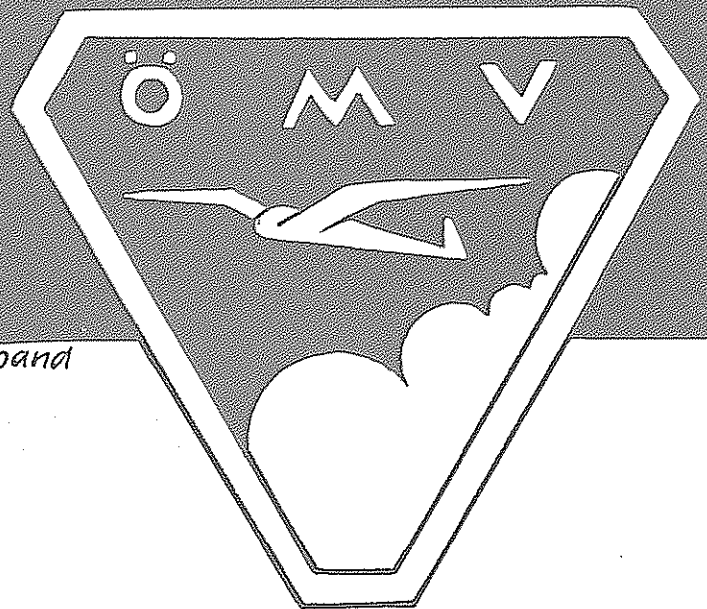


# Modellflug- Nachrichten

ASKÖ Osterr.-Modell- und Flugsportverband  
Bundesleitung Wien 12., Aichholzgasse 62



---

2. Jahrgang

Mai 1954

Nummer 2

---

Ehre und Verpflichtung.

Vom 26.-28. März fand in Innsbruck der 3. ordentliche Segelfliegertag des Österr. Aeroclubs statt. Unser Gen. Ing. Edwin Krill wurde an Stelle von Nationalrat Olah zum Vizepräsidenten des ÖAeC gewählt.

Wir Modellflieger freuen uns über diese Wahl. Wir wissen, daß sie auf keinen Unwürdigen gefallen ist. Unser Bundesobmann ist keiner von jenen, denen man "honoris causa" eine Stelle gibt, der sie aber fachlich und innerlich fremd sind. Seine bisherigen Erfolge lassen uns hoffen, daß künftig der Aufstieg der ASKÖ-Segel- und Modellflieger noch erfreulicher sein wird.

Wir wollen keine Grabrede schreiben und ihm alles Schöne und Gute nachsagen. Trotzdem müssen wir ihm seinen stetigen Einsatz für den Modellflugsport danken. Nicht viele wissen, wie wenig er noch sich selbst und seiner Familie gehört.

Wir Modellflieger hoffen, daß seine neue Würde und Bürde ihn nicht zu sehr drückt und er noch etwas Zeit für uns hat. Unnötigen Leerlauf in der Organisationsarbeit zu vermeiden hilft ihm und uns.

Und noch etwas sollten wir bedenken: Die Autorität des Vizepräsidenten wird umso größer sein, je besser organisiert und tatkräftiger der Verein ist, aus dem er hervorgegangen ist. Dies soll unser Leitgedanke für die Wettbewerbe im heurigen Sommer und für unsere künftige Arbeit sein.



#### DIE BUNDESLEITUNG BERICHTET:

Bei dem bereits erwähnten Segelfliegertag in Innsbruck wurde ein ÖMV-Antrag von Union und dem Allgem. Sportverband abgelehnt. Es handelte sich um die Stimmberechtigung der Modellflieger im ÖAeC. Auch künftig sind also Modellflieger im ÖAeC nicht stimmberechtigt.

Zum Vorsitzenden der Modellflugkommission wurde Ing. Italo Sinneck (Union) gewählt. Wir erwarten eine gedeihliche Zusammenarbeit in der Modellflugkommission.

Vergeßt nicht die Staatsmeisterschaften!

Sie finden vom 27.-29. Mai in Wien-Seyring statt. Näheres in unserem früheren Rundschreiben!

Vergeßt nicht die ÖMV-Bundesmeisterschaften!

Sie finden vom 14.-15. August in Salzburg statt. Näheres in den nächsten Modellflug-Nachrichten!

Bereitet jetzt eure Modelle vor. Ein gut eingeflogenes Modell ist besser als eine Supermaschine mit Kinderkrankheiten.

Die Gruppenleiter werden ersucht, e h e s t e n s die Anmeldebogen für die Leistungsprüfer einzusenden. Pro Gruppe 2 Mann, Mindestalter 18 Jahre. Und nun erwarten wir, daß heuer noch jedes Mitglied die B-Prüfung fliegt!

#### DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Neugründungen:

Aus den Bundesländern werden uns die Gründungen sieben neuer Gruppen berichtet, und zwar in

Oberösterreich in Bad Hall  
Schwertberg  
Gmunden  
Windischgarsten  
Ampflwang,

Niederösterreich in Laa an der Thaya,  
Steiermark in St. Margarethen bei Knittelfeld.

Wir wünschen den neuen Gruppen viel Eifer und Freude und hoffen, sie bei den großen Wettbewerben als gefährliche Konkurrenz kennenzulernen.

#### Niederösterreich:

Im nördlichen Niederösterreich gibt es eine sehr agile Gruppe. Es sind dies die Mistelbacher. Von ihnen erreichten uns gleich zwei ausführliche Berichte:

" Die Modell- und Segelfluggruppe Mistelbach veranstaltete im Monat April 2 Segel- und Motorflugmodellausstellungen und zwar in Mistelbach und Laa a.d.Thaya. Die Ausstellungen wurden übereinstimmend als gelungen bezeichnet und dadurch weitere Interessenten für unseren schönen Sport gewonnen. Zur Schau gestellt waren 23 Hochleistungssegelflugmodelle, 3 Motorfreiflugmodelle, 3 Fesselflugmodelle und 1 Gumminotormodell. Ferner wurde ein Dieselmotor am Prüfstand vorgeführt. Die Anzahl der Besucher war groß und es herrschte insbesondere bei der Jugend und bei den Lehrkräften der Schulen reges Interesse. Es ist uns gelungen, in Laa a.d.Th. erfahrene Modellbauer für unseren Verband zu gewinnen, die die Gründung einer ÖMV-Gruppe in Laa in die Hand nehmen."

" Die Segelfluggruppe Mistelbach veranstaltete unter der Leitung des Bundesobmannes Ing. E.Krill am 9.5.1954 ihren ersten Flugmodellwettbewerb um den Preis der Segelfluggruppe Mistelbach. Leider war uns Frau Fortuna nicht wohlwollend gesinnt, da es bis einen Tag vor dem Wettbewerb in Strömen regnete. Aus diesem Grunde haben 4 Gruppen aus Niederösterreich ihre Nennungen widerrufen. Aber was ein richtiger Modellbauer ist, der startet auch

bei jedem Wetter. So sind auch tatsächlich Wettbewerbsteilnehmer aus der ÖHV-Gruppe Stockerau und Teilnehmer des Modellflugvereines W. Kreß aus Neusiedl/Zaya gekommen. Störend wirkte sich der starke Wind aus, da es, wie nicht anders zu erwarten, viel Bruch gab.

Insgesamt haben 19 Modellbauer ihre Nennungen abgegeben, die sich wie folgt, auf die einzelnen Klassen aufteilten:

Klasse S/I 4 Teilnehmer,

Klasse S/II 5 Teilnehmer,

Klasse A/II 10 Teilnehmer.

Es wurden drei Durchgänge geflogen und die Sieger durch verbessertes Platzziffersystem ermittelt.

Nachstehend die ersten bis dritten Plätze in den einzelnen Klassen:

Klasse S/I

1. Adolf Partsch, Stockerau (Tagesbestzeit 1,31')
2. Franz Sowitsch, "
3. Wolfgang Streit, Mistelbach

Klasse S/II

1. Johann Szakolzei, Neusiedl/Z. (Tagesbestzeit 7,30' a.S.)
2. Alfred Brugger, "
3. Toni Korbach, "

Klasse A/II

1. Franz Silberbauer, Mistelbach
2. Gustav Prantl, "
3. Wolfgang Streit, "  
Josef Weiner, Mistelbach, Tagesbestzeit 4,36' a.Sicht.

Die Ersten der Klassen erhielten Wanderpreise, die Zweit- und Drittplatzierten Urkunden.

Die Segelfluggruppe Mistelbach wird nun alljährlich im Monat Mai diesen Modellwettbewerb durchführen und wir hoffen, daß wir schon im nächsten Jahr mehrere Gruppen bei diesem Wettbewerb begrüßen können."

### Wiener Neustadt

Am ersten Mai fanden im Rahmen eines Volksfestes verschiedene Sportveranstaltungen statt, an denen sich auch die ÖMV-Gruppe mit Fesselflugvorführungen beteiligte. Da dies für das hiesige Publikum eine Neuheit war, fanden unsere Vorführungen großes Interesse, das wir dann im Sammelergebnis bestätigt fanden.

Leider fehlt es uns noch an "Künstlern der Leine", doch hoffen wir für die Zukunft und vertrauen auf die Bruchfestigkeit unserer Modelle und Motoren!

### W I E N

Die Landesgruppe Wien führte am 16. Mai ihre Landesmeisterschaft für Segelflugmodelle durch. In der nächsten Nummer folgt ein ausführlicher Bericht.

### UND WO BLEIBEN DIE ANDEREN BUNDESLÄNDER ?




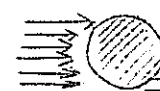

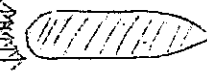

### MODELLFLIEGER A-B-C

#### Der Widerstand.

Warum hat der fallende Wassertropfen Stromlinienform? Beantworten wir die Frage am Ende unserer Betrachtungen. Luft ist ein sehr dünnes Medium, aber sie hat wie alle Körper das Bestreben, in ihrem Zustand zu verharren. Will man die Luftteilchen wegschieben, muß man Kraft aufwenden. Nun sollte man meinen, daß es egal wäre, welche Form der Körper hat, der die Luft verdrängt. Wenn wir es noch nicht vom Modellbau wissen, so wissen wir es von den Autos, daß die Formgebung eminenteste Bedeutung hat.

Die nachstehend angeführten Körper haben alle den gleichen kreisrunden Querschnitt von  $160 \text{ cm}^2$ . Sie werden mit einer Luftgeschwindigkeit von  $10 \text{ m/sek}$  angeblasen.

Und nun zeigt es sich, daß

eine Halbkugel (gerade Seite zum Luftstrom)		133g
eine Halbkugel (Kugelseite " " )		34g
eine kreisrunde Platte		111g
eine Kugel		47g
ein Stromlinienkörper		12g
" " " "		6.7g
" " " "		5.7g

Luftwiderstand haben.

Der Grund hiefür ist die Wirbelbildung in der Luft, die hauptsächlich hinter dem umströmten Körper auftritt. Die Wirbelbildung wird in einem Gerät, dem "Rauchkanal" sichtbar gemacht.

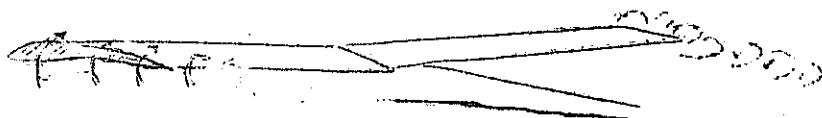
Um uns akademische Theorien zu ersparen, können wir uns kurz merken:

"Je größer der Widerstand, desto größer (und schlechter) der Gleitwinkel."

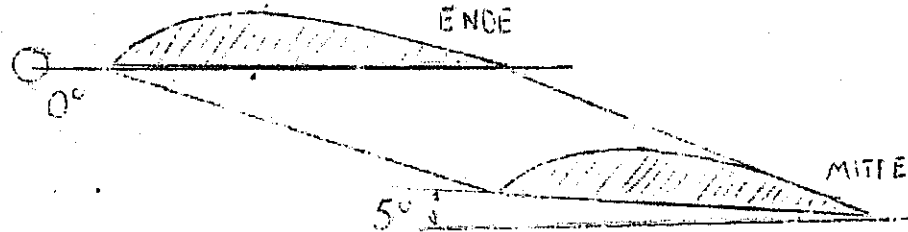
Über den Gleitwinkel, eine wichtige Funktion aus den Kräften Auftrieb, Widerstand und Schwerkraft, müssen wir uns noch einmal später unterhalten.

Neben dem Profilwiderstand gibt es leider noch einen unangenehmen Vertreter dieser Familie.

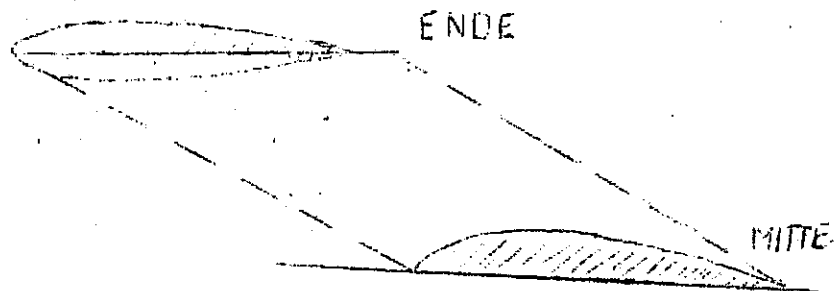
Aus der April-Nummer wissen wir schon, daß auf der Unterseite des Profils (Konkavseite) Überdruck, auf der Oberseite (Konvexseite) Unterdruck oder Sog wirkt. Nun ist es klar, daß sich am Ende des Flügels die verschiedenen Drücke ausgleichen müssen. Vom Überdruck wird die Luft zum Unterdruck angesaugt: Die Luft strömt von unten nach oben. Da beim ruhenden Flügel aber keine Luftkräfte wirken, geschieht der Ausgleich nur während des Fluges. Die Wirbel können aber dann nicht am Flügel haften bleiben, sondern müssen sich nach hinten ablösen. Dadurch bilden sich an den Flügelenden die sogenannten "Wirbelzöpfe". Sie rufen ebenfalls Widerstand hervor, und dieser heißt "induzierter Widerstand". Um ihn zu vermindern, stehen uns verschiedene Mittel zur Verfügung.



1.) Wir bleiben bis zum Flügelende beim gleichen Profil, verringern aber den Anstellwinkel auf 0 Grad (Endleiste wird höher gezogen): dies ist die "geometrische Schränkung".



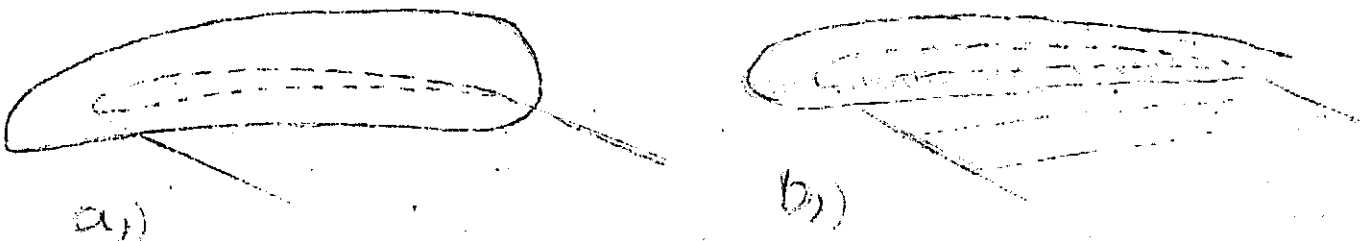
2.) Wir ändern die Profilform vom Auftrieb erzeugenden Profil zum keinen Auftrieb erzeugenden Profil (symmetrisches Profil: Ober- und Unterseite gleich stark gewölbt). Dies ist die "aerodynamische Schränkung". Den allmählichen Übergang von einer Profilform zur anderen finden wir durch das "Straken".



3.) Wir lassen die Profilform und den Anstellwinkel unverändert, vermeiden aber die Ausbildung von Wirbelzöpfen. Hier stehen uns zwei Möglichkeiten offen:

a.) Wir sperren das Überströmen der Luft vom Druck zum Sog durch Endscheiben. Ein Beispiel hierfür ist J.Köppels Modell "Sonne" (ÖMV-Bauplanreihe).

b.) Wir geben stromlinienförmige Körper an die Flügelenden. Die wendete unser Heini Kainz bei seiner A1-Maschine an, mit der er 1953 bei den Weltmeisterschaften in England war. Die Treibstofftanks bei den modernen Flugzeugen haben unter anderem auch die Aufgabe, die Entwicklung des "induzierten Widerstandes" zu bekämpfen.



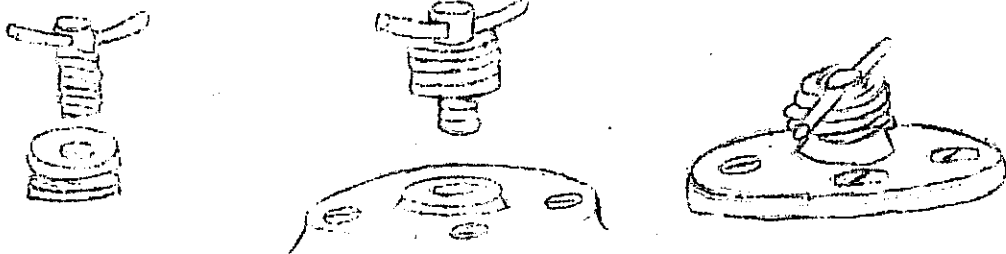
Genug (oder zuviel) für heute!



Der Knebel sitzt nicht fest?

Bei manchen Dieselmotoren zeigt sich eine Verminderung der Kompression während des Laufes. Besonders unangenehm fällt dies bei Fesselflugmodellen auf, wenn das Modell zu schleichen beginnt, und der Motor nicht mehr durchzieht. Durch die Erschütterungen ist der Knebel zurückgewandert und die Kompression ist schwächer geworden.

Man kann nun eine kräftige Spiralfeder auf den Knebel aufziehen und ihn einschrauben. Einfacher und besser ist, wenn wir uns aus einem Stück Autoluftschlauch ein paar Beilagscheiben ausstanzen und sie auf den Knebel aufschieben und ihn einschrauben. Die richtige Zahl der Scheiben finden wir im Betrieb bald heraus.



Die Scheiben sollen einen Aussendurchmesser von ca 10mm haben und innen Platz für den Knebel. Die Scheiben und Löcher schlagen wir mit einem Loch Eisen, wie sie jeder Installateur besitzt. Löcher genau zentrisch schlagen! Für ein paar gute Worte macht uns das ein Installateur gratis.

Eine Balsquelle.

Manche Kokossettekisten (geraspelte Kokosnüsse) bestehen aus Balsabrettern. Die Kisten finden wir bei Lebensmittelgroßhändlern, Zuckerbäckern, usw. Das beste Balsa ist es natürlich nicht. Es ist zerkratzt, ca 12-17mm stark und sehr hart, (spez. Gewicht 0.3 gegenüber 0.2 - 0.1 bei Solarbo-Balsa). Wenn es aber auf der Dicken-Hobelmaschine zugerichtet ist, haben wir ein billiges Material, für das wir bald Verwendung finden. Leisten möge sich nur der schneiden, der sich in den Balsaqualitäten auskennt.

### Ein Ersatz für Injektionsspritzen.

In den Parfümerien gibt es seit kurzem durchsichtige Kunststoffflaschen, die elastisch sind. Wir können uns ein 2mm-Messingröhrchen einpassen und haben so ein Gerät, das den Spritzen überlegen ist. Das Fläschchen kann leicht in den Sack gesteckt werden, ohne dass Bruch oder Auslaufen zu befürchten ist. Genaue Dosierung der Treibstoffmenge ist nicht möglich, doch ist das bei Zelluloidtanks in Freiflugmaschinen nicht nötig. Der Preis ist je nach Größe zwischen S 6.- und S 12.-.

### WISST IHR NOCH?

Wettbewerbstermine!

Tätigkeitsberichte an die Bundesleitung!

Leistungsprüferanmeldungen!

Abzeichen und Leistungsprüfungen!

### AUSLANDSRUNDSCHAU

Kein Geld, kein Team!

Englands Modellflieger sind in Wöten. Sie haben kein Geld, um die verschiedenen Weltmeisterschaften zu beschicken. Sie appellieren an den Patriotismus der Modellflieger ihres Landes, durch kleine Beiträge die Entsendung von Teams zu finanzieren.

Wir wissen nicht genau, wie es bei uns steht, ob wir die nötigen Mittel bekommen, um unsere Leute auf die Weltmeisterschaften entsenden zu können. Sollten jedoch alle Quellen versiegen, scheint uns dieser Weg vorteilhaft. Ein geringer Beitrag jedes Mitgliedes könnte unseren Leuten eine große Chance geben! Bitte teilt uns eure Meinungen mit.

## MOTORENKUNDE

Im deutschen Verlag Otto Maier, Ravensbrück, erschien das Buch "Kleinstmotoren und Kleinsttriebwerke" von J. van Hattum und E. Kreulen. Für den Motorliebhaber bietet es eine wertvolle Ergänzung seines Wissens.

Für Hochleistungen Holzlatten!

Eine englische Firma teilte auf Anfrage mit, daß bei Wettbewerben Holzlatten denen aus Plastik unbedingt vorzuziehen sind. Für den E.D.2.46 Racer werden z.B. empfohlen:

für team-racing 7x9,

für Freiflug und Kunstflug 8x6,

Da sich hier der Preis einer tadellos ausgeführten Holzlatte auf ungefähr S4.- bis S6.- stellen wird, scheint ein Import vertretbar, wenn sich genügend Interessenten bei der Bundesleitung melden. Verwendungszweck, Motor und Zahl der Latten angeben!

## BRIEFKASTEN

Der Briefkasten ist noch immer leer. Wir können uns nicht vorstellen, daß Ihr keine Fragen habt. Sollte da nicht die Schreibfaulheit schuld sein? Etwas mehr Kontakt würde uns sehr freuen. Anfragen und Mitteilungen an die Schriftleitung erbeten, für die Juninummer bis spätestens 5. Juni 1954.

SCHRIFTFÜHRUNG: Dr. Kurt Schredl, Wiener Neustadt, Hauptplatz 5.

Der erste Lehrgang für Motorfreiflug in Klagenfurt.

Vom 11.-13. April fand in Klagenfurt/Annabichl der erste ÖMV-Bundeslehrgang für Motorfreiflug statt, zu dem fast alle Bundesländer (außer dem Burgenland) Vertreter entsandt hatten.

Gebaut wurde ein A1-Modell (Entwurf: H. Kainz) für 1.5ccm-Motor. Hauptsächlich wurden die 1.5-Webras verwendet.

Mittwoch vormittag waren bereits einige Modelle flugbereit und wurden am Flugplatz eingeflogen. Leider war uns (und allen anderen Europäern) das Wetter abhold und wir mußten unsere Modelle vor den eisigen Windböen retten. Donnerstag ging es uns auch nicht besser. Freitag fand der Lehrgangswettbewerb statt, gewertet wurde das beste Verhältnis von Kraft- zu Gleitflug aus drei Flügen. Der aufkommende Wind ließ jedoch eine wettbewerbsgerechte Flugleistung aller nicht zu. Sieger wurde der Steirer Savitzky.

Wie üblich gingen einige Modelle zu Bruch, doch konnten die Pannen rasch behoben werden.

Hätte das Wetter uns begünstigt, wäre der Lehrgangserfolg noch besser gewesen. Vor allem hätte man jedes Modell richtig eintrimmen können und die bestmögliche Leistung erreicht. Allen Teilnehmern wurden jedoch in großen Zügen die Problematik des Motorfreifluges vertraut gemacht. Sie sahen auch, daß die Befürchtungen, eine Thermik könnte ihr Modell samt Motor stehlen, unnötig sind. Bei exakt funktionierender Thermikbremse landeten die Modelle sicher und sanft. Fast alle Lehrgangsteilnehmer fanden, daß Motorfreiflug aufregender ist als der reine Modellsegelflug.

Nur die Messelflugchampions aus dem Ländle bleiben bei ihrem Grundsatz: "Nur für die Schnur hegen sie Sympathie...." Es würde uns sehr freuen, könnten wir bereits bei den Staatsmeisterschaften die Früchte des Lehrganges ernten und viele Teilnehmer auf den vorderen Plätzen finden.