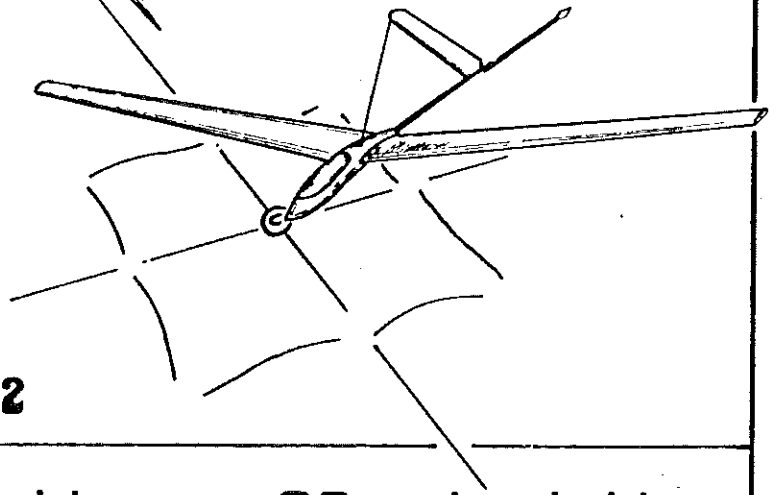
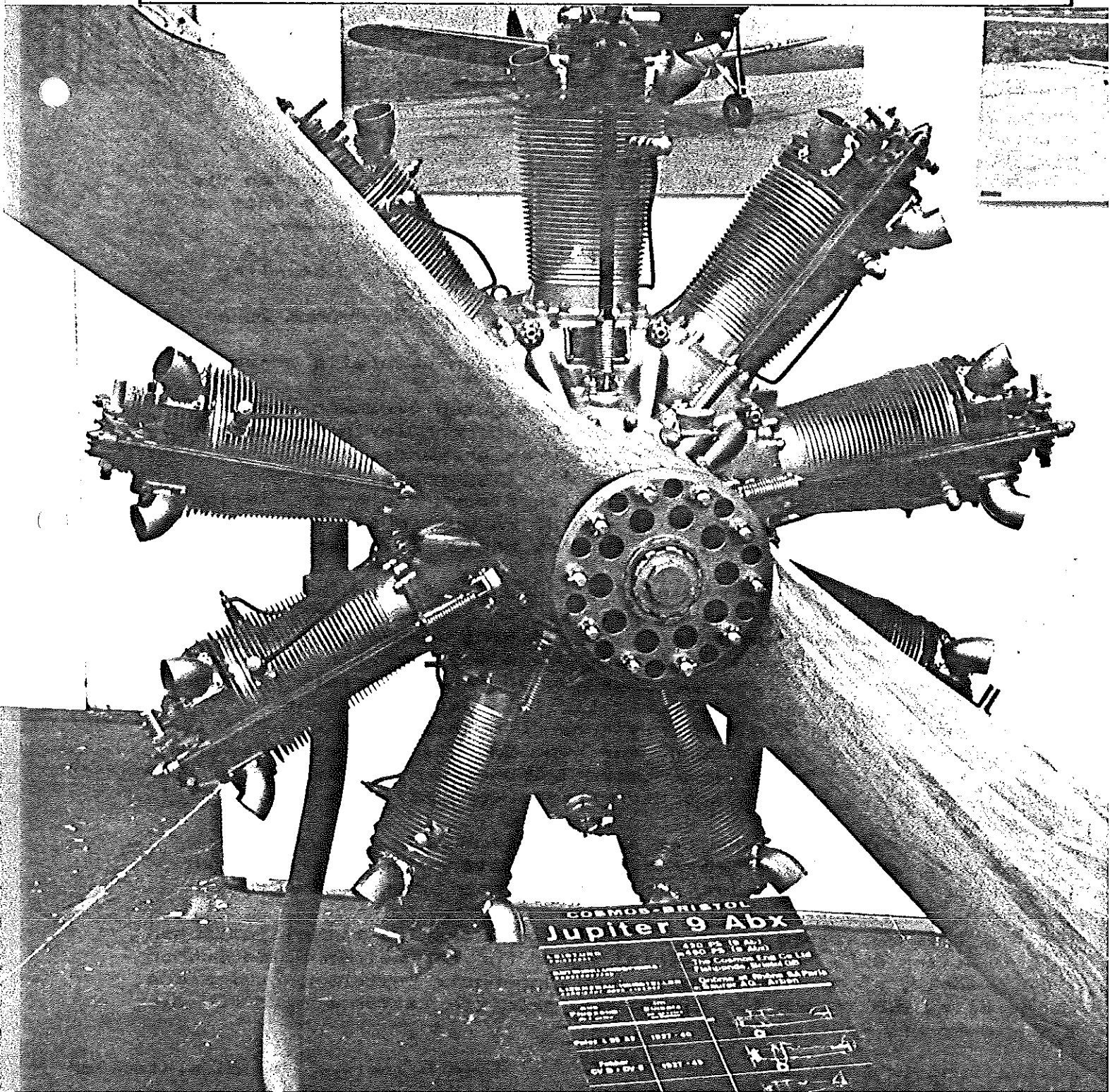


DEADCENTER



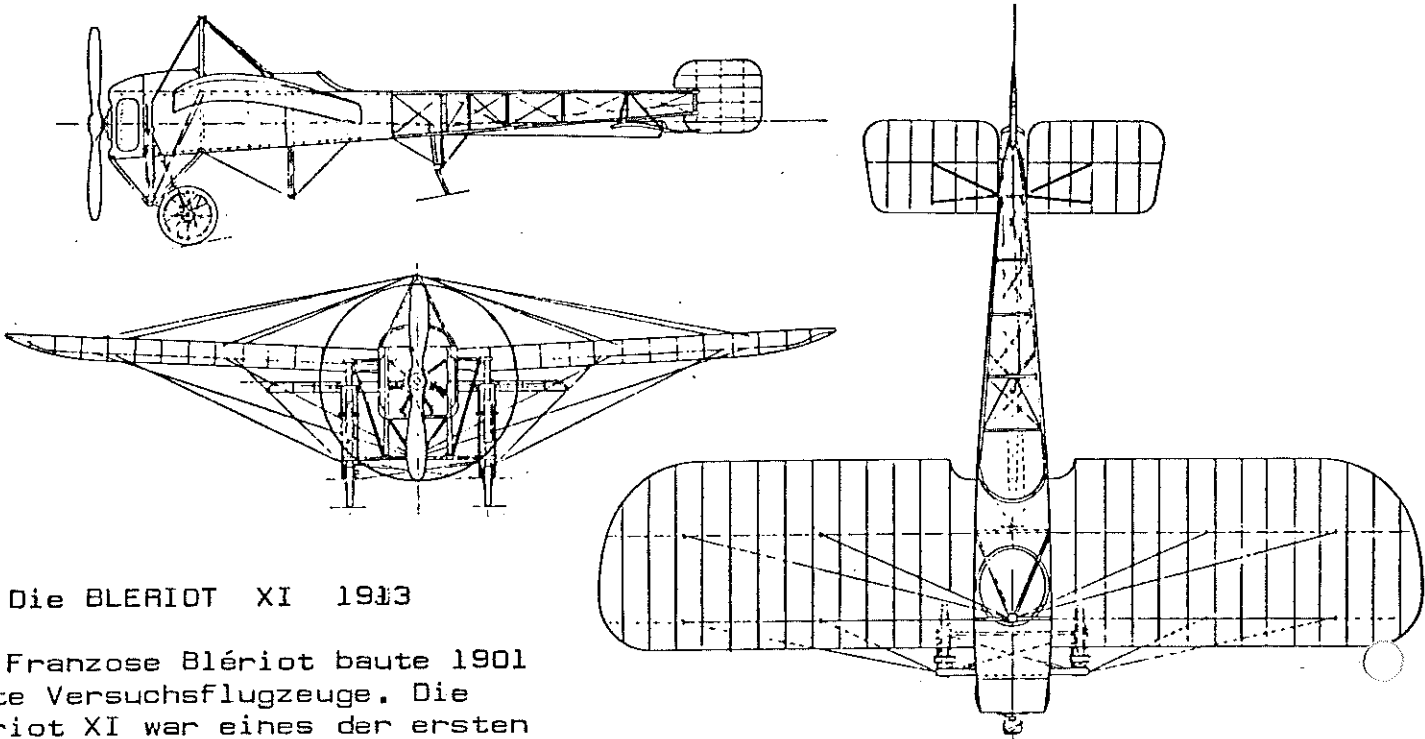
INFOBLATT 1/82

redaktion: willy mischler wa 08 reinach bl



COSMOS-BRISTOL
Jupiter 9 Abx

| | | |
|----------------------------|------------------------|------------------------|
| Hersteller | 430 95 (9 Ab) | 430 95 (9 Ab) |
| Motorleistung | 1150 PS (9 Ab) | 1150 PS (9 Ab) |
| Hersteller (Werkstatt) | The Cosmos Ltd. Co Ltd | The Cosmos Ltd. Co Ltd |
| Hersteller (Werkstatt) (2) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (3) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (4) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (5) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (6) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (7) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (8) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |
| Hersteller (Werkstatt) (9) | 1st Street, London G8 | 1st Street, London G8 |



Die BLÉRIOT XI 1913

Der Franzose Blériot baute 1901 erste Versuchsflugzeuge. Die Blériot XI war eines der ersten Flugzeuge, das in grösseren Serien hergestellt wurde. Zahlreiche Erst- und Rekordflüge bewiesen die Leistungsfähigkeit dieses zierlichen Mitteldeckers. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur an die wichtigsten Rekorde erinnern. 25. Juli 1909 erstmalige Überquerung des Ärmelkanals mittels Flugzeug, was damals die stolze Summe von 10'000 Pfund Sterling einbrachte.

24. Januar 1913 erstmalige Ueberquerung der Pyrenäen durch Oskar Bieder.

13. Juli 1913 erstmalige Ueberquerung der Alpen ebenfalls durch Oskar Bieder.

Bieder war seiner Zeit ein gutes Stück an guten Gedanken voraus, kaufte er sich doch nach bestehen der Fliegerschule in Pau sofort 2 der erfolgreichen Flugzeuge für seine experimente.

Bei der Aufstellung der Schweizerischen Fliegerabteilung im August 1914 wurden die beiden im besitze Biders stehenden Blériot - Eindecker, die mit Motoren von 70 und 80 PS ausgerüstet waren, von dieser übernommen. Die 80 PS Blériot ist heute im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellt.

Die Blériot XI ist weitgehend aus Holz und Stoff, den üblichen Baumaterialien jener Epoche, aufgebaut. Der Fachwerkkrumpf weist durchgehend einen quadratischen Querschnitt auf. Die Innenver - spannung aus Klaviersaiten verstärkt die aus Eschen- und Tannen - holz bestehende Gitterstruktur. Nur der vordere Rumpfteil zwischen Motorhaube und hinterem Pilotensitz ist mit Stoff bespannt. Als Triebwerk findet ein Siebenzylinder - Rotationsmotor des Typs Gnôme "Lambda" Verwendung, der rund 80 PS entwickelte. Bei diesem damals häufig verwendeten Triebwerk dreht sich der ganze Motor mit dem angeflanschten Nussbaumpropeller um eine feste Achse.

Das Leitwerk setzt sich aus dem aerodynamisch ausgeglichenen Seitenrudder, den auf der Unterseite des Gitterrumpfes befestigten verspannten Höhenflossen und den nicht ausgeglichenen Höhenrudern zusammen.

Die Tragflächen weisen einen rechteckigen Grundriss mit elliptischen Flügelspitzen auf. Als Baumaterial wurde für die beiden Holme Eschen - holz gewählt, während die Rippen aus Tannenholz bestehen. Zahlreiche parallel zu den Holmen auf die rippen geleimte Latten sorgen für die Einhaltung des Profils.

KLEINKRAM

'Scharnierloch-Lochwerkzeug'

Von Dubro bzw. Goldberg ist schon längere Zeit ein Werkzeugsatz für die Herstellung von Scharnierschlitzern erhältlich. Er kann sowohl für Rollen- oder Folien-Scharniere als auch für Stift- oder Zapfen-Scharniere verwendet werden (Abb. 1).

Dubro liefert keinen Halter mit, da der meist in der Werkzeugkiste vorhanden ist (z.B. X-Acto Nr. 2). Ein Set kostet ca. 5 bis 10 Franken.

Es gibt verschiedene Methoden, Scharnierschlitz herzustellen,

- die einfachste und schnellste: Holz mit dem Balsamesser aufspalten.
Nachteil: Die in den Schlitz gesteckte Scharnierfahne wirkt wie ein Keil, -das Holz kann aufreißen.
- auch eine schnelle, aber kostspielige: mit einem kleinen Kreissägeblatt.
Problem: Passende Kreissägeblätter sind schwierig zu beschaffen und eine Bohrmaschine mit biegsamer Welle bzw. ein Handschleifer wird benötigt.
Nachteil: Der Schlitz wird, abhängig von Sägeblatt-Durchmesser und gewünschter Schlitztiefe, immer viel breiter, als für die Scharnierfahne nötig ist. Dadurch wird das Holz ebenfalls geschwächt, sofern man den Schlitz nicht vollständig mit Leim ausfüllt.
- eine aufwendige: Aufbohren.
Problem: Das Bohren von Löchern mit 1 mm \emptyset erfordert eine geeignete Bohrmaschine. Ausserdem müssen die Stege zwischen den Löchern noch mit einem Werkzeug, das man sich am besten aus einem alten Metallsägeblatt anfertigt, 'herausgegrübelt' werden.
- eine schnelle, saubere und billige: eben mit dem Schlitzwerkzeug.

Allerdings ergibt das Vorstechwerkzeug in seinem Lieferzustand noch keine sauberen Schlitz. Die durch das Stanzen verbogenen Spitzen zerreißen lediglich die Holzfasern, statt sie sauber zu schneiden. Man muss die Spitzen durch Schleifen und Abziehen zu Schneiden ausbilden und schon geht's bestens.

Das Holz sollte nicht zu hart sein, die Fasern müssen parallel zum Profil bzw. zur Scharnier-Achse verlaufen. Ansonsten muss man für den Umgang mit dem Schlitzwerkzeug nicht besonders begabt sein. Beim Vorstechen des Schlitzes ist auf die Tiefe zu achten und für das Ausräumen der obersten Schlitzpartie lässt man am besten die Zentriervorrichtung aufgesteckt, damit das Ausräumwerkzeug geführt ist.

Da der Ruderspalt nur 0,5 bis 1 mm breit sein soll, muss man bei Scharnierrolle beidseitig etwas ins Holz einlassen. Ich schräge deshalb die Schlitzkanten mit einem spitzen Balsamesser noch ca. 0,5 mm ab (Abb. 2).

So nebenbei noch etwas zur Scharnierwahl.

Rollenscharniere gibts in allen 'Rassen' und von allerlei Herstellern. Dementsprechend bestehen auch enorme Qualitätsunterschiede. So kann man ein gewisses Spiel des Scharnierstifts tolerieren, vorausgesetzt, er ist so vernietet, dass er nicht aus der Rolle herausfällt. Das Spiel wird durch die unvermeidlichen Einbauungenauigkeiten meist aufgehoben. Bevor man sich für ein bestimmtes Scharnier entscheidet sollte man dessen Festigkeit prüfen. Reisst bei einem Gegeneinanderdrehen der Scharnierfahnen eine Fahne entlang der Rolle ab, so taugt das Scharnier nichts. Leider ist das bei dem von Multiplex der Fall. Leider, weil das sonst das präziseste und am saubersten gefertigte Scharnier ist, das mir je in die Finger geriet. Schuld ist der scharfe Uebergang von Rolle zu Fahne (Kerbwirkung!).

Befestigt man Rollenscharniere mit Epoxy-Kleber im Schlitz, so ist entgegen weitverbreiteter Meinung keine zusätzliche Sicherung durch Holzschrauben, Dübel oder abgeklemmte Nadelspitzen nötig, vorausgesetzt, die Scharnierfahnen besitzen Löcher

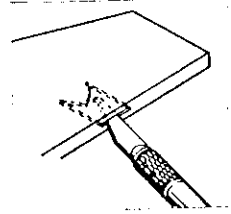
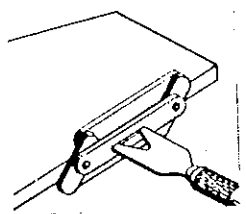
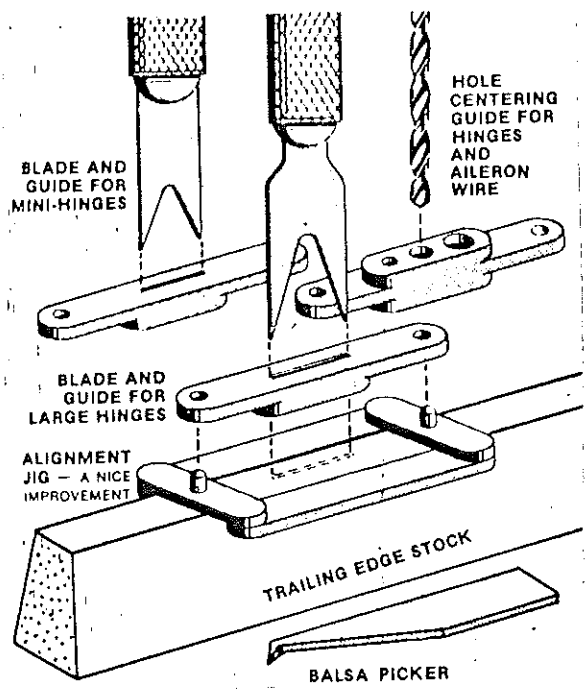


Abb. 1

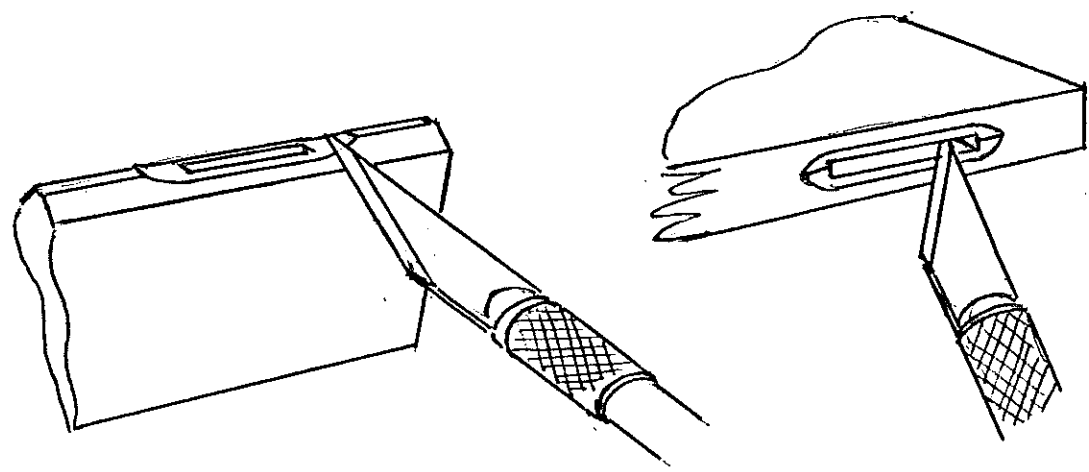


Abb. 2

und alle Hohlräume im Schlitz sind mit Epoxy vollständig ausgefüllt. In diesem Fall würde die zusätzliche Sicherung das Holz nur schwächen. Wer's nicht glaubt, wie derart montierte Scharniere halten, der musste noch nie ein beschädigtes aus dem Holz herausholen, -ein richtiger Murks!

Wer bewusst eine leichtes Entfernen anstrebt, verwendet Scharniere mit ungelochten Fahnen (z.B. KDH). Hier ist allerdings eine Sicherung erforderlich, die diagonal versetzt sein muss, damit das Holz nicht allzusehr geschwächt wird. Am besten eignen sich Holzschrauben oder Zahnstocher-Dübel, die verleimt werden müssen. Nadelspitzen sind weniger geeignet, da sie sich durch die Beanspruchung lockern und herausfallen.

Bei Folienscharnieren schrägt man ebenfalls die Schlitzkanten, wie bereits erwähnt, etwas an, da sie sonst empfindlich gegen Abscheren sind. Die biegbare Partie muss 1,5 bis 2 mm breit sein.

Das Eindringen von Leim in die Scharnierrolle vermeidet man mit einem Stück Klebstreifen oder Polyäthylenfolie, das man knapp in der Breite der Scharnierfahne schlitzt und über die Fahne zieht. Der Schutzstreifen muss eng an die Rolle anliegen. Aus dem Schlitz hervortretender überflüssiger Klebstoff ist vor dem Trocknen bzw. Aushärten zu entfernen. Nach der Verfestigung des Klebers reisst man den Schutzstreifen weg.

Der neuerdings auch hierzulande erhältliche (aber mal wieder viel zu teure) 30-Minuten-Epoxy ist für die Scharnierbefestigung geradezu ideal, weil die Verarbeitungszeit gerade für die vollständige Bearbeitung eines Ruderblatts ausreicht und die Scharniere sich noch ausrichten lassen. Nur so erreicht man, dass sie leichtgängig und präzise laufen.

Menue für RC - Piloten

Vorspeise : Deadcenterwurst
Hauptspeise: Gehackte "Säguflüger" mit Servosalat
Dessert : Pudding OS-Max à la Varta

Zubereitung:

Zuerst werden 4 mittelgrosse Segelflieger ganz fein zerpflafft. (Am besten während eines Wettbewerbes.) Die kleinen Stücke werden dann mit Devcon oder Zacki tüchtig eingerieben, mit Umlenkhebeln und ausgefransten Ruderhörnern vollgespickt. Das ganze nun mit der Bremsklappe zudecken und ziehen lassen. (Aber nicht zu weit!) Während das Obige zieht, bereiten wir den Salat zu.

Dazu eignet sich hervorragend Servosalat. Man nehme 2 - 3 Servos, nicht zu starke, wegen des elektrischen Nachgeschmackes, lege sie auf den Arbeitstisch und schlage ein paarmal mit dem Vergrößerungshammer kräftig darauf. Die so entstandenen kleinen Teilchen sortieren wir nun sorgfältig. Kleine Zahnräder, welche Karies aufweisen, legen wir auf die Seite, ebenso die zierlichen farbigen Würmer, die am Schwanzende immer einen auffälligen Elektroknoten aufweisen. Die übrigen Teilchen waschen wir nun gründlich aus und lassen sie abtropfen. Die Sauce bereiten wir aus Epoxy und etwas Härter. Das ganze gut mischen und eventuell mit etwas Freiflugtrümmern und Amperre-Käfern anreichern.

Inzwischen sind die Segelpflaffis weit genug gezogen. Wir holen sie zurück auf den Tisch, nageln sie auf eine Flügelhelling, übergiessen alles mit etwas "Flügerlimost" und zünden alles mit einem gut gezielten Schuss aus einem Mini-Vox Resonanzrohr an. Vorsicht Zimmerbrand! (Tel. 118)

Als Dessert empfehle ich ausgekochte OS-Motoren mit Holzpropeller, etwas Super Tiger Balsam und fein geriebene Akkuzellen.

Zum Trinken eignet sich Aceton mit Betteriesäure oder durch einen laufenden Motor getriebener Zeigefingerjus.

En Guete wünscht

WA-11



20 JAHRE

MODELLFLUGGRUPPE

WANGEN

* * * * *

Die Modellfluggruppe Wangen wurde am 12. Oktober 1962 im Rest. Ochsen in Wangen bei Olten gegründet.

Die MG Wangen besteht derzeit aus 45 Mitgliedern, wovon momentan nur drei zu den Junioren gezählt werden können.

Die Mitglieder betreiben eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Sie pflegen die Kameradschaft und tauschen untereinander Erfahrungen in Bezug auf Aviatik, Aerodynamik, Verwendung und Behandlung der verschiedensten Materialien aus, die sie bei der Ausübung ihres Hobbys benötigen.

Die Modellfluggruppe Wangen ist ein selbständiger Verein, ist aber dem Aero-Club der Schweiz in der Modellflug-Region 4 unterstellt.

Die organisierten Modellflieger stellen im AeCS die weitaus grösste Untergruppe dar.

Was macht die Modellfluggruppe Wangen so interessant ?

Wenn Sie ein Flugmodell nach Plan bauen und dieses selbständig zum Fliegen bringen, so haben Sie sich selbst sehr viel beigebracht. Erstens die Geduld und Ausdauer bis zur Fertigstellung des Modells, zweitens den Umgang mit den verschiedenen Materialien, von Holz über Blech, alle Arten von Kunststoffen und drittens das Einfliegen des Modells. Beim Einfliegen ist aber vor allem das Landen das A und O, denn auch bei den Modellflugpiloten heisst Fliegen = Landen.

Um den persönlichen Fortschritt zu ermessen, kann man sich im Verein an den verschiedenen Meisterschaften mit den andern Mitgliedern vergleichen.

Wer einwenig Talent und Ehrgeiz besitzt, kann sich an den Regional-Meisterschaften beteiligen. Bei entsprechender Platzierung erlangt man die Qualifikation zur Schweizermeisterschaft.

Wem auch dies noch zuwenig ist, der kann bei entsprechender Eignung ins Schweizer Nationalteam berufen werden und die Schweiz an den Weltmeisterschaften vertreten.

Dies geschieht in verschiedenen Kategorien:

Freiflugmodelle
Kreisflugmodelle
radiogesteuerte Segelflug-, Motorflug- und Helikoptermodelle

Wie diese Modelle aussehen ?

Besuchen Sie uns an der Modellflug-Ausstellung in Wangen b/Olten!

Die Modellflug-Ausstellung ist an folgenden Tagen geöffnet:

Ausstellung im Hinterbüel-Schulhaus.

| | | | | |
|------------------------|-----|-----------|-----|-----------|
| Samstag, 27. März 1982 | von | 14'00 Uhr | bis | 19'00 Uhr |
| Sonntag, 28. März 1982 | von | 10'00 Uhr | bis | 18'00 Uhr |
| Freitag, 2. April 1982 | von | 17'00 Uhr | bis | 22'00 Uhr |
| Samstag, 3. April 1982 | von | 14'00 Uhr | bis | 19'00 Uhr |
| Sonntag, 4. April 1982 | von | 10'00 Uhr | bis | 16'00 Uhr |

Während den Oeffnungszeiten sind auch Modellflug-Demonstrationen und die neuesten Flieger-Filme zusehen.

Die Modellfluggruppe Wangen ist ein sehr aktiver Verein, der mit seinen Mitgliedern sehr viel unternimmt.

Unser ältestes Problem war seit jeher ein geeignetes Gelände für die Ausübung unseres Hobbys zu finden. Es ist bei weitem nicht die Regel, dass jede Modellfluggruppe einen eigenen Flugplatz besitzt.

Unsere Gruppe ist seit 1969 in der glücklichen Lage einen Modellflugplatz zu besitzen.

Dieser Platz befindet sich ca. 1 km westlich von Kestenholz, wo wir fernab vom Dorf eine Rasen- und Nylonpiste angelegt haben.

Im Jahre '74 erstellten wir auf dem Fluggelände unser Geräte-
magazin, das wir benötigen, um die Utensilien, die wir zur In-
standstellung des Platzes brauchen, unterbringen können.

Da in der Modellfluggruppe Wangen die Kategorien radiogesteuerte
Segel- und Motorflugmodelle dominieren, konnten wir uns bei der
Durchführung von Regional-Meisterschaften und Freundschafts-
Wettbewerben besonders profilieren.

Im Jahre '71 führten wir gemeinsam mit der MG Auenstein die
Schweizermeisterschaft für radiogesteuerte Motormodelle in Kesten-
holz durch.

Die MG Wangen hat dank der Teilnahme an unzähligen Meisterschaf-
ten einige gute Modellflugpiloten unter sich vereint.

Im Jahre 1965 stellten wir sogar den Schweizermeister im radio-
gesteuerten Motorflug.

Mit Modellflug-Ausstellungen hat sich die MG Wangen schon öfters
der Oeffentlichkeit vorgestellt.

Im Jubiläumsjahr 1982 folgt im August der Höhepunkt mit dem grossen
Flugtag.

Fester Bestandteil im internen Vereinsleben sind die gemeinsamen
Flugnachmittage am 1. Sonntag im Monat mit Modellen aller Arten
auf unserem Fluggelände in Kestenholz, Grillabende oder die
wöchentlichen Zusammenkünfte am Mittwohabend in einem Restaurant
in Wangen.

Unser liebstes "Kind" der Gemütlichkeit ist das viertägige Pfingst-
lager im Voralpengebiet, welches sich in diesem Jahr zum 10. Male
wiederholt.

Unser Vereinsblatt "Deadcenter", das alle zwei Monate erscheint,
ist ebenfalls nicht mehr wegzudenken.

(Der Name "Deadcenter" stammt vom Landefeldmittelpunkt bei den
Ziellande-Disziplinen)

Sollte sich jemand für unseren Verein interessieren, so stehen
Ihnen folgende Anschriften des Vorstandes zur Verfügung:

Präsident:

Jeisy Werner, Gallusstr. 36, 4612 Wangen, Tel. 32 49 24

Aktuar:

Haas René, Dünnerstr. 929, 4614 Hägendorf, Tel. 46 25 38

Kassier:

Haller Kurt, Ringstr. 25, 4600 Olten, Tel. 22 50 80

Ressort-Chef Motorflug und Vize-Präsident:

Dude Hans Gerhard, Krummackerstr. 467, 4622 Egerkingen, Tel. 61 21 19

Ressort-Chef Segelflug:

Beyeler Jürg, Mittelgäustr. 82, 4612 Wangen, Tel. 32 26 71

Redaktor:

Mischler Willy, In der Haselmatte 5, 4153 Reinach, Tel. 061 76 74 41

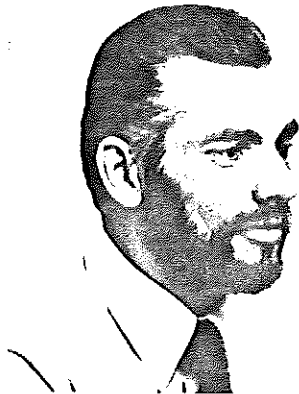
Beisitzer:

Süess Yves, Engelbergstr. 281, 4656 Starrkirch, Tel. 21 14 03

OK 20 Jahre Modellfluggruppe Wangen

I N T E R N

Neumitglied: Ab sofort dürfen wir in unseren Reihen ein neues Aktivmitglied begrüßen und Herzlich Willkommen heissen.



Name: Kaufmann Josef
Schachenstr. 785
4702 Densingen
Tel. 062 76 21 40

Beruf: SBB Angestellter

Wir alle wünschen Dir gutes Gelingen, volle Befriedigung und vor allem Holm und Rippenbruch.

wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig w

Am 26. Februar 1982 ist unsere Februarversammlung im Rest. Eintracht in Kestenholz. Diese Versammlung ist sehr wichtig, da es um exponierte Traktanden geht. Das erscheinen an dieser Versammlung ist für alle ein "Muss", denn von dort erfahrt ihr auch unser weiteres Aktionsprogramm bezüglich Ausstellung, Flugtag usw. Es ist für alle ein Platz reserviert!

wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig wichtig w

MITGLIEDERBEITRAG 1982

=====

Sicher haben sich viele von Euch, die nicht an der letzten Generalversammlung anwesend waren, ein wenig gewundert über die Höhe des Mitgliederbeitrags 1982. Die prekäre Lage unserer Kasse hat uns jedoch gezwungen, den Beitrag zu erhöhen. Nach langer Diskussion wurde ein Antrag von Fr. 100.- für Senioren und Fr. 50.- für Junioren angenommen.

Hier noch eine detaillierte Aufstellung über die Zusammenstellung unseres Beitrags, sowie der verschiedenen Mitglieder-Arten.

| Mitglieder-Art | Senioren | | | | Junioren | | | |
|----------------|----------|------|------|------|----------|------|------|------|
| | A | B | C | D | A | B | C | D |
| AeCS | 35.- | - | - | - | 20.- | - | - | - |
| Region 4 | 3.- | 3.- | 3.- | - | 3.- | 3.- | 3.- | - |
| Versicherung | 4.- | 4.- | - | - | 4.- | 4.- | - | - |
| MG Wangen | 58.- | 58.- | 58.- | 58.- | 23.- | 23.- | 23.- | 23.- |
| Total | 100.- | 65.- | 61.- | 58.- | 50.- | 30.- | 26.- | 23.- |

- A Normalmitglied
- B Gastmitglied aus einer Nicht-Modellflugsektion
- C Gastmitglied aus einer andern Modellflugsektion
- D Gastmitglied aus einer andern Gruppe der gleichen Sektion

Als F3A - FAN werde ich mich in meinem ersten Bericht mit dieser Sparte befassen. Baut man heute ein RC 1 Modell um an Wettbewerben teilzunehmen, ergeben sich einige Probleme. Die Schwierigkeiten liegen hauptsächlich im hohen Gewicht. Dieses ergibt sich aus der mannigfaltigen Ausrüstung. So sind heute in einem Kunstflugmodell 7 oder noch mehr Servos keine Seltenheit mehr. Um nun unser Flugzeug mit einem Startgewicht von ungefähr 4,5 - 5 kg flott in die Luft zu bringen, brauchen wir einen Motor mit Dampf. Unsere Motoren geben aber ihre grösste Kraft bei hohen Drehzahlen ab. So liegt heute bei den meisten Motoren die Drehzahl bei 11'000 - 13'000 U/min. Darum finde ich die Angaben der Motorenhersteller ein wenig verfehlt, wenn nur die absolute Höchstleistung angegeben wird. So liest man oft 1.9 PS bei 16'000 U/min, oder bei Rossi 2.25 PS bei 22'500 U/min. Solch hohe Drehzahlen sind für uns einfach nicht brauchbar.

Bleiben wir bei unseren 11'000 - 13'000 U/min und wir haben schon genug Umweltprobleme. Bei diesen Drehzahlen und einem Zweiblattpropeller sind bis zu 90 Dezibels erreichbar. Mit einem so hohen Lärmpegel können wir natürlich keine Wettbewerbe bestreiten.

Nun beginnt bei vielen Piloten die Jagd nach Dezibels. Dabei müssen sie aber tief in die Tasche greifen und sehr viel Zeit investieren um die diversen Teile aufeinander abzustimmen. Glücklicherweise können sich jene Piloten schätzen, die in der Lage sind von den Pionierarbeiten anderer zu profitieren. So wird sehr viel Zeit gespart die man zum trainieren nützen kann.

Was kann man aber gegen die lästige Erscheinung Lärm unternehmen? Beginnen wir bei der Schalldämpfung des Auspufflärms. Das Resonanzrohr ist wohl am häufigsten anzutreffen, herkömmliche Schalldämpfer sieht man nur noch selten. Die Typenvielfalt kennt fast keine Grenzen. Dabei ist nicht immer das Teuerste das Beste. Zum Beispiel kostet das Rohr von Graupner etwa 40.-- Fr. und hat sich in vielen Fällen als das leiseste herausgestellt. Auch Robbe's Rohr soll sehr leise sein. Es hat zudem noch den Vorteil, dass man die Prallwand verstellen kann während das Rohr fest montiert ist und der Motor läuft. Das richtige Rohr zu finden ist aber eine schwierige Sache. Es gibt Piloten die haben ganze Kartonschachteln voll verschiedener Röhren gesammelt, bis sie das richtige gefunden haben. Viele Firmen bieten heute wirksame Nachschalldämpfer an, diese haben aber ziemlich grosse Abmessungen und sind nur schwer unterzubringen. Bei Modellen mit integriertem Rohr kann man an diese Variante schon gar nicht denken. Eine Möglichkeit die ich testen werde ist, einen Magic-Muffler und einen Nachschalldämpfer zusammenzuhängen. Der Magic-Muffler ist etwa halb so lang wie ein konventionelles Rohr und soll ähnliche

Leistungen erbringen wie ein herkömmliches.

Die Luftschraube spielt eine entscheidende Rolle bei der Lärmentwicklung. Ein grosser Fortschritt sind die seit einigen Jahren auf dem Markt erhältlichen Dreiblattpropeller. Sie ergeben einen viel angenehmeren Klang. An der grossen Beliebtheit dieser Propeller vermag auch der stolze Kaufpreis von ca. 35.-- Fr. nichts zu ändern. Die Schweizermeisterschaften im F3A zeigten dies deutlich. Von 12 Piloten flogen 11 mit einem Metterhausen-Dreiblattpropeller. Auch den Ansaugergeräuschen kann man zu Leibe rücken. Es sind schon einige Fabrikate von Ansaugerschalldämpfern im Handel erhältlich. Nach Montage einiger dieser Fabrikate sieht das Modell einem Schnorcheltier ähnlicher als einem Flugzeug. Auch reagieren viele Motoren sauer auf dieses Anhängsel.

Das sind einige Beispiele wie man den Motorenlärm dämmen kann. Mit diesen Massnahmen erreicht man aber wenig, wenn das Modell als Ganzes nicht einwandfrei gebaut ist. So können vibrierende Abdeckungen, Motorhauben und schlampig montierte Ruder unsere Anstrengungen zunichte machen. Einem zu langen Silikonschlauch zwischen Krümmer und Rohr wird auch zuwenig Beachtung geschenkt. Je kürzer desto besser. Sicherlich ist das hier Beschriebene für alte Hasen in diesem Mattier alles alter Käse.

Darum möchte ich noch einige Anregungen machen.

1. Begrüssenswert wäre, wenn wir eine Gruppeninterne Lärmmesseinrichtung zustande brächten. Dann wäre es möglich unsere Modelle auf die Lärmquote zu trimmen. Unser WA 44 könnte uns sicher gute Ratschläge geben. Wer schon einmal an einer offiziellen Lärmmessung zugeschaut hat, wird sicherlich festgestellt haben, wie einige Leute Mühe hatten mit ihren Modellen das O.K. zu erhalten.

2. Ich möchte alle diejenigen, die Tips und Kniffe kennen dem Lärm ein Schnippchen zu schlagen ersuchen, diese ihren Kameraden nicht vorzuenthalten. Wir sitzen alle im gleichen Boot. Wir sind darauf angewiesen, von den Leuten geduldet zu werden. Es wäre Schade wenn wir unseren schönen Platz eines Tages räumen müssten, wie die Lärmimmissionen zu gross sind.

Ich wünsche allen für die kommende Saison
Holm- und Rippenbruch

Quax, der Bruchpilot (WA52)

RC - KunstflugFigurenprogramm für RegionalmeisterschaftenK - Faktor

| | |
|----------------------------|---|
| 1. Drei Looping gezogen | 2 |
| 2. Rückenflug | 1 |
| 3. Cubanische Acht | 2 |
| 4. Drei horizontale Rollen | 3 |
| 5. Rollen - Acht | 3 |
| 6. Langsame Rolle | 3 |
| 7. Vrille [drei Umdr.] | 2 |

 16
Figurenprogramm für Interregionalmeisterschaften

| | |
|----------------------------|---|
| 1. Drei Looping gezogen | 2 |
| 2. Zwei Rollen gegengleich | 3 |
| 3. Cubanische Acht | 2 |
| 4. Drei horizontale Rollen | 3 |
| 5. Rollen Acht | 3 |
| 6. Langsame Rolle | 3 |
| 7. Aileron - Turn | 2 |
| 8. Vierpunkt - Rolle | 4 |
| 9. Rücken - Vrille | 4 |

 26
Figurenprogramm für Schweizermeisterschaften

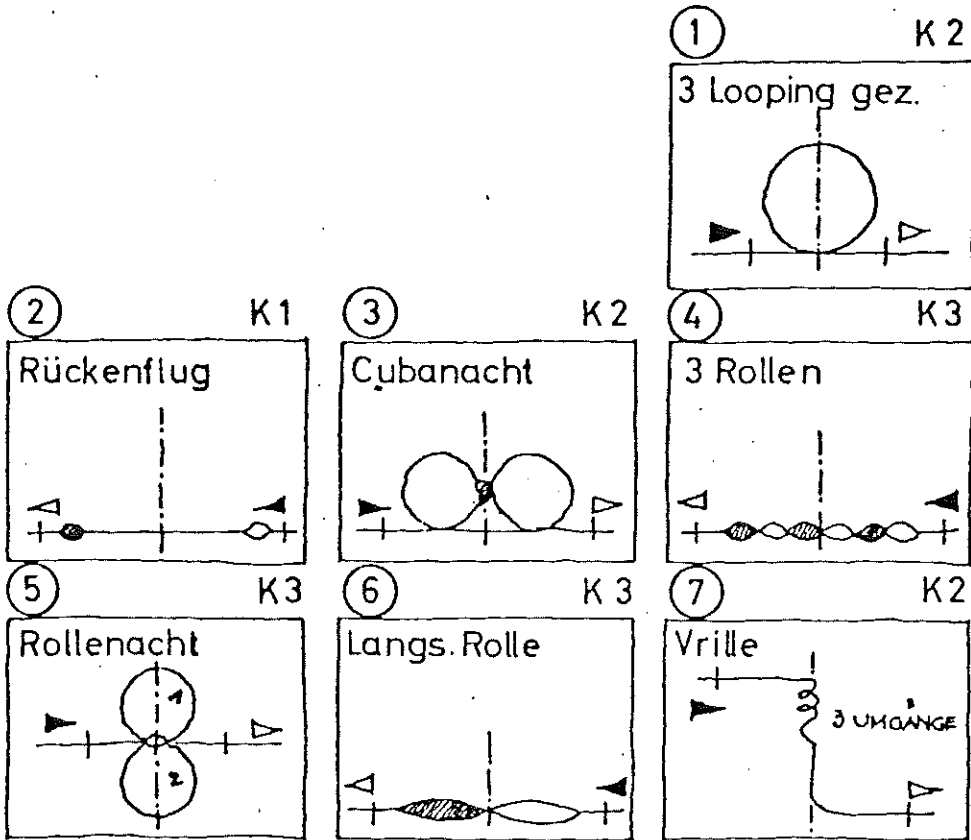
| | |
|-----------------------------|---|
| 1. Quadrat. Horiz. Acht | 5 |
| 2. Drei horizontale Rollen | 3 |
| 3. Rollen - Acht | 3 |
| 4. Langsame Rolle | 3 |
| 5. Aileron - Turn | 2 |
| 6. Vierpunktrolle | 4 |
| 7. Vierpunktrolle abwärts | 4 |
| 8. Reverse - Punktrolle | 5 |
| 9. Rollenkreis | 5 |
| 10. Achtpunktrolle | 4 |
| 11. Wechsel - Vrille | 4 |
| 12. Zwei Rollen gegengleich | 3 |

 = 45

RC - KUNSTFLUG (F 3 A)

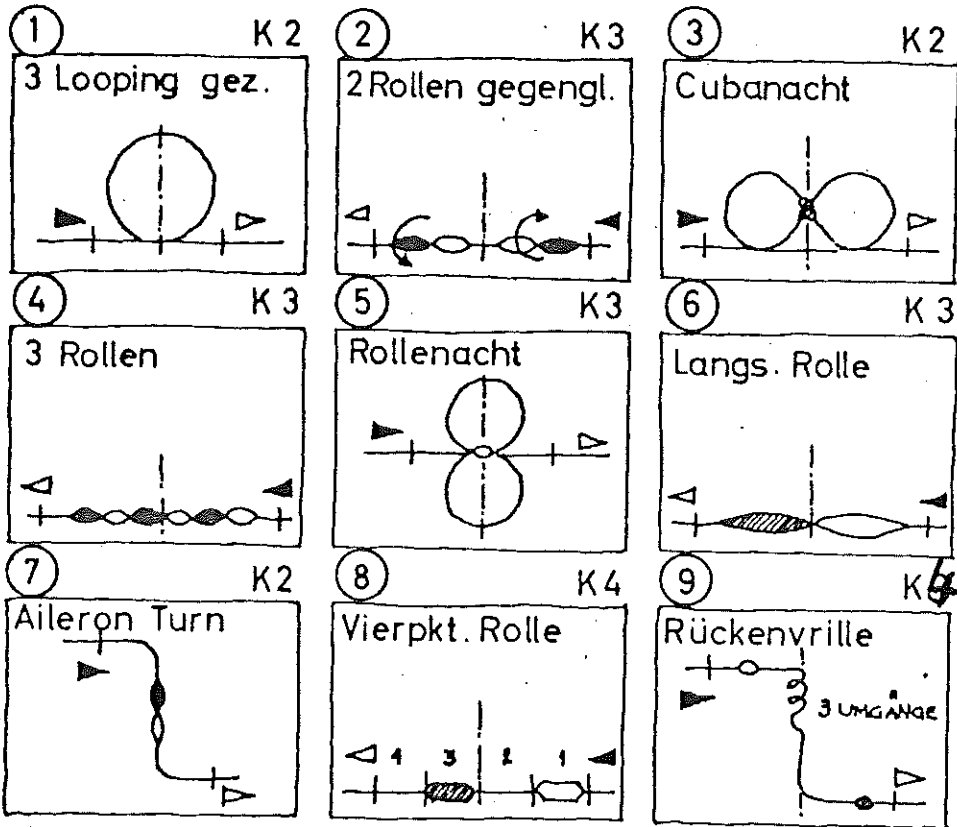
Programm für Regionalmeisterschaften

8 Min.



RC - KUNSTFLUG (F 3 A)

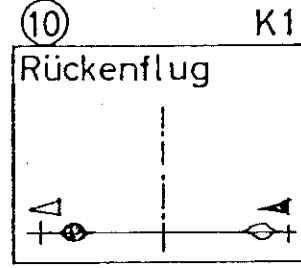
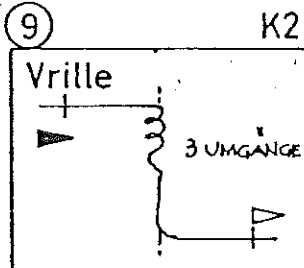
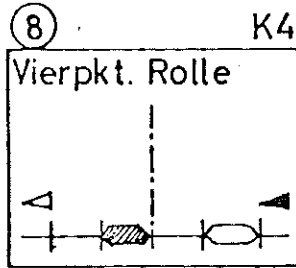
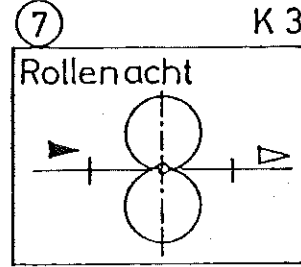
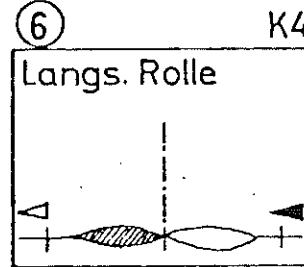
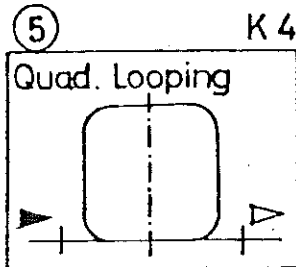
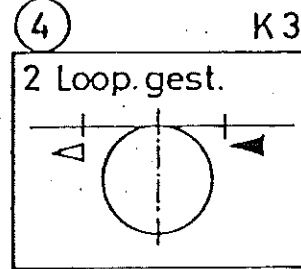
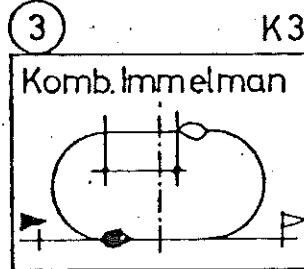
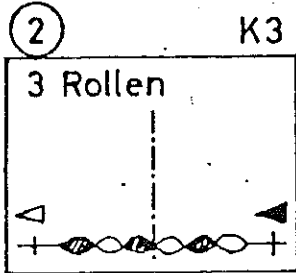
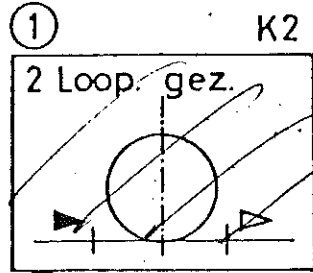
Programm für Interregionalmeisterschaften
8 Min.



RC - ELEKTROFLUG

INTERNATIONALES RC - ELEKTRO
KUNSTFLUGPROGRAMM

10 Min.



A L L G E M E I N E M I T T E I L U N G E N

Am 17. 1. 82 fand in Schöftland die erste Obmännerkonferenz unserer Region in diesem Jahr statt. Ich möchte Euch hier einen kleinen Einblick geben, und hoffe sehr, dass sich einige Interessierte finden werden, die künftig auch einer solchen Konferenz beiwohnen werden. Die grossen Aufgaben die alle Modellfans in unserer Gruppe auf Regionaler und Nationaler Basis haben, sind sehr vielfältig und mit einem nicht geringen Aufwand verbunden. Ebenso ist der Austausch von Anregungen, Verbesserungen und einiges mehr, viel grösser als nur Intern. Wie immer ist die erste Konferenz am Jahresanfang die Wichtigste. Nun zu den Fakten.

- Kö begrüsst alle zum Jahresanfang, und wünscht den Modellfreunden alles Gute.
- Die MG-Burgdorf verlässt unsere Region nach über 10 Jahren (neu Reg. 2)
Begründung: Kontakt zu der neuen Region ist seit Jahren grösser
Kö bedauert dies, da diese MG viele Wettbewerbe sehr gut durchgeführt hat.

Rückblick

- Kö gratuliert allen Regionalen Meistern, ebenso dankt er für die geleisteten Arbeiten.
- W. Oeggerli ist immer noch im Busch (Amerika) Sparte Freiflug. Sein Vertreter ist R. Kilchenmann MG. Halten
- Budget 1981 wurde überzogen, da grosse Auslagen für die Nat.-Mannschaft. Grosser Kostenanteil wurde von unseren Nati-Mitgliedern selber getragen. Sie beziehen lediglich das Nenngeld + 500.- Spesen max.
- Das Defizit konnte zum Teil mit Markenverkauf aufgefangen werden.
- Vermehrte Unfälle, das Risiko muss verkleinert werden.
- Richtlinien für Modellflugplätze allen zugänglich machen.

Orientierung der Fachreferenten

F 1 R. Kilchenmann Freiflug

- neues Reglement ist in Arbeit
- Diese Sparte muss unbedingt gefördert werden, Rückläufig.
- Interessenten können sich bei ihm melden.
- seit letzter Obmännerkonferenz keine nennenswerten Ereignisse.

F 2 Chr. Gugger Fesselflug

- kein grosses Interesse
- Nachwuchs ?
- Anfängerwettbewerb Biel schöne Preise
- neuer Schweizerrekord (Geschwindigkeit)

F 3 Hans Kern RC - Modelle

- Reg., keine Aktivitäten
- neu Auf + Abstiegsystem in Sparte F3A + F3B
- neu Interregionale Ausscheidungen West + Ostgruppe
Unsere Region muss mit den Regionen 1/2/8/9 die Auscheidungen bestreiten.
- Für den Aufstieg qualifizieren sich :
F3A = die ersten 3 Piloten
F3B = die ersten 5 Piloten
Elite = die ersten 10 Piloten
- Beim Kunstflugprogramm bleiben zum Teil die alten Figuren, jedoch werden einige neu eingebaut. Grund: damit Modelle mit 4-Takt Motoren ebenfalls an den Meisterschaften eine Chance haben. Diese Angelegenheit wird resp. wurde am 5.2.82 in Olten bereinigt.

F4 H. Ziegler Scale

- Gemäss seinen Ausführungen ist die Sparte F4C stark rückläufig, da Semi + Standoff attraktiver sind und geringeren Bauaufwand beinhalten.
- Laut CIAM werden ab 82 F4C + Standoff-Scale zusammen durchgeführt
- empfehlenswert ist die Ausstellung im Museum de l' Air in Paris
- neu sind ebenfalls 4-Takt Motoren
einmotorig bis 15 ccm
mehrmotorig bis 30 ccm

Interessenten für Stand off Scale können bei mir das Technische Reglement verlangen .

Lärmkommission R. Weiermann

- die Lärmmessungen sollten weitergeführt werden.
Es wird wie bisher, die gleiche messmethode angewandt.
Grund: Lärm lässt sich bis heute nicht genau definieren.
Es gibt immer noch 82 + 1 DB A.
- Rolf Weiermann stellt sein Amt zur Verfügung, ebenso tat dies HG. Dude.
- Kö weist darauf hin, dass das Lärmproblem nicht unterschätzt werden darf.

Ein wichtiges Traktandum waren die Wahlen.

- Demissionen : Rolf Weiermann und Hans Kern

Neu wurden gewählt :

Lärmkommission: 1.) Grossen Simon
2.) Hunziker Werner

Reg. Punktrichterchef : 1.) Heinz Walter

Vertreter F4C: 1.) Karl Bettenmann

Kassarevisoren : 1.) R. Bützberger
2.) F. Schneider

Der übrige Vorstand bleibt wie bisher.

An dieser Stelle möchte ich auch Kö und allen Helfern ein Kränzchen winden für die grosse Arbeit die in unserer Region geleistet wurde. Auch wenn ich persönlich nicht immer mit allem einverstanden war.

Doch eine sachliche Kritik schadet Keinem.

Ich hoffe allen Kameraden einen kleinen Einblick in die Obmännerkonferenz gegeben zu haben, und verbleibe bis zum nächsten Mal

Euer WA - drüü

In letzter Minute gemeldet:

Jubel Jubel in Aarwangen: Am 15.02.82 wurde in Aarwangen die

L I N D A

geboren.

Beteiligt am grossen glück: Richard Peter und seine Frau.

Weitere Technische Angaben konnten noch nicht ermittelt werden.

Der ganze Verein wünscht beiden alles gute und viel Freud.

Das letzte Blatt

Kurioses und nachdenkliches von Rene Haas

Das längste bekannte Abschleppmanöver - führte über 7658 km von Halifax in Neuschottland (Kanada) bis zur kanadischen Pazifik - küste. Dabei überredeten Frank J. Elliott und George A. Scott aus Amherst an 89 Tagen 168 vorbeikommende Autofahrer, ihren Ford T, der keinen Motor mehr hatte, abzuschleppen. Am 15. Okt. 1927 hatten sie auf diese Weise eine Wette über 1000 Dollar (damals 4000 Franken) gewonnen.

Welchen Temperaturen ist Motorenoel ausgesetzt ?

Eine Oeltemperatur von genügender Höhe ist für jeden Motor lebenswichtig; da sie jedoch automatisch eintritt, verzichtet man mehr und mehr auf die früher allgemein gebräuchliche Oel - temperaturanzeige am Armaturenbrett. Die niedrigste Oeltemp. herrscht normalerweise in der fahrtwindgekühlten Oelwanne. Sie beträgt bei warmgefahrenem Motor etwa 80°C, bei Hochleistungs - motoren sogar über 140°C. Auf dem Weg von der Oelpumpe zu den Kurbelwellenlagern und weiter zu den Pleuellagern erwärmt sich das Motorenoel durch Lagerreibung um etwa 30 bis 50°C und um weitere 20°C beim Auftreffen auf die Zylinderlaufbahnen. Die höchsten Oeltemperaturen treten im Bereich der obersten Kolbenringe auf (etwa 250°C), noch etwas höher sind sie zumeist bei luftgekühlten Motoren, weil bei dieser Motorart dem Schmier - oel eine besonders wichtige Rolle bei der Wärmeabfuhr zukommt.

Nach em ärnshde jetz s'Heitere

Der Polizist hält einen Passanten an. "Sind Sie nicht der Mann, der vorhin den Kleinwagen gestohlen hat ?" "Aber nein" verteidigte sich der Mann. "Durchsuchen Sie Mich!"

Redaktionsschluss für Nr. 2/82: 17. April 1982