

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

11

November 1956

AUSKLANG . . .



MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG

Am 3. und 4. November findet in Wien die diesjährige Fachwartetagung statt. Die Landesfachwarte werden die reichhaltigen Tagesordnungspunkte, die unser Arbeitsprogramm 1957 und viele andere Punkte beinhalten, beraten. Ein Bericht darüber erfolgt in der Dezember-Nummer.

Für den Gruppenleiter

Unsere Aufgabe ist es nach wie vor, möglichst viele Jugendliche für unseren Sport zu begeistern, sie dadurch einer vernünftigen Freizeitgestaltung zuzuführen und so der Straße zu entziehen. Die Methode, Mitglieder zu werben, ist recht verschieden und richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Oft werden anfangs recht viele Mitglieder erfaßt, jedoch verbleibt dann nur ein kleiner Rest als treue Mitarbeiter. Allzuleicht lassen wir uns nun zu dem Urteil verleiten, daß man mit den Jungen nicht viel anfangen kann. Wir dürfen aber nicht auf den Fehler verfallen, zu verallgemeinern. Seit 6 Jahren leite ich in den Sommermonaten in meinem Urlaub in den verschiedensten Lagern Neigungsgruppen für Modellflug und kann beweisen, daß man, wenn die Jugend richtig (!) angesprochen wird, mit ihr oft mehr anfangen kann als mit manchem sogenannten Erwachsenen. Will eine Gruppe nicht so richtig florieren, so kann die Schuld an verschiedenen Dingen liegen. Die Mitglieder bekommen keinen richtigen Kontakt mit den Funktionären oder umgekehrt, sie werden überbeansprucht, kein Mensch geht mit den Jungen fliegen oder kümmert sich um sie usw. Mit einem Wort, sie werden nicht richtig angesprochen.

Eine Gruppe, bei der der Gruppenleiter u n e i g e n n ü t z i g für sie da ist, wird immer Erfolg haben und nie an Mitgliedermangel leiden.

Der Werkstätten- bzw. Gruppenleiter ist und bleibt nun einmal der Blickpunkt der Mitglieder und mit ihm steht und fällt die Gruppe.

Wie nun der i d e a l e Gruppenleiter sein soll, sei hier in 10 Punkten zusammengefaßt:

- 1.) Bist Du Vorbild - in persönlicher, praktischer und fliegerischer Hinsicht ?
- 2.) Übst Du Deine Funktion uneigennützig und mit Freuden aus, auch wenn Du selbst nur wenig zum Bauen kommst ?
- 3.) Bist Du immer freundlich und geduldig mit den Mitgliedern, selbst wenn es mit der Arbeit nur langsam vorangeht ?
- 4.) Gehst Du oft mit den Mitgliedern fliegen und trachtest, daß viele die Prüfungen ablegen ?
- 5.) Bist Du selbst immer pünktlich und genau ?
- 6.) Verzichtest Du, wenn es sein muß, der Gruppe zuliebe auf private Vergnügungen, Kino usw. ?

- 7.) Bist Du stolz, wenn Deine Leute bei Wettbewerben gut abschneiden ?
- 8.) Freust Du Dich, wenn Deine Leute in fachlicher und fliegerischer Hinsicht an Deine Leistungen herankommen ?
- 9.) Bist Du bereit, für Deine Gruppe einen Teil Deines Urlaubes zu opfern ?
- 10.) Erziehst Du Deine Mitglieder zu fairen Sportlern und zu guten Verlierern ?

GRUPPENLEITER - Dich geht es an !

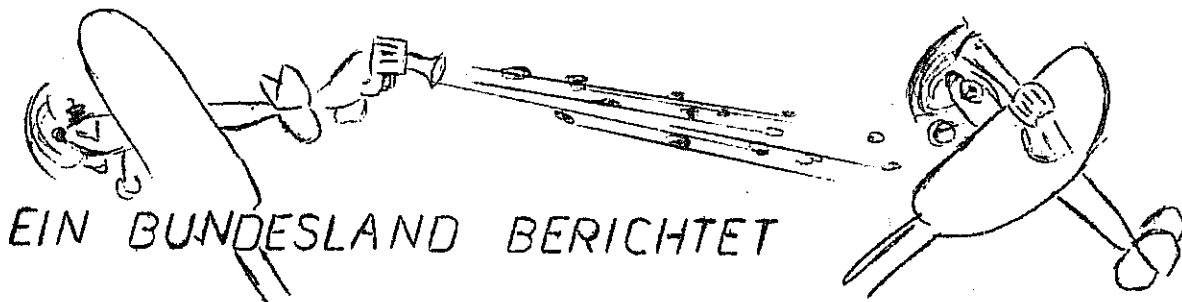
Prüfe Dich selbst, wieviele Fragen Du mit "Ja" beantworten kannst.
Je mehr, desto besser !

Und wenn Du vielleicht daraufgekommen bist, daß Du auch manchmal mit "Nein" antworten mußt, so trachte, Deine eventuellen Fehler zu verbessern, damit Du bald mit ruhigem Gewissen zehnmal "Ja" sagen kannst.

Denke immer daran, daß auch Du mithilfst, die Jugendlichen zu aufrechten und pflichtbewußten Menschen zu erziehen.

Es liegt also auch an Dir !

Edwin Krill



Steiermark

Zur Nachahmung empfohlen !

Schon einmal konnten wir von einer gelungenen Veranstaltung unserer rührigen Mürzzuschlag berichten.

Nachstehender Zeitungsausschnitt beweist, wie man die Öffentlichkeit auf den Modellsport und auf unseren Verein aufmerksam machen kann. Zu diesem Echo gratulieren wir und empfehlen die Steirer als Vorbild !

"Nachkämpfe"
über Mürzzuschlag

Erstmalig auf dem Gebiete des Modell-Flugsportes veranstaltete die Gruppe Mürzzuschlag am Montag abend ein Motor-Flugmodell-Nachtfliegen bei Scheinwerferlicht. Weit über 1000 Zuschauer säumten den Mürzzuschlager Sportplatz und verfolgten mit großem Interesse die Vorführungen.

Erstaunlich, was die Fesselflieger mit ihren - übrigens durchwegs selbstgebauten - Flugmodellen zeigten. Einleitend stellten die Jüngsten unter ihnen ihr Können unter Beweis: Boden- und Handstarts, Steig-, Sturz- und Wellenflüge. Pausenlos starteten die Motorflugmodelle einzeln und zu zweit zu Kunstflügen. Unter anderem wurde das gesamte internationale Kunstflugprogramm gezeigt, weiters ein Mannschaftsrennen (Team-racing). Die Flugmodelle nahmen sich im Scheinwerferlicht - jedes Modell wurde von den Scheinwerferkegeln verfolgt - sehr gut aus.

Eine besondere Attraktion wurde zum Abschluß der Veranstaltung geboten, die

alt und jung begeisterte: Eine Fuchsjagd (Kampf- bzw. Verfolgungsflug). Die langen roten und gelben Streifen, die jeweils hinter den Flugmodellen nachgezogen wurden, erzielten eine gute optische Wirkung. Helle Begeisterung lösten die einzelnen Phasen dieses "Luftkampfes" aus, besonders, wenn sich die einzelnen Modelle bedenklich in die Nähe kamen, um dann den "Gegner" in elegantem Bogen wieder von einer anderen Seite anzufliegen.

AUSLANDRUNDSCHAU

Wakofielder-Weltmeisterschaft 1956 in Schweden

Bei prächtigem Schlechtwetter fanden die heurigen Weltmeisterschaften in Hoganas-Schweden statt. Aus 19 Nationen traten 63 Teilnehmer an, allerdings mußten 17 Modelle "proxim" geflogen werden, vor allem die von der westlichen und südlichen Halbkugel. Bemerkenswert ist der zweite Platz (5 sec Rückstand!) eines Proximmodells, während sie sonst unter "ferner liefen" aufscheinen. Die Ostblockstaaten Rußland und CSR waren heuer erstmals mit dabei und konnten ihre Klasse auch in scharfem internationalen Bowerb beweisen. Die russischen Modelle waren besondere Meisterleistungen des Modellbaues. Sie waren nicht in der "ordinären" Balsabauweise, sondern aus verschiedenen Gräsern zusammengezaubert und konnten "Stürze hinnehmen, die die üblichen Balsamodelle außer Gefecht gesetzt hätten" (Aeromodeller Nov.).

Der Flugplatz selbst war sehr klein und von Bäumen und Häusern umgeben. Der starke Wind brachte die Modelle bald außer Sicht und wieder einmal bestimmte das Glück, wer von der Spitzenklasse zum Weltmeister zeitgenommen werden konnte. Die Italiener beschwerten sich nachträglich, daß eine Weltmeisterschaft auf einem so unzulänglichen Flugplatz geflogen werden durfte. Nächstes Jahr wird Schweden wieder Veranstalter sein und man befürchtet eine Wiederholung des Fiaskos, obwohl die Organisation mustergültig war. Die Schweden haben den Vorteil, daß die beinharte Wakofielder sind, die ihr Wetter beherrschen und es als scharfe Waffe gegen "weiche" Nationen gebrauchen.

Die Ergebnisse:

1. Petersson L.	Schweden	180	180	180	180	159	879
2. Kothe H.	USA	180	180	180	180	154	874
3. O'Donnell J.	England	180	180	180	151	180	871
4. Knudsen E.	Dänemark	180	166	180	165	180	871
5. Smirnov E.	UdSSR	180	163	167	160	180	850
6. O'Donnell H.	England	178	175	182	180	173	848
7. Ahman R.	Schweden	135	154	180	180	180	829
8. Ivanikov I.	UdSSR	180	180	180	131	140	811
9. Kolpakov V.	UdSSR	180	143	126	180	180	809
10. Hyvarinen R.	Finland	166	180	172	132	158	808
15. Montplaisir	USA	139	180	180	180	103	782
20. Fea G.	Italien	180	180	180	180	---	720
36. Matvejev V.	UdSSR	180	180	---	180	---	540

Länderwertung:

1. Schweden	2509	10. CSR	1909
2. UdSSR	2470	11. Holland	1880
3. England	2469	12. Kanada	1328
4. USA	2444	13. Guatemala	894
5. Italien	2228	14. Norwegen	729
6. Dänemark	2204	15. Neuseeland	724
7. Deutschland	2067	16. Japan	668
8. Finnland	2000	17. Argentinien	369
9. Frankreich	1919	18. Australien	339

TECHNISCHE ECKE

Modernes Bauen - sicheres Starten - neue Rekorde.

Es soll hier einmal aufrichtig gezeigt werden, welche Fehler im Besonderen bei unseren A2-Modellen sehr oft gemacht werden und auf welche Feinheiten es meistens ankommt. Die Modelle müssen bei jedem Wetter fliegen. Daher keine ausgefallenen Profile, sondern wirklich erprobte Allwetterprofile wählen. Keine zu großen Streckungen der Flächen, höchstens 1:15 und das auch nur in ganz besonderen Fällen. Die Modelle können ohne Bedenken in Gemischtbauweise gebaut werden, das heißt, Hauptholme können aus Kiefer, für Rippen, Nasenverkleidungen und Endleisten können Balsa verwendet werden. In Abb. 1 ist ein Rippenbeispiel angegeben. Die sogenannte Biskuitbauweise ist nicht günstig, das Modell wird immer unruhig fliegen und nie Allwettermodell sein, es können nur Zufallsflüge zustandekommen. Der Luftwirbel an der Unterseite des Profils ist zu groß.

In Abb. 2 sehen wir einige Rumpfbauweisen, sicher ist einiges neu. Und nun zum Rumpf selbst: Abb. 3 zeigt einige Daten für die Allgemeinheit. Höhenleitwerk mit tragendem Profil ist vorzuziehen. Das Höhenleitwerk darf auch nicht zu klein sein. Je kürzer die Distanz zwischen Fläche und Höhenleitwerk, desto größer das Höhenleitwerk anfertigen. Als tragende Profile verwenden wir Clark Y 60% oder 20 A-09, als symmetrisches Profil NACA009. Das Seitenleitwerk unter dem Rumpf angebracht, hat die besten Erfolge gezeigt. Das Seitenleitwerk ober dem Rumpf wird beim Hochstart immer vom eigenen Rumpf abgedeckt und ist zum Teil wirkungslos.

Und nun zum eigentlichen Fliegen. Unsere Wettbewerbe beginnen immer mit 18 m Schnurlänge. Dies ist ausschlaggebend für die Feinausscheidung. Gerade bei diesen Pflichtdurchgängen werden die größten Fehler gemacht. Das Modell wird mit 18 m Schnur hochgezogen, daher soll das Modell genau über dem Startenden stehenbleiben. Der Startende hat jedoch mit der ausgestreckten Hand über 2m Länge, das ergibt eine Gesamtlänge von 20 m und das ist das Wichtigste. In 20 m Höhe muß ein gutes Modell mindestens 60 Sekunden fliegen. Das entspricht einem Gleitverlust von ca. 35 cm je Sekunde, wir sehen, daß dies ohne Schwierigkeiten geflogen werden kann.

Wenn wir bei diesen Starts einige Übung haben, können wir noch weiter gehen. Wir ziehen das Modell an der Schnur über unserem Kopf langsam weiter bis wir an der Schnur einen größeren Zug spüren, dann erst kann das Modell mit einem kurzen Sprung des Startenden ausgelöst werden. Diesbezüglich praktische Versuche haben gezeigt, das das Modell 3-4 Sekunden in der leichten Brise stehenbleibt und erst dann zu gleiten beginnt. Diese Sekunden sind aber ausschlaggebend für den Erfolg. Es heißt daher fleißig trainieren, damit jeder einzelne sein Modell sicher starten kann. Bei Starts mit 18 m Schnur darf das Modell möglichst wenig kurven. Bei Starts mit 50 m Schnur gilt dieselbe Regel, das Modell soll aber diesmal die sogenannte Thermik-Linkskurve annehmen. Der Flug selbst muß langsam (bis 5m je Sek.) und gleichmäßig sein, leichtes Wippen ist von Vorteil, es darf aber kein Fahrtverlust eintreten.

Fliegt das Modell langsam, aber mit zu großer Sinkgeschwindigkeit, so ist der Schwerpunkt zu weit vorne im Profil (größeren Einstellwinkel und Fläche zurück oder mehr Ballast geben). Sinkt das Modell ohne Fahrt, so ist der Schwerpunkt zu weit hinten (Anstellwinkel verringern und Flächen nach vorne schieben oder am Höhenruder an der Vorderseite eine kleine Unterlage geben). Der Starthaken soll bei Windstille eine Kleinigkeit vor dem Schwerpunkt liegen. Je mehr Wind, desto mehr vorwärts mit dem Haken. Fliegt das Modell nach dem Hochstart mit einem steileren Gleitflug zu Boden, so ist dies ein Unterschneiden des Höhenleitwerks. Im Höhenleitwerk wird rückwärts eine kleine Unterlage eingeschoben (Minusanstellwinkel). Verwendet eine gute und sichere Höhenleitwerksbremse!

Und nun wünsche ich allen Modellfliegern recht viel Erfolg!

Viktor Gulz-Wien

Clark Y 60%

X	0	2.5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
YO	2.1	3.8	4.74	5.75	6.4	6.82	7.02	6.84	6.3	5.5	4.42	3.14	1.88	0.1
YU	2.1	0.9	0.56	0.24	0.09	0	0	0	0	0	0	0	0	0

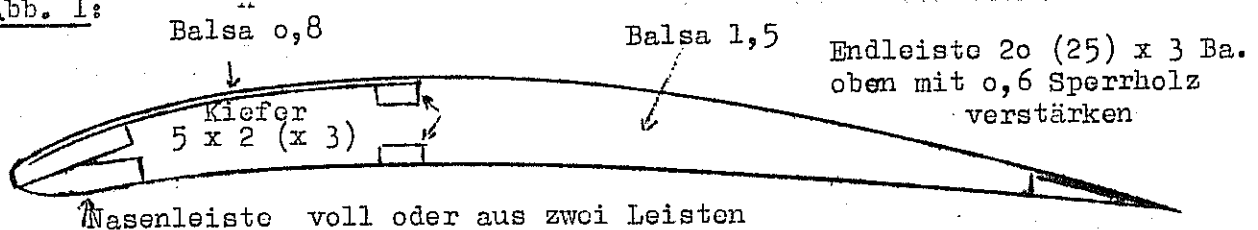
20 A - 08

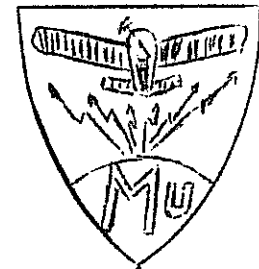
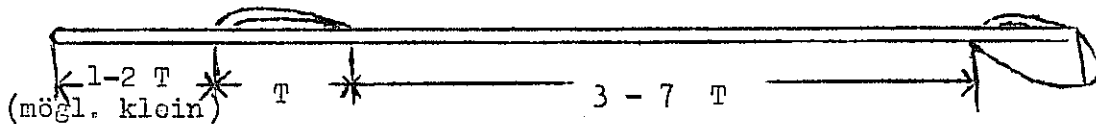
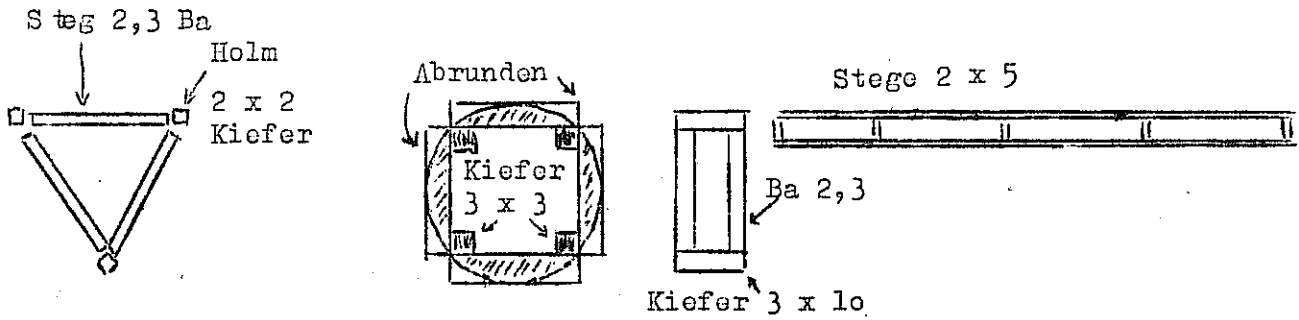
X	0	2.5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
YO	4.0	5.8	6.6	7.48	7.88	8.00	7.72	7.12	6.2	5.2	4.0	2.76	1.4	0
YU	2.0	0.68	0.28	0.06	0.02	0	0	0	0	0	0	0	0	0

NACA 009 symmetrisch

X	0	2.5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
YO	0	1.96	2.67	3.61	4.01	4.3	4.5	4.35	3.97	3.42	2.75	1.97	1.09	0
YU	0	1.96	2.67	3.61	4.01	4.3	4.5	4.35	3.97	3.42	2.75	1.97	1.09	0

Abb. 1:





Funkfernsteuerung für alle !

Für viele Modellflieger ist das Fernsteuern von Modellen noch ein unerfüllter Traum. Abgesehen davon, daß es am notwendigen Kleingeld fehlt, fehlt es meistens am richtigen Fachmann. Wir haben nun ein Industriegerät kennengelernt, welches so konstruiert ist, daß der Laie ohne Schwierigkeiten damit umgehen kann und dabei aber vorzüglich arbeitet. Wir möchten den interessierten Gruppen dieses Gerät empfehlen. Es handelt sich um die bekannte OMU-Fernsteuerung.

OMU Funkfernsteuerungsanlagen sind das Ergebnis langjähriger Entwicklung und praktischer Erprobung. Sämtliche Anlagen und Einzelgeräte sind so gestaltet, daß sie bei höchster Zuverlässigkeit und Leistung auch von jedem funktechnischen Laien sicher und erfolgreich gehandhabt werden können. Die bewährte OMU 105 hat bei vielen Konkurrenzen ihre Leistungsfähigkeit bewiesen. Die neue Anlage OMU 115 ist eine Weiterentwicklung zu höchsten Leistungen bei geringstmöglichstem Preis, mit welcher dem Wunsch der Modellbauer nach geringsten Abmessungen und Gewicht bei größter Wirtschaftlichkeit entsprochen wird. Die Verwendung jüngst entwickelter Bauelemente wie Transistoren usw. macht sie zur modernsten Fernsteuerungsanlage.

Sämtliche Geräte sind vor Auslieferung eingehend im Betrieb erprobt. Kostenlose Überprüfung der Sender auf Frequenzgenauigkeit und Leistung 1 mal jährlich auf die Dauer von drei Jahren.

Komplette Anlage OMU 105 bestehend aus:

Sender, Empfänger, Batteriekasten, Schalterplatte, Steuerrelais, Trimm Schlüssel, ohne Batterien, einschließlich Zoll..... ca. S 1.200.-

Komplette Anlage OMU 115 bestehend aus:

Sender, Transistorenempfänger, Batteriekasten mit Schalter, Steuerrelais, Trimm Schlüssel, ohne Batterien, einschl. Zoll..... ca. S 1.000.-
Aber auch für den Selbstbauer gibt es viele Bestandteile und Geräte.

Gruppen, die sich dafür interessieren, fordern bitte von der Materialstelle den Katalog an (2.50 in Briefmarken einsenden).

Lieferzeit etwa 14 Tage !

Gruppenleiter macht von dem einmaligen Angebot Gebrauch, ihr werdet von der Güte der Anlage überrascht sein.

An Bauplänen empfehlen wir dazu:

Motormodelle:

Tele-Blitz v. W. Muschner, für Motor 2.5 - 3.5 ccm, Spannweite 1800 mm,
ca. S 35.-

Fünkchen v. W. Muschner, für Motor 1 - 1.5 ccm, Spannweite 1200 mm,
ca. S 28.-

Segler:

Mufunkulus v. W. Muschner, Spannweite 2300 mm, ca. S 25.-

e. Krill

Mecki- Junior, ein Gleitflugmodell für unsere Anfänger.

Gleich in den ersten Tagen sollen unsere Anfänger richtige Freude an unserem Sport finden. Der "Mecki" ist in 4-5 Stunden flugfertig und fliegt recht gut. Der Materialverbrauch ist äußerst gering und stellt sich auf etwa S 5.50. Bei Gruppenbau verwendet der Gruppenleiter am besten für jeden Bauteil eine Schablone. Sie vereinfachen wesentlich den Arbeitsvorgang. Gruppenleiter, achtet besonders darauf, daß gleich zu Beginn sauber und genau gearbeitet wird, damit auch wirklich jeder Erbauer seine Freude damit hat.

Zum besseren Verständnis eine kurze Baubeschreibung: Der Rumpf (1) wird aus 4.8 mm starkem Hartbalsa gemacht. Ebenso die beiden Füller 1a und 1b. Die Teile 2 und 3 werden je 2 mal aus 2 mm Weichbalsa gemacht und links und rechts mit dem Rumpf verleimt. 1a und 1b werden nun laut Zeichnung verleimt. Die beiden Flügelhälften 4 und das Höhenleitwerk 5 und Seitenleitwerk 6 werden aus 1.5 mm Hartbalsa angefertigt.

Die Flügelhälften werden nun recht gut in skizzierter V-Form verleimt.



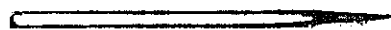
Stoßstelle mit einem Leinenstreifen verstärken.


Das Seitenleitwerk wird senkrecht mit dem HL verleimt, und zwar so, daß es nach vorne geneigt ist. Flügel und Leitwerke werden vor dem Verleimen profiliert.

Flügel- und HL-Profil



Seitenleitwerksprofil



Nachdem sämtliche Leimstellen gut getrocknet sind, stellen wir alle Einzelteile zusammen und verbinden sie mit kleinen Gummiringen. Nun unterstützen wir das Modell im Schwerpunkt  und geben an der Rumpfspitze so viel Blei zu, bis die Rumpfspitze leicht nach unten zeigt. Sollte das Modell nun kopf- oder schwanzlastig sein, wird durch Verstellen des Höhenleitwerks korrigiert. Gruppenleiter, führt auch kleine Wettbewerbe damit durch und gibt den Siegern neben einer Urkunde auch bescheidene Materialpreise, Ihr eifert die Buben zum fleißigen Bauen und Fliegen an. Der Erfolg bleibt nicht aus.

In der nächsten Nummer wollen wir ein kleines Gummimotorflugmodell beschreiben, mit welchem wir ebenfalls schon schöne Erfolge hatten. Und nun, frisch ans Werk, die Mocki's wollen fliegen !

E. Krill

(Plan letzte Seite)

Die Maschine für Modellflieger.

Vor einiger Zeit hatten wir Gelegenheit, eine für unsere Zwecke sehr gut geeignete Mehrzweckmaschine kennenzulernen.

Als das unscheinbare Maschinchen aufgestellt und montiert war, waren wir nun doch neugierig und etwas skeptisch. Ehrlich gesagt, wir trauten dem kleinen Maschinchen nicht besonders viel zu und waren wirklich überrascht, was damit alles getan werden kann.

Einige von Euch haben sicher schon von der EMKO-Unimat gehört und vielleicht gleich uns, wenig Zutrauen dazu gehabt. Allen aber sei gesagt, daß diese Maschine ein für uns wirklich ideales Gerät darstellt. Alle bei uns vorkommenden Arbeiten können damit durchgeführt werden: Drehen, drochseln, bohren, schleifen, fräsen usw. kann man ohne Schwierigkeiten.

Wir haben uns wirklich alles gut angesehen und unser Urteil lautet:

Leistung allerhand !

Die Maschine wurde uns vom Generalvertreter für Österreich vorgeführt. Er bat uns um ein Stück Metall, doch "fanden" wir nur ein Stückchen leg. Stahl von 70 kg/mm Festigkeit, noch dazu durch eine Keilnut durchbrochen. Also, einspannen und drehen. Wir waren gespannt. Und siehe, die Skeptiker und Raunzer verstummten, als das "Spänchen" abrollte. Was wir sahen, war für den 70 Watt-Motor eine beträchtliche Leistung. Dieser Motor ist stärker als früher, da er nur 40 Watt hatte. Mehrpreis S 85.--.

Nun gingen wir aufs Ganze und drehten drauf los in der Hoffnung, "es wird sich was tun". Es tat sich auch etwas. Es rollte ein wunderbarer Span ab und die bearbeitete Fläche war einwandfrei.

Die alte Theorie, daß man an einem Hosenknopf den ganzen Tag drehen muß, ist damit widerlegt. Ebenfalls gut war der Versuch beim Bohren. Arbeiten in Holz, Metall und Kunstharz sind einwandfrei auszuführen. Auch Schrägbohrungen sind tadellos. Mit dem Kreissägezusatzgerät kann man tadellose Leisten schneiden. Die Genauigkeit der Maschine beträgt 1/100 mm. Auch Gewinde können geschnitten werden. Besonders wichtig ist für uns die "Flexible Welle", mit der wir "Innenarbeiten" einwandfrei durchführen können.

Wir können allen unseren Gruppen die EMKO-UNIMAT bestens empfehlen. Für uns ist es eine wirklich ideale Maschine, die uns bei unseren Arbeiten sehr viel hilft.

Wir sind in der Lage, diese Maschine unseren Gruppen bei Gruppenbestellung mit 12% Rabatt liefern zu können.

Gruppenleiter, verbessert die Einrichtung Eurer Werkstätten und macht von den günstigen Angeboten Gebrauch !

Interessenten wollen bitte die illustrierten Preislisten anfordern.

Ing. Fuchmann - Wien

Für die Profilsammler: MVA 301 (mod).

Dieses Profil wurde aus dem alten Profil MVA 301 von dem Jugoslawen Boris Gunic entwickelt. MVA 301 fliegt bei unruhiger Luft sehr sicher und gleichmäßig gut. Bei ruhiger Luft liegt die Leistung aber unter der von guten anderen Profilen. Gunic vergrößerte die Mittellinienwölbung und das Profil bekam einen größeren Auftriebswert.

Ich habe dieses Profil 2 Jahre als Flächenprofil verwendet und die besten Erfahrungen gesammelt. Ich habe es für Segelflugmodelle und zwar für die KL A2 und A1 (bis 18 dm) sowie für Verbrennungsmotormodelle und Gummimotormodelle verwendet. Alle Modelle zeigten gute Flugeigenschaften und Stabilität. Bauschwierigkeiten ergeben sich keine, für die Holmunterbringung ist reichlich Platz vorhanden. Da die Endfahne des Profils ziemlich stark ist, kann man eine stärkere Endleiste einsetzen. Die Profilnase steigt steil an, es ist daher günstig, die Oberseite bis zu 30% der Profiltiefe mit 0.8mm Weichbalsa zu beplanken. Dadurch wird auch die Verdrehungsfestigkeit erhöht und eine größere Profiligenauigkeit gewonnen. Als Hauptholme eignen sich am besten zwei Kiefer- oder Hartbalsaholme im 1. Drittel der Flügeltiefe. Endleiste aus Hartbalsa 3-5mm stark.

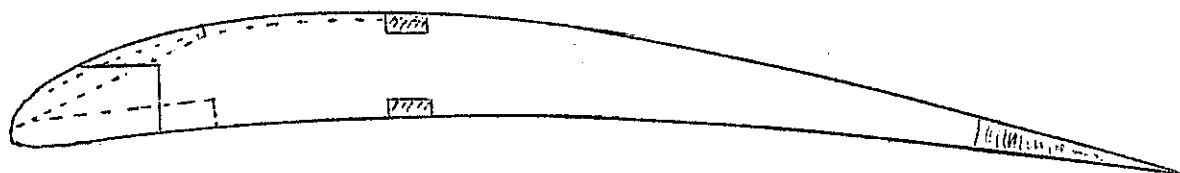
Ein Vorteil gegenüber anderen Profilen ist der große Anstellwinkelbereich. Er liegt zwischen $2\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ Grad. Größere oder kleinere Anstellwinkel ergeben eine Verschlechterung der Gleitflugleistung.

Als Leitwerksprofil verwendete ich anfangs das 60% Clark Y. Später nahm ich dann das Leitwerksprofil von Hans Hansen, Dänemark (Modell Aurikel) wodurch sich die Flugleistung noch etwas verbesserte.

Walter Hach, Wien

X	0	1.25	2.5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
YO	4.3	7.0	8.3	9.9	12	14.2	14.9	14.7	13.9	12.5	10.8	8.6	6.2	3.5
YU	4.3	3.6	3.5	3.9	4.4	5.5	6.2	6.5	6.3	6.2	5.9	5.1	4.5	3.3

Nasenleiste voll oder zwei Leisten



Red.: Walter Hach war bei den letzten Bundesmeisterschaften Sieger in den Klassen S, W, L und 2. in A2 und erreichte auch beim Badener Wettbewerb zwei zweite Plätze.

Thermik-Fibel

BREMSSEN

Wie ist das Wetter? Ach geschlossene, gleichmäßige Wolkendecke. Mit Thermik ist es heute nichts. Ab geht's, das Modell bis schön über den Kopf und dann ausgeklinkt. Gleichmäßig kreist es abwärts. Der Wind treibt es auf das ungepflügte Wässonstück zu. Auf 20 m ist das Modell schon herunter, doch nun? Es steigt und steigt, herrlich ist dieser Flug für jeden Modellflieger. Hast Du auch 'ne Zündschnur dran? Nein? Na, dann aber los, hinterher! Nun, es ging noch einmal gut. Bei der weiter hinter liegenden Viehweide war es aus mit der Thermik. Ab jetzt zahlt jeder, der seinen Kameraden veranlaßt ohne Thermikschnur zu fliegen, weil doch nicht's los sei, einen Schilling in die Kasse, wenn das Modell entfliegt oder nur zu entfliegen droht. Ganz sichere Wetterlagen ohne Thermik sind selten und abends kommt die Thermik vom Kiefernwald herüber, über dem am Tag nur Fallwind herrscht - Umkehrthermik!

THERMIKSCHNUR - darüber könnte man ein Buch schreiben. Beim Wettbewerb freut sich jeder über ein Maximum. Bei unserem letzten gab es einen Flug von 2'54. Die vier Sekunden schmerzen mehr als 20 oder 30 fehlende Sekunden. Und warum? Die Zündschnur war etwas zu kurz. Das hätte nicht sein brauchen. Das nächste Mal werden die Zündschnüre im Wind ausprobiert und dann für drei Minuten plus Sicherheit für Startzeit und sonstige Verzögerungen zugeschnitten, und in genügender Zahl zum Fliegen mitgenommen. Am besten geschieht dies in einer gut schließenden Dose zum Schutz gegen die Luftfeuchtigkeit. Auch die Behandlung der **ZÜNDSCHNÜRE** ist ein Thema für sich. Ernstl's Zündschnur brannte nicht völlig ab. Der Thermikgummi war doppelt um den Haken gelegt. Die Zündschnur war in die Mitte des doppelten Ringes gesteckt und hatte dann nur eine Windung durchgeschmort. Durch das Überkreuzen der beiden Windungen hatte die unverletzte das Auslösen verhindert. Und die Moral von der Geschichte', steck nie die Zündschnur mitten in's "Gesicht", sondern stets zwischen beide Windungen auf einer Seite. "Pessimisten" nehmen zwei Zündschnüre, doch das ist das Guten zuviel und überflüssig, wenn sie richtig eingesteckt werden.

Auch Emil's A2 wäre bald davongeflogen. Seine Zündschnur war 3mm vor dem Gummi ausgegangen. Fritz, was hast Du da bloß wieder gemacht?

Beim vorigen Start, der verunglückte, war Fritz - wegen des trockenen Grasses und um die Zündschnur zu retten - schnell hingelaufen und hatte sie, weil er empfindliche Fingerspitzen hat, mit angeleckten Fingern schnell ausgedrückt und für den nächsten Start umgedreht und wieder eingesteckt. Ein anderer hatte die Zündschnur zwischen die Zähne oder Lippen gesteckt, während er nach Streichhölzern suchte. Die Lippen waren doch ganz trocken. Kalisaltpeter ist sehr gierig nach Feuchtigkeit und die geringste Menge wird angenommen mit dem Ergebnis, daß das Modell entfliegt, weil die Zündschnur ausgeht. Selbst schweißige Finger können schon zum gleichen Ergebnis führen. Trockenhalten ist oberstes Gebot.

Die meisten Flüge enden vor **AUSLÖSEN DER THERMIKBREMSE**. Bei trockenen Heide- oder Grasflächen ist besondere Vorsicht geboten, da ein nachglühendes Stück Zündschnur, das herunterfällt, eine Brandgefahr ergibt. Nach der Landung also schnellstens zum Modell und die Zündschnur auslöschen oder, wenn sie

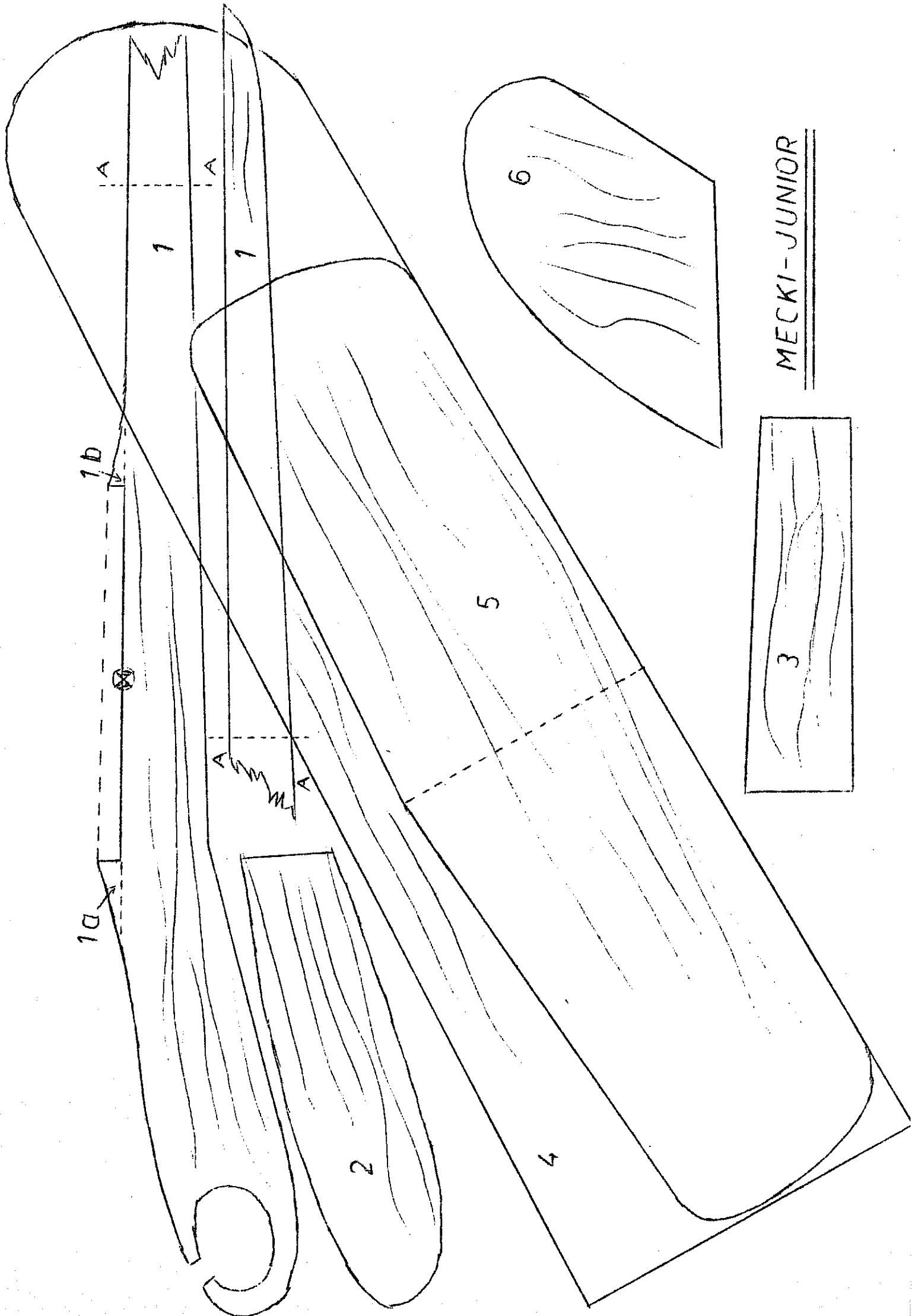
inzwischen am Boden die Thermikbremse auslöste, das umliegende Stück Gras oder Heide erst genau untersuchen, ob es nicht irgendwo kokelt.

Bis nächstes Mal, Gut Thermik,

W. Hach - Z.V.

NICHT DER GROSSE MODELLFLUG SOLL SICH HIER WIEDERSPIEGELN; SONDERN DER MEHR PERSÖNLICHE, KLEINE, EIGENE FLUGBETRIEB. JEDER MODELLFLIEGER WIRD SICH, WENN ER EHRLICH GEGEN SICH SELBST IST, HIER GELENTLICH WIEDERSEHEN. DIE KLEINEN UNARTEN, UNACHTSAMKEITEN UND NACHLÄSSIGKEITEN, DIE BEI JEDEM MEHR ODER WENIGER VORKOMMEN, SOLLEN HIER IN IHREM EINFLUSS AUF DAS FLUGGESCHEHEN BELEUCHTET WERDEN.

MANCHMAL KOSTEN DIESSE KLEINIGKEITEN SOGAR DAS MODELL ODER DEN SIEG IM WETTBEWERB. ALLES, WAS HIER UND IN SPÄTEREN FORTSETZUNGEN BEHANDELT WIRD, IST SO, ODER ÄHNLICH, BEI UNSEREN ÜBUNGSFLÜGEN ODER WETTBEWERBEN PASSIERT. ICH HÖRE SCHON DEN GROSSEN CHOR: "LAUTER KÄSE, DAS KANN UNS NICHT PASSIEREN!" VORSICHT! DAS PASSIERTE SCHON GANZ ANDEREN LEUTEN ALS EUCH VORLAUTEN! DOCH NUN WOLLEN WIR STARTEN!



MECKI-JUNIOR