

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES

Ständige Mitarbeiter:
Alle Baugruppen
des ÖMV

Mitteilungen der
Bundesleitung

Die Bundesländer
berichten ...

Aus dem österr.
Modellsport

Auslandrundschau

TECHNISCHE ECKE

PRAKTISCHE TIPPS

Materialstelle

Briefkasten

1. Jahrgang

4

Dezember 1955



Zum Jahreswechsel läßt wohl jeder von uns in einer beschaulichen Stunde die angenehmen Ereignisse des vergangenen Jahres wieder aufleben. Wir hoffen, daß Euch unser Sport viele schöne Erinnerungen geschenkt hat.

Für das kommende Jahr haben wir uns alle sicher viel vorgenommen. Ihr könnt gewiß sein, daß Ihr von der Bundesleitung so unterstützt werdet, als es in ihren Kräften liegt.

Wir wünschen unseren Mitgliedern, Funktionären und Förderern fröhliche Weihnachten und ein in jeder Hinsicht erfolgreiches Jahr 1956 !

Die Bundesleitung



DIE BUNDESLEITUNG BERICHTET

Hurra, wir haben einen AERC CLUB !

Am Dienstag, den 8. November 1955, fand die letzte Sitzung der bisherigen Modellflugkommission im Oe.Ae.C. statt. Diese Kommission, die aus den Vorsitzenden Sinneck (Union), Czepa Kurt (Union) und Krill (ÖMV) bestand, hat in ihrer Amtsperiode gute Arbeit geleistet. Obwohl die Union stimmenmäßig ein Übergewicht hatte (2:1), wurde nur nach fachlichen und sachlichen Grundsätzen gearbeitet und die entsprechenden Beschlüsse gefaßt. Das scheint nun aber anders zu werden!

Nach Abschluß des Staatsvertrages fand in Wels eine außerordentliche Generalversammlung des Ö.Ae.C. statt - dies wurde erstmalig bei der letzten MFK-Sitzung am 8.11. erwähnt -, bei der interessante Beschlüsse gefaßt wurden:

Sämtliche Kommissionen wurden aufgelöst und 5 neue Sektionen (!) errichtet. Diese Sektionen sollen sich aus den einzelnen Referenten in den einzelnen Bundesländern zusammensetzen. Ebenfalls wurden gleich die "Sektionsleiter" gewählt. Dies sieht nun so aus:

Motorflug.....Burghofer (Union), Segelflug.....Suric (Union), Modellflug.....Sinnek (Union), Fallschirm..... Seidl (?), Ballon.....Major Wagner-Florheim. Nach diesem wahrhaft "demokratischen" Kuriosum gibt es aber noch eine nette Sache. Suric, Sinneck und Seidl wurden mit 1. November 1955 hauptamtlich angestellt - bei der sogenannten "Gesellschaft zur Förderung wissenschaftlicher Forschung". Auf meine direkte Frage, welche Arbeit nun von diesen Leuten zu leisten sei, erklärte mir Sektionsleiter" Sinneck, daß er, was ihn beträfe, dies noch nicht wisse, aber er mache zur Zeit seine Modellflugsachen und zwischendurch kleine Arbeiten, die ihm Ing. Rubelli gibt (dies ist der Generalsekretär des Ö.Ae.C.). Nachdem genug Geld vorhanden zu sein scheint, wird lustig darauf eingestellt, um jedenfalls die Sektionsleiter beruflich abhängig zu machen. Dies muß vielleicht nicht so sein, aber liegt diese Vermutung nicht greifbar nahe?

Dies alles hat aber unseren Vorsitzenden "Sektionsleiter für Modellflug" nicht gestört, die Sitzungen der alten Modellflugkommission bis zum eigenen Anstellungstag abzuhalten.

Am 26. und 27. November 1955 soll die erste Sitzung der 9 Landesreferenten in Wien stattfinden, die die anderen Verbände mit Ausnahme von Kärnten stellen, da nur von den Segel- und Motorfliegern gewählt wird.

Und dies, obwohl unser Verband der weitaus stärkste Modellsportverband Österreichs ist!

Da im Vorstand des Ö.Ae.C. zur Zeit ja nur ein Vertreter des ASKÖ vertreten ist, besteht wenig Hoffnung, daß aus dieser Art der Demokratie wir bald herauskommen, da man es ja schon beizeiten verstanden hat, unsere Vertreter hinauszuwählen.

Wir wollen uns aber deswegen keine grauen Haare wachsen lassen und werden unseren Weg weitergehen. Wir besitzen einen gut eingespielten Organisationsapparat und einen selbstlosen Funktionärekadaver, um den uns jeder andere österreichische Verein beneiden darf. Es ist nunmehr unmöglich geworden, unsere Aufbauarbeit durch Quertreibereien zu stören. Ständig stossen neue und schon bestehende Vereine zu uns, da sie den Unterschied zwischen Einzelinteresse und Sportförderung wohl erkennen konnten. Bedauerlich ist allerdings die Tendenz, den Flugsport gewissen Bevölkerungsgruppchen vorzubehalten und eine politisch und sportlich mächtige Organisation als Aschenbrödel anzuschauen. Man wird einschen lernen, daß dem Sport eine sachliche Zusammenarbeit über das politische Tagesklima hinaus gedeihlicher ist - wenn man an den Sport denkt.....

Wir wollen nur hoffen, daß unsere Befürchtungen grundlos sind und der österreichische Modellsport durch die neue Lage keinen Schaden erleidet. Weiterhin aber werden wir uns besonders der Jugend annehmen. Unseren Sport wollen wir der Jugenderziehung und der sinnvollen Freizeitgestaltung gewidmet sehen. Kein Verständnis haben wir dafür, ihn zum politischen Machtkampf zu mißbrauchen. Unser Ziel steht fest - ob mit oder ohne Aeroclub!

Edwin Krill

Bundesobmann

ÖMV-Länderkonferenz in Wien

Am 28. und 29.10.1955 fand in Wien die Herbstländertagung unseres Verbandes statt, bei der außer dem Bundesvorstand noch die Landesfachwarte aus sämtlichen Bundesländern mit Ausnahme Tirols, sowie einige Gäste anwesend waren. Die reichhaltige Tagesordnung wurde am Freitag in der Zentralwerkstätte Wien und am Samstag im Arbeiterheim Favoriten abgewickelt.

Nach dem Bericht unseres Bundesobmannes Krill, der für die Bundesleitung sprach, gaben die einzelnen Landesfachwarte ihre Berichte über die einzelnen Gruppen. Dabei wurde festgestellt, daß einige Gruppen nicht richtig Verbindung mit dem Landesfachwart und der Bundesleitung haben. Es genügt nicht, daß nur Material angefordert wird, sondern es ist wichtig, daß Landesfachwarte und Bundesleitung auch über andere Veranstaltungen und Arbeiten, was immer es sein mag, unterrichtet werden. Nur zusammen können wir noch stärker werden.

Als wesentliche Beschlüsse wurden die Termine für den nächsten Bundeslehrgang und die Bundesmeisterschaft festgesetzt.

Der nächste Bundeslehrgang wird als Allroundlehrgang für sämtliche Modellflugsparten ausgeschrieben. Er wird sowohl in den Frei flug- wie auch in den Fesselflug- und in den Fernsteuersparten durchgeführt und soll in erster Linie den Gruppenleitern dienen. Als Ort wurde Wiener Neustadt und als Zeitpunkt der 13.-22. August 1956 festgesetzt.

Anschließend findet ebenfalls in Wiener Neustadt vom 23. bis einschließlich 25. August 1956 die Freiflug-Bundesmeisterschaft statt. Es wurde beschlossen folgende Klassen auszutragen:

- A I Internat. Motorfreiflugklasse
- A II Internat. Seglerklasse
- W Wakefield-Gummiklasse
- RCS Radio control - Segler
- RCV Radio control - Verbrennungsmotormodelle

Jugendklasse

- SJ Segler Junioren
- SM Verbrennungsmotormodelle Jugend, beide ohne Beschränkung

Nationale Klassen

- S Segler bis 18 qdm
- L Verbrennungsmotormodelle bis 1 ccm Motorhubraum

Eine genaue Ausschreibung wird vom Bundesvorstand ausgearbeitet und in der Februarnummer veröffentlicht.

Es wurde beschlossen, eine Nenngebühr in Zukunft einzuheben.

Senioren: pro Teilnehmer S 5.-

Junioren: pro Teilnehmer S 2.-

Die Staatsmeisterschaft soll laut Ö.Ae.C. um Pfingsten herum durchgeführt werden und eine Woche dauern. Wir lehnten dies wegen Urlaubsschwierigkeiten einstimmig ab und leiteten unsere Stellungnahme an die Modellflugkommission weiter.

Unser Nachrichtenblatt "Modellsport" soll in Zukunft an alle Mitglieder unseres Verbandes abgegeben werden. Es wurde beschlossen, einen Selbstkostenbeitrag von S 10.- pro Jahrgang festzulegen. Die Gruppenleiter werden ersucht, der Bundesleitung bekanntzugeben, wieviele Nummern sie für ihre Gruppen benötigen. Die Jahresgebühr ist im Voraus zu entrichten.

Als Presse-, Rundfunk- und Propagandareferent wurde einstimmig und unter großem Beifall Ing. Hermann Josef Stiegler gewählt. Stiegler hat erst vor kurzem eine Fernschwidlergabe der Arbeit in der ZW-Wien und des Wiener Landeswettbewerbes des ÖMV arrangiert. Außerdem wurde eine Reportage von der ÖMV-Landesmeisterschaft im Rundfunk durch ihn ermöglicht. Wir freuen uns über diesen wichtigen Funktionär und wünschen ihm in unseren Reihen viel Erfolg und - viel Arbeit!

Es wurde ein Antrag an den ASKÖ-Bund gestellt, unsere Entwicklungstechniker durch finanzielle Beihilfen zu fördern.

Für die Materialstelle referierte Dr. Schredl. Er wies auf die Situation auf dem internationalen Modellmarkt hin und gab grundsätzliche Hinweise für die Zusammenarbeit unserer Gruppen mit der Materialstelle. Um unsere Mitglieder vor unüberlegten Material- oder Motorankäufen zu bewahren, wird die Materialstelle nur erprobte Artikel führen. Gemeinsame Erfahrungen sollen vor allem in der Motorenfrage ausgewertet werden. Eine Beschränkung auf anerkannte Typen wurde beschlossen.

Als neuer Landesfachwart für Oberösterreich wurde vom ASKÖ-Landeskartell Oberösterreich Eduard Thurn vorgeschlagen.

Wir wünschen unserem neuen, jungen Landesfachwart für seine Tätigkeit recht viel Erfolg.

An alle Gruppenleiter wird der Appell gerichtet, mit den Landesfachwarten und der Bundesleitung engeren Kontakt aufzunehmen und auch an unserem Mitteilungsblatt aktiv mitzuarbeiten.

.....

Während der Tagung zeigten uns die Innsbrucker Segelflieger sehr hübsche Segelflugzeug-Standmodelle aus Plastik. Sie fanden bei uns reißenden Absatz, da sie nur S 5,- pro Stück kosten. Interessenten können bestellen bei: Dr. Durnes, Innsbruck, Bundesbahndirektion.

.....

Vom Internationalen Fachverband (FAI)

Am 3. und 4. Dezember 1955 findet in Paris eine Tagung der internationalen Modellflugkommission statt. Dazu hat Belgien bereits einige Anträge eingebracht.

In der Wakefieldklasse soll das Gummigewicht reduziert werden auf 50 g (wir haben Sinnek gebeten, dafür zu stimmen).

Ablehnen müssen wir den Antrag Belgiens, bei den Verbrennungsmotormodellen ein Gewicht von 400 g pro ccm Motorhubraum festzulegen. Daß die Combat-Klasse (Kampf) eingeführt wird, (international), ist zu begrüßen, nur stimmen wir dafür, den Rückenflug nicht zuzulassen, da die Bruchgefahr nach den Erfahrungen des Europakriteriums viel zu groß ist.

Modellflugprüfungen

Laut Mitteilung des Aeroclubs, sollen die Prämien für die Modellflugprüfungen 1955 im Dezember zu Auszahlung gelangen.

Für die Prämien 1956 wurde bis heute noch kein Betrag im Budget der Modellflugkommission im Aeroclub vorgesehen!

NICHT VERGESSEN !

Postwendend Unterlagen für bereits geflogene Prüfungen an die Bundesleitung senden.

Leistungsprüfer einreichen .

Bestellungen für unseren "Modellsport" 1956 an die Bundesleitung senden.

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Die Landesmeisterschaften des ÖMV-Wien im Modellfliegen

Am Sonntag, den 23. Oktober 1955, wurden in Seyring die Landesmeisterschaften 1955 der ÖMV-Landesgruppe Wien durchgeführt.

Nachdem an den vorhergegangenen Tagen alles andere als Flugwetter herrschte, hatten die Veranstalter von Samstag auf Sonntag eine schlaflose Nacht. Der Sonntagmorgen brachte jedoch eine Überraschung, denn es war fast windstill und die Sonne lachte vom blauen Himmel.

Sogar der Fernsehsound hatte einen Kameramann entsandt. So konnten wir bereits die herrlichen Aufnahmen Montag abends am Fernsehschirm bewundern. Wir sind nicht wenig stolz, daß unser Verein die Ehre hatte, die Öffentlichkeit mit unserem Sport vertraut zu machen.

Um 9³⁰ wurde der Wettbewerb eröffnet und mit den Klassen S 1 - Junioren und L - Motormodelle bis 1 ccn begonnen. Diese beiden Klassen hatten das Glück noch Thermik zu erwischen, nachher fand man nur schwer mehr einen "Ast". Die Flugzeiten sind daher in "L" besser als in "A 1" und auch die Junioren S 1 erzielten bessere Zeiten als die Senioren dieser Klasse, ja sogar die A 2 - Modelle flogen kürzere Zeiten.

In der Klasse S 1 Junioren bildete sich nach dem zweiten Durchgang eine Dreiergruppe mit den besten Siegenaussichten. Smekal, Binder und Löwitsch waren die aussichtsreichsten Kandidaten. Beim dritten Durchgang konnte dann Löwitsch ein Maximum fliegen, während Smekal nur auf 135.5 kam. Die entgeltliche Reihung war daher 1. Löwitsch, 2. Smekal, 3. Binder.

In der Klasse J gab es einen Zweikampf Köppl-Semotan. Beide vollzogen den ersten Durchgang etwas schlampig, wobei Semotan der Glücklichere war und mittels eines "Hüllschiebers" auf 132.1 kam, während Köppl nur 44.2 buchte. Im zweiten Durchgang flog zuerst Semotan und dann Köppl je ein Maximum. Im dritten Durchgang flog zuerst Semotan und erreichte 124.6. Dadurch war sein Sieg flästel, auch wenn Köppl noch ein Maximum erreichen sollte, was ihm wirklich gelang.

Nach der Klasse "J" startete sofort die Klasse A 1. Im ersten Durchgang startete als erster Leutner und erreichte 132,5, Hoyer kam auf 20,4, Swoboda auf 134,2, Mach 33,3 und Semotan auf 147. Im zweiten Durchgang

kam Leitner auf 101, Hoyer auf 106,2, Hach Maximum, Swoboda machte Kleinholz und Semotan 94. Damit führte nach zwei Durchgängen Hach mit 266,8 vor Semotan 241,0 und Leitner 233,5. Im dritten Durchgang erreichte Hach nur 80, Leitner gar nur 65,7 und Semotan errechnete sich, daß er um zu siegen, etwas länger als 105,8 fliegen muß. Unter Spannung wurde dieser Start vollzogen und als das Modell landete, zeigten die Uhren 104,3 sek und Hach war Landesmeister vor Semotan und Leitner.

Unsere schwache Seite ist nach wie vor die Gummimotorklasse. Diese Landesmeisterschaften haben es wieder eindeutig bewiesen. Mairhofer konnte mit einem kleinen, nur zum "Hetzfliegen" gebauten Gummihoopser die Wakefieldmodelle auf die Plätze verweisen. Mairhofer hat aber Talent für diese Klasse und wir würden es begrüßen, wenn er sich mehr damit beschäftigte.

Die Klassen S 1 Senioren und A 2 brachten schöne Kämpfe und bis zum letzten Durchgang war alles drinnen.

In der Klasse S 1 waren alle Modelle durchwegs 25 dm² groß, nur Gulz Günter brachte ein 18 dm² Modell an den Start. Im ersten Durchgang erreichte Gulz Viktor 120,8, Hach 91,5, Gulz Günter 84,3 und Birke 66,5.

Im zweiten Durchgang versagte Gulz Viktor beim Hochstart und flog nur 36,1. Die beste Zeit dieses Durchganges erreichte Hach mit 71 vor Gulz Günter mit 58,2 und Birke 57,2. Im dritten Durchgang begann Gulz Günter mit 124,3 Birke 120,3 und Gulz Viktor mit 85,6.

Landesmeister wurde Gulz Günter mit 266,9 vor Birke mit 244 und Gulz Viktor mit 242,5.

Der Klasse A 2 machte starker Abwind zu schaffen und manchmal kamen die Modelle herunter, als wären die Thermikbremsen geöffnet. 12 Modelle waren am Start und ein Junior, Exel Karl, konnte sich Sieg und Meistertitel holen.

In der Klasse RCS (Radio-control-Sogler) war nur ein Modell am Start, aber unser "Funkschurl" (Prechler Georg) zeigte so sauber gesteuerte Flüge und einwandfreie Ziellandungen, daß ihm der Landesmeistertitel mit Recht zuerkannt wurde.

Um 14³⁰ wurde mit den Meisterschaften in den Fesselflugklassen begonnen. Im Kunstflug Junioren siegte Liebel 67 Punkte vor Exel 55 P. Bei den Senioren sicherte sich Bundesobmann Krill mit 204 P. vor Birke Alfred mit 185 P. den Landesmeistertitel.

Gespannt warteten alle auf den Endlauf im Team-Rennen. Drei Mannschaften stellten sich dem Starter und zwar gelbes Team: Pilot Prechler Fritz, Mechaniker Leitner, blaues Team: Liebel-Swoboda, rosa Team: Krill-Hoyer. Das gelbe Team hatte durch Unachtsamkeit den Start etwas versäumt und ging mit zwei Runden Rückstand ins Rennen. Das rosa Team hatte das Pech, daß das Modell in den Kreis flog, abstürzte und die Mannschaft das Rennen aufgeben mußte. Die ersten Runden sah es immer aus, als ob das gelbe Team öfter zwischenlanden mußte als das blaue. Dies war aber nur eine Täuschung, denn die gelbe Maschine war schneller und eine Kontrolle der Rundenzählertabelle ergab, daß beide Modelle gleich oft zwischengelandet sind. Interessant ist, daß das gelbe Team mit einem Tankinhalt 5-14 Runden (!) flog, das blaue 6-14 Runden. Hier müßten unsere Modellflieger noch viel Augenmerk auf die Motorenbehandlung legen. Denn mit 14 Runden ist international kein Staat zu machen. Die Holländer fliegen schon über 50 Runden mit einem Tankinhalt. Sieger wurde das gelbe Team mit 15:45 vor dem blauen Team mit 17:15. International wird nach 12 Minuten das Rennen abgebrochen..... Der Kampfflug (Combat) wurde schon in der Dunkelheit geflogen und Prechler Fritz konnte sich im Endkampf den Landesmeistertitel vor Krill sichern. Diese Landesmeisterschaft hat uns gezeigt, daß wir nicht umhin können, von nun an die Freiflug- und Fesselflugmeisterschaft getrennt durchzuführen. Besonders das Fesselfliegen benötigt viel Zeit. Alles in allem sind die Landesmeisterschaften schön und fair verlaufen und alle, die dabei waren, freuen sich schon auf die nächsten im Jahr 1956.

Ergebnis der ASKÖ-Landesmeisterschaft 1955 im Modellflug

Klasse A 2:

1. und ASKÖ-Landesmeister:	Exel Karl	Alsergr.	369,0	
	2.	Hoyer Ernst	Kagran	317,3
	3.	Gulz Viktor	Floridsd.	298,1
	4.	Löwitsch	ZW	273,4
	5.	Gulz Günter	Floridsd.	262,0
	6.	Hach Walter	ZW	259,6

Klasse : S 1 (Segler - 25 dm²)

1. und Landesmeister:	Gulz Günter	Floridsd.	266,8
	2. Birke Alfred	ZW	244,0
	3. Gulz Viktor	Floridsd.	242,5
	4. Hach Walter	ZW	231,7
	5. Kühr Willi	Kagran	180,3
	6. Rozmidalsky	Kagran	145,2

Mannschaftswertung:	1. Floridsdorf	16 Punkte
	2. ZW	12 "
	3. Kagran	8 "
	4. Alsergrund	6 "

Klasse A 1 :

1. und ASKÖ-Landesmeister:	Hach Walter	ZW	346,8
	2. Semotan Adolf	Floridsd.	345,3
	3. Leitner Gerhard	ZW	299,2
	4. Hoyer Ernst	Kagran	174,2
	5. Swoboda	Hernals	134,2

Klasse : L (Motorfreiflug-1cm³)

1. und ASKÖ-Landesmeister	Semotan Adolf	Floridsd.	436,7
	2. Köppel Josef	Schwechat	404,2
	3. Kühr Willi	Kagran	

Mannschaftswertung:	1. Floridsdorf	11 Punkte
	2. ZW	10 "
	3. Kagran	7 "
	4. Schwechat	5 "
	5. Hernals	2 "

Klasse : G (Wakefield)

1. und ASKÖ-Landesmeister	Mayrhofer Herbert	Floridsd.
	2. Exel Karl	Alsergrund
	3. Kainz Gerhard	ZW

Klasse : S 1 Junioren

1. und ASKÖ-Landesmeister	Löwitsch	ZW	431,4
	2. Smekal Hans	Alsergrund	386,3
	3. Binder Adolf	Schwechat	202,1
	4. Leger	Schulgem.	191,3
	5. Exel Karl	Alsergrund	158,8
	6. Haller	Floridsd.	106,4

Klasse: RCS (Radio-control Segler)

ASKÖ-Landesmeister Prechler Georg ZW

Klasse: FK (Fesselflug-Kunst)

1. und Landesmeister	Krill Edwin	ZW	204 Punkte
	2. Birke Alfred	ZW	185 "

Klasse: FC (Fesselflug-Kampf)

1. und Landesmeister	Prechler Fritz	ZW
	2. Krill Edwin	ZW

Klasse: FT (Team-Rennen)

1. und ASKÖ-Landesmeister	Prechler F. - Leitner	ZW
	2. Liebl - Swoboda	ZW - Hernals
	3. Krill - Hoyer	ZW - Kagran

Klasse: FK Junioren

1. und ASKÖ-Landesmeister	Liebel	ZW	67 Punkte
	2. Exel Karl	Alsergrund	55 "

Beinahe fast Unglaubliches.....

geschah bei der Wiener Landesmeisterschaft, als beim Mannschaftsrennen mein 2,5 cm Diesel Marke "Bugl" bei einer Zwischenlandung von meinem Mechaniker Siegfried Swoboda wieder angeworfen wurde. Als er eben das Modell loslassen wollte, löste sich die Luftschraube und der Diesel lief ohne Latte und Spinner weiter. Der Motor begann irrsinnig zu heulen und zu rauchen. Er wäre sicher ausgeglüht, hätte Swoboda nicht die Geistesgegenwart gehabt und durch Anpressen der Tankflasche und Treten auf den Kurbelwellenflansch den Diesel zum Stillstand gebracht.

E. Liebel

Kärnten

ÖMV-Gruppe St. Veit am St. Veiter Wiesenmarkt

Der St. Veiter Wiesenmarkt lockt alljährlich zahlreiche Besucher aus allen Tälern des Bezirkes an. Geretschnig Fritz und seine getreuen Mannen ließen es sich nicht nehmen, vor dem zahlreichen Publikum mit Schauflügen ihrer Kreisflugmodelle aufzuwarten. Die Firma Herbst, Spielwarenhandlung in Klagenfurt, spendete nahezu 7.000 Stück Flugblätter, die das Auftreten der ÖMV-Gruppe St. Veit ankündigten. An zwei Sonntagen wurde fast ohne Unterbrechung von 9 bis 18 Uhr geflogen. An den beiden Samstagen vorher wurden oftmals hintereinander Freiflugmodelle über den Rummelplatz geschickt. Vom blauen Himmel regneten kurze Zeit danach ganze Schwärme von Flugblättern auf das Marktgelände hernieder.

Die Anfänger der Gruppe, Kropf, Dulle und Peyker zeigten einfache Kreis- und Steilflüge. Auch Teamflüge gelangen ihnen schon. Zwischendurch wartete Geretschnig mit Geschwindigkeits- und herrlichen Kunstflügen auf. Den größten Anklang, das größte Interesse fanden die Fuchsjagden von Rabinig und Geretschnig. Geretschnig, das führende Haupt der Gruppe, trat erstmalig mit seinem zweimotorigen Kreisflugmodell auf den Plan. Dieses Modell hatte bei der Schönheitskonkurrenz in Mürzzuschlag alle Aussichten, den ersten Platz zu belegen, wurde aber wegen Motorschadens von einer weiteren Bewertung ausgeschlossen. Wenn die beiden Motore des schnittigen Modells aufheulten, die Maschine pfeilschnell durch die Luft raste, lösten sich immer wieder Besucher aus dem Trubel des Wiesenmarktes und eilten zum Vorführungsrund der ÖMV-Gruppe.

Nach dem ersten Sonntag waren sämtliche Maschinen zuschanden geflogen. Am Sonntag darauf waren jedoch sämtliche Modelle wieder geflickt und zur Stelle. Während der Flugvorführungen wurde fleißig um freiwillige Spenden angehalten. In den Flugpausen gingen fachkundige Gruppenanhänger mit den Modellen unter die Zuschauer. Da galt es viele dumme, komische und auch gescheite Fragen zu beantworten.

Die Gruppenteilnehmer verfliegen an den beiden Wiesen Sonntagen insgesamt 17 l Treibstoff. Mit den freiwilligen Spenden wurden all die vielen Ausgaben der Gruppe gedeckt, ja, es konnte sogar ein ganz netter Überschuß der Gruppen-

kassa zugeführt werden. Geretschnig und seine Getrouen wollen auch wieder am nächsten Wiesenmarkt auf den Plan treten.

Unterköfler Walter

Hoffentlich können wir bald mehr solche Berichte veröffentlichen!



AUSLANDSRUNDSCHAU

Östliche Meisterschaften

Bekanntlich führen auch die Volksdemokratien und die Sowjetunion alljährlich Vergleichskämpfe durch. Im Vorjahr fand das Treffen in Moskau statt, heuer hatte die CSR die Ehre. Der Wettbewerb fand in Vrchlabi statt. Neben der SU und der CSR nahmen Ungarn, Bulgarien, Polen, Rumänien, die D.D.R. und auch Jugoslawien teil. Das jugoslawische Team ist uns gut bekannt, denn G. Zigic, Knoch und "Ljubo" Nesic waren im Vorjahr beim Städtekampf vertreten. Die Organisation war so, wie sie sich leider nur ein totalitärer Staat leisten kann. Wettbewerb über acht Tage, pro Gruppe ein Dolmetscher, Suchflugzeuge, Suchmotorräder und Radiotelephon. Es ging auch kein Modell verloren. Doch hat der Flioger und der Modellbauer in den Volksdemokratien auch saure Äpfel zu beissen. Kein Balsa, keine Hochleistungsmotore (wenn nicht selbst gemacht), kein ordentlicher Wakefieldgummi usw. Vielleicht ist aber gerade dieser Mangel irgendwie befruchtend. Die handgemachten Einzelmotore der Tschechen dürften Weltklasse sein, wie bei westlichen Bewerben festzustellen war.

Die Sieger

A 2	Radoczi	Ungarn	787	sec
Wakefield	Matrejev	SU	900	"
A 1	Hajek	CSR	874	"
2.5ccm Speed	Koci	CSR	111,8	mph (180 km/h)
Jet	Ivanikov	SU	157	" (262 km/h)

Nationenwertung: Ungarn 31 Punkte, CSR und SU je 30, Jugoslawien, Rumänien, D.D.R., Bulgarien, Polen.

Zeitschalter

waren und sind bei Wettbewerben noch immer Gegenstand größter Sorge. Interessant ist der Kommentar einer großen amerikanischen Modellflug-Zeitschrift: "Und laß Dir raten, wenn Du beim nächsten FF/Team dabei sein willst, das Erste ist die Anschaffung eines Uhrwerk-Zeitschalters. Dann, und nur dann kannst Du Deine ganze Aufmerksamkeit auf den nächst wichtigen Umstand lenken, den Motor".

Der Kanadier Bryant Jones verlor beim Stechen durch seinen pneumatischen Zeitschalter, da er eine längere Motorlaufzeit als 15 sec hatte.....

Diesel oder Glühkopf

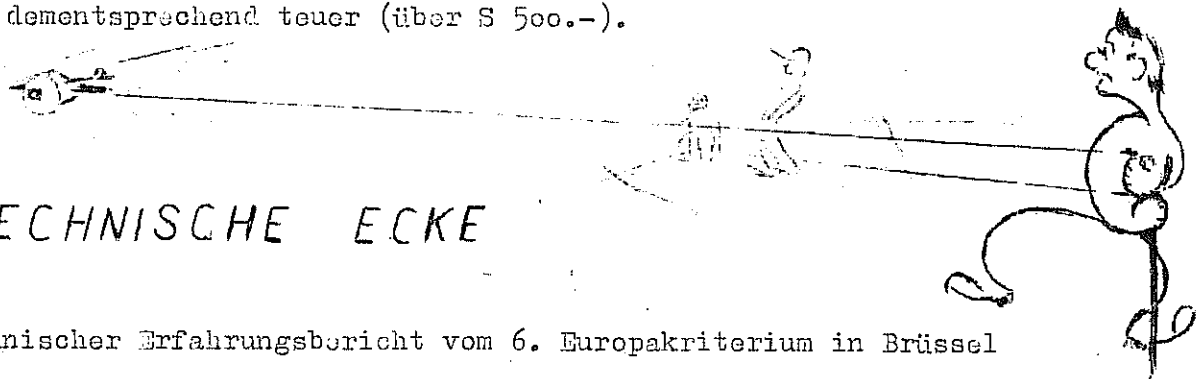
das war immer schon die Frage für Freiflugmaschinen. Das heurige Ergebnis brachte keine Klarheit. 1952 gewann ein 1.5 Diesel, 1953 und 1954 gewann der berühmte Torpedo 15 (2.5ccm-Glk) und 1955 ein Oliver Tiger-Diesel die Weltmeisterschaft. Zu bemerken ist, daß Glühkopfmotore sehr wetterempfindlich sind und hierin eine Erklärung zu finden ist. Der Siegemotor 1955 ist ein sehr berühmter Motor, der sich bei Mannschaftsrennen sehr gut bewährt hat. Er wird vorwiegend auf Bestellung handwerklich angefertigt und ist dementsprechend teuer (über S 500.-).

TECHNISCHE ECKE

Technischer Erfahrungsbericht vom 6. Europakriterium in Brüssel

Als Mannschaftsführer des österreichischen Nationalteams war ich Teilnehmer an dieser Meisterschaft und habe so manches beobachtet, was mir wert erscheint Euch mitzuteilen.

Ganz allgemein möchte ich feststellen, daß Motor und Steuerung einwandfrei funktionieren müssen. Der Motor muß vom Bewerber genauestens gekannt werden und auf Anhieb da sein. Das Gemisch muß sauber und gut erprobt sein. Es geht nicht an, daß beim Training mit anderen Gemisch geflogen wird als beim Bewerb selbst.



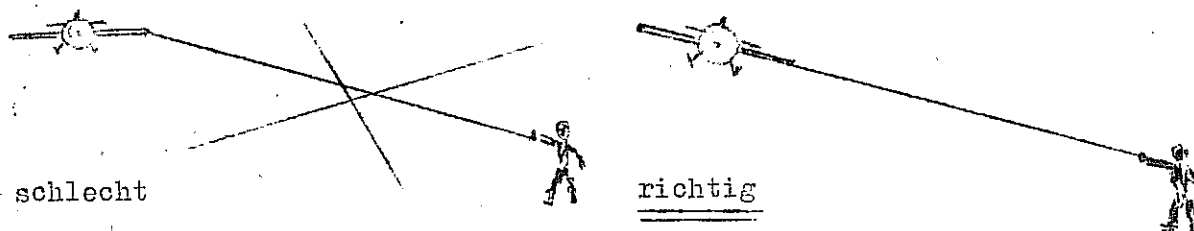
Die Steuerleinen müssen einwandfrei sein. Ich konnte feststellen, daß die meisten Teilnehmer mindestens 5 abgepaßte Steuerleinen (15,92 m) fein säuberlich auf Spulen aufgewickelt hatten, die jede wieder mit Wirbel (Entdrillern) versehen waren. Man vermeidet damit das Abmessen der Leinen jeweils vor den einzelnen Starts, erspart Zeit und behält somit die unbedingt notwendige Ruhe.

Der Steuergriff war in allen Fällen Eigenbau und zeigte die verschiedensten Variationen. Griffe, wie sie unser Franz Röggl verwendet, waren sehr häufig, doch wurde darauf nicht besonders Wert gelegt.

Nun aber zu den einzelnen Sparten:

Kunstflug

Leinenlänge meist zwischen 15 und 20 m. Das Kunstflugmodell muß besonders sorgfältig eingetrimmt werden. Es darf weder kopf- noch schwanzlastig sein. Bisher hatten wir darauf nicht besonders Wert gelegt, weil man das Modell ja "EH" steuern kann. Daß dem aber nicht so ist, konnte man ganz deutlich feststellen. Das Modell des Deutschen Rieger flog sowohl im Normalflug als auch im Rückenflug einwandfrei gerade und es konnten daher beide Flugfiguren knapp über dem Boden geflogen werden, was der Jury eine bessere Bewertung entlockte. Unbedingt wichtig ist auch, daß das Modell genau in der Verlängerung der Leinen fliegt (siehe Skizze). Die Kunstflugfiguren wirken umso schöner, je sauberer das Modell in diesen beiden Richtungen getrimmt ist.



Die Latten im Kunstflug waren meist bei 2.5 ccm-Motoren 9 x 6 Holz !

Verschiedentlich wurden auch 9x7 und 8x8 Latten verwendet. Wie sollen nun die einzelnen Figuren geflogen werden, um eine hohe Punkteanzahl zu erreichen ? Grundbedingung: Die einzelnen Figuren müssen in der Höhe enden, in der sie begonnen wurden. Je tiefer sie geflogen werden, umso besser (das Bruchrisiko ist natürlich auch größer). Bei den verschiedenen Achten ist unbedingt zu beachten, daß die Schnittpunkte immer an derselben Stelle geflogen werden.

Das allerwichtigste Gebot ist aber Ruhe - Ruhe - und wiederum Ruhe !!!
Es nützen nicht immer gut geflogene Figuren, wenn der "Pilot" ein Nervenklumpen ist.
Die Mitglieder der Jury sind eben auch nur Menschen und den verschiedensten optischen Eindrücken ausgeliefert. Der Sieger im Kunstflug, Rieger, flog z.B. einen Teil des Programmes auf den Rücken liegend, was ihm zweifellos die Sympathien der Jury und vor allem der kritischen Zuschauer einbrachte .

Combat

Als Modelle für den Kampfflug wurden größtenteils die Kunstflugmodelle verwendet. Durch den 4 m langen Streifen wurden aber die Modelle wesentlich langsamer, was sich auf die Wendigkeit ganz besonders auswirkte. Combat-Modelle sollen sehr schnell und sehr, sehr wendig sein und dürfen bei Loopings keinesfalls durchfallen. Es empfiehlt sich, das Modell besonders fest zu bauen, vor allem die Leitwerke. Daß auch hier der Motor einwandfrei durchziehen muß, versteht sich von selbst. Es gibt nichts Schlimmeres, als wenn eine lahme Ente nach allen Regeln der Kunst gejagt wird. Grundbedingung: Sicherste Beherrschung der Kunstflugfiguren, Looping auf- und abwärts, Rückenflug und besonders Wingover. Diese Figuren müssen im Schlaf geflogen werden können. Das allerwichtigste ist aber wohl Ruhe, starke Nerven und größtes Reaktionsvermögen. Als Luftschrauben wurden 8x8 und 9x7 Holz verwendet.

Speed

Modelle recht klein. Meistens waren Glühkopfmotore in den Modellen, die selbst wieder "frisirt" waren. Motoranwerfen am besten mit einer Motoranwerfvorrichtung, die leicht selbst gebaut werden kann. Die Startwagen waren verschieden. Es wurden Startwagen mit zwei, drei und vier Rädern verwendet. Die Räder waren durchwegs aus Holz !!! Gummiräder sind nicht geeignet. Als Tanks wurden meist Drucktanks (Füllfederschlauch) verwendet. Die Latten waren alle aus Holz (Tornado) meist 7x9.

Trainiert muß unbedingt mit der vorgeschriebenen Leine von 15,92 m werden (Luftwiderstand). Die Startbahn ist entgegen unserer früheren Ansicht nicht mehr das Wichtigste, da die Modelle schon nach 5-10 m abheben. Toerpappe als Startbahn genügt. Steuerleine aus Stahldraht. Ich würde empfehlen, auch beim Training schon in der Gabel zu üben, da selbst dabei die Geschwindigkeit vergrößert werden kann. Diese Technik muß besonders gut geübt werden.

Batloo flog auf diese Art seinen 205 km Rekord.

Mannschaftsrennen (Team)

Modelle nach Regel. Tankinhalt max 10 cem. Fläche mindestens 8 qdm total. Es wurden im Durchschnitt 35 Runden pro Tank geflogen. Die Spitze über 50 Runden. (Wir haben es bisher noch nicht über 20 Runden gebracht). Die lange Flugzeit ist in erster Linie eine Gemischfrage. Von den deutschen Kameraden wurde mir genannt: $33\frac{1}{3}$ % Äther, $33\frac{1}{3}$ % Petroleum und der Rest Rizinus plus 2 % Amylnitrat. Eine norwegische Mischung: 40 % Petroleum (!), 30 % Äther und 30 % Rizinus plus 2% Amylnitrat. Dieser hohe Prozentsatz an Petroleum läßt den Motor natürlich sehr heiß werden und es muß auf beste Kühlung geachtet werden. Der Tank muß so gebaut und eingebaut werden, daß auch wirklich das letzte Tröpfchen Sprit verbraucht wird. Der Motor ist weit sparsamer, wenn ein Flatterventil verwendet wird. Als Flatterventil wurde mir ein 0,05 mm starkes Phosphorbronzeblech empfohlen. Das Modell selbst muß aerodynamisch recht gut durchgebildet und recht gut lackiert werden. Als Latten wurden 7x8 und 7x9 verwendet. Ein Team muß eingespielt sein, muß ständig trainieren und soll immer aus den selben Personen bestehen.

Allgemein möchte ich nur noch zum Überlegen geben, wie weit die einzelnen Fesselflugsparten miteinander verschmolzen werden sollen. Den größten Erfolg hat immer noch der Spezialist, das hat erneut Brüssel gezeigt.

Es ist sicherlich möglich, daß der eine oder der andere von Euch zu diesem Bericht noch Fragen hat. Ich stehe gerne zur Verfügung und bitte Euch, eventuelle Anfragen an die Schriftleitung zu richten, Keine falsche Scheu, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen. Unsere Rubrik "Briefkasten" ist ohnehin noch immer leer. Solltet Ihr aber schon selbst Erfahrungen gesammelt haben, so laßt uns das bitte ebenfalls wissen.

Edwin Krill

Ein Fernsteuerung-Einkanal-Empfänger

Als Erfolg unserer langdauernden Versuche im Bau von Fernsteuerungsanlagen kamen wir auf eine gute Empfängerschaltung. Wir sind deshalb in der Lage, Anleitungen zum Selbstbau eines einfachen und billigen Empfängers zu veröffentlichen, der sich bereits in vielen unserer Flug- und Schiffsmodelle gut bewährt hat.

Stückliste

- 1 Röhre 3A5 (Doppeltriode) samt Sockel
- 2 Philips-Tauchtrimmer 30 pf (Picofarad)
- 1 Keramik-Kondensator 100 pf (womöglich Ingelen-Rutin)
- 1 " " " 2 nf (Nanofarad = 1.000 Picofarad)
- 1 " " " 5 nf
- 1 Widerstand 0.5 Watt 3 MOhm (Megohm = 1 Million Ohm)
- 1 Potentiometer 100 KOhm (linear oder logarithmisch)
- 75 cm 1.5mm Cu-Draht, versilbert (für Spule)
- 270 cm 0.1mm Cu-Lackdraht (für Hochfrequenzdrossel)
- 1 Relais, mindestens 4000 Ohm (nicht im Empfänger eingebaut)
- 1 Montageplatte 1.5-2 mm \emptyset , 50x120 mm, Pertinax, Trolitul
- 2 x je 25 m 0.08 - 0.1 Cu-Lackdraht für Quentschkreis
- Lötfahnen, Nieten, Schalt draht usw.
- 2 Stück Schwerhörigen Anodenbatterien, je 30 Volt
- 1 Stück 1.5 V Batterie, belastbar mit 0.2 A.

Empfängerschaltung (siehe Beilage)

Dieses Schaltschema stellt einen Superregenerativ-Empfänger (Pendelaudion) mit galvanisch gekoppelter Stromverstärkerstufe dar. Die Pendelfrequenz wird durch einen eigenen Pendelfrequenztrafo (Quentschkreis) erzeugt (siehe Hildebrandt "Elektronische Fernsteuerungen" Seite 42).

Bohrplan für Montageplatte (Siehe Beilage)

Er ist maßstabgetreu und muß nur durchgepaust werden. Es empfiehlt sich aber, die Bauteile (Sockel, Pot, Qu.Kr. usw.) fertigzustellen und auf dem Bohrplan auszulegen, um so die Zusammenbaumöglichkeit lt. Bohrplan zu überprüfen.

Die Bauteile

1.) Die Röhre kann über die Materialstelle bezogen werden. Den Sockel bekommt Ihr in jeder größeren Radiohandlung. Er wird auf einem Alu-winkel so befestigt, daß die Anschlußfahnen freiliegen.

2.) Die Spule wird als freitragend Luftspule ausgebildet. Sie besteht aus 1,5 mm versilberten Cu-Draht, hat 16 mm \emptyset Innen, 13 Windungen und ist 25 mm lang. Um eine gleichmäßig runde Wicklung zu erzielen, wenden wir einen kleinen Trick an. Der Cu-Draht wird vorsichtig gerade gerichtet. Ein Ende wird in den Schraubstock gespannt. Das freie Ende wird in den Schlitz eines 16 mm-Rundholzstabes gesteckt (Schlitz parallel zu Längsachse). Nun zieht man kräftig, spannt den Draht und legt 13 Windungen

dicht aneinander. Um die Abstände der Wicklungen gleichmäßig zu erhalten, wickelt man anschließend eine entsprechend starke Schnur zwischen die Drahtwindungen. Dadurch zwingt man die Windungen gleichmäßig auseinander. Genau in die Spulenmitte lötet man HF-Drossel. Die Spulenden sollen ca. 5 cm wegstehen, damit die Spule gleich an die beiden Trimmer angelötet werden kann (Siehe Montageskizze).

3.) Die HF-Drossel wird auf ein $7\text{mm}\phi$ -Hartpapierrohr gewickelt. Steht keines zur Verfügung, wickelt man einige Lagen Klebstreifen über einen Bleistift (Achtung! Klebeseite nicht am Bleistift ankleben!) Die Drahtenden gut sichern, um ein Lockern zu verhindern.

4.) Der Quentschkreis erfordert einen Wickelkörper, wie er in der Beilage skizziert ist. Als Material kann 1 mm Pertinax, Trolitul und eventuell auch Cellon verwendet werden, das mit UHU oder RUDOL zur Doppelspule verklebt wird.

Wir empfehlen, die beiden Spulendrähte auf je 25 m abzulängen, damit man nicht die Windungen zählen muß - $20\text{ mm } \phi \cdot \pi \cdot 400\text{ Windungen} = 20 \cdot 3,14 \cdot 400 = \text{rd. } 25.000\text{ mm} = 25\text{ m}$. Achtet darauf, daß Anfang (Schaltplan Qu.Kr. 1 und 2) und Ende (1' und 2') richtig angeschlossen werden. Weiters müssen die Windungen im gleichen Windungssinn liegen, da sonst der Quentschkreis seine Funktion nicht erfüllt. Kennzeichnet deshalb Anfang und Ende mit Farbe etc.

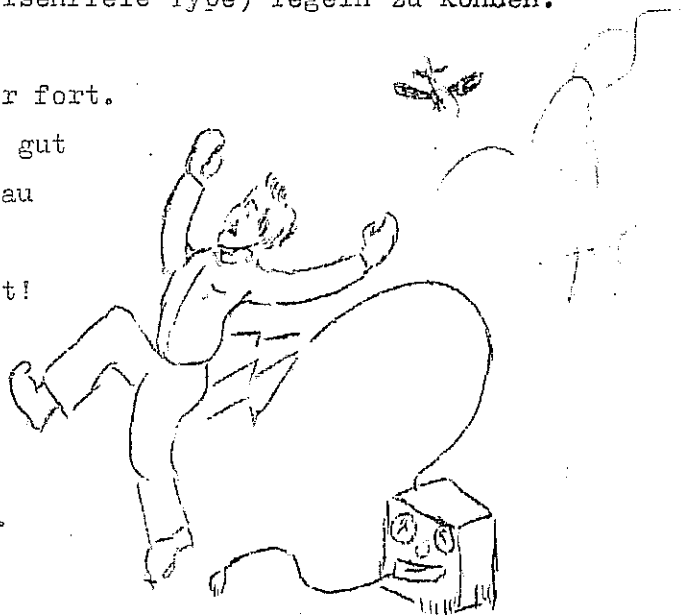
5.) Das Potentiometer besitzt eine Welle, die wir bis auf 10 mm entfernen. In die restliche Welle sägen wir einen Schlitz, um das eingebaute Pot mit einem Schraubenzieher (eisenfreie Type) regeln zu können.

In der nächsten Nummer setzen wir fort.

Wer sich in der HF-Technik nicht gut auskennt, möge mit dem Zusammenbau noch warten.

Anfragen aller Art sehr erwünscht!

Zu hohe Senderspannung



PRAKTISCHE WINKE



Gummiringe richtig verwendet

Eine richtige Flächenbefestigung mit Gummiringen

Der Modellflieger fragt sich oft, wieviel Ringe er für eine einwandfreie Flächen- und Leitwerksbefestigung braucht. Zuwenig Ringe lassen sich die Fläche beim Hochstart oder Motorlauf verschieben, zuviel Ringe geben die Fläche bei einer harten Landung nicht frei und führen zum Bruch.

Das Geheimnis einer funktionell einwandfreien Befestigung liegt darin, daß man wenige Ringe fast bis zum Zerreißen anspannt. Die Fläche sitzt dann fest, bei einer ungeschickten Landung reißt dann aber der Gummi.

Zu beachten ist, daß die Gummiringe n i e direkt am Balsa aufliegen, da sie sonst jeden Holm durchschneiden. Beplankt daher jede Stelle unbedingt mit Sperrholz, wo der Gummi mit Balsa in Berührung kommen könnte.

K. Schredl

Herstellung einer säurefreien Lötpaste

Speziell bei Lötverbindungen in Hochfrequenzgeräten ist ein absolut säurefreies Lötmedium erforderlich, um spätere Korrosionserscheinungen auszuschließen. Man stellt ein solches ganz einfach her:

Kollophonium, das fast überall erhältlich und verwendet wird (Geigenspieler, Riemengleitschutz), wird mit gleichen Teilen Spiritus auf einer nicht offenen Flamme langsam in einem Gefäß erhitzt und zwar so lange, bis sich das Kollophonium mit dem Spiritus zu einer dünnflüssigen Masse entwickelt hat. In diesem Zustand gut verrühren und dann abkühlen lassen. Nach dem Erkalten bleibt eine schuhcremeartige Masse bestehen.

Zweckmäßig verwendet man ein Gefäß, welches man gut verschließen kann, damit die Masse nicht austrocknet und hart wird (Schuhcremeschachtel usw.). Auch mit reinem Kollophonium läßt sich gut löten, aber nur kleine Stellen und feinste Verbindungen.

Nachtrag

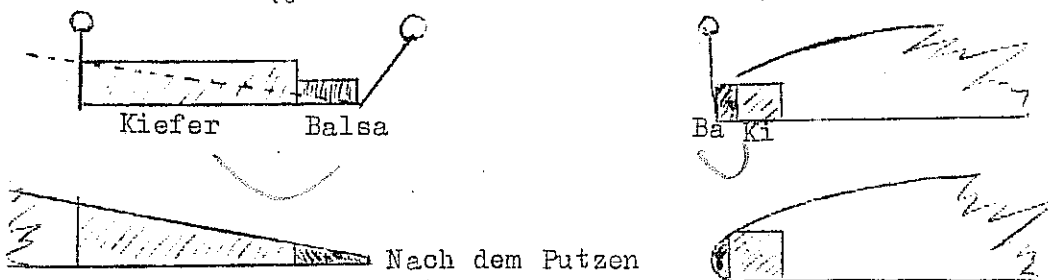
Zu unserem Artikel über UHU und Isocolor berichten wir ergänzend, daß sich der Schaumstoff wohl mit UHU kleben läßt, wenn man eine ganz dünne Schichte

UHU-hart aufträgt. Dann trocknet das Lösungsmittel rascher als es den Schaumstoff auflöst. Vorsichtig üben !

Ing. Puchmann

Einwandfreie Nasen- und Endleisten aus Balsa

Balsaleisten splintern bekanntlich leicht aus und verziehen sich manchmal. Mit wenig Material und Arbeitsaufwand können wir dieses verhindern. Wir leimen, bevor wir die Endleiste fix mit den Rippenenden verkleben, eine Kieferleiste (je nach Stärke der Endleiste) an. Siehe Zeichnung!



Die Leimung kann ohne weiteres mit Wagurol erfolgen. Wir können auch dasselbe bei der Nasenleiste ausführen, um ein zu leichtes Eindringen derselben bei einem Anprall zu verhindern. Das zusätzliche Gewicht ist minimal und spielt praktisch gar keine Rolle.

Josef Köppel

Spannlack-Cocktail

Im "ASKÖ-Sport" brachten wir einmal Gedanken über den Anstrich unserer Flugmodelle. Damals machten wir Euch mit dem Zwei-Komponentenlack (Perlonlack) bekannt.

Durch Experimentieren fand ich, daß sich Spannlack sehr gut mit Perlonlack mischen läßt. Um dem Perlonlack seine Sprödigkeit nach dem Aushärten zu nehmen, versuchte ich als Weichmacher "Herboloid" zuzusetzen. Dieser Kunstharzkleber bleibt immer zäh. Das Mischungsverhältnis war ungefähr 60% Spannlack, 30% Perlonlack und 10% Herboloid.

Der erste Anstrich enttäuschte mich. Das "Model-Span" saugte ziemlich viel, blieb ca. 6 Stunden klebrig und spannte nicht gut. Nach dem zweiten

Anstrich glättete sich die Oberfläche, der Trocknungsprozeß dauerte nur mehr 2 Stunden. Die Spannung hätte besser sein können. Nun schliiff ich vorsichtig mit dem Nassschleifpapier und trug ganz dünn den dritten Anstrich auf. Nach kurzer Zeit hatte ich eine Hochglanzfläche, wie man sie mit Spannlack allein nie erzielt.

Im Laufe der Zeit konnte ich merken, daß sich die Bespannung immer mehr straffte, eine Folge der chemischen Aushärtung des Perlonlackes. Die richtige Spannung war erst eine Woche nach dem letzten Anstrich erzielt. Scheinbar ist ein derart umständlicher Lackierungsprozeß unsinnig und den flotten Modellflieger nicht zumutbar. Wie Ihr Euch aber erinnert, läßt sich eine mit Kunstharzlack überzogene Bespannung sehr schlecht mit Azetonklebern flicken, die Klebestelle ist unansehnlich. Perlonlack läßt sich mit Azetonklebern einwandfrei verbinden, allerdings härtet er zu sehr aus und macht das Papier brüchig.

Durch Kombination von Spannlack, Perlonlack und Weichmacher erzielt man aber

1. Glänzende Oberflächen
2. Straffe Bespannung
3. Öl-, Äther- und Methanolfestigkeit
4. Gute Vereinigung von Azetonklebern mit Lack und
5. Elastizität der Bespannung.

Alle diese Vorteile werden durch den etwas langwierigen Anstrich nicht aufgehoben, so daß sich ein Experimentieren mit den Grundstoffen schon lohnt. Bedenkt, daß der Decklack ja sonst auch nicht in einer Stunde trocknet. Wenn Ihr mischt, so macht vorher kleine Proben. Es könnten sich unter Umständen manche Lacke nicht mischen lassen, da die Erzeugerfirmen verschiedene Chemikalien verwenden.

Nochmals - Schiebesticketten

Es hat sich gezeigt, daß sich der Nitrolack nur dann nach dem Wässern abschleiben läßt, wenn die Leimschicht entsprechend dick war. Verwendet nur sehr gut gummierte Klebestreifen, sonst funktioniert unser Verfahren nicht.

K.Schredl

Plastik- und Nylonlatten

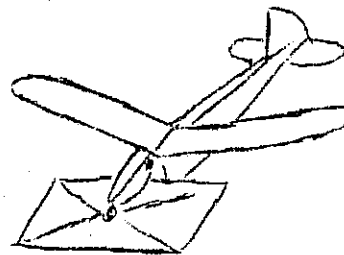
In nächster Zeit erhält die Materialstelle Plastik- und Nylonlatten aller gängigen Dimensionen. Bitte schickt uns bereits jetzt Eure Bestellungen, da die Ware in kurzer Zeit vergriffen sein wird.

Steuerquarze

Wir haben uns bemüht, Schwingquarze in der für uns zulässigen Frequenz (13.56, 27.12, 40.68 Mhz) aufzutreiben. Da der Preis mit der Stückzahl sinkt, müßten wir mindestens 10 Stück einer Frequenz bestellen. Dann würde ein Quarz rund 8 100.- kosten und somit weitaus billiger sein, als wenn wir sie aus England oder USA beziehen. Die Quarze stammen von einer Weltfirma, die hinsichtlich Frequenzstabilität und Wirkung jede Garantie übernimmt. Quarze sind schon deshalb zu empfehlen, weil der Sender unabhängig von Temperatur, Personennähe usw. die Frequenz konstant abstrahlt und Schwierigkeiten beim Empfang vermindert werden. Ein unstabiler Sender gefährdet das Modell und kann zu Reibereien mit der Genehmigungsbehörde führen. Diese Investition lohnt sich für jeden ernsthaften Fernsteuer-Freund.

Bitte gebt uns Eure Meinung bekannt.

BRIEFKASTEN

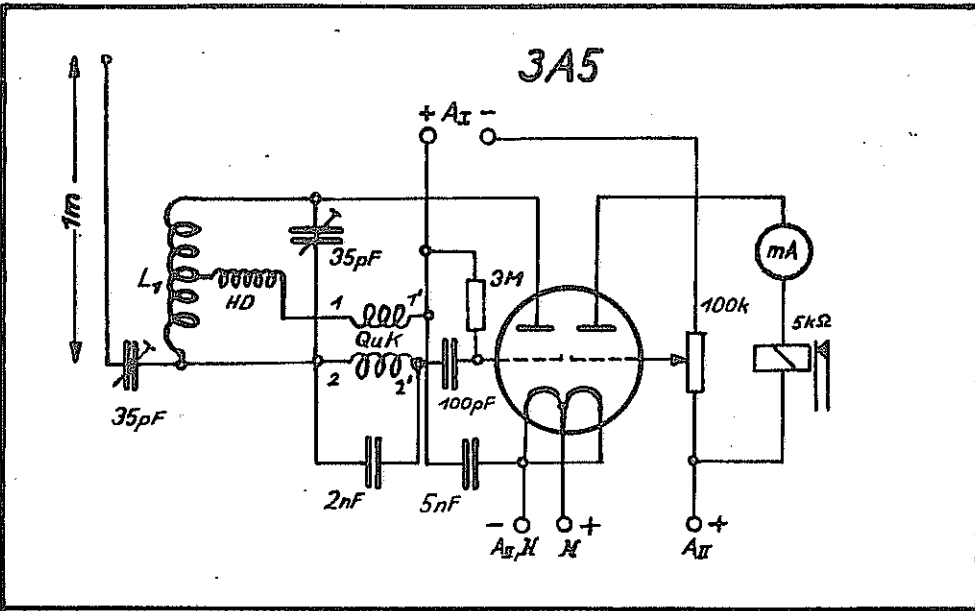


Aus Landskron (Kärnten) erreicht uns die erste Karte für unseren Briefkasten.

Wir bauen fleißig Fesselmodelle, bleiben aber weiter den Seglern treu. Wir haben nicht sehr viel Verbindung mit der Umwelt und suchen einige gute Ratschläge für die Konstruktion von Leistungs-A 2 - Seglern. Wie weit sind unsere Asse ? Auch einige gute Profile mit Koordinaten für Segler würden wir dringend brauchen.

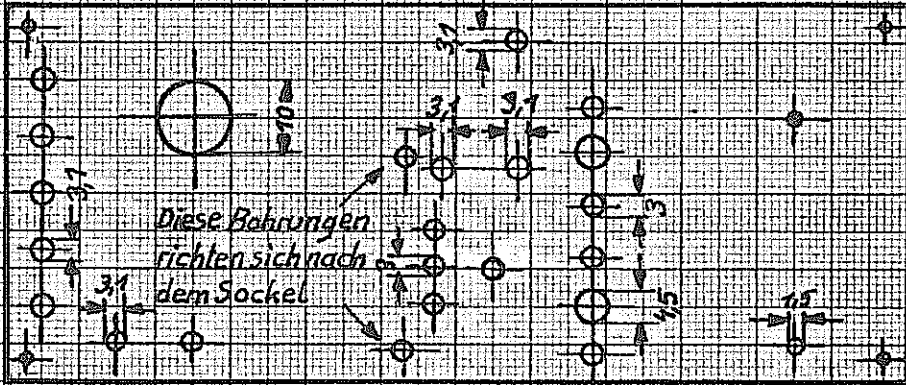
G. Morokutti

Köppel ahoi ! Heraus mit Deinen 350 Profilen !



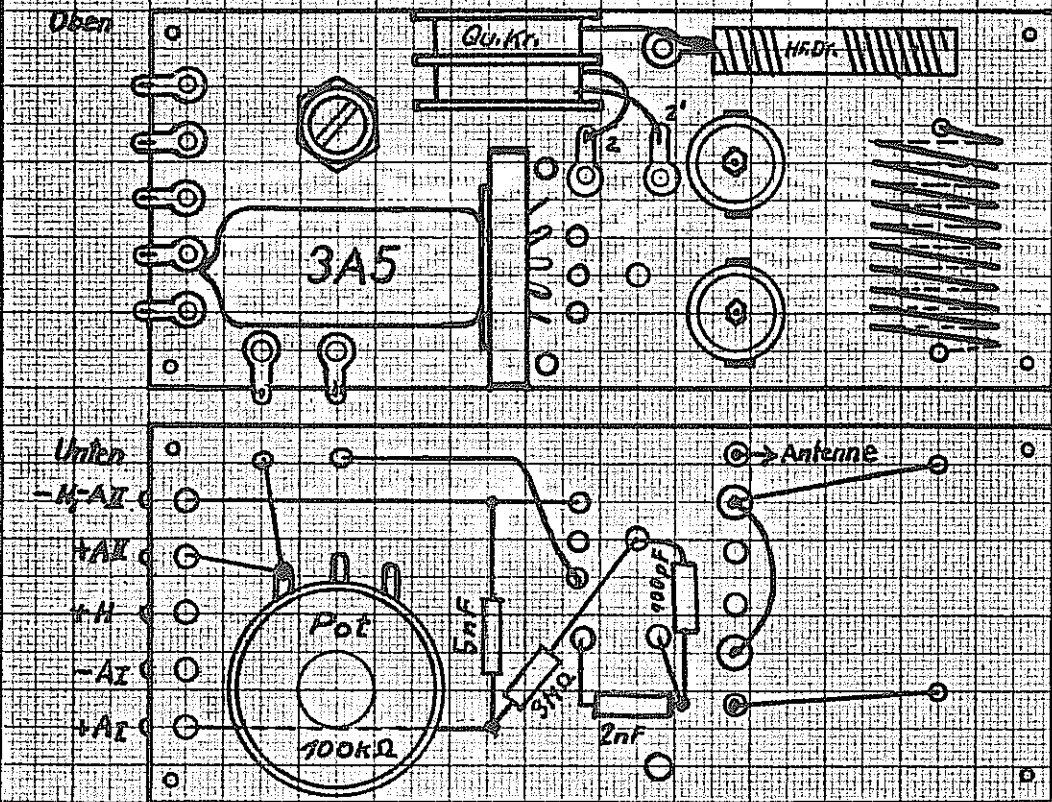
Bohrplan (Maßstab 1:1)

Die Maße können von der Zeichnung direkt abgenommen werden.



Troittul od.
Perforax
2mm

Aufbau und Verdrahtung (Nicht alle Verbindungen eingezeichnet!)



Quentschkreis