

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 WINKE

●
Materialstelle

●
Briefkasten

2. Jahrgang

1

Jänner 1956

KRISE DES MODELLSPORTS

Der österreichische Flugmodellsport ist weit davon entfernt, in internationalen Sportkreisen Rang und Namen zu haben. Die Weltmeisterschaftsehren 1952 waren leider nur eine Schwalbe ohne Sommer. Jahr auf Jahr hofften wir auf bessere Placierungen, um immer wieder enttäuscht zu werden. Es ist unsinnig, einen Schuldigen hierfür zu suchen. Aufschlußreicher sind die Ursachen für unsere Schwierigkeiten. Bei jeder Staatsmeisterschaft kämpfen fast immer die gleichen Teilnehmer um die Siegerehren. Es scheint, als ob sich nur die Generation der 25-30jährigen dem Modellsport widmen würde. In den Entwicklungsjahren wurden sie mit dem Sport vertraut, drangen trotz Rückschläge und Enttäuschungen in seine Geheimnisse ein und gewannen ihn schließlich lieb. Sie sind heran-gewachsen, ins Berufsleben eingetreten und finden, ja suchen die Zeit, die sie ihrem "Steckenpferd" widmen können. Sie haben bereits die richtige Einstellung zum Modellsport gefunden: Es ist eine Ausgleichsbeschäftigung für den täglichen Berufstrott, bei der die technischen und handwerklichen Fähigkeiten mit einer gehörigen Portion Intelligenz erprobt werden können. Daneben bietet der Einsatz der Modelle in freier Luft genügend Möglichkeiten zu körpersportlicher Betätigung. Nun ist die österreichische Spitzenklasse zahlenmäßig nicht stark genug, um der mächtigen ausländischen Konkurrenz die Stime bieten zu können. Andere Länder schöpfen aus einem viel größeren Reservoir von Leistungssportlern, wie es bei ihrer großen Bevölkerungszahl durchaus verständlich ist. Sie erfreuen sich auch einer großzügigen Förderung der Modellbau-industrie und vieler anderer interessierter Stellen. Zumindest finden reichdotierte Bewerbe statt, wo man nicht nur Urkunden gewinnen kann. Wo der Staatssport unter die Arme greift, liegen

die Verhältnisse noch günstiger, da man unter dem Titel "Sportförderung" geschickt die wehrsportliche Erziehung zu verbergen versteht. Uns braucht um diese Art von Förderung allerdings nicht leid zu tun. Immerhin steht fest, daß unsere wenigen Amateure, und zwar echte Amateure ohne Anführungszeichen, mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen haben, die der Geschäfts- oder Staats-sportler doch nicht so stark, wenn überhaupt, fühlt. Mit dem guten Willen allein ist heute nur mehr wenig Staat zu machen.

Zwangsläufig erhebt sich die Frage, wo der Nachwuchs bleibt, der zur Spitze vorstossen und sie verbreitern soll. Da zeigt sich bei uns - wie in anderen Ländern auch - eine betrübliche Erscheinung. Es gibt viel zu wenig Jugendliche, die alle Voraussetzungen erfüllen, die der Modellsport nun einmal erfordert. Wer kennt nicht die Begeisterten, die ein Flugmodell in der Luft sehen und sofort fragen, wieviel es kostet und wo man es kaufen kann. Mutet man ihnen zu, doch selbst ein Modell zu bauen, ziehen sie verstimmt davon. Einige wenige versuchen, ein Modell selbst zu bauen. Und auch bei ihnen sind die Augen meist größer als ihr handwerkliches Können. Empfiehlt man ein Anfängermodell, so sind sie verschnüpfelt. Ein großer Vogel reift selten bis zur Vollendung und wenn er endlich seinen Jungfernflug beginnen kann, ist er nicht von langer Dauer, weil das Modell zum Götterbarmen gefuscht ist. Es ist bedauerlich, wie stark unsere hektische Zeit auf die Jugend einwirkt. Herzlich wenige empfinden heute noch die Baustunden als Entspannung und Ausgleich. Wenige können ausdauernd arbeiten und auf den Erfolg warten. Wenige versuchen, sich aus Büchern eine solide theoretische Grundlage anzueignen. Wenige haben soviel Zurückhaltung und legen Schilling für Schilling zur Seite, weil sie sich ein Modell bauen oder gar einen Motor kaufen wollen, sondern viele ziehen den Kinobesuch oder den Ankauf eines Schmöckers als rasche mühelose Befriedigung ihres Unterhaltungsstrebens vor. Alles sucht die "Hetz" und die "Gaudi".

Wir haben nicht das Recht, deswegen jemanden schief anzusehen. Die Zeit und der heutige Lebensstil haben zu dieser Entwicklung beigetragen. Immerhin sei uns gestattet, diesen modernen Lebensstil der Unrast für eine gedeihliche körperliche und geistige Entfaltung des jungen Menschen anzuzweifeln. Wir "alten" Modellflieger sind keineswegs so verbohrt und engstirnig, unseren Sport als Krone der Schöpfung anzusehen und alles andere zu belächeln. Wir fühlen uns auch nicht berechtigt, uns als Erzieher aufzuspielen. Wir kennen aber die großen erzieherischen Werte dieses Sportzweiges und bedauern, daß

die jüngste Generation nur so Wenige stollt, bei denen diese Werte bildend wirken könnten. Gerade der technisch interessierten Jugend bietet das allmähliche Eindringen in die Probleme der Theorie und die Prüfung der Erkenntnisse durch die Praxis eine sinnvolle Beziehung zur Natur im weitesten Sinne.

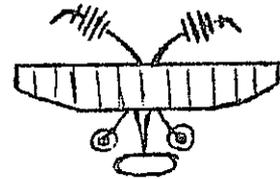
Und so wollen wir verstanden sein: Nicht die Erringung internationaler Ehren, nicht die Schaffung einer Monsterorganisation des Modellsports scheint uns als erstrebenswertes Ziel. Wir sehen es viel lieber, wenn jedem unserer Mitglieder bewußt wird, was ihm der Modellsport alles bringen kann: Entspannung, Geschicklichkeit, kritisches Denken, Selbstbeherrschung und nicht zuletzt einen technischen Hausverstand. Jedem muß allerdings klar sein, daß er diese schönen Eigenschaften nicht erwerben kann, wenn er nur eine Rippe geputzt hat. Er muß eine lange, nicht immer erfreuliche Selbstschulung durchmachen und lernt doch nicht aus. Darinnen liegt nun die Aufgabe der Gruppenleiter, ihre Mitglieder unmerklich mit diesen Werten des Modellsports vertraut zu machen. Unseren Jungen wünschen wir, daß sie ein bißchen Ernst für unsere Worte aufbringen und uns so verstehen, wie wir verstanden sein wollen.

Wenn wir alle diese Einstellung zum Modellsport gewonnen haben, dann sind wir am richtigen Weg. Es ist egal, ob wir an den ersten Plätzen genannt werden oder nicht, unser Sport soll uns Freude und ein bißchen Lebenserfüllung bringen, ohne daß wir dabei unseren Körper und unseren Geist vernachlässigen. So, und nur so, werden sich dann auch die Erfolge einstellen.

K. Schredl

Fliegt Ihr auch fleißig Eure Modellflugprüfungen ?

Jedes Mitglied trägt unsere ÖMV-Anstecknadel !



MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG

Neues von der FAI

Am 3. und 4. Dezember tagte in Paris die Modellflugkommission der FAI. Es wurden einige technische Beschlüsse gefaßt, die ab 1957 in Kraft treten sollen.

In der Motorfreiflugklasse (AI) wurde die Gewichtsgrenze verdoppelt, d.h. pro Kubikzentimeter Motorhubraum ist ein Modellgewicht von 400 gr (!) vorgeschrieben, Dieser Beschluß wurde unter Protest) gefaßt und Degen, der Vorsitzende der Modellflugkommission der Schweiz, verließ darauf die Sitzung unter Protest. Die deutschen Modellflieger werden bei der nächsten Generalversammlung wegen dieses Beschlusses Protest einlegen.

In der Wakefieldklasse wurde das Gummigewicht von 80 auf 50 gr reduziert. In den beiden Motorklassen A I und Wakefield wurde endlich der Bodenstart fallengelassen und Handstart beschlossen.

In Radiocontrol wird ab 1957 die Klasseneinteilung nicht mehr nach Kanälen getroffen, sondern nach Steuerungsmöglichkeit je Achse.

Im Team-racing muß in Zukunft die Kanzel so angebracht werden, daß der Pilot nach vorne freie Sicht hat.

Combat (Kampfflug) wurde noch nicht international bestätigt.

Folgender Terminkalender wurde festgelegt:

29.4. - 2.5. 1956	Europakriterium Fesselflug in Brüssel
17. und 18.6.1956	Internat. Fernsteuerwettbewerb in Belgien
21. und 22.7.1956	Europacup in Saarbrücken (All, AI u. Wakefield)
3. bis 6.8.1956	Motorfreiflugweltmeisterschaft (AI) in England
17. bis 19.8.1956	Wakefield in Schweden
15. bis 16.9.1956	Speed in Italien
6. bis 7.10.1956	Seglerweltmeisterschaft All in Italien

Der Wettbewerb um den Alpenpokal wurde zu Gunsten des Europacups auf 1957 verschoben.

Sektionssitzung für Modellflug

Am 14. Jänner 1956 soll voraussichtlich die erste Sektionssitzung für Modellflug des Ö.Ae.C. in Wien stattfinden. Unsere Landesvorsitzenden werden aufgefordert, einer eventuellen Einladung des Ö.Ae.C. unbedingt Folge zu leisten.

Bei dieser Sitzung wird unter anderem der Termin für die Staatsmeisterschaft 1956 beschlossen werden, der für den 31.5.-3.6.1956 vorgeschlagen worden wird.

Jugendwettbewerb

Die Kinderzeitung "Freundschaft" beabsichtigt Mitte Juni einen Bundesmodellflugwettbewerb für Jugendliche in Wiener Neustadt abzuhalten. Diesem Bundeswettbewerb sollen eigene Landeswettbewerbe in den einzelnen Bundesländern ein Monat früher vorausgehen. Wir wurden gebeten, diese Wettbewerbe technischerseits durchzuführen.

Wir ersuchen alle Gruppenleiter, sich mit den ortsansässigen Kinderfreunde-gruppen in Verbindung zu setzen und bitten besonders die Landesfachwarte mit den Landesstellen der Kinderfreunde in Fühlung zu treten. Die Ausschreibung ist in der Februarnummer der Kinderzeitung "Freundschaft" ersichtlich. Es soll Ehrensache unserer Gruppen sein, diese Wettbewerbe in jeder Hinsicht bestens zu unterstützen.

Prüfungsprämien

Die Durchrechnung der Prämien für die Modellflugprüfungen beginnt nach dem 31.12.1955. Wir bitten Euch uns bekanntzugeben, ob Ihr das Geld zugesandt erhalten wollt, oder ob es bei der Materialstelle gutgeschrieben werden soll.

MODELLSPORT in eigener Sache

Laut Beschluß der letzten Ländertagung wird nun unser "Modellsport" an sämtliche Interessenten abgegeben. Der Dezembernummer lag bereits ein

Bestellschein und ein Erlagschein bei. Leider haben noch nicht alle Gruppen ihre Meldungen abgegeben. Bedenkt bitte, daß Ihr uns die Arbeit erschwert, wenn nicht rechtzeitig die Bestellungen erfolgen. Es ist uns unmöglich, die Auflage festzustellen, wenn noch Gruppenmeldungen ausständig sind. Wer bis längstens 31.Jänner 1956 keine Bestellung abgegeben hat und die Gebühr nicht bezahlt hat, kann nicht mehr den Modellsport zugesandt bekommen. Wir hoffen, daß Ihr unsere Maßnahmen versteht und bitten um eheste Erledigung.

Zu schön, um wahr zu sein.

Auf dem Titelblatt unserer Zeitung stehen als ständige Mitarbeiter angegeben "Alle Baugruppen des ÖMV". Bisher haben nur die Wiener Gruppen Beiträge geliefert. Wir sind überzeugt, daß auch alle anderen etwas wissen und würden uns sehr freuen, wenn auch aus den Bundesländern Berichte, technische Neuheiten, neue Erfahrungen, aber auch Anfragen kommen würden. Laßt Euch doch nicht immer so bitten, arbeitet doch auch einmal etwas für unsere große Gemeinschaft.

Als Vorsatz für das Neue Jahr bestimmt einmal Eure Mitarbeit an unserer Zeitung. Es ist ja auch Eure Zeitung!

Und bitte: Immer zweizeilig geschriebene Manuskripte (Hand- oder Maschinschr.) einsenden !

MITTEILUNGEN DER BUNDESLÄNDER

Wien: Zentralwerkstätte

Am Samstag, den 17.12.1955 fand die diesjährige Generalversammlung der Baugruppe Fünfhaus (Zentralwerkstätte) statt.

Nach dem Bericht des Obmannes Ing. Puchmann, bei dem die Erfolge und Mißerfolge des Berichtsjahres aufgezeigt wurden, folgte der Kassabericht und anschließend wurde der scheidende Vorstand entlastet.

Es folgte nun die Neuwahl:

Als Gruppenobmann wurde wieder Ing. Puchmann gewählt, Stellvertreter Alfred Birke Sen., Kassier Grete Schaupp, Stellvertreter Anton Schaupp, Schriftführer wurde Kainer, Stellvertreter Heller. Als Kontrolle wurden Birke Jun. und Maresch gewählt. Erich Krenn wurde Gruppenmaterialwart.

Die konstituierende Sitzung des neuen Vorstandes findet am 5. Jänner 1956 statt.

Liesing

In Liesing wird ab Jänner 1956 eine neue Modellsportgruppe eröffnet. Die neue Werkstätte ist eine ehemalige Turnhalle, recht groß und für unsere Zwecke ideal geeignet. Außerdem werden die Liesinger Besitzer eines herrlichen Sportplatzes, der unmittelbar an die Werkstätte angrenzt. Ende Jänner wird eine Großausstellung gestartet, bei der u.a. ferngesteuerte Boote in der Halle gezeigt werden.

Osttirol

Lienz

Weihnachtsfeier in Lienz

Nun können auch wir einen kleinen Beitrag für unseren Briefkasten in den Modellflugnachrichten senden. Die Modellbaugruppe Lienz hatte am 18.12.55 für seine Modellbauer und deren Eltern eine kleine Weihnachtsfeier im Gästesaal des Hotel Post veranstaltet. Es waren außer 14 Modellbauern, die teilweise in Begleitung ihrer Eltern waren, unter anderem auch der Obmann der Segelfliegergruppe Lienz, Genosse Siegfried Bodner und sein Stellvertreter Ing. Oswin Schüller, Gen. Karl Semrad, Gen. Leo Stanglechner und der Landesfachwart Gen. Felix Longo als Gäste erschienen.

Modellbauleiter Gen. Lassnigg begrüßte die Gäste und Modellbauer. Er ersuchte dann den Landesfachwart einige Worte an die Modellflieger zu richten. Gen. Felix Longo umriß ganz kurz die Organisation des Ö.M.V., deren Aufgaben und Ziele. Sodann sprach Gen. Bodner über den erzieherischen Wert des Modellsportes, schilderte den Weg vom Modellflieger zum Segelflieger. Es freute ihn besonders, so sagte er, daß auch bei den Modellbauern das Zusammengehörigkeitsgefühl zu unserer großen Organisation anzutreffen ist. Er sicherte den Modellbauern auch materielle Unterstützung im Rahmen des Möglichen von den Segelfliegern aus zu.

Anschließend gab es bei Kakao und Kuchen im Lichterglanz des Weihnachtsbaumes noch allerhand Nettes und Lustiges. So gaben einige Modellbauer wirklich gut-gelungene Verslein über den Modellbau und Modellflug zum Besten. Man sah dann, vorgeführt von Gen. Semrad, verschiedene Schmalfilme von den Segelflug-lehrgängen im Graz-Thalerhof, Kufstein, vom Tag der Luftfahrt in Lienz und noch einen lustigen Streifen für die Kleinen. Um 18 Uhr schloß dann Gen. Lass-nigg die Feier und wünschte frohe Weihnachten und weiterhin gute Zusammenarbeit.

Felix Longo

AUSLANDRUNDSCHAU

Die Zukunft liegt in den Kristallen

In der Jänner-Nummer des "Aeromodeller" wurde auf einen englischen Klub hin-gewiesen, dessen Mitglieder für Sender und Empfänger Quarze der selben Fre-quenz verwenden. Durch Abstufung der Frequenzen um je 30 KiloHz ist es dem Verein möglich, im 27 MHz-Band (26.96 - 27.28 MHz) elf Frequenzen zu benutzen. Das bedeutet, daß elf Modelle im zugelassenen Band zur gleichen Zeit fernge-steuert werden können.

In den nächsten Nummern sollen Kristall-gesteuerte Sender und Empfänger be-schrieben und Bauanleitungen veröffentlicht werden, auf die wir zu sprechen kommen werden.

Ein neuer Frog-Motor

Frog-Motore waren bisher billige Anfänger-Motore, Nun erscheint ein 2.5 ccm Rennmotor am Markt, der an die Leistungen der übrigen Rennmotore dieser Klasse heranreicht, leider auch im Preis.

Der amerikanische Flugmodellsportler

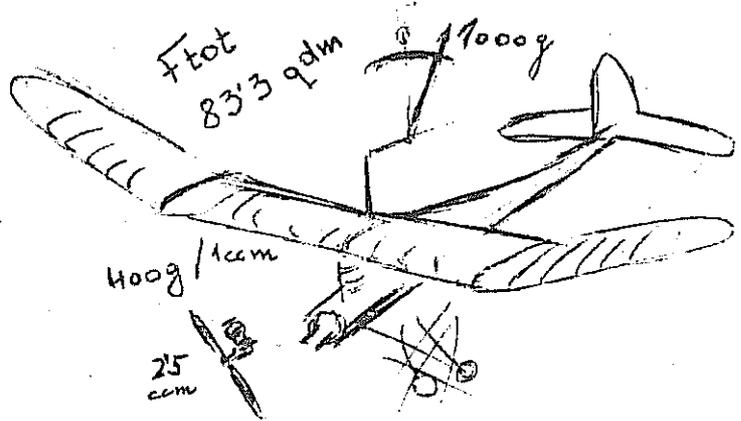
schätzt vor allem den Motorflug, wie nachstehende aufschlußreiche Statistik zeigt. In ihr wurden die Teilnehmerzahlen bei den Nationalen Meisterschaften von 1955 ausgewertet.

Klasse	Teilnehmer	Klasse	Teilnehmer
Freiflug 0.8 ccm	286	Saalflug	62
" 1.6 "	273	C/L Speed 0.8 ccm	57
" 3.2 "	227	C/L Speed 1.6 ccm	55
Segler Handstart	214	Wakefield	55
Freiflug Wasserstart	184	C/L Team racing	52
Fesselflug Combat	151	C/L Proto Speed	45
Segler Saalflug	151	Decklandung T/R C/L	45
Freiflug 5.0 ccm	131	Freiflug naturgetreu	44
A2-Segler	123	C/L Speed - Jet	43
PAA-load, U.S. Klasse	103	PAA-load intern. Klasse	38
Fesselflug Stunt	98	Fesselflug naturgetr.	37
Gummi-Freiklasse	94	Radio control (Mehrkanal)	31
Segler Leine beschr.	80	PAA Clipper Cargo 0.8	25
C/L Speed 2.5ccm	73	Saalflug Gummi	20
R/C (Seitenleitwerk)	68	Freiflug Hubschrauber	16
C/L Speed 5.0ccm	62	Saalflug Gummi-Kabine	12

Von 2974 Teilnehmern waren 67% - Freiflug und Radio control
 24% - Fesselflug
 9% - Saalflug

Das hohe Niveau der amerikanischen Al-Modelle ergibt sich zwangsläufig, wenn fast 1000 Bewerber bei einer Meisterschaft in den Motorfreiflugklassen antreten. In den Seglerklassen sieht es traurig aus, nur 14 % der Teilnehmer entfallen auf die reinen Gleitflugklassen. Anscheinend lieben die Amis die lauten Klassen besonders.

Den Klassensalat könnten wir bei unseren Staatsmeisterschaften allerdings nicht brauchen. Der Ö.Ae.C. wäre außerstande, so zahlreiche Funktionäre und Zeitnehmer zu stellen. In U.S.A. patronisiert die Modellindustrie solche Veranstaltungen.



TECHNISCHE ECKE

DIESEL ODER GLÜHKOPF ?

Diese Frage haben wir in der Dezembernummer des MODELLSPORT gestellt bekommen. Teilweise wurde sie auch beantwortet, trotzdem will ich mich noch näher damit befassen. Gestellt wurde die Frage im Zusammenhang mit Freiflugmodellen, daher wollen wir uns auch mit dieser Modellart befassen.

Es wurde festgestellt, daß 1952 ein Diesel, 1953 und 1954 der berühmte Torpedo, aber 1955 wieder ein Diesel und zwar der ebenfalls berühmte Oliver Tiger, die Weltmeisterschaften gewonnen haben.

Wir wollen diese Weltmeisterschaften einmal analysieren.

1952 in der Schweiz war der Torpedo noch unbekannt, als Glühkopfmotor war nur der italienische Super Tiger am Start (der übrigens auch hohe Klasse ist). 1953 in England waren zum erstenmale auch die Amerikaner mit dabei und brachten erstmalig den Torpedo zum Einsatz. Erster Platz Torpedo, nächstfolgender Diesel.

1954 in Amerika waren die europäischen Nationen in der Minderheit und die meisten Modelle wurden von den Amerikanern Proxi geflogen. Die ersten drei Plätze Torpedo, darunter am zweiten Platz ein Europäer.

1955 Deutschland, erster ein Oliver Tiger, zweiter ein Torpedo, dritter ein Oliver Tiger. Dabei ist zu beachten, daß die Reihung der ersten drei erst durch Stechen ermittelt werden konnte.

Diese Aufstellung zeigt uns, daß der Torpedo seit seinem Erscheinen 1953 immer unter den ersten drei Plätzen zu finden ist. Mancher wird dem gegenüberhalten, daß die Amerikaner, die durchwegs immer Torpedos fliegen, nicht immer vorne zu finden sind, sondern manchmal sogar ziemlich weit hinten.

Dem sei gesagt, daß der Oliver Tiger auch nicht zum ersten Mal an einer Weltmeisterschaft teilgenommen hat und doch erst heuer zum ersten Male siegte.

Außerdem flog zum Beispiel Tony Morelli 1955 auch einen Oliver Tiger, er scheint aber nicht unter den ersten zwölf Plätzen auf. Es gehört zu einem Sieg oder Platz im Vordertreffen nicht nur ein guter Motor, sondern neben

dem Können auch ein bißchen Glück (zumindest soviel Glück, kein Pech zu haben).

Wie sieht dies alles nun für uns Österreicher aus ?

Der Oliver Tiger ist für uns, falls es gelingen sollte ihn nach Österreich zu bringen, viel zu teuer (S 600.-). Der Torpedo ist im Preis erschwinglich, hat aber den Nachteil, daß wir vorläufig in Österreich kein Nitromethan bekommen, welches unbedingt notwendig ist, um aus dem Motor die Leistung zu bekommen, die ihn so berühmt gemacht hat. Bleibt uns nur, falls nicht doch irgendwo Nitromethan beschafft werden kann, die Wahl zwischen den bisher von uns verwendeten Dieselmotoren. Dabei sei gleich festgestellt, daß die meisten der Modellflieger aus diesen Motoren sowieso noch nicht das Maximum an Leistung herausholen. Man braucht nur bei unseren Wettbewerben die verwendeten Luftschrauben ansehen und die Haare streben himmelwärts. Es ist nicht damit abgetan, wenn man sich in der Materialstelle eine der sehr guten amerikanischen Holzplatten kauft, sondern es muß vor allem die in der Dimension richtige Latte sein. Außerdem ist es notwendig, für Höchstleistung auch das richtige Gemisch zu verwenden, und zwar ein nitriertes Gemisch. Ich glaube kaum, daß es einen Modellflieger gibt, der bei den Weltmeisterschaften unter den ersten Plätzen zu finden ist, wenn er mit gewöhnlichem Drittelgemisch fliegt.

Ehe nicht ein Modellflieger aus seinem gewöhnlichen Motor die in ihm steckende Leistung herausholen kann, ist er gar nicht berechtigt, in den Chor nach den Supermotoren einzustimmen. Außerdem darf keiner glauben, wenn er sein Modell mit dem " ach so schwachen Vebra oder ED " nicht richtig zum Fliegen bringt, daß es dann mit einem Supermotor besser geht.....

Abschließend möchte ich daher allen jenen, die sich mit dem Bauen und Fliegen von Motorfreiflugmodellen befassen, sagen: Baut gut durchkonstruierte Modelle, fliegt sie mit dem besten Sprit und mit der besten Luftschraube ein und Ihr werdet erstaunt sein, was in Eurem " schwachen " Motor alles drinnen ist.

Adolf Semotan

Harte Worte, aber mit Gold aufzuwiegen.....

Schwere Bomber im Anflug.....

Die Regeländerung, die ab 1957 für die A1-Motorfreiflugklasse gelten soll, dürfte manchen einen gelinden Schock versetzt haben. Die Proteste beweisen, wie schwer man sich mit dieser Umwälzung vertraut machen kann.

Bei uns galt allgemein eine Verminderung der Motorlaufzeit als Mittel zur Vermeidung der häufigen Maximalzeiten. Wäre dieser Änderungsantrag durchgegangen - und es mußten die Regeln geändert werden - , so wäre das Hauptgewicht bei künftigen Bewerben auf noch stärkere Motorenleistung und besseren Steigflug gelegt worden, obwohl die Zähmung des Motors durch die Stabilisierungseigenschaften eines leichten Modells schon jetzt genug Schwierigkeiten verursacht hat.

So betrachtet ist die 400g/ccm-Regel gar nicht so unvernünftig. Ein 2.5ccm-Motor hat ein Modellgewicht von 1000 g zu heben. Dabei können unkontrollierte Kraftflüge besser vermieden werden, da das Modell nicht so rasch durchsteigt. Will man die 12g-Flächenbelastung erreichen, was bautechnisch keine Schwierigkeit bereiten dürfte, so bekommt man F_{total} von 83.3 qdm. Ein Modell hätte dann z.B. folgende Ausmaße: T_f 63.3 qdm (2110 x 300 mm), L_w 20.0 qdm (1000 x 200 mm). Mit solchen Stabilisierungsflächen läßt sich jeder Vogel leicht eintrimmen. Wer einmal versucht hat, auf ein 1.5 ccm-Motormodell einen 0.8 ccm Motor aufzubauen, wird bestätigen, wie leicht das Modell zu beherrschen ist. Unangenehm sind allerdings die riesigen Ausmaße, die beim Transport sehr stören. Man wird sich auch den Entwurf des Modells gut überlegen müssen, da ein großes Modell viel kostet.

Konstruktiv bietet ein großes Modell neue Reize. Man kann allerhand Kniffe anwenden: Pendelruder, Seitenleitwerkssteuerung gekoppelt mit Zeitschalter, u.s.w.-, für die in einem kleinen Modell wenig Platz ist.

Wählt man eine höhere Flächenbelastung als 12g/qdm, kann man sehr fest bauen, ohne daß das Modell zu klein wird.

Die Motorenindustrie wird zu züchten beginnen. Wahrscheinlich werden die Motore massiver werden, da das Motorengewicht nicht mehr tief gehalten werden muß. Die Motore werden kräftigere Treibstoffe vertragen können und so die nötige Leistungssteigerung bieten. Vielleicht geht man dazu über, auch die Pleuel mit Kugellager auszustatten. Bessere Vergaser (wie beim "Thermal-Hopper") werden einen höheren Spritumsatz fördern. Die Zeitnehmer werden es auf alle Fälle leichter haben: Große Vögel in Bodennähe....

Regeln für den Kampfflug (Combat)

Da keine offiziellen Regeln der FAI bekannt sind, galten in Brüssel die belgischen Regeln.

- 1.) Teilnehmen können die Modellflieger, die mindestens das Diplom A im Kunstflug besitzen (sichere Kunstflieger).
- 2.) Die Teilnahme ist individuell und wird durch Auslosung der beiden Konkurrenten bestimmt.
- 3.) Die Modelle müssen den Regeln der FAI entsprechen, Motor von 0 - 2.5ccm. Sie müssen mit einem von der Wettbewerbsleitung beigegebenen Bindfaden von 1 m Länge ausgerüstet sein, der in der Richtung der Motorzugachse befestigt wird. An den Bindfaden befestigt man ein Papierband von 12 mm Breite und 4m Länge. Dieses Band wird von der Wettbewerbsleitung beigegeben. Der Flugkreis besitzt einen Halbmesser von 15,92 m.
- 4.) Das Zeichen zum Anwerfen der Motore wird durch ein Pfeifsignal gegeben, wenn der zweite Konkurrent auf der Startbahn ist. Ein zweites Pfeifsignal wird gegeben, wenn der 2. Teilnehmer zwei Runden in der Luft geflogen hat. In diesem Moment beginnt der Kampf und dauert 5 Minuten. Nach Ablauf der Zeit gibt der Kampfrichter durch ein drittes Pfeifsignal das Ende des Kampfes bekannt.
- 5.) Der Start muß sich innerhalb der zwei Minuten nach dem ersten Pfeifsignal abwickeln. Wenn einer der Teilnehmer innerhalb dieser zwei Minuten nicht starten kann, ist der Flug als Fehlstart zu werten. In diesem Falle hat der Konkurrent, der bereits fliegt, zu landen und die Startbahn zu verlassen.
- 6.) Ein Teilnehmer hat das Recht auf zwei Versuche. Wenn es ihm während der zwei Versuche nicht möglich ist zu starten, scheidet er für den Tag aus und wird nicht klassiert.
- 7.) Während des Fluges sind alle Kunstflugfiguren gestattet. Im Falle eines Zusammenstoßes oder einer Landung während der 5 Minuten, müssen die Konkurrenten den Kampf beenden, wenn sich der Zwischenfall während der ersten vier Minuten des Kampfes ereignet. Nach dieser Zeit ist der Kampf umsichtig zu beenden. Wenn einer der Konkurrenten nicht wiederkommen kann, ist er auszuschneiden. Man darf die Modelle während eines Kampfes wechseln.
- 8.) Im Falle eines Verstoßes eines Teilnehmers ist der Kampfrichter berechtigt, alle erforderlichen Maßnahmen anzuwenden. Sie können sich auch auf die Disqualifikation für den Tag der Konkurrenz erstrecken.

9. Am Ende des Kampfes mißt man das Papierband und berechnet die abgetrennte Länge. Für je 5 cm, die von der Papierschlange des Gegners abgetrennt wurden, erhält der Teilnehmer einen Punkt.

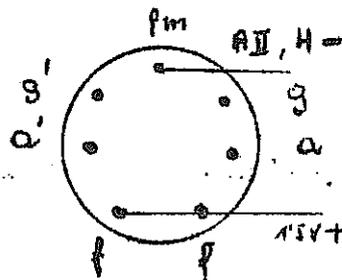
10.) Zur ersten Kampfrunde werden die Teilnehmer durch das Los bestimmt. Wenn die Anzahl der Konkurrenten ungerade ist, wird derjenige, der keinen Gegner hat, warten müssen, bis der Kampfrichter ihm einen Ersatzmann stellt. Beim 2. Flug werden aus den Siegern der ersten Runde die Gegner ausgelost. Beim dritten Flug werden die beiden Teilnehmer mit der höchsten Punkteanzahl gegenübergestellt. Falls zwei Teilnehmer die gleiche Punkteanzahl besitzen, zieht man die in der zweiten Runde an den Gegner verlorenen Punkte in Betracht. Ist es dann noch unentschieden, kommt es zum StICKkampf. Der Sieger dieses Kampfes ist dann der Finalsieger. Der Unterlegene im Finale ist Zweiter, die anderen Konkurrenten sind nach ihrer Punkteanzahl aus der zweiten Runde zu klassifizieren. Diejenigen, die bei der ersten Runde ausgeschieden sind, bleiben unplatziert.

Funkfernsteuerung Teil II.

Zur Ergänzung unseres ersten Teiles (Empfänger), bringen wir in diesem Heft die restliche Beschreibung des Empfängers, so daß dem Zusammenbau nichts mehr im Wege steht.

Hier findet Ihr die Sockelzeichnung der Doppeltriode 3 A 5, die wir auch in der Senderschaltung am besten verwenden. Hinzuzufügen wäre noch, daß wir die Röhre immer von unten ansehen und so die Sockelbezeichnung durchführen. Als Relais für Boote, bzw. für größere Flugmodelle ist auf jeden Fall das bei uns sehr billig zu erhaltende "Siemens"-Relais anzuraten. (Materialstelle). Muß man jedoch Gewicht sparen, nimmt man am besten das unpolarisierte "Trawid"-Relais (Radiobastler, Wien, VII., Kaiserstrasse).

Bei der Verdrahtung des Empfängers ist darauf zu achten, daß in den nebeneinander liegenden Teilen, bzw. Leitungen keine unerwünschten Kopplungen auftreten. Das heißt, die Leitungen nach Möglichkeit nicht parallel und eng nebeneinander legen, auch wenn dadurch die Schönheit des Empfängers leidet.



Der Empfänger und das Empfangsrelais sind vor dem Einbau in ein Modell auf höchste Empfindlichkeit abzustimmen.

Das geht am besten so vor sich:

Man schlägt sich in irgend ein Brett (Hellingbrett usw.) vier ca. 10 cm lange Nägel, so daß sie die Ecken eines Rechteckes bilden. An diesen befestigt man den Empfänger mittels Gummiringen, auf die selbe Weise wie im Modell.

Nun zur Abstimmung selbst:

Nach dem Anschluß der Batterien schalten wir in Serie zum Relais ein Milliampereometer mit einem Endausschlag von ca. 3 mA. Bei nicht eingeschalteten Sender soll das Instrument im Empfänger weniger als 0.1 mA anzeigen, das Relais soll gerade noch nicht ansprechen. Wir setzen sodann den Sender in Tätigkeit und drücken die Taste ständig, wir geben "Dauerton". Unterdessen verstellen wir mittels eines Abstimmenschlüssels den Schwingkreisstrimmer des Empfängers so lange, bis sich bei gedrückter Sendetaste ein Heraufschnellen des Anodenstromes anzeigt. Bei Loslassen der Sondertaste soll nun der Anodenstrom wieder fast auf 0 abfallen. Macht er das jedoch nicht, so verdrehen wir das Potentiometer so lange, bis das Milliampereometer fast auf 0 steht und das Relais abfällt. Nun erfolgt die Abstimmung des Schwingkreises wie vorher beschrieben. Eine weitere Verbesserung der Ausschläge läßt sich durch langsames Verdrehen des Antennenstrimmers herbeiführen. Nach einigen Versuchen wird es sicher jedem gelingen, eine Stromänderung von ca. 2 MA in Sendernähe (ca. 2-3 m) zu erreichen. Nun ist es ratsam, den Empfänger wieder zu verstellen und neu abzustimmen. So lange, bis man mit einiger Sicherheit den Empfänger wieder auf das Maximum an Empfindlichkeit einstellen kann.

Bei der nun folgenden Feinabstimmung ist ein Helfer nötig, der mit dem Sender stufenweise auf Entfernung geht. Zum Beispiel, 10 - 20 - 50 - 100 m. Sollte bei 100 m noch ein Ausschlag am Instrument zu bemerken sein, so kann man nach dem Herausnehmen des Instruments und Überbrückung mittels eines Kurzschlußbügels damit rechnen, daß man im Modell sicher 600 - 800 m Reichweite erzielen kann.

Sollten in einigen Punkten Unklarheiten auftreten, so sind wir gerne bereit, schriftliche oder mündliche Anfragen zu beantworten. In der ZW wurde diese Empfängerschaltung auch von einigen "blutigen" Laien ausgeführt und sie hatten sofort Erfolg. Auch der Anodenverbrauch ist nicht sehr groß. Ich arbeite mit 2 Anodenbatterien, die noch vom Jahre 1954 stammen. Nun nochmals: Wird der Empfänger genau nach dem Plan gebaut und werden einwandfreie Bestandteile

verwendet, so kann ich für die Funktion garantieren.

Die Antenne soll ca. 60 - 100 cm lang sein (Drahtlitze isoliert). Durch Abstimmen des Antennentrimmers wird die Empfindlichkeit weiter erhöht.

Heller-Prechler

Der Einbaus Schaltplan für den Empfänger und ein Sonderschaltplan folgt in der nächsten Nummer.

Wie erhält man eine Lizenz zum Betrieb von Funkfernsteuerungsanlagen?

Die Errichtung und der Betrieb von drahtlosen Fernsteuerungsanlagen bedarf einer Genehmigung der für den Wohnort des Betreffenden zuständigen Post- und Telegraphendirektion.

Für die Erteilung der Lizenz ist Voraussetzung, daß die Anlage nur sportlichen Zwecken dient. Telegraphie- und Telephonieübertragungen sind verboten. Die Lizenz gilt lediglich für einen Sender und für einen Empfänger. Auf besonderen Antrag kann man jedoch die Lizenz für den Betrieb mehrerer Empfänger erhalten. Vereine erhalten die Lizenz auf den Namen eines Mitgliedes, das dann für die Einhaltung an Frequenz, Sendeleistung usw. verantwortlich ist.

Um die Bewilligung zu erhalten, muß ein Gesuch mit 6.-S Stempelmarken versehen, an die zuständige Post- und Telegraphendirektion gerichtet werden. Die Ablegung einer Prüfung ist nicht erforderlich. Ist der Gesuchsteller minderjährig, so müssen sich die Eltern verpflichten, die jährliche Gebühr von S 30.- zu bezahlen. Eine entsprechende Erklärung der Eltern soll dem Gesuch beigelegt werden.

Ein solches Gesuch muß folgendes enthalten und muß so aussehen:

Der Unterfertigte

Alois Pendlar

geb. in Wien, am 3.2.1920, österreichischer Staatsbürger, Angestellter, wohnhaft in Wien, VIII., Pfeilgasse 6, ersucht um Genehmigung zu Errichtung einer Anlage zur drahtlosen Fernsteuerung eines Flugmodells.

Als Betriebsfrequenz sind 27.12 MHz vorgesehen, die maximale Ausgangsleistung wird nicht mehr als 3 W betragen.

Wien, 1. März 1955

e.h.: Alois Pendler

Beilage:

Schaltungen und Beschreibungen
von Sender und Empfänger.

Als technische Unterlagen werden bei Verwendung industriell hergestellter Anlagen am besten Kopien der mitgelieferten Beschreibungen beigelegt. Die Anfertigung von Lichtpausen (nicht Photokopien) der dem Gerät beigegebenen Unterlagen ist der rationellste Weg zur Erlangung billiger und sauberer Abzüge. Es genügt aber auch eine übersichtliche Zeichnung des Schaltschemas.

Für den Betrieb von Fernsteuerungsanlagen sind folgende Frequenzen zugelassen:

13.56 MHz \pm 0.05 % (quarzgesteuert)

27.12 MHz \pm 0.6 %

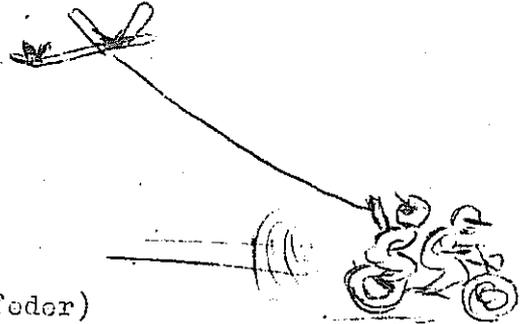
40.68 MHz \pm 0.05 %

Für den Betrieb mit 13.56 MHz werden nur quartzgesteuerte Sender zugelassen. Der Sender darf keine grössere Leistung als 3 W abstrahlen. Oberwellen des Senders und Pendelstrahlung des Empfängers dürfen in 30 m Abstand keine grössere Feldstärke als 30 μ Veff/m hervorrufen.

PRAKTISCHE WINKE

Wir arbeiten Löcher in gehärteten Stahl (Uhrfeder)

Um Löcher beliebiger Größe (auch Langlöcher usw.) in gehärteten Stahl zu arbeiten, überziehen wir die Umgebung, wo die Bohrungen angebracht werden sollen, mit gewöhnlichem Wachs oder Stearin. An den Stellen, wohin die Löcher gebracht werden sollen, kratzen wir mit einem spitzen Gegenstand das Wachs in der beliebigen Größe und Form aus. Sodann tropfen wir in diese Mulden Salz-

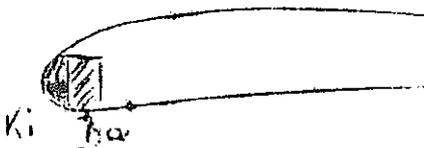


Schwefel- oder Salpetersäure. Der Stahl wird dort unter Gasentwicklung (Wasserstoff) ausgefressen. Von Zeit zu Zeit, wenn die Gasentwicklung aufhört, geben wir wieder etwas Säure nach. In ca. einer halben Stunde wird das Loch in der gewünschten Größe durchgefressen sein. Hornach gut mit einer Sodalösung den Gegenstand nachspülen.
Vorsicht beim Hantieren mit der Säure !

Ing. Puchmann

Eine Berichtigung

In die Dezember-Nummer hat sich ein Fehler eingeschlichen. Es muß natürlich so verstanden sein:



Stani Steinschneider war der Einzige, der sich deswegen gerührt hat.

Knickfreie Treibstoffschläuche

sind für Fesselflugmodelle besonders wichtig, damit der Treibstoff ungehindert fließen kann. Man führt Spiralfedern in die Schläuche ein und verhindert so jeden Knick. Unter Umständen ist die Feder etwas auseinanderzuziehen, falls sie nicht in den Schlauch hineinpaßt.

Gebrauchte Eisensägen

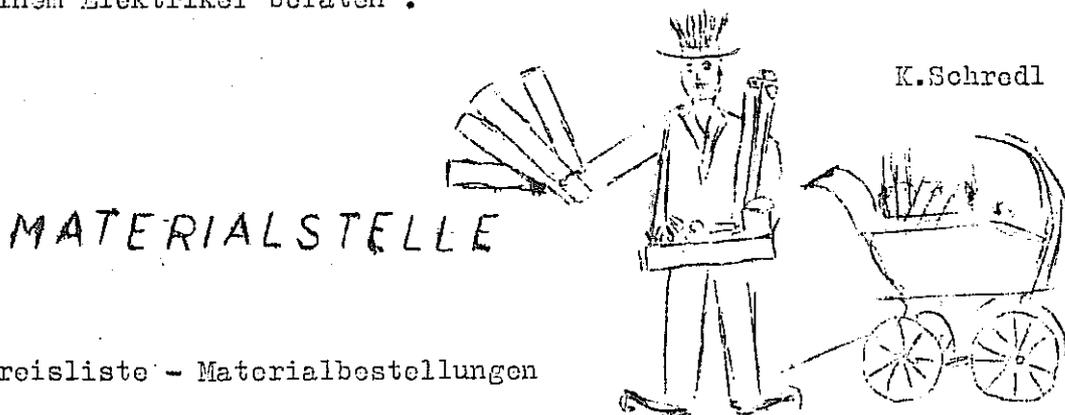
schenkt jeder Schlossermeister gerne her. Da ihre Schnittbreite ungefähr 1.5 mm beträgt, kann man mit ihnen die Einschnitte in die Endleisten machen, wenn wir 1.5 mm - Balsarippen einsetzen wollen.

Löten ohne Kolben

Mit einem Transformator kann man sich ein schönes Lötgerät bauen. Das Prinzip beruht auf der Widerstandserhitzung bei Stromdurchfluß. Der Trafo soll

auf der Sekundärseite ungefähr 20 A bei 5-8 Volt abgeben. Höhere Sekundärspannungen sollen vermieden werden. Wird nun an einen Pol eine Kohle (von einer Taschenlampenbatterie) und am anderen ein Metallstück angeschlossen und die beiden zusammengebracht, fließt durch die Kohle Strom und bringt sie zum Glühen. Man erhält sofort die nötige Hitze zum Löten.

Genauere Anweisungen halten wir für unnötig, da jeder geschickte Bastler sofort erfassen wird, welche Möglichkeiten ihm dieses Verfahren bietet. Achtet nur darauf, daß der Trafo nicht überlastet wird und durchbrennt! Ein alter Radiotrafo kann unter Umständen geeignet sein. Laßt Euch von einem Elektriker beraten.



Preisliste - Materialbestellungen

Die Materialstelle ist eben mit der Herstellung einer neuen Preisliste beschäftigt. Wir wollen sie etwas geschmackvoll ausführen und hoffen, daß wir sie Euch Ende Jänner oder spätestens im Februar senden können.

Von der Existenz unserer Materialstelle dürften nur die Hälfte unserer Gruppenleiter informiert sein, denn sonst wäre es nicht möglich, daß nur immer dieselben Gruppen Material bestellen und die anderen mit keiner Wimper zucken.

Habt Ihr kein Interesse daran, sind wir Euch zu teuer, oder bekommt Ihr das Material noch billiger als bei uns? Laßt es uns doch wissen. Wir können nicht annehmen, daß Ihr so wenig baut.

Für Vorschläge jeder Art sind wir sehr dankbar, nur müßt Ihr sie uns bekanntgeben.

RUDOL R 333 bereits eingelangt

Größe 2.....per Tube	S	4.--
Größe 3.....per Tube	S	5.10

WAGUR Fl ist nun auch in halben Kilo-Dosen erhältlich

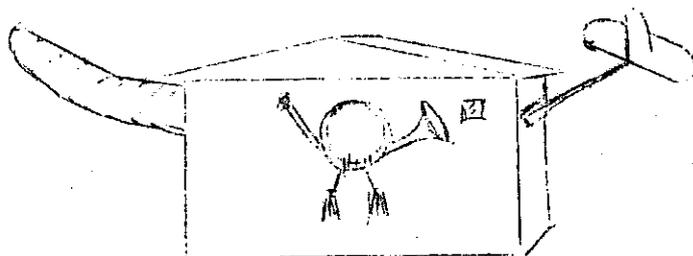
In Dosen zu 1 kg	per Dose	S	22.-
In Dosen zu 1/2 kg	per Dose	S	12.-

Schwarzes Model-Span ist ebenfalls eingelangt

schwarz dünn 12,5 g/m ²	per Bogen	S	1,20	- 20%
schwarz dick 23,0 g/m ²	per Bogen	S	1,70	- 20%

Der Buchhalter

ist sehr verschnupft, wenn er merkt, daß einige wenige Gruppen die Verkaufsbedingungen nicht kennen. Sie sind seit Monaten ihre Rechnungen schuldig. Sollten diese Schulden nicht bis 20. Jänner 1956 beglichen sein, werden wir die Gruppen in unserem Mitteilungsblatt nennen und die Landeskartelle informieren. Künftige Lieferungen können an solche Gruppen nur mehr per Nachnahme erfolgen !



BRIEFKASTEN

A 2 - Profile

Unser Profilspezialist Köppel ist postwendend unserem Aufruf gefolgt und hat zwei empfehlenswerte Profilveranstaltungen geliefert. Da die schlanken Profile dem blutigen Anfänger etwas Schwierigkeiten beim Bau bringen, soll sich nur ein Fortgeschrittener damit anfreunden. Die eingezeichneten Leisten-einschnitte sind nur Bauvorschläge und müssen nicht sklavisch nachgebaut werden. Keineswegs aber sollen die Einschnitte übereinanderliegen, da die Rippen sonst zu sehr geschwächt werden.

Das tschechische M.P. soll mit 5° Anstellwinkel verwendet werden.

Das Profil GÖ 464 verlangt rund 6° Anstellwinkel. Die Holzfasern muß so verlaufen, daß der vorderste Rippenteil nicht zu weich wird. Unter Umständen empfiehlt es sich, vom vorderen Oberrand bis zur Nasenleiste Diagonalversteifungsleisten einzusetzen.

Bitte schreibt uns, welche Erfahrungen Ihr mit diesen Profilen gemacht habt.
 Die geringe Mühe könnt Ihr schon auf Euch nehmen, wir haben damit mehr Arbeit.

X	0	1.25	2.5	5.0	7.5	10	15	20	30	40	
\bar{y}_0	0	-	-	2.35	-	4.4	-	6.7	7.8	8.3	1a Flügel
y_u	0	-	-	-1.5	-	-1.0	-	+1.5	3.5	4.5	
y_0	0	-	3.0	4.6	-	6.6	-	8.2	8.4	8.0	
y_u	0	-	-0.6	-0.4	-	+0.2	-	1.2	1.5	1.6	1b Leitwerk
y_0	0.7	4.05	5.55	7.45	8.8	9.8	11.2	12.1	12.7	12.3	2a Flügel
y_u	0.7	0.35	0.1	0.15	1.1	2.9	5.55	6.85	8.1	8.3	
y_0	2.0	3.33	4.59	6.0	7.0	7.73	9.07	9.8	10.53	10.33	
y_u	2.0	0.5	0.1	0.0	0.0	0.5	1.8	3.1	5.2	6.0	2b Leitwerk

	50	60	70	80	90	95	100	
	7.9	6.9	5.6	3.9	2.0	-	0.0	
	4.51	3.92	2.6	0.95	0.0	-	0.0	1a Flügel
	7.2	6.0	4.7	3.4	1.7	-	0.0	
	1.2	0.6	0.2	0.0	0.0	-	0.0	1b Leitwerk
	11.25	9.65	7.50	5.3	2.75	1.45	0.0	
	7.7	6.65	5.2	3.45	1.55	0.6	0.0	2a Flügel
	9.53	8.27	6.6	4.67	2.47	-	0.5	
	5.5	4.0	2.7	1.3	-0.4	-0.1	+0.5	2b Leitwerk

