

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
**ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES**

ÖMV-Bundeslehrgang

vom 16.-23. August 1956 in Wiener Neustadt.

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

10

Oktober 1956

Heuer wurde erstmals das Angenehme mit dem Nützlichen verbunden und der Bundeslehrgang vor den Bundesmeisterschaften abgehalten. Dadurch konnte einerseits Fahrgeld erspart werden und andererseits konnten sich die Lehrgangsteilnehmer auf den Bewerb besonders gut vorbereiten. Das mag von manchen als unfair angesehen werden. Er möge aber bedenken, daß er obensogut die Chance gehabt hat. Freizeit und Urlaub haben auch die anderen Lehrgangsteilnehmer opfern müssen.

Um es gleich vorwegzunehmen: Immer wieder zeigt es sich, daß Einfliegen vor einem Wettbewerb die Erfolgchancen verbessert. Unsere Erfolge in Baden und die Erfolge der Lehrgangsteilnehmer bei den Bundesmeisterschaften unterstreichen es. Allerdings kann es bei zu intensivem Einfliegen passieren, daß man beim Wettbewerb ohne Modell dasteht (wie die Erfahrung zeigt).

Doch alles schön der Reihe nach: Die Unterbringung der Lehrgangsteilnehmer war gut. Der geräumige Saal mit seinen Nebenräumen gestattete einen angenehmen Aufenthalt und einen behelfsmäßigen Werkstatt- und Reparaturbetrieb. Die müden Glieder konnten allabendlich auf Matratzen gebettet werden, so daß niemand befürchten mußte, sich an einem dickeren Strohhalm aufzuspießen. Das Flugfeld konnte in kurzer Zeit vom Quartier aus erreicht werden. Da auch die Verpflegung klappte, waren - fast - alle Voraussetzungen für einen guten Lehrgangserfolg gegeben.

Das Wetter war nämlich noch mitbestimmend. Heuer war das Lehrgangsziel "Fliegen, fliegen und wieder fliegen mit allen Arten von Modellen". Der Lehrgang spielte sich daher zum Großteil auf dem Flugfeld ab. Zum Glück war fast immer gutes Flugwetter, wenn man gelegentlich von einer steifen Brise absah. Von erfahrenen Eingeborenen war empfohlen worden, zeitlich morgens aufzustehen und die ruhige Morgenluft zu nützen. In Wiener Neustadt ist es nämlich morgens bis 9 Uhr und nachmittags ab 16 Uhr meistens windstill..... oder auch nicht. Zur Ehre der Lehrgangsteilnehmer sei gesagt, daß sie schon zeitlich um 5 Uhr am Flugfeld waren und jede Minute nutzten. Die "alten Kämpfer" Krill, Semotan und Köppel vermittelten ihre Erfahrungen rückhaltlos und gratis. Wer wollte, konnte allerhand lernen. Und die meisten wollten. Unser jüngster Teilnehmer, Karli aus Liesing, konnte in kurzer

Zeit die edle Kunst des Segler-Hochstarts erlernen und die C-Prüfung fliegen. Sicher konnte jeder, der guten Willens war, viele praktische Erfahrungen sammeln. Ein Kiebitz gestattet sich aber die unmaßgebliche Meinung, daß wir von der Theorie leider zu wenig wissen wollen. Gerade auf Lehrgängen wäre die Gelegenheit zur theoretischen Schulung wahrzunehmen. Nicht, daß nur auf bestimmte Teilfragen geantwortet wird. Es sollte wenigstens ein Schnellvortragsabend über Aerodynamik, Motorenkunde usw. abgehalten werden, damit der Modellflieger wirklich sieht, was hinter den Dingen steckt. "Fliegen, fliegen und wieder fliegen" macht Spaß (eine gewisse Zeit lang), aber wenn wir dabei an nichts anderes denken als daß die Stoppuhr möglichst lange laufen soll, so dürfte das einer (sehr subjektiven) Meinung nach nicht das Höchste der Gefühle sein. Und dabei würde es uns gar nicht schwer fallen, Theorie zu bringen. Es müßte nur das allgemeine Interesse hierfür vorhanden sein..... Genug gemeckert. Man muß objektiv die vielen positiven Seiten des vergangenen Lehrganges hervorheben, deren es viele gab. Von Jahr zu Jahr können neue Erfahrungen über das Lehrgangsprogramm gesammelt werden und so sind wir gewiß, daß die Lehrgangsteilnehmer 1957 genau so zufrieden sein werden wie die bisherigen Lehrgangsteilnehmer.

Länderwertungen der Bundesmeisterschaften:

Jugendwanderpreis für Segler:	1. Steiermark	7	Punkte
	2. Kärnten	5	"
	3. Wien	5	"
Senioren Wanderpreis Segler:	1. Niederösterr.	20	"
	2. Wien	11	"
	3. Oberösterr.	5	"
Senioren Wanderpreis-Motor:	1. Wien	20	"
	2. Kärnten	15	"
	3. Niederösterr.	4	"

MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG

Landesfachwarte Achtung !

Am 3. und 4. November 1956 findet voraussichtlich eine Landesfachwartetagung in Wien statt. Genaueres wird durch Rundschreiben rechtzeitig bekanntgegeben. Bitte, Termine unbedingt freihalten !

Zwei neue Vereine können wir diesmal wieder in unserem Verband begrüßen.
Steiermark: ÖMV-Pölfing/Brunn, Obmann: Johann Wundsam, Pölfing-Brunn 176.
Niederösterreich: ÖMV-Ebenfurth, Obmann: Josef Ullrich, Ebenfurth, Wiener-Neustädterstraße 188.

Wir begrüßen die beiden neuen Gruppen in unseren Reihen recht herzlich und hoffen auf recht gute Zusammenarbeit. Ebenso rechnen wir damit, die neuen Gruppenleiter bei unserem nächsten Bundeslehrgang begrüßen zu können. Viel Erfolg und reichlichen Mitgliederzuwachs !

Achtung, S a a l f l u g i n t e r e s s e n t e n !

Die Landesgruppe Wien veranstaltet vom 1.-4. November in Wien einen Lehrgang für Saalflugmodellbau. Interessenten aus den Bundesländern können daran teilnehmen.

Verpflegung und Nächtigung pro Tag S 40.-, Kursgebühr (Material wird beige- stellt) S 15.-.

Meldungen bis spätestens 15. Oktober 1956 an die Bundesleitung.

Anschließend Wiener Landesmeisterschaft im Saalflug.

Gruppenleiter !

hat schon jedes Mitglied Deiner Gruppe die Modellflugprüfungen geflogen ?
Habt Ihr in Eurer Gruppe schon zwei Leistungsprüfer ? Wenn nicht,
Formulare schnellstens bei der Bundesleitung anfordern !

E s g e f ä l l t u n s n i c h t ,

daß es noch einige Gruppen gibt, die noch keine Modellflugprüfungen einge- reicht haben, obwohl viele Mitglieder die Prüfungen fliegen wollen.....

daß es noch Gruppen gibt, die nur einen "Modellsport" beziehen.....

e s g e f ä l l t u n s a b e r s e h r ,

daß die Landesgruppe Steiermark besonders aktiv ist und

daß besonders die Gruppe Woiz gute Jugendarbeit leistet.

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Wien:

Am 1. Septembersonntag wird in Wien alljährlich der "Tag des Kindes" der Kinderfreunde gefeiert. Wie in jedem Jahr, stellten sich auch heuer die Mitglieder der ZV hierfür zur Verfügung.

Mit Fesselflugvorführungen begeisterten die Modellflieger unsere jungen und alten Kinder.

Eine Sensation war aber diesmal die Vorführung mit ferngesteuerten Schiffsmo-
dellen. Mitten im Grünen wurde ein 5x6m großes Bassin (Zeltplane) aufge-
stellt und es entstand ein 20 cm tiefer, kleiner Teich. Kinder, die bei den
verschiedensten Wettbewerben Preise gewannen, durften die Boote selbst fern-
steuern.

Besonders gefreut haben wir uns über den Besuch des Wiener Bürgermeisters,
Franz Jonas und Stadtrat Hans Mandl, die sich die schöne Arbeit der Fern-
steuerer erklären ließen und diese Arbeit besonders lobten. Die äußerst
zahlreichen Besucher waren ein dankbares Publikum.

Edwin Krill

St. Veit/Glan:

Modellsportausstellung der ÖMV-Gruppe St. Veit/Glan

Die ÖMV-Baugruppe St. Veit/Glan veranstaltete in der Zeit vom 24.-26.8.1956
im Rathaushof ihrer Heimatstadt eine wohlgelungene Flugmodellbauausstellung.
Drei Tage vor Beginn derselben wurde die Presse in den Arbeitsraum der
Gruppe geladen. Den Pressleuten wurden die anspruchsvollsten Modelle vorge-
stellt, ferner wurde über Sinn und Zweck des Modellsportes referiert. Zahl-
reiche Plakate, eine große Anzahl von Einladungen und Durchsagen im Rund-
funk sorgten für die Ankündigungen der gruppeneigenen Ausstellung. Die pro-
pagandistische Vorarbeit hatte sich gelohnt. Zweieinhalb Tage hindurch :
strömten ununterbrochen die Besucher in den schmuck ausgestatteten Rathaus-
hof.

Das Glanzstück der Ausstellung bildete ein viermotoriges Flugmodell, eine
Nachbildung des englischen Turbo-Verkehrsflugzeuges "Britania". Die Maschine
wurde vom technischen Leiter der Gruppe, Fritz Geretschnig, in 350 Arbeits-
stunden erbaut. Sie soll demnächst mit vier Dieselmotoren ausgestattet
und im Frühjahr eingeflogen werden. Der Erbauer selbst führte zahlreiche
Besucher durch die Ausstellung und gab Auskunft über die Baugeschichte
seiner Maschine. Alle Sparten des Flugmodellbaues waren in der Ausstellung
vertreten. Die Segelflugmodelle nahmen den Vorrang ein, dann reihten sich
Frei-, Kunst- und Geschwindigkeitsflugmodelle kunterbunt aneinander. Ferner
zierten zwei Nachbildungen der Mo 210 und drei Nachbauten der Ju 87 die
Ausstellungstische. Bootsbauer, die sich unserer Gruppe angeschlossen hat-
ten, zeigten dem St. Veiter Publikum ihre Renngleiter. Motorboote und
Segeljachten, sogar eine Nachbildung des Mercedes 300 SL war unter den
Ausstellungsstücken zu sehen.

Der finanzielle Erfolg war zufriedenstellend. Ein Teil der freiwillig einge-
gangenen Spenden dient nun zur Renovierung unseres schon stark demolierten
Werkstättenraumes und Werkzeugparkes. Als Gogonstück zur Ausstellung soll
im kommenden Frühjahr ein wohldurchdachter Flugtag in Szene gehen. Die
Passivität unserer Modelle soll damit in eine Aktivität hinübergeleitet
werden.

W. Unterköfler, St. Veit

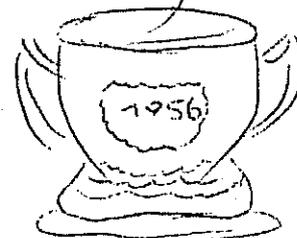
Ebenfurth, Niederösterreich

Am 2. Septembersonntag wurde bei uns der "Tag des Kindes" gefeiert. Von 16-18 Uhr konnten wir Vorführungen mit Segel- und Gumminotorflugmodellen machen. Besonders begeistert wurde von jung und alt unsere Fesselflugvorführung aufgenommen, bei der wir Luftballons ramnten und tadelloses Combat zeigten. Wir erhoffen uns auf Grund dieser Vorführungen weiteren Mitgliederzuwachs.



J. Ullrich

AUSLANDSRUNDschau



Die Motorfreiflug-Weltmeisterschaften 1956.

Anfangs August fanden in Cranfield-England die Al-Weltmeisterschaften statt, an denen auch unser Ernst Hoyer aus Wien teilnahm. Die übrigen Mitglieder des österreichischen Teams waren die bekannten "alten Hasen" Domberger und Hörmann, sowie erstmals Grünbaum aus Graz.

Das Wetter war alles andere denn günstig. Die einzelnen Durchgänge mußten teilweise bei Wind und Regen abgehalten werden. Die Modelle wurden stark versetzt und die Rückholung bis zum nächsten Durchgang war nicht immer einfach. Erst im letzten Durchgang war das Wetter günstig, von 54 Startenden konnten nicht weniger als 19 Maxima fliegen. Zwischen den drei Erstplacierten mußte noch gestochen werden.

Ohne die Leistungen der Sieger schmälern zu wollen, kann man aus dem Bericht im "Aeromodeller Oktober 1956" herauslesen, daß einige andere Teilnehmer zu sehr vom Pech verfolgt wurden und daher die Placierungen nicht nur nach Leistungen, sondern auch ein wenig nach Glück erfolgt sind. Unser Sprichwort: "Der Modellflieger braucht soviel Glück, um kein Pech zu haben", hat sich wieder einmal bewahrheitet. Zeitüberschreitungen durch schlecht funktionierende Zeitschalter usw. spielten manchem übel mit, aber wer weiß schon vorher, was der Zeitschalter macht? Zahlreiche ausländische Maschinen mußten "Proxi" geflogen werden, so die Modelle aus USA, Japan und Kanada. Es können nun einmal Modelle, die man kurz vor dem Wettbewerb in die Hand bekommt, selten zur Höchstleistung ausgeflogen werden. Der Sieger von Budapest, der Tscheche Czerny, erreichte im zweiten Durchgang nur 42 sec, weil sein Modell durch den Regen völlig aufgeweicht war.

Die Ergebnisse:

1. Draper R.	England	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	15.00	O.S.Max.1 (15)
							+5.20	
1. Posner D.	England	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	15.00	Oliver Tiger
							+4.52	
1. Conover L.H.	USA	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	15.00	K&B 15
							+4.15	
4. Fresl E.	Jugosl.	3.00	3.00	3.00	2.57	3.00	14.57	Fresl 2.15
5. Bergamaschi	Italien	3.00	2.55	3.00	3.00	3.00	14.55	Webra Mach 1
6. Thompson	Irland	2.53	3.00	3.00	3.00	3.00	14.53	Oliver Tiger
7. Fiks G	Holland	3.00	2.36	3.00	3.00	3.00	14.36	Webra Mach 1
8. Schenker	Schweiz	3.00	3.00	2.32	2.56	3.00	14.28	Taifun Torn.
9. Rudolph, Frau M.	Deutsch.	3.00	3.00	2.34	2.41	3.00	14.15	E.D.2.46 Rac.
10. Morelli	Irland	2.11	2.51	2.58	3.00	3.00	14.00	Oliver Tiger
22. Hörmann	Österr.	0.29	2.56	3.00	3.00	3.00	12.25	K&B 15
26. Domberger	Österr.	3.00	2.20	1.46	2.25	2.24	11.55	E.D.2.46 Rac.
38. Hoyer	Österr.	2.43	1.43	2.38	1.50	0.00	8.54	Webra Record
44. Grünbaum	Österr.	1.38	1.51	1.27	1.14	1.17	7.27	E.D.2.46 Rac.

Mannschaftswertung:

1. England	2598	Punkte	9. Jugoslawien	1927
2. USA	2450		10. Belgien	1921
3. Holland	2355		11. Kanada	1869
4. Irland	2350		12. Italien	1841
5. CSR	2228		13. Schweiz	1819
6. Deutschland	2206		14. Schweden	1215
7. Finnland	2003		15. Japan	870
8. Österreich	1994		16. Australien	520

Daneben liefert die Statistik der verwendeten Motore noch viel Stoff zum Nachdenken:

Webra Mach 1 2,47ccm Diesel	22	Super Tiger 2,46ccm Glühkopf	6
K&B Torpedo 15 2,43ccm Glühkopf	19	Taifun Tornado 2,47ccm Diesel	3
Oliver Tiger 2,49ccm Diesel	14	Elfin 2,49ccm Diesel	3
E.D.Racer 2,46ccm Diesel	9	Frog 150 Diesel	3
Czech AMA 25 Diesel	8	Webra Winner 2,46ccm Diesel	2
Webra Record 1,48ccm Diesel	7	Elfin 1,49ccm Diesel	2
O.S.Max 1 (15) 2,49ccm Glühkopf	2		

Ferner je 1 Stück der Typen: Taifun Hurrikan 1,49ccm Diesel, Oliver Tiger Cub 1,47ccm Diesel, Elfin 1,8ccm Diesel, Atwood Wasp 1,8ccm Glühkopf, Cox Thermal Hopper 1,8ccm Glühkopf, Taifun Rasant 2,46ccm Diesel, Aero 250 2,50ccm Diesel und die Eigenkonstruktion Emil Fresl 2,15ccm Motor.

Die Frage Glühkerze-Diesel dürfte wohl ungeklärt bleiben, denn mit schöner Regelmäßigkeit siegt einmal das eine und dann wieder das andere System. Der Japaner ASANO stattete sein Modell mit dem (in Japan) teuren Torpedol5 aus, während auf dem Siegermodell der japanische O.S. Max I prangte.

Wozu denn in die Ferne schweifen?..... Die kleineren Motore waren diesmal stärker vertreten, doch erst an 15. Stelle landete der englische 1,5-Motor Oliver Cub. Uhrwerkszeitschalter wurden häufiger als pneumatische verwendet, aber gerade das Siegermodell war mit einem pneumatischen Elmic-Timer ausgestattet. Zwei Modelle stießen im Gleitflug zusammen, sie durften den Durchgang wiederholen. Die Unsinnigkeit des 3-Punkt-Bodenstarts wurde neuerlich dargelegt, denn das Siegermodell berührte den Boden mit einer Kufe und zwei Gummischläuchen. Nächstes Jahr ist es auch damit vorbei.

Das Siegermodell.

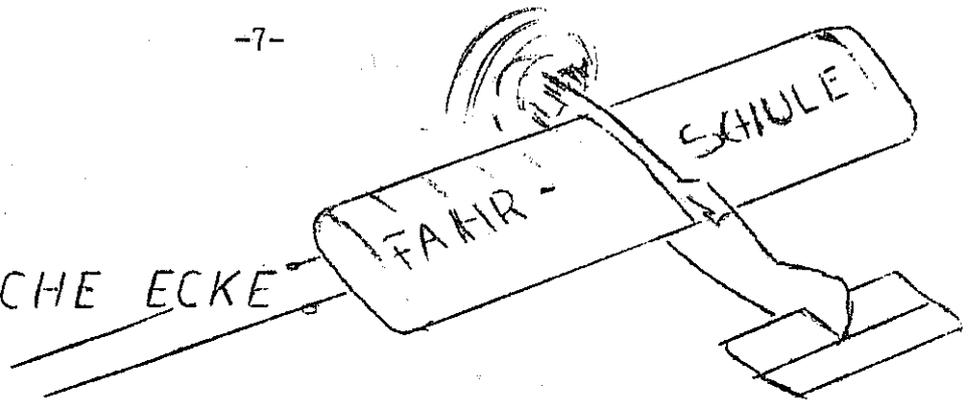
Es zeigte keine Neuheiten. Parasolmodell, Spannweite rund 1,5 m, 12%ige-V-Form, Flügel 30 dm², Leitwerk 10 dm², Fluggewicht 510 g, Schwerpunkt an der Endleiste, Flügel und Leitwerksprofil mit gerader Unterseite, Flügel mit Trapezenden, Leitwerk rechteckig. Motor geradeaus mit 3° Neigung. Beachtung verdient die Trimmung für Gleit- und Steigflug. Das Modell war in beiden Fällen auf Rechtskurven getrimmt. Am rechten Flügel hängt das bekannte Klapperl, mit Plastilin ausgewogen, der linke Flügel hat 2° Verwindung nach unten. Durch den Zeitschalter wird eine Leitwerksklappe betätigt, die beim Steigflug nach links und beim Gleitflug nach rechts steuert. Die Flügelverwindung links und das Störklapperl rechts lassen das Modell aber trotzdem im Kraftflug Rechtsspiralen fliegen.

Abschließend kann ich eine ganz private Meinung nicht unterdrücken. Wenn man Jahr für Jahr die Ergebnisse der Vereins-, nationalen, internationalen und Weltmeisterschaftsbewerben studiert, fällt der stete Wechsel (von ganz geringen Ausnahmen abgesehen) der Sieger und sonstigen Spitzenleute auf. Auch die Modelle und die Motorentypen lassen keine Schlüsse darauf zu, was "am besten" ist. Welches Aufsehen haben die Torpedos vor 3 Jahren erragt! Heute gewinnen sie auch nicht mehr alles. Trotzdem liegen sie mit dem Vorjahrssieger Oliver Tiger zäunlich weit vorne. Ebenso ist es mit der Profilauswahl, Flügelform usw. Ich glaube nicht, daß Siege im Modellsport viel aussagen können. Danach ein Urteil zu bilden, daß der Sieger immer der Beste ist, wäre falsch. Sonst könnten nämlich nicht Jahr um Jahr neue, unbekannte Namen auftauchen. Der Sieger ist zwar wohl ein, aber nicht der Spitzenkönnen, sonst könnte er nicht nach einiger Zeit so ruhmlos in Vergessenheit geraten. Wo sind denn die Sieger der letzten 5 Jahre? Nicht einmal für die Teilnahme an den Weltmeisterschaften konnten sich manche ausscheiden. Gewiß wechseln die Namen auch bei anderen Sportarten, aber Zatopek, Fangio, Sailer usw. gewinnen halt doch öfter..... Sollte man da im Modellsport nicht mehr Wort auf "das Ding an sich" als auf Wettbewerbs-siege legen?

Wie gesagt, meine ganz private Meinung.....

K. Schredl

TECHNISCHE ECKE



Für den Fesselflieger

Vor 3 Jahren noch ziemlich unbekannt, ist der Fesselflug heute schon zur Selbstverständlichkeit geworden. Es gibt wohl keinen Modellflugverein, bei dem nicht Fesselflugmodelle gebaut werden. Nun erfordert das Fesselfliegen nicht nur handwerkliche Fertigkeit beim Bau der Modelle, sondern besondere persönliche Geschicklichkeit des "Piloten" beim Fliegen.

Wer von Euch kennt nicht die traurigen Überreste nach dem ersten Sturz, die dann nur noch mit dem "Vereinsbesen" weggefegt werden können? Ja, "Aller Anfang ist schwer" und "Übung macht den Meister"- aber kann das alles erst mit soviel Schaden erreicht werden?

Diese Frage stellten wir uns alle beim 1. Steirischen Landeslehrgang für Fesselflug, der, wie Ihr wißt, Ende Juli in Weiz stattgefunden hat.

Nach den ersten Flugversuchen sah es so aus, als würde der "Vereinsbesen" nicht zur Ruhe kommen. Wir strengten alle unsere Köpfe an und stellten an ein Lehrmodell für Kunstflug folgende Forderungen:

1. kurze Bauzeit,
2. voll kunstflugtauglich,
3. möglichste Bruchfestigkeit,
4. gefälliges Aussehen.

Diese 4 Punkte unter einen Hut zu bringen, ist einfacher gesagt als getan. Schließlich fanden wir doch eine Lösung, von der wir glauben, daß sie ziemlich alle 4 Punkte einschließt. Das "WEIZERL" ist bereits recht oft gebaut worden und einen richtigen Bruch gab es trotz senkrechter "Vollgas-Stürze" noch nicht.

Der Rumpf

wird ähnlich dem Mittelstück beim Superblitz aus 12mm starken Buchenholz ausgearbeitet und beidseitig mit 3mm Balsa beplankt.

Höhen- und Seitenleitwerk

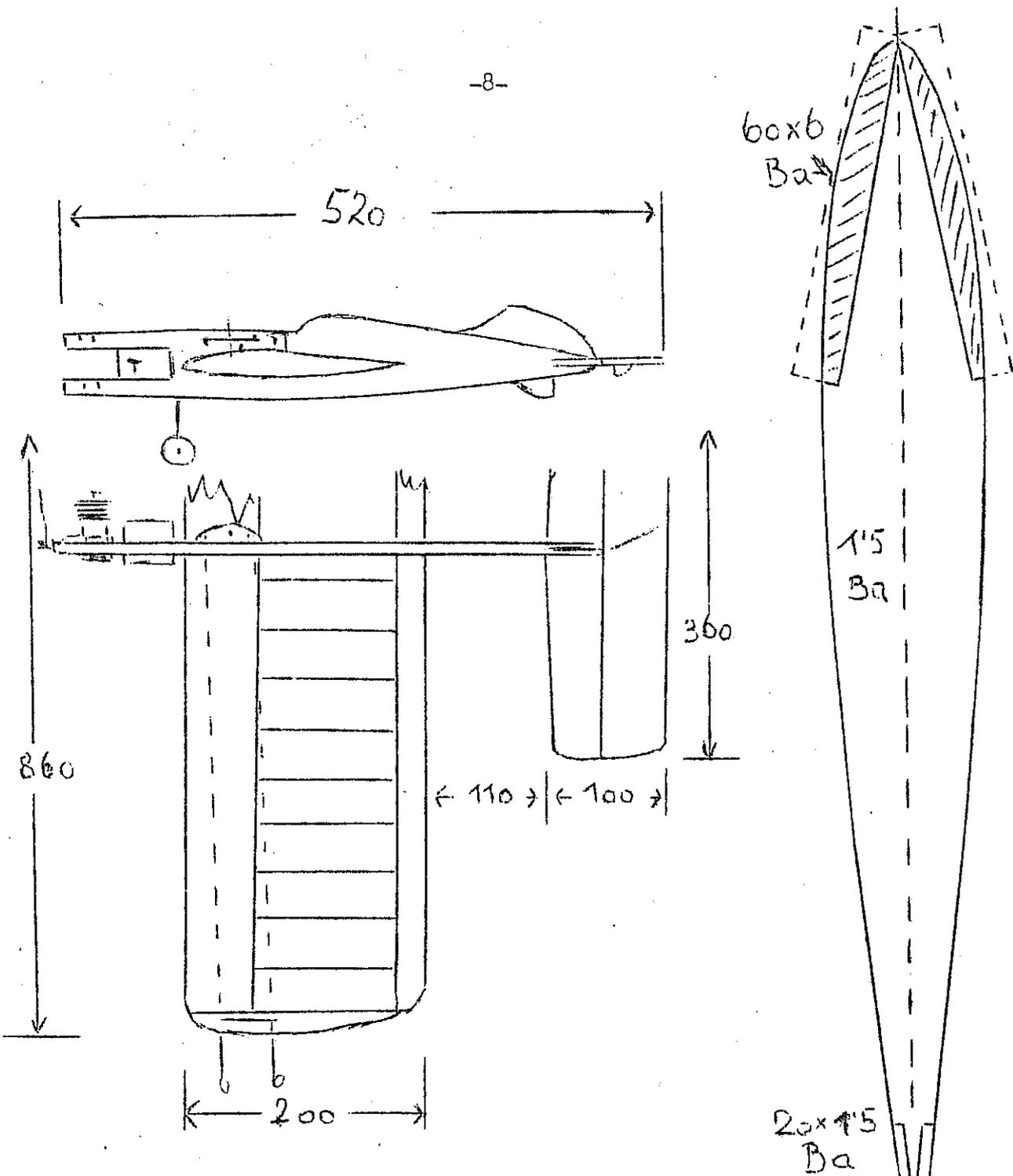
werden aus 5mm Balsa (hart) hergestellt und gut mit dem Rumpf verleimt.

Der Flügel

ist meist der Bauteil, der bei Stürzen am ärgsten beschädigt wird. Wir haben bei unserer Neukonstruktion genau wie die übliche Bauweise der Endleiste auch die Nasenleiste in V-Form ausgeführt. Wir erreichen damit eine fast wirklich unzerbrechliche Flügelbauweise und die Art des Nasenholmes gibt eine recht saubere Nasenbeplankung. Wir ersparen uns weitere Hilf- oder Hauptholme und erhalten eine absolut verzugsfreie Tragfläche.

Der Rumpf kann durch seitliches Aufsetzen von Halbspanten als Vollrumpf nach eigenem Geschmack ausgeführt werden (aber erst, wenn man einigermaßen fliegen kann).

Das Fahrwerk kann als Einbein- oder Zweibein-Fahrwerk ausgeführt, jedoch ist unbedingt zu beachten, daß der Schwerpunkt ca. 15-20 mm hinter der Profilhase liegt.



Ohne Fahrwerk eignet sich das "Weizerl" ausgezeichnet für Combat (Kampfflug) und übersteht auch härteste Zusammenstöße (selbst erlebt). Der Tank liegt unmittelbar hinter dem Motor in Höhe des Motorenmittels (Motor ist liegend einzubauen) und gewährleistet eine einwandfreie Spritzzufuhr. E.D.Racer wird empfohlen. Wenn das Weizerl recht gut lackiert ist, wird es eher an Altersschwäche sterben als an einem Unfall. Vorläufige Lichtpausen im Maßstab 1:1 sind direkt beim Weizer Gruppenleiter, Bruno Sumper, Weiz, Südtirolersiedlung 635, gegen Einsendung von S 5.- Unkostenbeitrag (inkl. Porto) zu beziehen. Der Anfänger wird seine Freude daran haben, aber auch der fortgeschrittene Fesselflieger wird staunen, wie leicht und konstant sich das "Weizerl" in jeder Figur fliegen läßt. Und nun, viel Erfolg und "Bruch frei"

E. Krill

Sind Flugmodelle mit Jetex-Düsenantrieb diskutabel ?

Wir haben bisher geringschätzig gelächelt, wenn es jemanden gegeben hat, der sich nur mit dem Gedanken getragen hat, ein Flugmodell mit Jetex-Düsenantrieb zu bauen, obwohl sich noch keiner die Mühe gegeben hat, sich ein wenig mit dieser Antriebsart zu beschäftigen. Für die meisten von uns wurden die Jetexmodelle als Spielerei betrachtet. Das Argument, daß sich der Betrieb zu teuer stellt, ist nur bedingt richtig, denn letzten Endes kostet der Betrieb von anderen Motoren auch eine schöne Stange Geld. Ein besonderes Lied können die Fesselflieger davon singen und da im besonderen die Speed-Laute, bei denen pro Flug fast immer eine Latte draufgeht.

Was wissen wir nun eigentlich wirklich über die Jetex - Triebwerke?

Wir wissen aus den ausländischen Zeitschriften, daß besonders in England alljährlich große Jetex-Wettbewerbe stattfinden, und daß dabei Leistungen geflogen werden, die durchaus mit den Leistungen der anderen Motorenklassen konkurrieren können. Wir haben bei den vergangenen Bundesmeisterschaften versuchsweise einen Jetex-Wettbewerb durchgeführt und siehe da, auch wir (blutige Anfänger auf diesem Gebiet) konnten bereits mit schönen Leistungen aufwarten. Man bedenke! Sehr starker Wind - Modelle mit 25 - 50cm Spannweite und dabei Flüge mit weit über einer Minute Flugdauer!

Als Vergleich dazu die Flüge bei den anderen Motorenklassen, wo 80-100sec Durchschnittszeiten waren, dabei weit besseres Wetter war, jedoch mit weit mehr Aufwand geflogen wurde.

Unser Pepi Köppel, der sich schon während des Lehrganges eingehend mit seinen Jetex-Modellen beschäftigte, erreichte bei etwas ruhigerem Wetter Flüge von 2 Minuten (!) Dauer und darüber. Also, durchaus ein Beweis, daß sich aus den Jetex-Modellen noch eine Menge herausholen läßt. Was wir nun auf diesem Gebiet gesehen haben, waren Jetex-50 Antriebe. Weit besser werden vermutlich die Leistungen sein mit Antrieben größeren Kalibers. Ich selbst habe den Jetex-Wettbewerb mit dem im Modellsport veröffentlichten Modell gewonnen. Zum Einfliegen brauchte ich 3 Pillen und ebenso beim Wettbewerb. Bestimmt keine aufregende finanzielle Belastung. Der Materialverbrauch für Jetex-Modelle ist derart gering, daß er nicht ins Gewicht fällt. Man kann also behaupten, daß es ohne weiteres diskutabel ist, Jetex-Modelle zu bauen. Ich glaube in meiner Annahme nicht fehlzugehen, daß sich speziell unsere Jugend dafür begeistern wird.

Bei der Bundesmeisterschaft gab es gerade bei diesem Bewerb recht viele Zuschauer, und viele unserer Mitglieder, die als Zaungäste dabei waren, haben sich vorgenommen, nun auch in ihren Gruppen Jetex-Modelle zu bauen.

Noch befinden wir uns auf diesem Gebiet im Anfangsstadium. Wir werden im "Modellsport" durch technische Artikel versuchen, den Ansporn zu geben, Jetex-Modelle zu entwickeln und zu bauen.

Versucht es nun selbst in Euren Gruppen und teilt uns Eure Erfahrungen mit, sodaß wir für alle die Ergebnisse auswerten können.

Wenn wir uns ernsthaft damit beschäftigen, so bin ich überzeugt, daß wir schon bei der nächsten Bundesmeisterschaft mit noch größerer Beteiligung rechnen können, und daß auch die Erfolge noch besser sein werden !

E. Krill

Die bei "Phillips" bestellten Quarze sind eingetroffen (siehe Materialstelle). Auf unser Ersuchen wurden uns auch Schaltpläne für Sender bekanntgegeben. Die Oszillatoren wurden in Eindhoven gebaut und mit ihnen "ausgezeichnete Resultate" erzielt.

Wir veröffentlichen daher die beiden Schaltungen, die die üblichen Huth-Kühnschaltungen für Oszillatoren darstellen und durchaus keine besonders aufregende Angelegenheit sind. Erfreulicherweise.....

Hierzu die Originalkommentare aus Eindhoven:

Betreffs Schaltung I:

Positive Beschwerden werden geäußert gegen kapazitive Mitkupplung zwischen Anode und Gitter wegen der Gefahr einer Eigenoszillation auf Kreisfrequenz. Obwohl vielleicht eine Cag im Werte von 4pF max. zulässig ist, wird diese Mitkupplung nicht empfohlen.

Betreffs der Widerstände R1 und R2 kann gesagt werden, daß die Werte nicht kritisch sind.

Die variable Kapazität in dem Antennenkreis wird sich auf 25 - 35 pF belaufen. Dieser Kondensator soll jedoch stabilitätshalber nicht auf max. Werte eingestellt werden.

Tankspule L1 benötigt 4-5 Windungen auf einer Länge von 20mm und einem Durchmesser von 30 mm.

Die Antennenspule L2 wird ungefähr eine Windung gleicher Dimension haben wie die Tankspule. Die Position dieser Antennenspule soll zwischen den Windungen der Tankspule sein. Prüfungen sind für diese Spule jedoch notwendig angesichts der verwendeten Antenne. (Soll heißen: Ant.spule und Antennenlänge sind aufeinander abzustimmen).

Betreffs Schaltung II:

Der Wert der Schirmgitterentkopplungskapazität soll 10.000 pF betragen und vorzugsweise soll ein Keramikkondensator verwendet werden. Bei solcher Entkopplung ist Gegenkopplung zwischen Anode und Gitter unentbehrlich. Die Kupplungskapazität soll 3 - 10 pF betragen.

Die variable Kapazität und die Spulen des Antennenkreises können ungeändert wie bei Schaltung I verwendet werden. "

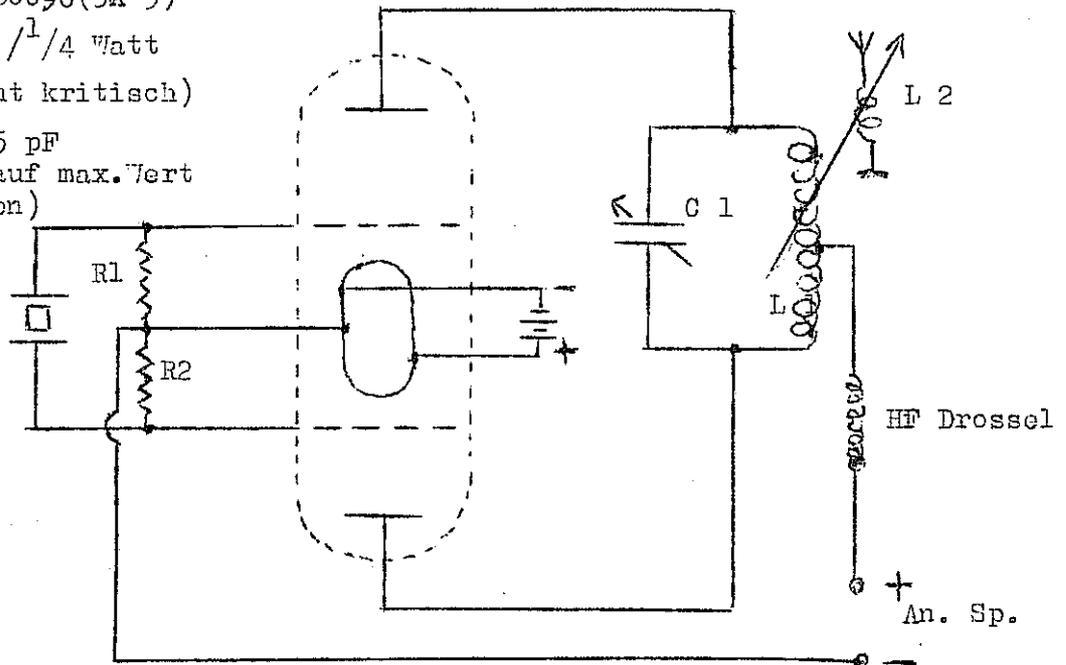
Hast Du schon Deine Modellflugprüfung geflogen ?

Habt Ihr in Eurer Gruppe schon zwei Leistungsprüfer ???

Schaltung I :

Röhre: DCC90(3A 5)
 R1 47KΩ / 1/4 Watt
 R2 (nicht kritisch)
 C1 25-35 pF
 (nicht auf max. Wert
 abstimmen)

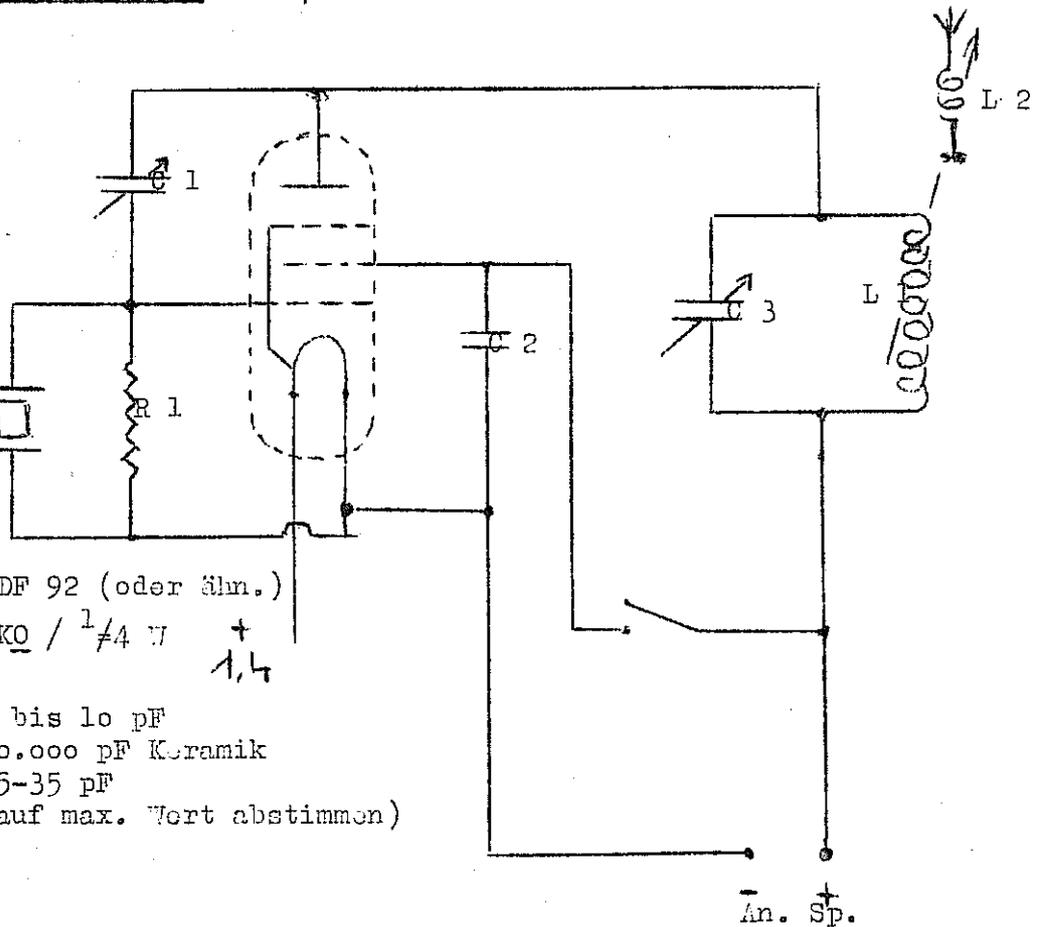
27.12
MHz



Schaltung II:

Röhre: DF 92 (oder ähnl.)
 R1: 47 KΩ / 1/4 W
 C 1 : 3 bis 10 pF
 C 2 : 10.000 pF Keramik
 C 3 : 25-35 pF
 (nicht auf max. Wert abstimmen)

27,12
MHz



Einfliegen - leicht gemacht !

Wenn der stolze Erbauer eines Modells auf die Wiese geht um dessen Fähigkeiten zu erproben, vollzieht sich das meistens so: Er betrachtet kurz nochmals die Flächenbefestigungen, wägt mit den Händen den ungefähren Schwerpunkt aus, und wenn alles in Ordnung ist, startet er das Modell normal gegen den Wind.

Alles richtig! Und trotzdem macht das Modell nach anfänglich gutem Gleitflug Bruch. Durch einen plötzlichen Windstoß, oder durch Aufbläuen, wenn es schwanzlastig ist, kommt das bei der heutigen Bauweise sehr häufig vor. Der Besitzer wird mutlos und verzweifelt, verurteilt sofort das Profil, die Streckung oder Nichtstreckung, das Wetter usw. Daß er einen Fehler gemacht hätte, kommt ihm überhaupt nicht in den Sinn. Oft wird das Modell gar nicht mehr repariert, da es ja eine "Fehlkonstruktion" war, dabei hätte es, richtig eingeflogen, ein Leistungsmodell werden können.

Wie fliegt man nun richtig ein? Man kann den Schwerpunkt natürlich nicht ganz genau abschätzen, darf das Modell daher nicht sofort werfen, sondern läßt es ein paar Mal vorerst gegen den Wind schweben und fängt es im Laufen wieder herunter. Dabei sieht man, ob man den Ballast korrigieren muß, oder nicht (meistens schon).

Eventuellen Vorzug der Fläche gleicht der Fachmann direkt auf dem Fluggelände über einen kleinen Gras- oder Holzfeuer (eventuell Waldbrand) aus. Nach etlichen Schwebversuchen kommen erst dann einige richtige Handstarts, die womöglich zu zweit durchgeführt werden sollen. Ein Helfer soll zur Stelle sein, um das Modell bei unsanfter Landung eher zu fangen. Wenn dann ein möglichst kurvenloser Gleitflug erreicht wurde, wagt man sich an einen ganz kleinen Hochstart heran. Wenn man den Flügel verschoben hat um den Schwerpunkt auszugleichen, darf man auf den Startha ken nicht vergessen. Das Modell soll eher ganz schwach kopfschwer sein. Man zieht es nun mit einer 18 oder 20 m Schnur ganz langsam auf 10 m hoch und läßt es genau gegen den Wind mit der nötigen "Fahrt" aus. Nun sieht man erst, ob das Modell richtig ausgewogen ist und wie es bei Wind reagiert und ausgleicht.

Ich habe mit diesen Methoden bei Modellen bis 5 m Spannweite immer die besten Erfahrungen gemacht und einen Bruch beim ersten Einfliegen noch nicht kennen-gelernt.

Viktor Gulz-Wien