

# 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 WINKEL**

•

Materialstelle

•

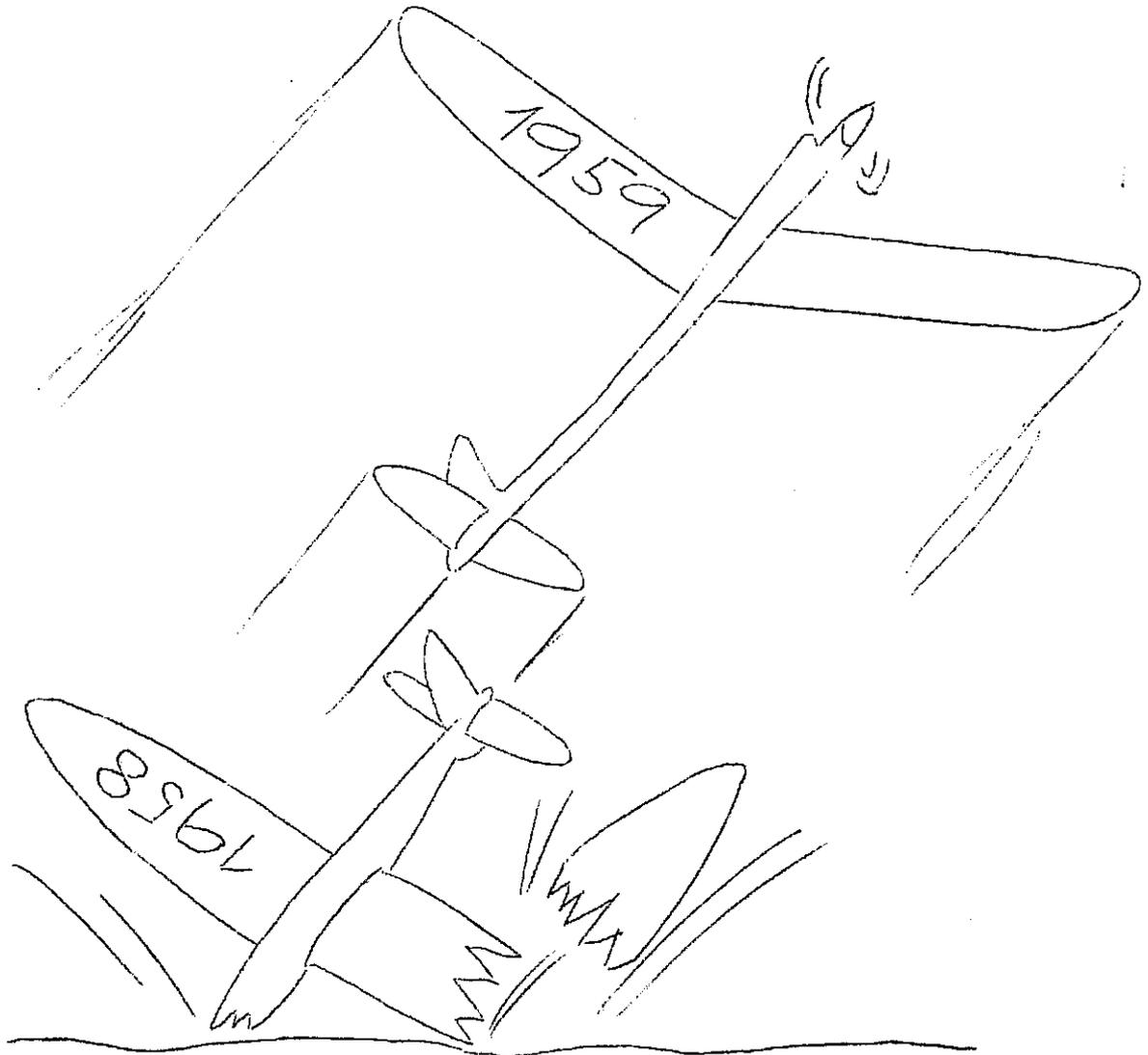
Briefkasten

5. Jahrgang

1959

1

Jänner-Feber



## Na endlich!

Das werden viele von Euch bei Erscheinen dieser Nummer sagen. Ein Teil von Euch weiß aber bereits, worauf unser verspätetes Erscheinen zurückzuführen ist. Wir meinen jetzt den Redaktionswechsel, bei welchem die technischen und organisatorischen Vorbereitungen etwas länger, als beabsichtigt gedauert haben. Wir danken für Euere Geduld und bitten das verspätete Erscheinen entschuldigen zu wollen!

Wir werden uns bemühen, die Zeitschrift von nun an wieder regelmässig herauszubringen.

Sport frei!

Die Redaktion und die Landesleitung Stmk.

Liebe Freunde!

Zu Beginn des Jahres 1959 will ich, wie in den vergangenen Jahren einen kleinen Rückblick auf das abgelaufene Jahr halten.

Das Jahr 1958 hat uns wieder recht viele schöne Stunden gebracht. Denken wir an die vielen gemeinsamen Stunden und an die vielen Wettbewerbe, bei denen wir unseren schönen Modellsport in guter Kameradschaft mit viel Freude ausgeübt haben, sei es nun mit viel oder wenig Erfolg, wichtig war auf jeden Fall das Gefühl dabei zu sein!

Ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen, allen unseren unermüdblichen Funktionären zu danken und hoffe, daß auch im neuen Jahr der Idealismus vorherrscht wie bisher!

Leider mußten wir noch zu Jahresende eine bittere Pille schlucken. Die Arbeit im AERO-Club war nicht mehr so, daß ein Bleiben unsererseits verantwortet werden konnte. Alle unsere Modellfluggruppen sind nun aus dem Österreichischen AERO-Club ausgetreten. Wir wünschen uns im Neuen Jahr, daß dieser Schritt den von uns erwarteten Erfolg zeigt!

Die Arbeit im Neuen Jahr wurde bereits in unserer letzten Bundessitzung festgelegt. Als wichtigste Veranstaltung findet im Juli das große ASKO-Bundesfest in Linz statt, bei dem wir Modellflieger sowohl im Fesselflug, als auch im Frühlflug unsere Bundesmeisterschaften austragen werden. Im ersten Halbjahr werden aber auch von der Bundesleitung internationale Wettbewerbe veranstaltet, damit der Kontakt mit den ausländischen Modellfliegern ein noch besserer wird. Wir werden uns bemühen, auch in Zukunft für alle unsere Gruppen da zu sein und ich möchte Euch alle bitten, weiterhin so zusammenzuarbeiten, wie bisher.

So gehen wir nun wieder in ein neues, arbeitsreiches Jahr und ich wünsche allen Mitgliedern und Funktionären ein recht frohes und erfolgreiches Jahr 1959!

Der Bundesobmann:

E d w i n K r i l l .

I n e i g e n e r   S a c h e !

REDAKTIONSWECHSEL.

Liebe Freunde!

Ich möchte mich mit diesen Zeilen von Euch als Redakteur unserer Zeitschrift "Modellsport" verabschieden. Zugleich will ich mich auch bei allen jenen bedanken, die mich in den zwei Jahren bei meiner Tätigkeit als Redakteur tatkräftig unterstützen. Ich danke auch jenen Gruppen, die durch Zusendung von Artikeln und Berichten ihre Mitarbeit kundgetan haben. Bedanken möchte ich mich auch bei jenen, die die mühselige Arbeit des Abziehens und den Versand der Zeitschrift übernommen haben.

Ich möchte auch zugleich an alle jene, die bisher so gut mit mir zusammengearbeitet haben, appellieren, auch den neuen Redakteur unserer Zeitschrift ebenso zu unterstützen!

Franz Czerny - so heißt jetzt unser neuer Redakteur - wird jeder Artikel und Beitrag willkommen sein!

Auf Grund des Redaktionswechsels und der damit verbundenen Umstellung fällt die Dezembernummer aus. Wir bitten Euch, dies nicht übel zu nehmen und diese Tatsache eben zu entschuldigen.

Franz Czerny ist ja den meisten kein Unbekannter mehr. Er ist technisch sehr gut beschlagen und in allen Modellflugklassen bestens versiert. Er bringt also die wesentlichen Voraussetzungen für diese Art von Bundesarbeit mit.

Durch den Redaktionswechsel bin ich nun entlastet und werde für mein eigentliches Arbeitsgebiet frei: Für die Entwicklung der Flugmodelle im Rahmen des gesamten ÖMV. Unsere neugegründete Entwicklungsgruppe, die unter der Leitung von Erich Jedelsky und mir steht, wird die FAI Klassen der Wettbewerbsmodelle durcharbeiten und entwickeln. Ein riesiges Arbeitspensum, das aber nur dann erledigt werden kann, wenn alle Angehörigen dieser Gruppe nur auf diesem Gebiet arbeiten und sich restlos dafür einsetzen können. Wir hoffen, einen Teil dieses Zieles bald erreichen zu können. Die Arbeiten in dieser Gruppe sind selbstlos und dienen unserem ganzen Verein.

Ich will nun noch unserem Franz Czerny recht viel Erfolg wünschen und alle unsere Mitglieder und Gruppen noch einmal recht herzlich bitten, unseren Franz recht kräftig zu unterstützen! Bleibt unserer Zeitschrift auch weiterhin treu und vergeßt nicht ganz

Euren

Josef (Pepi) KÖPPEL.

Bezugsbedingungen für "MODELLSPORT"

Jahresbezug für Mitglieder                    S 12.--

Jahresbezug für Nichtmitglieder            S 20.--

(Von edlen Spendern nehmen wir gerne mehr).

Bitte um baldige Einzahlung mittels beiliegenden Erlagscheines!  
Bitte den Erlagschein nur für den "Modellsport" verwenden!

Liebe Freunde!

Ich will nun auch einige Zeilen zu der allgemeinen Schreiberi hinzufügen!

Zu Beginn wünsche ich allen Lesern ein recht frohes, gesundes und erfolgreiches Jahr 1959! Zwar "etwas" verspätet, dennoch mit dem gleichen guten Willen!

Unser Pepi KÖPPEL hat uns also im Stich gelassen und ist nun in einer anderen Sparte tätig. Wir müssen also versuchen, ohne ihn die Zeitschrift zu gestalten. Ich hoffe ja, daß er uns nicht ganz vergißt und uns auch ab und zu einen Artikel zukommen läßt!

"O p f e r m ü s s e n g e b r a c h t w e r d e n !"

sagte schon Otto LILIENTHAL und so blieb mir, nachdem ich von allen Seiten bombardiert wurde, nichts anderes übrig, als die Arbeit des Redakteurs zu übernehmen. Zum Glück, hat sich die ÖMV-Landesleitung Steiermark bereit erklärt, mich zu unterstützen und die Herausgabe der Zeitschrift zu übernehmen.

Besonderer Dank gilt hier unserem Herrn Dr. L E C H N E R. Ich hoffe, daß Ihr, die Leser, mich auch nicht hängen läßt, denn nur durch eine rege Zusammenarbeit ist es möglich, die Zeitschrift so zu gestalten, daß Ihr, größtenteils zumindest, alle zufrieden seid.

Also bitte, nicht gleich schimpfen und mit Steinen werfen, wenn Euch etwas nicht gefällt! Gegenüber einer positiven und objektiven Kritik sind wir immer aufgeschlossen!

Nun frisch auf und fleissig Artikel, Erfahrungen, Tips und Berichte aus der Gruppenarbeit geschrieben! Die anderen Leser und Gruppen wollen auch gerne wissen, wie es anderswo aussieht und was es Neues gibt.

Zum Abschluß wünsche ich Euch viel Freude an unserer Zeitschrift und mir eine gute Zusammenarbeit mit Euch!

Holm und Rippenbruch, sowie einen richtigen Leinensalat und durchgeheizte Röhren

wünscht

Franz Czerny  
Euer neuer Redakteur.

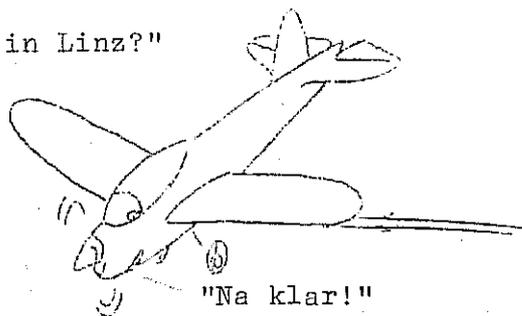
---

Urlaub für das ASKÖ-Bundesfest reservieren!

In Linz am 16. bis 19. Juli 1959

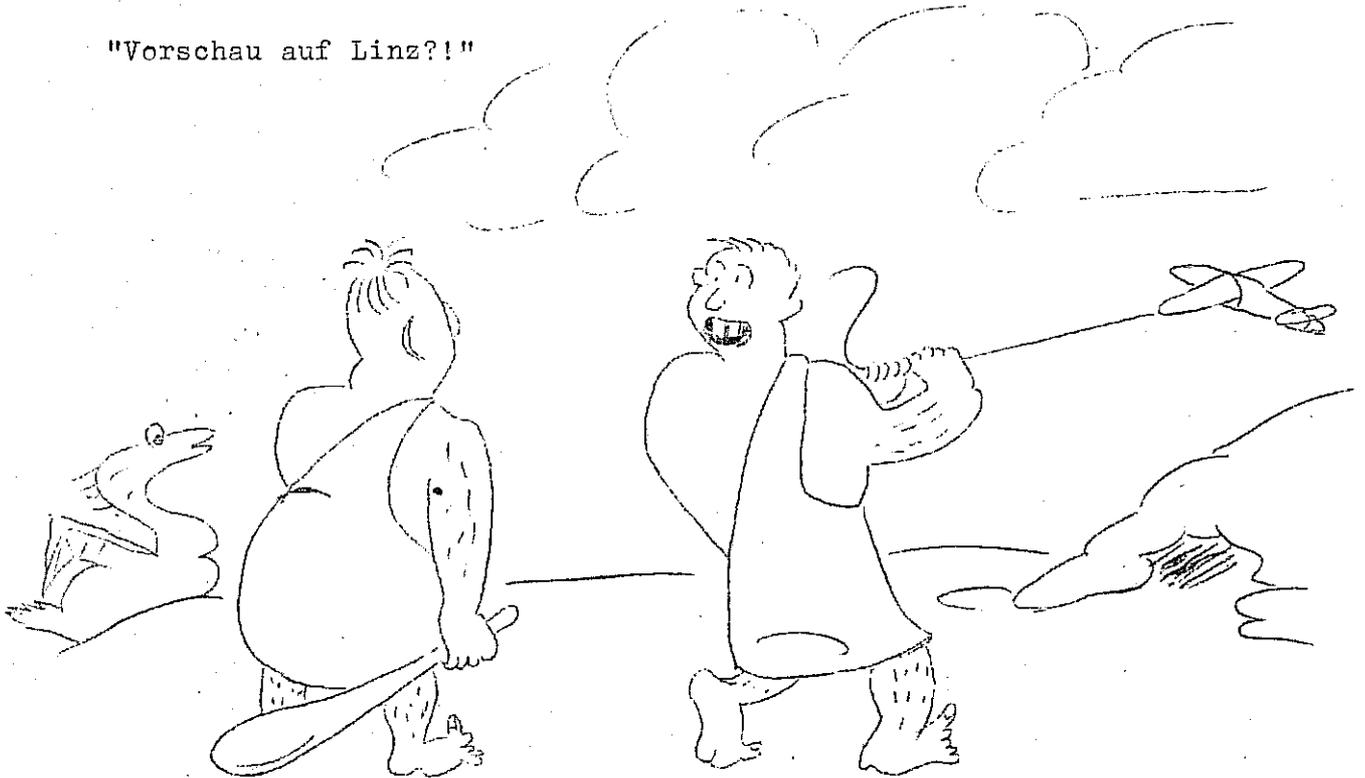
Wir wollen uns ja alle dort Wiedersehen!

"Sehn wir uns in Linz?"



"Na klar!"

"Vorschau auf Linz?!"



"Ich wundere mich, warum wurde das nicht früher erfunden?"  
Aus "American Modeller"

REKORDLISTE!

ÖMV-Rekordmeldung:

Bewerber: Liebel - Bugl,

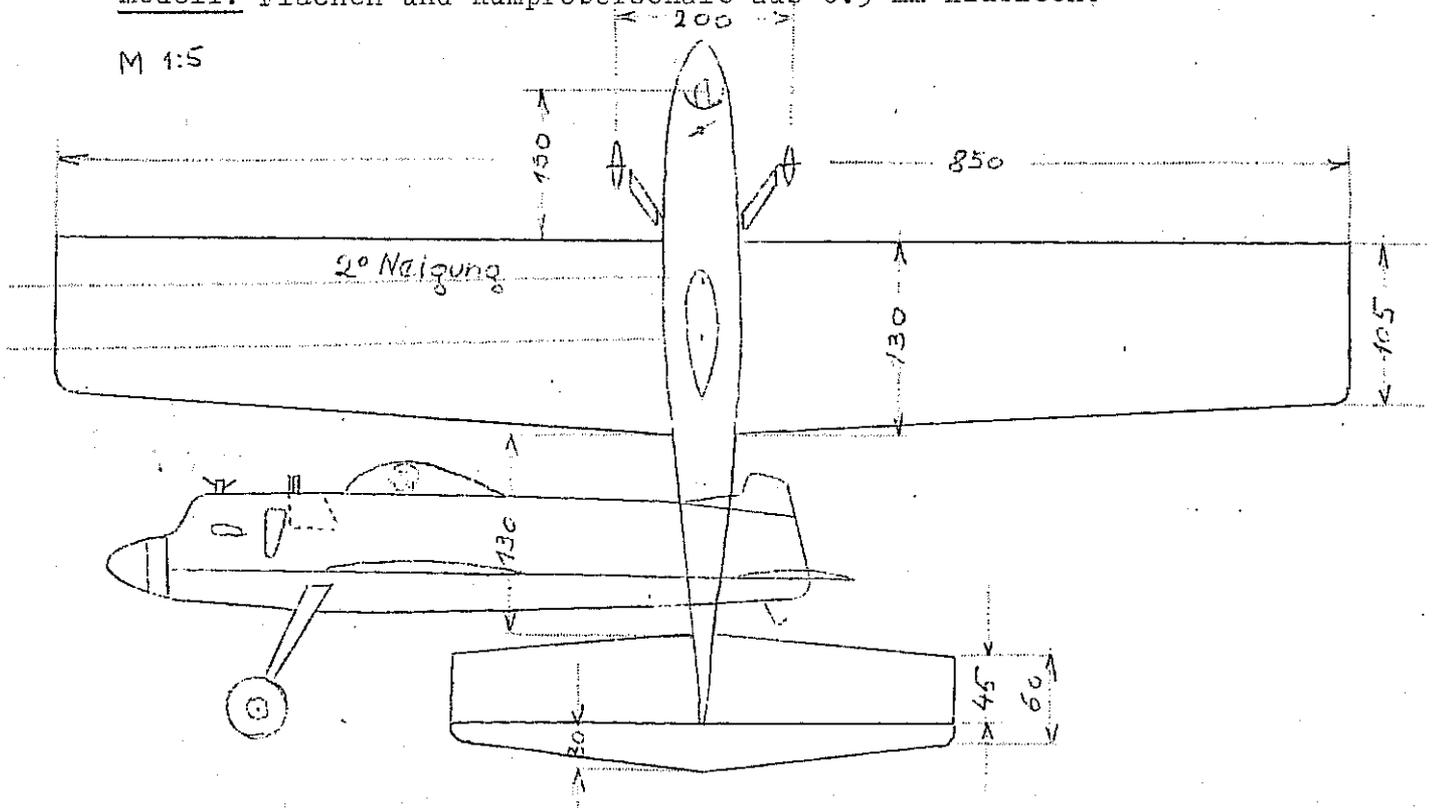
Art des Rekordes: Team Racer

Tag und Ort: 7.IX.1958 in Brüssel.

Zeiten: 6.10 & 6.26

Modell: Flächen und Rumpfoberschale aus 0.5 mm Alublech.

M 1:5



Die Gruppen berichten:

Wir freuen uns, die Gruppe Feistritz/Drau neu bei uns begrüßen zu dürfen und bringen gleich ihren ersten Bericht:

Unsere Gruppe besteht derzeit aus 10 aktiven Mitgliedern von denen sich 4 schon länger mit dem Flugsport beschäftigen. Das größte Hindernis einer Erweiterung ist der finanzielle Aufwand, der nun einmal notwendig ist. In einer unserer letzten Sitzungen haben wir daher beschlossen, die anfallenden Spenden und Subventionen dazu zu verwenden, unseren Mitgliedern auf die von der Materialstelle verbilligt bezogenen Materialien, noch einen Nachlaß von 10 % zu gewähren. So sind auch die finanziell Schwächeren unter uns in der Lage, aktiv mitzuarbeiten. (Keine schlechte Idee, könnte eventuell auch von anderen Gruppen übernommen werden. Anm. der Red.)

In unserer Gruppe laufen derzeit 2 Webra Winner (von denen der eine bereits die fünfte, der andere schon die zweite Kurbelwelle hat), 1 Taifun Hurrikan (der nicht mehr richtig will), 1 vier Jahre alter E.D. Racer, der immer noch brav geht, 1 neuer Webra Bully, der zur Zeit noch einläuft und ein eingelaufener Webra Mach I, der derzeit unser Glanzstück ist.

An Modellen haben wir: Zwei Artist, ein Matador, ein Skorpion und eine im Bau befindliche Elektra, ferner zwei Nurflügel Segler vom Typ Wick.

Wir haben die Absicht, bei den nächsten Kärntner Fesselflugmeisterschaften mitzumachen und wollen uns zunächst ein paar tüchtige Motoren und dementsprechende Modelle zulegen. Wir hoffen, mit den Motoren 1 OS Max 35, Bully und Mach I auszukommen. Der Anfänger will in seiner Klasse mit einem E.D. Racer fliegen.

Wir fliegen sehr viel im Winter, obwohl das nicht immer ideal ist. (Tun das auch andere Gruppen? Red.)

Wir sparen uns aber Modelle (bei den Anfängern).

Vorige Woche haben wir in einem Tage das "Weizerl" gebaut. Wir waren überrascht, wie gut das kleine Ding mit einem alten Webra Winner fliegt. Der E.D. Racer war dafür zu schwer. Man mußte soviel austrimmen, daß es die guten Eigenschaften verlor. Bauart, Gefälligkeit und die erstaunliche Bruchsicherheit machen es zu einem i d e a l e n Kunstflugtrainer.

Gerne hätten wir einen Typ, wie aus welchem Material und auf welche Art man am besten Ski an Fesselflugmodellen anbringt, ohne daß sie die Flugeigenschaften wesentlich beeinflussen. Wer weiss hier Rat?

Mit herzlichem Gruß!

Werkstättenleiter: F. Taxer

Gruppenobmann: Karl Nachbargauer.

Aus Urfahr erreicht uns folgender Bericht:

Unsere am 15.12.1958 abgehaltene Jahreshauptversammlung ergab einige Umstellungen in der Gruppenleitung:

Baugruppenleiter: KEPPLINGER Gottfried  
Stellvertreter: STRAUCHS Franz  
Kassier: KERSCHBAUM Adi  
Schriftführer: OEHLINGER Ernst

Die Baugruppe Urfahr 206 ist weiters, wie bisher bestrebt, die Interessen des ÖMV zu vertreten und nimmt den Schritt, welchen das Ausscheiden aus dem Österreichischen AERO-Club bedeutet, mit Gutdünken und einstimmig entgegen.

Nun einige Klagen:

Die Materialstellenlieferungen, die Zeitschriftenzusendung, sowie die Verbindung zur Bundesleitung lassen zu wünschen übrig. (Eine Besserung bahnt sich an! Die Red.)

Finanziell ist die Baugruppe festgefahren und schließt das Jahr mit einem Defizit von S 350.-- ab. Diesbezügliche Vorsprache um Zuschuß aus Landesmitteln brachte leider einen negativen Bescheid. Die Einnahmen von Mitgliedern gehen zur Gänze für Heimmiete, Licht und Brennmaterial auf. Die Werbemarken werden für die Beihilfe unserer Studenten und Schüler verwendet (Spritzzuschuss usw.)

Eine Bitte hätten wir noch: Sollten Meisterschaften oder sonst etwas von Bedeutung für unsere Baugruppe sein, bitten wir um zeitgerechte Verständigung!

Wir hoffen, im nächsten Monat erfreulicherer berichten zu können.

Oehlinger Ernst

Kepplinger Gottfried

#### Die Eisenerzer Modellbaugruppen berichten:

Da bei uns im Winter modellflugmässig, wegen des meist schlechten Wetters nichts los ist, haben sich die Kinderfreunde und die ÖMV-Gruppe ein gemeinsames Winter- und Schlechtwetterprojekt ausgedacht. Nach englischem Vorbild wurde eine Autorennbahn gebaut, die sich tadellos bewährt hat und uns die Schlechtwetterperioden vertreiben hilft.

Wir wollen eine kurze Beschreibung geben, damit sich die Leser eine kleine Vorstellung machen können. Die Fahrzeuge sind Modelle von Grand Prix Rennwagen und werden mit einem E-Motor angetrieben (Lok-Motoren aus Spielzeugeisenbahnen). Die Fahrzeuge sind im Maßstab 1:32 gebaut, also ziemlich klein, durchschnittlich 11 bis 12 cm lang. Die Stromzuführung erfolgt über eine Führungsschiene, die auch zur Lenkung dient und eine Stromzuführungsschiene, die sehr flach ist und keine weitere Aufgabe hat. Die Bahn ist aus Hartfaserplatten auf einem Unterbau aus Weichplatten. Wir haben 5 Fahrbahnen mit einer Streckenlänge von 14 m. Jede Bahn hat eine eigene elektrische Zähluhr zum Runden zählen. Die Rennwagen erreichen eine Geschwindigkeit von ca. 7 km/h. Wir haben schon einige Rennen gefahren und hatten viel Spaß dabei, insbesondere dadurch, weil man bis zuletzt nicht weiß, wer gewinnen wird (wegen Entgleisungen). Wir wollen nicht unbedingt andere Gruppen zur Nachahmung verleiten, doch dachten wir es wird vielleicht interessieren, wie wir den Winter verbringen. Außerdem dürfte diese Sportart von uns erstmalig in Österreich ausgeführt worden sein. Nachzutragen wäre noch, daß jeder Fahrer für seinen Wagen einen eigenen Geschwindigkeitsregler hat. Gefahren wird mit 12 Volt. Das wäre es wieder für diesmal.

Rrrrrrrrrrr! Viele Grüße!

Karl Svimmersky

Franz Czerny.

TECHNISCHE SEITE:

Neue FAI Beschlüsse:

Von der FAI wurden im November 1958 in Liege/Belgien folgende Modellflugänderungen beschlossen:

1. Die maximale Flächenbelastung für Funkferngesteuerte Modelle wurde auf 75 g/qdm erhöht.
  2. Der Wimpel an der Hochstartschnur für Segelmodelle ist auf 2,5 qdm zu vergrößern.
  3. Die Nationalmannschaft an Weltmeisterschaften werden von 4 auf 3 Teilnehmer reduziert.
  4. Die Zeit für einen Versuch (Fehlstart) bei Motormodellen wird auf 20 Sekunden erhöht.
  5. Beim Fesselflug entfällt der normale Wingover, dafür werden Dreieckslooping und vierblättriges Kleeblatt neu eingeführt.
  6. Bei Mannschaftsrennen fliegen nunmehr jeweils 3 Mannschaften in einem Kreis.
- 

JUGEND-FESSELFLUG-GRUPPEN-TRAINING

von Erich JEDELSKY

Diesmal bringen wir ein einfaches Fesselflugmodell mit guten Flugeigenschaften. Rümpft bitte nicht die Nase darüber, denn die Beginner werden dafür dankbar sein und vergeßt auch nicht, Ihr habt auch einmal mit dem Fesselflug begonnen!

Sollten nur einige Anfänger durch dieses Modell für unseren Sport gewonnen werden, so hat es seinen Zweck besser erfüllt, als all die Supermodelle, die mit viel Mühe und Not fertig gebaut werden, beim ersten Flug meist zu Bruch gehen und den Neuling, anstatt zu gewinnen nur abschrecken und kopfscheu machen.

Doch nun genug gepredigt und lassen wir unseren Freund Erich JEDELSKY zu Wort kommen:

DZ.

Keine Modellflugsparte erscheint im Zeitalter der Technik und des Motors geeigneter, eine lebendige, lebhaft - laute Jugend, für welche das knatternde Moped bereits zum selbstverständlichen Teil ihres Lebens geworden ist, so für den Modellflugsport zu gewinnen, wie ein Antriebsmodell mit seinem Motorengebrumm. Eine vorwärtsstürmende Jugend will ihre Kräfte und Fähigkeiten erproben! Sie will "tätige" Erlebnisse und nicht besinnliche Beschaulichkeit. Hier gibt besonders der Fesselflug der Jugend die Möglichkeit, durch das Steuern des Modelles über die Leinenverbindung ein direktes und auch körperlich spürbar tätiges Flugerlebnis zu erreichen.

In keiner anderen Modellflugsparte kann sich der Anfänger ferner soviel an baulicher Ungenauigkeit leisten, wie im Fesselflug. Ist auch die mangelhafte Bauausführung des jugendlichen Anfängers in den seltensten Fällen auf das Unvermögen, als in der überwiegenden Mehrzahl auf die Ungeduld des jungen Menschen zurückzuführen, so bedeutet eine pfuscherhafte Bauausführung im Freiflug meistens einen Mißerfolg beim Flug. Im Fesselflug dagegen fliegt, übertrieben gesagt, alles, solange nur der Motor ordentlich schnurrt.

Dieser Punkt der "jugendlichen Ungeduld" ist der Angelpunkt jeder Jugendarbeit überhaupt. Der junge Mensch muß, mit einem Minimum

an Aufwand, ohne größere Schwierigkeiten und so rasch als möglich zu dem erträumten Erlebnis kommen. Erst nach diesem, also dann erst, wenn er auf den Geschmack gekommen ist, ist er bereit und hat auch aus dem Erlebnis heraus die Kraft, mehr Mühe und Aufwand sowie finanzielle Opfer auf sich zu nehmen. Erst dann kann auch die Erziehung zur baulichen Genauigkeit und Sorgfalt einsetzen. Die Kraft hierzu muß dem jungen Menschen jedoch immer wieder aus dem Erlebnis erwachsen können, welches ja letzten Endes das Ziel aller Bautätigkeit ist, sollen Modell fl i e g e r aus den jungen Menschen werden und nicht die, dem jugendlichen Geist fremde Art des Modell b a u e r s , der nicht im erprobenden Einsatz das Ziel seines Geistes und seiner Hände Arbeit sieht, sondern sich mit einem genießenden, liebevollen "Werken und Anblicken" allein begnügt. Die Jugend braucht ein dynamisches Ziel, und nichts ist im Modellflug dynamischer als der Fesselflug.

In keiner Sparte ist auch die, bei unserer 100 %igen Bodennutzung so leidige Platzfrage leichter und ohne zu große belastende Anfahrten zu lösen, als im Fesselflug. Hierfür findet sich doch wenigstens am Stadtrand ein Plätzchen zum "Runddrehen", ohne 20 bis 50 km anreisen zu müssen.

So sehr also der Fesselflug geeignet erscheint d e r Modellflugsport für die Jugend zu sein, so sind es doch zwei Dinge, die ihn fast in das Gegenteil verkehren können. Erstens die Schwierigkeiten bei der Bedienung eines Modellmotors, die jeder Neuling hierbei hat, und zweitens die richtige Dosierung der Steuerbewegung am Handgriff bei den ersten Flügen, die sonst meistens mit einem zünftigen Absturz enden, weil zu stark "gefuehrwert" wird. Wenn nun der Motor von einem erfahrenen Modellflieger angeworfen und einreguliert wird und außerdem, dem Neuling bei den ersten Flügen die Hand geführt wird, werden auch die letzten Klippen überwunden und es ist die Gewähr gegeben, daß es nicht nur kein Mißerfolg wird, sondern der Neuling im wahrsten Sinne des Wortes gut über diese ersten entscheidenden Runden kommt. Dann ist auch ein intensives Erlebnis für die Fesselflugjünger gegeben, wie aus ihren Gesichtern immer wieder zu ersehen ist. Steht also ein, im Fesselflug erfahrener selbstloser Gruppenführer zur Verfügung, der auf's Selbstfliegen verzichten kann und dafür seine Jünger einweist, ist auf diese Art am erfolgreichsten die Jugend für den Modellflugsport zu gewinnen. Mit dem Können und Wollen dieses Gruppenleiters freilich, steht und fällt die Arbeit! Aber steht und fällt mit einem geeigneten Führer nicht überhaupt jede Jugendgruppe?!

Aus diesen grundlegenden Gedankengängen wurde die Idee eines Fesselflug'- Gruppentrainers geboren und erprobt. Dieser Trainer besteht aus zwei trennbaren Hauptteilen: dem Antriebsaggregat mit Fahrwerk und der eigentlichen Zelle. Das Antriebsaggregat besteht aus einem Motorbock auf dem der Motor mit Luftschaube, der Tank und das Fahrgestell fix montiert sind. Es kann als kompletter Block im Nu mit Gummiringen auf jede Zelle des gerade zum Fliegen darankommenden Anfängers ummontiert werden. Das Antriebsaggregat wird vom Verein beigestellt und vom Gruppenleiter gewartet, während jeder Neuling seine eigene Zelle baut. S'okönnen mit einem teuren Motor viele Anfänger ihre ersten Übungsflüge machen. Die Zelle ist so einfach wie möglich gehalten, ganz in Vollbauweise; sie kann in zwei Bauabenden fertig sein. Am ersten Abend: Herstellung und Zusammenbau der Einzelteile. Am zweiten Abend: Verputzen und Lackieren.

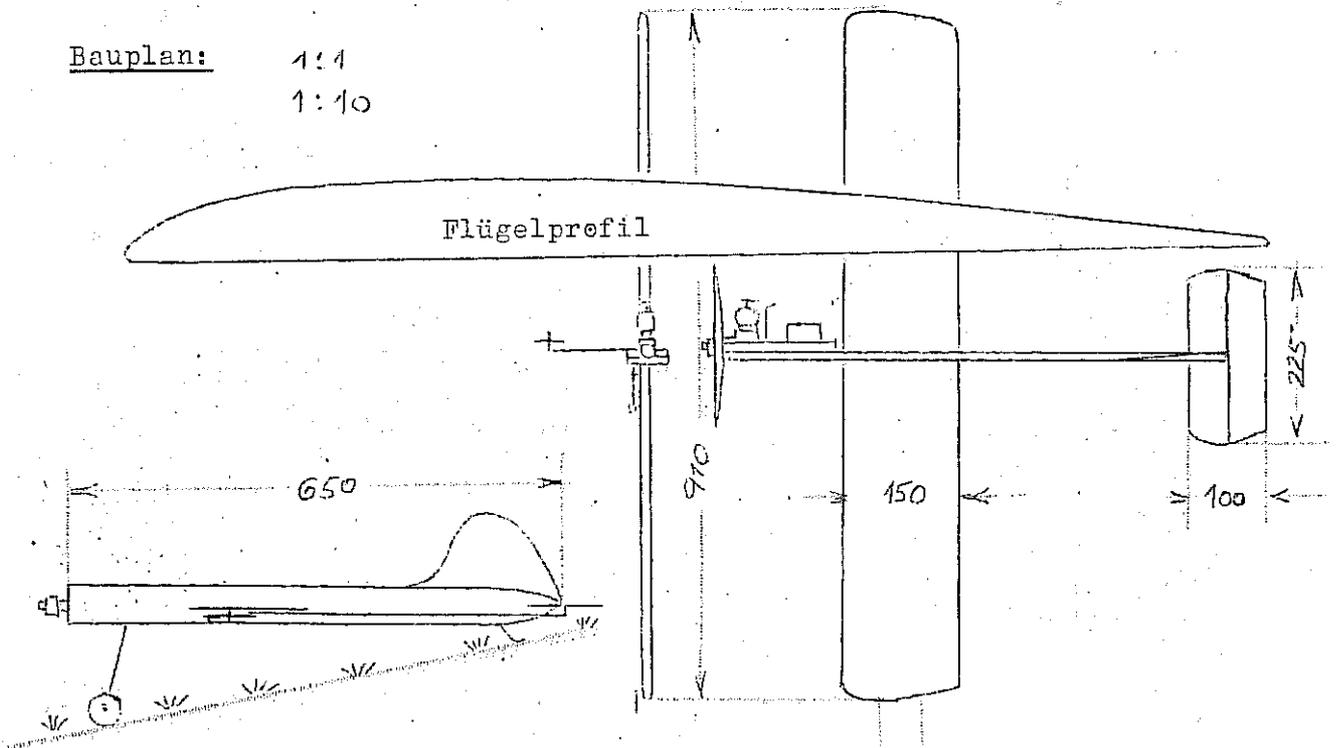
Als Handgriff hat sich ein gewöhnlicher Holzgriff mit dünnen Rebschnüren, den sich jeder selbst herstellt, gut bewährt. Leinenlänge ca. 12 m. Mit dem Trainer können Looping aufwärts tadellos geflogen werden. Nach diesen fällt meistens schon die Entscheidung ob das Interesse sich auf Kunstflug, Mannschaftsrennen oder anderes richtet. Dafür kann sich dann jeder seinen eigenen, jeweils richtig geeigneten Motor anschaffen.

Erich Jedelsky

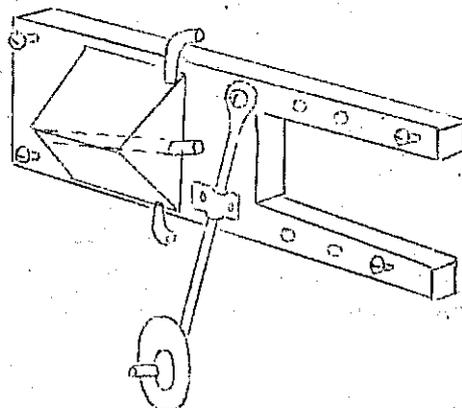
Benötigtes Material:

Motorbock	: 10 mm Sperrholz
Motor	: 2,5 ccm
Tank	: 1 mm Zelluloid, 25 ccm
Fahrgestell	: 4 mm Stahldraht
Rumpf	: 10 mm Fichte
Höhenleitwerk	: 3 - 5 mm Balsa
Seitenleitwerk	: 3 - 5 mm Balsa
Sporn	: 2 mm Stahldraht
Stoßstange	: 2 mm Fahrradspeiche

Bauplan: 1:1  
1:10



Skizze: Motorbock mit Tank und Fahrwerk.  
Holzschrauben zur Befestigung mit Gummiringen.



## Die Herstellung von Balsarohrrümpfen für Wakefieldmodelle.

Wenn wir uns die Statistik der vergangenen Bundesmeisterschaften ansehen, bemerken wir, daß in der Klasse der Wakefield-Modelle nur 5 Modellflieger am Start erschienen sind. Das müßte uns zu denken geben und hat vermutlich folgenden Grund:

Als ich vor eineinhalb Jahren mein erstes WAKEFIELD-Modell baute, war ich auf diesem Gebiet noch ein vollkommener Laie. (Ich war es auch zu dieser Zeit. F.CZ.) Ich weiß daher aus eigener Erfahrung, wie schwer man es hat, wenn man erst auf alles selbst kommen muß. Es wäre daher vorteilhaft, wenn jene, die sich bereits mit dem Bau dieser Modelle befaßt haben, ihre bisherigen Erfahrungen im "Modellsport" veröffentlichen würden!

Ich will nun damit den Anfang machen. Diesmal will ich beschreiben, wie man zweckmässig und schnell einen formschönen und festen Rumpf herstellen kann:

Dazu benötigen wir:

1 ausgebrannte Leuchtstoffröhre, die man in jeder Werkstatt oder in jedem größeren Büro umsonst bekommt.  
4 Stück Balsa 0.8 mm x 100 mm breit.  
Weiters einige Meter Gummibänder, ein ausgedienter Gummimotor ist dazu bestens geeignet.  
Papierklebestreifen und dünne Seide oder Nylon.

Nun zum Bau: Wir nehmen ein breites Brettchen 0.8 Balsa nongrain (quartergrain ist nicht geeignet) und legen es einige Minuten in (warmes) Wasser. Dann wickeln wir es schraubenförmig um die Leuchtstoffröhre und halten es mit einem Gummiband in seiner Lage fest, bis es ganz trocken ist. Am besten über Nacht (Skizze 1). Ist nun das Balsa ganz trocken, wird es wieder vom Rohr abgenommen und die Innenseite 1 bis 2 mal mit Nitro oder Spannlack gestrichen. Nachdem die Leuchtstoffröhre ganz leicht eingeölt wurde, wird das Balsabrettchen wieder auf diese aufgewickelt und die Fuge mit einem Papierklebestreifen verklebt (Skizze 2).

Vorteilhaft ist es, wenn man jetzt das entstandene Rohr mit Seide bzw. Perlon bespannt, da dadurch eine größere Sicherheit bei Gummirissen gegeben wird. Sind wir mit dem Bespannen fertig, wird eine zweite Schicht 0.8 Balsa mittelhart mit Faserrichtung in der Längsachse darübergelimit (Skizze 3). Zum Verleimen wird Movicol (Kaltleim) verwendet. Nach dem Trocknen wird der Rumpf fein verschliffen und dann mit leichten Drehbewegungen von der Röhre abgezogen. Achtung!!! Da die Leuchtstoffröhre um 1 mm konisch ist, müssen wir darauf achten, daß wir den Rumpf nach der Seite des kleineren Durchmessers abziehen, sonst sprengen wir ihn!!!

Für den hinteren Teil des Rumpfes benötigen wir nun ein zweites, diesmal stärker konisches Balsarohr. Dazu besorgen wir uns von einem Drechsler eine passende Schablone, die er uns nach unserem Wunsch abdreht. Diese Schablone (Skizze 4) wird nun ebenfalls wieder

leicht eingeölt und dann auch zweimal mit Balsa 0.8 beplankt. Diesmal genügt es, wenn wir die Faser nur inLängsrichtung legen. Die Fuge der ersten Schicht wird wiederum mit einem Klebstreifen verklebt. (Dadurch wird vermieden, daß sich der Rumpf an der Form anklebt und dadurch schwer oder überhaupt nicht mehr lösen läßt).

Jetzt haben wir unsere beiden Rumpfteile und müssen diese noch miteinander verbinden. Dies geschieht folgendermaßen: (Skizze 5 und 6). In den zylindrischen Teil des Rumpfes leimen wir einen 0.8 Balsastreifen so, daß etwa 15 mm hervorragen. Danach wird der konische Teil aufgeschoben und verleimt.

Nach Einleimen des Kopfspantes, der Höhenleitwerksauflage und des Seitenleitwerkes wird der ganze Rumpf noch einmal mit Porenfüller (Glattex) oder Spannlack gestrichen, verputzt, dann mit dünnem Japanpapier oder Modellschan bespannt und anschließend noch 2 bis 3 mal mit Spannlack oder Nitro gestrichen. Jetzt sind wir fertig. Ihr werdet über die große Festigkeit bei geringem Gewicht angenehm überrascht und begeistert sein.

Im nächsten Heft will ich dann noch den Rumpfkopf samt Luftschraubenmittelstück beschreiben.

Johann SBASCHNIGG.

=====

M i t t e i l u n g e n der Bundesleitung und Materialstelle:

Die Materialstelle teilt uns mit, daß spätestens Anfang Feber mit dem Erscheinen der neuen Preisliste zu rechnen ist.

-----

Die Bundesleitung gibt uns provisorisch folgende Wettbewerbsstermine bekannt:

Internationaler Fesselflugwettbewerb, Ende April in Wien.

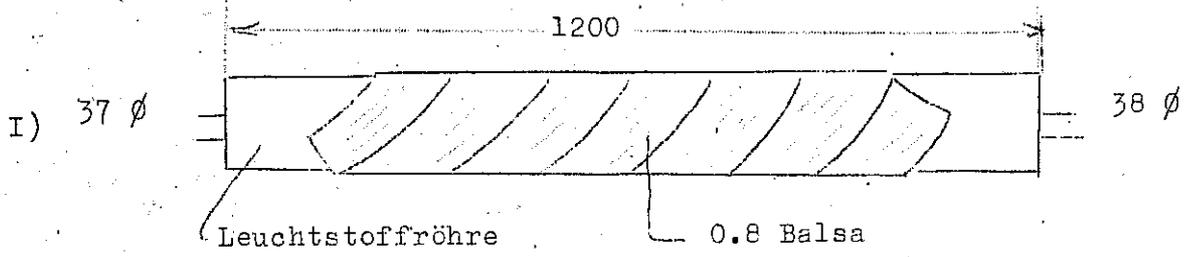
Internationaler Freiflugwettbewerb, Anfang Juni,  
Ort vermutlich auch Wien.

In der nächsten Nummer sollen auch bereits die Bestimmungen für concours d'elegance bekanntgegeben werden!

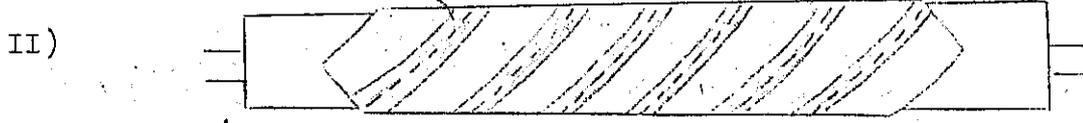
Sämtliche Gruppen werden aufgefordert, ihre AERO-Club-Stimmkarten mit den aufgeklebten Jahresmarken an die Bundesleitung zwecks Rückvergütung einzusenden!

=====

Skizzen zum Artikel "Wakefieldrumpfe".



Fuge mit Klebstreifen verklebt.



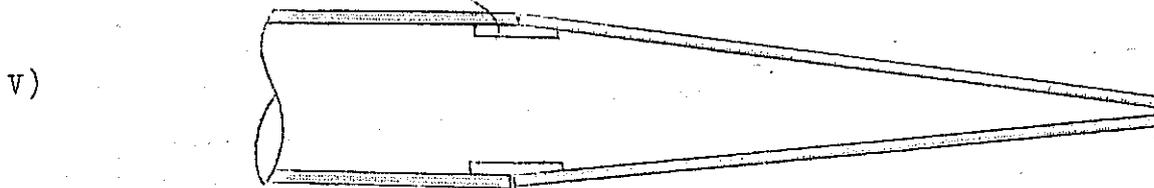
zweite Schicht.



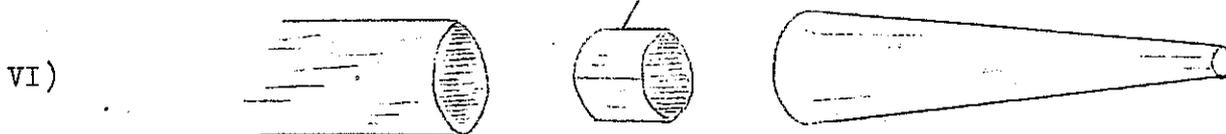
Rumpfende.



Balsa 0.8



Verbindungsstück



## R.C. in DARMSTADT

### Versuch eines Berichtes!

Für unsere Fernsteuerfreunde möchte ich heute einen kurzen Bericht von der R.C. Europameisterschaft um den Pokal "S.M. des Königs der Belgier" in Darmstadt bringen. Eigentlich hätte das ein Berufener als ich machen sollen, da ich ja nur als privater Zuseher und nicht während der ganzen Meisterschaft dort war.

Begonnen hat das Ganze damit, daß ich im richtigen Zeitpunkt in Stuttgart war und, da die Leute durchs Reden zusammenkommen, vermittelten mir die Stuttgarter Modellflieger eine Fahrgelegenheit. Am Sonntag den 22. September stand ich also um 7 Uhr früh am verabredeten Treffpunkt. In der vorangegangenen Nacht hatte es ziemlich stark geregnet und ich war daher sehr skeptisch, ob wir überhaupt fahren würden. Zum Glück hatte es gegen Morgen zu regnen aufgehört und so fuhren wir doch. Wer kann sich mein Erstaunen ausmalen, als ich beim Autobahnrasthaus Darmstadt, wo wir aus verschiedenen Gründen hielten, plötzlich meinen Namen hörte. Ich schaute hin und her, konnte aber niemanden entdecken. Mein Name ertönte wieder und wieder und auf einmal sah ich Herrn Edwin Krill und Herrn Kastner aus einem Autobus auf mich zukommen. Es gab eine herzliche Begrüßung und dann, nach kurzem Plausch fuhren wir wieder getrennt unserem Ziel entgegen. Auf dem Platz herrschte ein reger Betrieb. Der "Flugplatz" war verhältnismässig klein, denn ca. die eine Hälfte des normalen Flugplatzes war mit den Masten einer Funkanlage gespickt, die andere nahmen ein Kraftfahrzeugpark mit hoher Umzäunung, die Teilnehmer- und sonstige Zelte, Verkaufsstände, sowie eine Nikeabschußbasis ein. Was noch übrig blieb, diente den Modellfliegern als Start und Landeplatz. Dieser war aber bei der gegebenen Wetterlage ausreichend.

Nun zum Fliegen selbst. Die Modelle waren größtenteils sehr sauber gebaut und flogen auch zum Meisten sehr gut. Bei den Funkanlagen sah man kaum einen Versager. Beim Landeanflug ergab sich zwar noch eine Schwierigkeit, dadurch, daß er über den Zuschauern erfolgen mußte. Leider kann ich keinen genauen technischen Bericht geben, da ich nicht viel Gelegenheit hatte, die Modelle so nahe anzusehen. Ebenso kann ich nicht zum Fliegen die einzelnen Namen nennen, da ich zu dieser Zeit noch nicht wußte, daß ich darüber schreiben würde und so machte ich mir auch keine Notizen. An Modellen sah man hauptsächlich Hoch- bzw. Schulterdecker, aber auch einige Tiefdecker, die aber die besten Flugleistungen zeigten. Doppeldecker war keiner vertreten, doch hörte man munkeln, daß demnächst einige auftauchen würden.

Bei den Einachssteuerzügen zeigte es sich, daß es ziemlich schwierig ist, das vorgeschriebene Programm exakt zu fliegen. Beim Einkurven gegen den Wind ergab sich immer ein Aufbäumen, so daß man bei einigen Flügen Mühe hatte, das Programm überhaupt zu erkennen. Am ruhigsten war der Flug eines Schweizer Deltamodelles, nur stieg es sehr schnell und erreichte in kurzer Zeit die Wolkenbasis, in welcher es öfters verschwand, wobei es sehr weit abgetrieben wurde und seinen Flug mit einer Außenlandung beenden mußte. Bei den Seglern waren nur VIER Teilnehmer erschienen, wobei alle Modelle ähnlich und in der Größe der MU 118 entsprechend waren. Die Segler hatten einige Schwierigkeiten bei der Landung, da vom Publikum bis zum Landekreis nur eine

kurze Strecke zur Verfügung stand und die Modelle auf diesem kurzen Stück nicht herunterkommen wollten.

Die Modelle mit Mehrachsensteuerung zeigten hervorragende Leistungen, besonders die Flüge der ersten drei waren eine Passion. Mir persönlich gefiel der Flug von Bernhardt am besten. Sein Trudeln und überhaupt der ganze Flug war einmalig und von unerhörter Präzision. Am verwegenen flogen dafür die Engländer, obzwar sie nicht das Programm erfüllten. Wüst sah es ja aus, als einer dieser Vögel im Rückenflug in ca. 2m Höhe aufs Publikum losraste, kurz vorher hochzog und in Normallage rollte und dann kurz vorm Landekreis wie eine reife Pflaume herunterfiel. Ebenso verwegener war ein anderer Modellflieger, der, als er merkte, daß er zur Landung zu kurz kam, Zwischengas gab und etwa 10 cm über dem Dach eines VW-Kombi hochzog und dann eine tadellose Landung hinlegte. Jeder hörte schon das Krachen und sah bereits ein kaputtes Modell sowie einen beschädigten Kombi, doch zum Glück passierte nichts. Impassiv war eine Rolle, die ein dritter während des Hochziehens vorführte.

In der Mittagspause zeigte noch ein Berliner Modellflieger mit seinem kleinen Modell (um 80 cm Spannweite, mit Webra Picollo) mit einer 4 Kanalanlage einige nette Kunstflüge. Anschließend flog auch ein Herr aus Württemberg mit seinem Modell, in welchem sich das Kaskadensystem von Brunnenkant befand ein Kunstflugprogramm vor. Er zeigte dadurch mit seinem auffallend ruhigen Flug, daß man auch mit billigeren Mitteln und der nötigen Übung allerhand erreichen kann.

Als um ca. 17 Uhr eine Gewitterfront bedrohlich näher kam, beschlossen wir abzufahren. Dies erwies sich als günstig, denn als wir die Autobahn erreichten, goß es bereits in Strömen so stark, daß man meinte, in einem U-Boot und nicht in einem Auto zu sitzen. Nach 30 km hörte dann der Regen auf und ich wurde heil an meinem Ziel abgeliefert und ein schöner Tag war zu Ende.

Nun, wie hätten wir bei einer Teilnahme abgeschnitten? Nach meiner Ansicht hätten wir einige Chancen bei den Segelmodellen gehabt. Hier besonders Herr Ing. Tollich, ganz abgesehen davon, daß er allein in einer Klasse hätte fliegen müssen. Aber auch mit den Einkanalsegeln wäre etwas zu holen gewesen.

Bei den Einkanalmotormodellen hätten wir auch ein bißchen mitreden können. Bei den Mehrkanalmodellen hätten wir kaum etwas zu bestellen gehabt, denn hier ist der fliegerische Standart sehr hoch und auch noch die Letzten der Meisterschaft mehr zeigten, als man bisher bei uns zu sehen bekam.

Ich hoffe, ich konnte mit meinem Bericht ein kleines Bild von den Europameisterschaften vermitteln, auch wenn es nicht allzuviel war, was ich berichtet habe.

Ich möchte aber auch hier die Gelegenheit benützen und den Stuttgarter Modellfliegern, besonders den Herren DENZIN und WIBERLY, meinen herzlichsten Dank aussprechen, denen ich es zu verdanken habe, daß ich diesen wunderbaren Tag in Darmstadt erleben konnte.

Czerny.

=====

Einige Tips zum Bau des OMU = ECHO = SELBSTBAUEMPFÄNGER!

Der OMU-ECHO-Selbstbauempfänger dürfte der zur Zeit für uns am billigsten zu erhaltende Empfänger sein, der gut funktioniert und durch seine einfache Abstimmung als "narrensicher" gelten kann.

Jeder, der mit einem Lötkolben umgehen kann, ist in der Lage, diesen Empfänger zusammenzubauen, der dann auch funktioniert. Es ist nur wichtig, daß man sich genau an die Bauanleitung hält und auch die Berichtigung berücksichtigt.

Wichtig ist auch die Beachtung folgender Punkte:

Den Lötkolben nicht allzulange an die gedruckte Schaltung halten, sonst besteht die Gefahr, daß sich die Kupferfolie vom Pertinax löst. Natürlich darf deshalb aber keine Kaltlötung gemacht werden.

Beim Löten der Transistoren und der Diode muß man besonders vorsichtig sein und u n b e d i n g t die hier anzulötenden Drähte mit einer Zange zwischen Lötstelle und dem Transistor bzw. Diode zwecks Wärmeabfuhr festhalten. Die Hitze ist nämlich Gift für diese Teile. Ein Radiotechniker hat mir auch geraten, den Lötkolben, vor dem Löten dieser empfindlichen Teile, vom Netz zu trennen, (Stecker ziehen), damit diese nicht durch einen eventuell vorhandenen Masse-schluß bzw. Induktionsströme zerstört oder beschädigt werden.

Werden diese Vorsichtsmaßnahmen beachtet, kann praktisch nichts mehr schief gehen. Bei mir hat der Empfänger nach eineinhalb-stündiger Bauzeit auf Anhieb funktioniert, was er auch bei jedem anderen tun muß.

CZ.



Zum Artikel über Glühkopfmotore und Bericht Brüssel.

Nachdem diese beiden Artikel allerhand Staub aufgewirbel haben, möchten wir kurz nochmals darauf eingehen. Zunächst, das Modell "Thunderbird" ist von Bob Palmer (ohne s). Das andere heißt "Nobler" und nicht Notler, wie fälschlich angegeben. Es stammt von George Aldrich, dem siebenfachen amerikanischen Staatsmeister!

Zu erwähnen wäre noch, daß in der Zeit, auf die angespielt wird, sehr wenige Modellflieger Gelegenheit hatten, einen leistungsfähigen Glühzünder zu erstehen.

Es ist wohl klar, daß in anderen Ländern keine gütige Fee die Modellflieger mit Motoren beschenkt, doch genügt es, wenn diese aus großen Werken kommen, oder von Staatsinstituten zur Verfügung gestellt werden. Bei uns dürfte kaum jemand die Lust haben, viel Geld für einen Platz im Mittelfeld auszugeben, bei einer Aussicht auf einen eventuell erreichbaren Sieg wäre das wohl etwas anderes. (Wer hat bei uns auch schon das Geld für einen teureren Spezialmotor, jede Menge Glühkerzen, das hier sehr teure Nitromethan und Berge von Luftschrauben?)

Es gibt aber, wie letzthin schon erwähnt, billigere Wege um Anschluß an die Spitze zu bekommen (vor allem Kunstflug, eventuell Mannschaftsrennen und Fuchsjagd. Letzteres kann aber auch wieder ziemlich teuer werden.)

Großmotorische Kunstflugmodelle sind wohl zur Zeit das Günstigste, besonders nach Einführung der neuen Regeln, doch gehört der Diesel noch nicht ganz ins alte Eisen. So flogen die ersten zwei Sieger der englischen "GOLD-TROPHY" jeweils nur mit einem 2,5 ccm Diesel. Dazu wäre zu sagen, daß die Engländer das Programm der Amerikaner mit seinen eckigen Figuren eingeführt haben, von dem man bisher annahm, daß es nur mit einem Glühzünder geflogen werden könne.

Lieber Kollege Buder, hoffentlich bist Du jetzt nicht böse. Im nächsten Heft bringen wir dafür Deinen Artikel über englisch im Modellbau.

CZ!

=====

INTERESSANTE NEUIGKEITEN:

In England wird zur Zeit der "Taplin Twin", ein Zweizylinderdiesel von 6.92 ccm Inhalt in Reihenbauweise um nur ca. S 620.-- angeboten. Dieser Motor dürfte besonders für große Ferngesteuerte Flug- und Schiffsmodelle geeignet sein. Die Tourenzahl ist mit einem motorradähnlichen Vergaser stufenlos von 500 bis 7.000, bei einer Latte von 13" x 8", einstellbar. Durch das verhältnismässig hohe Drehmoment ergibt sich bei 7.000 Touren die gleiche Leistung wie bei einem normalen Motor mit 15.000 Touren. Der Motor springt leicht an, läuft in beiden Richtungen und durch einen eingebauten Auspuff verhältnismässig leise und sauber. Durch die bei jeder halben Umdrehung erfolgenden Zündungen läuft er auch sehr erschütterungsfrei. Das alles mit normalem Dieselsprit ohne Dopfmittel. Es gibt auch eine Bortversion die mit Wasserkühlmantel und Schwungscheibe um ca S 700.-- angeboten wird.

CZ!

=====

- S C H I F F S M O D E L L B A U -

W o h i n s t e u e r n w i r ?

In der Zeit vom 29. November bis 1. Dezember 1958 tagten in Basel die Delegierten aus 6 zentraleuropäischen Ländern zwecks Zusammenfassung der Schiffsmode llbauerschaft Zentraleuropas zu einer Korporation. An sich keine üble Sache, wenn --- ja wenn nicht derartiges schon existierte, und in den seit Jahrzehnten schon bestehenden Internationalen Model Yacht Racing Union und Model Powerboat Association (Zentrale in London) gegeben wäre.

Wozu also all dieses Tam-Tam und Getue, diese rührende Besorgnis und Bedachtnahme auf unser "schiffsmode llbauerisches und mode llseglerisches Seelenheil"? - Diese Frage derzeit zu beantworten wäre verfrüht, hier heißt es für uns bloß abwarten und Gewehr bei Fuß die weitere Entwicklung dieser "zentraleuropäischen" Schiffsmode llbaubrüderschaft vorläufig "par distance" zu verfolgen.

Als höfliche Leute erwiderten wir die von Basel aus an uns ergangene Einladung zu dieser Schiffsmode llbauertagung durch Entsendung unseres Kollegen Dr. jur. Robert STEINER (AMV), dem die Aufgabe zufiel, unsere Republik, bzw. unsere rotweissrote Flagge dort entsprechend zu vertreten. Er hat diese Aufgabe, wie nicht anders zu erwarten, in mustergiltiger Weise gelöst. Gerade der Umstand, daß wir Österreicher zu dieser Tagung einen hervorragend versierten Juristen entsandten, ist es zuzuschreiben, daß nicht nur, dank der Verhandlungstaktik Dr. STEINERS in rascher und präziser Form alle den internationalen Verkehr betreffenden Agenden glatt und reibungslos abgewickelt werden konnten, sondern darüber hinaus die französischen, schweizerischen und italienischen Delegierten mit Österreich zusammen ein famoses Team abgaben, das den "Hegemoniege lüsten" (wenn dieser Ausdruck gestattet ist) und Führerschaftsansprüchen der starken westdeutschen Delegation von vornherein glatt die Spitze brach. Leider war es dem Schreiber dieser Zeilen bis jetzt noch nicht möglich, einen genauen Einblick in das gesamte Verhandlungsprotokoll der Baseler Versammlungen nehmen zu können, um jetzt schon ein abschließendes Urteil über Wert oder Unwert, bzw. Beitritt oder Distanzierung von uns österr. Schiffsmode llbauern zu dieser neugeschaffenen Corporation fällen zu können. Also wir stehen - wie bereits schon oben vermerkt - vorläufig noch "Gewehr bei Fuss", der ganzen Sache gegenüber, die Zukunft wird uns den Weg und unsere Stellungnahme hiezu weisen.

Und heute noch ein paar Worte zum Bezug von deutschsprachigen Mode llbauzeitschriften für unsere Belange:

Für uns Schiffsmode llbauer ist es eine fast undenkbbare Sache, ohne fortlaufende literarische Unterlage, Bezugsquellennachweis, Neuerungsmitteilungen usw. unser Hobby ausüben zu können. Nichts ist naheliegender als daß wir unser Augenmerk jenen Magazinen und Fachzeitschriften zuwenden, die sich mit schiffsmode llbauerischen Dingen befassen!

Für uns hat es gar keinen Wert und Zweck, unsere Schillinge in eines jener "Mischmagazine", die "jedem Etwas" zu bringen bemüht sind, zu investieren, da meist von 16 - 20 Seiten bloß 1 - 2 Seiten

für Schiffsmodellbau bestimmt sind, alles andere aber für uns wesentlich uninteressant ist, wir also mit unserem Schilling auch uns uninteressantes zu berappen haben! - Da sind wir Schotten! -

Modellbaumagazine, die sich ausschließlich bloß mit Schiffsmodellbau befassen, sind: "Der Schiffsmodellbauer", Hamburg/Fuhlsbüttel, Rübenkamp 247, Th.Vieweg Verlag, Einzelnummer 80 Pfg. - Dieses wirklich gediegene und fachlich für jeden ernstesten Schiffsmodellbauer bestempfehlenswerte Fachmagazin (erscheint monatlich an jedem 5.) verdient es wirklich, gelesen und durchstudiert zu werden, zumal sämtliche Artikel, Oläne und Bilder ein hohes Niveau erreichen. Jeder ambitionierete Schiffsmodellbauer liebt in erster Linie den HAMBURGER "SCHIFFSMODELLBAUER".

Ein weiteres Fachmagazin ist der "Nautikus" offizielles Organ des Verbandes deutscher Schiffsmodellbauer (monatlich 1 DM) Verlag und Druck BRUNO LANGER Verlag EESLINGEN am Neckar - Hegensberg, Ludwig Jahnstraße 37. Der Verfasserunterläßt es aus privaten Gründen, eine Stellungnahme gegenüber dieser bestimmt auch gut redigierten Fachzeitschrift Ausdruck zu verleihen, möge der Amateur selbst zwischen den beiden Fachmagazinen entscheiden.

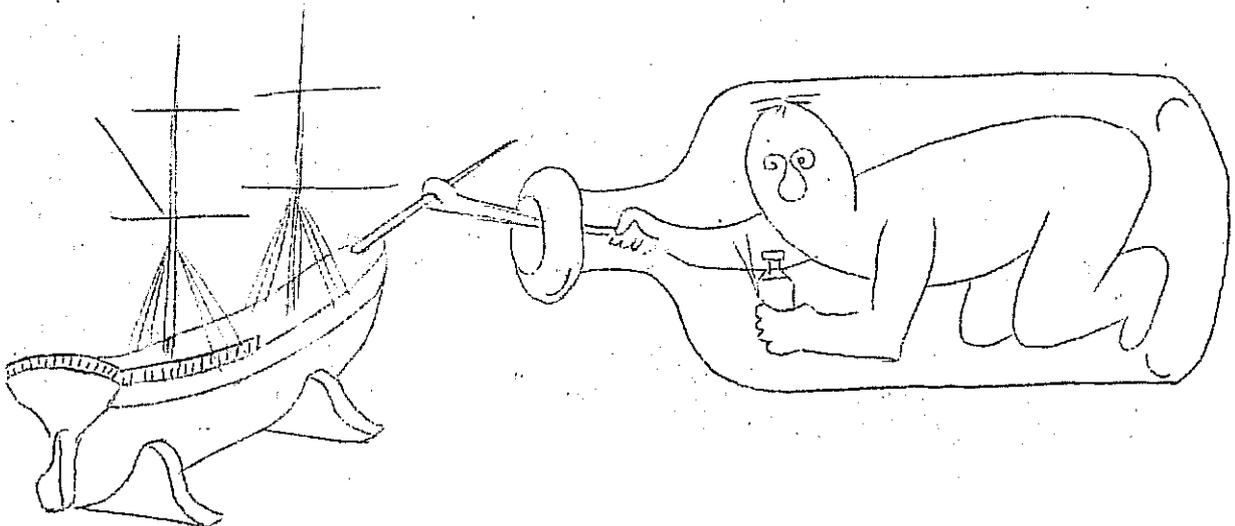
Als lesenswerte Ergänzung zum Hamburger "Schiffsmodellbauer" wäre noch "Die Seekiste", ein Journal der Schifffahrt (monatlich 1 DM) Kiel, Hasstraße 13 - 15 zu erwähnen, die stets Aktuelles aus der Großschifffahrt mit Planrissen der neuesten See- und Binnenschiffe sowie die zugehörigen technischen Unterlagen bringt.

Karl KOFFEND.

=====  
*Frankfurt, Eisenweg, Lager 63*

Eine Frage eines Laien; wenn es gestattet ist?

"Bau man so - ein Modell in der Flasche - "?????"



Aus "American Modeler".