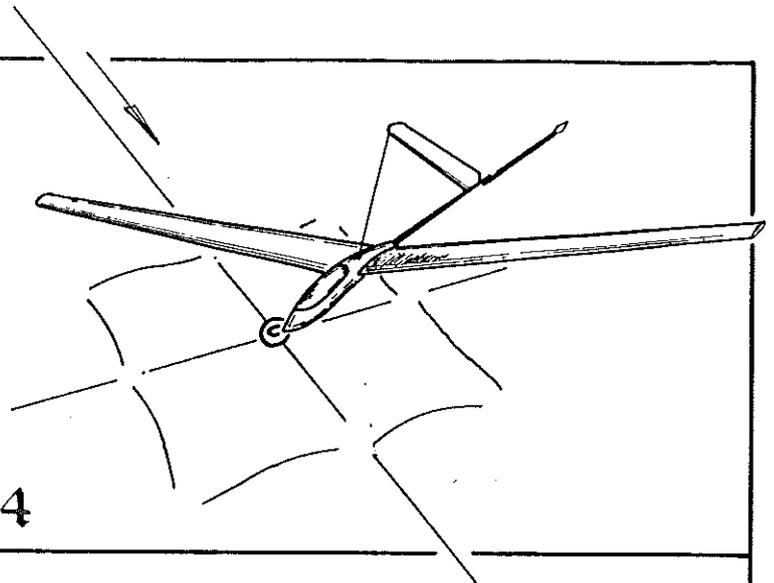
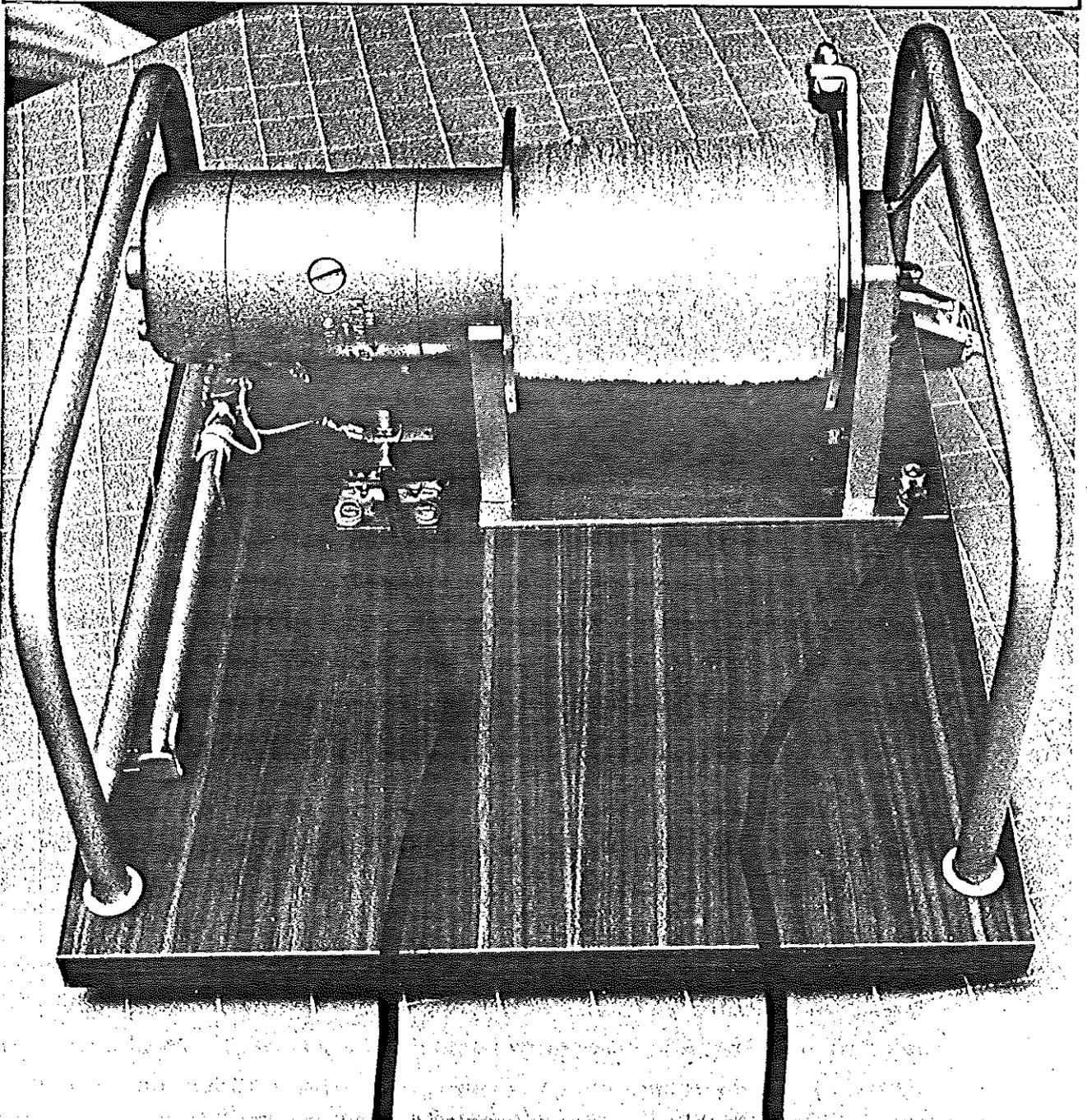


# DEADCENTER



INFOBLATT 2/84

redaktion: willy mischler wa 08 reinach bl



## Varia

Am 20.04.1984 feierte unser Landbesitzer von Kestenholz Herr Viktor Studer seinen 70. Geburtstag.  
Wir alle wünschen Dir lieber Viktor noch sehr viele fröhliche Stunden, auch in Unserer Gesellschaft.

Einen Tag früher als Viktors Geburtstag ist der Hochzeitstag von unserem Aktivmitglied Edgar Wildi mit Frl. Maya Tanner. Allen Beiden wünschen wir für die kommenden Jahre der Gemeinsamkeit nur das Beste und sehr viel Erfolg in allen Belangen.

Der Obmann wohnt besser es geht dem Verein Gut!

Neuer Standort ( auch Liegestelle ) des Obmanns nun:  
Koordinaten 631 125 / 242 000 oder 47°19'05"N. / 7°51'45"O.

Falls du mit diesen Zeichen nichts anfangen kannst hier doch die geläufigere Adresse

Unterdorf 31 A 4616 Kappel (Kanton Tessin)  
Tel. 062 46 43 54

Noch eine Bitte des RCM Referenten Betr. Flugplatz.  
Sollten diejenigen, welche das Rauchen auf unserem Platze ausüben, nicht auch noch so stark sein, dass sie den abgebrannten Stengel in den dafür vorgesehenen Behälter werfen können bittet er jene, das Rauchen wenigstens auf unserem Platz aufzugeben. Vielen Dank für die kleine Bemühung.

\*\*\*\*\*

Am 6. April 1984 standen wir vor einer schweren Aufgabe.  
Mussten wir doch tiefbewegt und bestürzt Abschied nehmen von

Michael Schaller

dem Sohn unseres Vorstandsmitgliedes Erich. Für uns alle kam diese Nachricht viel zu schnell, hatte er doch erst kurz vorher das 16. Lebensjahr überschritten. Mit Michael verlieren wir einen Liebenswerten ehrgeizigen und nimmermüden Kameraden.  
Wir werden ihn immer in Ehren halten.

Der Vorstand

Redaktionsschluss: 16. Juni 84

Geschätzte Mitglieder,

die neue Saison ist schon in vollem Gange. Freundschafts-Wettbewerbe und Gruppen-Meisterschaften wurden bereits mit grossen Erfolgen durchgeführt.

Was mich diesen Frühling sehr erfreute, das waren die Revisionsarbeiten auf unserem Modellflugplatz am 4. April in Vestenholz. Mit der erstaunlich grossen Anzahl Helfer (23) waren auch dementsprechend die Arbeiten schnell und vorallem sehr gut erledigt worden.

Neu auf unserem Fluggelände sind jetzt der Pistenbelag, der wieder einige Jahre den fliegerischen Belastungen standhalten sollte, sowie ein Lorbeer aus zwei verschiedenen Arten Lorbeer. Zu diesem Lorbeerhag sollte besond. Sorge getragen werden, da die jungen Bäumchen einige Zeit brauchen, bis sie die gewünschte Höhe (150cm - 180cm) erreicht haben.

Gefreut haben mich die diversen Entschuldigungen (mündlich, telefonisch, schriftlich) zu diesem Anlass. Trotzdem gibt es noch zuviele Mitglieder, von denen man zu irgendeinem Anlass weder eine Zusage, noch eine Absage erhält.

Apropos Entschuldigung;

Beschluss der GV vom 14. Dez. 83 in Neuendorf:

Für unentschuldigtes Fernbleiben einer General-Versammlung ab der GV '84 wird eine Busse von Fr. 10,- erhoben!

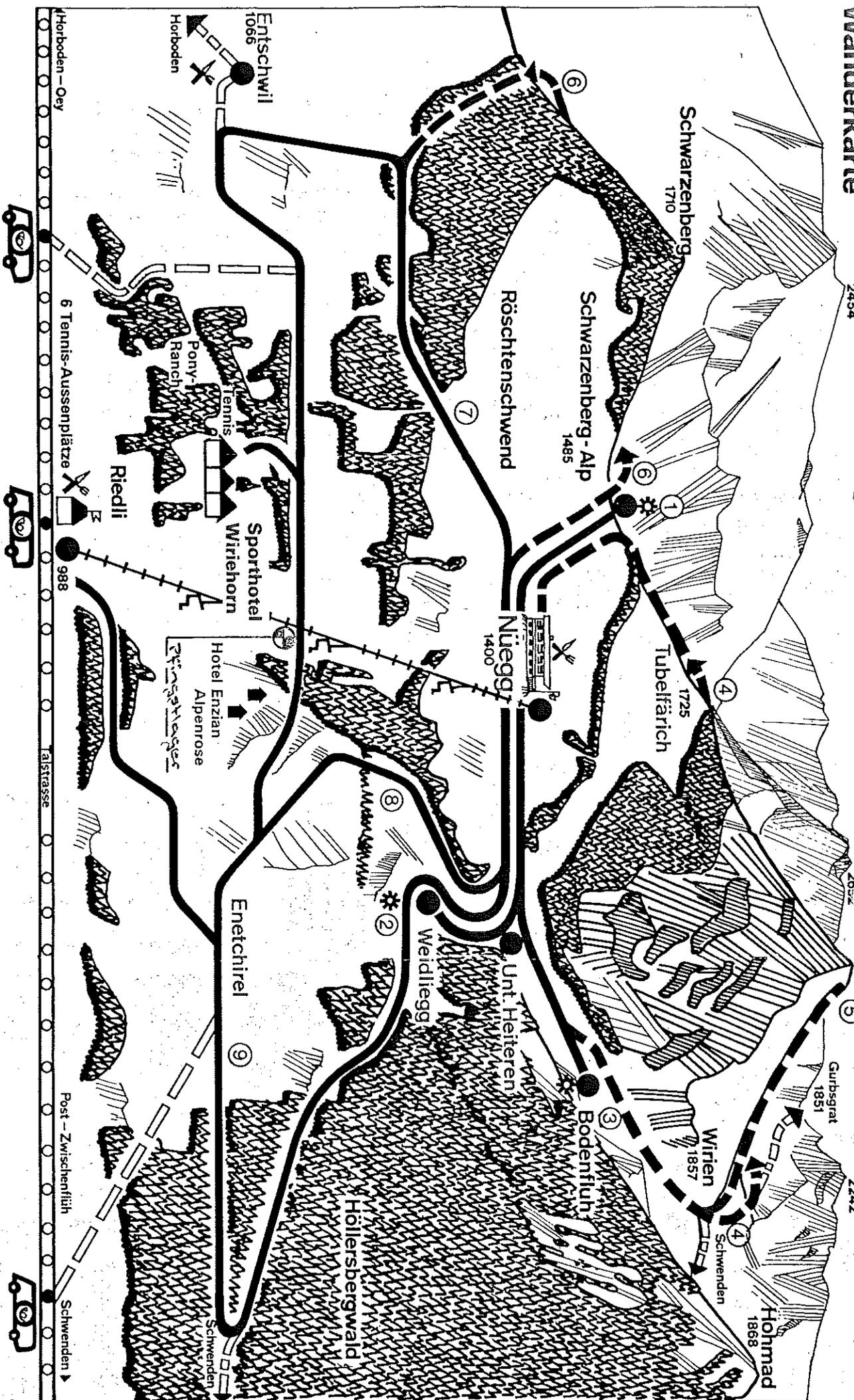
# Wanderkarte

Hohniesen  
2454

Männli  
2622

Wirihorn  
2304

Tierlaufhorn  
2242



## Ab Berghaus Nüegg

- a) Spaziergänge:**
- 1 Schwarzenberg-Alp 15 Min.
  - 2 Weidlegg 20 Min.
  - 3 Bodentlüh 50 Min.

## b) Bergwanderungen:

- 4 Rund um das Wirihorn 4 Std.
- 5 Auf das Wirihorn zurück 3 Std.
- 6 Schwarzenberg-Alp - Riedli 2 Std.
- 7 Röschenschwend - Entschwil 1 Std. 40 Min.
- 8 Untere Heiteren - Riedli 1 Std.
- 9 Untere Heiteren - Höllersberg - weid - Riedli 1 Std. 20 Min.

## c) Lohnende Absteige zur Talstation Riedli:

- 6 Schwarzenberg-Alp - Riedli 2 Std. 20 Min.
- 7 Röschenschwend - Entschwil 1 Std. 40 Min.
- 8 Untere Heiteren - Riedli 1 Std.
- 9 Untere Heiteren - Höllersberg - weid - Riedli 1 Std. 20 Min.

## Ab Talstation Riedli

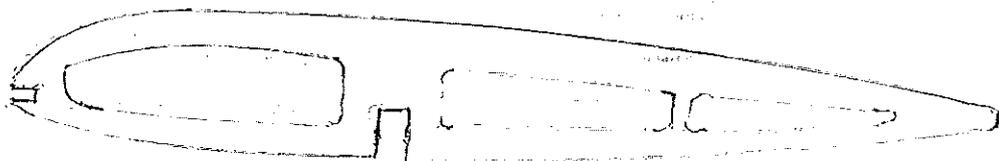
- Spaziergänge und Aufstiege:**
- a) Entschwil 1 Std. 20 Min.
  - b) Entschwil 1 Std. 40 Min.
  - c) Schwenden 1 Std. 50 Min.
  - d) Nüegg/Berghaus 1 Std. 50 Min.

**Markierung**  
 = Spazier- und Wanderweg.  
 = Bergweg.  
 = Weiss-rot-weiss Bergschutzel.  
 = Schonnet die Pflanzen

## „Strolch“-und andere „Geschichten“

Die ausserordentlich guten Flug-Eigenschaften des „Strolch“ 1,85 m Flügel-Spannweite veranlassten mich 1943 an einem Wettbewerb in Hilfikon (AG) teilzunehmen. Mit der MG Olten reisten wir 5 Teilnehmer mit der SBB nach Hilfikon. Für mich war das das erste grosse Flugmodell-Ereignis dieser Art. Mit den Modellen unter den Armen, Taschen oder sogar mit Rucksäcken (gefüllt mit Flickmaterial und Zwischenverpflegung) versehen, so gelangten wir nach zwei Mal umsteigen an den Ort des modellfliegerischen Anlasses. Nach einem kurzen Fussmarsch setzte sofort auf dem Flugfeld ein emsiges Vorbereiten unserer „Vögel“ auf den 1. Probe-Start ein. Mit meinem Super-Vogel durfte ich wohl starten, aber nur ausser Konkurrenz, da der „Strolch“ den damaligen schweiz. Vorschriften für Flugmodell-Wettbewerbe nicht entsprach. Doch, was Soll's ... die Thermik am selbigen Tag war sehr gut. Es gelangen mir einige gute Hochstart's mit phänomenal langen Flugzeiten... und was ausserordentlich auffiel, keine Bruchlandung hätte wir damals 1984 geschrieben... eine Fernsteuerung im Modell, versteht sich's... keine so kleinlichen Vorschriften wie damals, es hätte wohl einen Stratosphärenflug.!! gegeben.

Ein Jugendfreund; begeistert von den tollen Flügen des 1 m 85-iger Vogels liess spontan von mir den Bauplan (oft schon bedauerte ich das unauffindbare Verschwinden meiner diversen Baupläne!) begann unverzüglich mit dem Bau des Seglers. Die Flügelrippen und Rumpfspanten fertigte mein Freund, mangels nötiger Finanzen zum Beschaffen von Sperrholz, aus Schindeln (man brauchte Schindeln unter die Ziegel, beim Dachdecken)

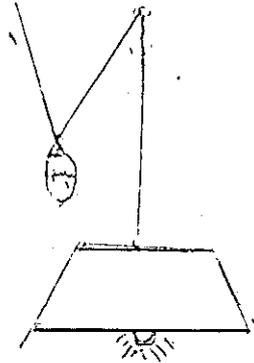


„Strolch“ - Flügelrippe mit 3 Aussparungen.

36 solcher Rippen sägten (Laubsäge-Bogen) wir einzeln aus 1 mm-Sperrholz, schliffen mit Glaspapier die Form genau nach Bauplan; und das alles fertigte mein lieber Freund aus Schindeln. Es kam mir nie zu Ohren, in wie viele Teile und wie oft sie zerbrachen... aber letztlich flog auch dieser Strolch... sein Leben war zwar zerbrechlich und kurz. Doch auch hier freute sich der Erbauer sehr, sein Werk einmal fliegen zu sehen... wie ich mich noch erinnere.

Die grösseren Segelflug - Modelle versahen wir mit einem Hohlraum in der Rumpfnase zum Einfüllen von Blei - Schrot,

zwecks ausbalancieren und Bestimmen des Schwerpunktes.  
Blei - Schrot sammeln und entnehmen wir aus alten Zug- Lam-  
pen-Gewichtskugeln (nachfolgende Skizze soll eine solche Lampe  
etwa darstellen). Diese Art Lampen zierte seiner Zeit viele  
Stuben.

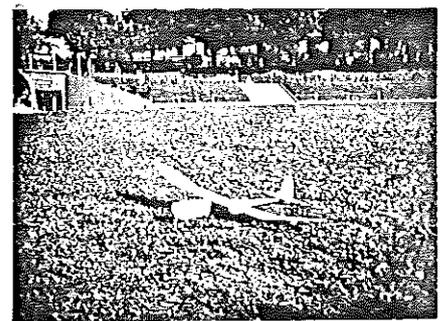
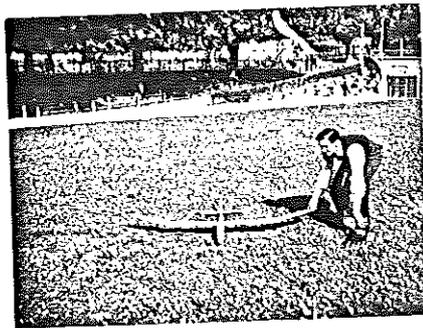


Mit viel Optimismus trat ich 1961 der MG Schoenenwerd  
bei ... baute ein Motormodellflugi, vorgesehen für Fernsteue-  
rung und auch noch einmal baute ich den „Strolch“... so geän-  
dert...dass auch eine Fernsteuerung hätte eingebaut werden  
können...Leider blieb mein Optimismus eine Illusion.

Euer SO 33016

Olten: Byfang-Schulhaus-Wiese  
Herbst 1942

Hier fanden jeweils die  
ersten Flugversuche statt



## Information Pfingstlager '84

Das Pfingstlager 1984 steht schon bald vor der Wirklichkeit. In diesem Jahr wird das Putzende voll. Hier in Kürze einige Begebenheiten über das 12. Pfingstlager der MG Wangen.

Unser Lager-Haus "Lärche" befindet sich oberhalb Riedli im Dientigtal.

Erreichbar ist das Ferienlager ohne Probleme mit dem Auto, via Autobahn Bern-Thun bis Ausfahrt Wimmis, anschließend durchs Simmental bis Latterbach (5 km ab Wimmis). In Latterbach links abbiegen Richtung Dientigen bis nach Riedli (8 km ab Latterbach). In Riedli befindet sich die Talstation der Seegelsbahn Riedli-Nüegg. 1 km nach dieser Talstation folgt wieder eine linksabbiegung über eine Brücke. Nach dieser Brücke fährt man Richtung Sport-Hotel Wirihorn. Ca. 1 km nach dieser Brücke befindet sich das Ferienhaus "Lärche". Wenn Ihr die Seegelsbahn traversiert, dann seid Ihr ca. 50 m zu weit gefahren!

Das Lager-Haus ist wie folgt ausgestattet:  
Es bietet Platz für 48 Personen.

1 Schlafraum à 14 P., 1 Schlafraum à 9 P.,  
3 Schlafräume à 8 P., 1 Schlafraum à 4 P. und  
4 Schlafräume à 6 Personen.

Ess- und Aufenthaltsraum für 48 Personen (unterteilbar), Küche mit Vorratskammer, Abstellraum (Flugmodelle), 2 Douchen-Räume, 2 Wasch-Räume und 4 WC's.

## Preise:

Fr. 10.- pro Person pro Tag + Kurtaxe pro Tag

Kurtaxen: Erwachsene Fr. -1.50

Jugendliche bis 16 J. Fr. -1.25

Leider muss ich, gestützt auf die Erfahrungen des letztjährigen Pfingstlagers, einen Unkostenbetrag von Fr. 10.- pro Person pro angemeldeten Tag zum Voraus einkassieren. Ich will nicht wieder Gefahr laufen, dass angemeldete Personen trotzdem nicht erscheinen und die Organisatoren auf den zuviel eingekauften Lebensmitteln sitzen bleiben.

Trotz dieser unangenehmen Massnahme, hoffe ich auf eine grosse Anzahl angefressener Pfingstlägler, die die schönen Seiten eines Gruppenlagers zu schätzen wissen.

## Flugplatz / Frequenzen

Wiederum habe ich festgestellt, dass auf dem Flugplatz geflogen wird, ohne dass die entsprechenden Piloten ihre Frequenz auf irgendeine Art markieren. Unser Frequenz-Baum ist nicht eine Zierde des Fluggeländes, sondern er dient zur Flugsicherheit auf dem Flugplatz.

Studiert das Flugplatz-Reglement und haltet Euch an die wenigen Regeln, bevor ich einem Piloten die rote Karte zeigen muss.

Mit kameradschaftlichen Grüessen

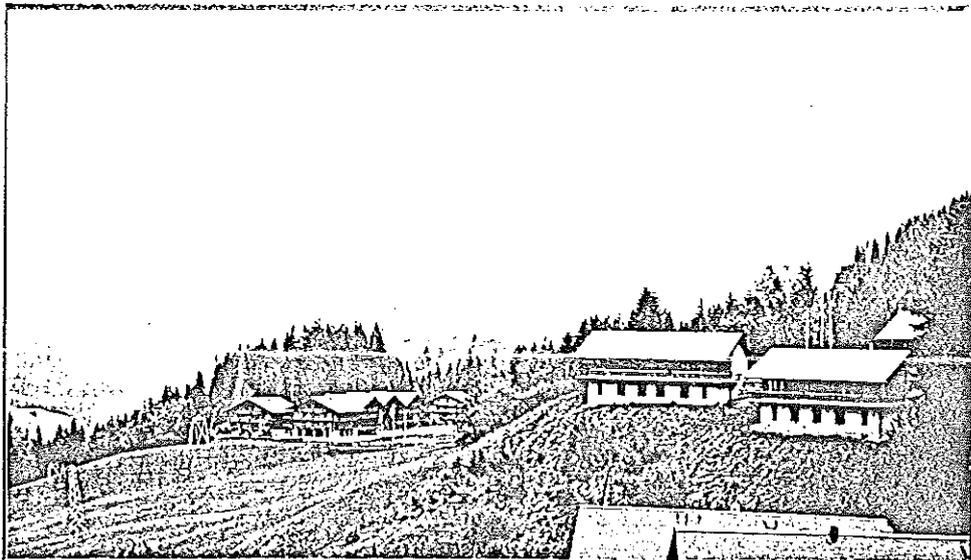
Euer Göx

# SKI - u. FERIENHAUS LÄRCHE

## WIRIEHORN

*Diemtigtal*

Berner Oberland



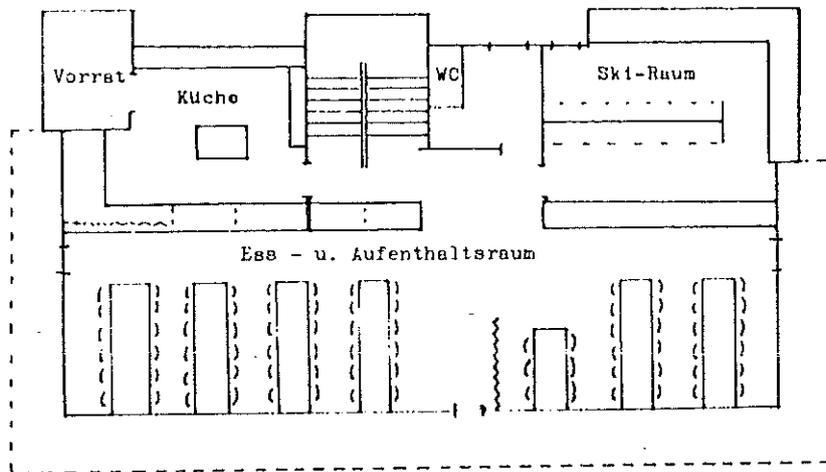
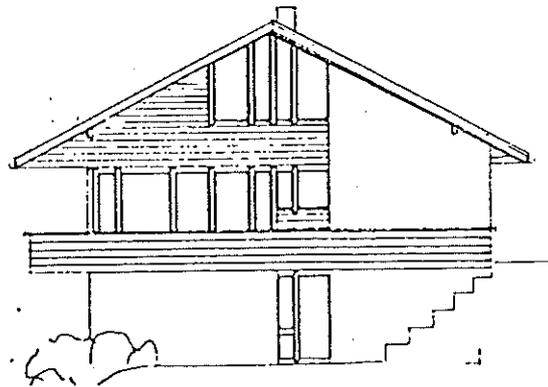
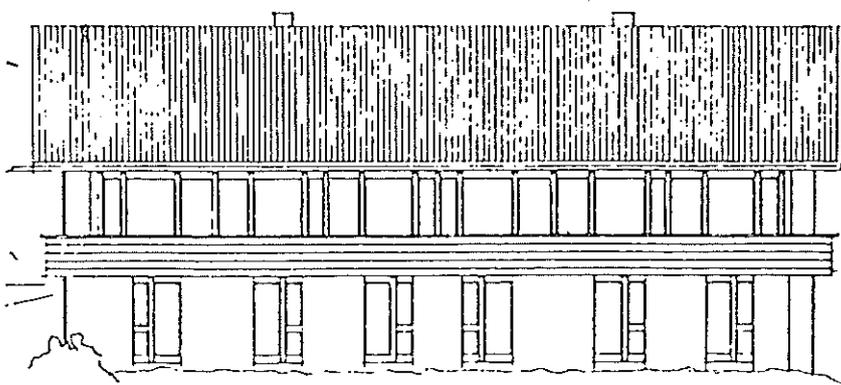
Sporthotel

Lärche

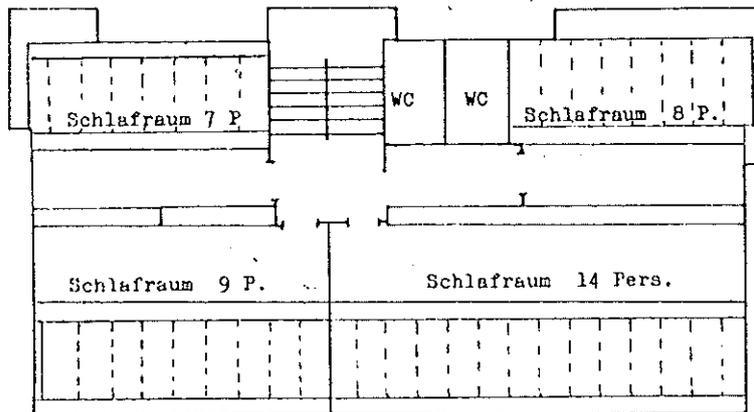


Lärche

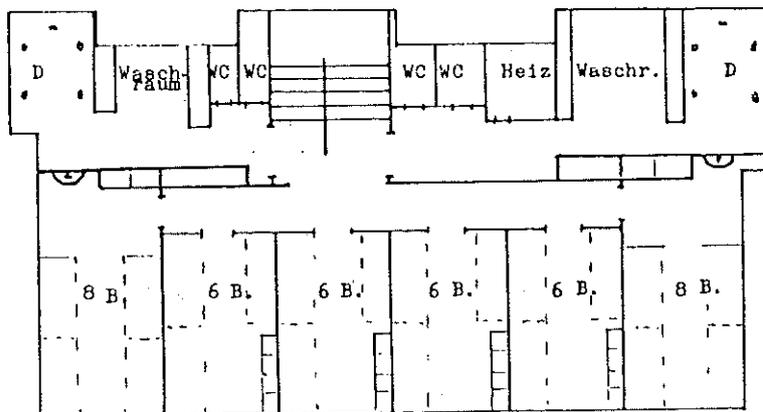
# SKI - u. FERIENHAUS LÄRCHE



Erdgeschoss



Obergeschoss



Untergeschoss

## F 3 B Segelflugzeuge mit Flügekverwindung

Gedanken und Meinung eines Aktiven (Leidgeprüften) Segel -  
flug Piloten.

Seit einiger Zeit ist der Modellpark der Segelflieger einer starken Wandlung unterzogen. Der grund dieses Umdenkens liegt primär nicht in der schnelleren Formgebung dieser Flugzeuge, sondern in den Nationalen Reglementen zur Sparte F3B. Diese schreiben vor, dass mit ein und dem selben Flugzeug 3 verschiedene Pflichtteile geflogen werden müssen. Erlaubt ist lediglich eine Zuladung von Ballast in form von Bleistangen oder sonstigen Materialien. Die drei Disziplinen lauten wie folgt:

### 1. A Dauerflug

Hier muss man möglichst lange in der Luft bleiben. (Natürlich das Flugzeug) Maximale Flugzeit 6 Minuten.

### 2. B Distanzflug

Hier muss in einer Flugzeit von 4 Minuten eine Strecke von 150 m so oft als möglich durchflogen werden. Bei 12 Runden ist das Maximum erreicht.

### 3. C Geschwindigkeitsflug

Hier muss eine Strecke von 150 m so schnell wie möglich 4 mal durchquert werden. Mehrmaliges Starten ist möglich, wenn die Disziplinzeit noch läuft und das Flugzeug die Startlinie noch nicht überflogen hat.

Aus Obigen drei Disziplinen musste nun ein Flugzeug entwickelt werden, welches allen Anforderungen nahezu optimal entsprach.

Anstelle der langsamen und gutmütigen Modelle treten nun schnelle F3B Maschinen ins Rampenlicht, deren Leistungen noch vor wenigen Jahren in den Bereich der Fabeln gehörten. Diese Generation von F3B Modellen haben folgende markante Merkmale:

Lange schmale Rümpfe, deren Schnauzen einem Setzholz nicht unähnlich sind.

Flächen mit grossen Flügeltiefen und schnellen Profilen. Hauptsächlich mit einem Styroporkern und verschiedenen Beplankungen mit oder ohne Gewebe als Kraftaufnehmer.

Vermeehrt treten auch schon Voll GFK Flugzeuge auf. Bei diesen sind dann sowohl Rumpf als auch die Flügel aus dem gleichen Material hergestellt. Billig sind solche Konstruktionen aber überhaupt nicht und für den Otto normal Flieger kaum zu Reparieren bei einem Schaden.

Diese Modelle werden mindestens über 4 Servos gesteuert.  
Höhenruder meist als Pendelruder ausgelegt  
Seitenruder einfach oder doppelt angelenkt  
Flügelverwindung oder Querruder  
Landeklappen oder Störklappen  
Hochstarthaken (event.)

Ich möchte mich hier nun ein wenig mit der Flügelverwindung, mit der ich schon längere Zeit fliege, auseinandersetzen. Bei jedem Produkt gibt es natürlich immer ein Pro und ein Contra. Diese aufzulisten habe ich einmal probiert.

#### Pro:

Hohe Festigkeit der Flächen, da keine Schwachstellen durch Querrudereinschnitte, Anlenkungsgestänge, Bowdenzüge und Servos in den Flügeln vorhanden sind.  
Präzise und Spielfreie Anlenkung mit einfachen Mitteln möglich.  
Sehr gute Aerodynamische Eigenschaften, da keine Verwirblung bei Steuerkorrektur.  
Spricht sehr schnell auf Steuerkorrekturen an.  
Kann in der Kurve ohne Querruder unterstützung geflogen werden.  
Präzises Fliegen sehr gut möglich.

#### Contra:

Je nach Vorfertigungsgrad des Modells kann es grosser zeitlicher Aufwand geben beim einpassen des Flügelhalterungs - lagers.  
Verwendung starker und teurer Servos ( mind. 3,5 kp ).  
Massive Anlenkungen.  
Einstellen des Anstellwinkels ohne Waage ist eine mühsame Sache.  
Bei Versagen irgend eines Teils zur Anlenkung kann mit einem garantierten Absturz gerechnet werden. (Siehe Erfahrungs - bericht auf der folgenden Seite).

Beim Bau meines Vogels brauchte ich sehr viel Zeit für das Einpassen des Flügelagers in den Epoxirumpf.

Das Einbauen der RC Anlage in den schmalen Rumpf wurde durch Platzmangel zu einer recht Kniffligen Angelegenheit.

Das Höhenruder muss durch die enormen Geschwindigkeiten mit einer Abachistange angelenkt werden. Eine Spielfreie Anlenkung des Seitenruders erreichte ich nur über Doppelanlenkung mit Stahllitzen.

Um der grossen Beanspruchung der Flügelverwindung gerecht zu werden wurden bei deren Anlenkung 3mm Stahlstäbe und Klipse verwendet. Die Gewinde für die Klipse wurden direkt auf die Stahlstangen geschnitten. Die Filiere blieb bemerkenswerterweise ganz !

Der Rumpf bekam aus der Spraydose sein glänzendes Äusseres. Die Flügel wurden in ein eng anliegendes Monokotemäntelchen gesteckt, ganz in Schwarz natürlich. Diese Schwarze Farbgebung sollte auch noch seine Folgen haben.

Ab Windenstart wurde der Jungfernflug ohne Probleme durchgeführt. Nach einigen kleinen Feineinstellungen liess der Vogel keine Wünsche mehr offen. Er flog als wäre er in der Luft geboren worden.

Die Flügelverwindung erlaubt ein sehr feines und exaktes Fliegen bei geringsten Knüppelausschlägen. Sollte trotz dem einmal der ganze Knüppelausschlag gebraucht werden muss sehr darauf geachtet werden, dass nicht sofort eine Rolle geflogen wird. Wie schon eingangs erwähnt reagiert die Flügelverwindung sehr stark und ohne grosse Mühe wird aus einem normalen Gleitflug eine schnelle Akro - demonstration.

Leider musste ich dann im Sommer bei starker Sonneneinstrahlung feststellen, dass die schwarzen Flügel sehr heiss werden und der Styroporkern zu schmelzen begann. Solche Flügel sind natürlich für ein Hochleistungsmodell kaum mehr geeignet.

Konsequenz: Nie mehr schwarze Flügel !

In diesem Frühling musste ich nun eine weitere bittere Pille schlucken.

An einem der ersten schönen Tage mit starker Sonneneinstrahlung blieben unsere Modelle spielend in der Luft und erreichten schwindelerregende Höhen. Nach gut 30 Minütiger

Flugzeit legte sich mein Vogel von selbst in eine Kurve und war nicht mehr dazu zu bewegen aus jener wieder raus zu kommen. Unnötigerweise nahm er auch noch gehörig Fahrt auf. Mit voll gezogenem Höhensteuer ergab sich leider nur noch eine engere Steilspirale und der Absturz in einem Acker war nur noch eine frage der Zeit.

Nach erfolgtem Absturz folgte grosses Rätselraten warum ? Die genaue Rekonstruktion des Vorfalls konnte nur noch teilweise durchgeführt werden, da es wie in manchen Hosen - säcken aussah - ein riesiges Durcheinander.

Als eindeutige absturz Ursache stellte sich bald ein gebrochener 3mm Anleklungsklips der Flügelverwindung heraus. Diese Vermutung verstärkte sich um so mehr, als gleichartige Klipse einem Dehntest unterworfen wurden und sie alle kläglich ihre Dienste versagten.

Was war das nur für Material ?

Konsequenz: Nur das Beste ist gut genug um die Sicherheit auch bei den Modellen zu garantieren. Lieber überdimensioniert als ein Absturz der zu ver - hindern gewesen wäre.

Euer Yves Süess  
WA 52

#### Mitgliederzuwachs in der MG Wangen



Name: Mühlethaler Max  
beruf: betriebsmeister PTi  
Geb. Datum: 09.04.1941  
wohnort: Dulliken  
Im Schäfer 35 A  
Immatrikulation: WA 19

Max wir wünschen Dir alles gute und die erfüllung Deiner wünsche in unserem Verein. Mögen Dir die unangenehmen Erinnerungen an die Hangflug konkurrenz bei Uns bald entschwinden.