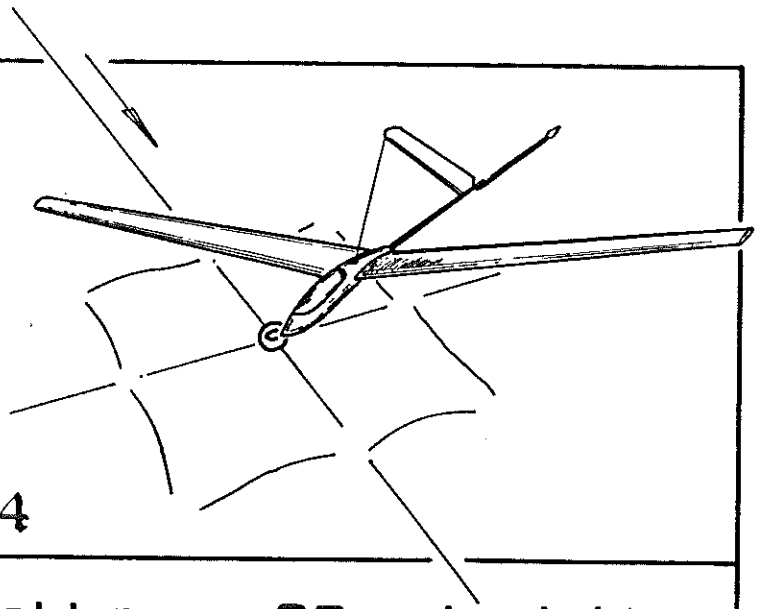
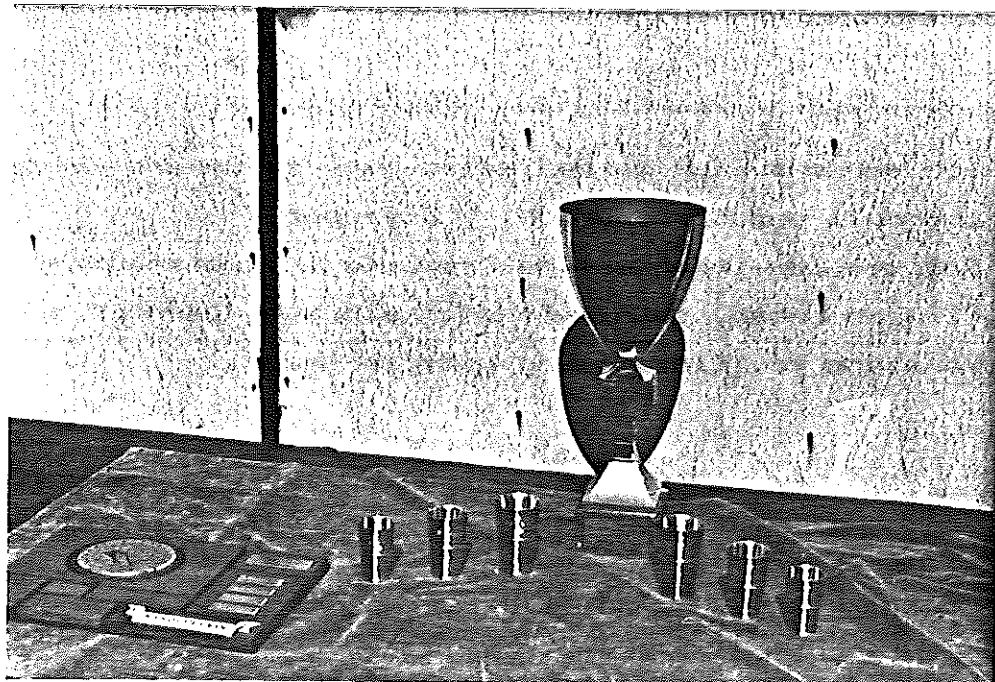
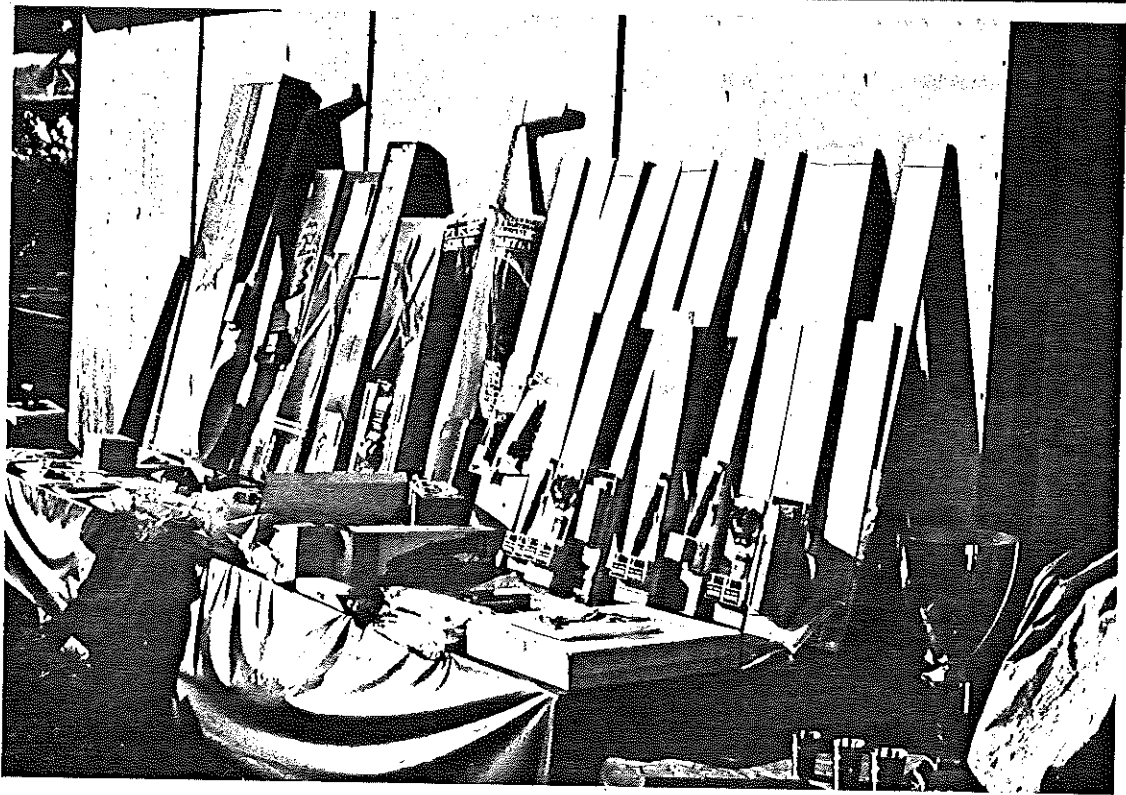


DEADCENTER



INFOBLATT 3/84

redaktion: willy mischler wa 08 reinach bl



Mitgliederzuwachs in der MG Wangen

Leider ohne Fotos !

Name Kohler Daniel
Beruf Masch. Mech. Lehrling
Adresse Alte Oberdorfstr. 195 4652 Winznau
Geb. Datum 16. 05. 1963
Tel. Nr. 062 35 17 22
Immatr. WA - 59

Name Rötheli Daniel
Beruf FEAM Lehrling
Adresse Gallusstr. 65 4600 Olten
Geb. Datum 01. 01. 1968
Tel. Nr. 062 32 52 00
Immatr. WA - 12

Ich wünsche Euch beiden alles gute in unserer Gruppe
und Holm und Rippenbruch. [Styropor]
Solltet Ihr irgendwelche Probleme in Zusammenhang mit
Fliegen haben, dann ruft doch einfach jemanden aus dem
Vorstand an. Eine Lösung gibt es immer.

Geschätzte Freunde unserer Fluggruppe

Im nächsten Monat, genau am 19. resp. 26. Aug. 84 führt unsere Gruppe wieder den schon allseits geschätzten Segelflug - Freundschafts - Wettbewerb durch. Als Austragungsort wird wieder unser Flugplatz in Kestenholz erhalten müssen, da dort die Infrastruktur schon vorhanden ist. Trotz dieser wirklich guten Lösung, beschäftigt uns wie alle Jahre das gleiche Problem, nämlich das liebe Geld. Mit unserem sehr schönen Gabentisch des letzten Jahres, (siehe Titelbild) haben wir uns selbst ein Limit geschaffen, welches genau auf die Wünsche der Piloten abgestimmt ist. Alle aktiven Wettbewerbspiloten werden mir recht geben, dass man einen Wettbewerb anhand der zur Verfügung gestellten Preise einstuft. Als bester Vergleich muss ich, wie schon letztes Jahr in meinem Apell, den Regionalen Hochstart wettbewerb nehmen. Nachdem ich das letzte Jahr noch schrieb, dass wir mehr Besucher haben oder hatten als jener Anlass, muss ich heute sagen, dass es im Jahre 84 keine Hochstart Veranstaltung in der Region 4 gegeben hat ! Grund: Keine Anmeldung bis zum offiziellen Termin. Spricht man langjährigen Wettbewerbsteilnehmern so kommen immer wieder die gleichen Argumente zum Vorschein.

1. Maximaler Modellaufwand um überhaupt die geforderten limiten zu erfüllen. Ohne Spezialflugzeuge muss man gar nicht mehr an einen solchen Anlass gehen. Modellfetischismus.

2. Nur die ersten Drei erhalten je eine Medaille der Region!

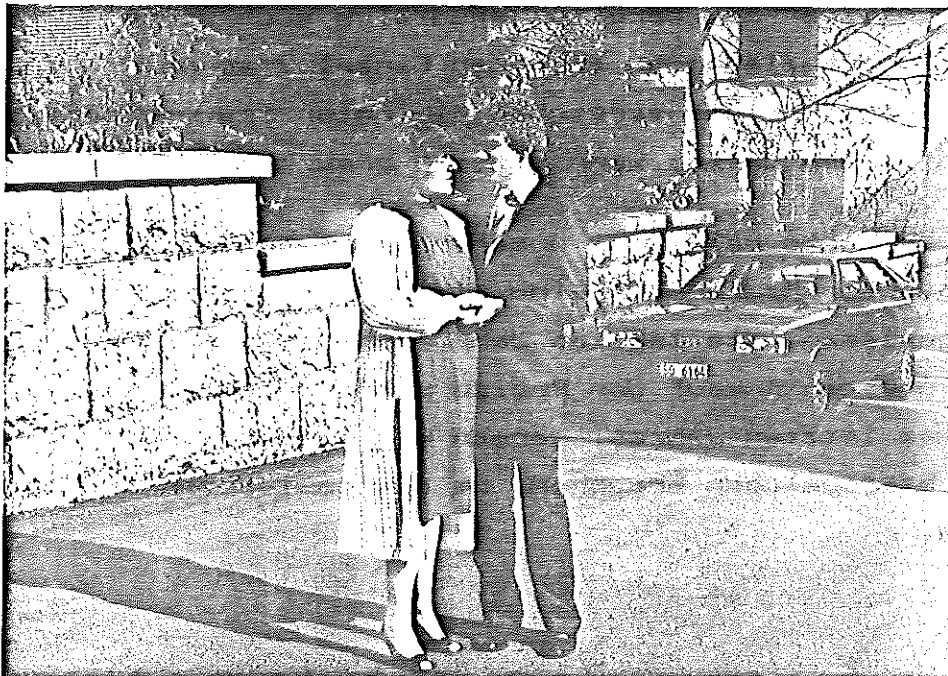
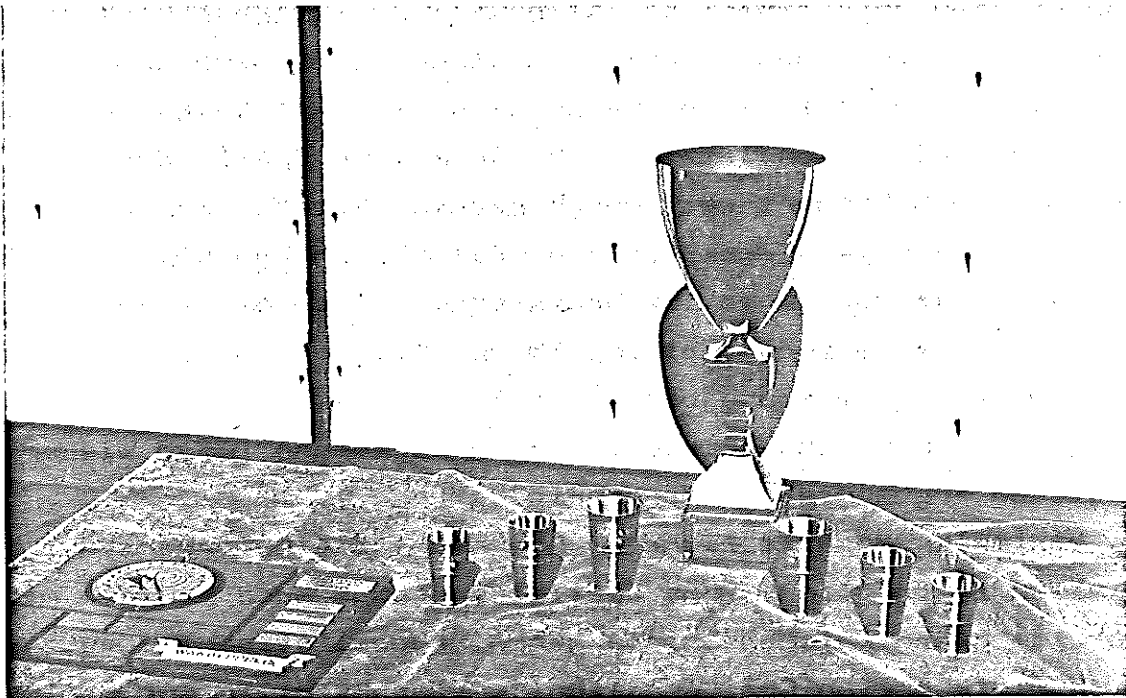
Um einer solchen Entwicklung entgegen zu wirken möchten wir uns gerne in freundschaftlicher Atmosphäre auf unserem Flugplatz jährlich einmal treffen. Bereits haben sich auch schon enge freundschaftliche Beziehungen zwischen Einzelpersonen und ganzen Gruppen ergeben. Das verstehen wir unter Freundschaft, wenn einer für den andern da ist wenn man ihn braucht.

Um diesen Anlass aber ohne Belastung unserer sonst schon knappen Gruppenkasse durchzuführen, sind wir auf die finanzielle Mithilfe aller angewiesen. Wie letztes Jahr suchen wir wieder Sponsoren, welche uns den Ankauf der Preise mitfinanzieren helfen. Nach Schätzungen des letzten Jahres, werden wir ca 300.- Fr. zusätzlich zu den Startgeldern brauchen, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Wir garantieren, dass jeder Sponsor - sofern er dies wünscht - auf Rang- und Startlisten namentlich erwähnt wird.

Ich bitte hiermit alle Mitglieder unserer Gruppe um tatkräftige Mitarbeit. Jeder Franken wird bei uns sinnvoll angelegt. Selbstverständlich nehmen wir auch Naturalien wie Wein oder ein nicht gebrauchter Modellbaukasten der zu Hause gelagert wurde.

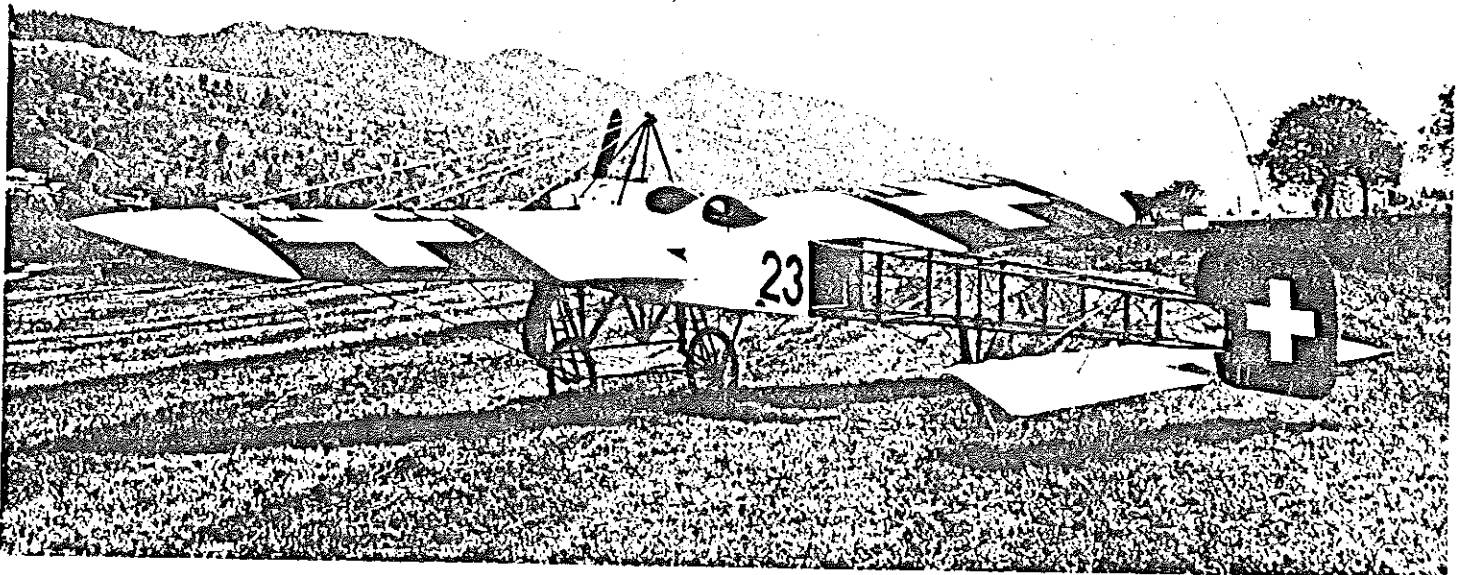
Für weitere Einzahlungsscheine stellt sich unser Kassier Kurt Haller Tel. 32 39 93 gerne zur Verfügung. Besten Dank WA 11



Wir
danken
herzlich
der Modellflug-
gruppe Wangen

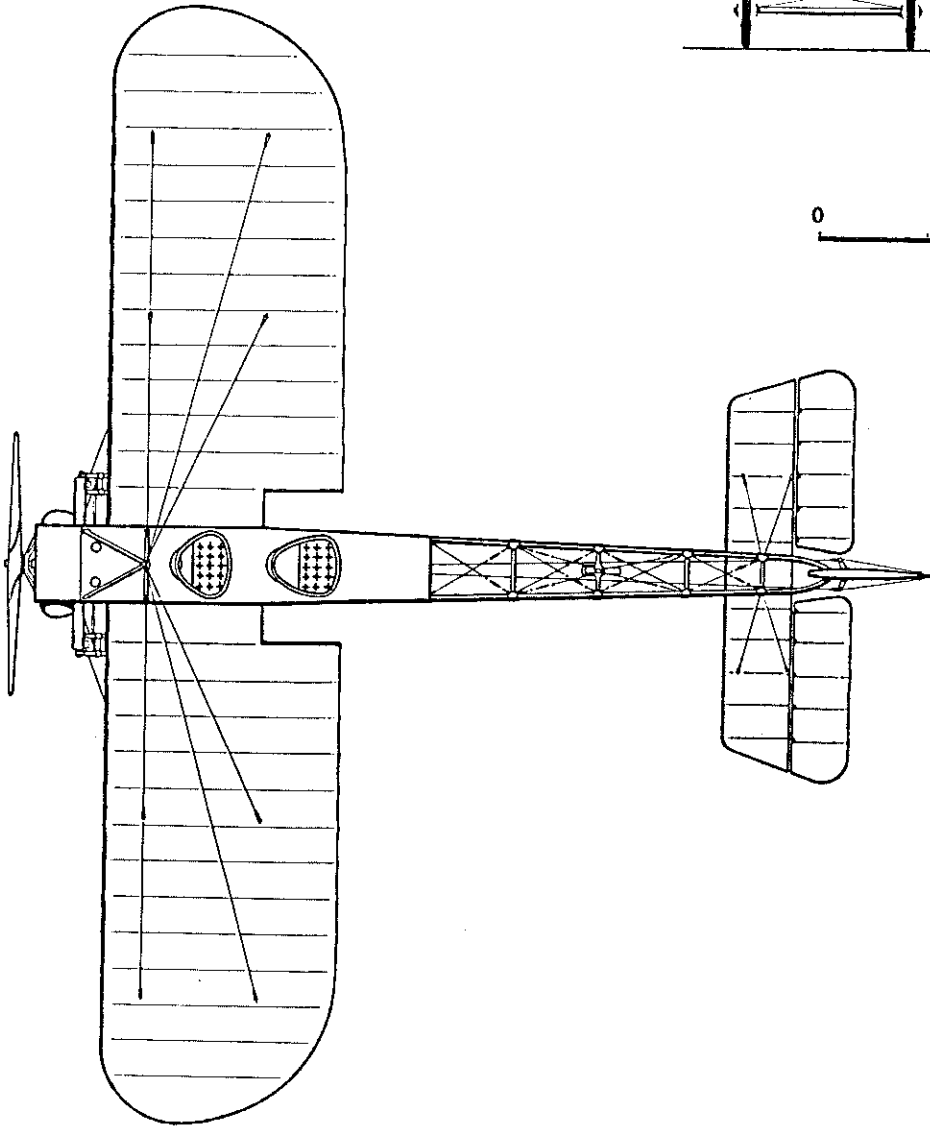
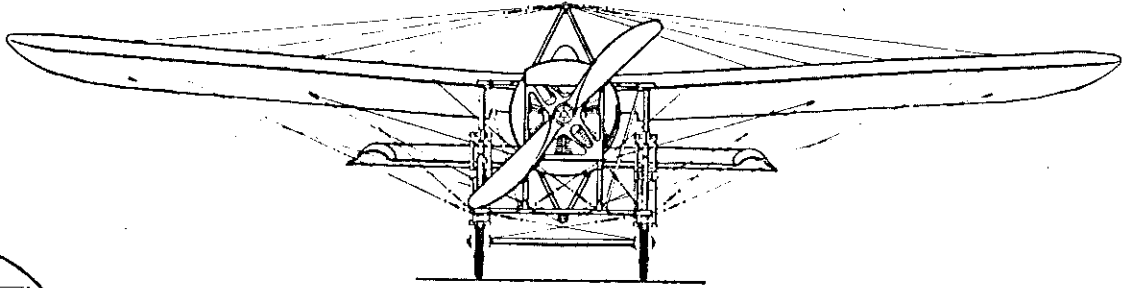
Oskar Bider

Auch der Langenbrucker (Bl) Flugpionier besass in meinem Bubenkopf in der Ecke für alle grossartigen Ereignisse einen in den romantischsten Farben ausgekleideten festen Platz...
... mein Vater besuchte mit mir öfters so an Regen-Sonntagen das historische Museum in Olten. Das jeweils für mich bestaunenswerteste Objekt war immer Oskar Bider's Blériot-Eindecker, lange Zeit im Souterrain des Museum's untergebracht (Heute im Verkehrshaus-Halle „Luft-und Raumfahrt“ in Luzern)

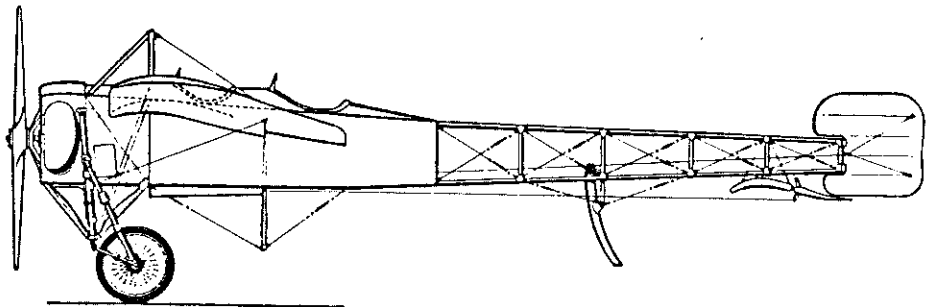


Alpen-und Pyrenäen-Ueberquerung wohl die nennenswertesten Leistungen Biders: zum Beispiel:

Am 13. Juli 1913 startete Oskar Bider mit seinem Blériot-Eindecker von Bern aus zum Flug nach Mailand. Er verliess Bern um 4.08 Uhr. Er schraubte sich hoch und nahm Kurs auf das Jungfrau-Joch 3475 m. Nach dessen Ueberquerung flog er Richtung Eggishorn 2927 m über Brig und das Helsenhorn 3272 m nach Domodossola, wo Bider zwischenlandete, um zu tanken, alles war bestens vorbereitet, sodass er schon 10 (zehn) Minuten später wieder starten konnte. Bereits um 8.00 Uhr erreichte er Mailand, wegen Nebel musste er bis 8.44 Uhr über der Stadt kreisen. Am 28. Juli startete Oskar Bider zum Rückflug. Um 4.30 Uhr hob er von Mailand ab, nahm Kurs auf den St. Gotthard, wegen niederer Wolkendecke änderte er die Richtung flog gen Lukmanier bis Disentis, wo er nach Westen abbog und den Krüzlipass 2347 m ansteuerte, nach dessen Ueber-



Oskar Biders
Blériot XI-b
und
Maschine der Flieger-
truppe 1914 bis 1919



querung brummte er er über das Maderaner-und Reusstal nach Luzern und weiter nach Olten. In Liestal musste Oskar um 7.35 Uhr nochmals zwischenlanden und auftanken. Sein Ziel Basel erreichte er alsdann bereits um 8.15 Uhr...wahrlich eine „Bombenleistung“ mit den (mit heute verglichen) primitiv gebauten Kisten .

Die Armee kaufte den Blériot-Eindecker von Bider im August 1914. Die Maschine wurde sofort für Grenzüberwachungsflüge eingesetzt. Ende 1919 kam die Maschine zur Ausserdienstsetzung, da die Fliegertruppe inzwischen mit leistungsfähigerem Flugmaterial ausgerüstet worden war. In den dreissiger Jahren wurde der Blériot für die Werbung von Luftschutztruppen in allen Landesteilen ausgestellt.

1940, 20 Jahre nach Stilllegung dieses Apparates wurde noch einmal eine Flugbereitschaft erstellt für die Dreharbeiten eines Bider-Film.

Einige Detail's zur Blériot:

Entwicklungsfirma: L. Blériot, Paris.

In der Schweiz im Einsatz 1 Flugzeug.

Spannweite: 11.00 m, Länge: 8,40 m, Höhe 2,87 m

luftgekühlter 7-Zylinder-Rotationsmotor 4-Takter 80 Ps,
1200 U/min

Bewaffnung während des 1. Weltkrieges: 1 Karabiner 11 konnte seitlich am Rumpf auf der Höhe des Beobachters mitgeführt werden.

Flugleistungen:	horizontal	105 km/h
	max. Steigleistung	1,40 m/s
	Gipfelhöhe	3500 m ü M
	Flugdauer	2 Std 45 Min
	Reichweite	250 km

H. Peier, Modellbauer a.D.
Olten

Redaktionsschluss für nächstes Infoblatt:

22. September 1984

Flugsimulator (2. Teil)

Im "Deadcenter" Nr. 4/83 habe ich das Gefühl beschrieben, in einem Flugsimulator zu "fliegen". Wie aber kommt dieses Gefühl zu stande?

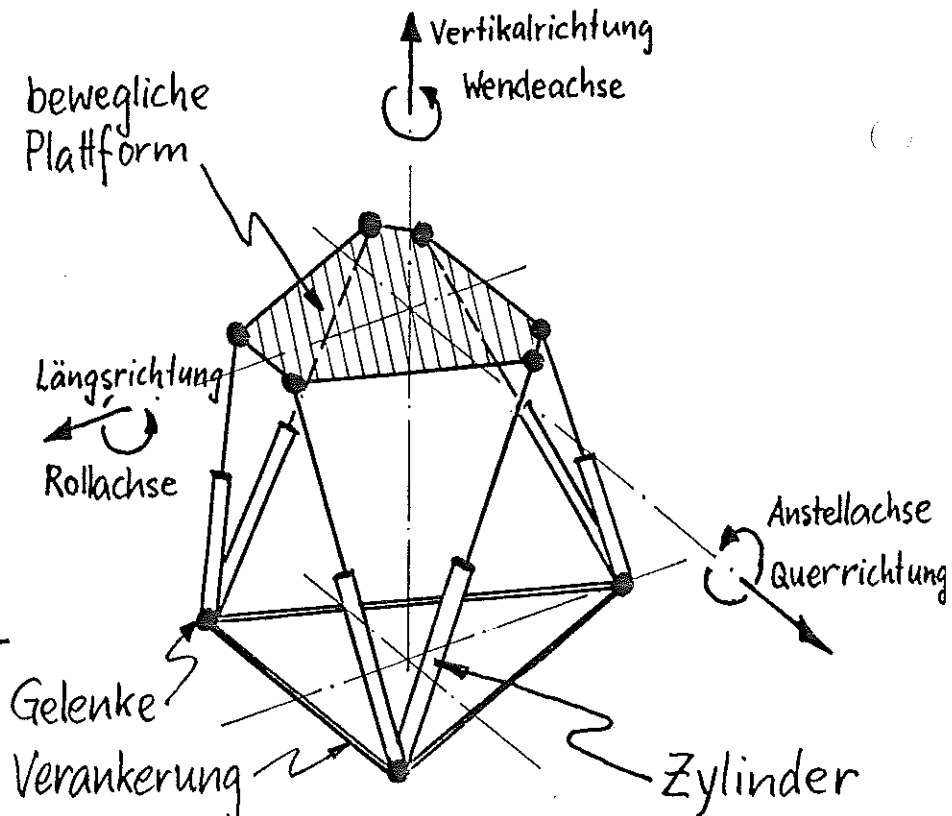
Um einen möglichst wirklichkeitsnahen Eindruck zu erhalten müssen folgende Empfindungen des Piloten realistisch und aufeinander abgestimmt simuliert werden:

- Sicht durch Kabinenfenster
- Betätigung und Aussehen von Schaltern, Hebeln und Instrumenten
- Gefühl der Bewegung
- Geräusche
- Druckwechsel
- Funk und Navigationshilfen

Die Koordination dieser Effekte wird durch einen Computer kontrolliert. Ich will aber nur auf die Hydraulik zu sprechen kommen. Sie dient dazu, dass der Pilot Kräfte und Bewegung verspüren kann. Die eingesetzten Servoventile und -zylinder haben einen sehr hohen Entwicklungsstand, denn sie wurden speziell für die Simulatortechnik entwickelt. Die 6 Zylinder sind so angeordnet, dass sich der Simulator in sämtlichen 6 Freiheitsgraden wie ein Verkehrsflugzeug bewegen kann (siehe Bild).

Das Prinzip zur Simulation von Bewegung ist die Erzeugung von Beschleunigungen mit anschliessendem unmerklichem Rückgang in die Ausgangsstellung. Dies ermöglicht der Anlage bei folgenden Ereignissen wiederum die volle Zylinderlänge auszunutzen.

Die technische Schwierigkeit liegt nun nicht darin, starke Beschleunigungen zu erzeugen, sondern vielmehr im langsamen Zurückfahren, dem sogenannten Wash-out. Da die Schwelle des Beschleunigungsempfinden beim Menschen bei 0,02 g liegt, muss die Rückführung des Simulators unter diesem kleinen Wert bleiben. Der Pilot darf unter keinen Umständen merken, dass er in Wirklichkeit von sechs



Anordnung der Zylinder und Bewegungsrichtungen

getragen wird. Die Bewegung muss frei sein von jeder Störung, d.h. möglichst genau dem berechneten Wert nachfolgen.

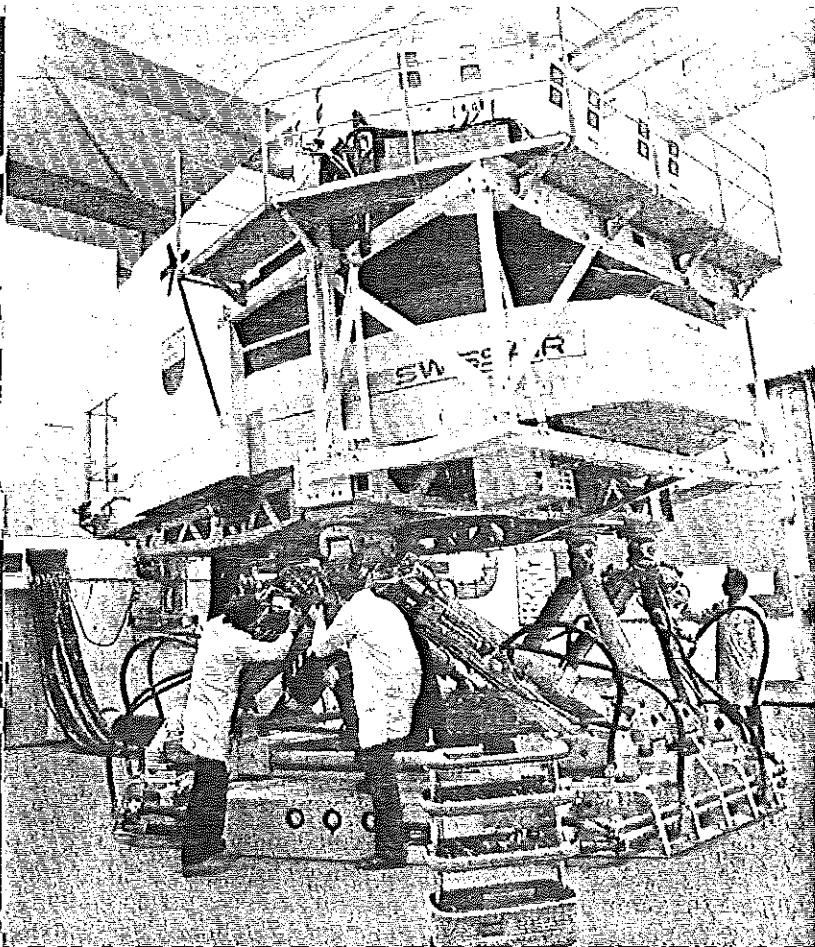
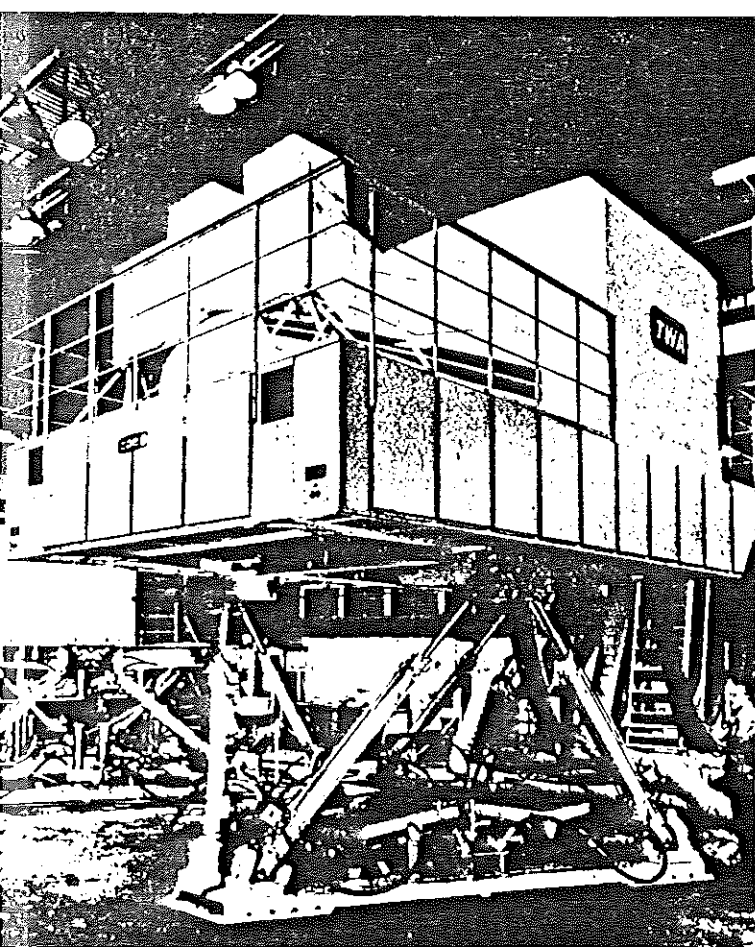
Um aber auch dynamische Vorgänge, wie z.B. die Stösse des Rollweges, gut simulieren zu können, muss das ganze System (vom Computer über die Hydrozylinder bis zur Simulatorplattform) Signale bis zu einer Frequenz von 10 Hz vorbildgetreu übertragen können. Dass solche Frequenzen hohe Kräfte in den Zylindern voraussetzen, wird einem bewusst, wenn man das Gewicht eines Flugsimulators kennt. So wiegt z.B. der DC 10-Simulator der Swissair elf Tonnen.

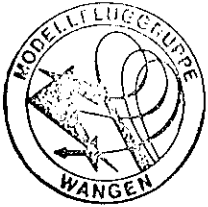
Um das Fehlen der Ruderkräfte kompensieren zu können, werden auch die Gegenkräfte zu den Steuerbewegungen ölhydraulisch erzeugt.

Obschon ein Flugsimulator mehrere Millionen Franken kostet, ist sein Einsatz rentabel. Er verringert Treibstoffverbrauch und Lärm und verbessert die Amortisation der Flugzeuge in der Schulung. Doch trotz den vielen Vorteilen eines Simulators gibt es Personen, die davon nicht begeistert sind, nämlich die Piloten, die an diesen Anlagen qualifiziert werden. Ein Flugfehler eines Piloten kann in der Wirklichkeit zwar Menschenleben kosten, aber ein Fehlverhalten eines Flugsimulators kann immerhin das Brevet eines Piloten unverschuldet aufs Spiel setzen. Nicht zuletzt der Forderungen der Piloten aber, ist die technische Perfektion der Simulatoren zu verdanken.

Matthias Amoser, WA-21

Einsatz von Simulatoren bei TWA und Swissair





RANGLISTE

RCS-HANG IN ZAEZIWIW 11.03.1984

5. Segura Alberto	1106 Pkt.
16. Caneiro Francisco	866 Pkt.
31. Kunz Eduard	718 Pkt.
36. Jeisy Werner	681 Pkt.
49. Schaller Erich	522 Pkt.

Die Punkte des Siegers 1299 Pkt.
Insgesamt wurden 65 Piloten gewertet.

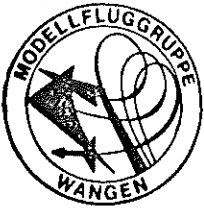
Wegen Nerven - Daumen - Knie und Hosenflattern
verschenkte unser Alberto den sicheren 2. Rang.
Da im Landeraum gefrorener Schnee lag, war eine
genaue Landung praktisch unmöglich.

Der Sonntags-Blasius zeigte sich von seiner schlech-
testen Seite und wechselte seine Richtung ständig.
So musste manchmal mit zünftigem Rückenwind ge-
landet werden.

Der RCS-Hang in "Zäzipfupf" ist für jeden RC-Pilot
beinahe ein Muss, sei es um Fliegerkameraden zu tref-
fen und zu fachsimpeln oder neue Bekanntschaften zu
machen.

Wer weiss, vielleicht sind das nächste Mal noch mehr
Wangener dabei!

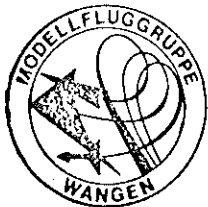
Euer RCS-Referent
Kunz Eduard



Rangliste RC-S CUP Hochstart 1984

1. Beyeler Jürg
2. Mischler Willy
3. Jeisy Werner
4. Vilfroy Andre
5. Segura Alberto
Wullschleger Peter
6. Möri Walter
Süess Yves
Kunz Eduard
7. Kaufmann Sepp
Studer Hansjörg
Kunz Fredy
Haas Rene
8. Stucki Willy
Wildi Edgar
Schaller Erich
Frey Fritz
Kunz Erhard

Der RCS-Referent
Kunz Eduard

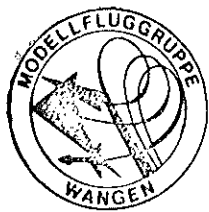


Rangliste RCS - Hochstart 1984

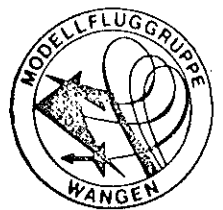
1. Wullschleger Peter	2797,0 Pkt.
2. Studer Hansjörg	2661,3 Pkt.
3. Süess Yves	2632,2 Pkt.
4. Jeisy Werner	2529,5 Pkt.
5. Wildi Edgar	2401,1 Pkt.
6. Mischler Willy	2240,8 Pkt.
7. Schaller Erich	2237,3 Pkt.
8. Kunz Eduard	2191,3 Pkt.
9. Segura Alberto	1903,5 Pkt.
10. Beyeler Jürg	1783,6 Pkt.
11. Frey Fritz	1697,1 Pkt.
12. Haas Rene	1641,0 Pkt.
13. Kunz Fredi	1600,9 Pkt.
14. Kunz Erhard	1531,1 Pkt.
15. Weyermann Rolf	1481,4 Pkt.
16. Kaufmann Sepp	1203,5 Pkt.
17. Vilfroy Andre	613,8 Pkt.
18. Möri Walter	----- Pkt.

Der RCS - Referent

Kunz Eduard



GRUPPENWETTBEWERB RCS - HANG 19. 5. 1984



RANGLISTE

1. Rang	Frey Fritz	2000,0	Pkt.
2. Rang	Beyeler Jürg	1709,3	Pkt.
3. Rang	Kunz Edi	1634,1	Pkt.
4. Rang	Mischler Willy	1628,6	Pkt.
5. Rang	Wildi Edgar	1557,0	Pkt.
6. Rang	Schaller Erich	1503,3	Pkt.
7. Rang	Wullschleger Peter	1430,1	Pkt.
8. Rang	Segura Alberto	1390,8	Pkt.
9. Rang	Jeisy Werner	1390,0	Pkt.
10. Rang	Kunz Fredi	1390,0	Pkt.
11. Rang	Caneiro Francisco	1339,7	Pkt.
12. Rang	Novellas Francois	1080,3	Pkt.
13. Rang	Kunz Erhard	736,4	Pkt.
14. Rang	Kaufmann Josef	178,2	Pkt.

Euer RCS - Referent

E. Kunz

MODELLFLUGGRUPPE WESTAMT-UETENDORF

 * MOENTSCHELEN-CUP *

FREUNDSCHAFTSWETTBEWERB RCS - HANG

OFFIZIELLE RANGLISTE

RG	NR	TEILNEHMER NAME+VORNAME	MATRIK NUMMER	DURCHGANGSRESULTATE				TOTAL PUNKTE	(LDP)
				1.	2.	3.	4.		
1	41	BOEHLEN STEPHAN	RI-028	1000	1000	1000	0	3000	(500)
2	17	STETTLER JAKOB	SI-024	1000	1000	1000	0	3000	(300)
3	12	GASSER HEINZ	BH-030	1000	727	1000	0	2727	(300)
4	13	BOEHLEN WILLI	MU-022	1000	708	1000	0	2708	(450)
5	40	FLUECKIGER MARKUS	SI-014	667	1000	1000	0	2667	(200)
6	31	BOEHLEN PAUL	RI-019	1000	864	800	0	2664	(0)
7	04	BOEHLEN ANDRES	RI-030	643	1000	1000	0	2643	(350)
8	11	REBER DANIEL	MU-007	714	1000	889	0	2603	(100)
9	37	TOMKE ROLAND	MU-019	1000	1000	600	0	2600	(350)
10	34	DAUWALDER RES	MU-017	1000	742	800	0	2542	(200)
11	18	WEISS HANSUELI	RI-021	1000	667	800	0	2467	(300)
12	50	FREY FRITZ	WA-045	1000	1000	429	0	2429	(400)
13	52	WEBER HANSJOERG	RD-009	714	705	1000	0	2419	(400)
14	29	KOHLER PETER	SI-031	667	1000	640	0	2307	(200)
15	02	KIESER WENDELIN	LU-198	857	636	800	0	2293	(100)
16	24	SCHALLER ERICH	WA-031	1000	545	746	0	2291	(250)
17	07	RENGGLI PETER	BE-113	667	1000	560	0	2227	(100)
18	09	MISCHLER WILLY	WA-008	921	955	300	0	2176	(350)
19	03	FLUEHMANN WALTER	BH-001	1000	250	881	0	2131	(200)
20	06	HODEL JUERG	BH-034	500	1000	607	0	2107	(400)
21	35	BONGIOVANNI STEFAN	LG-042	600	500	985	0	2085	(0)
22	44	MISCHLER HARRY	BE-159	800	1000	268	0	2068	(150)
23	36	BADERTSCHER HANS-RUEDI	SI-016	0	1000	1000	0	2000	(100)
24	05	FANKHAUSER URS	SI-018	1000	500	500	0	2000	(0)
	33	WOLF WALTER	BE-070	667	1000	333	0	2000	(0)
26	08	BUERKI MARKUS	MU	750	917	321	0	1988	(250)
27	53	RAMSEYER BRUNO	MU-059	1000	667	300	0	1967	(0)
28	21	RENGGLI CHRISTOPH	BE-166	538	442	889	0	1869	(300)
29	46	SCHOOP THOMAS	RD-007	857	333	667	0	1857	(0)
30	54	SEGURA ALBERTO	WA-057	563	656	577	0	1796	(350)
31	23	CHRISTEN MARKUS	MU-028	769	767	214	0	1750	(0)
32	15	AMMANN ERNST	RI-002	200	545	1000	0	1745	(0)
33	42	KUNZ EDUARD	WA-011	400	1000	333	0	1733	(100)
34	39	HOENGER HANSPETER	RD-026	333	273	1000	0	1606	(100)
35	14	MUELLER RENE	TU-067	350	1000	214	0	1564	(200)
36	47	WAEELTI JAQUES	LG-035	500	545	500	0	1545	(100)
37	51	RUPP DANIEL	MU	286	525	667	0	1478	(200)
38	49	JNDUNI NUMA	LG-055	857	250	333	0	1440	(0)
39	16	REUSSER PETER	BH-027	0	417	1000	0	1417	(100)
40	43	BUERKI URS	MU	400	500	500	0	1400	(0)
41	38	BEDRINIS FABRIZIO	LG-064	333	754	286	0	1373	(200)
42	19	GYSI DANIEL	MU-066	109	500	231	0	840	(0)

Modellfluggruppe Büren



E i n l a d u n g zum P o k a l - Segelfliegen 1984 in Büren / SO
am Grabenhof

- Datum : Sonntag, den 9. September 1984
- Zeit : 0915 Uhr, Senderabgabe, Begrüssung und anschliessend Orientierung
- Anmeldung : an Ruedi Flury, Heidenlochstr. 74, in 4410 Liestal
Anmeldeschluss 1. September 1984
- Wettbewerbssort : Der Wettbewerb findet am sogenannten Grabenhof statt. Dieser liegt auf der Höhe zwischen Büren und Seewen. Auf der Höhe Wegweiser beachten. Siehe beiliegende Skizze.
- Startgeld : Dieses beträgt pro Teilnehmer Fr. 20.-- und ist mittels beiliegendem Einzahlungsschein zu entrichten. Die Quittung ist vor dem Start als Beleg vorzuweisen.
- Verpflegung : Auf dem Fluggelände sind diverse Trink- und Esswaren erhältlich.
- Versicherung : Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung. Dies ist Sache des Teilnehmers.
- Flugprogramm : Das Segelmodell wird in einer Höhe von ca 150 m und einer Distanz von ca 500 m abgegeben. Der Standort des Piloten ist auf dem Zielgelände.
Vor dem Start muss er seine angebliche Flugzeit melden. Sie beträgt minimum 1 Minute, maximal 3 Min., im Abstand von je 30 Sekunden. Pro Sekunde Zeitabweichung, plus oder minus, 1 Strafpunkt. Für die Zeitmessung ist das erste Touchieren des Modells mit dem Boden massgebend.
Der Anflug muss geradlinig durch zwei Markierungen erfolgen. Schafft dies ein Pilot nicht, ergibt dies 100 Strafpunkte.
Der Pilot muss sein Modell möglichst nah in das Zentrum eines markierten Feldes, von 10 m Breite und 20 m Länge, landen. Für die Messung ist die Bugspitze des stillstehenden Segelflugzeuges massgebend. Landungen ausserhalb des Feldes ergeben 1500 Strafpunkte Ebenso Rücken- oder Bruchlandungen.
Als Fehlstart gelten nur Flüge unter 10 Sekunden Flugzeit. Dieser Start kann nach Rücksprache mit der



Mitglied des Aero-Clubs der Schweiz

Wettbewerbsleitung wiederholt werden.
Ein Ersatzmodell darf eingesetzt werden. Dies jedoch
nur bei Bruch des Ersten.
Die Wettbewerbsleitung entscheidet über die Anzahl
der Durchgänge. Nach Möglichkeit werden 3 - 4 Flüge
absolviert, welche alle gewertet werden.

Preise:

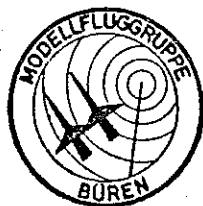
Der Sieger erhält den Pokal. Der Zweit- und Dritt-
platzierte je einen Zinnbecher. Jeder Teilnehmer er-
hält eine kleine Erinnerung.
Weiter werden an den Jüngsten, den Aeltesten und an
den Pechvogel Trostpreise abgegeben.

Wir wünschen allen Teilnehmern zum Voraus viel Erfolg und einen gemüt-
lichen, angenehmen Tag.

Mit kameradschaftlichen Grüssen

MG Büren
der Segelchef

Ruedi Flury



Beilage

Orientierungsskizze
Anmeldetalon

Bemerkung

Anmeldungen müssen bis spätestens am 25. August 1984 beim
RCS - Referenten vorliegen!)

Euer RCS - Referent

E. Kunz
