

# MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

ÖMV-Bundesleitung  
Wien  
Ruckergasse 40

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

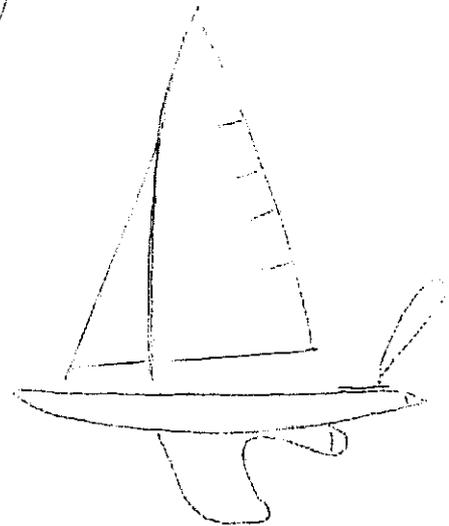
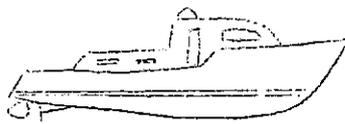
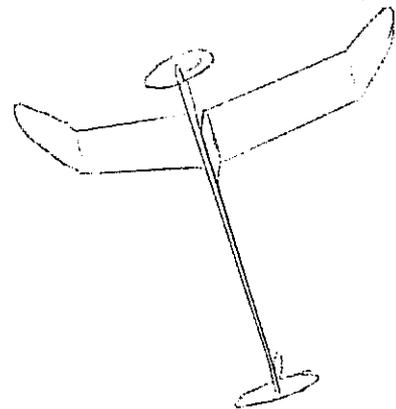
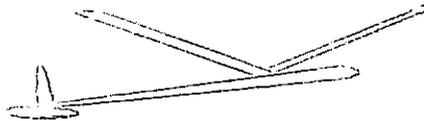
•  
Briefkasten

5. Jahrgang

1959

9

September



Modellsport - Völker verbindend!

FERIEN . . . . . Leider vorbei!

Die Ferien- bzw. Urlaubszeit ist nun vorbei und wir können mit frischen Kräften wieder unsere (Modellbau-) Arbeit aufnehmen.

Ich muß nun gleich wieder zu kritisieren anfangen und zwar habe ich bei den Bundesmeisterschaften die Zehntelskizzen der Modelle vermißt. Ich ersuche daher mindestens die drei erstplatzierten jeder Klasse, Skizzen ihrer Modelle an mich einzusenden. Die Zeit, um diese anzufertigen dürfte ja jetzt vorhanden sein, da keine Wettbewerbe mehr drängen. Ich bin gespannt, wer die ersten schickt? Und erwarte die Zehntelskizzen. Diesmal bringen wir einen Bericht von den Deutschen Meisterschaften, bei denen ich das Glück hatte, dabei zu sein. Auch bringen wir die Ergebnisse von den Wakefield-Weltmeisterschaften und einiger anderer Meisterschaften des In- und Auslandes.

Hier möchte ich auch gleich Herrn SCHREIBER vom "Mechanikus" danken, der mich von München nach Manching und zurück mitnahm, sonst wäre es mir nicht möglich gewesen, bei den DMM dabei zu sein. Nochmals herzlichen Dank!

Doch, jetzt zu den Artikeln!

Bis zum nächsten Mal

Euer F.CZ.

Fehlerberichtigung:

Bei dem Bericht von den Bundesmeisterschaften hat sich leider ein Fehler eingeschlichen, den wir diesmal berichtigen wollen.

Der Zweitplatzierte in der Klasse Jetex heißt nicht Walter, sondern Klaus Kniely! Bitte dies zur Kenntnis zu nehmen und den Fehler zu entschuldigen!

MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG:

Neue ÖMV-Mitgliedsausweise:

Die neuen ÖMV-Mitgliedsausweise sind bereits eingetroffen und können über die zuständigen Landesobmänner bzw. Landesfachwarte angefordert werden. Preis Pro Ausweis S 1.--. Zum Preis von S -.30 können außerdem Karteiblätter angefordert werden, die auf der Vorderseite für sämtliche Eintragungen vorgesehen sind, wie sie im Ausweis aufscheinen und deren Rückseite einen Raster zur Eintragung der monatlichen Zeitungsgebühren und Versicherungsprämien hat. Die Gruppen erhalten diese Vordrucke nur von den Landesgruppen und werden von der Bundesleitung nicht beliefert.

Nach Erhalt der Ausweise müssen diese sorgfältig ausgefüllt werden. Bitte zu beachten:

1. Auf der ersten Umschlag-Innenseite ist die Mitgliedsnummer eingestempelt (z.B.: OÖ. 00023 oder ST.00142 usw.). Außerdem sind 10 Rubriken zur Abzeichnung des monatlichen Mitgliedsbeitrages vorgesehen.
2. Einlageblatt erste Seite ist genauestens auszufüllen und dem Landesobmann zur Unterschrift zurückzusenden, der die Ausweise dann an die Bundesleitung weiterleitet.
3. Einlageblatt zweite Seite ist für die Vereins- bzw. Gruppenzugehörigkeit vorgesehen und vom Gruppenleiter zu unterschreiben.
4. Eintragungen auf der dritten Seite des Einlageblattes werden nach Vorlage der Belege (AERO-Club-Ausweis, vorläufige Prüfungsbescheinigung u.a.) durch die Bundesleitung vorgenommen.
5. Einlageblatt Seite 4 bleibt frei.
6. Umschlag zweite Innenseite wird mit dem Versicherungsstempel versehen, hat aber im Versicherungsfall nur dann Gültigkeit, wenn die monatliche Prämie pünktlich bezahlt wurde.

Laut Beschluß der letzten Bundesvorstandssitzung in Linz wird ab 1. Juli 1959 in sämtlichen Gruppen ein einheitlicher Mitgliedsbeitrag eingehoben. Dieser beträgt für Vollzahler monatlich S 5.-- und für Halbzahler (d.s. Personen, die kein eigenes Einkommen haben) S 2.50. Dieser Beschluß gilt vorläufig nur für jene Landesgruppen, bei welchen die Voraussetzungen dafür bereits durch Landesbeschluß gegeben sind. Auf alle Fälle müssen ab 1. Juli für sämtliche Mitglieder des ÖMV über den Landesobmann pro Monat S 2.-- an die Bundesleitung eingezahlt werden, wovon S 1.-- für die Haftpflichtversicherung und S 1.-- für die Zeitung "Modellsport" verwendet werden. Mitglieder, die bereits für 1959 das Zeitungsabonnement bezahlt haben, brauchen die S 1.-- für die Zeitung kein zweites Mal zu bezahlen, müssen dies aber gesondert angeben. Bei Landesgruppen, die bereits den beschlossenen Mitgliedsbeitrag einheben, sind die insgesamt S 2.-- für die Bundesleitung schon in diesem Betrag inbegriffen. Sämtliche Erledigungen betreffs die Ausweise können zwecks Kontrolle in Zukunft nur über den zuständigen Landesobmann bzw. Landesfachwart gehen.

Alle früheren Ausweise des ÖMV. verlieren ab sofort ihre Gültigkeit!  
Sport frei!

Edwin K r i l l e h.  
Bundesobmann

MITTEILUNGEN DER MATERIALSTELLE:

Neueingänge:

Stop-Tank	S 20.--	Bootsmann m. Steuerrad	S 4.--
Taifun-Düsenadel lg.	S 5.10	Pertinaxrohre als Rumpf für Gummimotormodelle	
Hochstartschnur Rossyl 50 m x 0.6	S 11.--	25/26 p.m.	S 19.--
Standart Holz 20 x 20	S 12.--	Super Nylon 10 x 6	S 22.80
Telematik Beta	S255.--	Plastik Spornräder 28 ø Paar	S 4.20
		Österr. Sperrholz 4 mm qdm	S -.35
		5 mm qdm	S -.45
Zeitung: Flugmodell - Technik	S 14.--		
Modell - Technik	S 14.--		

Auf alle Preise die üblichen Rabatte!

Die Lieferfirma für Jetex-Artikel sandte uns ein Schreiben, welches wir einfachheitshalber wiedergeben.

"Wie Sie erfahrungsgemäß wissen, ist für Jetex-Artikel wohl großes Interesse vorhanden, jedoch konnte sich der Verkauf infolge der hohen Kosten des Brennstoffes nicht so entwickeln, wie erwartet wurde. Wir sind in der angenehmen Lage, Ihnen nunmehr mitzuteilen, daß der Hersteller der Jetex-Düsenmotore auf Grund langjähriger Bemühungen den Preis für die Kraftstoffpillen reduzieren konnte und senden wir Ihnen anliegend unsere rev. Preisliste. Wir bitten jedoch zu beachten, daß der neue Brennstoff ein anderes Motorengehäuse benötigt und können daher die neuen Kraftstoffpillen nicht für die bekannten Jetex-Motore 50, 50 B bzw. Rocket verwendet werden. Um jedoch jenen Kunden, welche diese Motore von Ihnen bezogen haben, in die Lage zu versetzen, den neuen billigeren Brennstoff zu verwenden, können wir bis 30. Oktober 1959 Austauschmotorengehäuse zu einem Sonderpreis von S 3.-- per Stück zur Verfügung stellen. Motorkopf und Filter der alten Motore können selbstverständlich weiter verwendet werden und handelt es sich nur darum, das Motorgehäuse auszutauschen.

Wie erwähnt, werden in Zukunft nicht mehr die Motore 50 und 50 B geliefert und tritt an ihre Stelle die neue Type 50 C. Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, daß die Motorengehäuse, welche wir zum Ausnahmepreis von S 3.-- liefern können, in 2 Längen geliefert werden, und zwar die etwas längere Type für den alten Motor 50 B, die kürzere für den alten Motor 50."

Kraftstoffpillen für 50 C. Die neue Kraftstoffpille hat ungefähr 2/3 der Größe der alten Kraftstoffpille und brennt 7 Sekunden. Wenn gewünscht, können 2 Pillen in den Motor gegeben werden.

Neue Preise für Motorausstattungen und Pillen:

Jetex 50 C	S 45.--	Pillen, Dose zu 20 Stk.	S 12.60
Jetmaster	S 120.--	Pillen noch nicht bekannt.	

Auch auf diese Preise der übliche Rabatt!

ALLE GRUPPEN, DIE NOCH AUSSENSTÄNDE HABEN, WERDEN AUFGEFORDERT, DIESE EHESTENS ZU BEGLEICHEN!!!

GRUPPENBERICHTE:

W E T T B E W E R B S A U S S C H R E I B U N G !

2. Freiflugwettbewerb des ÖMV - St.Margarethen.

Die Modellbaugruppe ÖMV-St.Margarethen (Steiermark) führt gemeinsam mit dem ASV-Puch-Ikaros einen Freiflugwettbewerb in den Klassen F 3 (A/2) und Wakefield durch.

Der Termin für diesen Wettbewerb wurde für Samstag und Sonntag, den 10. und 11. Oktober festgelegt.

Nennungen bis spätestens 26. September an:

Bernhard Hirsch, St.Margarethen bei Knittelfeld, Hauptstraße 13.

Der Wettbewerb findet auf dem Flugplatz in Zeltweg statt. Das Betreten der Rollbahn ist grundsätzlich untersagt! Das Wettbewerbsgelände befindet sich am nördlichen Ende des Flugplatzes. (Genauer Lageplan in Modellsport 5/59).

Wettbewerbsordnung: Für die Durchführung gelten die entsprechenden Bestimmungen der FAI.

Zeitplan:

Samstag, den 10. Oktober: Klasse Wakefield.

Wettbewerbseröffnung 12,45 Uhr

Beginn des ersten Durchganges 13.00 Uhr

Sonntag, den 11. Oktober: Klasse F 3 (A/2)

Wettbewerbseröffnung: 8.30 Uhr

Beginn des ersten Durchganges: 9.45 Uhr

Wettbewerbsende: ca. 14.30 Uhr

Siegerehrung: 15.00 Uhr im Gasthaus "Zum Fliegerhorst"

Wertung: In der Klasse F 3 wird eine eigene Jugendwertung durchgeführt. Zu Wakefield und F 3 gibt es Einzel- und Mannschaftswertung. Für die Mannschaftswertung werden die Flugzeiten der 3 besten Teilnehmer eines jeden Vereines addiert.

Unterkunft und Verpflegung:

Im Gasthaus "Zum Fliegerhorst" (liegt gegenüber dem Flugplatzeingang) Preis pro Bett S 16.-- (Zweibettzimmer). Jene Teilnehmer, die bereits am Samstag am Wettbewerbsort eintreffen und Quartier benötigen, werden gebeten, dies mit der Meldung zum Wettbewerb bekannt zu geben, damit die nötige Bettenanzahl reserviert werden kann. Nennungsschluß muß auf alle Fälle eingehalten werden, da Meldung an den Flugplatzkommandanten erfolgen muß!

Die Wettbewerbsleitung selbst übernimmt keinerlei Haftung für jedwede, durch den Wettbewerb entstehenden Schaden. Es werden alle Gruppen herzlich eingeladen, an diesem Wettbewerb teilzunehmen!

Für den ÖMV-St. Margarethen:

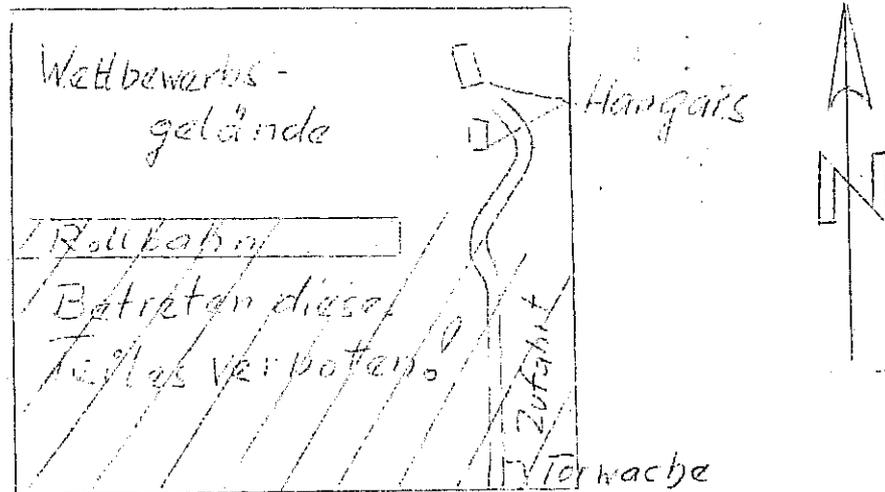
Bernhard Hirsch

Burgstaller Johann

Für den ASV-Puch:

Sbaschnigg Johann

Jantscher Norbert



---

Segler - Wettbewerb WEIZ 1959

Die ÖMV-Gruppe Weiz veranstaltet am Sonntag, den 18. Oktober 1959 in Weiz einen Segelflugmodellwettbewerb.

Wettbewerbsbeginn um 8.00 Uhr.

Der Wettbewerb wird in der A/2 Klasse für Jugend und Senioren ausgetragen.

Gruppenwertung: Wanderpokal der Sozialistischen Jugend, Bezirksleitung Weiz.

Alle Modellflieger und Baugruppen sind zur Teilnahme herzlich eingeladen.

Anmeldung und Auskunft: Bruno Sumper, Weiz,

Franz Brucknergasse 938.

---

ERGEBNISSE VON DEN STAATSMEISTERSCHAFTEN:

Fesselflugstaatsmeisterschaften vom 27. - 28.6.1959  
in Salzburg:

Mannschaftsrennen:

- |   |              |
|---|--------------|
| 1. Schnürer - Meusburger (LSV-Salzburg) | 6 min 7 sek  |
| 2. Lischak - Höbinger (Union Baden)     | 6 min 58 sek |
| 3. Mach - Kancnyr (Union Baden)         | 7 min 9 sek  |

Kunstflug:

- |                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| 1. Adolf Glaser (SM-Eferding)         | 869 Punkte |
| 2. Willi Lischak (Union Baden)        | 818 Punkte |
| 3. Johann Niederwimmer (LSV Salzburg) | 653 Punkte |

Geschwindigkeit:

- |                        |          |
|------------------------|----------|
| 1. Johann Niederwimmer | 144 km/h |
| 2. Lischak             | 125 km/h |
| 3. Meusburger          | 109 km/h |

-----  
Freiflugstaatsmeisterschaften am 15. und 16. August 1959 in  
Wiener Neustadt.

Der Salzburger Horst Wagner erreichte als Staatsmeisterschaftsbester eine Gesamtzeit aus drei Klassen 2.181 sek.

Klasse A/2:

- |   |         |
|---|---------|
| 1. und Staatsmeister: Horst Wagner,<br>Salzburg | 900 sek |
| 2. Oskar Czepa, Wien                            | 766 sek |
| 3. Gerold Hörmann, Wien                         | 758 sek |

Gesamtteilnehmer: 52

Klasse I:

- |   |         |
|---|---------|
| 1. und Staatsmeister: Gerold Hörmann,<br>Wien | 828 sek |
| 2. Horst Wagner, Salzburg                     | 747 sek |
| 3. Horst Dostal, Amstetten                    | 712 sek |

Teilnehmer: 14

Klasse Wakefield:

- |  |          |
|--|----------|
| 1. und Staatsmeister: Herwig Schnürer,<br>Salzburg | 720 sek  |
| 2. Othmar Schnürer, Salzburg                       | 707 sek  |
| 3. Horst Wagner, Salzburg                          | 534 sek. |

Bei den ganzen Meisterschaften wurden 53 maximal Zeiten  
geflogen; 73 Teilnehmer waren am Start.  
-----

Internationale Wettbewerbe und Meisterschaften:

7. Internationale Oststaatenmeisterschaften:

Zum siebenten Mal wurden heuer vom 28. Mai bis 6. Juni die internationalen Oststaatenmeisterschaften ausgetragen. Der Austragungsort war diesmal in Leszno in Polen.

Sieben Staaten nahmen teil. Die URSS war nicht vertreten. Aus jedem Land konnte nur ein Teilnehmer in einer Klasse antreten und die Mannschaftswertung ergab sich aus den Teilnehmern in allen Klassen.

Beim A/2 Wettbewerb herrschte Thermikwetter mit seinen Auf- und Abwinden. Wakefield spielte sich bei leichtem Wind und turbulenten Luftverhältnissen ab. Die Motormodelle, hatten mit dem schlechtesten Wetter zu kämpfen. Bedeckt, starker Wind und zeitweise Regen.

Nun die Ergebnisse:

A/2:

N. Röser	Ungarn	180	164	153	180	180	857
V.Horyna	C.S.R.	79	180	180	180	180	799
A.Sulisz	Polen	180	178	180	117	132	787
D.Ducklaus	DDR	180	180	141	46	180	727
A.Vlaicev	Bulgarien	170	49	83	180	180	662
M.Vuletic	Jugoslawien	156	180	79	55	180	650
Pek-You-Tchun	N.Korea	180	180	100	88	55	603

Wakefield:

K.H.Fischer	DDR	180	180	180	179	109	828
R.Cizek	C.S.R.	180	180	161	180	113	814
A.Kossowski	Polen	180	112	180	180	159	811
G.Kriszma	Ungarn	180	140	155	111	180	766
K.Raskov	Bulgarien	75	111	180	119	180	665
An-San-Hek	Nord Korea	138	62	150	140	110	600
M.Tomkovic	Jugoslawien	109	--	170	180	84	534

Klasse I:

V.Hajek	C.S.R.	180	180	180	180	180	900
A.Metzner	Ungarn	180	180	105	180	180	825
K.Ginalsky	Polen	180	166	106	129	180	761
S.Tiney	Bulgarien	180	159	150	86	104	689
W.Korber	DDR	74	86	101	97	180	538
A.Stepanovic	Jugoslawien	30	46	180	117	85	458
Pak-Col-Tiu	Korea	--	--	--	--	--	--

Mannschaftswertung:

1. C.S.R.	799 + 814 + 900 = 2513
2. Ungarn	857 + 766 + 825 = 2448
3. Polen	787 + 811 + 761 = 2359
4. DDR	727 + 828 + 538 = 2093
5. Bulgarien	622 + 665 + 689 = 2016
6. Jugoslawien	650 + 543 + 458 = 1651
7. Nord Korea	603 + 600 + -- = 1203

-----

WAKEFIELDWETTMEISTERSCHAFTEN IN BRIENNE LE CHATEAU/FRANKREICH -

17. - 19. Juli 1959

In der Zeit vom 17. - 19. Juli 1959 wurden die Wakefield-weltmeisterschaften auf dem amerikanischen Flugplatz in Brienne le Chateau in Frankreich ausgetragen. Die Teilnehmer aus 22 Ländern flogen bei herrlichem Wetter und es kam nur darauf an, die Abwindgebiete zu vermeiden. Dies zeigt sich am besten bei den Ergebnissen, denn es wurde ein Rekord an vollen Zeiten geflogen und es waren, wie schon 1955 in Mainz Finthen 7 Mann im Stechen. Dies ist besonders bemerkenswert, weil diesmal mit 50 Gramm Gummi geflogen wurde, während in Mainz noch die alte Formel mit 80 Gramm gültig war. Ob wir nun wieder mit einer Reduzierung des Gummigewichtes zu rechnen haben?

Die Modelle hatten meistens gewickelte Balsarohr- oder vieleckige Vollbalsarümpfe. Dies war ein gewisser Fortschritt, denn keiner der Teilnehmer verlor sein Modell bei einem Gummiriß und Gummirisse gab es bei der herrschenden Hitze in jeder Menge. Es zeigte sich, daß es jetzt viel wichtiger ist, die Luftschraube zu schützen, denn diese ist nun der Teil, der bei einem Gummiriß beschädigt wird. Die Luftschraube ist zur Zeit überhaupt der wichtigste Teil bei den Wakefieldmodellen. Einige Modelle wurden bei der Annahme zu leicht befunden, doch ließ sich dieser Fehler in allen Fällen noch rechtzeitig beheben. Bei der erforderlichen Gesamtfläche gab es überhaupt keinen Anstand da die Organisatoren eine Differenz von + oder - 10 % zuließen!

Baker, der Vorjahressieger hatte ein Modell, ähnlich dem von 1958, nur waren die Flächen voll beplankt. Bilgri benütze einen mechanischen Zeitschalter für die Thermikbremse. Zum Schutz des Gummis gegen die Hitze wurden die verschiedensten Methoden angewendet. Blechdosen, Thermosflaschen, Plastiksäcke mit Wasser oder Eis gefüllt usw. Beim Aufziehen wurde der Schatten der Sonnenschirme ausgenützt oder mit den Deckeln der Transportkisten Schatten gemacht. Im großen und ganzen war die Weltmeisterschaft ein Kampf gegen die Hitze und es ist daher nicht verwunderlich, daß Ströme von "coca cola" floßen. Wie schon erwähnt, gab es jede Menge Maxima und erst das Stechen zeigt, wer den Pokal bekommen sollte. Die Ergebnisse in der Mannschaftswertung wurden allerdings ohne die Zeiten aus dem Stechen ermittelt und die Leistung der USA ist nicht zu übersehen, denn es fehlen nur 44 Sekunden auf die höchstmöglich erreichbare Zeit!

Wie üblich, gab es auch die obligatorischen Empfänge und Ausflüge und zur Feier des Tages zeigten die "Sky Blazers", die amerikanische Kunstflugstaffel, ihre Hochgeschwindigkeitskunstflüge.

Die Teilnehmer und Zuschauer erlebten wieder einmal herrliche Tage.

Erflogene Maximalzeiten:	150				
In den einzelnen Runden:	1.	2.	3.	4.	5.
	29	36	30	31	24
davon mehrfache:	--	20	13	9	7

Wakefield-Weltmeisterschaften: Ergebnisse:

Einzelwertung:

1.	Dvorak F.	C.S.R.	180	180	180	180	180	900	+ 285
2.	Hatschek R.	U.S.A.	180	180	180	180	180	900	+ 256
3.	Mc Gillivray J.	Canada	180	180	180	180	180	900	+ 245
4.	Zurad S.	Polen	180	180	180	180	180	900	+ 230
5.	Zapachny	URRSS	180	180	180	180	180	900	+ 198
6.	Mackenzie D.	Canada	180	180	180	180	180	900	+ 184
7.	Tysklind L.	Schweden	180	180	180	180	180	900	+ 121
8.	Bilgri J.	U.S.A.	180	180	180	180	163	883	
9.	Carduro Sueno A.	Portugal	155	180	180	180	180	875	
10.	Kothe H.	U.S.A.	163	170	180	180	180	873	
11.	Petiot J.	Frankreich	145	180	180	180	180	865	
12.	Hyvarinen R.	Finnland	180	180	180	147	160	847	
13.	Fea G.	Italien	180	180	123	180	180	843	
14.	Meyer J.	Schweiz	180	180	112	180	180	832	
15.	Schilling G.	Deutschland	137	160	180	180	174	831	
16.	McNks R.	England	180	139	142	180	180	821	
17.	King A.	Australia	180	180	180	180	97	817	
18.	Hamalainen E.	Finnland	164	180	180	110	180	814	
19.	Van Mallaert J.	Belgien	143	180	130	180	180	813	
20.	Krizsma G.	Ungarn	180	180	180	130	138	808	
21.	Pla Ysas M.	Spanien	180	180	173	143	128	797	
22.	Roberts G.	England	180	180	108	129	180	797	
23.	North R.	England	180	147	180	127	156	790	
24.	Kossowski A.	Polen	180	180	180	88	159	787	
25.	Fullarton J.								
	proxi Petiot A.	Australia	180	180	83	180	158	781	
26.	Rupp G.	Deutschland	91	180	180	148	180	779	
27.	Suter H.	Schweiz	180	180	180	78	159	777	
28.	Benedek G.	Ungarn	136	180	180	97	180	773	
29.	Ccoke W. Proxi								
	Guilloteau R.	N.Seeland	81	151	180	180	180	772	
30.	Sugden D.	Kanada	180	77	180	180	154	771	
31.	Taberna S.	Italien	180	109	180	180	118	767	
32.	Jahansson R.	Schweden	56	180	178	180	170	764	
33.	Smolders J.	Holland	180	138	76	180	180	754	
34.	Scardicchio V.	Italien	180	76	180	180	132	748	
35.	Niptsch W.	Deutschland	150	180	105	180	132	747	
36.	Aalto P.	Finnland	108	180	120	180	157	745	
37.	Ivannikov	URSS	123	180	180	126	121	730	
38.	Da Foseca E.								
	Sousa M.	Portugal	96	118	180	180	140	714	
39.	Muzny L.	C.S.R.	107	180	138	105	180	710	
40.	Carrcll J.	Irland	180	112	111	180	127	710	
41.	Mikkelsen H.	Dänemark	180	180	64	180	95	699	
42.	Kennedy D.	N.Seeland							
	proxi Fontaine J.	"	180	180	67	119	150	696	
43.	Terrazzoni D.	Frankreich	109	110	140	180	151	690	
44.	Monturo Cavaco M.	Portugal	78	180	106	178	144	686	
45.	Charbert J.	Frankreich	105	123	106	169	180	683	
46.	Azor L.	Ungarn	113	180	167	111	105	676	
47.	Lust P.	Holland	180	93	103	180	103	659	
48.	Van Mellaert L.	Belgien	142	180	120	107	108	657	
49.	Matveev V.	URRSS	103	72	131	165	180	651	
50.	Kaufmann B.	Schweiz	69	180	60	154	180	643	

51. Baker B.	Australien	99	152	90	139	159	639
52. Qvarnstrom A.	Schweden	180	71	78	152	156	637
53. Balasse E.	Belgien	138	80	134	132	142	626
54. Cizel R.	C.S.R.	118	147	110	96	199	610
55. Reuser B.	Holland	--	180	180	137	101	598
56. Merseburger Baldy C.	Spanien	137	144	89	75	102	547
57. Christensen N.	Dänemark	121	118	133	69	85	526
58. Clarke A.							
proxi Sheppard J.	N.Seeland	65	56	180	109	113	523
59. Kosihsky J.	Polen	112	97	180	--	129	518
60. Nienstaedt E.	Dänemark	107	86	27	61	119	400
61. Navarro G.	Marokko	12	39	48	44	--	143

Mannschaftswertung:

1. U.S.A.	2,656
2. Kanada	2,571
3. England	2,408
4. Finnland	2,406
5. Italien	2,358
6. Deutschland	2,357
7. Schweden	2,301
8. URSS	2,281
9. Portugal	2,275
10. Ungarn	2,257
11. Schweiz	2,252
12. Frankreich	2,238
13. Australien	2,237
14. C.S.R.	2,220
15. Polen	2,205
16. Belgien	2,096
17. Holland	2,011
18. Neu Seeland	1,991
19. Dänemark	1,625
20. Spanien	1,351
21. Irland	710
22. Marokko	143

Neuer FAI-Rekord:

Die FAI hat am 25.6.1959 den Rekord des Amerikaners Dick EVERETT vom 12.4.1959 anerkannt. Es handelt sich um den Rekord Nr.21 (siehe unsere Rekordliste). Es ist dies der Streckenrekord für ferngesteuerte Motormodelle. Die erfliegene Entfernung beträgt 59,7 km und wurde von Pagget nach Ludlow in Kalifornien geflogen. Der vorherige Rekordhalter war Pavel GORYNIN (URSS) der den Rekord mit einer Strecke von 12,961 km gehalten hatte.

Weltmeisterschaften 1959 - A/2 - Segelflugmodelle vom 21. - 24.8.  
in Bourg-Leopold,  
BELGIEN

---

Als besonderes Gustostückerl können wir diesmal schon die Ergebnisse der A/2 Weltmeisterschaft bringen. Wir verdanken dies Herrn Karl Heinz DENZIN, durch dessen Entgegenkommen wir die Ergebnisse früher bringen können, als er selbst in seiner Zeitschrift "Modell". Es sei Herrn Denzin deshalb besonders gedankt! Leider konnte ich aus finanziellen Gründen nicht nach Belgien fahren, obzwar ich mich zu dieser Zeit in Deutschland aufhielt. (Eine Anfrage um einen kleinen Zuschuß wurde leider abschlägig beantwortet). Doch nun die Ergebnisse:

Mannschaftswertung:

1 - Finnland	2621
2 - Schweden	2433
3 - Holland	2378
4 - Italien	2369
5 - Österreich	2285
6 - Tschechoslowakei	2264
7 - J.R.S.S.	2240
8 - Pakistan	2198
9 - Jugoslawien	2195
10 - Dänemark	2184
11 - Ungarn	2155
12 - Groß-Britanien	2146
13 - U.S.A.	2118
14 - Kanada	2027
15 - Belgien	2026
16 - Frankreich	1884
17 - Neu-Seeland	1848
18 - Schweiz	1841
19 - Deutschland	1820
20 - Israel	1801

Einzelwertung:

1. - Ritz	USA	180	180	180	180	180	900	+ 401	A.S.
- Sokolow	URSS	180	180	180	180	180	900	+ 329	A.S.
- Habib	Pakistan	180	180	180	180	180	900	+ 86	
- Täkhäpäë	Finnland	180	180	180	180	180	900	+ 71	
- Kekkonen	Finnland	180	180	180	180	180	900	+ --	
6. - Buiters	Holland	180	180	164	160	180	864		
7. - Jansson	Schweden	180	180	180	180	140	860		
8. - Bulgheroni	Italien	180	180	126	180	176	842		
9. - Wagner	Österreich	110	180	180	180	180	830		
10. - Ella	Finnland	180	180	101	180	180	821		
11. - Nilsson	Schweden	180	180	92	180	180	812		
12. - Babic	Jugoslawien	180	180	180	180	90	810		
13. - Menks	Gr.Brit.	180	108	180	180	160	808		
14. - Michalec	C.S.R.	180	106	180	180	159	805		
15. - Taverna	Italien	97	180	161	180	180	798		

16.	B.Hansen	Dänemark	180	75	180	180	180	795	
17.	Thomson	Kanada	180	180	180	180	70	790	
18.	Kunz	Deutschl.	145	180	180	96	180	781	
19.	Kool	Holland	180	108	180	180	127	775	
20.	Horyna	C.S.R.	180	164	180	180	69	773	
21.	Schnürer	Österreich	85	180	141	180	180	766	
22.	Petit	Belgien	180	180	87	180	135	762	
23.	Kalen	Schweden	180	41	180	180	180	761	
24.	Frygyes	Ungarn	180	77	180	125	180	742	
25.	Krook	Holland	180	145	68	180	166	739	
26.	Radoczi	Ungarn	133	164	180	180	79	736	
27.	H.Hansen	Dänemark	180	180	123	71	180	734	
28.	Soave	Italien	109	180	100	180	160	729	
29.	Marchand	Belgien	180	82	105	180	180	727	
30.	Wiehle	U.S.A.	154	180	102	105	180	721	
31.	Wilson	N.Seeland	180	180	180	180	--	720	
	proxi, Pieterhons								
32.	Feldleit	Israel	87	180	180	180	88	715	
33.	Black	Gr.Brit.	180	149	77	125	180	711	
34.	Vuletic	Jugoslawien	180	180	55	180	115	710	
35.	Braud	Frankreich	180	71	180	86	180	697	
36.	Scheidler	Österreich	87	180	180	62	180	689	
37.	Prochazka	C.S.R.	180	112	180	50	164	686	
38.	Averyanov	URSS	180	180	87	55	180	682	
39.	Roser	Ungarn	159	180	66	180	92	677	
40.	Hauenstein	Schweiz	62	83	180	180	171	676	
41.	Dreher	Jugoslawien	85	179	103	180	128	675	
42.	Mahomedali	Pakistan	180	--	180	180	121	661	
	proxi, Duchau								
43.	Simonov	URSS	96	55	147	180	180	658	
44.	Caron	Frankreich	68	49	180	180	180	657	
45.	A.Hansen	Dänemark	180	--	180	179	116	655	
46.	Tuck	Kanada	67	180	94	125	177	643	
47.	Dawood	Pakistan	31	66	180	180	180	637	
	proxi, Preud'Homme								
48.	Shirt	Gr.Brit.	96	86	180	85	180	627	
49.	Scheu	Schweiz	141	180	--	180	97	598	
50.	Foster	Kanada	171	70	50	142	161	594	
51.	Kiflawi	Israel	79	51	98	180	180	588	
52.	Scheppard	N.Seeland	25	148	130	180	103	586	
53.	Beutler	Schweiz	96	56	55	180	180	567	
54.	Benkert	Deutschl.	180	53	72	64	180	549	
55.	Ritchie	N.Seeland	180	50	85	166	61	542	
	proxi, Buykx								
56.	Zimmermann	Belgien	55	180	43	180	79	537	
57.	Magniette	Frankreich	83	104	149	81	113	530	
58.	Kadmon	Israel	--	180	36	180	102	498	
59.	Siflet	U.S.A.	60	77	180	180	--	497	
60.	Kalthoff	Deutschl.	140	27	71	175	77	490	

Anmerkung: A.S. = Außer Sicht abgestept.

D M M

Deutsche Modellflugmeisterschaften für Freiflugmodelle in Manching  
bei Ingolstadt, 30.7. bis 2.8.1959

---

Die Deutschen Modellflugmeisterschaften 1959 für Freiflugmodelle und für ferngelenkte Flugmodelle wurden vom 31.7. bis 2.8.1959 auf dem Flugplatz Manching bei Ingolstadt ausgetragen.

Aus den 11 Landesverbänden des Deutschen AERO-Clubs kamen die Modellflieger nach Manching, um hier ihre Meister zu ermitteln. Am 1. Tag starteten bei schwachwindigem Wetter die Segelflugmodelle der Klasse A/2, ferner die Nurflügelsegelflugmodelle N 1, sowie die Gummimotormodelle der Kl. Wakefield. Eine großflächige Thermik, ließ bei bedecktem Himmel gute Flugleistungen zu, besonders am späten Vormittag und am frühen Nachmittag.

Am 2. Tag änderte sich dieses Wetter völlig und ein steifer Wind fegte über das Fluggelände. Zur Verfeinerung kamen noch kräftige Regenschauer. An einen pünktlichen Startbeginn war bei dem herrschenden Wetter nicht zu denken. Am Nachmittag entschloß sich die Wettbewerbsleitung den Start freizugeben, da mit einer Wetterbesserung nicht zu rechnen war. Die Teilnehmer der Klassen A/1 Segler, N 3 Verbrennungsmotornurflügel, I Motormodelle bis 2,5 ccm und L Motormodelle bis 1 ccm, hatten gegen schwerste Witterungsbedingungen zu kämpfen. Gute Flugzeiten waren kaum zu erwarten, wurden aber von einigen wider Erwarten doch erreicht. Eine Anzahl der Modelle wurden abgetrieben und gingen verloren. Für einen Maximalflug hätte der Platz doppelt so lang sein müssen und die Teilnehmer sausten, daß die Sohlen glühten. Am diesem Tag wurden nur die ersten 3 Durchgänge geflogen. Für die Fernlenkflieger, die ihren ersten Durchgang absolvierten, war das Fliegen auch kein Honiglecken. Teilweise kamen die Modelle nicht gegen den Wind an. Europameister Karl-Heinz Stegmaier zeigte sein überlegendes Können und sein Programm war einmalig, trotz des herrschenden Sturmes. Immer wieder holte er sein Modell in gedrücktem Flug gegen den Wind heran. Bei der Landung hatte er allerdings Pech und bei einem Durchstarteversuch zerschellte sein Modell. Doch auch die anderen Fernlenkflieger zeigten guten Sport, nur fehlt bei einigen der Mehrkanalflieger noch die Übung und Routine.

Der letzte Tag der Meisterschaften brachte dann das ersehnte Flugwetter und die restlichen Durchgänge konnten geflogen werden. Die Klasse N 2 flog auch, Nurflügelgummimotor. Mir hat diese Klasse sehr gut gefallen, am besten von den Nurflügelklassen, um ehrlich zu sein. Das Ausscheidungsfliegen in den Internationalen Klassen konnten auch durchgeführt werden und verliefen reibungslos. Die Fernlenkflieger konnten die Schönheit des Ferngelenkten Fluges demonstrieren. Das zahlreich anwesende Publikum war restlos begeistert und auch die Wochenschau und Fernsehen kamen zu ihren Aufnahmen.

Wir bringen anschließend die Ergebnisse, allerdings nur bis zu den ersten 10, sonst würde man eine eigene Zeitschrift für die Ergebnisse benötigen. Eventuell bringen wir noch einige bei uns bekanntere Namen, da einige der früheren Meister sehr stark zurückgefallen sind.

Nun noch einige persönliche Eindrücke:

Im allgemeinen sah man Modelle in altbewährter Bauweise und auch die Formen waren ziemlich normal. Bei den Nurflügeln sah man bei N 3 einige verwegene Formen, z.B. ein Modell, daß wie ein Motormodell ohne Höhenleitwerk aussah. Ein anderes schleppte eine ca. 1 m lange Leiste als Schwanz. Ein drittes hatte vorgefeilte Flächen und sah wie ein Flugsaurier aus. Nichtsdestoweniger flogen alle diese Modelle sehr gut. Bei den Wakefieldmodellen wurden fast von allen Vollbalsarümpfe verwendet, rund und eckig. Die Stuttgarter zeigten hier ganz schmale Latten von max. 30 mm Blattbreite, die sich satt an den Rohrrumpf anlegten, in angeklapptem Zustand natürlich. Bei den Motormodellen sah man fast nur Parasoltypen in den diversen Arten. Ein oder zwei Modelle waren mit hochliegender Motorzugachse ausgelegt. Bei den Fernlenkmodellen waren bei den Motormodellen auch einige Tiefdecker, doch hauptsächlich sah man Hoch- bzw. Schulterdecker. Bei den RC Seglern waren noch die Müller vorherrschend, doch sah man bereits auch die Mü 13 E-Bergfalke und das Modell von Sämann in einigen Exemplaren. Zwei Mü 13 E zeigten Verbandsflug, der den Zuschauern besonders gefiel. Es waren zwei Firmenmodelle. Eine besondere Überraschung und Freude war es für mich, als ich am Sonntag unseren Herrn Dr. Stigler auf dem Platz traf.

Teilweise sah man auch Modelle (Segler) nach unserer, d.h. nach Jedelsky's "Standartbauweise" und die Besitzer dieser Modelle waren restlos begeistert. Einige bayrische Modellflieger verwenden diese jetzt auch für Hangflug mit Magnetsteuerung und wollen diese Modelle zum internationalen Hangflugwettbewerb nach Roveretto mitnehmen. Die Jugend aus Hamburg hatte A 1 Segler in dieser Bauweise und Herr Gymnich, den ich die Ehre hatte kennenzulernen, schickte diese zu mir, um sich einige Typs geben zu lassen. Besonders begeistert von der "Standartbauweise" war Herr Dr. Keith Hoover (USA), der als Zuseher und Gast hier war. Er sagte: "Die Idee Jedelsky's ist die beste, die im Modellflug in den letzten 20 Jahren hervorgebracht wurde!" (Also Erich, wirf Dich in die Brust! Dieses Lob eines Experten dürfte Dich besonders freuen, ebenso wie die anderen Beispiele, die ich angeführt habe.) Dr. Hoover hatte auch zwei kleine Motormodelle mit, die er außer Wettbewerb zeigte. Es waren dies Modelle in Vollbalsa, "Standartbauweise" mit sehr hoher Motorzugachse (Motor höher als die Tragfläche) und mit "Holland Hornet's" 0,8 ccm Glühzündern ausgerüstet. Die Motoren sind eine Wucht, wenn man einen amerikanischen bzw. hochnitrierten Sprit zur Verfügung hat. Die Tourenzahl bewegt sich um 20.000 am Stand. (Eine Hornisse ist nichts gegen diese "Nornissen"). Die Modelle wurden dann auch vorgefliegen und so einen Steigflug muß man gesehen haben, in 15 Sek. mindestens 150 m hoch bei fast geradem Steigflug! Der Gleitflug war genau so gut und ein Max aus dieser Höhe ist ein Kinderspiel. "Dr. Hoover, it was great!"

Zum Spaß wurde auch vom Hersteller eine Plastik-Fliegende Untertasse oder Flugkreisel - wie das Ding heißt - vorgefliegen. Es ist wirklich eine Hetze. Der Steigflug ist sehr schön und ruhig, wenn allerdings der Motor stehen bleibt, kann man den "Flug" bestenfalls als Herunterfallen bezeichnen.

Allerdings geht nichts kaputt. Und eine sofortige Startwiederholung ist möglich. Auch ist das Ding in der Lage Luftballons, Postkarten, Blumensträußchen und kleine Wurfgleiter hochzuschleppen.

Das Elektromodell von Herrn Fred Militky konnte ich auch bewundern, doch leider wurde es nicht im Flug vorgestellt, da das Wetter die ganze Zeit nicht geeignet war. Schade! Man konnte auch die Erzeugnisse der in- und ausländischen Modellbauindustrie bewundern, denn es waren einige Hersteller bzw. Händler mit ihrem Sortiment auf dem Platz vertreten.

An dieser Stelle möchte ich es auch nicht versäumen, mich beim Deutschen Aero-Club zu bedanken, daß ich als Gast an den IIM teilnehmen konnte, besonders bei den Herren PEMPE und PETERSEN! Ebenso danke ich nochmals Herrn SCHREIBER für die Mitnahme!

Doch nun endlich die Ergebnisse:

<u>Klasse A/2:</u>	76 Teilnehmer						
1. Oberdorf Willi	BW	180	114	180	180	146	
		180	180	180	180	180	1700
2. Hornl Ludwig*	HH	173	180	180	180	107	
		180	180	154	180	180	1694
3. Weber Helmut	BW	157	180	180	161	159	
		180	180	171	180	91	1639
4. Blochel Rainer	BY	180	180	180	180	180	
		32	180	155	180	180	1627
5. Giebel Walter	HE	180	159	180	180	129	
		180	180	180	180	76	1624
6. Mederer Andreas	BY	180	180	180	167	103	
		82	180	180	180	172	1605
7. Kämpel Klaus	NW	180	180	159	125	180	
		180	180	180	72	140	1576
8. Kunz Helmut	BW	180	170	152	154	164	
		82	164	180	180	149	1575
9. Günther Klaus	NI	180	180	180	95	180	
		93	180	124	180	104	1406
10. Hartmann Willy	NI	180	115	180	180	151	
		180	63	134	180	104	1473
11. Szucs Laszlo	BY	160	180	180	133	180	
		180	125	97	180	51	1466
12. Troje Jan	HH	180	118	180	180	146	
		89	180	140	180	61	1459
19. Hofsäss Reiner	BW	151	180	180	180	71	769
23. Piesk Lothar	HE	180	80	155	153	180	748

<u>Klasse F:</u>	4 Teilnehmer		(Naturgetreue)
1. Ziegelmeier Helmut	BY	Scheibe "Sperling"	122,7 Punkte
2. Schmidt Horst	BY	Fieseler Storch	119,0 "
3. Illing Siegfried	BY	Cessna 182	79,0 "
4. Radl Arno	RP	Piper Tripacer	50,3 "

<u>Klasse Wakefield:</u>		37 Teilnehmer					
1. Rupp Günter	BY	180	180	180	180	180	
		180	157	165	180	180	1762
2. Leissner Klaus	HE	180	180	154	180	149	
		180	180	147	180	180	1710
3. Dörmann Hans	BW	180	180	149	180	180	
		170	169	154	180	156	1698
4. Strattner Werner	BY	123	180	180	153	180	
		180	162	145	180	156	1639
5. Wörl Heinz	BY	180	180	180	120	171	
		180	88	180	180	180	1639
6. Ehmman Oskar	BW	180	180	177	170	142	
		86	136	168	180	180	1599
7. Hertsch Klaus	HE	180	180	133	180	180	
		49	109	180	147	180	1518
8. Richter Helmut	NW	180	157	174	118	151	
		180	180	180	180	15	1515
9. Freytag Peter	BW	180	180	180	173	115	
		73	118	124	180	180	1503
10. Zillinger Alfred	BY	117	180	180	180	175	
		64	180	180	139	104	1499
11. Müller Ulrich	NW	180	180	180	94	154	
		108	180	97	77	165	1415
12. Weichert Ewald	NI	180	180	100	123	180	
		119	124	121	120	160	1407
15. Rüdle Manfred	BW	180	148	123	129	151	731
17. Benno Sabel	HE	180	129	7	167	180	663
21. Nimpseh Werner	NI	180	131	41	158	122	632

<u>Klasse A/2 Segler:</u>		49 Teilnehmer					
1. Gilzmer Karl	RP	180	64	157	180	180	761
2. Rupers Wolfgang	RP	97	180	128	97	180	682
3. Grüll Karlheinz	BW	12	180	86	180	180	638
4. Schwenn Rainer	BY	164	93	78	91	180	606
5. Greiss Uwe	SH	1	180	100	106	180	567
6. Heinig Sigurd	HE	52	82	68	180	180	562
7. Schütte Hans	SA	29	49	137	121	180	616
8. Möllendorf Ekkehard	RP	93	95	12	122	180	502
9. Wolf Hans	HE	54	47	154	120	126	501
10. Roemer Gerhard	BY	--	83	48	180	180	491

<u>Klasse N/1 Nurflügelsegler:</u>		26 Teilnehmer					
1. Wilke Karl	SH	160	67	169	104	99	599
2. Zwilling Wolfgang	BW	148	92	79	103	100	522
3. Hack Wilfried	BW	73	123	56	68	145	465
4. Müller Josef	SA	77	84	63	117	102	443
5. Radl Arno	RP	1	91	80	159	102	433
6. Braun Alfred	BY	139	17	71	71	109	407
7. Jägering Hans	NW	78	91	87	72	68	396
8. Kluge Konrad	NW	68	79	44	87	96	374
9. Gerlach Wolfgang	BW	96	88	59	84	43	370
10. Lethgau Erich	SH	93	80	45	60	86	364

Fernsteuerklassen:

Klasse RC I:

1. Stegmaier Karlheinz	HE	2152	--	2152
2. Paschke Werner	BL	929	1207	2136
3. Wüstkamp Hermann	HE	702	1092	1794
4. Goedecker Franz	RP	715	1009	1724
5. Rauschenöcker Franz	BY	688	537	1225
6. Bosch Fritz	NW	681	416	1097
7. Galinski Helmut	BW	429	639	1068
8. Schumacher Hans	BY	652	41	693

Klasse RC I a:

1. Schmidt Rolf	BY	219	511	730
2. Eberl Dieter	BY	63	236	299
4. Schumacher Hans	BY	--	180	180

Klasse RC III:

25 Teilnehmer

1. Käseberg Werner	NW	613	598	1211
2. Schua Wilhelm	BY	393	609	1002
3. Ramel Franz	BY	386	611	997
4. Spindler Kurt	BY	299	620	919
5. Koll Robert	BW	390	471	861
6. Middeldorf Bernhard	NI	302	508	810
7. Dr. Salzmänn Kurt	HE	340	455	795
8. Grunge Horst	BW	185	527	712
9. Heine Karl	BY	336	374	710
10. Köhler Herbert	NI	284	384	668
11. Kast Volker	BY	264	379	643
12. Schweizer Gerd	SA	165	421	586

Klasse RC IVF

1. Piegsa Wolfgang	NI	211	424	635
2. Liese Richard	HE	289	274	536
3. Fehlgiebel	BY	128	373	501
4. Böttner Hans	BL	36	456	492
5. Kayser Karlheinz	SA	56	426	482
6. Wolf Hans	RP	80	395	475
7. Singelmann Kurt	NI	121	331	452
8. Kleemeier Helmut	NW	106	293	399
9. Neuse Henning	NI	201	197	398
10. Weber Günter	HH	121	271	392
11. Hucke Paul	BW	11	343	354
12. Wehmann Lothar	NW	210	103	313
13. Thies Werner	SH	--	310	310
14. Zimmer Markus	SA	53	208	261
15. Drüner Oskar	HB	--	237	237
16. Schröder Willy	HE	--	46	46

Motormodelle Klasse I: 35 Teilnehmer

1. Beck Hans	BY	180	177	180	180	180	
		180	120	164	148	180	1689
2. Schilling Günter	NW	180	143	113	174	97	1583
		180	174	162	180	180	1583
3. Schwend Tassilo	NW	163	132	180	138	180	
		108	180	139	180	180	1580
4. König Dieter	NI	180	163	87	180	158	
		180	180	115	180	135	1558
5. Czeranowski Norbert	NI	100	106	178	150	158	
		178	128	144	180	180	1502 J
6. Becker Karlheinz	NW	169	128	171	180	30	
		180	180	124	135	180	1477
7. Dörfler Emil	BW	128	174	166	104	180	
		87	157	109	180	180	1465
8. Kraus Wilfried	BW	107	131	100	180	180	
		180	170	128	127	138	1441
9. Beuermann Peter	NW	138	121	180	100	119	
		180	84	180	107	180	1389
10. Siebert Wolfgang	HE	60	180	93	180	180	
		135	180	119	113	90	1330
11. Piesk Lothar	HE	146	149	--	180	180	655
18. Tlach Herbert	HH	180	180	149	--	--	509
27. Rieke Karlheinz	BL	14	101	--	115	137	367

Motormodelle Klasse L: 16 Teilnehmer

1. Pelz Emil	BW	83	130	180	135	180	
		180	167	133	126	180	1494
2. Tonn Heinz	HE	115	110	93	180	180	
		57	139	132	180	117	1303
3. Rabenseifner Oskar	HE	98	120	132	180	80	610
4. Stempfle Roland	BW	84	122	151	--	180	537
5. Schlosser Benno	BW	78	122	124	91	121	536
6. Kirchner Günter	NW	95	180	122	65	5	467
7. Miltner Horst	BY	176	101	71	53	66	467
7. Endres Peter	HE	61	89	81	92	137	460 J
8. Zwilling Wolfgang	BW	103	--	97	108	130	438
9. Bieschke Hans-Ulrich	BY	--	134	113	85	88	420
10. Silz Bernd	RP	50	102	58	62	75	347

Klasse N2 Gummimotornurflügel: 4 Teilnehmer

1. Schenk Helmut	BW	85	89	75	78	104	429
2. Steiner Werner	HE	58	63	61	62	71	315
3. Laue Herbert	HE	43	64	7	83	78	275
4. Janisch Peter	BY	44	43	49	47	53	236

Klasse N3 Motornurflügel: 9 Teilnehmer

1. Langfeld Werner	BW	58	51	2	110	180	411
2. Wehmann Lothar	NW	11	36	78	98	180	403
3. Meuser Peter	HH	110	106	76	70	66	402
4. Klinger Wilfried	BW	14	88	83	66	111	362
5. Krohn Heinrich	RP	70	--	35	103	89	297
6. Distler Peter	HE	52	57	63	52	63	267
7. Bohr Hermann	NW	54	46	52	55	55	262
8. Dammel Ludwig	HE	4	22	30	64	105	225
9. Ziegelmeier Helmut	BY	15	10	32	80	52	187

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

### Die Froude'sche Formel:

Diesmal befassen wir uns mit einer Angelegenheit, die den meisten Schiffmodellbauern unbekannt ist, die uns aber eine begründete Handhabe bietet, gegen die bei Wettbewerben bisher gepflogene Bewertung zu protestieren. Fast alle Wettfahrtleiter und jede Jury pflegen z.B. ihre Entscheidungen über Modellgeschwindigkeiten an Hand der mittels Stoppuhr aufgenommenen Zeiten und der durchlaufenen Wegstrecken zu bemessen. Das heißt, daß z.B. ein Modell im Maßstab 1:100 in der Stunde 22,24 m zu durchlaufen hätte, wenn das Original mit 12 Knoten (Std.) (1852 m x 12 = 22.224 m) fährt. So logisch es auf den ersten Augenblick erscheint, so ist diese Auffassung doch nicht richtig.

Man hört gelegentlich jemanden sagen: "Dieses Schiff habe ich gebaut", was genau genommen nur bedeuten kann, er habe auf der Werft an diesem Schiff mitgearbeitet. Entgegnet er auf diesen Vorhalt, er meine, in seiner Werkstatt ein gleiches Schiff gebastelt zu haben, so stimmt dies ebenfalls nicht, denn sonst hätte es im Maßstab 1:1 nachgebaut werden müssen!

Der Modellbauer schafft nicht "dasselbe" und auch nicht ein "gleiches", sondern ein "ähnliches" Schiff. Obwohl Ähnlichkeit das wichtigste Gesetz im Modellbau ist, vernimmt man dieses Wort höchst selten. Dies liegt wohl mehr im allgemeinen Sprachgebrauch, der es mit der Ähnlichkeit nicht so genau nimmt. Der auf seine sehr getreue Nachbildung stolze Modellbauer mag daher glauben, man werde seine Leistung nicht gebührend würdigen, wenn er sie bloß als ähnlich bezeichnet. Nach den Regeln der Geometrie ist Ähnlichkeit jedoch die, im Modellbau höchste erreichbare Vollkommenheit. Das Gesetz über die Ähnlichkeit stammt von F r o u d é , einem englischen Schiffsbauer und Konstrukteur aus dem vorigen Jahrhundert und besagt folgendes: Bei geometrisch ähnlichen Schiffen verhalten sich:

1. die linearen Masse (Breite, Tiefgang usw.) wie die Längen;
2. die Flächenmasse (Fläche des Hauptspantes, der Segel usw.) wie die Quadrate der Längen;
3. die Raum- und Gewichtsmasse (Verdrängung, Kräfte, Widerstände) wie die dritten Potenzen der Längen;
4. die geometrisch ähnlichen Geschwindigkeiten wie die Quadratwurzeln aus den Längen. Bei geometrisch ähnlichen Geschwindigkeiten sind die Wellenbilder geometrisch ähnlich.

Zu 1) Die Anwendung des Längenmaßstabes ist jedem Modellbauer geläufig. Weitere Kommentare überflüssig.

zu 2) Dieser für die Stabilitätsberechnung wichtige Satz ist im Modellbau von geringerer Bedeutung. Eine "ähnliche" Stabilität genügt für ein Schiffmodell im allgemeinen nicht, um es vor dem Kentern zu bewahren. Der zweite Satz besagt ferner, daß z.B. das Modell eines Segelbootes von 15 qm Segelfläche beim Maßstab 1:10 eine Segelfläche von  $15/10^2 = 15/100 = 0,15$  qm aufweist.

Zu 3) Mit Hilfe des dritten Satzes läßt sich leicht berechnen, wie schwer das Modell sein darf, soferne man das Gewicht (Wasserverdrängung; Displacement) des Vorbildes kennt. Dabei ist zu bedenken, daß die Verdrängung regelmäßig in engl. tons = 1016 kg angegeben wird. Das Modell eines 35.000 ts Schlachtschiffes soll beim Maßstab 1:200.  
 $35.000 \text{ ts} / 200^3 = 35.560.000 \text{ kg} / 8.000.000 = 4,445 \text{ kg}$  wiegen.

Zu 4) Wer sich Gedanken macht; welche Geschwindigkeit dem Modell angemessen ist, gelangt vielfach zu folgenden Erwägungen: Ein Schnelldampfer läuft 30 Knoten. Das Modell im M 1:225 müßte somit in der Stunde 1/225 dieser Strecke zurücklegen, nämlich  $0,133 \text{ Sm} = 2,46 \text{ km}$  oder in der Sekunde 0,07 m. Mit solchen Ergebnissen würde sich kein Modellbauer zufrieden geben.

Nach dem Gesetz von Froude beträgt das Geschwindigkeitsverhältnis für dieses Beispiel:

$$1/\sqrt{255} = 1 : 15$$

Das Modell soll demnach 2 Knoten = 3,7 km/h = ca. 1 m/ sek. laufen.

Grundlage dieser Formel ist die Erkenntnis, daß die Bewegung des Modelles im Wasser nur dann derjenigen des Vorbildes ähnlich erscheint, wenn die Wellenbilder beim Vorbild und Modell geometrisch ähnlich sind!

Hiernach kann jeder die richtige Geschwindigkeit für sein Modell ermitteln.

Tabelle: (Umrechnungswerte)

Verhältnis der Längen	1:1	1:25	1:50	1:100	1:200	1:400
Geschwindigkeiten	1:1	1:5	1:7	1:10	1:14	1:20
Knoten	10	2,0	1,4	1,0	0,7	0,5
km/Std	18,5	3,7	2,6	1,9	1,4	0,9
m/sek	5,1	1,0	0,7	0,5	0,4	0,2
Knoten	15	3,0	2,1	1,5	1,1	0,8
km/Std	27,8	5,6	3,9	2,8	2,0	1,4
m/sek	7,7	1,5	1,1	0,8	0,6	0,4
Knoten	20,0	4,0	2,8	2,0	1,4	1,0
km/Std	37,0	7,5	5,2	3,7	2,7	1,9
m/sek	10,3	2,1	1,4	1,0	0,7	0,5
Knoten	25,0	5,0	3,5	2,5	1,8	1,3
km/Std	46,3	9,3	6,6	4,6	3,3	2,3
m/sek	12,9	2,6	1,8	1,3	0,9	0,6
Knoten	30,0	6,0	4,3	3,0	2,1	1,5
km/Std	55,6	11,1	7,9	5,6	3,9	2,8
m/sek	15,4	3,1	2,2	1,6	1,1	0,8
Knoten	35,0	7,0	5,0	3,5	2,5	1,8
km/Std	64,8	13,0	9,3	6,5	4,6	3,2
m/sek	18,0	3,6	2,6	1,8	1,3	0,9

Damit hofft der Verfasser, einem schon lange in österreichischen Schiffsmodellkreisen platzgegriffenen Irrtum zu begegnen. Der Verfasser möchte nochmals auf den in Hamburg erscheinenden "Der Schiffsmodellbauer" hinweisen. Es ist ein vorzüglich redigiertes Magazin und vollkommen neutral d.h. keiner speziellen Interessengruppe unterliegend. Es kann nur bestens empfohlen werden.

K.K.

-----

Ich möchte nun auch meinen Senf dazugeben und von einer Beobachtung erzählen, die unserem Kollegen Koffend bestimmt Freude machen wird. Anlässlich unseres Artikels über die Klasse "10" Segler, wurde das Problem der zu segelnden Distanzen angeschnitten. Ich hatte nun während meinesurlaubes (als armer und geplagter Mensch hatte ich diesen nötig!), die Gelegenheit, einem Jungen mit seinem Segelbootmodell zuzusehen. Eigentlich wollte ich in meinem Urlaub nichts von Modellbau wissen, aber wie es sich so ergibt! nun also zu meiner Beobachtung: Ich war am Starnberger See (als Snob fährt man ins Dorado der Filmschauspieler!) und eines schönen Tages sehe ich auf einmal eine Modellyacht ca. 200 m vom Strand. Mein Interesse war natürlich sofort geweckt. Der Wellengang des Sees war ca. 25 cm hoch und es war kein reines Vergnügen mehr, bei diesen Wellen zu schwimmen. Hinter dieser Yacht im Abstand von ca. 15 m fuhr ein Junge in einem Faltboot hinterher. Die Yacht hielt einen stetigen Kurs am Wind und nach etwa einer halben Stunde merkte ich, wie der Junge der Yacht mit seinem Paddelboot einen Schubser gab und sie so auf Gegenkurs brachte. Eine zwar ziemlich drastische Methode, doch erwies sie sich als ziemlich wirksam. Das ganze spielte sich schon ziemlich weit draußen ab. Auf dem Wasser sind Entfernungen ziemlich schwer zu schätzen, meiner Ansicht waren es aber gut 700 m. Nach einer weiteren halben Stunde kam dann die Modellyacht, nachdem sie wieder einen, fast möchte ich sagen, schnurgeraden Kurs gelaufen war, zum Ufer. Am Badesteg hatte ich dann die Gelegenheit, mir die Yacht näher anzuschauen und wer beschreibt mein Erstaunen, als ich erkannte, daß es eine G-Klasse Yacht war und zwar die bestimmt überall bekannte "Havel", Was mich aber noch mehr in Erstaunen versetzte war die Tatsache, daß ohne jede Selbst- oder sonstige Steuervorrichtung gesegelt worden war. Man sieht also, daß es doch möglich ist, auf größere Distanzen mit Modellyachten zu segeln, insbesondere, wenn man dafür besser geeignete Yachten (größere) verwendet.

F.CZ.