen Trockenheit im Sommer erneut zu grossen Schäden an der Grasnarbe, die erst im folgenden Frühling behoben werden können. Mit der Zeit lernen wir, mit richtiger, schonender Pflege die Piste vor Schädlingen und extremen Witterungseinflüssen zu schützen.

Der 1975 abgeschlossenen Pachtvertrag läuft 1999 aus. Mit der Eigentümerin Heidi Hubmann besteht ein sehr gutes Einvernehmen. Zu unserer Überraschung teilt sie uns 1997 mit, dass sie an einen Verkauf der Parzelle oder eine Bewirtschaftung durch Verwandte denke und den Vertrag deshalb nicht verlängern möchte. Wir sind schockiert und befürchten, unser geliebtes Fluggelände zu verlieren. Die Situation entspannt sich jedoch bald nach Gesprächen mit der Verpächterin. Erleichtert dürfen wir feststellen, dass sie uns nach wie vor wohlgesinnt ist. Wie im bestehenden Vertrag vorgesehen, verlängert sich die Pacht ab 2000 stillschweigend jeweils um ein Jahr. In den folgenden Jahren besucht uns Heidi Hubmann ab und zu. Jedes Mal betont sie, dass sie sich über die angetroffene, mustergültige Ordnung und Sauberkeit sehr freue.

Anfangs November 2008 stirbt Heidi Hubmann. Im Mai 2010 schliesst der Verein mit ihrem Sohn und Rechtsnachfolger Renato Hubmann einen neuen Pachtvertrag, mit einjähriger Laufzeit und stillschweigender Verlängerung um ein Kalenderjahr. Auch er ist uns wohlgesinnt. Gelegentlich kommt er zu Besuch und geniesst mit uns ein Fondue.



*Geländereinigung*

Unsere Piloten sind auch Landschaftspfleger. Anlässlich der Geländereinigung 2005 werden mithilfe von Fachleuten zehn Bäume gefällt, die zu nahe beim Hüttli stehen oder dieses bei einem sturmbedingten Umstürzen beschädigen könnten.

Einige Jahre später wird eine weitere Aktion dieser Art nötig, da der Baumbestand in der Umgebung des Hüttli überaltert ist.

2008 schliesst der Verein mit dem Naturnetz Pfannenstil einen Bewirtschaftungsvertrag. Dies ist der Auftakt zu einer guten, langfristigen Zusammenarbeit

mit Netz Natur. Die gepachtete Parzelle wird fortan nicht mehr vollflächig gedüngt und erst nach dem Versamen der Blütenpflanzen gemäht. Zudem wird alternierend ein Altgrasstreifen stehengelassen, der Insekten Unterschlupf bietet. Im Folgejahr pflanzt Naturnetz Pfannenstil in der Umgebung der Pachtparzelle einige Dornenbüsche. Der Neuntöter, eine selten gewordene Vogelart, wird sie als Vorratskammer nutzen, indem er erbeutete Insekten auf die Dornen aufspießt.

Unser Kampf gegen invasive Neophyten führt zum Erfolg. Bald können wir dem Naturnetz Pfannenstil melden, dass die Goldruten, die wir aus Nichtwissen bis anhin beim Mähen verschonten, immer weniger geworden sind. Auch das üppig spriessende, einjährige Berufskraut wird fleissig ausgerissen. Neben dem Tisch entsteht ein Steinhaufen, in welchem sich umgehend Eidechsen wohnlich einrichten. Insektenhotels am Waldrand und am Hüttli laden zum Bewohnen ein.

### Fliegen «auswärts»

Die Reiselust unserer Piloten hat in den vergangenen 25 Jahren abgenommen. Zu schön hat man es halt auf dem heimischen Schmitteneich. Der letzte Ausflug auf den Rossberg, wo am Gniepen über der spektakulären Geröllhalde des Goldauer Felssturzes in der Thermik oder im Fön geflogen wurde, liegt Jahrzehnte zurück.

Gelegentlich fliegen unsere Piloten in der Bise auf der Alp Stoffen oberhalb Altendorf SZ.

Im August 2002 logieren sieben Vereins-Piloten eine Woche lang in Davos im Hotel Stolzenfels, zusammen mit Partnerinnen. An den ersten beiden Tagen regnet es in Strömen, es kommt gar zu Überschwemmungen. Darauf wird die Flucht ins sonnige Engadin angetreten, wo am Berninapass an der Nordflanke des Lagalb im zügigen Hangwind gesegelt, aber wegen vieler Felsbrocken schlecht gelandet werden kann. Beste Verhältnisse herrschen in der Folge am Brämabüel über Davos, wo bis zum Abwinken am Hang «geblocht» wird.

Auch in den folgenden Jahren ist Davos/Brämabüel mehrmals Ziel eines Ausflugs einiger Vereins-Piloten, manchmal auch mit Übernachtung auf Ischalp, der Mittelstation der Jakobshorn-Bahn. Die Aufwindverhältnisse sind unterschiedlich. Mal saufen zwei Segler 800 m tief ins Dischmatal ab (2003), mal können sie wegen starkem Aufwind kaum oder erst spät nach 19 Uhr landen (2004), mal geht gar nichts ausser «Knorzen über Davos» (2010), wie im Reisebericht zu lesen ist.

Nach langer Pause lebt 2007 die Tradition der Pfingstlager noch einmal auf. Drei Tage wird im Naturfreundehaus auf der Körnlisegg gewohnt, geschmaust und auch geflogen. Die Aufwinde auf der nahen Alp Stoffen sind eher

bescheiden, die kulinarischen Genüsse dagegen, dank den Künsten des vereinsinternen «Bocuse», grossartig.



*"Bocuse" im Einsatz am Schmitteneich*

Auch das Toggenburg wird auskundschaftet. 2010 und noch einmal im Jahr darauf geht's auf den Chäserrugg. Im ersten Jahr sind die Aufwinde gut und zuverlässig. 2011 zwingt aufsteigender Nebel die Piloten bald zur Landung. Zum Glück ist das Bergrestaurant in der Nähe.

Die Grossegeler-Piloten sind bis heute häufiger unterwegs. Besucht werden die jährlichen Treffen der Interessengemeinschaft Grossegeler (IGG) auf dem Hahnenmoos und auf vielen verschiedenen Flugplätzen in der ganzen Schweiz. Dazu kommen Besuche auf Plätzen befreundeter Modellflugvereine mit Flugzeugschlepp-Betrieb.

### **Traditionelle Woche auf dem Hahnenmoos**

Das Hahnenmoos haben einige Vereinspiloten schon vor Jahrzehnten kennengelernt, etwa als Jugendliche in einem Bauleiterkurs des Aero Clubs oder in einer Flugwochen der Modellflugschule. Das Hahnenmoos ist in den Anfängen der Modellfliegerei von den Freifliegern entdeckt worden. Es gilt als eines der schönsten und vielseitigsten Fluggebiete Europas und wird auch als «Mekka des alpinen Modellsegelflugs» bezeichnet.

Aus Anlass seines 50jährigen Jubiläums organisiert der Verein im Sommer 1994 eine Flugwoche auf dem Hahnenmoos. Viele Piloten samt Kind und Kegel verbringen dort eine schöne Woche mit gutem Flugwetter. Leider werden viele

Teilnehmer von einer aggressiven Darmgrippe heimgesucht, weshalb sie «gegroundet» sind und einige Tage vorwiegend auf der Toilette und im Bett verbringen. Die Flugwoche geht aus diesem Grund auch als «Chotzmoos-Woche» in die Annalen des Vereins ein. Auch einen Segler erwischt es böß. Wegen einer Funkstörung stürzt der Moswey III ab, der Prototyp des mehrfach gebauten Gruppenoldtimers, der 1986 seinen Erstflug hatte. Er kann aber wieder repariert werden und ist bis heute flugtüchtig.



*Eigenbau Grossegler am Hang, 2018*

Auch das nächste Jubiläum nimmt der Verein zum Anlass, 2004 eine Woche auf dem Hahnenmoos zu verbringen. Zehn Piloten mit Begleiterinnen nehmen teil. Trotz schlechter Wetterprognose können zwei Hammertage genossen werden, mit mehrstündigen Dauerflügen, einer 1000m-Startüberhöhung und Patrouillenflügen. Noch vor der Abreise wird beschlossen, künftig jedes Jahr im Juni eine Woche im Alpinflug-Eldorado zu verbringen.

Seit 2005 ist dies nun der Fall, immer mit guter Beteiligung von Vereins-Piloten, oft mehr als zehn. Da sich bald herumspricht, dass in unserer Woche immer viel los ist, stossen jedes Jahr weitere Teilnehmer aus anderen Vereinen dazu. Es wird viel geflogen, das fliegerische Können ist hoch. Seit Jahren ist das Hotel ausgebucht.

Jede Hahnenmooswoche hat ihren eigenen Charakter, der vor allem durch das Wetter und die Windrichtung, aber auch durch besondere Vorkommnisse geprägt wird. Dazu einige stichwortartige Auszüge aus den Lagerberichten:

2006: 12 Teilnehmer. Hammerverhältnisse. Bergung eines fehlgestarteten Modells mittels Rettungs- und Sicherungsseilen aus der steilen Ostflanke des Schalmi;

2009: Modelltransport auf offener Plattform der Gondelbahn Geils-Hahnenmoospass. Zuerst springt ein Rumpf ab, bald folgen Flügel und Höhenleitwerk. Modell wird unbeschädigt geborgen. Kollision am Metsch, ein Modell Totalschaden durch Absturz;

2010: Hochwinterliche erste Wochenhälfte. Eisiger Bisensturm treibt Pulverschnee über den Pass. Eiszapfen am Kran der Hotelbaustelle. Nachts schleicht der Fuchs durch die leeren Hotel-Räume. Zwei Tage später sehr gute Thermik und Fliegen im T-Shirt;

2011: Staunen über den gelungenen Umbau des Hotels. Gute Aufwindverhältnisse, einmal bis spätabends. Der Moswey III landet nur wenige Minuten vor 22 Uhr bei fast völliger Dunkelheit;



*Hahnenmoos Skilift 2017*

2012: 10 Teilnehmer. Gluthitze im Mittelland, angenehme T-Shirt-Temperaturen auf dem Hahnenmoos. «Kampf» zwischen Bise und W-Strömung führt zu stationärer Nebelwand über dem Schalmi. Im Aufwind vor dieser Wand kann zwischen Skilift und Metsch voll «geblocht» werden;

2013: Bau Speichersee mit Baustellenverkehr;

2014: Jubiläum 70 Jahre MGE, mit 30 Teilnehmern am ersten Wochenende und Live-Musik der New Harlem Ramblers;

2015: Wieder Patt-Situation zwischen gleich starkem Ost- und Westwind, ähnlich wie 2012. Stehende Nebelwand über dem Schalmi mit flächigem Aufwind auf der Westseite;

2016: Über dem Luegli knallt ein Vogel von oben auf das Höhenleitwerk einer Diana 2. Vogel verschwindet unerkant. Mangels Höhenleitwerk praktisch steuerlos, «landet» die Diana 2 auf dem Rücken im Steilhang;

2017: Wettermässig eine der besten Wochen. Oldtimer Helios landet im Bergseeli bei der Skilift-Station, treibt friedlich zum Ufer, wird kurz getrocknet und fliegt weiter;

2018: Erneut sehr gute Flugbedingungen.

### **Wird Schmittenreich zum Golfplatz?**

Etwas anfangs der 90er Jahre beginnt der Golfsport auch in der Schweiz zu boomen. Das bekommt der Verein 1994 ein erstes Mal zu spüren. Neben dem Schützenhaus Herrliberg soll eine Driving-Range eingerichtet werden. Wir befürchten, dass die Golfspieler aus Sicherheitsgründen ein Überflugverbot verlangen und ihre Begleiter unsere Infrastruktur in Beschlag nehmen könnten. Weil die Gemeindeversammlung Herrliberg die erforderliche Umzonung noch im selben Jahr ablehnt, kann das Projekt nicht realisiert werden.

Einige Jahre bleibt es ruhig. Doch regelmässig berichten die Medien über verschiedene Golfplatzprojekte in der Schweiz, unter anderem in Mönchaltorf.

Das neue Jahrtausend beginnt mit einer realen und existenziellen Bedrohung unseres Fluggebiets. Ende Februar 2000 stellt die Zürisee Golf AG ein gewaltiges Golfplatzprojekt in den Medien vor. In den Gemeinden Meilen und Herrliberg sollen auf 170 Hektaren zwei Spielbahnen mit 18 und 9 Löchern realisiert werden. Die Investitionen würden 30-40 Mio. Franken betragen. Eine der Spielbahnen soll im Schmittenreich liegen und würde unsere Piste tangieren. Sofort stellt der Verein eine Arbeitsgruppe zusammen, die den Kontakt zu den Initianten sucht.

Schon im folgenden Jahr unterbreitet die Zürisee Golf AG den Landwirten Vorverträge für ein 70 Jahre dauerndes Vertragsverhältnis. Auch unserer Verpächterin Heidi Hubmann wird ein Vorvertrag offeriert. Für die Pacht der rund 62 Aaren soll sie jährlich 3'735 CHF erhalten. Im Vertrag steht aber auch Folgendes: «Die Zürisee Golf AG hat die der Modellfluggruppe Erlenbach eingeräumten Rechte zu gewährleisten». Heidi Hubmann steht also zu uns, was uns sehr beruhigt. Die Medien berichten zwar, dass die Opposition unter den Landwirten

und in der Bevölkerung gross sei. Die Initianten halten aber unbeirrt am Projekt fest und planen, den Betrieb 2007 aufzunehmen. Ausgehend vom worst case-Szenario prüfen wir, ob der Steinacher bei Toggwil, der von der Zürisee Golf AG als Ersatzfluggelände vorgeschlagen wird, tauglich wäre. Im Dezember 2002 liefern wir den Initianten unseren detaillierten Bericht über Machbarkeit, Vor- und Nachteile ab, behalten uns aber ausgiebige Flugversuche vor.

Anfangs 2003 wird bekannt, dass sich die Opposition auf breiter Basis verstärkt hat. Die Auflage des Gestaltungsplans wird verschoben. Dennoch machen wir im Frühling Testflüge mit Grossseglern auf dem Steinacher, mit folgendem Resultat: Ein Flugbetrieb wäre möglich, Die Ausklinkhöhe beim Windenstart wegen der Platzverhältnisse aber bescheiden und der Landeanflug wegen Bäumen anspruchsvoll.

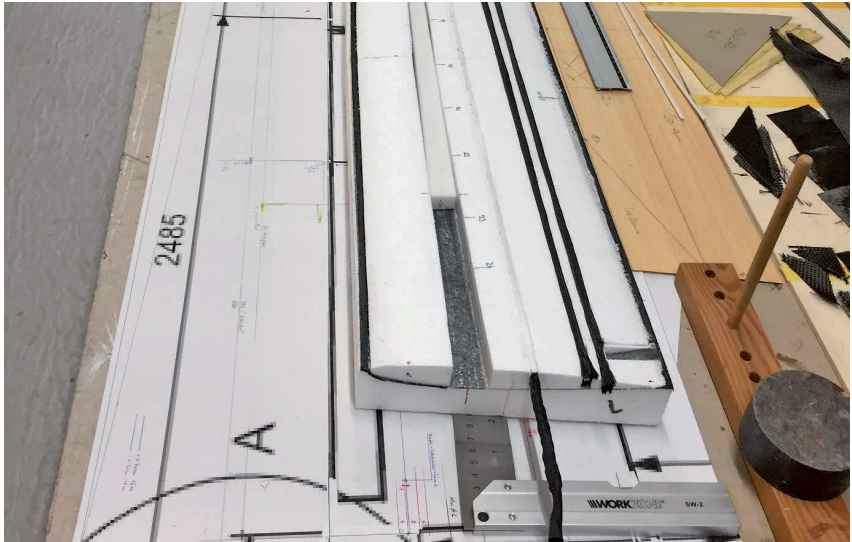
2004 redimensioniert die Zürisee Golf AG ihr Vorhaben und verfolgt nur noch ein 9-Loch-Projekt im Gemeindegebiet Herrliberg. Danach bleibt es während längerer Zeit ruhig.

Im Januar 2006 berichten die Medien, das Projekt sei sistiert worden, da kaum noch Chancen auf Realisierung bestehe.

## **Die technische Entwicklung des Flugmaterials**

Zunächst werden die Modellflugzeuge zum grossen Teil noch selber gebaut. Nebst der klassischen Rippenbauweise, vorwiegend unter Verwendung von Balsaholz, ist die Herstellung von Flügeln mit Styroporkern und voller Furnierbeplankung unsere Domäne. Dies gilt vor allem für die Grosssegler, unter welchem Begriff möglichst massstabsgetreue Nachbauten personentragender Segelflugzeuge zu verstehen sind. Sie bilden lange Zeit einen Schwerpunkt unserer Flotte. Unser Verein gilt denn auch als einer der Pioniere im Selbstbau von Grossseglern.

Mit den Jahren kommen immer mehr weit vorgefertigte, vollständig in Formen gebaute Modellflugzeuge auf den Markt, die eine gute Bauqualität und erstaunliche Leistungen aufweisen. Dieser Verlockung können sich auch viele Vereinsmitglieder nicht entziehen. Teils werden gleich mehrere solche Fertigmodelle durch einen gemeinsamen Einkauf beschafft, so zum Beispiel 2008 fünf Segler namens Vision. Das zunehmende Angebot an Fertigmodellen ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass vielen Piloten Zeit oder Knowhow für den Eigenbau eines Modells fehlen. Dies gilt insbesondere für Flugzeuge, welche in GFK-/CFK-Technik in Formen hergestellt werden. Hier ist das Angebot in den letzten Jahren so vielfältig geworden, dass keine Wünsche offenbleiben, insbesondere in der Sparte Zwecksegler, die nicht ein manntragendes Flugzeug zum Vorbild haben, aber auch bei den Grossseglern. Der Eigenbau ist aus diesen Gründen zwar in den Hintergrund getreten, doch sind weiterhin selbstgebaute Modelle,



Flügelbau



Rumpfbau

insbesondere Grossegler und Sonderkonstruktionen, entstanden. Allerdings machen die Eigenbauten inzwischen nur noch einen kleinen Teil der Flugzeugflotte aus.

Mit dem im Verein mehrfach gebauten Ventus 2c, einem massstabsgetreuen Grossegler mit 4.5 m Spannweite, der 2002 seinen Jungfernflug absolviert, taucht der erste Vertreter einer neuen Grossmodell-Generation auf unserem Flugfeld auf. Ihm folgen zahlreiche weitere Grossegler im Massstab 1:3.5 oder 1:3, wie zum Beispiel Diana 2, SB-14, JS1, JS3, etc., welche teils in Serienproduktion gegangen sind. Alle diese Konstruktionen orientieren sich stark an den Resultaten der aerodynamischen Entwicklung der Hochleistungs-Zwecksegler, die sich im harten Wettbewerbseinsatz bewährt haben (F3B, F3J).



*Der neue Attacko*

Ein dünnes Tragflächenprofil mit wenig Grundwölbung, ausgeklügelte Kohlefaser-Verstärkungen in den Flügeln sowie Wölbungsklappen über die gesamte Spannweite sind die wichtigsten Merkmale, welche diese Modelle äusserst leistungsfähig machen. Eine hohe Dynamik, ein grosses Geschwindigkeitsspektrum und eine sehr gute Gleitleistung zeichnen diese Flugzeuge aus. Bei den Zweckmodellen artet das Bestreben nach Leistungssteigerung gar zu einem Schlankeitswahn aus. Um den Luftwiderstand zu verringern, werden deren Rumpfquerschnitte extrem geringgehalten, weshalb man sie auch als «Besenstiel-Flieger» bezeichnet. Ihr Rumpf bietet so wenig Innenraum, dass der Einbau der Elektronik vielen Modellbauern grösstes Kopfzerbrechen verursacht.

Doch jeder Exzess führt bekanntlich zu einer Gegenentwicklung. Nicht allein auf Höchstleistung fixierte Piloten wünschen etwas mehr Raum im Flugzeugrumpf. Im Verein wird dieser Wunsch in die Tat umgesetzt. Ein Mitglied entwirft für den im Handel bereits erhältlichen, schlanken Attacko 4.25 einen neuen, etwas voluminöseren Rumpf, der in Serie geht. Versuchsweise wird dieser Rumpf mit den bewährten Flächen der käuflichen Orca «verheiratet» und es entsteht so der Prototyp Attorca. Auch bei der Konzeption des Zweckseglers Avanti stammt das Rumpfdesign aus dieser Hand.

Die Elektronik macht ebenfalls grosse Entwicklungsschritte. Etwa 2010 kommen Fernsteuerungen im 2.4 GHz-Band auf den Markt und lösen die bisherigen Anlagen auf dem 40- und 35 MHz-Band ab. Die Kontrolle der Senderfrequenzen entfällt. Das «Chluppli», eine mit der verwendeten Frequenz beschriftete Wäscheklammer, ist nicht mehr an der Antenne anzubringen, bevor der Sender eingeschaltet werden darf. Die neuen Sender haben denn auch keine lange Antenne mehr und suchen sich selber eine freie Frequenz. Da bei dieser neuen Übertragungstechnik der Empfänger zur Bodenstation zurücksendet, können auf dem Rückkanal Telemetriedaten transportiert werden. Dies nutzen wir gerne. Bald tragen viele Seglerpiloten beim Fliegen einen Ohrhörer, um die Signale des im Modell installierten Variometers abzuhören. Das Umsteigen auf die neueste Generation der sehr zuverlässigen Computer-Fernsteuerungen bereitet zwar manchen Piloten Mühe und bringt sie an den Rand der Verzweiflung. Richtig genutzt, erweisen sich die vielen Programmiermöglichkeiten und Mischer aber als Segen.

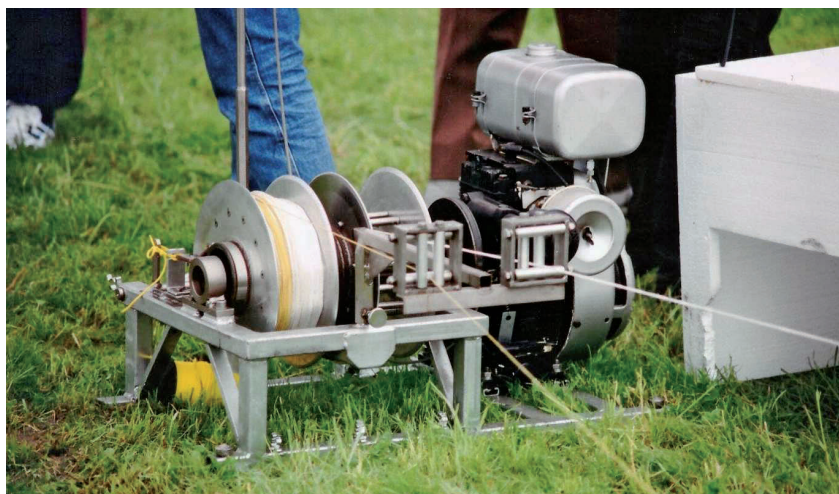
Ab etwa 2007 profitieren wir von einer gewaltigen Verbesserung der Energieversorgung unserer Modelle. Die herkömmlichen Nickel/Cadmium- und Nickel/Metallhydrid-Akkus, welche den Strom für Empfänger, Servos und Antriebsmotor liefern, werden von den viel leistungsfähigeren Lithium/Polymer-Akkus abgelöst. Sie sind deutlich leichter, haben eine höhere Kapazität und können schnell geladen werden.

Die neue Akku-Generation begünstigt die Entstehung einer neuen Sparte käuflicher Modelle mit Elektroantrieb. Sie sind leicht, aus Hartschaum gefertigt, schnell flugbereit und fliegen erstaunlich gut. Diese «Schaumwaffeln» erobern in Kürze die Herzen vieler Modellflieger. Gross ist das Angebot an Zweckseglern, Motorkunstflug-Modellen, aber auch an massstabsgetreuen Nachbauten und Wurfgleitern. Oft sind die Antriebs- und Elektronik-Komponenten bereits eingebaut, weshalb die Modelle, kaum ausgepackt, sofort geflogen werden können. Fast alles ist zu haben, für gar nicht sehr viel Geld. Auch auf unserem Flugplatz halten die Schaumwaffeln Einzug. Für Nachwuchspiloten sind sie unverzichtbare, weil strapazierfähige Erstmodelle. Bestandene Seglerpiloten können ohne grosses Risiko ihren fliegerischen Horizont erweitern, indem sie mit

den Akrobatik-Schaumwaffeln Kunstflugfiguren üben. Geht dabei etwas schief, kann das Modell meistens schnell repariert oder ersetzt werden.

### Vom Windenhochstart zum autonomen Elektroflug

Die bestens unterhaltene, motorbetriebene Hochstartwinde mit Seilrückholung ist während rund 20 Jahren das Herz unseres Flugbetriebs. Ohne sie können die Segler nicht auf jene Ausgangshöhe gelangen, die zur Suche nach Thermik erforderlich ist. In anderen Modellflugvereinen erledigen Schlepp-Flugzeuge diesen Job. Zwar wird Flugzeugschlepp, auch nach dem Verlust des Limberg, in unserem Verein weiterhin praktiziert, aber auf anderen Flugplätzen. Im Schmitteneich ist er, wegen der Topographie und zur Vermeidung von Lärmimmissionen, nicht möglich. Mit den Jahren haben wir den Windenhochstart so weit perfektioniert, dass wir gelegentlich auf andere Plätze aufgebeten werden, um dort diese langsam verschwindende Startart zu demonstrieren.



*Winde*

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse können auf dem Schmitteneich bei etwas Gegenwind lediglich rund 80-100 m Klinkhöhe erreicht werden. Es bleibt deshalb nur wenig Zeit, um mit taktisch richtigem Fliegen die auf dieser geringen Höhe erst zaghaften, schwachen Aufwinde zu finden und zu nutzen. Diese anspruchsvolle Aufwindsuche aus geringer Ausgangshöhe hat uns mit den Jahren zu guten Thermik-Piloten gemacht, was wir oft auf anderen Plätzen mit Flugzeug-Schlepp feststellen. Hier leiten Seglerpiloten bereits ihre Landung auf jener Höhe ein, auf welcher wir nach dem Windenstart die Aufwindsuche erst beginnen können. Doch trotz langjähriger Erfahrung und Routine bleibt der

Windenhochstart stets ein Manöver, das vom Piloten und Windenführer gutes Teamwork verlangt. Richtig dosierte Startbeschleunigung, angemessene Reduktion des Seilzugs gegen Ende des Steigflugs und rechtzeitiger Abbau der Seilspannung vor dem Ausklingen sind nötig, damit der Hochstart gelingt. Erfahrung und Einfühlungsvermögen sind gefragt, da sich jedes Modell am Seil anders verhält. Es verwundert deshalb nicht, dass sich im Laufe der Jahre nur eine kleine Gruppe von guten Windenführern herauskristallisiert hat und die Schulung weiterer Windenführer nie so recht gelingen will. Der Bodenstart mit Grosseglern wird erst unproblematisch, als ab 2002 das Zugseil über eine V-Leine an zwei Hochstarthaken am Flugzeug eingehängt wird, dicht unter den Tragflächen und etwas vor dem Schwerpunkt.

Während mehreren Jahren macht uns der westlich des Startfelds angepflanzte Mais Probleme. Er wird im Spätsommer so hoch, dass der Windenstart in Richtung Schützenhaus nicht mehr möglich ist. Wir müssen deshalb auf Startrichtung gegen Süden ausweichen. Mit dem eigens dafür konstruierten Stativ wird die Umlenkungsrolle des Zugseils mehrere Meter über dem Boden platziert, was die Seilreibung am Boden erheblich senkt und Seilrisse vermeiden hilft. Ein 1999 angeschafftes, stärkeres Zugseil überzeugt zwar durch seine verbesserte Reissfestigkeit, verlangt aber wegen geringerer Elastizität nach einer noch feinfühligere Hand am Gasgriff der Winde. Der peitschenartige Knall beim Seilriss gehört nun der Vergangenheit an. Nach einigen Jahren bleibt zwar der übermannshohe Mais im Herbst aus, doch weiden nun an seiner Stelle ab und zu Rinder neben dem Flugfeld.

Beim Brand des Hüttli im 2004 wird die darin versorgte Hochstartwinde schwer beschädigt. Zwei Mitglieder restaurieren sie in einem beispielhaften Effort während des Winters, sodass sie an Ostern schon wieder betriebsbereit ist. Mangels Hüttli muss sie nun aber in der unteren Scheune geholt und versorgt werden. Der Aufbau der Winde wird dadurch mühsamer und zeitraubender, weshalb sie deutlich weniger in Betrieb ist. Dabei bleibt es auch, als die Winde ab 2006 wieder im neuerstellten Hüttli untergebracht werden kann. Inzwischen haben sich viele Piloten Zwecksegler mit Elektroantrieb angeschafft und sind nicht mehr auf einen Hochstart angewiesen.

Innerhalb weniger Jahre schläft der Windenbetrieb langsam ein. Bereits 2007 meldet das vereinsinterne Informationsblatt «Windenbetrieb nur noch nach Absprache unter den Interessenten». Gemeint sind damit in erster Linie die Grossegler-Piloten, deren Flugzeuge noch auf diese Startmöglichkeit angewiesen sind. Doch bald taucht der erste Grossegler auf, in dessen Rumpfnase ein Elektroantrieb eingebaut ist. Das funktioniert so überzeugend, dass bald auch weitere Grossegler mit einem solchen Antrieb versehen werden. Innert weniger Jahre ist die Umstellung unserer Seglerflotte auf Elektroantrieb grösstenteils vollzogen. Dies bedeutet das Aus für die Winde. Sie wird in den

folgenden Jahren nur noch einmal jährlich aus Nostalgiegründen für den Hochstart der Oldtimer eingesetzt.

Den Handstart eines motorisierten Grossseglers traut sich kaum jemand zu. Die elegante Lösung ist das Katapult, das jeweils neben dem Tisch im Erdreich verankert wird. Drei stark ausgezogene, neben einander liegende Gummistränge schicken den Segler zuverlässig und sicher auf seine Reise. Die Startbeschleunigung ist so rasant, dass das Flugzeug schon nach wenigen Metern selbständig abhebt. Sobald sich das Zugseil selbsttätig vom Modell gelöst hat, schaltet der Pilot den Motor ein und geht in den Steigflug über.



*Katapultstart am Schmitteneich*

Bedingte der Windenhochstart, vom Aufstellen des Geräts bis zum Start, noch Teamarbeit, ist nun dank Elektroantrieb jeder Pilot in der Lage, allein und autonom zu starten und auf Ausgangshöhe zu steigen. Die eingebaute «Lipo-Thermik» verlängert die Flugdauer erheblich. Anstatt nach einem Absauffer landen zu müssen, wird einfach elektrisch durchgestartet. Die Elektroantriebe sind so kräftig, dass der Motor nur für kurze Zeit aktiviert werden muss, um eine Höhe zu erreichen, in welcher die Thermik schon gut entwickelt und einfacher zu finden ist.

### **Limberg und sein trauriges Ende**

Etwa 1991 erhalten drei Mitglieder unseres Vereins von Willi Egli, dem Eigentümer einer Schafweide beim Weiler Limberg auf dem Küsnachter Berg, die Einwilligung, auf dessen Platz Flugzeugschlepp zu betreiben. Die drei Initianten verfügen bereits über Schleppmaschinen mit Verbrennungsmotoren. Sie

gründen die Interessengemeinschaft Segelflugschlepp Limberg (IGS) und sorgen für das Mähen und die Organisation des Flugbetriebs. Gerne nutzen die Grossegler-Piloten unseres Vereins die Chance, ab und zu beim «Gigot», wie der Limberg wegen seinen Schafen spasseshalber genannt wird, mit F-Schlepp zu starten. Einerseits ist dies ein interessantes Manöver, das präzises Steuern und fliegerisches Teamwork erfordert. Andererseits behagt das Starten eines Grosseglers mit der Winde im Schmitteneich nicht allen Piloten. Das offene Gelände ist für den F-Schlepp und weiträumiges Segelfliegen sehr geeignet. Der Limberg liefert gute Thermik, die oft bis spät abends genutzt werden kann. Er ist eine willkommene und geschätzte Ergänzung des Flugbetriebs mit Grosseglern.

Ab etwa 2000 werden regelmässig Frühlings- und Herbstschleppen mit eingeladenen Gästen organisiert. Es entsteht ein traditioneller, gern besuchter Anlass mit Grill und Kuchenbuffet.



*Grossegler am Limberg*

2004 wird der Limberg ein erstes Mal zum Thema an der Generalversammlung. Es wird die Befürchtung geäussert, mit dem Limberg sei ein Konkurrenzangebot geschaffen worden, das zur Abnahme des Flugbetriebs auf dem Schmitteneich führe.

Im selben Jahr wird auf dem Limberg der erste GPS-Wettbewerb durchgeführt. Mehrere auf 500 m über Grund geschleppte Grossegler fliegen gleichzeitig auf einem Dreieckskurs, den sie innert 30 Minuten so oft und so schnell wie möglich abfliegen sollen. Navigiert wird mittels Satelliten-Navigation, die das sehr

genaue Einhalten des Idealkurses ermöglicht. Es handelt sich um den allerersten Wettbewerb in dieser neuen Sparte und somit um eine Weltpremiere. Viele Teilnehmer kämpfen noch mit den Tücken der Technik, die benötigte Elektronik und Software steckt noch in den Kinderschuhen. Im Jahr danach kommt es zur zweiten Auflage dieses Wettbewerbs auf dem Limberg.

Beim Frühlingssschleppen 2005, welches den Piloten hervorragende Thermik beschert, taucht unverhofft eine erste dunkle Wolke über dem Limberg auf. Ein empörter Herr, der sich als rund 2 km entfernt wohnhafter Hausbesitzer zu erkennen gibt, erscheint auf dem Platz, beklagt sich über unerträglichen Motorenlärm und verlangt die sofortige Einstellung des Flugbetriebs. Im Verlauf des Jahres gehen bei der Gemeindebehörde Küsnacht weitere Lärmklagen ein. Offensichtlich hat sich eine gut organisierte Gegnerschaft gebildet. Die IGS sucht das Gespräch mit der Behörde, welche sich kooperativ zeigt und ein Baubewilligungsverfahren vorschlägt, welchem sie gute Chancen einräumt. Die Verhandlungen der IGS mit der Küsnachter Behörde ziehen sich bis 2006 hin. Der Fall wird zum Futter für Juristen, da auch der Kanton mitzureden hat. Das Frühlings- und Herbstfliegen findet unbeirrt statt, wie auch im folgenden Jahr. Doch im Oktober platzt die Bombe: Die anfänglich wohlwollend auftretende Baukommission Küsnacht lehnt das Gesuch der IGS ab und verfügt die Einstellung des Flugbetriebs per Ende Jahr. Die IGS rekurriert, weshalb das Flugverbot nicht in Kraft tritt und so die nächste Flugsaison gerettet ist.

Im Spätherbst 2008 kommt die Baurekurskommission zum Augenschein auf den Limberg. Bei winterlichen Verhältnissen verfolgt sie mehrere Demonstrationsflüge eines Schlepp-Gespans. Noch auf dem Platz macht der Vorsitzende den anwesenden Gegnern und deren Anwalt klar, dass er die Schallemission als zu gering erachte, weshalb er allein deshalb das Fliegen mit diesem Schleppflugzeug auf dem Limberg nicht als unzulässig beurteile. Die Baurekurskommission entscheidet zugunsten der IGS. Die Gegner ziehen Entscheid weiter.

Ein Jahr später zerstört das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich unsere Hoffnungen. Es ist der Ansicht, dass das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Erholungsraums Limberg das Interesse von rund 40 Modellfliegern an der weiteren Ausübung ihres Hobbys überwiege. Die zuvor geltend gemachte, angeblich übermässige Schallimmission wird dagegen nicht als Argument in der Begründung des Entscheids aufgeführt.

Mitte 2010 schützt das Bundesgericht dieses Urteil. Das bedeutet das definitive Aus für den Schleppbetrieb auf dem Limberg. Die Kosten des Verfahrens über drei Instanzen belaufen sich auf rund 32'000 CHF. SMV und NOS übernehmen mit 26'000 CHF den Hauptanteil, da ein Grundsatzurteil mit genereller Bedeutung für den Modellflug angestrebt worden ist. Die restlichen 6'000 CHF

bezahlen die IGS-Initianten und jene Grossegler-Piloten des Vereins, welche auf die Weiterführung des F-Schleppbetriebs auf dem Limberg hofften.

## Flugzeugschlepp – von der IGS zur IGES



*Seglerschlepp bei Modellfluggruppe Uster*

Nach dem Flugverbot auf dem Limberg ziehen sich die Initianten der IGS mitsamt ihren benzinmotorbetriebenen Schleppflugzeugen aus dem Flugbetrieb des Vereins zurück. Doch der Bedarf an Schleppflugzeugen bleibt bestehen. Mit der Einführung der Lithium/Polymer-Akkus wird es möglich, Schleppflugzeuge mit kräftigen Elektroantrieben zu betreiben. Schon im Herbst 2010 ist der erste E-Schlepper flugbereit. In Riedikon bei Uster wird er erstmals erfolgreich eingesetzt. 2011 kommt ein zweiter E-Schlepper dazu. Die Schlepp- und Grossegler-Piloten des Vereins gründen die Interessengemeinschaft Elektroschlepp IGES. Einige Male im Jahr wird im Mönchaltorf/Greifensee auf abgemähten Wiesen geschleppt, immer mit Einwilligung der Bauern. Diese «Vagabundenzeit» endet, als die F-Schlepp-Interessierten etwa 2010 Mitglieder der MG Uster werden und nun deren Piste benutzen können.

## Das Hüttli: Vom Brand ...

Seit 1978 benutzt der Verein das auf Kat.Nr. 6508 stehende Hüttli, Schmideneichweg 25.1. Wir bezahlen der Familie Fierz eine bescheidene Jahresmiete, sind aber für den Unterhalt besorgt. Das Hüttli wird bald zu einem sehr

wichtigen Faktor für den Flugbetrieb und den Zusammenhalt im Verein. Wir lagern darin die Hochstartwinde, den Rasenmäher und Bewirtschaftungs-Geräte. Hier finden auch die monatlichen Höck statt, an welchen regelmässig für alle gekocht wird.

Am Abend des 8. September 2004 wird das Hüttli durch einen Brand weitgehend zerstört. Der Schaden geht in die Zehntausende. Was den Brand ausgelöst hat, bleibt unklar. Die Polizei vermutet eine technische Ursache. Wir sind am Boden zerstört. Das Gruppenleben und der Flugbetrieb kommen praktisch zum Erliegen. Nach dem ersten Schock ist für alle klar, dass das Hüttli wieder aufgebaut werden muss. Der Eigentümer Peter Fierz ist sofort damit einverstanden. Die Detailplanung überlässt er uns. Nach eingehenden Abklärungen entscheiden wir uns für eine Ständerbauweise mit guter Isolation.



*Hüttli nach dem Brand September 2004*

Im Jahr 2005 dreht sich alles um den Neubau des Hüttli. An der jährlichen GV wird der Mitgliederbeitrag um rund ein Drittel erhöht. Die Monatshöck können vorübergehend auf dem Limberg bei Willi Egli stattfinden. Ende März wird das Baugesuch eingereicht. Die Baubewilligung ist schnell erteilt. Präsident Werner Wieser stellt den Baukredit zur Verfügung, viele Mitglieder leisten namhafte Geldspenden. Mitte März räumt der Zivilschutz im Rahmen einer Übung den Brandplatz. Wir erweitern und verstärken partiell das noch bestehende Fundament. Dann folgt das bange Warten auf die Lieferung des Hüttli. Immer wieder kommt es zu neuen Verzögerungen. Am 16. November ist endlich Baubeginn. Ein mehrköpfiger Bautrupps aus Deutschland stellt das Hüttli in wenigen Tagen auf. Am 22. November erfolgt die Schlüsselübergabe. Anfangs Dezember reicht

die Zeit gerade noch für eine Lasur der Aussen- und Innenwände, bevor der Winter hereinbricht. Am 21. Dezember nimmt das Bauamt das Werk ab.

Im Januar 2006 beginnt bei winterlicher Kälte der Innenausbau. Mehrere Vereinsmitglieder geben dafür praktisch jede Minute ihrer Freizeit her. Das klug geplante Konzept erweist sich als perfekt, die Ausführung ebenso. Innert weniger Monate ist der Innenausbau abgeschlossen und übertrifft unsere Erwartungen.

Die Totalkosten belaufen sich auf 36'000 CHF. Der grösste Teil wird von der Gebäudeversicherung getragen (23'000 CHF). Erfreulicherweise steuern die Modellflugregion Nordostschweiz NOS und der Schweizerische Modellflugverband SMV je 5'000 CHF bei. Der Rest wird aus dem Gruppenvermögen und durch die Mitgliederspenden gedeckt. Mit dem Eigentümer schliessen wir einen neuen Mietvertrag zu den bisherigen Konditionen.

Am 25. Mai feiern wir die Einweihung mit einem grossen Fest. Das neue Hüttli, auch «Chnuschperhüsli» genannt, verleiht dem Verein mächtigen Schub und stärkt den sozialen Zusammenhalt deutlich. Das Fliegen am Mittwochnachmittag und -abend mit gemeinsamem Nachtessen bürgert sich ein und ist jahrelang ein fester Bestandteil des Gruppenbetriebs. Auch die Monatshöck im Hüttli werden gut besucht, immer finden sich Köche für die gemeinschaftlichen Mahlzeiten mit bis zu 20 Teilnehmern.

#### .... zum Kauf

Ende April 2018 erfahren wir, dass Peter Fierz beabsichtigt, das Hüttli samt Parzelle zu verkaufen. Ein Interessent ist bereits bekannt. Wir sind höchst besorgt, es muss schnell gehandelt werden. Sofort teilt der Präsident dem Eigentümer mit, dass der Verein auf das Hüttli dringend angewiesen sei und es kaufen möchte. Innert wenigen Tagen analysiert der Vorstand mehrere Varianten der weiteren Nutzung/Sicherung und zieht einen sehr erfahrenen Landwirtschaftsberater bei. Eine schriftliche Umfrage im Verein ergibt, dass sehr viele Mitglieder bereit sind, mit namhaften Beträgen einen Kauf zu sichern. Am 14. Mai gibt die schnellstmöglich einberufene Generalversammlung (es ist die erste ausserordentliche in der Geschichte des Vereins) dem Vorstand einstimmig grünes Licht, das Hüttli samt Parzelle durch Kauf, langfristiges Pachten oder Mieten auf Dauer zu sichern. Der uns sehr wohlgesonnene Peter Fierz ist mit dem Kauf sofort einverstanden. Auch über den Preis ist man sich schnell einig. Noch ist aber eine letzte, hohe Hürde nicht genommen. Da das Gesetz den Verkauf von Landwirtschaftsland in dieser Grösse an Nichtlandwirte grundsätzlich nicht erlaubt, benötigen wir eine Ausnahmegewilligung des Kantons, der in dieser Beziehung als eher restriktiv gilt. Es folgen bange Wochen des Abwartens, gefolgt von der erlösenden Mitteilung, dass der Kanton den Kauf der

gesamten Parzelle erlaubt und auch den verabredeten Kaufpreis nicht beanstandet. Tiefes Aufatmen im Verein, die Begeisterung ist grenzenlos. Am 16. August setzt der Präsident auf dem Notariat Meilen seine Unterschrift unter den beurkundeten Kaufvertrag. Nun gehört das Hüttli samt ganzer Parzelle dem Verein!

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 48'000 CHF. 24 Mitglieder gewähren dem Verein verzinsliche Darlehen über insgesamt 37'000 CHF. Mehrere dieser Geldgeber wandeln ihre Darlehen in eine Spende um. Der Aeroclub der Schweiz AeCS, der Schweizerische Modellflugverband SMV sowie die Modellflugregion Nordostschweiz NOS unterstützen den Kauf mit je 5'000 CHF. Die enorme Hilfsbereitschaft und Grosszügigkeit der Mitglieder und Verbände ist einmalig und versetzt uns in Hochstimmung.

Im Herbst wird der gelungene Kauf mit einem grossen Fest auf dem Schmitteneich gebührend gefeiert. Das beglückende und beruhigende Gefühl, nunmehr Eigentümer des geliebten Hüttli zu sein, animiert viele Mitglieder zu Sonderleistungen. Der Waldsaum der gekauften Parzelle wird rigoros zurückgeschnitten, Wurzelstöcke werden ausgegraben, das Séparé im Hüttli bekommt einen perfekten, zweckdienlichen Ausbau.

Was der Verein mit dem Kauf geschafft hat, ist praktisch einmalig und macht uns stolz. Kein anderer Verein ist Eigentümer eines Grundstücks dieser Grösse, kaum einer verfügt über eine Baute mit dem Ausbaustandard unseres Hüttli.

## Das Wetter

Abgesehen vom Hallenfliegen, findet Modellflug ausschliesslich draussen statt. Das Wetter entscheidet, ob auf dem Flugfeld Betrieb ist. An keinem Tag ist die Luft, in der wir fliegen, dieselbe wie an einem anderen Tag. Mal ist sie ruhig, mal turbulent oder zerrissen, mal trägt sie gut, mal lässt sie den Segler unverhofft und immer wieder abschmieren. Das macht das Segelfliegen spannend, als Pilot hat man sich darauf einzustellen. Zwar können wir, gestützt auf unsere Erfahrung und dank guter Wetter-Apps, ziemlich zuverlässig abschätzen, ob es Sinn macht, das Schmitteneich aufzusuchen. Die langjährige Erfahrung führt zur Erkenntnis, dass sich dies im Zweifel meistens lohnt. Findet sich dennoch kein einziger Aufwind, trifft man meistens auf Kollegen. Zu schwatzen gibt es immer etwas.

Mehrere Jahre sind durch besondere meteorologische Ereignisse und Extreme geprägt. Einige davon seien kurz in Erinnerung gerufen:

1999: «Jahrhundertschnee» bis Mitte März, danach abrupter Übergang zu gutem Thermikwetter. Orkan Lothar rast am 26. Dezember durchs Land und reisst

viele Waldbäume westlich und nördlich des Flugfelds um. Keine Schäden an unserer Infrastruktur;

2002: Hitzerekord mit 38° Mitte Juni. An einem föhnigen September-Sonntag sind dank starkem, flächigem Aufwind stundenlange Flüge im Delphin-Stil auf der Achse Waldparkplatz-Schützenhaus möglich. War es Thermik oder ein Wellenaufwind?



*Auch im Schnee wird geflogen*

2008: Gute Thermik bereits im Februar. Danach «Aprilwetter» bis in den Herbst, ohne eine einzige stabile Hochdrucklage.

2009: Gute Thermik bis Ende November. Tags darauf liegt Schnee auf dem Schmitteneich;

2011: Warmer, aufwindreicher Februar. Die Pensionierten fliegen praktisch täglich in der Thermik;

2016: Erste Jahreshälfte verregnet, nur selten Flugwetter;

2017: Geschlossene Schneedecke im Schmitteneich im Februar mit Starts und Landungen auf Ski-Fahrwerk. März schön und warm, Monatshöck kann im Freien abgehalten werden. Jahrhundert-Frost in der dritten Aprilwoche, wieder 10 cm Schnee auf der Piste. Lange Hitzeperiode Juni/Juli mit guter Thermik;

2018: Orkan «Burglind» rast am 3. Januar mit bis zu 200 km/h durch das Land. Viele geknickte Bäume in der Umgebung. Keine Schäden an unserer

Infrastruktur. Monatelang schön und trocken, Dürreschäden an der Vegetation. Endlich Wolkenbruch am 1. August, leider während Grillfest auf dem Schmitteich.

Mitte Dezember reißt Westwindsturm «Marilou» zahlreiche Bäume um, dicke Buchen-Äste brechen ab. Ein Baumstamm verfehlt den Tisch am Waldrand nur knapp.

## Organisation und Sicherheit

Die Neubesetzung vakant gewordener Vorstandsämter ist kein Problem. Auch kurzfristige Wechsel ausserhalb der ordentlichen Amtsperiode bleiben aus. Meistens wird ein Vorstandsamt während mehreren Amtsperioden vom selben Mitglied ausübt, ohne dass es zum amtsmüden Sesselkleber mutiert.



*Absturz...*

Die Auflistung aller Vorstandsämter, ihrer Inhaber und Amtszeiten soll dem Leser erspart werden, mit Ausnahme des Präsidenten:

- 2000-2009 Werner Wieser (†22.02.2011)
- Ab 2009 - Andreas Schwerzmann

An der Generalversammlung 2014 gibt sich der Verein ein neues Logo. Der Raubvogel wird durch ein modernes Segelflugzeug ersetzt. Der Jahresbericht-Verfasser hält fest, dass «der Hochleistungssegler wesentlich mehr Ruhe ausstrahlt als der Adler selig vor dem Gewittersturm».

Ein Jahr später werden neue Statuten und ein stark erweitertes Betriebsreglement angenommen. Letzteres befasst sich eingehend mit der Sicherheit im Flugbetrieb. Auch wird klar definiert, welche Modellkategorien auf dem Schmitteich geflogen werden dürfen. Drehflügler, Verbrennungsmotoren und laute Modelle sind vom Betrieb ausgeschlossen.

2015 erlässt der Vorstand, ergänzend zum Betriebsreglement, Sicherheitsempfehlungen, nachdem sich «unschöne Vorfälle» gehäuft haben (Abstürze neben Passanten, Baumlandungen, Kollisionen in der Luft, Verletzungen durch plötzlich anlaufende Propeller, etc.).

2018 nehmen wir das FLARM in Betrieb im Bestreben, die Sicherheit im Flugbetrieb zu erhöhen. Es soll uns rechtzeitig vor manntragenden Flugzeugen zu warnen. Sobald ein solches in den vom FLARM überwachten Raum einfliegt, gibt das Gerät ein akustisches Signal ab, was allerdings voraussetzt, dass die anfliegende Maschine ebenfalls mit einem FLARM ausgerüstet ist.

## **MGE wird MGEH**

2016 wird an der Generalversammlung eine Namensänderung des Vereins diskutiert. Die Konsultativabstimmung ergibt, dass eine grosse Mehrheit es richtig findet, dass auch «Herrliberg» Teil des Vereinsnamens wird.

2017 beschliesst die Generalversammlung, nun formell im Rahmen einer partiellen Statutenrevision, die Änderung des Vereinsnamens auf «Modellfluggruppe Erlenbach-Herrliberg», abgekürzt «MGEH». Damit soll nachvollzogen werden, dass der Verein seit Jahrzehnten auf Herrliberger Boden fliegt und auch im Vereinsleben dieser Gemeinde integriert ist.

## **Information**

Gute Information der Mitglieder ist wichtig. Die Art der Information hat im Laufe der Jahre einen steten Wandel erfahren.

Während vielen Jahren liefert der Postbote viermal jährlich die «Balsawolke» ins Haus. Sie ist das vereinsinterne Informationsblatt und berichtet über Geschehenes und Bevorstehendes, enthält aber auch unterhaltsamen Tratsch. Auch die Einladungen zur Generalversammlung, deren Protokolle, Adress- und Frequenzlisten werden auf diese Weise verbreitet.

1992 wird das «Hallööchen» in Betrieb genommen. Jeden Freitagabend kann man telefonisch ab Band hören, was am kommenden Wochenende angesagt ist. Das «Hallööchen» bewährt sich als aktueller Informationskanal und wird eifrig genutzt. Es dient als Ergänzung des bereits bestehenden Telefonalarms,

der oft nicht zufriedenstellend funktioniert, weil Meldungen nicht zuverlässig weitergeleitet werden.

Eine erste, versuchsweise betriebene Website wird 2006 verbessert. Mittlerweile verfügen schon drei Viertel aller Mitglieder über einen Internet-Anschluss. Es wird deshalb diskutiert, ob die «Balsawolke» unnötig geworden sei und abgeschafft werden soll.

Ab 2007 erscheint die «Balsawolke» nur noch einmal jährlich gegen Jahresende, ausführlicher als sonst, im Sinne eines Jahresrückblicks. Eine neue Website, welche die «Balsawolke» ersetzen soll, ist bereits aufgeschaltet. Die Umstellung auf den neuen Informationskanal verläuft aber harzig. Für viele ist die Bedienung zu kompliziert, es gibt Probleme mit dem Zugangs-Code für den internen Bereich. Das «Hallöchen» bleibt deshalb vorderhand am Leben.

Ab 2009 funktioniert die Website zufriedenstellend. News, Bildergalerie und Agenda sind gut zugänglich. Das «Hallöchen» schläft mit der Zeit ein. Der Verein ist im Internet-Zeitalter angekommen.

2010 erscheint der erste Newsletter, verbreitet als Anhang eines E-Mails. Fortan wird auf diesem Kanal monatlich über das Vereinsleben berichtet.

2013 wird eine neue Website aufgeschaltet. Die anfängliche Euphorie verflüchtigt sich aber bald. Wieder wird eine zu komplizierte Bedienbarkeit bemängelt. Auch mit der Bildergalerie sind nicht alle zufrieden.

Ab 2017 erscheint der Newsletter nur noch bei Bedarf. Der Redakteur beklagt sich über mangelnden Stoff.

Anfangs 2018 wird eine völlig neu konzipierte Website vorgestellt und bald aufgeschaltet. Ein interner Bereich mit Zugangscode ist nicht mehr nötig. Sensible Daten wie Adressliste etc. werden per E-Mail verbreitet.

## **Mitgliederfluktuation und Nachwuchs**

Der Mitgliederbestand hat in den vergangenen 25 Jahren, trotz einigen Schwankungen, von 45 auf 56 Mitglieder zugenommen.

Der fehlende Nachwuchs, insbesondere von jungen Mitgliedern, wird schon früh als Problem erkannt. Es werden zwar Anstrengungen unternommen, die «Ausbeute» bleibt aber aus oder ist bescheiden.

1995 scheitert ein geplanter Baukurs mit Oberstufen-Jugendlichen an mangelnden Anmeldungen.

1999 beteiligen sich zwei Mitglieder als Bauhelfer am Ferienplausch-Flugmodellbaukurs Bezirk Meilen.



Wenn der Jungferflug gelingt, schlägt das Herz höher: Ein Pilot bringt seinen Modellflieger auf dem Fluggelände Schmitteneich ob Herrliberg in Startposition.

Fotos: Urs Weiskopf

## Jungpiloten starteten über Herrliberg durch

Auf ihrem Fluggelände Schmitteneich führte die Modellfluggruppe Erlenbach-Herrliberg am Sonntag einen öffentlichen Schnuppertag durch.

Urs Weiskopf

«Das war ein Bocktag gewesen», entfuhr es Georg Staub, der damit auf den unruhigen Flug mit seinem Segelflieger andeutete. Staub steuerte am Sonntag ein Junker Sale Plane 25-3, ein Modell, das exakt dreissigmal kleiner ist als das Original. Staub ist Profi und Vorstandsmitglied bei der Modellfluggruppe Erlenbach-Herrliberg, die im nächsten Jahr ihr 75-jähriges Bestehen feiert.

### Gegen warme Luft gekämpft

Den Laien standen auf dem Fluggelände Schmitteneich kleinere und leichter zu steuernde Modelle zur Verfügung. Im Halbstundentakt tauchten immer wieder interessierte «Jungpiloten» auf. Nach einer kurzen Einführung durch gestandene Fluglehrer durften sie «durchstarten».

Auch Peter Früh und seine beiden Söhne Julian und Lais zeigten grosses Interesse am Modellfliegen. «Ich muss mich sehr konzentrieren», meinte Julian. Derweil hatte sein Bruder Lais mit warmen Luftströmungen zu kämpfen. Vater Peter zeigte sich zuversichtlich und meinte: «Wir werden dieses Hobby weiterverfolgen». Ein Hobby, das bei den meisten mit dem Zusammenbauern eines eigenen Modells beginnt. Zahlreiche «Wirkstatt-Stunden» später steht dann der Jungferflug an. Wenn dieser gelingt, schlägt das Herz jedes Modellbauers höher, denn der Traum vom Fliegen ist Wirklichkeit geworden.

Weitere Informationen zum Hobby Modellfliegen gibt's unter: [www.mfg.ch](http://www.mfg.ch)



Warme Luftströmungen erschwerten das Manövrieren der Flieger.



Interessierte «Jungpiloten» am Schnuppertag der Modellfluggruppe.



Georg Staub mit seinem Segelflieger: «Das war ein bockiger Flug.»



Zeigten grosses Interesse: Peter Früh und seine beiden Söhne.



Piloten posieren am Rande des Fluggeländes: Wer seinen Flieger nicht selber baut, der findet heutzutage auch im Internet sein Wunschmodell.

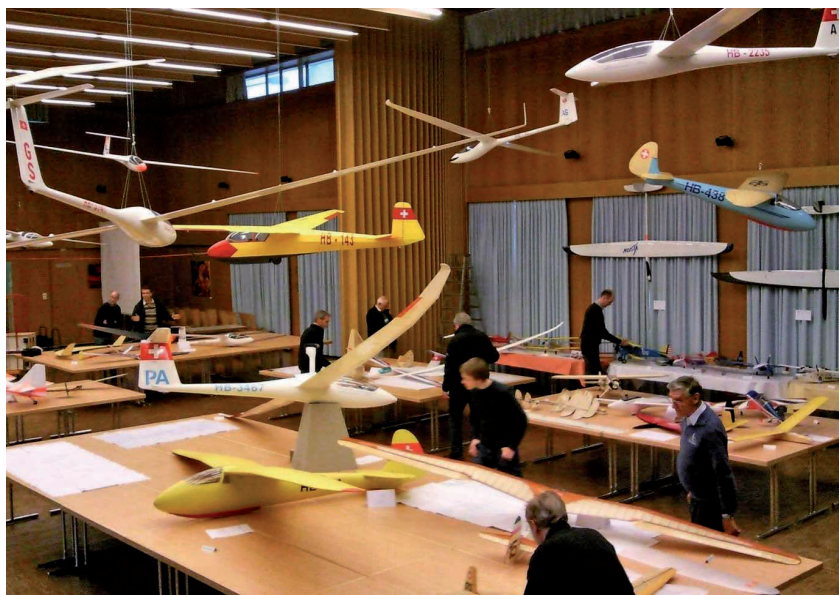
Bericht im "Küsnachter", Schnupperfliegen 1 Juli 2018

Seit 2014 stellen sich jedes Jahr mehrere Vereinsmitglieder als Fluglehrer oder Betreuungspersonen zur Verfügung, dies aber beim Modellflugverein Uster, der während vier Tagen im Rahmen des Ferienplausch jeweils 16 Jugendlichen das Fliegen beibringt.

2018 veranstaltet unser Verein erstmals einen sogenannten Schnupperflugtag. Jedermann darf bei uns am Doppelsteuer einen Elektromotorsegler fliegen. Der Anlass wird zum Erfolg, neun Schnupperpiloten machen von diesem Angebot Gebrauch. Die Nachhaltigkeit dieser Werbemaßnahme muss sich noch erweisen. Sie wird in den kommenden Jahren fortgesetzt, denn die Nachwuchsrekultierung ist zu einer Daueraufgabe geworden.

### Nachbarschaft und Öffentlichkeitsarbeit

Seit jeher legen wir grossen Wert darauf, mit unseren Nachbarn ein gutes Einvernehmen zu pflegen.



*Ausstellung Erlibacherhof 2010*

1994 sind alle Nachbarn zu einem Grillfest auf dem Schmitteneich eingeladen und erscheinen zahlreich. Ab 1996 gehen wir dazu über, die Nachbarn gelegentlich einzeln ins Hüttli zu einem Nachtessen einzuladen. So lassen sich die Kontakte besser pflegen als bei einem grossen Anlass. Jährlich besucht der Präsident die benachbarten Bauern und Bewirtschafter. Auch diese Kontakte

werden sehr geschätzt. Allfällige Probleme lassen sich bei dieser Gelegenheit gut ausräumen. 1992 tritt der Verein dem Erlenbacher Vereinskartell bei. Seit einigen Jahren ist der Verein nun auch Mitglied der Gemeinschaft der Herrliberger Vereine. 1996 stellt sich der Verein am Erlenbacher Dorfmarkt vor.

Im März 2010 veranstaltet der Verein eine zweitägige Ausstellung im Erlibacherhof. Es kommen viele Besucher, um unsere Modelle zu sehen. Auch die Medien berichten über den Anlass. Einige Mitglieder übernachten im Saal, um die Exponate zu bewachen. Viel Schlaf finden sie nicht, denn es macht enorm Spass, im nächtlichen Schummerlicht mit einer ultraleichten, langsam fliegenden «Motte» zwischen den aufgehängten grossen Modellen im Saal herumzukurven.

1999 organisiert der Verein das Rahmenprogramm der Obmännerkonferenz der Region 5 (heute Präsidenten-Konferenz) in der Vogtei Herrliberg. Hauptattraktion ist der 74jährige Flugpionier Egon Polla, der sein vor Jahrzehnten selbstgebautes, festsstartfähiges Segelflugzeug «Flädy 1» vorstellt.

2016 organisieren wir diese Veranstaltung ein zweites Mal, im selben Lokal.



*Oldtimer am Schalmi, Hahnenmoos*

## Ausblick

Im Jahr 2019 wird der am 6. Juni 1944 gegründete Verein 75 Jahre alt.

Am 6., evtl. 13. Juli wird auf dem Schmitteneich ein Anlass mit Flugvorführungen stattfinden, zu welchem auch Nachbarn und Behördenvertreter eingeladen sind.

Am 31. August werden die Mitglieder an einem Festabend in der Stiftung Stöckenweid in Feldmeilen das langjährige Bestehen des Vereins gebührend feiern.

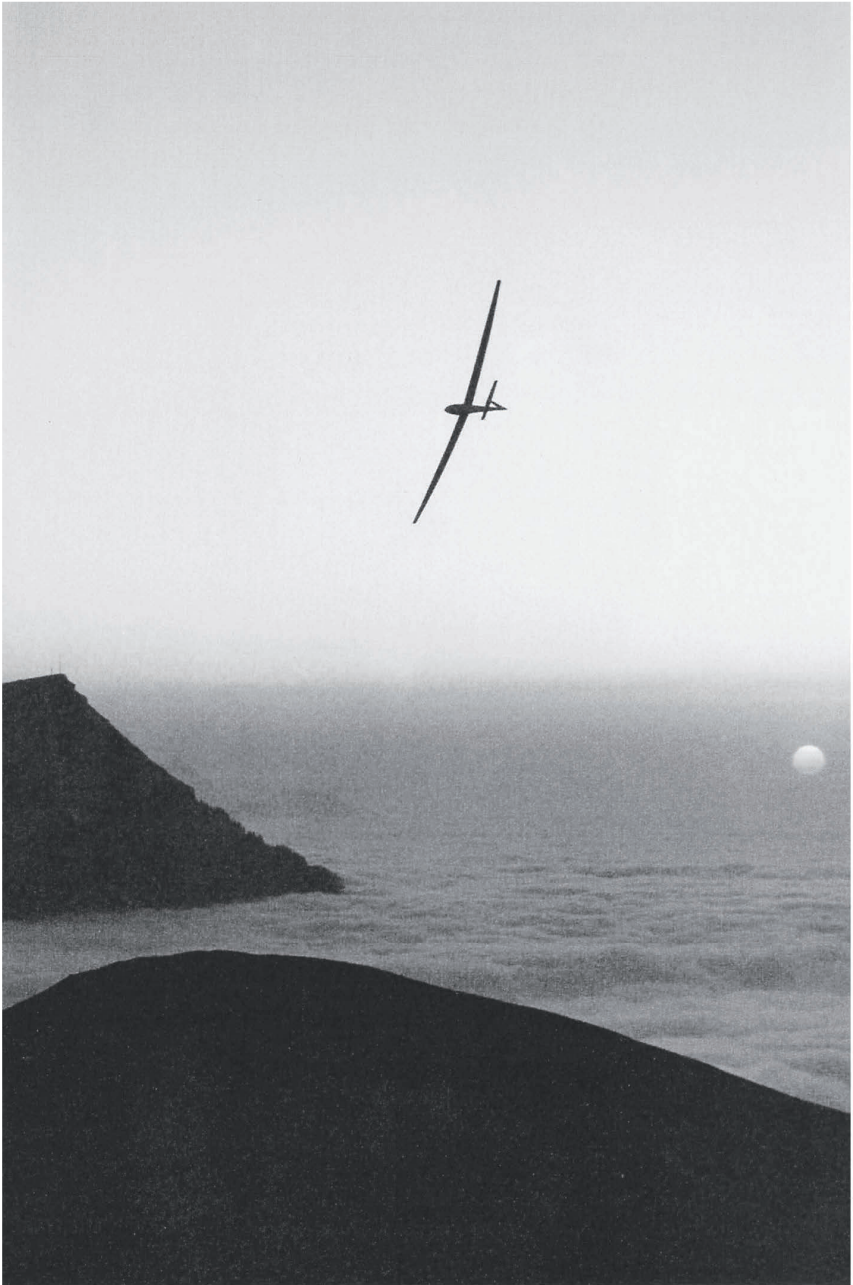
Aufgabe des nächsten Chronisten wird es sein, über diese Festanlässe, den Verlauf des Vereinsjahrs 2009 und die Folgejahre zu berichten. Wir freuen uns darauf.

Meilen, im Februar 2019

Georg Staub



*Pfenninger Elfe P2, 1:2, das Original wurde 1944 gebaut*



*Abendlicher Segelflug über dem Rossberg/Gniepen, im Hintergrund die Rigi*

## 1944 – 1988

### Vorspiel

Auf der Schmitteneich ob Herrliberg begegnet der Wanderer einer bunten Schar. Gemütliches, jedoch wundersames Treiben lässt ihn innehalten. Fragende Blicke zum grossen Tisch am Waldrand, um den versammelt er Frauen, Männer und Jugend jeden Alters bei angeregter Plauderei ausmacht. Von der nahen Feuerstelle im Wald dringen wohlriechende Bratdüfte in seine Nase. Etwas unterhalb entdeckt er einige Typen in sonderbarer Haltung: mit ihren Händen eine seltsame Apparatur umklammernd, starren sie allesamt hinauf zum Himmel. Der Wanderer versucht, neugierig gemacht, den Weg ihrer konzentrierten Blicke zu verfolgen, blinzelt angestrengt in die blendende Sonne, versucht es mit der schützenden Hand an der Stirne. Da! Jetzt hat er wohl den Grund für das irritierende Treiben entdeckt: Hoch oben in einer Aufwindblase ruhig kreisend, sind die von ihren Piloten aufmerksam verfolgten Segelflugmodelle versammelt! Nun erst recht interessiert, tritt der Wanderer etwas näher zu den Männern, um das Geheimnis zu erforschen. Stellt einem das Geschehen beobachtenden jungen Mann, in dem er sofort einen Dazugehörigen erblickt, die Frage nach dem «Wie-Geht-Denn-Das?». Der versucht, ihm mit einfachen Erklärungen auf die Sprünge zu verhelfen, seine Aufmerksamkeit mal auf die Modelle, mal auf die Piloten lenkend. Erklärt ihm, dass diese mit möglichst feinen und ausgewogenen Bewegungen an den Steuerknüppeln ihrer Sender versuchen, die über Funk ferngesteuerten Modelle in einem ruhigen Kreisflug innerhalb der Thermikblase behalten und deren Leistungsfähigkeit möglichst ausnützen zu können. Der Modellflieger führt den unbekanntem Besucher hinauf zum Waldrand, wo im Schatten grosser Buchen viele verschiedene, kleine und riesengrosse Segelflugmodelle auf ihren Einsatz warten. Das Rätselvolle ist plötzlich zum Greifen nah, und die wohl-dosierten Erklärungen des jungen Mannes am Objekt vermitteln dem Wanderer bald das berechtigte Gefühl, dass das Ganze wohl so geheimnisvoll nicht, sondern erlernbar sei.

Beruhigt setzt er sich ins Gras und sucht, beinahe schon mit Kennerblick, am Himmel nach den verlorengegangenen Seglern. Der Pulk hat unterdessen mächtig an Höhe gewonnen. Tief unter ihnen steuert ein soeben mit der motorbetriebenen Hochstartwinde auf etwa 150 Meter Höhe gebrachter Segler auf die offenbar ergiebige Thermikblase zu. Doch der Pilot hat Pech, die örtliche Ablösung erwärmter Luft ist für diesmal vorbei. Während er noch lautstark seiner Enttäuschung darüber Ausdruck gibt, macht er sich bereits auf den Weg nach neuen Aufwindquellen. In flottem Tempo steuert er seine Maschine in östlicher Richtung, darauf achtend, nicht durch unnötige Steuerimpulse Unruhe zu erzeugen. Da, plötzlich hebt sich der rechte Flügel leicht, und schon lenkt der Pilot seinen Vogel mit einer Rechtskurve in den so angezeigten Aufwind. Sein freudiger Aufschrei: «Ich han en Pfupf!» verkündet den andern, dass es noch nicht Zeit zum Landen ist.

Der Pulk hat sich unterdessen aufgelöst. Während die einen zur neu gefundenen Thermikblase hinüberwechseln, nutzen andere die gewonnene Höhe zum Kunstflugtraining. «Ist de Platz frei für es Piquet?» Nachdem er sich vergewissert hat, dass nicht gerade ein Start erfolgt und auch sonst kein Modell sich in seinem vorgesehenen Flugweg tummelt, legt der Pilot die Nase seiner noch hoch und weit weg fliegenden Maschine, ein Nachbau einer ASW-19 mit fast 4 Metern Spannweite, leicht nach unten. In einem weiten Bogen steuert er sie präzise in Richtung Landeplatz. Rasch wird der Segler grösser, und nur Sekunden später jagt er mit hoher Geschwindigkeit auf Sicherheitshöhe über den Platz, wird sanft hochgezogen, noch eine elegante Rolle und dann, immer noch weiter steigend, wendet er und setzt nochmals zu einem schnellen Überflug an. Hochziehen, wenden, der Pilot verkündet die bevorstehende Landung. Sorgfältig schätzt er Höhe und Flugweg, um schliesslich eine möglichst präzise und saubere Landung zu erreichen. Noch bevor die ASW-19 in den End-Anflug eindreht, wird das Fahrwerk ausgefahren. Mittels der Bremsklappen verringert der Pilot nun nicht nur die Fluggeschwindigkeit, sondern korrigiert er auch die Flughöhe, ebenso wie beim manntragenden Segelflugzeug. Weich und genau setzt die Maschine auf der kurzgemähten Graspiste auf; ein wunderschöner Frühlingsflug hat seinen befriedigenden Abschluss gefunden.

Andere starten, andere kehren zurück: Anfängersegler, Leichtwind-Thermiksegler, einfachere wie anspruchsvolle Mehrzweckmodelle, Nachbauten von Oldtimern wie von modernen Segelflugzeugen. Zeit zum Fliegen, Zeit zum Plaudern. Zum Beispiel über die lange und wechselhafte Geschichte der Modellfluggruppe Erlenbach. Eine Geschichte, die nicht bloss vom Werdegang unserer Gruppe erzählt, sondern uns auch die Entwicklung des Modellsegelflugs über mehr als vier Jahrzehnte hinweg nacherleben lässt.

## **1944 bis 1954**

### **DIE «MODELLGRUPPE ERLENBACH»**

Am 6. Juni 1944 gründeten eine Handvoll modellflugbegeisterte Erlenbacher die «Modellgruppe Erlenbach». Noch mitten im Krieg war's, am Abend jenes Tages, als die Amerikaner in der Normandie landeten – welch Ereignis unsere Gründer noch anschliessend an ihre «Modellfluggeschäfte» bis tief in die Nacht gefeiert hätten, wie Hans (Hano) Hürzeler bei unserer nostalgischen Plauderei über die Gründerzeit erzählte. Cousin Dieter Hürzeler spann den Faden weiter: Die damalige Begeisterung der Jugend für die Fliegerei sei gross gewesen. Und belegte dies gleich mit einem Beispiel: Wenn sie, Jugendliche noch, nachts einen Bomber tief über die Gegend in Richtung Dübendorf hätten fliegen hören, dann seien sie am Morgen – schulfrei wohl vorausgesetzt – auf und davon gerannt, alles zu Fuss natürlich, um sich die Maschine auf dem Flugplatz anschauen zu können!

Hano, der eigentliche Gründer, später Militärpilot und Swissair-Captain von der DC-3 bis zur DC-10, und Dieter Hürzeler, später Arzt geworden und heute immer noch flugbegeistert – zwei Männer, die bis heute mit unserer Gruppe verbunden geblieben sind. Mit zu den Begründern gehörten Karl und Werner Keller, Franz Muth und Rudolf Wettlin.

Interessierte Buben konnten von der 4. Klasse an der Gruppe beitreten. Mit ihnen führten die schon erfahreneren Leiter der Gruppe im Schulhaus Erlenbach Modellbaukurse durch. Anfänger bauten nach einem kleinen Nurflügler als Übungsstück den «Pro Aero 1» mit 90 cm oder den «Shell Junior» mit 89 cm Spannweite, Fortgeschrittene den «Shell 3» mit bereits 164 cm oder gar den «Pilot 4» mit für die damalige Zeit gewaltigen 230 cm Spannweite. Rippen und Spanten mussten noch einzeln nach Bauplan aus dem Sperrholz gesägt und dann fein verschliffen werden. Es gab noch keine Modellbaugeschäfte; alles Material wie Sperrholz, Kiefernleisten, Bespannpapier und Lacke musste noch während rund 10 Jahren bei der «Verteilungsstelle für Modellflugmaterial» in Schaffhausen bestellt werden. Über den Besuch der Bauabende sowie die fliegerische Tätigkeit und deren Erfolg wurde genau Buch geführt. Einsatz, Disziplin und Ordnung waren gross geschrieben!



Gruppenbild aus alten Tagen (um 1950)

In den ersten Jahren der MGE traf man sich zum Fliegen im Gebiet des «Sandfelsen» und auf dem «Herrenacker». Bald einmal mussten jedoch wegen Überbauungen neue Gelände gesucht werden. Bis 1954 fand man die Leiter mit ihrer lebhaften Schar in der «Küsnachter-Rodung», auf dem «Rossacker» an der Forchstrasse vor Limberg und auf dem «Rütibühlhügel».

Schon bald zeigte sich jedoch, dass bei vielen Knaben die anfängliche Begeisterung bald nachliess, wenn sie sich mit bautechnischen Schwierigkeiten konfrontiert sahen, oder wenn ein mühsam gebautes Modell mit Holm- und Rippenbrüchen im Gras lag. Dann mochte so mancher sich nicht mehr zur Reparatur oder gar zum Neubeginn aufraffen. So gestern, so heute.

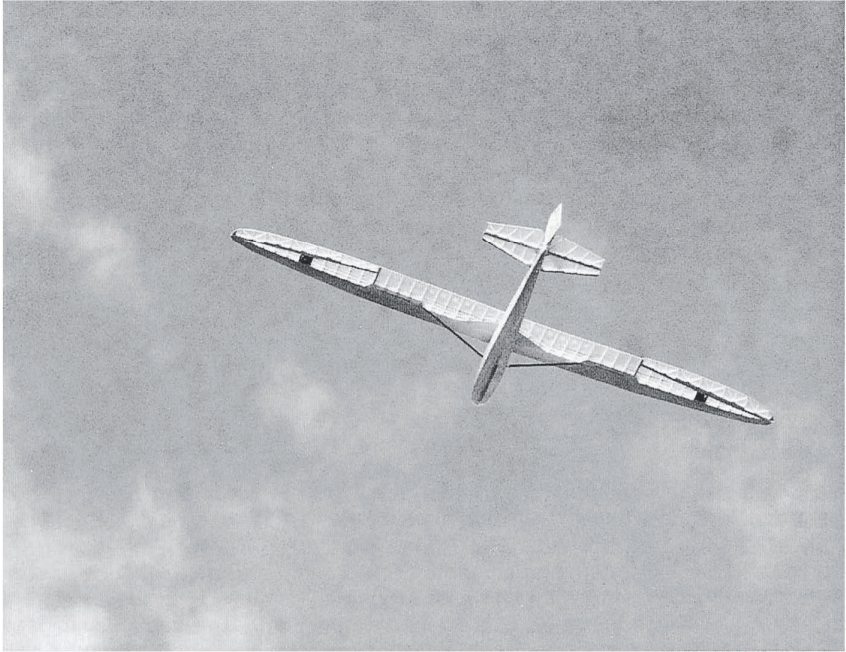
Eine erste Krise liess wohl deshalb die Gruppe schon bald, etwa ab Herbst 1946, von 17 auf 3 Mitglieder — die Leitung, zusammenschmelzen. Die jedoch liess nicht ab von ihren ursprünglichen Zielen. Im Herbst 1948 warben sie in den Schulen für den Flugmodellbau, organisierten erneut Baukurse und gewannen, dank mächtigen Einsatzes, bis zum Sommer 1950 22 neue Jungmitglieder! Vieles wurde unternommen, um die anfängliche Begeisterung nicht wieder erlahmen zu lassen: Gruppenwettbewerbe, Modell-Schönheitswettbewerbe, Zeichenwettbewerb, Flugzeug-Erkennungskurse und Gruppenwanderungen (z. B. zum internationalen Flugmeeting 1950 in Dübendorf).

Fleiss und Ehrgeiz wurden belohnt: «... So erhält ein Mitglied für sein Erscheinen am Bauabend 2 Punkte, für die dann geleistete Arbeit je nach Fleiss und Benehmen auch bis 2 Punkte; arbeitet es an einer Gruppeneinrichtung, so kann es bis auf 4 Punkte kommen. Das Erscheinen an einem Flugtag wird auch mit 2 Punkten belohnt; für jedes mitgebrachte Modell gibt es weitere 2 Punkte; Flüge von über einer Minute Dauer (Hochstart) und solche mit einer Flugzeit (Handstart) nach der Formel  $[(F^2-10) \cdot 0,33] + 20 =$  minimale Flugzeit, werden mit 1 Punkt bewertet.» (aus einer Weisung vom August 1950)

Dieter Hürzellers Raketenmodell — eine kleine Sensation — flog nach mehreren Jahren des Experimentierens endlich einigermaßen stabil, die jüngste Ausgabe baute er bereits aus Balsaholz. Auch Heissluftballons — bis 3 mal 3 Meter im Querschnitt! — waren ein Renner: Meinte ich wohl bloss, in Hano Hürzellers Gesicht etwas von einem jugendlichen Schalk auszumachen, als er bei unserer Plauderei ins Schwärmen geriet ob seinen Erinnerungen an die lustigen Massensstarts, vor allem an jene nächtlichen, mit welchem sie etliche Erlenbacher in Angst und Schrecken versetzt hätten?

Mit mächtigem Elan startete die «Modellgruppe Erlenbach» ins neue Jahrzehnt. Das vor zwei Jahren gekündigte Postcheckkonto wurde 1950 wieder eröffnet, gerechtfertigt durch die vielen neuen Mitglieder, deren Monatsbeiträge von Fr. —.60, erhoben alle 2 Monate per Rechnung, auch pünktlich beglichen werden mussten.

Neue Statuten wurden geschaffen: Artikel 1 umriss kurz und bündig, worum es ging: «Die Modellgruppe Erlenbach-ZH (MGE) macht sich zur Aufgabe:



Schon immer lockte der Nachbau auch von alten Segelflugzeugen. Das Original des berühmten «Grunau Baby IIb» stammt aus den Jahren um 1940.

- a) den Modellflugsport zu fördern
- b) die interessierten jugendlichen Kreise zur gemeinsamen Arbeit zusammenzubringen
- c) den Modellbauern jede mögliche Vergünstigung zu bieten.»

Von den weiteren 12 Artikeln legten die Hälfte Regeln betreffend den Fleiss, die Ordnung sowie das allgemeine Verhalten fest. Wie in den Gründerjahren, so bemühte sich die Leitung auch jetzt wieder, völlig dem allgemeinen Geist der Zeit entsprechend, um erzieherisch wertvolle Arbeit. Die MGE durfte sich denn auch während dieser ganzen Periode ihres Bestehens stets der vollen, auch finanziellen Unterstützung durch die Schulbehörde gewiss sein.

Trotz allem pädagogischen Bemühen kämpften die Leiter der MGE immer wieder vergebens darum, ihre Ziele zu erreichen. Da blieben Modelle im Anfangsstadium ihrer Entstehung liegen, schwänzten Schüler unentschuldigt und trotz eindringlicher, schriftlicher Ermahnung an die Eltern die reglementarischen Bauabende, weil ihnen der Schnauf ob der unerwarteten Schwierigkeiten aus-

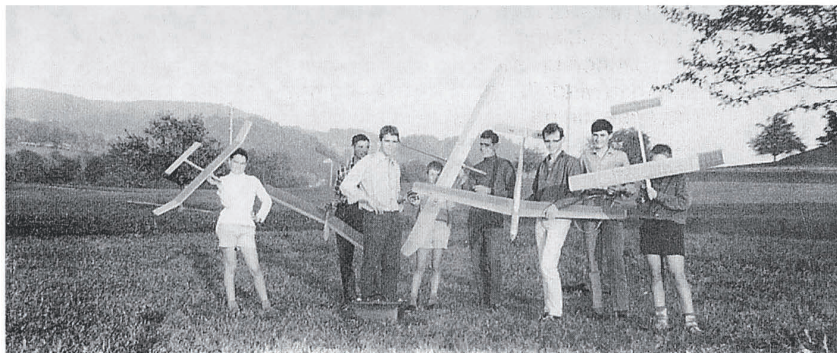
gegangen war oder, wer kennt dies nicht, plötzlich etwas anderes die jugendliche Neugierde anstachelte. Probleme gab es für die fast völlig auf die Schuljugend konzentrierte MGE, weil nur sehr wenige flugtüchtige Modelle vorhanden waren. Seit dem Herbst 1948 beschränkte sich deshalb der Gruppenbetrieb während 1½ Jahren fast ausschliesslich auf die Arbeit im Baulokal. In seinem Jahresbericht 1950 hatte der technische Leiter, Hano Hürzeler, guten Grund zur Klage: «... Mit der eigentlichen Flugpraxis ist indessen noch nicht intensiv begonnen worden, obschon die MGE heute über einen Flugzeugpark von etwa 20 fertigen, flugtüchtigen Modellen verfügt. Wir begingen insofern einen Fehler, als dass wir auf Kursende hin unseren Zöglingen die neuen, lackglänzenden Vögel nach Hause gaben. Diese wurden nämlich bald darauf allen Mahnungen zum Trotz mit grossem Eifer auf Strassen, hindernisreichen Plätzen und baumreichen Wiesen herumgeworfen, sodass sich die schönen Modelle in kurzer Zeit zu flugunfähigen Wracks verwandelten. Aus diesen Gründen organisieren wir nun wieder die sogenannten Flugtage... wo die Modelle zuerst fachgerecht eingeflogen werden...»

Von Sorgen wurde die rührige MGE wahrlich nicht verschont. Wegen des Neubaus des Sekundarschulhauses geriet die Schulgemeinde derart in Platznot, dass die Flugmodellbauer den Hobelraum während eines Jahres nicht mehr benutzen konnten. Erst im Januar 1952 durften sie ihn, heiss ersehnt, wieder beziehen. Die in der Zwischenzeit gemachten Erfahrungen mit den zuhause unkontrolliert werkenden Sprösslingen waren ernüchternd: Einige «vergassen» offenbar, dass sie ein Modell im Bau hatten, andere bastelten «unzweckmässig». Die Zügel mussten wieder straffer in die Hand genommen werden: Die Leitung entschied sich für einen streng «kursmässig» gestalteten Betrieb. Alle Anfänger hatten den «Pro Aero 1», alle Fortgeschrittenen den «Shell 3» zu bauen, beides altbewährte Konstruktionen aus den ersten 40er Jahren und unverändert in Sperrholz-Kiefernleisten-Bauweise. Das seit 1949/50 auch bei uns käufliche Balsa Holz, das in den folgenden Jahren den Flugmodellbau revolutionieren sollte wie kaum eine Neuentdeckung danach, fand in den Baukursen noch keine Verwendung. Es war noch zu kostbar und wohl auch zu teuer.

Noch bis Ende 1953 sorgten 17 Aktivmitglieder, grösstenteils wohl Schüler, für einen «regen Bau- und Flugbetrieb». Doch dann zogen auch schon wieder neue, diesmal sehr dunkle Wolken am Erlenbacher Modellfliegerhimmel auf. Eine einzige Bestellung von Sperrholz und Kiefernleisten erging im Januar noch an die «Verteilungsstelle für Modellflugmaterial» in Schaffhausen, bevor mit Beschluss vom 24. April 1954 das vorläufige «Aus» bekanntgegeben wurde:

Der bisherige technische Leiter, Hano Hürzeler, stark in Anspruch genommen durch seine fliegerische Ausbildung und Tätigkeit im Militär wie bei der Swissair, sah in seiner knapp bemessenen Freizeit keine Möglichkeit mehr, sich weiterhin für die MGE einzusetzen. Und Paul Harter, seit 1944 mit dabei und bald einmal vom erzieherischen Sinn und Nutzen dieser jugendlichen Freizeittätigkeit überzeugt, tatkräftig engagierter administrativer Leiter, verzog für unbestimmte Zeit ins Ausland. Andere, für die Leitung der Gruppe in Frage kommende Mitglieder

gab es nicht. So wurde, schweren Herzens wohl, beschlossen, den Betrieb «vorläufig» einzustellen, «bis es die Verhältnisse in bezug auf regeres Interesse am Modellbau und in bezug auf Leitung erlauben, diesen wieder aufzunehmen». Der Beschluss trat am 6. Juni 1954 in Kraft, am Datum des 10-jährigen Bestehens der Gruppe.



Einige Mitglieder der «neuen» MG-EB, um 1965. Freiflug-Anfänger- und Hochleistungsmodelle sind noch die Regel. Dazwischen taucht jedoch bereits ein RC-Modell auf (zweites von rechts).

## 1954 bis 1963 Die Zeit der stillen Schaffer

Es wurde ruhig um die MGE, was jedoch keineswegs auch bedeutete, dass in Erlenchbach sich nun niemand mehr ernsthaft mit dem Flugmodellbau beschäftigte. Im Stillen arbeiteten einige weiter, entwickelten und bauten Modelle. Bereits 1960 bemühte sich ein «neuer Mann», Ralph Bircher, um die Wiederaufnahme des Baubetriebes. Im Februar 1961 wurde grünes Licht gegeben für den Start eines Baukurses, nachdem die Schulpflege den Hobelraum im Sekundarschulhaus zur Verfügung gestellt hatte. Am 3. Dezember 1961 schrieb der längst wieder aus dem Ausland zurückgekehrte Paul Harter an die Kursteilnehmer und weitere Interessierte: «... Herr Ralph Bircher hat nun während eines Jahres mit eifrigem Einsatz einen Modellbaukurs geführt. Es scheint, dass heute das nötige Interesse vorhanden wäre, um die MGE wieder in ihr aktives Leben zurückzurufen. ...» Aber noch war es nicht soweit. Die «neue» Gruppe sollte in den Schoss des «Aero-Clubs der Schweiz» (AeCS) gelegt werden, weshalb zuerst dessen reglementarische Gründungsbedingungen erfüllt sein mussten. Und das bedeutete noch viel Arbeit für die Initianten!



Technische Plauderei unter Fachleuten, um 1965. Was könnte man wohl an der Thermikbremse dieses Freiflugmodells (Kö-C) noch verbessern?

## **29. November 1963 bis heute: DIE MODELLFLUGGRUPPE ERLENBACH des «Aero-Club der Schweiz» (AeCS)**

### **Intermezzo 1**

Dass wir im Berichtjahr 1988 auf 44 Jahre Gruppengeschichte zurückblicken dürfen, erfüllt uns mit Freude und macht schon auch ein wenig stolz. Wenige waren es, welche die Idee und die Gruppe auch in schwierigen Zeiten am Leben erhielten oder zu neuer Blüte verhalfen. Und viele waren es, die sich im Laufe der Jahrzehnte angesprochen fühlten und sich begeistern liessen von der gebotenen Möglichkeit, durch eigenes handwerkliches Schaffen und fliegerisches Training die Kunst des Bauens und Fliegens von Segelflugmodellen zu erlernen. Für manche war es ein Versuch, für andere eine Episode, vielleicht auch ein bedeutsamer Teil eines Lebensabschnittes. Bedeutsam vielleicht gerade

deshalb, weil ebenso wie das Interesse am Flugmodell das Bedürfnis nach Freundschaft und Gemeinsamkeit wog. Und nicht wenige schliesslich packte es irgendwann, in früher Jugend meist, und liess sie nicht mehr los. Die Sache entsprach ihren Interessen und, getragen vom kameradschaftlichen Miteinander, wurde das Hobby zu einer sinnvollen Bereicherung des Alltags. Hundertmal erfanden sie das Flugzeug neu, brüteten in ungezählten schlaflosen Nächten über neuen Konstruktionen oder auch nur fünfprozentigen Verbesserungen, erprobten und forderten sie auf dem Gelände ihre Modelle wie sich selber, bei halbem Wetter völlig unter ihresgleichen.

Nichts und niemand vermochte sie zu heilen vom «ikarus'schen Fieber», weder besorgte Lehrer, sich vernachlässigt fühlende Freundinnen noch Ehepflichten reklamierende Gattinnen. Wie der folgende zweite Teil unserer Geschichte jedoch schlüssig beweist, trugen gerade die letzteren, seltsamerweise, trotz nicht überhörbarem periodischem Klagen, entscheidend zur Erhaltung des Fiebers nicht bloss ihres Liebsten bei. Darf ich sie «Garanten der Erhaltung des gemeinschaftlichen Fiebers» nennen? Oder darf ich, etwas zärtlicher, auf ihr vereinigend wirkendes, verständnisvolles und hilfreiches Wesen hindeuten? Wieviele gelungene Unternehmungen, frohe Stunden, Tage, gar Wochen haben sie der Gruppe ermöglicht, und zu deren Gelingen entscheidend beigetragen!



Winterflugbetrieb auf der Forch, 1971. Die kalte, aber kräftige Bise spendet dem RC-Segler den nötigen Aufwind.

## 1964 bis 1970 Aufbauzeit

Ihren 25. Geburtstag feiert am 29. November 1988 die an diesem Tage des Jahres 1963 offiziell wiedergeborene MG Erlenbach. 10 Mitglieder versammelten sich unter dem Vorsitz des neuen Obmanns Eugen Aeberli und dem Beisein des Regionalobmanns Ernst Hausamann (Obmann aller Modellfluggruppen der Region 5 des Aero-Clubs der Schweiz) und hoben die «neue» Gruppe aus der Taufe, mit dem AeCS als Paten. Dessen Reglemente waren von nun an auch für die Erlenbacher verbindlich. Dafür konnten sie sich jetzt an offiziellen Wettbewerben mit anderen Modellfliegern messen und kamen darüber hinaus in den Genuss von mancherlei Vorteilen.

Ralph Bircher wurde, wen wundert's, Bauleiter, und Ernst Schaufelberger übernahm das Amt des Kassiers und Materialverwalters im neuen Vorstand. Letzterer war übrigens ebenfalls ein schon lange um die Förderung des Modellflugs bemühter Mann: Bereits seit etwa 1930 aktiver Flugmodellbauer, gründete er etwa 1938 in Erlenbach eine dem AeCS angeschlossene Modellfluggruppe. Zwischen dieser und der 1944 als Konkurrenzunternehmen gegründeten MGE bestand kein sonderlich gutes Einvernehmen; es gibt in den Akten der alten MGE auch keinen einzigen Hinweis auf die Existenz dieser Gruppe! Aber nun war der Graben überwunden, man fand sich zur gemeinsamen Arbeit an den gemeinsamen Zielen.

Obmann Eugen Aeberli umriss an dieser «Gründungsversammlung» die Ziele der MG-EB – so hiess sie nun in der offiziellen Abkürzung des AeCS, also nicht mehr MGE – und forderte, dass «auf das Kursmodell das Planvorlage- und Baukastenmodell, schliesslich aber die Steigerung zur Eigenkonstruktion folge. Ferner gibt er der Besorgnis Ausdruck, dass in unserer Gruppe zuviel Gewicht auf die RC-Steueranlage gelegt werde.» (aus dem Gründungsprotokoll) Heute mögen wir schmunzeln ob solch väterlicher Stimme. Sie verrät jedoch Zeitgeist: Auch zu Beginn der Sechzigerjahre war es noch durchaus üblich, die jungen Modellflug-Adepten auf einem vorgezeichneten Weg zur Könnerschaft zu führen.

Ende der Fünfzigerjahre schlich sich, anfänglich belächelt, dann von den älteren Modellflugpädagogen mit zunehmender Besorgnis beobachtet, ein Störefried in die festgefühten Strukturen der Modellfliegerei: erstmals war es möglich geworden, Modelle mittels kontrollierten Radiosignalen (RC = radio control) fernzusteuern. So umständlich und wenig zuverlässig die Apparaturen auch noch sein mochten, die Jugend, stets offen für das Neue, war fasziniert. Die kostbare Freizeit verging wohl mehr und mehr bei technischen Diskussionen und beim Pröbeln mit den Steuerungsanlagen, als dass sie in gewünschter Manier zum Bau von Freiflugmodellen, die sich inzwischen enorm weiterentwickelt hatten, verwendet wurde. Wo diese Neuerscheinung schliesslich hinführte, das wissen wir alle: der ferngesteuerte Modellflug ist dank der rasanten und ungeahnten Entwicklung der Elektronik die Regel geworden, der nicht radiogesteuerte Freiflug

hingegen wird nur noch, von Anfängern der untersten Stufe abgesehen, von wenigen Spezialisten betrieben.



Abenteuerliche Erlenbacher auf dem Gulmen ob Amden; Spätherbst 1973. Die Modelle sind eleganter geworden und gleichen zunehmend ihren grossen Vorbildern.

Dessen ungeachtet organisierte die Gruppe weiterhin bis 1971 regelmässig Baukurse für interessierte Schüler aus Erlenbach und Umgebung. Für die Anfänger, aber natürlich nicht nur für sie, war der Flugmodellbau inzwischen um vieles attraktiver geworden:

Die Sperrholzbauweise gehörte seit etwa 1958/60 endgültig der Vergangenheit an. Das viel leichtere und die Bauarbeit sehr vereinfachende Balsaholz ermöglichte nicht nur enorme Fortschritte bei den Modellbaukonstruktionen, sondern verhalf auch zu wesentlich besseren Flugleistungen. Doch weicher wurde nicht nur das Holz, sondern auch der Führungsstil. Denn niemand kontrollierte mehr wertend Pünktlichkeit, Fleiss, Ausdauer und Qualität der Arbeit; das strenge «Müssen» wandelte sich zum «Dürfen». Das Interesse an den Kursen war jedenfalls zumeist gross. 1966 war beinahe die gesamte Gruppe beschäftigt mit der Durchführung eines Kurses im Freizeitzentrum Künsnacht!

Wie der Vater, so der Sohn. Eugen Aeberlis Sprössling Peter, von klein an infiziert von der Begeisterung seines Vaters für die Fliegerei, sei – so die Legende –

schon als junger Primarschüler auf dem Flugplatz zu finden gewesen, wenn man ihn zuhause vermisst hätte. Vater Aeberli, übrigens ein weit über unsere Landesgrenzen hinaus bekannter und erfolgreicher Segelfluggpionier, brachte dafür wohl viel Verständnis auf. 1964 trat Peter, zusammen mit seinem Freund Paul Pfenninger, als Aktivmitglied der Gruppe bei. Die totale Begeisterung der beiden Sekundarschüler sollte für die weitere Entwicklung der MG-EB von grosser und wegweisender Bedeutung werden.

Etwa um 1970 verstummten die letzten heulenden Motorflugmodelle über dem Fluggelände an der Strasse oberhalb von Wetzwil. Lärm- und Flugplatzprobleme beschränkten die Möglichkeiten der jugendlichen, von allem was hochtourig heulte begeisterten Modellflieger bis zum Gehnichtmehr oder, anders... Die Spezialisierung auf den Modell-Segelflug schritt mächtig voran oder andersherum gesagt, die Begeisterung für das lautlose Gleiten verdrängte, ein für allemal, die heulende Konkurrenz. Seit jenen Jahren gilt für die Erlenbacher Modellflieger das ungeschriebene Gesetz, dass auf unserem Fluggelände kein (Verbrennungs-) Motorflug betrieben wird.

Die Jahre zwischen 1964 und 1970 dürfen wohl zu Recht als die Phase des Wiederaufbaus bezeichnet werden. Die Zeit war noch nicht gekommen, um an Wettbewerben teilzunehmen, von einer Ausnahme abgesehen, als 1966 Peter Aeberli und Peter Fankhauser an der Spitze der Rangliste eines Freiflugwettbewerbes auftauchten. Daran vermochten auch die stets mit Nachdruck geforderten Bemühungen, wettbewerbsfähig zu werden, nichts zu ändern. Es brauchte – und braucht! – viel Arbeit, Geduld und Zeit, bis aus einem Anfänger, mit Freiflugmodellen beginnend, ein wettkampftauglicher RC-Pilot wurde.



Am Hangflugwettbewerb in Arosa, 1972. Auslegeordnung vor dem Abmarsch auf das Fluggelände.

## Intermezzo 2

1970 lösten die noch taufrischen, lies jugendlichen Paul Pfenninger als Obmann und Georg Staub als sein Gehilfe im neu geschaffenen Amt des Vizeobmanns, Eugen Aeberli als Leiter der Gruppe ab.

Diese Veränderung – war es diese Veränderung? – bereitet heute dem Chronisten arge Schwierigkeiten. Ich wühle zum x-ten Male in den Gruppenakten der folgenden 14 Jahre, versuche Wichtiges vom weniger Bedeutsamen zu unterscheiden, die Hitliste verlängert sich dennoch und damit die Aussicht, mit dem Schreiben nicht zu Ende zu kommen. Waren das nun zwei Auf- oder wie auch immer Reisser, die alle bisher gelebten Stile über den Haufen warfen? Oder waren sie etwa gar nicht so arge Aktionstäter? Und wenn nicht, was für ein Fieber hatte diese Gruppe denn nun plötzlich gepackt? Weiterblättern, recherchieren, grübeln. Trotzdem finde ich keine andere mögliche Ursache für das quirilige Kommen als diese, dass nun die Jugend die Führung übernommen hatte! Aufatmen. Ruhepause. Ich kann also von nun an nicht mehr über den fraglos kompetenten und äusserst engagierten Versuch bestandener Männer schreiben, Knaben und Jünglinge in die Kunst des Modellflugs einzuführen. Es gibt fortan nichts mehr zu berichten über sozusagen väterliches Bemühen darum, dass aus Begeisterung auch Meisterschaft erwachse. Ich werde also, Atemnot hin oder her, dem Treiben der unternehmungslustigen, allem Neuen mit ungebremster Offenheit und Neugierde begegnenden Jugend zu folgen versuchen. Sie und ich, wir können dann 1984 wieder anhalten und eine Verschnaufpause einlegen. Die Gruppenväter haben es schliesslich auch überlebt, denn sie waren nicht aus –, sondern lediglich etwas zurückgetreten. Dass die Erlenbacher übrigens 1984 ein geruhsameres Jahr erlebten, lag nicht etwa an nachlassendem Eifer, sondern schlicht an Petrus, der sich laut Jahresbericht eine «meteorologische Schweineerei sondergleichen» erlaubt hatte. Doch jetzt schleunigst zurückgespult:

### 1971 bis 1980

#### Wettbewerbe, Meisterschaften, Erfolge

Der Titel lässt er vermuten: Mit Volldampf stürzte sich die junge Crew ins Wettbewerbsleben, selbst- und siegesbewusst. Natürlich nicht in der Sparte «Freiflug». Solch wiesen- und äckerschändendes Treiben überliess man den Anfängern; die «Väter» übernahmen dann die Schlichtungsverhandlungen mit den Bauern. Erstmals, zum Schnuppern sozusagen, versuchten sie sich 1971 an der Regionalmeisterschaft für RC-Segelmodelle. Die Ränge waren nicht die besten, die gewonnenen Erfahrungen jedoch umso wertvoller. Viel zu weit würde es nun aber führen, alle Wettbewerbe und Meisterschaften der folgenden Jahre aufzuzählen, an welchen sich unsere «Kampfpiloten» zunehmend profilierten und sich in die vorderen Ränge drängten. Doch einige Spitzlichter dürfen ganz einfach in der Gruppenchronik nicht unerwähnt bleiben: 1973: Die MG-EB gewann den zwischen südafrikanischen Modellfluggruppe und den Erlenbachern als Partner-



Höchste Konzentration beim Wettbewerbsflug (1975). Versucht Obmann Paul Pfenninger seinen Freund Peter Aeberli zu beruhigen, oder gibt er gute Tips und überwacht den Ablauf des Flugprogramms?

gruppe ausgetragenen Jahreswettbewerb – eine komplizierte und anspruchsvolle Geschichte. 1976 errang sich Peter Aeberli am Ausscheidungsfiegen für die WM anlässlich der Schweizermeisterschaft F3B (Hochstart Segelmodelle) den 4. Rang. Damit wurde er Mitglied der Nationalmannschaft und Reservepilot an der Weltmeisterschaft 1977 in Südafrika. Im gleichen Jahr holte sich Mani Kress den ausgezeichneten 3. Rang am regionalen RC-Hangflugwettbewerb auf dem Hoch-Ybrig. 1977 war ein ausgesprochenes Wettbewerbsjahr: Die Erlenbacher errangen an 4 besuchten regionalen und nationalen, sowie an zwei internationalen Meetings ausnahmslos beste bis sehr gute Plätze! 1979 setzte sich Hans Dürst an die Spitze der 82 Konkurrenten am regionalen Ausscheidungsfiegen F3B (Hochstart). Den absoluten Höhepunkt erkämpften sich die Erlenbacher dann 1980: Peter Aeberli wurde in der Kategorie F3B Schweizermeister und klassierte sich im Elite-Ausscheidungsfiegen auf dem 2. Platz. In einem weiteren Ausscheidungsfiegen nominierte er sich für die Nationalmannschaft 1981 in der Kategorie F3B – und lehnte ab! Auch Hans Dürst, der zweite noch verbliebene Renner im Wettbewerbsteam, erflog 1980 an regionalen und nationalen Meisterschaften ausgezeichnete Ränge. Aber nun mochten die beiden nicht mehr weiterkämpfen. Müde von der enormen Belastung, welche das intensive Training, das Bauen neuer Modelle unter Zeitdruck, sowie die vielen Ausscheidungsfiegen usw. für sie bedeutete, besannen sie sich auf dem Höhepunkt ihrer Erfolge darauf, dass sie ihr Hobby ja eigentlich aus Freude und zur Entspannung betreiben wollten – und verabschiedeten sich definitiv von der Wettbewerbsfliegerei. Eine ebenso stürmische wie erfolgreiche Episode war damit beendet.



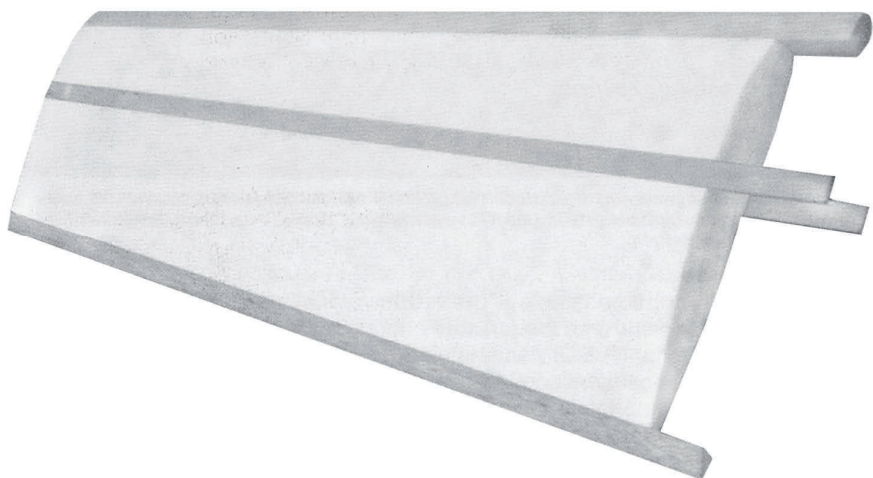
Regionaler RC-Hangflugwettbewerb auf Hoch-Ybrig, 1975. Die Erlenbacher organisierten und leiteten dieses Ausscheidungsfiegen 1978 und 1981, natürlich auf Hoch-Ybrig, ihrem damaligen Lieblingsgelände in den Bergen.

## Vom Balsaholz zur Glasfaser: die technische Revolution

Balsaholz war und blieb im Flugmodellbau von erstrangiger Bedeutung, seit es in Europa eingeführt wurde. Als leichtester fester Naturkörper kann es bis zu größeren Dicken mit dem scharfen Messer geschnitten und ebenso rasch wie fein geschliffen werden. Es verleiht dem im Vergleich mit Sperrholzkonstruktionen sehr viel leichter gewordenen Modell auch relativ hohe Festigkeit und Elastizität. In Verbindung mit neuen Profilen verbesserten sich die Flugeigenschaften ganz enorm. Die Flügel wurden schlanker bei zunehmender Spannweite. Das Beplanken des vorderen Drittels der Flügeloberseite – mit Sperrholz aus Gewichtsgründen nicht praktikabel – erhöhte die Profilgenauigkeit in diesem entscheidenden Bereich und machte den Flügel verwindungssteifer.

Problematischer war der Rumpf: Der herkömmliche Kastenrumpf, auch wenn er nun mit Balsaholz beplankt war – früher bespannte man das Gerippe mit Seide –, bot zwar mehr Festigkeit, vermochte jedoch aerodynamisch und optisch nicht mehr zu befriedigen. Wollte man aber mit Holz einen formschönen, den «richtigen» Seglern nachempfundenen Rumpf bauen, war dies nur mit enormem Aufwand möglich.

Schon in den frühen Sechzigerjahren experimentierten deshalb die Modellflieger mit dem damaligen Kunststoff Nummer eins, dem Polyesterharz. Wieviele Formenpositive aus Hartholz (!), dann -negative und schliesslich Rumpfschalen in wievielen unzähligen Stunden hergestellt wurden, weiss wohl niemand mehr. Die vielen Probleme und Misserfolge, die überwunden werden mussten, bis schliesslich befriedigende Ergebnisse den Aufwand belohnten, sind längst verschmerzt. Das hohe Lehrgeld zahlte sich schliesslich aus, denn bald einmal begeisterten Segelflugmodelle, die bereits verkleinerten Segelflugzeugen glichen, ihre Schöpfer wie die Zuschauer.

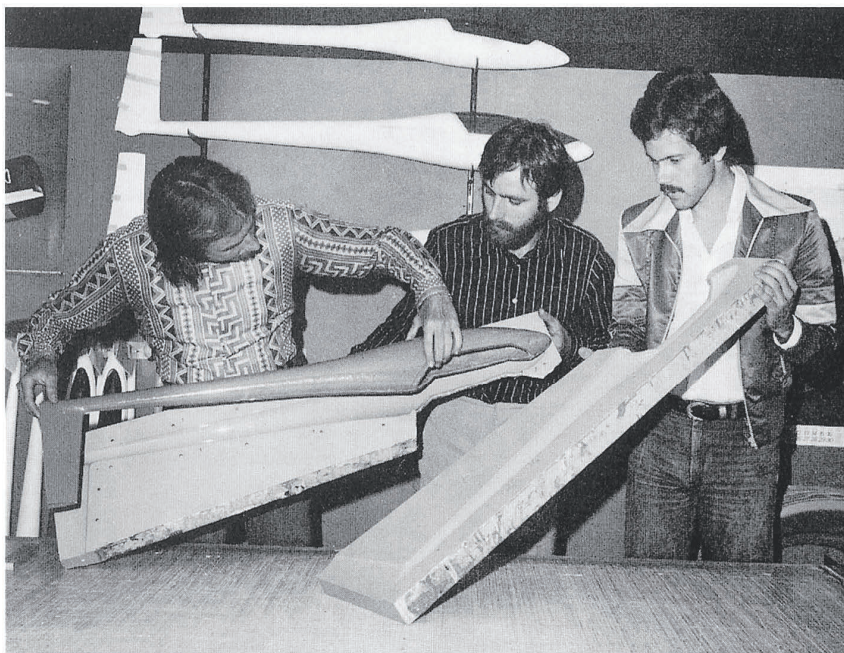


Aus den Anfängen der «Styro-Technik» (etwa 1974/75). Noch fehlt die Beplankung des Styroporkerns.

Glichen — denn noch waren sie dies nicht. Jetzt war wiederum das Tragwerk den gestiegenen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Der Durchbruch geschah 1974, als sich auch einige Erlenbacher daran wagten, Flügel in der heute noch weltweit meistverwendeten Konstruktionsform des balsabeplankten Schaumstoffkerns, mit Epoxidharz im Vakuum verklebt, herzustellen. (Aus Festigkeitsgründen wird heute meist mit Abachi-Fournier beplankt.) Diese Bauweise war noch sehr wenig bekannt und erprobt und fand deshalb, wie wohl jede bahnbrechende Neuentwicklung, ebenso viel zustimmende Beachtung, wie sie auch belächelt oder gar hart kritisiert wurde. In Verbindung mit modernsten Flügelprofilen aus dem Segelflugzeugbau, die sich durch geringstmöglichen Profilwiderstand (sogenannte Laminarprofile) bei guter Auftriebsleistung auszeichneten — sie galten bis anhin als im Modellflug nicht verwendbar — war nun der Traum vom

Bau des massstabgetreu verkleinerten Segelflugzeugs erfüllbar geworden. 1974 und 1975 bauten Paul Pfenninger und Georg Staub eine «Mosquito» im Massstab 1 : 4 mit einer Spannweite von 3,75 Metern und 4,5 kg Fluggewicht! An die dreissig Formen und Lehren mussten gebaut werden: Paul besorgte den Polyester-rumpf, Georg die Flächen. Und der Erfolg gab ihnen recht: Die Maschine flog wunderbar und erfüllte die in sie gesteckten Erwartungen. In der Schweizer «Aero-Revue» (September 1975) durften die Erbauer auf zwei Seiten ihre Pionierleistung vorstellen.

Mit der «Mosquito» war der Bann gebrochen. Der Beweis, dass der fliegerisch befriedigende, massstabgetreue Nachbau von Segelflugzeugen möglich sei, war erbracht. Die Entwicklung konnte weitergehen. Und wie sie weiterging!? Sie erinnern sich an die majestätisch kreisenden Segler am Anfang dieser Geschichte des Erlener Modelflugs? Wäre da eine «Mosquito» mit von der Partie gewesen, in Konstruktion und Bauweise dem Stand von 1975 entsprechend, so wäre ihr als Oldtimer, obwohl noch nicht völlig ergraut, besondere Beachtung gewiss gewesen.



Ein Rumpf der legendären «Mosquito» entsteht (1975). An der Wand (Mitte) ein fertig gespritztes Exemplar. Paul Pfenninger, der Erbauer, und Begutachter Mani Kress und Peter Aeberli (v.l. n. r.)

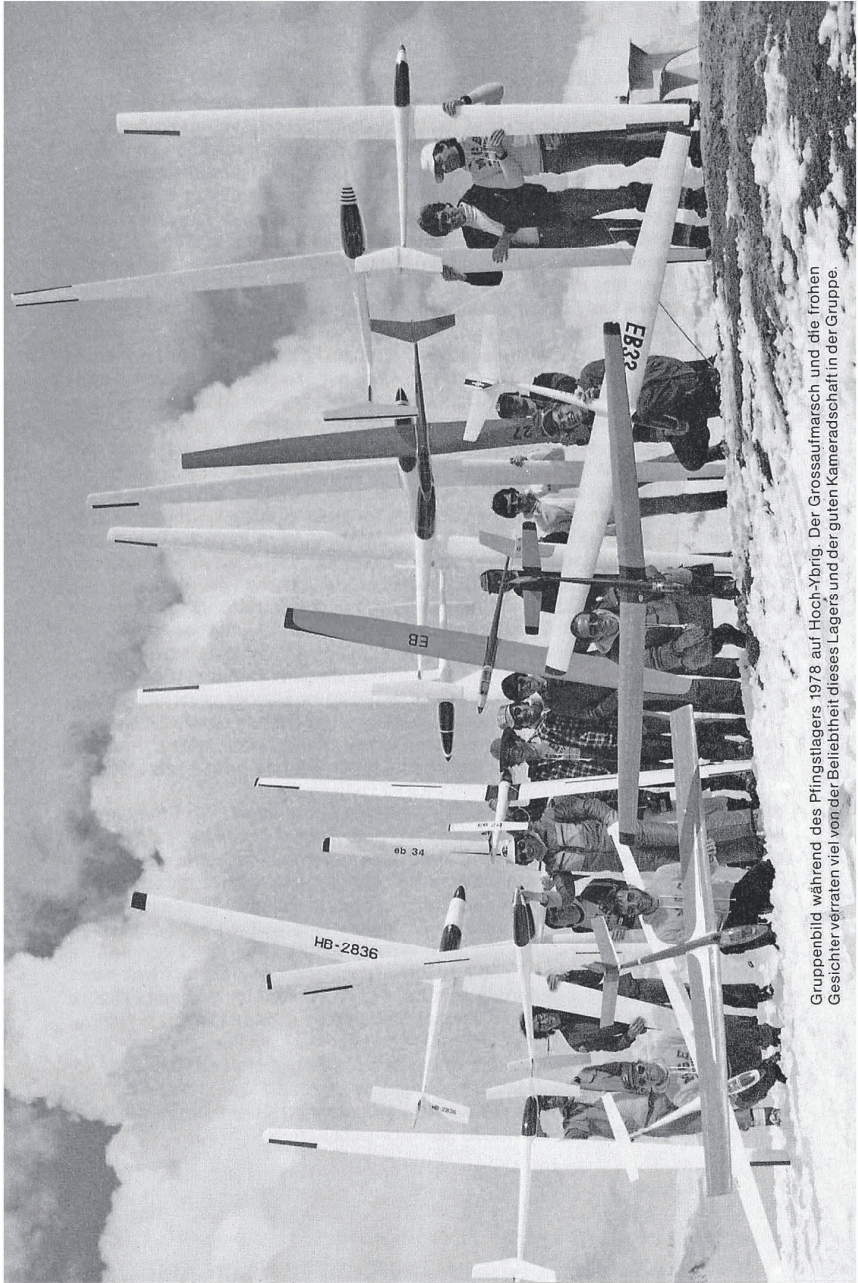
A propos Oldtimer: Wie mächtig auch die angekurbelte Begeisterung die Erlenbacher zum originalgetreuen Nachbau modernster Segler anspornte, so wuchs gerade anderseits – umsomehr? – auch die Lust am massstäblich verkleinerten Segelflugzeug aus der Pionierzeit. Aus Sperr- und Balsaholz notabene, was keine Probleme verursachte, flogen die Oldies doch ausgesprochen gemächlich im Vergleich zu den neuen Rennern, die bald einmal Geschwindigkeiten weit jenseits der 100-km/h-Grenze zu erreichen vermochten. Nicht nur dies, die modernen Maschinen unterschieden sich immer mehr nur noch in einigen Details, welche am Boden noch gut, in der Luft aber kaum mehr auszumachen waren. Weisses Einerlei. Ganz anders die Oldies. Fafnir, Moswey, Bergfalke, Grunau-Baby oder wie sie alle hiessen, mit ihrem unverwechselbaren Charakter, den lichtdurchfluteten Rippenflächen und farbig dazu noch. Friedliches Nebeneinander von alt und neu, das von den Elenbachern bis heute gepflegt wird.

Wir alle haben die gewaltigen Fortschritte der Kunststofftechnologie miterlebt. Auch im Flugmodellbau löste der Verbund von Glasfaser mit Epoxidharz (GfK) das bisher für den Bau der Rumpfe verwendete Polyesterharz ab. Schritt für Schritt wurden dank immer wieder neuen, verbesserten Materialien und Herstellungsmethoden die Konstruktionen immer ausgeklügelter und belastungsfähiger. Flugleistungen wurden erreichbar, von denen man eben noch kaum zu träumen wagte. Das sagen wir heute. Und morgen, in einigen weiteren Jahren...?

Der Bau von Grosseglern reizte einige Spezialisten ungemein. 1974 konnte Ruedi Krebsler seinen 5 Meter spannenden Nachbau der Super-Elfe dem stauenden Publikum vorführen. 1979 schleppte Georg Staub, nicht alleine natürlich, die Einzelteile eines brandneuen SB-10-Hochleistungsseglers auf den Rossberg bei Schindellegi. Montiert, alles überprüft – hinaus, über den Abgrund mit ihm. Doch was da flog und allen, dem Erbauer und Piloten wohl am meisten Herzklopfen verursachte, war das grösste je in der MG Erlenbach gebaute Modellflugzeug mit 7,25 Metern Spannweite! Welch herrlicher Anblick muss das gewesen sein!

Schliesslich werden seit einigen Jahren auch Flügel und Leitwerke, (noch?) nicht standardmässig zwar, weil sehr aufwendig und teuer, wie im modernen Rumpfbau ebenfalls in GfK-Schalenbauweise hergestellt. Wie der Rumpf bestehen also auch die Flächen «nur noch» aus zwei dünnwandigen GfK-Schalen, in Formen gebaut. Die eine der beiden Schalen bildet die Flügeloberseite, die andere die -unterseite. Ein durchgehender Holm, allerneuestens im Verbund mit Kohlefasereinlagen, stützt das Profil an seiner dicksten Stelle und verleiht zusätzliche, schliesslich extrem hohe Festigkeit.

Längst hat sich eine weitverzweigte Industrie dem populär gewordenen Modellflug angenommen. 1956/57 war der erste Baukasten aus England, ein Motormodell, in der Schweiz zu kaufen – und heute? Wir haben die Qual der Wahl. Vom einfacheren Bausatz, der sämtliche Teile vorgearbeitet enthält bis zum Fertigmodell, in das nur noch die Steuerungsanlage eingebaut werden muss, ist alles zu haben. Umso mehr reizt uns Erlenbacher immer noch der Eigenbau mit seinen vielen Herausforderungen, mit seinen Möglichkeiten zum Experimentieren und dem niemals käuflichen Erleben von grosser Freude und Befriedigung.



Gruppenbild während des Pfingstlagers 1978 auf Hoch-Ybrig. Der Grossaufmarsch und die frohen Gesichter verraten viel vom der Beliebtheit dieses Lagers und der guten Kameradschaft in der Gruppe.

## Ein unternehmungslustiges Völklein

Dass die jugendfrische Gruppe seit 1971 von einem mächtigen Unternehmungsgeist beseelt war, haben uns die beiden letzten Kapitel eindrücklich vor Augen geführt. Doch weder die Arbeit in der Werkstatt, noch erholames Sonntagsfliegen oder gar die stressreiche Wettbewerbsfliegerei vermochten den Hunger nach ungebindenem sich austoben Können zu stillen. Die Modelle bloss immer an den Erlenbacher Himmel zu hängen, wäre mit der Zeit allzu langweilig geworden. Sozusagen als Testflug traf sich die Bande zu Ostern 1972 auf der Ibergeregg. Das Wetter war derart, dass die Modelle nicht, die Ostereier dafür umso mehr zum Einsatz kamen. Bekannterweise liessen sich die Erlenbacher aber nie durch irgendwelche Enttäuschungen die Flügel stutzen – sie bauten sich trotz gleich neue: Das erste Sommerlager 1973 auf dem Flugplatz Saanen verblieb in schönster Erinnerung. 1975 versuchten sich die Mannen bei einem ersten Pfingstlager in Appenzell – es soll mehr eine nachhaltig wirkende Festerei denn Fliegerei gewesen sein. Suchten sie noch den fliegerischen Ausgleich, als sie vom 1. bis 3. August desselben Jahres auf Hoch-Ybrig waren und sich, resp. ihre Flieger, am Spirstock versuchten? Er wurde ihnen nicht verwehrt: «... genossen wir ideales Flugwetter. Die Aufwinde waren so stark, dass Oski Müller sein in den Wolken verschwundenes Modell in der Luft zerlegen musste, wobei der Rumpf um Haaresbreite im 1000 Meter tiefen Muotatal verschwunden wäre.» Und dass gewisse Spezialisten noch Mühe hatten im Umgang mit ihren neuen, grossen Supervögeln, belegte Georg Staub: «Noch unrühmlicheres vollbrachte (G. S.), der seine «Jumbo»-Flügel (4.5 m Spannweite! der Verfasser) schon beim Aufsteigen auf den Spirstock-Sessellift entzweibrach!» (Jahresbericht 1975). Hoch-Ybrig sollte fortan zur Tradition werden: Mit einem Grossaufmarsch eröffnete die Gruppe 1976 das erste von sechs Pfingstlagern. Den oft ausführlichen Berichten nach zu schliessen durchwegs begeisternde Lager, ohne die geringste Einschränkung, was das kameradschaftliche Lagerleben der vereinten Modellfliegerfamilien, Verliebten wie Solisten betraf. Zur Aufgabe dieser Tradition führten lediglich mal missliches Wetter, mal tiefer Schnee oder auch beides.

Wen wundert's, dass die von derlei Unternehmungen angetanen Erlenbacher nach klimatisch verlässlicherem Ersatz sannen. Angelo Beltrame, aufgewachsen in Bolzano und seit 1981 Mitglied, nahm den Faden auf und vermochte die erwartungsvollen, neuen Kameraden in seine geliebte Heimat zu entführen; er organisierte 1981 das erste Dolomiten-Sommerlager in Canazei. Eine neue Tradition begann, 1987 bereits zum siebenten Male wiederholt. Nebst betörenden mündlichen Überlieferungen – wer vermag denn schon die Grenze zu erkennen, wo das Fliegerlatein beginnt? – hinterliess Geschriebenes der Nachwelt nicht weniger eindrückliche Erinnerungsfetzen: «Hammerferien im Tirol mit Fliegen, Pilzen, Essen und Trinken egal in welcher Reihenfolge reissen alle aus den Socken.» (Jahresbericht 1981) Oder 1983: «... Absaufer waren selten im Vergleich zu «Hilfe, wie bring ich dä Kahn wider obenabe?»,... «Fliegerisch erlebte jeder etwas Neues, sei es die erste Rolle, ein gelungener Erstflug, Piquets bis zum Geht-nichtmehr, Thermikkreisen im Rückenflug, Rückenstart über eine Felswand... oder einmal gemütlich seine Kreise ziehen.» («Balsawolke» 3/83).



Faszination Gebirgsflug! Ein Grossegler zieht vor der imposanten Kulisse schroffer Dolomiten-Wände beim Passo Pordoi seine Kreise, emporgehoben von oft mächtigen, aber auch launischen Aufwinden. (Sommerlager 1985)

Samstags- oder Sonntagsausflüge auf mehr oder weniger nahe Höger würzen seit Jahren das Gruppenleben. Nummer eins auf der Hitliste der voralpinen Fluggelände, die Alp Scheidegg ob Wald, ist für manchen Erlenbacher beinahe zur zweiten Modellflugheimat geworden. Mit den «Herren» des Flugplatzes, der MG Alp Scheidegg, bestehen seit Jahren kameradschaftliche Beziehungen; «offizielle» Gruppenbesuche, mal auf der Scheidegg, mal bei uns und mit allem kulinarischen Drum und Dran, wie es sich für Einladungen gehört, bekräftigen die Freundschaft. Wer erstmals, mit pochendem Herzen, dort oben seinen Segler dem hangaufwärtsziehenden Westwind übergab, der fühlte wenige Minuten später, dass er hierher wiederkommen würde.

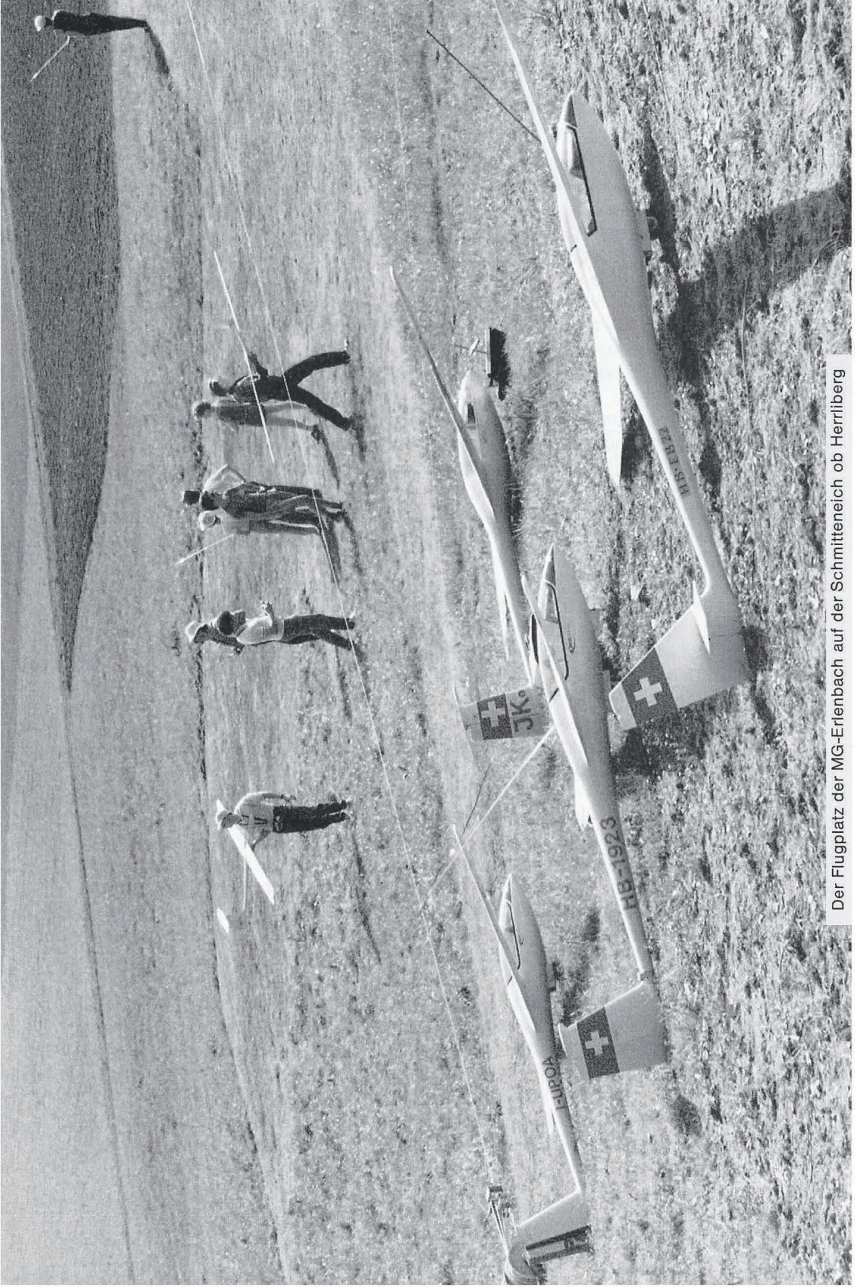
«Was passiert, wenn es nicht trägt?» Beklemmung vor dem ersten Startversuch, Besorgnis verratende, nach Notlandeplätzen Ausschau haltende Blicke in die feindliche Tiefe – doch nichts als gefährliche Halden, Tobel, felsige Abgründe, undurchdringliche Wälder! Und dann die Erlösung nach bangen Sekunden, vielleicht Minuten höchster Konzentration, wenn der das Modell verfolgende Blick langsam nach oben wandert, Modell und Seele des Piloten der gähnenden Tiefe entflohen sind.

Ob auf der Alp Scheidegg oder auf dem Rossberg am Wildspitz, ob auf dem Spirstock bei Hoch-Ybrig oder auf Alp Stofel über dem Sihsee, ob auf dem Hahnenmoos bei Lenk, wo sich alljährlich vor allem Grossseglerpiloten aus der ganzen Schweiz zum fliegerisch begeisternden Stelldichein treffen, oder auf dem Männlichen bei Wengen, wo unsere MG 1979 eine Sommerwoche lang den Gebirgsflug übte: der faszinierende alpine Modellsegelflug, seit 15 Jahren Tradition, ist nicht mehr wegzudenkender Teil unseres Modellfliegerlebens.

Grosssegler! Von manchem gebaut und von allen bestaunt, ob Kameraden oder Publikum. Der Hochstart mit der Motorwinde, auf der Schmitteneich die einzige praktikable Methode, unsere Modelle in die Luft zu befördern, bedeutet für sie wegen des grösseren Gewichts ein erhebliches Risiko. Gefahrloser ist nur der Flugzeugschlepp: Ein kräftiges Motormodell, den Segler an einem etwa 25 Meter langen Seil hinter sich herziehend, bringt ihn auf Höhe. Aufwinde können gesucht werden, bevor der Seglerpilot über Funk die Verbindung löst. Deshalb findet man unsere Grossseglerpiloten des öfters auf dem mit einer Piste versehenen Flugplatz der MG Zumikon. Freundschaftliches Miteinander verbindet die beiden Gruppen seit der Gründung der MG Zumikon 1972.

Wer es wie der Chronist unternimmt, in der Geschichte der MG-EB zu stöbern, der sieht sich mehr und mehr einer eindrücklichen Flut von Ereignissen und Unternehmungen gegenüber. Was nicht so wäre ohne die immer wieder und oft über Jahre hinweg geleistete Initiative einzelner Mitglieder. Unmöglich, im gebotenen Rahmen von alldem zu erzählen, was der MG Erlenbach mit der Zeit zu ihrem ausgeprägt eigenständigen wie auch vielseitigen und lebendigen Charakter verhalf. War es als Würdigung ihrer Arbeit und Erfolge zu verstehen, dass sich die MG 1982 auf 6 Seiten plus Titelbild in der «Aero-Revue» vorstellen durfte, redaktionell als eine Gruppe bezeichnet, welche «in vorbildlicher Harmonie den Modellsegelflug betreibt»?

Dieses Kapitel zu beenden gebührt wohl dem, der seit 1974 alljährlich das Gruppenleben genauestens unter die Lupe nimmt: dem Samichlaus. Während Hobbyköche, verhinderte Beizer und kuchenbackende Modellfliegerfrauen die kulinarische Grundlage zu einem frohen Familienfest bereiten, geisselt der Samichlaus kleinlaut gewordene Übeltäter jeder Sorte, lobt die Fleissigen und ermuntert die Zaghafte. Ob es jedoch seinen spiessigen Erziehungsmethoden zu verdanken ist, dass die Gruppe bereits wieder dem noch so fernen Beginn der nächsten Saison entgegniefiebert, lassen wir dahingestellt bleiben.



Der Flugplatz der MG-Erlenbach auf der Schmitteneich ob Herrliberg

## Vom Eichholz zur Schmitteneich – die Heimat der MG Erlenbach

Spätestens seit dem Beginn der Siebzigerjahre – so genau ist das nicht mehr auszumachen – mussten sich die Erlenbacher nach einem besser geeigneten Fluggelände umsehen. Die Wohngebiete der Seegemeinden frassen sich immer höher den Berg hinauf in die Wiesen und Äcker. Die Motormodell-Fliegerei musste aus eben diesen Gründen gänzlich abgeschafft oder auf fremde Plätze (z.B. der MG Zumikon) verbannt werden, um nicht Unmut unter der Bevölkerung zu erregen. Auf dem «Eichholz» ob Feldmeilen fand die Gruppe dank einem wohlgesinnten Bauern eine neue Bleibe, verständlicherweise nicht ganz ohne Einschränkungen. Die Landwirtschaft hatte natürlich Vorrang, ihrem Rhythmus folgten die streng zu beachtenden Regeln des Flugbetriebs.

Es gelüstete die aktive MG denn auch bald nach einem «eigenen» Gelände, auf dem uneingeschränkter Flugbetrieb während des ganzen Jahres möglich wäre. Ein stolzer Traum! 1975 sondierten zwei Akteure, die auch sonst überaus aktiven und langjährigen Mitglieder Mani Kress und Peter Fankhauser, nach eventuell vorhandenen Möglichkeiten. Und siehe! Eichholzbauer Rusterholz vermittelte gute Kontakte zu Herrn Ernst Stoll, Transportunternehmer in Herrliberg. Und der war schliesslich – ihm und dem Himmel seis gedankt – bereit, der MG ein ihm gehörendes, herrliches Stück Land auf der Schmitteneich zu verpachten! Leider verstarb Herr Stoll 1984, kurz nachdem der Pachtvertrag noch für viele weitere Jahre verlängert werden konnte. Mit Frau E. Hubmann-Stoll, einer Tochter des Verstorbenen und nun Besitzerin des Fluggeländes, besteht zu unserer Freude ein gutes Einvernehmen. Mit grossem Wohlwollen begegnet Frau Hubmann unserer Freizeitaktivität, wofür wir ihr sehr dankbar sind. Es ist für uns Modellflieger ja keineswegs selbstverständlich, nicht andauernd von Geländesorgen geplagt zu werden. Die zunehmenden Nöte vieler Modellfluggruppen legen davon beredtes, trauriges Zeugnis ab.

Die Begeisterung über den gelungenen Pachtvertrag, der berechtigte Hoffnung auf eine langfristig gesicherte Zukunft weckte, war gross. Mit neuem Elan und frohgemut machte sich die Gruppe an die Arbeit; es galt, aus einem verwilderten Waldrandstreifen und einem nicht mehr genutzten Acker einen schönen Modellflugplatz zu zaubern. Roden, mähen, ausebnen, neu ansäen, dann alles wieder von vorne beginnen... Am 10. Juli 1976 wurde die neue, hoffentlich endgültige Heimat der MG-EB mit einem rauschenden Fest eingeweiht.

Bereits 1974 wurde mit dem Bau einer Motorwinde für den Hochstart begonnen. Das Hochziehen der Modelle von Hand war bei den immer etwas grösser und schwerer werdenden Modellen eine zusehends mühsame Angelegenheit. Aber erst die Aussicht auf ein eigenes Fluggelände vermochte die Konstrukteure, ebenfalls unter der Führung von Peter Fankhauser, so richtig anzuspornen, trotz technischer Probleme das Ding fertig zu kriegen. So war denn am Fest der Flugplatzeinweihung gleich auch für eine weitere Attraktion gesorgt: die neue Winde

wurde vorgeführt und erprobt. Die Akten hinterliessen jedoch verlässlich; dass sie, mit einem neuen, besseren Motor versehen, erst zu Beginn des kommenden Jahres ganz fertig wurde, eingeweiht am 6. Februar 1977.

Mit Beginn dieses Jahres (1977) verliess Paul Pfenninger das Amt des Obmanns. Freund Peter Aeberli — zur Erinnerung: die beiden traten 1964 gemeinsam der Gruppe bei — übernahm nun die Führung, um sie, zu unserem Glück, bis heute zu behalten! Erst 1982 trat Paul auch als Mitglied des Regionalvorstandes und der Fachkommission (Bereich RC-Modelle) zurück, geehrt mit dem goldenen Ehrenabzeichen! Paul ist natürlich heute noch bei uns mit dabei und fliegt, mitunter nicht bloss älter, sondern auch nostalgischer geworden, zum Gaudi des Publikums immer noch mit seiner Uralt-Fernsteuerung aus den Siebzigerjahren und dies, wie er jedem gerne verkündet, zu seiner vollsten Zufriedenheit!

Im Frühling 1978 zimmerten einige Aktive einen grossen Tisch mit Bänken unter die mächtigen Buchen am Waldrand. Das Gelände wurde zusehends zu einem heimeligen Ort. Man konnte nun auch gemütlich beisammensitzen, sitzen und plaudern bei Speis und Trank. Erst 1987 musste dieser Tisch, von Wind und Wetter langsam faul geworden, durch einen neuen ersetzt werden.



Die Schmitteneich, ein friedlicher Lagerplatz für die Angehörigen der MG-EB und deren Modelle. Auch der interessierte Wanderer ist uns ein willkommener Gast.

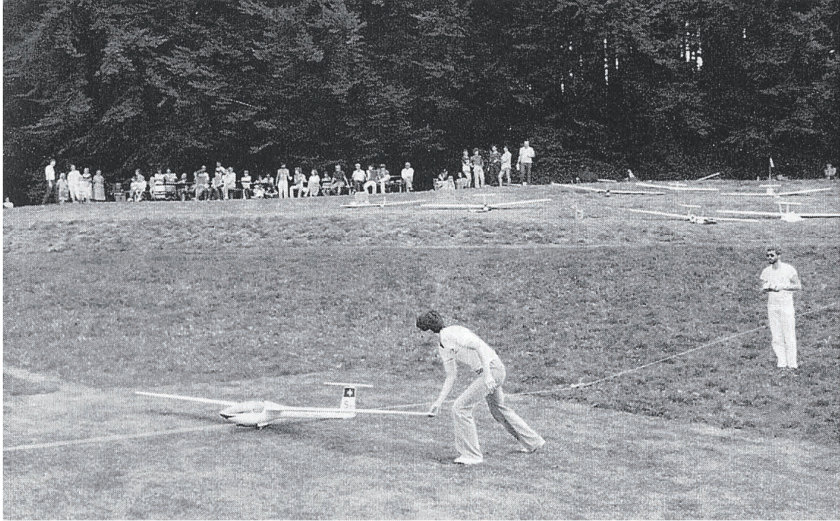
Ebenfalls 1978 war's, als es gelang, ein neben dem Fluggelände liegendes Geräterhäuschen von seinem Erbauer und Besitzer, Herrn Fierz, zu mieten. Herrlich, nun auch noch einen Ort zu haben, wo die Gerätschaften wie Motorwinde, Rasenmäher und so manches Kleinzeug sicher versorgt werden konnten. Sofort machte sich die Gruppe ans Ausbessern, Einrichten und – Einweihen! Nun, 12 Jahre später, steht erneut die Renovation unseres «Chnuschperhüsli» vor der Türe. Unschätzbare Dienste hat es uns schon geleistet und sollte es uns während vielen weiteren Jahren auch noch erbringen können. Zur Freude auch seines Besitzers, Herrn Fierz!

Die erste Motorwinde, Stolz der ganzen Gruppe, war bald einmal den hohen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Nicht bloss deshalb, weil nach jedem erfolgten Start das Schleppseil zu Fuss wieder zurückgeholt werden musste, was eine recht anstrengende und zeitraubende Prozedur gewesen sein soll. Viele Modelle waren ganz einfach zu schwere Brocken für sie, sodass sie oft arg ins Schwitzen geriet. 1981 kaufte sich die Gruppe eine neue, supermoderne Winde, ausgerüstet mit automatischer Seilrückholung. Mit ihrem bedeutend stärkeren Motor vermochte sie – wiederum für einige Jahre wenigstens – die meisten Modelle problemlos auf etwa 150 Meter Ausklinkhöhe zu schleppen. War mit der alten Winde nur etwa alle 10 bis 15 Minuten ein Start möglich, so verkürzte sich dank der neuen Seilrückholung die Wartezeit auf etwa 2 Minuten! Diese Winde versieht heute noch ihren Dienst, seit 1986 allerdings mit einem neuen, nochmals stärkeren, jedoch leiseren wie auch umweltfreundlicheren Motor.

Jedes offene Gelände am Südwesthang des Pfannenstils eignet sich grundsätzlich, vorausgesetzt man darf, für den Segelmodellflug, solange die Winde aus Richtung Süd bis West wehen. Bei Bise jedoch geht gar nichts mehr. Zu Beginn der Siebzigerjahre fand man am nordwärts gerichteten Hang auf der Forch ein bei Biswind hervorragend geeignetes Hangfluggelände. Es wurde sozusagen zur Institution, zum Ausweichflugplatz, wenn der kalte Nordwind vom Pfannenstil zum See hinunter blies und den Flugbetrieb in Erlenbach stilllegte. Ein Pachtvertrag sicherte Rechte und Pflichten. Doch die zunehmende Überbauung des Hanges in den letzten Jahren vergällte die Freude. Nicht bloss, dass die vielen Häuser unangenehme Windturbulenzen verursachten; auch der verfügbare Raum, für einen sicheren Flugbetrieb unerlässlich, wurde immer mehr eingeengt. 1987 gaben die Erlenbacher das Gelände auf, nicht ohne Wehmut und um eine ehemals ideale Möglichkeit ärmer geworden.

## **Die Jahre 1988 bis 1994**

Eine harmonische Weiterentwicklung hat diesen jüngsten Abschnitt in der Geschichte der Modellfluggruppe Erlenbach gezeichnet. Erfreulicherweise meldeten sich vermehrt jüngere und sehr junge Leute, um sich unter kundiger Führung altgedienter Mitglieder in die Kunst des Modellsegelfliegens einweihen



Wird es gelingen? Viele Augen verfolgen den Start eines grossen und fast 5 kg schweren Seglers. (Schmitteneich)

zu lassen. Dass viele der zunächst sehr begeisterten Jungpiloten nach nur ein bis zwei Jahren wieder absprangen, ist als Zeichen unserer Zeit mit hinzunehmen. Zu gross sind, wenn einmal der Reiz des Neues verblasst ist, die vielfältigen Verlockungen anderer Hobbies. Dennoch kamen in diesen Jahren erstaunlich viele neue Mitglieder dazu und blieben erfreulich aktiv, darunter auch viele junge Familienväter. So ist die Altersstruktur der Mitglieder sehr ausgewogen.

Auch im Vorstand kam es 1990 zu einer Blutauffrischung. Adrian Fritschi übernahm von dem nach 13 Jahren zu Recht etwas amtsmüde gewordenen Peter Aeberli das Amt des Präsidenten, und den dadurch freigewordenen Sessel des Vizeobmann besetzte Bernhard Ritschard. An der Generalversammlung 1992 fusionierte die Gruppe mit der aus vier Mitglieder zusammengeschrumpften Modellfluggruppe Meilen, deren Aktivität unter dem Verlust ihrer Fluggelände sehr gelitten hatte. An der gleichen Versammlung gab sich die Modellfluggruppe neue, sehr moderne Statuten, welche Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse innerhalb des Vereins und des Aeroclubs nahmen.

Auch eine technische Weiterentwicklung war nicht zu übersehen. So wurden die Grossegler eher noch eine Spur grösser und schwerer, insbesondere aber auch schneller. Eine erstaunlicherweise gerade in die entgegengesetzte Richtung zielende Entwicklung zeichnete sich ab etwa 1993 ab. Die sogenannten Handlouncher, sehr kleine und nur wenige hundert Gramm leichte, über zwei Achsen gesteuerte Wurfgleiter eroberten das Herz eines manchen Grosseglerpiloten. Sie ermöglichen per Handstart das Ausnützen auch nur minimalster Aufwinde in Bodennähe. Der Elektroflug fand noch weitere Verbreitung. Das Bedürfnis, die An-

triebsakkus auf dem Fluggelände nachladen zu können, führte 1989 zur Installation einer Solaranlage auf dem Dach des «Chnuschperhüsli» – eine weitere Perfektion der bereits sehr guten technischen Infrastruktur der Gruppe.

Die Erlenbacher, welche vor allem dem beschaulichen Segelfliegen auf dem eigenen Platz frönen und, was die Teilnahme und die Organisation von Wettbewerben anbelangt, seit vielen Jahren wenig zur Belebung des regionalen Modellflugwesens beigetragen hatten, haben ab 1990 in anderer Weise eine sehr geschätzte Dienstleistung ins Leben gerufen. Denn seither hat die Gruppe alle zwei Jahre eine Börse organisiert, an welcher jedermann, sei er nun Gruppenmitglied oder nicht, sein Modellbaumaterial anbieten oder solches erstehen konnte. Die Möglichkeit wurde rege genutzt. Viele Flugzeuge und Zubehör haben seither an den Börsen ihre Besitzer gewechselt.

Das Jubiläumsjahr 1994, welches die Erlenbacher mit einem grossen Fluglager auf dem Hahnenmoos im Berner Oberland feiern wollen, zeigt eine durch und durch gesunde Gruppe. Ihre Zusammensetzung aus 45 Aktiven, darunter eine erfreulich hohe Anzahl Junioren sowie lediglich fünf Passivmitgliedern zeigt, dass die Gruppe lebt – und fliegt, wozu sie ja einst auch gegründet worden ist.



Nur fliegen ist schöner! Hoch über der Schmitteneich kreist ein Modellsegelflugzeug, ausgerüstet mit einer Foto-Kamera. Der Pilot löst über Funk den Verschluss aus. Im Vordergrund Herrliberg, hinten Albiskette und Uetliberg.

## Ausklang

Etwas müde nun vom vielen Erzählen über die lange, wechselvolle und von so vielen spannenden Ereignissen geprägten Geschichte der Modellfluggruppe Er-lenbach, blicken wir hinaus in die grandiose Weite. Über dem See liegt bereits leichter Dunst. In gleissendem, schon leicht gerötetem Licht erstrahlt am weiten Horizont die lange Kette der Berge, den Abend verkündend. Es ist still geworden

auf der Schmitteneich. Der letzte Segler ist gelandet, das Windenseil eingeholt. Alle Gerätschaften werden im «Chnuschperhüsli» versorgt, das Gelände von Lie-geengebliebenem gesäubert. Wir verabschieden uns, alle vollbepackt mit demon-tierten Modellen und Utensilien, mit einem herzlichen «uf Wiederluege» und «bis bald». Auch der neugierige Wanderer hat sich, um ein eindrückliches Erlebnis reicher, auf seinen Heimweg gemacht. Wir schliessen das «Chnuschperhüsli» – ein herrlicher Modellflugsonntag ist zu Ende.

Besuchen auch Sie uns bald einmal an einem schönen Wochenende auf der Schmitteneich? Es würde uns freuen! Vielleicht haben Sie sogar einen modell-flugbegeisterten Sohn – bei Töchtern sind derartige Regungen zwar seltener, aber keineswegs seltsam –, dem wir bei seinen einsamen und deshalb oft genug wenig erfolgreichen Bau- und Flugversuchen etwas Unterstützung und Ermun-terung bieten können. Wäre es nicht schade, wenn seine Freude ob der unaus-weichlichen Schwierigkeiten bald wieder verloren ginge, lediglich mangels kom-petenter und kameradschaftlicher Hilfe?

Bis bald!





