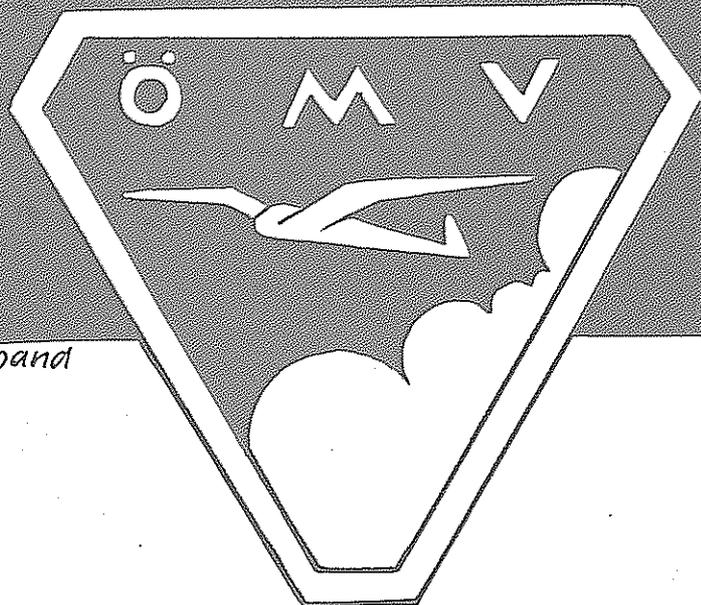


Modellflug- Nachrichten

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



2. Jahrg.

November 1954

Heft 8



Diese Zeichnung werdet Ihr auf den Briefen finden, die Euch zum Bundessportfest in Graz einladen werden. Es findet vom 14.-17. Juli 1955 statt. Wir Modellflieger haben unsere Bundesmeisterschaft im Fesselflug während dieser Zeit. Unsere Meister im Kunstflug, Mannschaftsrennen und Geschwindigkeitsflug werden ihr Können zeigen. Auch die Fernsteuerer werden zum ersten Male ihre Kräfte messen. Unsere jugoslawischen Freunde haben ihre Teilnahme zugesagt und wer ihre Leistungen kennt, weiß, daß spannende Kämpfe bevorstehen.

Wir erwarten eine sehr rege Beteiligung aus allen Bundesländern. Die Regeln für die einzelnen Wettbewerbe findet Ihr in den Mitteilungen. Trainiert, baut, lernt Eure Motore und Maschinen rechtzeitig kennen. Beim Fesselfliegen fällt das Glück nicht so sehr in die Waagschale wie vielleicht beim Freiflug, da entscheidet Können und Übung. Wir werden in den nächsten Nummern alle Fragen, die Euch wichtig scheinen, gerne beantworten. Nur müßt Ihr uns schreiben. Wir freuen uns sehr, wenn seit Kufstein 1953 viele Freunde des Fesselfluges auf den Plan getreten sind.

MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG.

Internationaler Städtewettkampf in Wien-Seyring, 23.-24. Oktober 1954.

Fünf Städtemannschaften traten in Seyring an: Zagreb, Beograd, Saarbrücken, München und Wien. Um 13 Uhr 15 begannen am Samstag die Wettkämpfe im A1-Motorfreiflug. Für jede Vierer-Mannschaft stand ein Zeitnehmerpaar zur Verfügung. Das Wetter war leidlich, bewölkter Himmel, etwas Wind. Trotzdem fanden einige Glückliche gleich beim ersten Durchgang Maximum; Beck (München), Tomic (Belgrad) und Nesic (Zagreb) konnten das Maximum von 240 Sekunden erreichen. Andere flogen ebenfalls gute Zeiten. Der Zagreber Pratschek hatte Pech. Beim Einfliegen verlor er sein Modell und konnte es auch nach Ende des Wettbewerbes nicht wieder zurückbekommen. Die Saarländer hatten bis auf einen Teilnehmer keine einsatzfähigen Maschinen.

Im zweiten Durchgang, der um 14 Uhr 15 begann, wurden alle Zeitnehmergruppen ausgewechselt. Auch jetzt waren noch Ablösungen festzustellen. Novta (Belgrad) erzielte das Maximum, Nebhuth, Nesic und Strassberger folgten dichtauf. Unsere Wiener zeigten gute Durchschnittsleistungen, ohne überzeugen zu können.

Der dritte Durchgang begann um 15 Uhr 15. Endlich gelang Zidek Wien, ein Maximum. Auch Zigic (Belgrad) konnte seinen Torpedo (Weltmeistermotor 1953, Glühkopf) auf die richtige Leistung bringen und aus schöner Höhe ein Maximum fliegen.

Im Autobus fuhren wir wieder zum Feldhauptquartier, einem Hangar der Segelfliegergruppe "Wilhelm Kreß" im Seyringer Flugplatz, zurück. Zahlreiche Zuschauer begleiteten und motorisiert. Die Münchner und Saarbrückner hatten ihre eigenen eleganten Volkswagen mit.

Die Wettbewerbsleitung, der auch unser Obmann Krill angehörte, hatte mittlerweile das Ergebnis errechnet. An der Spitze lag München mit 1763,1 sec, im Abstand folgte Belgrad, Wien, Zagreb und Saarbrücken. Die Modelle waren alle gut eingeflogen. Trotz böigem Wind gab es keinen Bruch, allerdings wurde von der Hand gestartet. Man konnte sich trotzdem des Gedankens nicht erwehren, daß einige Modelle noch bessere Leistungen im Steigflug zeigen könnten. In der richtigen Propellerwahl dürfte sich den A1-Fliegern ein weites Feld erschließen. Obwohl Holzlatten dominierten, waren die Motore nicht an der Grenze ihrer Leistung, die Latten waren vereinzelt zu groß x)

Deutlich sah man dies beim Münchner Finus, der auf seinem Mach I eine zu große Latte, ca. 10x5, montiert hatte. Wir dürfen das deswegen so sicher behaupten, weil wir den Klang eines Mach's mit Normalgemisch mit einer 7x5 Latte kennen.

Besondere Neuheiten gab es nicht. Die drei Österreicher Czepa, Zidek und Bisecker flogen mit Dämpfungsflächenmodellen, ohne daß aber besondere Steigleistungen festzustellen waren. Auch hier mußte man eine stille Leistungsreserve im Steigflug vermuten, die noch zu entdecken und einzusetzen wäre. Vor allem müßten die Männchen beim Übergang vom Kraft-

x) dimensioniert

zum Gleitflug verschwinden, die den Modellen ziemliche Höhe kosteten.

Bei den Motoren dominierten die Webras (Record, Winner, Mach I), auch viele E.D.Racers waren vertreten. Die Jugoslawen bewiesen mit ihren ausgezeichnet ausgearbeiteten Aeros (1.5 und 2.5 ccm), daß auch sie vom Motorenbau allerhand verstehen. Zigic verwendete als einziger Teilnehmer einen Glühkopf, den berühmten "Torpedo". Der Motor heulte erst dann richtig, wenn das Modell steil anzog, in der Waagrechten war die Tourenzahl mäßig. Manchmal setzte er sogar aus. Ob das nur auf eine ungünstige Tankmontage zurückzuführen ist, wäre interessant zu wissen.

Fast alle Modelle waren mit Zeitschaltern ausgerüstet. In der Regel arbeiteten sie zuverlässig, sodaß nur wenige Zeitüberschreitungen über 15 sec. vorkamen. Lediglich ein Jugoslawe hatte ein kleines Modell mit einem "Dart" (0.5ccm) ausgestattet und konnte nur mit Spritbegrenzung fliegen. Er verlor einen Durchgang, da er zweimal Zeitüberschreitung beklagen mußte.

Die Kraftstoffe waren fast immer schwach nitriert, die Motore sprangen gut an. Da keine Zeitbegrenzung beim Starten vorgeschrieben war, konnte unnötige Hast und Nervosität vermieden werden.

Sonntag fuhren wir um 7 Uhr 30 von der Bundessportverwaltung in der Blattgasse, wo die ausländischen Gäste untergebracht waren, ab. Das Wetter war schlecht - Nebel. In Seyring mußten wir den Wettbewerbsbeginn für A2-Segler von 9 auf 10 Uhr und dann noch auf 11 Uhr verschieben, weil die Modelle im Nebel unauffindbar gewesen wären. Aber um 11 Uhr brach die Sonne durch und dann gings los. Die Münchner und die Saarländer konnten je drei Maxima (180 sec) mit 50 m Schnurlänge erzielen. Die Wiener versuchten mit viel Eifer ebenfalls Anschluß an eine Thermik zu gewinnen, leider vergeblich. Im zweiten Durchgang ab 12 Uhr konnten Finus (München) Novta (Belgrad), Rau (Saarbrücken) und Czepa (Wien) Maxima erreichen. Die thermischen Verhältnisse in der dritten Runde waren wesentlich schlechter. Lediglich Weltmeister 1952 Gunic (Belgrad) und Pratschek (Zagreb) flogen Maxima. Am Ende des dritten Durchganges kam böiger Wind auf, der den Hochstartern viel abverlangte. Die Münchner, die bereits sichere Sieger schienen, hatten Pech, sie flogen ihre Maschinen in Abwindzonen und fielen zurück. Der Mannschaftsführer der Belgrader, Kutschera, verfolgte aufmerksam die Zeiten der Münchner, da sie seine heftigsten Konkurrenten waren. Nachdem alle vier Münchner den dritten Durchgang beendet hatten, betrug ihr Vorsprung vor den Belgradern 145.7sec. bei den Belgradern konnte jedoch Tomic noch starten. Er brachte sein Modell meisterlich hoch. Dann geschah es - bei gestraffter Leine fuhr eine Böe in sein Modell - Flügelbruch. 5 Sekunden brauchten die Teile bis zum Boden. Zu wenig um München gefährden zu können.

Die A2-Modelle waren durchwegs das, was wir schon einmal als gutbürgerliche Modelle bezeichnet haben. Sauber durchkon-

struierte Maschinen, einwandfrei ausgearbeitet, jedoch ohne bemerkenswerte Neuheiten. Man sah den Modellen an, daß sie auch bei starkem Wind gute Leistungen geboten hätten. Die Wiener setzten wieder ihre Vollbalsaflügel-Modelle mit dem großen Seitenverhältnis ein. Wie bei den Staatsmeisterschaften fanden sie Wetterbedingungen vor, die ihren Modellen angeblich besonders zusagen sollten. Nun, sie konnten wieder nicht überzeugen. Während die übrigen Wettkämpfer die üblichen leichten papierbespannten Flächen vorzeigten und das Hauptgewicht im Rumpf hatten, lag bei uns erhebliches Gewicht im Flügel. Es hatte den Anschein, als ob unsere Modelle beim Anschneiden einer Thermik viel zu träge waren, um rasch in die Blase einkurven zu können. Die Gesetze der Massenträgheit könnten hierfür schnell eine Begründung geben. Czepa scheint sich hierüber schon Gedanken gemacht zu haben, denn sein Modell zeigte außer einem langen Rumpf mit kleinem Höhenleitwerk keine ungewöhnlichen Züge wie abnormales Seitenverhältnis und Vollbalsabau. Es war wieder in der guten alten Rippenbauweise mit Papierbespannung.

Weil wir gerade vom Spannungspapier reden: Uns fiel kein Modell auf, das nicht mit Japanpapier bespannt gewesen wäre, und davon waren gut 70% gelbes Japanpapier, ob es nun A1- oder A2-Modelle waren. Statisch und aerodynamisch waren fast alle Modelle gut durchkonstruiert. Es gab nur zwei A2-Brüche beim Hochstart, Bisecker (Wien) reparierte noch schnell während des Durchganges und trat nochmals an, Tomic blieb leider auf der Strecke.

Die automatische Kurvensteuerung war ziemlich oft eingebaut; ihre Vorteile waren nicht zu übersehen. Thermikbremsen waren selbstverständlich, durchwegs Leitwerksbremsen. Es wurde davon sowohl bei A1 als auch bei A2 häufig Gebrauch gemacht.

Wenn auch die Leistungen an beiden Tagen recht schön waren, zeigte jedoch kein Modell regelmäßig Spitzenleistungen. Zum Großteil mag hier das Glück oder Pech mitgewirkt haben. Neben Aufwinden gab es ebenso häufig Abwinde und dagegen war kein Modell gefeit. Die Verlässlichkeit des Zeitschalters oder die Kunst des Hochstarters bestimmten sichtlich die Flugzeiten, da fast alle Modell hochgezüchtet waren und demnach fast durchwegs gleichgute Zeiten erzielten, wenn die Glücksgöttin nicht zu sehr mitspielte.

Die Organisation des Wettbewerbes war lobenswert. Von der Verpflegung, dem Transport im Autobus von Unterkunft bis zur Startstelle und zurück, angefangen bis zum Zeitschreiben, Auswerten, dem Schnurmessen und dem Wiegen der Modelle vor jedem Start. Es gab keinen Streit und eitel Freude und Wonne. Die ausländischen Freunde waren Modellflieger, wie wir gerne mehr in unserem Lande hätten. Wir haben nur den einen Wunsch, soviel Geld bis nächstes Jahr aufzubringen, das wir wieder einen internationalen Wettbewerb abhalten können. Sonntag abends fand die Siegerehrung statt, bei der die glücklichen Münchner den prachtvollen "Alpenpokal" empfangen konnten. Die gemütlichen Stunden, die uns anschließend mit den Gästen vereinten, zeigten uns so recht die Verbunden-

heit aller Modellflieger über alle Grenzen hinweg. Und wenn wir als Modellflieger wieder Erfahrungen gewinnen konnten und deswegen den ersten größeren internationalen Wettbewerb nach dem Krieg schätzen müssen, so haben wir als Menschen neue Freunde in anderen Ländern gefunden, die wie wir denken und fühlen und mit denen wir uns schon nach kurzem Kennenlernen verbunden fühlten. Und hierüber haben wir noch mehr Freude.....

In der nächsten Nummer erscheint noch eine sehr aufschlußreiche Stellungnahme des Wiener Mannschaftsführers beim Städtekampf, Semotan Rudolf.

STARTLISTE

vom internationalen Städtekampf im Modellflug in Wien, am 23. und 24. Oktober 1954.

BAYERN

Mannschaftsführer: Hans Finus

	Motorflugmodelle	1.Dg.	2.Dg.	3.Dg.	Summe
1. Hans BECK	240	103,2	80,3	423,5	
2. Max BINDER	105,6	128	149,1	382,7	
3. Ernst NEBHUT	171	233	220	624,0	
4. Hans FINUS	102,2	102,2	128,5	332,9	
Summe I	618,8	566,4	577,9	1763,1	
	<u>Segelflugmodelle</u>				
1. Hans BECK	180	157,4	59,2	396,6	
2. Max BINDER	180	95	47	322	
3. Ernst NEBHUT	148	115	61,2	324,2	
4. Hans FINUS	180	180	92,7	452,7	
Summe II	688	547,4	260,1	1495,5	
Gesamtsumme I,II	<u>3258,6</u>				

BELGRAD

Mannschaftsführer: Walter Kutschera

	Motorflugmodelle	1.Dg.	2.Dg.	3.Dg.	Summe
1. Dragoslav TOMIC	240	87	-	327,0	
2. Borislav GUNIC	79	-	131,6	210,6	
3. Vladimir NOVTA	187,3	240	226	653,3	
4. Djordjo ZIGIC	95,2	139,3	240	474,5	
Summe I	601,5	466,3	597,6	1665,4	
	<u>Segelflugmodelle</u>				
1. Dragoslav TOMIC	142	74,2	5	221,2	
2. Borislav GUNIC	110	119,6	180	409,6	
3. Vladimir NOVTA	164,4	180	157	501,4	
4. Djordjo ZIGIC	112,3	99	109	320,3	
Summe II	528,7	472,8	451	1452,5	
Gesamtsumme I,II	<u>3117,9</u>				

SAARLAND

Mannschaftsführer: Rudi Knoll

	<u>Motorflugmodelle</u>	<u>1.Dg.</u>	<u>2.Dg.</u>	<u>3.Dg.</u>	<u>Summe</u>
1. Walter SCHÖNBORN		59,4	-	-	59,4
2. Heinz RAU (Pr.)		-	-	-	-----
3. Fritz SÜBDORF (Pr.)		-	-	-	-----
4. Rudi KNOLL		-	-	-	-----
	Summe I	59,4	-	-	59,4
	<u>Segelflugmodelle</u>				
1. Walter SCHÖNBORN		44,2	5	99	148,2
2. Heinz RAU		180,	180	122,3	482,3
3. Fritz SÜBDORF		180	82,5	95,5	358
4. Rudi KNOLL		180	42	67,6	289,6
	Summe II	584,2	309,5	384,4	1278,1
	<u>Gesamtsumme I,II</u>				<u>1327,5</u>
					<u>=====</u>

WIEN

Mannschaftsführer: Rudolf Semotan

	<u>Motorflugmodelle</u>	<u>1.Dg.</u>	<u>2.Dg.</u>	<u>3.Dg.</u>	<u>Summe</u>
1. Fritz ZIDEK		155	137,1	240	532,1
2. Hubert BISECKER		135	173,6	171,8	480,4
3. Oskar CZEPA		25	71,4	181,3	277,7
4. Ernst HOYER		103,4	106,1	128	337,5
	Summe I	418,4	488,2	721,1	1627,7
	<u>Segelflugmodelle</u>				
1. Fritz ZIDEK		131,4	115	119,5	365,9
2. Hubert BISECKER		98,3	174	43,5	315,8
3. Oskar CZEPA		85,8	180	98	363,8
4. Ernst HOYER		108,6	57	97,5	363,1
	Summe II	424,1	526	358,5	1308,6
	<u>Gesamtsumme I,II</u>				<u>2936,2</u>
					<u>=====</u>

ZAGREB

Mannschaftsführer: Milutin Antolkowic

	<u>Motorflugmodelle</u>	<u>1.Dg.</u>	<u>2.Dg.</u>	<u>3.Dg.</u>	<u>Summe</u>
1. Vladimir PRATSCHEK		-	-	-	-----
2. Vilim KMOCH		174	76,3	-	250,3
3. Ljubomir NESIC		240	226,6	171,2	637,8
4. Todor STRASSBERGER		-	200,5	156,6	357,1
	Summe I	414	503,4	327,8	1245,2
	<u>Segelflugmodelle</u>				
1. Vladimir PRATSCHEK		135	64,3	180	379,3
2. Vilim KMOCH		67	95,5	66,3	228,8
3. Ljubomir NESIC		114,2	90	123,7	327,9
4. Todor STRASSBERGER		57	47	82,7	186,7
	Summe II	373,2	296,8	452,7	1122,7
	<u>Gesamtsumme I,II</u>				<u>2367,9</u>
					<u>=====</u>

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Niederösterreich

Ein Jahr Bestehen der ÖGB-Segelfluggruppe Mistelbach. Im Monat September begeht die ÖGB-Segelfluggruppe Mistelbach ihr einjähriges Jubiläum. Aus diesem Anlaß möchte ich als Bezirksfachwart des Österr. Modell- und Flugsportverbandes einen kleinen Rückblick auf die geleistete Arbeit und die Erfolge während dieser Zeit richten. Vorerst will ich all jenen Genossen und Kollegen, im Besonderen unserem Obmann Franz Silberbauer, danken, die sowohl bei der Gründung als auch im Laufe des Jahres durch ihre Agilität maßgebend an unseren Erfolgen beteiligt waren und somit die ÖGB-Segelfluggruppe Mistelbach zu jener stolzen Gruppe machten, die sie heute ist.

Gleich nach der Gründung der Gruppe machten wir durch ein öffentliches Schaufliegen auf uns aufmerksam. Wir konnten mit Freude feststellen, daß eine große Menschenmenge gekommen und von unseren Darbietungen restlos begeistert war. Besonders die beiden Motormodelle erregten Aufsehen, was uns wieder veranlaßte, mehr derartige Modelle zu bauen. Damals hatten wir 2 Motore, heute sind es deren bereits 10. Wurden sie anfangs ausschließlich für den Freiflug benützt, so stehen heute die Hälfte der Motore zum Fesselflug in Verwendung.

Bei einem Wettbewerb des Betriebssportverbandes in Neusiedl an der Zaya wurde Silberbauer entsendet und er schleppte kurzerhand den ersten Preis nach Hause.

Im Mai des heurigen Jahres wurde unser Wettbewerb um den Preis der ÖGB-Segelfluggruppe Mistelbach abgehalten. Trotz des schlechten Wetters waren Teilnehmer aus Stockerau und Neusiedl/Zaya gekommen. Es wurde kein spannender Kampf, da jede Gruppe in einer anderen Klasse flog. So konnte Stockerau in der Klasse S1, Neusiedl in der Klasse S2, wir als Hausherren in der internationalen Klasse A2 siegen. Dieser Wettbewerb war für uns insofern wertvoll, weil wir das erste Mal die Leistungen der anderen Gruppen sehen konnten. Den Schluß, den wir daraus zogen, lautete: "Die anderen können auch nicht besser fliegen". Mit dieser Erkenntnis gestärkt, traten Prantl und Silberbauer zu den Staatsmeisterschaften in Seyring an. Während Silberbauers Sturmvogel beim Einfliegen auf Reisen ging und erst ein paar Tage nachher aus Stadlau zurückkam, konnte sich Prantl mit einem 15. Platz in die Feinausscheidung qualifizieren. Über Nacht verzog sich das Modell derart, daß er damit keinen besseren Platz mehr erreichen konnte.

Bei den Landesmeisterschaften in Stockerau konnten wir ebenfalls den Löwenanteil erbeuten. Eine Gold-, eine Silber- und eine Bronzeplakette waren das Resultat.

Bei den Bundesmeisterschaften in Salzburg waren wir mit vier Mann vertreten. Unser Peppi Weiner landete in der Klasse S1 an der Spitze dieser Klasse und heute können wir ihn nur mehr mit Bundesmeister ansprechen. Wenn jemand seine Goldene sehen will, dann nur aus der Ferne. Alle anderen

qualifizierten sich ebenfalls im Spitzenfeld.
Wenn man zusammenfasst, stehen 5 Wettbewerben

4 goldenen
2 silberne und
3 bronzene Plaketten

gegenüber. Ein Erfolg, auf den wir mit Recht stolz sein können. Und das alles in einem Jahr!

Karl Lehner, Bezirksfachwart
des ÖMV.

Steiermark

Modellflug in der Steiermark.

In der letzten Zeit ist in den oststeirischen Orten eine allgemeine Vorwärtentwicklung des Modellfluges festzustellen. Da wird eine Modellfluggruppe gebildet und dort sieht man Burschen beim Starten der Segelflugmodelle. Ausgehend von Weiz wurden eine Reihe Modellfluggruppen gebildet, und wo dies noch nicht möglich war, durch Werbung und Flugvorführungen einzelne Personen für unseren Modellflugsport gewonnen. So gibt es außer Weiz nun auch Gruppen im Passail, Gleisdorf und Fürstenfeld und einzelne Mitglieder haben wir in Hartberg und Feldbach. Um die einzelnen Gruppen zu stärken und die Zusammenarbeit zu vertiefen, sind für die nächste Zeit Fesselflugvorführungen und Seglerwettbewerbe in den einzelnen Orten geplant.

Weiz

Die Gruppe Weiz hat nun nach den Sommerferien die Bautätigkeit in verstärktem Ausmaß aufgenommen. Wegen Werkstattschwierigkeiten ist der Mitgliederstand leider etwas zurückgegangen. Augenblicklich werden vor allem Fesselflugmodelle gebaut wie: Taifun, Bamby, Lufti, Champion, Panther, Raku35, Super Stunter u.a. Sonntags wird dann geflogen und die Bedingungen für die Modellleistungsabzeichen abgelegt.

Passail

In Passail ist eine sehr rührige Gruppe. Es werden gebaut: Mücke, Boy, Kiwi, Austria Meise, Zephir u.a. Dort ist auch die Möglichkeit zum Starten am Hang gegeben.

Gleisdorf und Fürstenfeld

Diese beiden Gruppen haben neu begonnen und müssen sich erst richtig entwickeln. Gebaut wurden Mücken und Boys.

Feldbach und Hartberg:

In diesen Orten haben wir einige Mitglieder, die für sich alleine Modelle bauen, zum Teil saubere Eigenkonstruktionen, die bei verschiedenen Wettbewerben des öfteren gute Plätze belegten. Leider war es noch nicht möglich, dort Gruppen zu bilden, teils mangels einer geeigneten Werkstätte, teils wegen anderer Schwierigkeiten. Dies soll jedoch unsere nächste Aufgabe sein.

Bruno Sumper

Oberösterreich

Modellbaugruppe Riedersbach.

An einem schönen Sonntag machte ich mich mit dem Fahrrad und einigen Modellen auf eine Rundfahrt von rund 50 km. Als ich in Gunderetshausen auf einer Anhöhe eine schöne Startstelle gefunden hatte, machte ich 3 Stunden lang Starts mit 100 m Schnur. Ich konnte gute Beistungen erzielen, bis 15 min. und 2 km Strecke. Die Modelle flogen über den Ort und immer mehr Zuschauer scharten sich um mich. Man lud mich ein, nächsten Sonntag am Kirtag Schauflüge zu veranstalten. Nun hatte ich viele Vorbereitungen zu treffen, Plakate bestellen, Plakate anbringen, Modelle transportieren, alles per Rad. Die Plakate zahlte ich aus eigener Tasche und hoffte, aus den Sammelergebnis die Kosten bestreiten zu können. Am Samstag führte ich den Rest der Modelle nach Gunderetshausen und bereitete alles für die Ausstellung vor. Von meiner Gruppe war nur einer mitgekommen; er traf ein, als ich bereits alles vorbereitet hatte. Um 12 Uhr hatten wir bereits S 50.- Einnahmen und hofften, beim Fliegen den Rest sammeln zu können. Doch leider kam kurz nach Beginn der Schauflüge heftiger Wind auf. Mit 50m Schnur flogen wir nur mehr 12 min, dann nur mehr mit 20 m, und schließlich mußten wir schleunigst räumen. In der Ortschaft kaum angekommen, brach ein ungeheurer Sturm und Wolkenbruch los. Unsere Einnahmen blieben deswegen sehr bescheiden, das Defizit blieb bei S 170.-, Auch unsere nächste Veranstaltung in Riedersbach war verregnet und brachte keine finanzielle Entlastung. Ich rechnete, wenigstens noch 5 - 6 Veranstaltungen durchzubringen, doch was nützt dies alles, wenn das Wetter nicht will. Während meines Urlaubes war ich in Linz und habe trotz dem schlechten Wetter 3 Modelle mitgenommen. In Urfahr gelangen mir sehr schöne Flüge. Beim letzten Start mit 50 m Schnur kam das Modell nach 40 min über dem Pöstlingberg außer Sicht. Ich war sehr überrascht, als ich am Montag im Rundfunk die Verlustmeldung hörte und im Tagblatt ebenfalls eine Noti z hierüber fand. Noch überraschter war ich allerdings am Mittwoch, als ich erfuhr, das Modell wäre schon in Linz. Es ist 10 km von Linz in Otensheim 8 m neben dem Donauufer gelandet und war von Faltbootfahrern bei der Landung beobachtet worden. Da auch die genaue Uhrzeit festzustellen war, konnte ich die Gesamtflugzeit mit 63 min errechnen. Zum vierten Mal erhielt ich ein vermistes Modell zurück, und immer ohne Bruch.

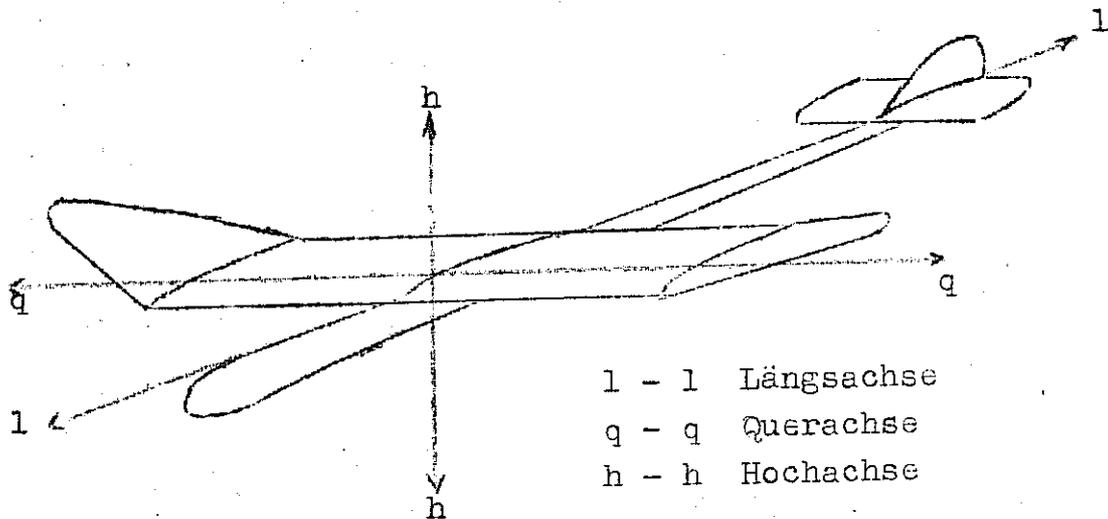
StaniSteinschneider.

Wir freuen uns sehr über diesen Bericht. Es ist bei Stani leider so, wie andernorts: Ein guter, begeisterter Modellflieger allein auf weiter Flur.....

MODELLFLIEGER ABC

Die Stabilität.

Der Modellflieger versteht darunter nicht die Festigkeit und die Widerstandsfähigkeit seines Modells gegen Brüche, sondern die Eigenschaft, in der richtigen Fluglage zu bleiben und, falls es durch eine Böe oder eine Ablösung in seinem Flug gestört wird, wieder in die richtige Fluglage zu kommen. Wir kennen drei Arten der Stabilität: Die Längsstabilität (um die Querachse), die Richtungsstabilität (um die Hochachse), und die Querstabilität (um die Längsachse). Alle Achsen führen durch den Schwerpunkt des Modells und schneiden sich in ihm. Die Querachse läuft horizontal senkrecht zur Flugrichtung, die Längsachse in Flugrichtung, die Hochachse zeigt bei normaler Flugrichtung zum Erdboden.



Wie zeigt sich nun schlechte Stabilität und wie beseitigt man sie ?

A.) Die Längsstabilität.

Ist das Modell um die Querachse instabil, so wird es überhaupt pumpen oder bei einem bisher ruhigen Flug plötzlich durch einen Windstoß gestört zu Pumpen anfangen und nicht mehr in die ruhige Lage zurückfinden. Nehmen wir an, wir hätten nur den Flügel des Modells und lassen ihn gleiten wie ein komplettes Modell. Es wird auf der Oberseite ein Sog entstehen, der den Flügel vorne anhebt, sogar so viel, daß er um die Querachse rotiert. Wer es noch nicht gesehen hat, kann's ja probieren. Wenn wir aber hinter dem Flügel in einem gewissen Abstand eine Fläche anbringen, so wird die se Fläche nach unten auf die Luft drücken, sobald die Flügelnase in die

Höhe streben will. Kurz gesagt, wenn der Flügelanstellwinkel größer wird, wird gleichzeitig der Anstellwinkel für die Stabilisierungsfläche für die Längsstabilität (= Höhenleitwerk) größer, ein größerer Auftrieb als bisher entsteht und das Modell wird hinten angehoben. Dadurch kommt es wieder in die normale Fluglage.

Wir können wieder nur das Wesentlichste über das Eintrimmen der Modelle, das ist das Flugfähigmachen eines fertigen Modells, sagen. Daß man die Stabilitätseigenschaften vor allem in das Modell hineinkonstruieren muß, soll später gezeigt werden. Auch werden wir die Ausnahmen von den Stabilisierungsregeln kennenlernen, die wir bei manchen Modellen sogar sehr schätzen.

Wenn das Modell pumpt, können wir verschiedenes machen:

- 1.) Wir geben vorne Gewicht zu (Schwerpunkt wandert nach vorne zum Auftriebsmittelpunkt).
- 2.) Wir schieben den Flügel zurück (Auftriebsmittelpunkt wandert zum Schwerpunkt zurück).
- 3.) Wir verkleinern den Anstellwinkel (Auftriebsmittelpunkt wandert zum Schwerpunkt zurück).

Die Verminderung kann auf verschiedene Weise vor sich gehen: Unter der Flügelnase wird etwas weggenommen oder unter der Flügelendleiste wird etwas untergelegt oder der Leitwerksnase wird untergelegt oder unter der Leitwerksendleiste wird weggenommen. Wir suchen uns die beste Lösung von Fall zu Fall aus. Durch eine dieser Manipulationen können wir zwar stets die Flugstabilität herstellen, aber die Flugleistung muß nicht bei allen Maßnahmen gleich gut sein. Da hilft nur probieren und sich an die Maximalleistung heranfliegen.

Ist das Modell kopflastig, wird es zwar stabil sein und nicht pumpen, die Leistung wird aber sehr zu wünschen lassen. Wir müssen bei Kopflastigkeit das Gegenteil machen:

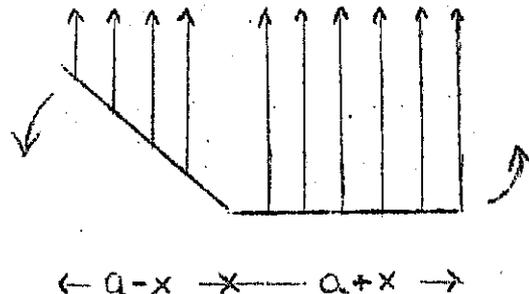
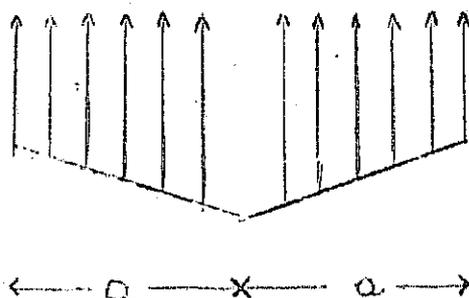
- 1.) Gewicht vorne wegnehmen (Sp zum Amp zurück).
- 2.) Flügel nach vorne (Amp zum Sp nach vorne).
- 3.) Anstellwinkel vergrößern (Amp zum Sp nach vorne).

Auch hier müssen wir die beste Lösung erst durch Prüfung der Flugleistung finden.

B.) Die Querstabilität.

Rutscht das Modell plötzlich über einen Flügel ab, fängt sich erst am Boden ab, so ist fast immer mangelnde Querstabilität die Ursache. Wie erreicht man die Querstabilität?

Vielleicht habt Ihr Euch schon Gedanken darüber gemacht, warum unsere Modelle mehr oder weniger V-Form des Tragflügels haben. Seht Euch diese beiden Zeichnungen an:



Zeichnung 1:
zeigt einen Flügel von vorne in Normallage gesehen. Auf beiden Hälften ist die gleiche Auftriebskraft wirksam.

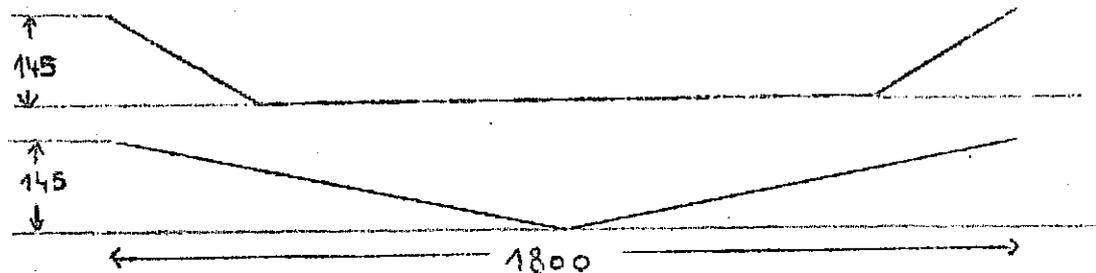
Zeichnung 2:
Neigt sich das Modell nun zu einer Seite, so wird die untere Flügelhälfte länger, die obere kürzer. Auf der längeren Seite muß nun mehr Auftrieb entstehen, die Flügelhälfte wird angehoben, wodurch das Modell wieder in Normallage zurückkehrt.

Etwas Theorie:



einfache V-Form doppelte V-Form mehrfache V-Form
Die V-Form wird in % der Spannweite ausgedrückt. Man legt den Flügel auf eine ebene Unterlage, das Mittelstück muß aufliegen, die beiden Enden müssen gleichen Abstand von der Unterlage haben. Die Entfernung Ende-Unterlage wird durch ein Prozent der Spannweite geteilt und so erhält man die V-Form in Prozenten. Hierbei ist es gleich, ob wir einfache, doppelte oder mehrfache V-Form haben.

Ein Beispiel:



Spannweite 1800mm, 1% = 18mm.

Abstand Ende-Unterlage 145mm, $145 : 18 = \text{V-Form } 8\%$.

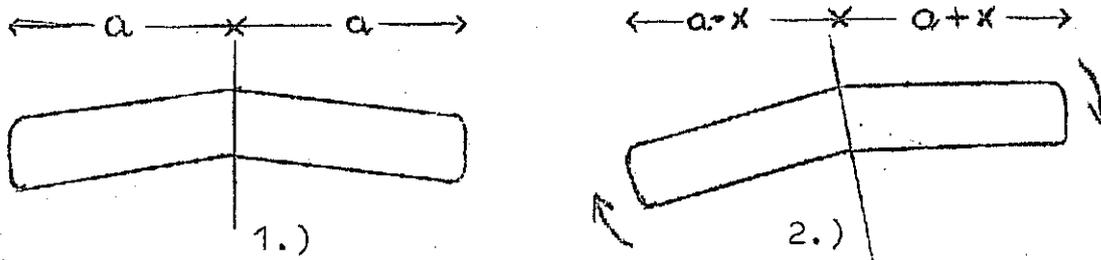
Man kann die Wirkung der V-Form noch dadurch erhöhen, daß man das Seitenleitwerk auf Kurven stellt. Rutscht nämlich der Flügel ab, so wird das Rumpfenicht so schnell folgen können, da die Leitwerksfläche Widerstand bietet. Es wird sich die Rumpfspitze nach unten drehen, das Modell beginnt zu kurven. Wenn es genügend längsstabil ist, kehrt es rasch in Normallage zurück.

Je mehr V-Form, desto besser die Querstabilität. Da zunehmende V-Form aber die Flugeigenschaft verschlechtert, wird man bei Seglern nicht über 10% gehen. 6-8% sollten bei einem sonst gut konstruierten Modell genügen. Nur bei Motormaschinen geht man bis 12%. Auch ist es nicht gut, den Knick zu stark zu nehmen, sanfte Übergänge sind zweckmäßiger.

C. Die Richtungsstabilität.

Die letzte der Familie wird nur für den Hochstart geschätzt. Das Modell soll an der Schnur bleiben und nicht herumschwänzeln.

Je größer das Seitenleitwerk, desto größer auch die Richtungsstabilität. Auch die Pfeilform unterstützt uns.



1.)

Fliegt das Modell gerade, ist der Staudruck auf beiden Hälften gleich.

2.)

Will es nach rechts ausbrechen, wird die linke Front länger, folglich der Staudruck größer, die linke Seite wird gehemmt und die rechte schiebt sich vor, das Modell fliegt wieder gerade.

Die Richtungsstabilität spielte in Zeiten des Hangfliegens eine große Rolle, da das Modell die Nase immer gegen den Wind halten mußte. Heute verzichten wir gerne bei unseren Seglern darauf, ja wir zwingen sie zum Kurven. Da aber ein stetig kurvendendes Modell schlecht hochzustrarten ist, schaffen wir eine automatische Kurvensteuerung: An der Schnur ist das Ruder gerade, beim Ausklinken schlägt es links aus, wodurch das Modell links kurvt. Durch zu große Richtungsstabilität kann unter Umständen ein Modell im Pumpen bleiben, wie Ihr schon wißt. Unangenehm bemerkt man dies bei Motor-Freiflugmaschinen. Also: Nur soviel Richtungsstabilität hineinkonstruieren, als es ein einwandfreier Hochstart erfordert. Wir könnten nun gleich Konstruktionshinweise geben, doch wollen wir uns den einzelnen Modelltypen (A1, A2, Nurflügel und so weiter) später widmen, da über jede Modellart sehr viel zu sagen ist.

Das nächste Mal wollen wir uns etwas genauer über das Höhenleitwerk unterhalten.

Regeln für die Speed-Wettbewerbe (Geschwindigkeit).

Wir bringen die Fortsetzung der FAI-Regeln, nach denen am 20.-22. August 1954 in Holland die Weltmeisterschaften im Fesselflug durchgeführt wurden.

Die Übersetzung lautet:

1.) Grundsätzliches:

Die Antriebskraft muß mechanisch sein (Red.: Das bedeutet, daß Düsen und Raketen nicht erlaubt sind) und der Zylinder-Inhalt ist

für Serie I (Klasse A) 2.50 ccm max. einschließlich

für Serie II (Klasse B) 5.00 ccm " " "

Die maximale Flächenbelastung berechnet auf die horizontal projizierten Tragflügel- und Leitwerksflächen darf 200 g pro dm^2 nicht überschreiten.

2.) Zahl der Modelle:

Der Teilnehmer darf nicht mehr als 2 Modelle in einer Klasse einsetzen, doch darf er die Teile untereinander auswechseln, sofern das Modell dann noch den Regeln entspricht und die Bestandteile vorher geprüft wurden. Reparaturen sind gestattet, sofern sie nicht das Modell gegen die Regeln verändert.

3.) Organisation des Wettbewerbs:

3a.) Rennstrecke

Die Mindeststrecke ist ein Kilometer. Der Radius des Flugkreises sollte wenigstens sein

11.37 m für Serie I (Kl. A) = 14 Runden

15.92 m " " II (Kl. B) = 10 Runden.

Die Entfernung wird von der Griffachse bis zur Propellerachse gemessen.

Sollte das Modell mit zwei Propellern ausgestattet sein, wird von der Symmetrieachse an gemessen.

3b.) Zug-Prüfung

Der gesamte Steuermechanismus (Griff, Seile und Umlenkung im Modell) muß einer Zugprüfung des 20-fachen Modellgewichtes standhalten. Die Prüfung muß vor jedem Flug mit einer Federwaage durchgeführt werden.

3c.) Leinendurchmesser

Der kleinste Leinendurchmesser muß betragen:

Serie I (Kl. A) = 0.25 mm

Serie II (Kl. B) = 0.30 mm

3d.) Fehlstart

Als Fehlstart gilt:

a.) Wenn ein Teilnehmer seinen Platz im Flugkreis einnimmt und sein Modell fliegt, ohne das der Teilnehmer seine Hand in die Gabel am Pfosten legt. (Red.: Bei Speed-Bewerben muß der Pilot die Hand in eine Gabel legen, um eine genaue Streckenmessung zu ermöglichen.)

b.) Wenn ein Teilnehmer in den Flugkreis eintritt und sein Modell nicht vom Boden abkommt.

3e.) Definition eines Startes

a.) Als Start wird jeder Flug gewertet, wenn der Teilnehmer seine Hand in der Gabel hat und das Modell weniger als einen Kilometer zurücklegt.

b.) Startzahl

Jeder Teilnehmer hat das Recht auf 2 Starts pro offiziellen Durchgang

- 3f.) Definition eines offiziellen Fluges
- a.) Als offizieller Flug wird jeder Start gewertet, während dem der Teilnehmer seine Hand in der Gabel hat und die Flugzeit mit Stoppuhren abgenommen wurde.
 - b.) Zahl der Durchgänge
Jeder Teilnehmer hat das Recht auf drei offizielle Flüge.
- 3g.) Zeitwertung
Die offizielle Zeitnehmung beginnt, sobald das Modell ein Zeichen an der Außenseite des Flugkreises passiert, das vor den Zeitnehmern liegt, und das Modell wenigstens eine Runde zurückgelegt hat, während der Teilnehmer seine Hand in der Gabel hat.
- 3h.) Zahl der Zeitnehmer
Die Zeitnahme erfolgt durch zwei Zeitnehmer, die mit $1/10$ sek zeigenden Stoppuhren ausgerüstet sind. Das Resultat gilt als offiziell, wenn die Zeiten nicht mehr als $2/10$ sek differieren. Als offizielle Zeit gilt die längere gestoppte Zeit. Sollten die Zeiten mehr als $2/10$ auseinanderliegen, ist dem Teilnehmer die Anerkennung der ungünstigeren Zeit oder ein neuer Start gestattet.
- 3i.) Wertung
Die beste Zeit aus drei Flügen gilt als offizielle Zeit des Teilnehmers.
Die Geschwindigkeit wird auf ganze Kilometer abgerundet.
Sollten zwei Bestzeiten vorhanden sein, werden die Zeiten aus zwei Flügen gewertet.

Als Vergleichsgrundlage mag gelten, daß heuer in der Klasse A (2.5 ccm) 180 km/h und in der Klasse B (5.0 ccm) 222 km/h erzielt wurden. Bei unserer Staatsmeisterschaft konnten nicht einmal 100 km/h erreicht werden. Für die Speedler ist noch eine harte Nuß zu knacken, wenn wir auf internationales Niveau kommen wollen.

AUSLANDSRUNDSCHAU

Motoranalyse: E.D.Racer 2.46

Im Aeromodeller November 1954 ist der Test des guten alten Racers. Die Leistung wurde mit 0.196 b.h.p. bei 14.650 U/m ermittelt; sie liegt unter der des Machs. Trotzdem hat er seine liebenswerten Eigenschaften, da er auch bei unteren Tourenbereichen von 12.000 U/m gute Leistungen zeigt. Die Racer Leistungskurve ist flacher als die des Machs. Für Funksteuerung ist er sehr zu empfehlen, er schleppt Modelle bis zu 2.5 kg. Zwei-Geschwindigkeiten-Kontrolle kann mit einem zusätzlichen Vergaser oder einer Luftdrossel erzielt werden.

Höhere Leistungen lassen sich nach den Angaben des Konstrukteurs Miles durch verschiedene Motorfrisuren erzielen. Wir sagen aber nicht, welche Änderungen vorzunehmen sind, sonst murkst ein Unbesonnener auf gut Glück herum. Interessant sind auch die Drehzahlangaben bei verschiedenen Latten. Mit einer 8x4 Plastic 11.000, mit 8x6 Plastic 10.750, 8x6 Trucut (Holz) 10.600, 8x6 K.K (Holz) 11.000, 8x6 Stant (Holz) 11.800, 10x6 Plastic 7.800. Man sieht, daß Latten gleicher Steigung recht unterschiedliche Drehzahlen bringen. Deshalb soll auch auf die Lattenauswahl besondere Sorgfalt verwendet werden. Die Stant-Latten werden in England bei Wettbewerben besonders bevorzugt.

Der erste ferngesteuerte Kanalflug.

Ein ferngesteuertes Modell überflog den Ärmelkanal!

Vom Boden weg durch einen Sender gesteuert, wurde es auf Höhe gebracht. Ein zweiter Sender war in einem Sportflugzeug postiert, mit dem es auf seiner Reise betraut wurde. Nach 40 Minuten war die Überquerung gelungen, allerdings verlor man das Modell beim Landen des Sportflugzeuges aus der Kontrolle. Es konnte zum Glück wieder gefunden werden. Das Startgewicht betrug mit $\frac{3}{4}$ l Sprit über 3.5 kg.

BRIEFKASTEN

Morokutti aus Villach fragt:

Ich habe einen Segler (A2), bei dem das Seitenverhältnis von Tf und Lw jeweils rund 1:30 beträgt. Die Re-Zahlen sind 42.000 bzw. 12.600.

Welche Auswirkungen haben diese verschiedenen Re-Zahlen aufeinander ?

Artikel über Freiflug-Trimmmung erwünscht!

Wir wollen eine Artikelreihe über Freiflug herausbringen. Bitte schreibt uns hierüber Eure Erfahrungen. Unsere Asse können statt des Balsa-Messers ruhig auch einmal den Bleistift zur Hand nehmen.

Für den Inhalt verantwortlich:

Dr. Kurt Schredl, Wiener Neustadt, Hauptplatz 5.

Hier der angekündigte Bericht von Adolf Semotan:

WIE MACHEN WIR WEITER ?

Diese Frage müssen wir uns nach dem Ende der Modellflugsaison 1954 vorlegen, ob wir wollen oder nicht. Welche Gründe sind es, die uns zwingen, diese Frage zu stellen?

Österreichische Modellflieger haben in der abgelaufenen Saison an 2 internationalen Veranstaltungen teilgenommen, und zwar an der Weltmeisterschaft in der A2 Klasse und am Städtekampf in Kombinationswertung für A2 und A1.

Wie schnitten die österreichischen Teilnehmer dabei ab ? Bei der Weltmeisterschaft belegte der beste Österreicher den 28. (!) Platz und im Städtekampf, der in der Mannschaftswertung geflogen wurde, erreichte die Wiener Mannschaft bei fünf teilnehmenden Mannschaften den dritten Rang.

Die Weltmeisterschaft wurde in Dänemark, wo man im vorhinein wußte, daß es sehr windig ist, ausgetragen. Die österreichischen Modelle, die zum Teil sehr große Streckungen aufwiesen, hatten daher schon im vorhinein ein großes Handikap.

Der Städtekampf wurde auf dem Fluggelände Seyring bei idealem Wettbewerbswetter geflogen. Über die Erfahrungen aus diesem Wettbewerb können, da sehr Viele selbst Zuschauer waren, Vergleiche gezogen werden.

Motormodelle:

Wien: 3 Modelle Schulterdecker mit Flosse oberhalb des Flügels, der sogenannten "Dämpfungsfläche", (Wie sie Czepa und Lederger bauen), alle drei mit E.D.Racer ausgerüstet.
Ein Parasolmodell mit Webra 1,48.

Bayern: 3 Modelle "Zugvogel" von Hans Finus, 1 Parasolmodell.

Belgrad: 4 Parasolmodelle,

Zagreb: 4 Parasolmodelle, davon eines mit 0,55 ccm Allbon Dart

Saarland: Kann ich keine Angaben machen, drei Modelle beim Einfliegen zertrümmert und mit einem Modell nur ein wertbarer Flug.

Gesamtflugzeiten der Mannschaften:

Bayern: 1763,1 sek

Belgrad: 1665,4 " dabei zwei Flüge ausgefallen (!)

Wien: 1627,7 "

Zagreb: 1245,2 " dabei 5 Flüge ausgefallen, ein Modell wurde beim Einfliegen verloren (!).

Diese Gegenüberstellung zeigt, daß das Parasolmodell derzeit noch überlegen ist. Man muß es nur so fliegen, wie es die Jugoslawen vordemonstriert haben. Man sah, daß die jugoslawischen Modelle in steilen Rechtsspiralen hochrasen und ohne zu pumpen in einen ruhigen Gleitflug übergehen. Die Jugoslawen haben uns auch gezeigt, daß wir wieder "MODELLFLIEGEN" müssen, nicht nur "MODELLBAUEN". Alle ihre Modelle waren schon in mehreren Wettbewerben eingesetzt und in vielen Flügen eingeflogen worden.

(Über Modelle und Luftschrauben der Jugoslawen folgt ein besonderer Artikel).

Fortsetzung des Artikels in den nächsten Mitteilungen.