

Wintersport modellflug

IN DIESEM HEFT

WM ORGANISATION



DER EMPFANGER



WM-KADER
MEISTERSCHAFTEN

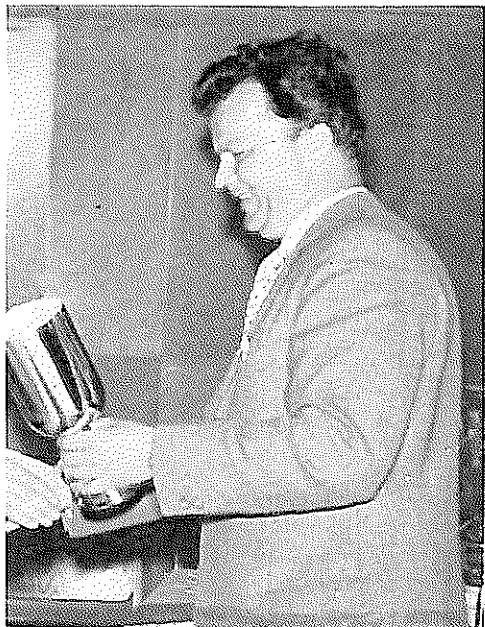
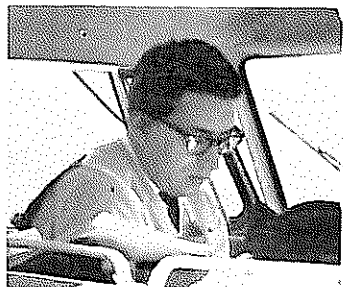
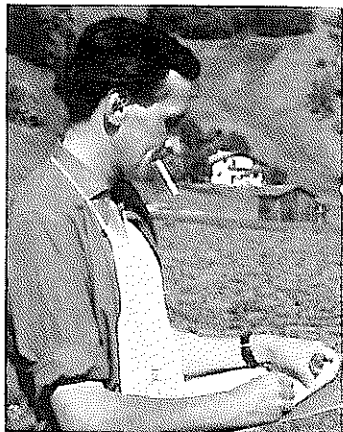
Zur WM
vergrößerter
Umfang!

7/1963



austro modellflug

**Ständiger Modellflug-Teil
der Zeitschrift „austroflug“
Geleitet von Edwin Krill**



AUS DER WM-ORGANISATION:
Oben: Gesamtleitung — BSL Edwin Krill; links oben:
Bauprüfer — Koelliker (Schweiz); links: „Fourier“
und Kassier — Grillmeier; unten: Sportleiter Pfister-
ter (links) Wettbewerbsleiter — Ledl (rechts)



Start frei für die Weltmeisterschaften für Freiflugmodelle!

Von 12. bis 17. August steht Wiener Neustadt im Zeichen der Weltmeisterschaft. Flugmodelle aus allen Ländern der Erde werden den Himmel über dem Neustädter Flugplatz verdunkeln. Aus 30 Ländern kamen die Meldungen, aus 30 Ländern der Erde werden die Modellflieger nach Wiener Neustadt kommen. Die Vorbereitungsarbeiten sind abgeschlossen. Es gab sehr viel Arbeit. Nahezu für 500 Personen mußte Quartier aufgetrieben werden. Viele Klein- und Großarbeiten waren zu bewältigen. Und nun ist es soweit:

Wiener Neustadt erwartet seine Gäste

Die Gesamtleitung liegt in den Händen des Bundessektionsleiters Edwin Krill. Bei ihm werden sämtliche Fäden zusammenlaufen. Für das Stadtgebiet selber ist seit langem Gemeinderat Franz Hautz tätig gewesen, der uns schon bei vielen Modellflug-Veranstaltungen helfend zur Seite stand. Er wird unterstützt von unserem Alt-Modellflieger Dr. Kurt Schredl, der bei der WM die Informationsstelle leiten wird.

Für die internationale Jury haben sich der Präsident der C.I.A.M., Henry J. Nicholls aus England, Arnold Degen aus der Schweiz, und als österreichischer Jurymann Heri Kargl zur Verfügung gestellt. Ihnen obliegt die Überwachung der Weltmeisterschaften.

Werner Ledl und Sepp Pfisterer haben die sportliche Leitung der Weltmeisterschaften. Beide sind mit ihren Mannen der Modellfliegergruppe Ikarus fleißig an der Arbeit gewesen, um die große Zahl an Schildern und Tafeln sowie Hilfsmittel für den Wettbewerb herzustellen. Kasse, Quartier und die Verpflegung übernimmt wie immer unser Freund und Landessektionsleiter Robert Grillmeier.

Leiter der Auswertung ist Dr. Kurt Bauer, der sich bereits bei vielen Modellflug-Wettbewerben als „Rechnungshof“ bestens bewährt hat.

Die Bauprüfungskommission setzt sich zusammen aus den Modellfliegern Koelliker (Schweiz), Hörmann und Meixner (Österreich).

Für die Presse und Propaganda ist Franz Czerny verantwortlich, den wir ja bereits aus vielen Beiträgen in der Fachpresse kennen.

Neben den vielen Teilnehmern sind eine große Anzahl Gäste und Schlachtenbummler gemeldet. Auch Vertreter der ausländischen Fachpresse haben ihr Kommen angekündigt.

Bereits ab Sonntag, dem 11. August ist die Meldestelle (WM-Office) geöffnet. Sie befindet sich im Gewerkschaftshaus, Wiener Neustadt, Baumkirchner-Ring 4.

Programm der Weltmeisterschaften

Die Anreise der Teilnehmer erfolgt am Montag, dem 12. August.

Am Dienstag, dem 13. August beginnt der Wettbewerb in der Klasse F3 (A II — Segler). Zu Beginn wird der Präsident des ÖAeC, Staatssekretär a. D. Franz Grubhofer, die Weltmeisterschaften eröffnen. Am Abend findet ein offizieller Empfang der Teilnehmer und ein gemütliches Beisammensein statt.

Mittwoch, den 14. August, Wettbewerb in der Klasse F1 B (Motor-Freiflugmodelle, Klasse I). Empfang der Mannschaftsführer durch den Bürgermeister von Wiener Neustadt, Rudolf Wehrl, im Rathaus.

Donnerstag, den 16. August, Wettkämpfe in der Klasse F1 A (Wakefield).

Freitag, 16. August, Tagesausflug nach Wien und am Abend Siegerehrung im Sparkassensaal in Wiener Neustadt.

Samstag, 17. August, Abreise der Teilnehmer und Ende der Weltmeisterschaften 1963.

Sportliche Rückschau

Drei Weltmeistertitel sind zu vergeben. Denken wir zurück an die letzten Weltmeisterschaften, die 1961 in Leutkirch, Deutschland, stattfanden.

Der Russe A. Awerijanow wurde mit 900 + 171 Sekunden Weltmeister in der Seglerklasse F3. Der Italiener Soave mit 900 + 159 Sekunden Zweiter und der Schwede Kalen mit 900 + 147 Sekunden Dritter. Im Stechen war damals noch der Holländer Van't Rood mit 900 + 131 Sekunden. Er wurde Vierter.

Bester Österreicher war der Salzburger O. Schnürer, der mit 809 Sekunden den 11. Platz belegte. Es starteten 63 Teilnehmer.

Die Mannschaftswertung in dieser Klasse gewann Holland vor der Tschechoslowakei und Italien. Österreich belegte unter 22 Nationen den 12. Platz.

In der Klasse Motor-Freiflug (F1 B) errang den Weltmeistertitel der Schweizer F. Schneeberger mit 900 Sekunden. Es folgten der Ungar Frigyes mit 859 und der Tscheche Cerny mit 854 Sekunden.

Den 13. Platz belegte der beste Österreicher Horcicka mit 744 Sekunden. Ungarn gewann die Mannschaftswertung vor der CSSR und der Schweiz. 63 Teilnehmer. Die österreichische Mannschaft belegte unter 21. Nationen den 6. Platz.

Auch in der Klasse F1 A (Wakefield) gab es ein Stechen. Weltmeister wurde der Amerikaner G. Reich mit 900 + 210 Sekunden vor dem Polen Kosinski mit 900 + 207 Sekunden und dem Italiener Alinari mit 900 + 169 Sekunden. Bester Österreicher wurde auf Platz 20 Franz Breith mit 824 Sekunden. 51 Teilnehmer. Polen gewann die Mannschaftswertung vor Rußland und Amerika. Österreichs Vertretung errang den 14. Platz.

So war es 1961. Wie wird es in diesem Jahr werden?

Unsere Nationalmannschaften gehen nicht chancenlos ins Rennen:

Drücken wir für sie die Daumen. Drücken wir aber auch die Daumen für einen guten Verlauf der Weltmeisterschaften und vor allem für ein gutes Modellflugwetter!

Unsere ausländischen Freunden aber rufen wir zu:

Willkommen in Österreich!

rms

WM-Kadermeisterschaften

Die Kadermeisterschaften zur Ausscheidung für die Freiflug-Weltmeisterschaften 1963 wurden vom 13. bis 16. Juni 1963 in Wiener Neustadt ausgetragen.

In der Seglerklasse wurde nur eine beschränkte Anzahl Sportler zugelassen (aus letzter STMS und Jahreswettbewerb), während in der Motorklasse und bei den Wakefield-Modellen eine freie Nennung möglich war. Um es gleich vorwegzunehmen: Eine freie Nennung zu den Kadermeisterschaften ist nicht gut. Die Nationalmannschaften sollten, wie in der Seglerklasse, aus dem Kader und dieser aus dem Jahreswettbewerb gebildet werden. Durch diese Maßnahme würden dann Härten, wie sie bei der Wakefield-Ausscheidung vorgekommen sind, wegfallen.

Die Leitung der Kadermeisterschaften lag in den Händen des Freiflug-Fachreferenten Sepp Pfisterer, der gemeinsam mit dem Landessektionsleiter Werner Ledl für die sportliche Leitung der Weltmeisterschaften verantwortlich zeichnet. Es mußten in sämtlichen drei Klassen insgesamt 15 Durchgänge geflogen werden. Diese Durchgänge sind in drei Einzelbewerbe aufgeteilt worden.

Beim ersten Wettbewerb mußten mit den drei vorgeschriebenen Modellen je zwei Durchgänge geflogen werden. Beim zweiten Wettbewerb wurden vier und beim dritten Wettbewerb fünf Durchgänge verlangt, wobei jedoch mit Modellen nach freier Wahl geflogen werden konnte.

f r e i f l u g

Bei jedem dieser Wettbewerbe gab es eine gesonderte Reihenwertung und daraus ergab sich eine bestimmte Platzzahl für jeden Teilnehmer. Die Summe dieser Platzzahlen für jeden Wettbewerber ergab dann die Endwertung. Der Teilnehmer mit der niedrigsten Platzzahl-Summe wurde Sieger, der Teilnehmer mit der nächsthöheren Zweiter und so fort.

Als erste kamen die Motormodelle (bei der WM — Klasse F1 B) an die Reihe. Mit wechselseitigem Erfolg schälte sich bereits innerhalb des ersten und zweiten Durchganges eine Vierergruppe aus dem Kader, die sich dann in folgender Reihung fixierte: Ebner, Horcicka, Keintrath und Bajc. Nachdem aber Horcicka von der ONF die Sportlizenz auf ein Jahr entzogen wurde, setzt sich die Nationalmannschaft in der Klasse F1 B aus folgenden Modellfliegern zusammen:

1. Oswald Ebner, ÖMV-Berndorf
2. Hans Keintrath, ÖMV-Feldbach
3. Karl Bajc, WM-Wels

Am nächsten Tag flogen die A II-Segler (bei der WM — Klasse F3). Hier war der Kampf sehr spannend und bis zur letzten Minute offen. Schließlich konnte folgende Nationalmannschaft ermittelt werden:

1. Manfred Koller, FSV-Hallein
2. Gerhard Blacher, WM-Wels
3. Otto Zitko, WM-Wels



Oswald Ebner



Hans Keintrath



Karl Bajc

Nationalmannschaft F1 B

Weit unangenehmer war die Fixierung der Wakefield-Mannschaft (bei der WM — Klasse F1 A). Es blies ein äußerst starker Wind und der Wettbewerb mußte bereits nach dem ersten Durchgang abgebrochen werden. Bis weit nach Mittag wurde zugewartet, aber der Wind wurde eher noch stärker. Schließlich wurde Kriegsrat gehalten und von den beteiligten Sportlern Breith und Wagner einstimmig in die Nationalmannschaft gewählt. Die Besetzung des dritten Platzes bereitete große Schwierigkeiten. Drei St.-Pöltner Modellflieger traten in fairer Weise zurück und es blieben noch Tlapak, Grünbaum und Karner zur Aus-

wahl. Tlapak und Grünbaum sind leistungs- und erfahrungsmäßig gleich stark und es war schwer, irgendeinen zu bevorzugen. Karner wollte nicht zurücktreten und bestand auf eine Verschiebung des Wettbewerbs, was aber aus zeitlichen Gründen nicht möglich war. In geheimer Wahl entschieden dann die Wakefield-Flieger (ohne Tlapak und Grünbaum) einstimmig für Tlapak.

Die Nationalmannschaft für F1 A lautet demnach:

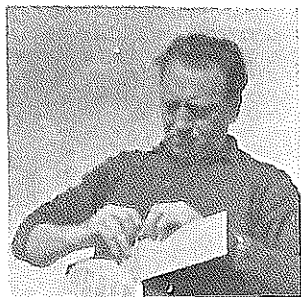
1. Franz Breith, ÖMV-Wien 12
2. Horst Wagner, UMFC-Salzburg
3. Leopold Tlapak, UMFC-Wien



Franz Breith



Horst Wagner



Leopold Tlapak

Nationalmannschaft F1 A

Mit dieser Mannschaft dürfte Österreich gut ins Rennen gehen, doch bleibt die Nominierung einer Mannschaft durch Wahl der Teilnehmer immer eine problematische Sache und es sollte in Zukunft in einem solchen Fall nach der Reihung im Jahreswettbewerb vorgegangen werden.

Auf Vorschlag der Oberösterreicher wurde von seiten der Bundessektions-

leitung Dkfm. Herbert Mayer als Mannschaftsführer nominiert. Mayer bewies bei den Ausscheidungen, daß er ein guter „Thermik-Schnüffler“ ist, und wir hoffen, daß er bei der WM richtig für unsere Mannschaft „schnüffelt“.

Allen Teilnehmern an der WM wünschen wir einen recht schönen Erfolg!

Edwin Krill



Vergleichsfliegen

um den Wanderpokal von Staatssekretär Rössch

Dieses Vergleichsfliegen findet jährlich am Beginn der Modellflugsaison statt und wird von den drei Gruppen ÖMV-Ober-Grafendorf a. d. P., ÖMV-St. Pölten und UMFC-Kolibri aus Ober-Grafendorf a. d. P. durchgeführt. Geleitet wurde der Bewerb von Alfred Haiden.

Zum Bewerb hatten sich 16 Modellsportler eingefunden. Bei diesem Vergleichsfliegen handelt es sich um einen reinen A 2-Bewerb. Technische Neuheiten konnten nicht festgestellt werden, jedoch waren 90% der Modelle sehr gut gebaut und gut eingeflogen. Das Hochstarten wird bereits von allen Sportlern, besonders den jungen Modellfliegern, gut beherrscht und das Suchen nach Thermik gelang vielen. Die Witterung war entsprechend, es herrschte starke und leichte Bewölkung mit teilweise Sonnenschein und leichter bis mäßiger Wind. Mit einem Wort, so richtiges Modellflugwetter. Die Temperatur schwankte von 10 bis 15 Grad und es wurde keinem zu warm. Auch viele Zuschauer hatten sich eingefunden und bewunderten das schöne Kreisen der Modelle, die in der Thermik dahinzogen wie Geier.

Der Modellsportler Christian von der Gruppe ÖMV St. Pölten führte zwischen den Bewerben Schauflüge mit Motorseglern durch und viele waren davon begeistert, versteht er doch, herrliche Flüge vorzuführen. Vom Looping bis zur Steilschleife mit und ohne laufendem Motor waren seine Flüge sehenswert. Anschließend erfolgte immer eine schöne Landung in der Nähe des Startplatzes.

Zum Bewerb selbst ist noch zu sagen, daß die Leistungen gut bis sehr gut ausgefallen sind und wirklich guter Sport mit Disziplin geboten wurde; wurden doch von den 80 durchgeführten Starts 25 mit einem Maximalflug von 180 Sekunden belohnt. Der Sieger Rudolf Lugbauer vom ÖMV-Ober-Grafendorf konnte vier Max. erzielen. Leider hatten viele der Ober-Grafendorfer Modellflieger durch Abbremsen der Modelle viel Flugzeit vergeben, landeten doch manche bereits nach zwei Minuten, wo die Aussicht auf eine volle Zeit gegeben war. Dies dürfte bei Bewerben in der kommenden Saison nicht vorkommen. Der Modellsportler Rupert Schneck von ÖMV-St. Pölten mußte bereits im ersten Durchgang sein Modell aufgeben. Die Thermik entführte es in großer Höhe in Richtung Wilhelmsburg. Nach einer Verfolgung von über vier Kilometer mußte diese abgebrochen werden um zum zweiten Durchgang antreten zu können. Auch dem Gruppenobmann Hans Hlavka ereilte dasselbe Schicksal. Einige Modelle mußten von Bäumen heruntergeholt werden. Erfreulich ist zu berichten, daß Schneck bereits am Sonntag, dem 28. April 1963, das Modell von einem Autobesitzer überbracht wurde, das am Waldrand in der Nähe von Wilhelmsburg aufgefunden wurde. Herzlichen Dank für die Überbringung des Modells!

Sieger und Gewinner des Wanderpokales

	I. Durchg.	II. Durchg.	III. Durchg.	IV. Durchg.	V. Durchg.
Rudolf Lugbauer, ÖMV-Ob.-Gr.	169	180	180	180	180/889 sek
Klemens Schobel, UMFC-Ob.-Gr.	80	180	180	180	172/792 sek
Felix Schobel, UMFC-Ob.-Gr.	83	180	180	91	180/714 sek
Hans Hlavka, ÖMV-St. P.	180	105	167	180	80/612 sek
Alexander Zavodsky, ÖMV-St. P.	75	152	180	180	68/655 sek
Franz Ilsinger, ÖMV-Ob.-Gr.	180	93	125	92	148/638 sek
Hans Martin, ÖMV-St. P.	95	180	136	119	86/616 sek
Josef Haslhofer, ÖMV-St. P.	79	130	149	180	70/608 sek
Herwig Griebler, UMFC-O.-Gr.	40	180	180	138	64/602 sek
Erich Ilsinger, ÖMV-O.-Gr.	90	180	127	141	58/596 sek
Johann Pasteiner, ÖMV-St. P.	88	135	136	55	180/594 sek
Rupert Schneck, ÖMV-St. P.	180	58	66	71	180/555 sek
Johann Schuhmeister, ÖMV-O.-Gr.	33	150	74	109	180/546 sek
Karl Lintner, ÖMV-O.-Gr.	32	53	180	121	147/533 sek
Adolf Zichtl, UMFC-O.-Gr.	77	86	121	68	173/525 sek
Manfred Heinzl, ÖMV-St. P.	63	92	69	131	107/462 sek

1. Durchgang 3 Max., 2. Durchgang 6 Max., 3. Durchgang 6 Max., 4. Durchgang 5 Max., 5. Durchgang 5 Max. = 25 Max. bei 80 Starts.

Somit konnte ein schöner Bewerb durchgeführt werden und für unsere jungen Modellflieger war es ein schönes Erlebnis. An Hand der Ergebnisliste kann man die Leistungen feststellen. Am Schluß des Bewerbes erfolgte die Siegerehrung durch den Obmann der Gruppe von ÖMV-St. Pölten Hans Hlavka und Alfred Haiden. Dem Sieger Rudolf Lugbauer wurde der schöne Pokal für ein Jahr mit einer ASKÖ-Urkunde übergeben. An den Zweiten wurde eine ASKÖ-Urkunde mit einem Maria-theresienthaler übergeben. Der dritte Modellsportler erhielt eine Urkunde. Mit einigen kurzen Worten an alle Modellflieger bzw. Teilnehmer wurde der Bewerb geschlossen. 1964 wird dieser von der Gruppe ÖMV-Ober-Grafendorf zur Durchführung gebracht werden. Haiden

RC-Motorseglerbewerb in Niederösterreich

Der Bewerb wurde am 1. Mai 1963 in St. Pölten-Völlendorf von der Gruppe ÖMV St. Pölten als erster Versuchsbewerb in dieser Klasse durchgeführt. Dieser Bewerb wird ab nun jährlich am 1. Mai von der Gruppe durchgeführt. Gestiftet wurde dazu ein schöner Wanderpokal in der Größe von 40 cm und wird an den Einzelsieger vergeben. Gleichzeitig wurde auch der Titel eines Landesmeisters vergeben.

Technischer Teil des Bewerbes:

Zugelassen zu diesem Bewerb sind nur Modelle mit Einachssteuerung und einem Motor-Zylinderinhalt bis maximal 1,62 ccm. Zu dieser Pionierarbeit waren sieben Teilnehmer am Start gemeldet und erschienen. Sechs Modelle entsprachen dem Flächeninhalt der Klasse A 2. Die Gruppe ÖMV-Laa a. d. Thaya brachte drei „Amigo“ an den Start. Ausgestattet waren diese Modelle mit 0,8-ccm-Dieselmotoren. Von der Gruppe St. Pölten wurden drei Modelle nach einem Entwurf von Landestechniker Haslhofer im Bewerb geflogen. Ausgestattet waren die Modelle mit 0,8-ccm-„Cox“-Glühzylinder. Das siebente Modell war eine MU-118 mit einem 1,62-ccm-OS-Pel. Die zur Verwendung gelangende Antriebsquelle in dieser Klasse ist Geschmacksache der Sportler. Ob Diesel oder Glühzylinder, beide sind dazu bestens geeignet. Alle verwendeten Modelle waren sauber in der Ausführung, gut eingeflogen bzw. ausgefliegen; obwohl zwei Modelle mit über 200 (in Worten: zweihundert) Starts am Start waren.

Sämtliche Modelle waren mit „Metz“-Funkfernsteuerung ausgestattet. Als Stromquelle fanden nur Akkus Anwendung.

Geflogen wurde folgendes Programm: Motorlauf bis maximal 180 Sekunden. Hier wurde durchschnittlich eine Höhe von zwei bis dreihundert Meter erzielt. 10 Sekunden gerade vom Sender gegen den Wind mit anschließender 90-Grad-Kurve nach links und Wendung um 270 Grad zurück zum Sender. Liegende Acht und Steilspirale nach Wunsch. Anschließend Landeanflug im Rechteck zum Landefeld. Zum Start hatte der Teilnehmer fünf Minuten zur Verfügung. Diese Startzeit kann ruhig auf drei Minuten verkürzt werden. Vom Stillstand des Motors bis zur Landung waren fünf Minuten Zeit für das Fliegen der Figuren und des Landeanfluges. Drei Punkterichter und ein Zeitnehmer sorgten für den reibungslosen Ablauf des Bewerbes. Für die Figuren wurden die Punkte nach der Modellflugsportordnung vergeben. Für die Landung im

Landefeld hatte die Gruppe ein eigenes Wertungssystem ausgearbeitet. (Nach Vorschlag vom 2. Jänner 1962.)

Nun zum Bewerb selbst:

Die Eröffnung erfolgte um 8 Uhr.

Nach einer kurzen Besprechung erfolgte der erste Start von Haiden mit der „MU 118“. Leider konnte bei diesem Start nur eine Höhe von etwa 100 Meter erreicht werden, da der Motor zu stoltern begann. Hier waren nicht viel Punkte mehr zu holen, und zur Landung war bald Zeit. Dieser Durchgang brachte bereits gute Punkte für Ing. Erhard Berger, Döllner von ÖMV, Laa an der Thaya, sowie Eigner und Beyer von ÖMV-St. Pölten. Das Wetter wurde immer besser, und langsam begann die Thermik sich bemerkbar zu machen. Den ganzen Tag herrschte ab 10 Uhr herrliches Wetter mit kräftiger Sonneneinstrahlung. Zeitweise kam leichter bis milderer Wind auf, dem jedoch alle Modelle gewachsen waren. Alle Figuren wurden sauber geflogen und brachten auch entsprechende Punkte ein.

Hier zeigte sich bereits, daß vieles Fliegen der Modelle von großem Vorteil ist: Bedenkt man, daß der Modellsportler Beyer von ÖMV-Sankt Pölten bereits 1962 20 (zwanzig) Liter Treibstoff im Training verfliegen hat; oder die Gruppe Laa a. d. Thaya Hunderte Starts mit ihren Modellen machte; der Modellsportler Christian von ÖMV-St. Pölten machte mit seinem Modell bereits 1963 über 200 Starts ohne Bruch oder Sachschaden.

Auch im zweiten Durchgang konnte die Gruppe Laa a. d. Thaya wieder viele Punkte erzielen. Beyer von ÖMV-St. Pölten und Eigner von ÖMV-St. Pölten zeigten zwei herrliche Flüge. Beyer brachte es fertig, zweimal mit den Modellen in das Landefeld zu kommen. Von den Steilspiralen machten wenige der Sportler Gebrauch. Einzig Harald Eigner zeigte Steilspiralen in höchster Vollendung: Seitenruder rein und das Modell stand nach einer halben Drehung senkrecht zur Erde! Nach Vollendung der Spirale begann es immer ganz schön zu rauschen, jedoch zeigte sich das Modell dieser Prüfung in jeder Lage gewachsen. Auch Mut ist dabei notwendig. Alle werden an diese Spirale noch denken; dieser Entwurf dürfte sich auch gut für Spiralflüge eignen. Haslhofer hat hier ein strömungstechnisch hochwertiges Modell geschaffen. Alle gebauten Modelle dieser Reihe haben gut eingeschlagen.

Der dritte Durchgang brachte noch eine gute Leistung von Christian (ÖMV-St. Pölten). Bei Eigner und Beyer traten im dritten Durchgang Störungen auf, und die Modelle kamen aus dem Bereich und hörten nur teilweise auf die Besitzer. Bei Beyer dürfte die enorme Höhe schuld gewesen sein, mußte doch bereits das Fernglas (10 X 15) zum Einsatz kommen. Beide Modelle konnten jedoch gut geborgen und für weitere Flüge eingesetzt werden.

Von den 21 Wertungsflügen endeten vier im ausgesteckten Landefeld. Die Motorlaufzeit wurde bei sechs Wertungen bis zu 20 Sekunden überzogen. Dies ergab jedoch einige Strafpunkte. Ein Zeitschalter oder sonstige Mechanik zur Abstellung der Triebwerke wurde von keinem verwendet. Dies läßt sich fast genau durch Prüfen der Treibstoffmenge begrenzen. Im letzten Durchgang hatte ein Sportler der Gruppe 1.a an der Thaya das Pech, sein Modell aus 50 Meter Höhe in den Boden zu rammen. Die Ursache konnte leider nicht genau festgestellt werden. Die Anlage blieb jedoch in bester Ordnung, bis auf das Modell.

Erfahrungen

Um 14 Uhr wurde die Siegerehrung vorgenommen. Auch 1964 wird der Bewerb mit einigen kleinen Änderungen im Programm und im Landefeld vorgenommen. Gegenüber dem ersten Motorsegler-Bewerb in Lienz (1962) wurde hier in St. Pölten guter Sport geboten, und große Fortschritte waren bei den einzelnen Modellsportlern festzustellen. Die verwendeten Modelle für diese Klasse waren bestens geeignet. Zusammenfassend ist festzustellen, daß der Motorsegler für den kleinen RC-Mann eine Zukunft hat. Geringe Betriebskosten mit kleinen Motoren. Jeder Sportler kann ganz allein einen Flugbetrieb im Gelände ohne Mithilfe durchführen. Benötigt werden doch bei einem 300-m-Hochstart einige Sportler. Eine Betonbahn ist bereits erforderlich. Im Wiesengelände stellt bereits das Hängenbleiben der Schnur Schwierig-

keiten beim Start dar. Hier benötigt beim MS-Segler der Sportler nur eine kleine Fläche als Startplatz. Ein Weg genügt, um so einen hübschen Segler zu starten. Weiters gibt es keine Beschwerden von Landwirten zu erwarten. Sind die Modelle einmal eingeflogen, so können Hunderte von Starts damit gemacht werden. Dies stellt ein gutes Verhältnis Bauzeit : Flugzeit dar. Die meisten der Modelle erreichen doch nur eine Flugzeit von höchstens 25 % ihrer Bauzeit. Ausgenommen sind hier A-2-Hangmodelle (Magnetmodelle). Mit solch einem Motorsegler können wir leicht an die 40 bis 50 % Flugzeit erzielen gegenüber der Bauzeit. Bedenke man doch, daß ein Start eines Motorseglers durchschnittlich sechs Minuten Flugzeit ohne Einwirkung von Thermik ergibt. 10 Starts ergaben bereits eine reine Flugzeit von einer Stunde. 30 Flugstunden bereits 300 Starts. Wir erzielen somit mit Sicherheit, daß 50 % der Bauzeit auch in Flugzeit umgewandelt werden können. Die Gruppe St. Pölten hat 1963 bereits ein Modell mit über 200 Flügen, ohne dies am Modell feststellen zu können. Flüge von 10 bis 20 Minuten sind keine Seltenheit. Überlegt man richtig, so hat der Motorsegler viele positive Seiten, und viele Wünsche können damit erfüllt werden.

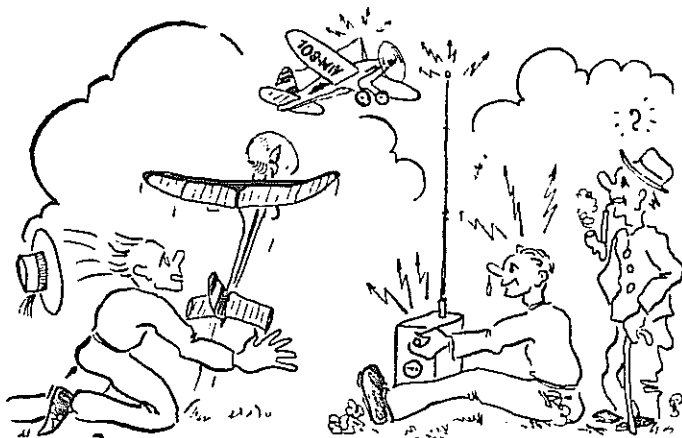
Weiters wollen wir festhalten, daß bei einem MS-Bewerb höchstens 60 Starts an einem Tag gemacht werden können. Benötigen wir doch für jeden Start mindestens 11 Minuten und weiter 10 % für Verschiedenes zwischendurch.

Sieger des Versuchsbewerbes und zugleich ÖMV-Landesmeister von Niederösterreich:

Otto Beyer, ÖMV-St. Pölten	3535 Punkte
Harald Eigner, ÖMV-St. Pölten	2046 Punkte
Alexander Döfler, ÖMV-Laa/Th.	1724 Punkte
Franz Christian, ÖMV-St. Pölten	1719 Punkte
Ing. Erhard Berger, Laa/Th.	1385 Punkte
Josef Kirch, ÖMV-Laa/Th.	1246 Punkte
Alfred Haiden, ÖMV-St. Pölten	1024 Punkte

Punkte aus zwei Durchgängen bzw. aus drei Durchgängen die zwei besten Wertungen.

Alfred Haiden





Burgenländische Freiflug-Landesmeisterschaften

Am 26. Mai 1963 meldeten sich auf dem Flugfeld in Trausdorf 10 Teilnehmer aus dem Burgenland (8 Ikarus und 2 Union) sowie 5 Gäste aus Wiener Neustadt zur Teilnahme an den Meisterschaften. Alle Nennungen wurden für die Klasse A 2 abgegeben. K II und Wakelfield kamen daher nicht zur Austragung.

Die Witterung war recht günstig, zeitweise herrschte zwar etwas stärkerer Wind und Bewölkung, aber gegen Mittag wurde es immer sonniger und windstill.

In der Zeit von 8.30 bis 12.30 Uhr wurden die fünf Durchgänge ausgetragen. Die Leistungen waren recht zufriedenstellend, wenn man bedenkt, daß auf insgesamt 64 Flüge 15 Max. entfielen. Ebenso zahlreich waren die Absauter, aber sie gehören eben auch zum Wettbewerb.

1. und Landesmeister			
Franz Pressler	Ikarus	645	
2. Johann Bauer	Ikarus	496	
3. Johann Nachtlberger	Ikarus	482	

Gästeklasse:

1. Gottfried Zach	Wr. Neustadt	814
2. Erwin Schellaut	Wr. Neustadt	756
3. Franz Meister jun.	Wr. Neustadt	497

Nach einer kurzen Mittagspause ging es dann ganz privat und ferngesteuert weiter. Ja, der

Nachmittag war ein ganz wunderbarer Modellflugtag. Die verschiedensten Motor- und Segelflugmodelle zogen nun ihre Kreise. In den Liegestühlen saßen recht bequem die Gattinnen samt den Kindern und verfolgten kritisch und aufmerksam das intensive Tun ihrer Göttergatten. Es war kein Krachen sterbender Modelle, sondern nur die lobenden Bemerkungen der begeisterten Zuschauer zu hören.

Wir Modellflieger waren voll und ganz zufrieden mit diesem gelungenen Tag, zu dem auch die Segelflieger kräftig beitrugen. Vormittags verzichteten sie auf ihren Flugbetrieb, um unsere Meisterschaften nicht zu stören. Nachmittag teilten wir uns den Flugplatz, und das brachte abermals eine freudige Überraschung. Gleich beim ersten Probeflug in der Früh machte sich ein Modell aus dem Staube und versteckte sich in einem Getreidefeld. Die Segelflieger wurden um Hilfe gebeten, und tatsächlich konnten sie den Ausreißer erspähen. Wir waren nicht wenig erstaunt, als der Seilrückholwagen mit dem schon verloren geglaubten Modell ankam.

Ihr Segelflieger, habt Dank für Euer Entgegenkommen und Eure Hilfe!

Als der Tag zur Neige ging, die Modelle gesund in ihrer Verpackung schlummerten, gab es nur eine Meinung: es war ein erfolgreicher Tag für uns Modellflieger und ein schönes Erlebnis für unsere Zuschauer. Ledl

Internationaler Städtekampf in Wien

Vom 23. bis 26. Mai wurde, heuer bereits zum dritten Mal, der internationale Städtekampf im Fesselflug ausgetragen. Der vom Österreichischen Modellsportverband ins Leben gerufene und durchgeführte Bewerb wurde auf der verbandseigenen Anlage im Pratergelände ausgetragen. Die Veranstaltung war an allen drei Tagen von schönem Wetter begünstigt.

Am Donnerstag erfolgte die Anreise der Teilnehmer, und gleich am Abend wurden die ersten Kontakte angeknüpft.

Am Freitagvormittag flogen die Geschwindigkeitsmodelle. Die Leistungen waren recht gut. Der bestehende Rekord von 180 km/h wurde einmal eingestellt und gleich zweimal überboten. 186,5 und 188,4 km/h sind die neuen Bestleistungen. Sie wurden von den Münchner Modellfliegern erzielt. Malik hatte ein einfaches Modell mit Einleinensteuerung und einem Blasentank. Der Motor hatte dadurch einen sehr regelmäßigen Lauf.

Am Nachmittag flogen die Mannschaftsrenner. Als sehr schnell erwies sich ein Nurfügel-Modell der Stuttgarter; es war bei weitem das schnellste. Nach dem ersten Zwischentanken, interessanterweise in allen Läufen, ließ die Leistung stark nach. In den ersten beiden lief der Motor jeweils nur knapp über zwanzig Runden, beim

Finale flog es zusätzlich noch die zwanzig Runden sehr langsam und mit stotterndem Motor. Der sicher scheinende Sieg war somit vergeben. Die Salzburger Mannschaft flog sehr gleichmäßig und siegte dann auch. Einige Mannschaften waren vom Mißgeschick verfolgt, meist rollten die Modelle in den Kreis. Interessant vielleicht die Durchschnittszeit des schnellsten Modells, sie betrug 125,8 km/h.

An Motoren wurden „Oliver Tiger“, „ETA“ und „Bugl“ eingesetzt. Konnte hier mit einem „Bugl“ gewonnen werden, so siegten in der Klasse Speed die „Super-Tiger“-Glühzündler. Die bundesdeutschen Teilnehmer hatten nur dieses Fabrikat in ihren Modellen eingebaut, während die österreichischen „Bugl-G 10“ flogen.

Am Samstag kämpften die Kunstflieger. Hier sah man den Trend zu noch größeren und langsameren Modellen. Zu den üblichen „Nabler“ kamen die ebenso bekannten „Stukas“ und einige Eigenkonstruktionen. Ein Modell der Stuttgarter hatte eckige Flächen und Leitwerke und war auch sonst sehr einfach gehalten. Zusätzlich flog es mit vollautendem Motor, konnte sich aber recht gut placieren. Mithwurf hatte sein nun schon bekanntes Modell mit Dreiradfahrwerk, mit dem er elegante Landungen hinlegt. Das größte Modell mit etwa 1,50 m Spannweite



und einem 7-ccm-Motor brachten die Schweizer an den Start. Es flog sehr langsam, was ungemein wirkt. Leider war es noch nicht ganz eingeflogen. Das schönste Modell hatten die Münchner am Start. Leider flog es nicht so gut, wie es aussah. Es litt, besonders bei eckigen Figuren, darunter, daß anscheinend die Strömung abriß. Von den ausländischen Teilnehmern wurden hauptsächlich „Fox“-Motoren eingesetzt, während unsere Leute „OS“-Motoren verwendeten. Man sah insgesamt recht schöne Flüge, und die beiden Grazer Türk und Mothwurf wurden ihrer Favoritenrolle gerecht und siegten.

Am Sonntagvormittag wurde als erstes die Anlage offiziell von Herrn Amtsrat Kratky eröffnet. Kam. Sekretär Hahofe und Bundesobmann Krill assistierten dabei. Den zuständigen Stellen sei besonders gedankt für ihr Verständnis für die Modellflieger. Nach der Übergabe folgten Schauflüge für das Publikum.

Danach wurde das Marathon-Mannschaftsrennen über 500 Runden ausgetragen. Von acht Teilnehmern kam nur die Hälfte über die Runden. Es war ein mörderischer Kampf. Drei Teilnehmer schieden aus, weil ihre Modelle in den Kreis rollten. Einer mußte aufgeben, nachdem er seinen „ETA“ abgestochen hatte. Das Nurflugmodell konnte hier seine überlegene Geschwindigkeit ausspielen und gewann. Die Salzburger ließen sich nicht lumpen und landeten auf dem zweiten Platz. München folgte an dritter Stelle, vor der Grazer Mannschaft.

Den würdigen Abschluß bildete die Siegerehrung und die Preisverteilung. Pokale des Vizekanz-

lers, Verkehrsministers, Außenministers, Sozialministers, der Gemeinde Wien u. v. a. wurden den Siegern überreicht. Sämtliche Teilnehmer erhielten einen kleinen ULLR als Souvenir. So ging dieser, aus kleinen Anfängen entstandene und nun schon recht große Wettbewerb, der jährlich zur Zeit der Wiener Festwochen abgehalten wird, zu Ende.

Die Ergebnisse:

KLASSE GESCHWINDIGKEIT:

1. Adolf Malik, München	188,4 km/h
2. Robert Arndt, Regensburg	186,5 km/h
3. Heinz Freundl, Salzburg	180,0 km/h

MANNSCHAFTSRENNEN:

1. Fischer-Nitsche, Salzburg	5'25" Finalzeit
2. Uhl-Ilg, Stuttgart	5'30" Finalzeit
3. Ulrich-Teicherl, Regensburg	5'47" Finalzeit

KUNSTFLUG:

1. Helmut Türk, Graz	2096 Punkte
2. Ewald Mothwurf, Graz	2063 Punkte
3. Heinz Richter, Wien	1911 Punkte

MARATHON-MANNSCHAFTSRENNEN:

1. Uhl-Ilg, Stuttgart	23'51"
2. Fischer-Nitsche, Salzburg	24'51"
3. Behrendt-Malik, München	25'08"

MANNSCHAFTSWERTUNG:

1. Salzburg	mit Platzzahl 8
2. Graz	mit Platzzahl 11
3. München	mit Platzzahl 12

Wiener Frei- und Fernsteuerflug-Landesmeisterschaften

Die Wiener Landesmeisterschaften für Frei- und Fernsteuerflugmodelle fanden am 18. Mai in Aspern statt. Leider spielte der Wettergott nicht mit, und die Modelle waren durch Regen und starken Wind schwer behindert. Besonders arm waren die Segler der Klasse A 2 dran. Es gab daher etliche Ausfälle, und einige Modellflieger zogen ihre Nennung zurück, um ihre Modelle nicht zu gefährden.

Die A-2-Modelle flogen zwei Durchgänge am Vormittag bei tristen Wetterverhältnissen. Deshalb sind auch die Leistungen nicht überwältigend. Am Nachmittag besserte sich das Wetter ein wenig, es hörte auf zu regnen, und ab und zu strahlte die Sonne etwas ein. Es wurden die ersten Max. geflogen, aber auch einige Modelle gingen verloren. Dies war besonders im vierten Durchgang der Fall. Fast alle Modelle waren in Skelettbauweise. Tammel hatte ein Vollbalsa-Schalenmodell mit vorgespanntem Turbulenzdraht.

Anschließend an die Segler flogen die Gummimotormodelle der Klasse Wakefield. Hier gingen zwei Modelle schon vor Beginn bei Probestarts auf die Reise. Während der Durchgänge machte sich dann ein Modell auf und davon. Alle Modelle in dieser Klasse waren bis auf eins in Balsa-Schalenbau hergestellt. Breith erreichte mit seinen Modellen phantastische Höhen.

Während so auf einem Platze die Freiflieger mit den Elementen rauften, flogen in der Platz-

mitte die RC-Modelle. Auch sie hatten mit dem Wetter zu kämpfen und zusätzlich mit einem unsichtbaren Feind, einem Störsender. Darauf ist es auch vermutlich zurückzuführen, daß einige Modelle entflohen oder nach Erdöl bohrten. Zunächst flog die Klasse RC I. Hier zeigte Hörmann beachtliche Flüge mit der Muschner Anlage mit Schwinggabeltongeneratoren und dem totesagten Zungenrelais.

Anschließend kamen die Modelle der Klasse RC III an die Reihe. Hier sah man hauptsächlich Industrieanlagen im Einsatz, ebenso wie in RC IV. Es wurde mit üblichen Hoch- und Tiefdeckern geflogen. Neuerungen oder Modelle mit extremer Auslegung sah man keine.

Bei den RC-Seglern sah man schöne und elegante Modelle; nur waren alle etwas zu langsam und kamen gegen den Wind kaum an. Besonders bei den Figuren wurden sie weit abgetrieben. Es gewann dann das älteste Modell am Platz.

Gegen Ende der Meisterschaft mußte der Platz geräumt werden, denn einige Großflugzeuge waren im Anflug. Hier mußte auch während der Landung eines italienischen Sportflugzeuges ein Segler im „Warteraum“ (einer Thermikblase) gehalten werden, ehe er herunter konnte. Zum Glück hielt die Blase solange an.

Kurz nach Meisterschaftsende konnten die Teilnehmer die Ergebnislisten in Empfang nehmen. Die Siegerehrung findet erst anläßlich der nächsten Vollversammlung statt.

Ergebnisse der Wiener Freiflug-Landesmeisterschaften des ÖAeC

Klasse A 2:

1. und Landesmeister Gerhard Leitner	ÖMV	135	89	124	180	99	627
2. Ernst Tammel	UMFC	64	180	149	180	0	573
3. Hans Gürtler	ÖMV	25	180	180	0	116	501

Klasse Wakefield:

1. und Landesmeister Franz Breith	ÖMV	53	125	180	180	180	718
2. Herbert Baumgartner	ÖMV	50	147	82	79	180	538
3. Friedrich Fuxa	FMBC	50	24	59	70	73	276

RC I:

1. Gerold Hörmann	UMFC	988	1514	2502
2. Johann Ableitinger	FMBC	168	0	168
3. Gerhard Vogel	UMFC	0	0	0

RC III:

1. und Landesmeister Gerold Hörmann	UMFC	318	363	681
2. Alfred Birke	ÖMV	221	285	506
3. Bruno Morauf	UMFC	155	160	315

RC IV:

1. und Landesmeister Gerold Hörmann	UMFC	195	302	495
2. Ludwig Tlapak	UMFC	140	225	365
3. Heinrich Spölli	FMBC	133	144	277

Unsere Leser schreiben:

Zum Rundschreiben 4/1963

schreibt Alfred Haiden:

Der gefaßte Beschluß, Staatsmeisterschaften und Kadermeisterschaften wechselnd durchzuführen, ist zu begrüßen und stellt gute Arbeit unserer Modellflug-Funktionäre dar. Es bleibt nur zu hoffen, daß die Modellflieger, Gruppenleiter und die weiteren Funktionäre diesen Beschluß richtig und sachlich auswerten.

Somit wird nun die Möglichkeit geschaffen, daß Vorbereitungen für Staatsmeisterschaften und Kadermeisterschaften in Zukunft gründlicher erfolgen. Sind doch für den ernsthaften Modellflieger immer zwei Jahre zur Verfügung, um erhoffte Leistungen auf technischem und sportlichem Gebiet zu erreichen. Dies bedeutet zugleich Leistungssteigerung im Modellflug, die wir ja alle ständig anstreben.

Wollen wir gleich noch einen Schritt in der Stellungnahme weitergehen. Durch diese Staffellung kann nun weitere Entwicklungsarbeit gemacht werden und es wird bestimmt in den nächsten Jahren in Österreich technische Neuheiten geben. Damit kommen wir zu einem wichtigen Punkt: „EINFÜHRUNG DES KONSTRUKTIONSWETTBEWERBES“ in den Jahren, in denen eine Staatsmeisterschaft geflogen wird. Wir haben in Österreich gute, ja sogar sehr gute „Techniker“, die solch eine Prüfung abnehmen können und

auch zugleich feststellen, ob gute technische Arbeit an den Modellen vorzufinden war oder ist. Diese Kommission möge aus diesen Feststellungen eine Zusammenstellung ausarbeiten und zur Mitteilung an die Modellflieger bringen. Für gute Arbeit sollen natürlich auch die Sportler in einer würdigen Form belohnt werden. Rasche Zugänglichkeit für andere Modellsportler ist damit gegeben. Werden doch viele technische Möglichkeiten von Modellfliegern zur Ausführung gebracht und kommen leider wegen Zeitmangel oder anderen Gründen nicht an die Öffentlichkeit.

Denken wir zurück an den ersten Versuch 1960 des Österreichischen Modellsportverbandes. Wollen wir uns von einer guten Entwicklung in Zukunft überraschen lassen. Vielleicht könnten unsere Modellflug-Funktionäre bei einer der nächsten Bundesvorstandssitzungen darüber eine Absprache führen.

Weiters noch zu Punkt 3 (Etrich-Wettbewerb):

Auch solche Bewerbe sind zu begrüßen und nach meiner Feststellung sind die Modellflieger für solch eine Ausschreibung recht zugänglich. Nur hätte ich dazu bereits heute eine Bitte, die Ausschreibung zeitgerecht auszugeben. Bedarf doch dies viel Arbeit, um ein solches Modell ordnungsgemäß für einen Bewerb flugfähig zu machen.

Hier spricht „ORION“ zu seinen Freunden:

radio control

Nachtrag: Daten zu Tongenerator und Tonfilter

Kernwickeldaten und Kondensatoren zu Tongenerator aus Heft Nr. 5, Bild 2.

Frequenz Hz	MF/C1	MF/C2	LI	CU-Durchmesser
1300—1900	0,47	0,1	1000	0,07
2100—2700	0,47	0,1	800	0,07
2900—3700	0,47	0,1	600	0,08

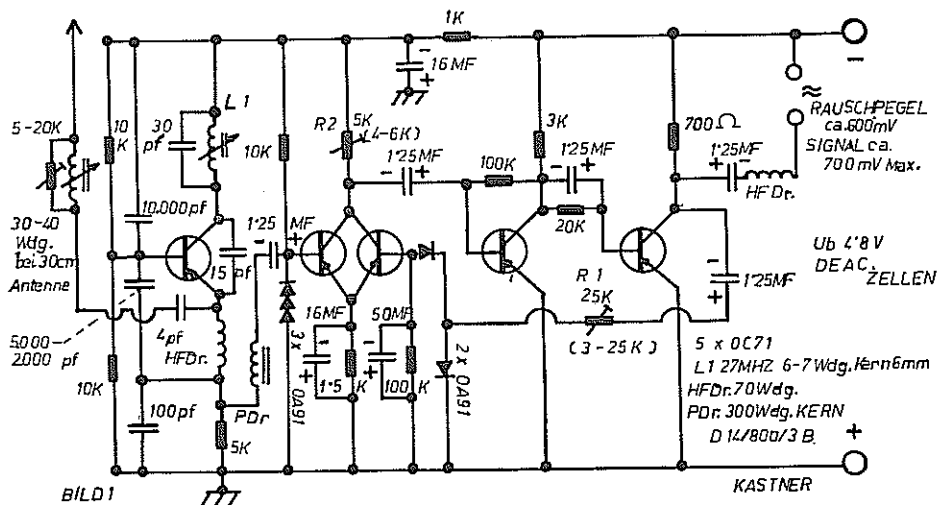
Kernwickeldaten und Kondensatoren zu Tonfilter aus Heft Nr. 6, Bild 1.

Frequenz Hz	MF/C1	LI	CU-Durchmesser
1300—1500	0,082	500 : 150	0,08
1700—2100	0,072	500 : 150	0,08
2300—2700	0,06	500 : 150	0,08
2900—3100	0,047	500 : 150	0,08
3300—	0,039	500 : 150	0,08
3500—3700	0,027	500 : 150	0,08

Der Empfänger

Das Problem eines guten Empfängers, der für Mehrkanalbetrieb geeignet sein soll, liegt hauptsächlich darin, daß er eine sehr konstante Ausgangsamplitude, keine Übersteuerung irgend einer Stufe und kurventreue Wiedergabe auch noch bei größter Sendernähe haben soll. Weiters ist es wichtig — da sich bei Temperaturschwankungen der Verstärkungsgrad ändert —, daß die Ausgangsamplitude ebenfalls keine Änderung erfährt. Bei Nichtbeachtung dieser Punkte würde der Simultanbetrieb in Frage gestellt sein. Der Frequenzabstand würde nicht ausreichen, da eine höherwerdende Amplitude mehrere Kreise schalten würde. Der von mir entwickelte Empfänger erfüllt diese Bedingungen ausgezeichnet.

Zu Bild 1: Ein Pendelaudio, nichts besonderes, bildet den Eingang. Die Antenne wird über eine Verlängerungsspule mit einer kleinen Kapazität lose in den Emitter eingekoppelt. Das ist schon ein wichtiger Punkt, da keine Frequenzänderungen durch Ankopplung einer Antenne sein sollen. Die Verlängerungsspule bringt große Empfindlichkeit. Über die Einstellung dieser ist aber noch viel zu sagen und zu beachten. Die Niederfrequenz gelangt über eine Pendelfrequenzsperrfilter PFDr zur nächsten Stufe. Diese Sperre ist einer der wichtigsten Bauteile, obwohl sie sonst in so manchen angegebenen Schaltungen fehlt, oder nur durch ein RC-Glied ersetzt ist. Dieses aber würde unsere höheren Frequenzen zu stark beeinflussen.



Die weiteren Stufen

Die nächste Stufe besteht aus zwei parallel geschalteten Transistoren, sie regeln in ihrer Eigenschaft die Ausgangs-amplitude und kompensieren Verstärkungsgradschwankungen durch Temperatureinfluß.

Die weiteren zwei Stufen sind zwei normale NF-Verstärker. Am Ausgang aber finden wir eine HF-Sperre, da uns Hochfrequenz in Sendernähe allerhand Streiche spielen kann. An R1 kann das NF-Signal auf den gewünschten Wert (650mV) für unsere angegebenen Tonkreise eingestellt werden. R2 stellt den richtigen Arbeitsbereich für die Regelstufe ein (hat sich aber mit 5K Ohm in allen nachgebauten Empfängern bewährt). Alle anderen Werte sind genau einzuhalten. Mehrere nach diesen Werten gebaute Empfänger ergaben bei Kontrolle am Bildschirm ein gutes Resultat. Auf richtige Polung der Dioden ist unbedingt zu achten. Ich zeige nochmals im Bild 2 die Überprüfung der Durchlaßrichtung einer Diode.

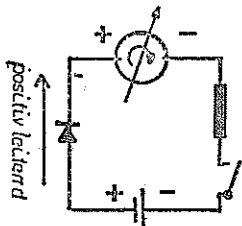
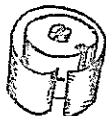


BILD 2



Cu. BAND
ANLIEGEND U
-VERLÖTEN.

BILD 3

Ankopplung der Antenne

Die Ankopplung der Antenne: Wenn Sie bei einem Pendelempfänger in der Nähe seines Schwingkreises einen zweiten Schwingkreis auf dessen Frequenz abstimmen, so merken Sie, daß der Rauscheffekt verschwindet. Abgesehen davon, daß noch andere verschiedene Mißtöne entstehen können, gehen die Ansichten über diesen Effekt ziemlich auseinander. Da aber dieser bei der Ankopplung der Antenne eine große Rolle spielt, habe ich diesen näher untersucht und bin zu folgendem Ergebnis gekommen:

Hält man statt einem LC-Kreis einen Quarz in die Nähe des Empfängers, diesen auf den Quarz ab, so tritt dieser Effekt besonders stark auf; das bedeutet: je weniger ein Schwingkreis bedämpft ist, also je größer seine Ein- und

Ausschwingzeiten sind, umso mehr wirkt dieser Kreis als „Schwungrad“ zurück auf den Pendelkreis. Dieser angekoppelte Kreis wird zum dauerschwingenden Sekundärsender, der vom Pendler periodisch selbst erregt wird. Da nun der Pendler nur dann funktioniert, wenn sein auf Hochfrequenz schwingendes Audion periodisch unterbrochen wird, so verliert er die Eigenschaft als hochempfindlicher Empfänger sofort, wenn in seinen Pausen Energie vom Schwungradkreis an den HF-Kreis des Empfängers zurückgeliefert wird. Ich will auf die Funktion des Empfängers nicht näher eingehen, weil ich voraussetze, daß Sie diese kennen, und außerdem sehr viel darüber geschrieben wurde. Zurück zur Antenne: Koppelt man eine Antenne mit Verlängerungsspule an, so kann der gleiche Effekt bei Resonanz dieser eintreten. In diesem Fall fügt man parallel zur Antennenspule einen Dämpfungswiderstand bei. Er ist experimentell so lange zu ermitteln, bis bei Resonanz kaum noch eine Veränderung des Rauscheffektes eintritt. Durch leichtes Berühren mit einem für die Hand isolierten Metallstäbchen kontrolliert man die Wirksamkeit der Antenne, wobei ein stärkeres Kratzgeräusch bei Resonanz hörbar sein muß. Wer auf diese Punkte nicht achtet, kann im ungünstigsten Fall ein undefinierbares Quietschen auf die Tonkreise bekommen, das seine Folgen hat. Diese Antennenart hat aber den Vorteil einer losen Ankopplung bei großer Empfindlichkeit. Ich habe für diesen Punkt mehr Worte verloren, als für den gesamten Empfänger, das hat seine Bedeutung. Die Pendeldrossel PDr kann uns auch zu schaffen machen. So sorgen Sie dafür, daß kein Relais in ihrer Nähe ist, sonst kann es zu unliebsamen Rückwirkungen kommen.

Mit einem Kupferband schließen Sie deshalb, nach Bild 3, die Pendeldrossel elektrisch kurz. Damit wäre der Empfänger abgeschlossen, und ich wünsche guten Erfolg.

Als nächstes bringe ich: „Der Sender und seine Modulation“.

WM-Sondermeldung

(nach Redaktionsschluß):

Erstmalig hat ein FAI-Präsident seine Teilnahme an einer Modellflug-WM zugesagt!
Wir begrüßen mit besonderer Freude Präsident Muri in Österreich!

Zum Thema: RC-Motorsegler

Stellungnahme zu „austro modellflug“ vom Februar 1963

In der Klasse „Motorlauf“ folgt noch eine genaue Stellungnahme und Klärstellung nach einer gründlichen Beratung der Motorsegler-Sportler der Gruppe.

Spiralen: Dazu geben wir folgende Übersicht. Nach dem durchgeführten Wettbewerb und den laufenden Versuchen bei der Gruppe wurde festgestellt, daß die geflogenen Spiralen mit den Motorseglern mit laufendem und ohne laufendem Motor kein großes Risiko bedeuten; hat der Segler im Hochstart doch auch im Programm Steilspiralen vorgesehen und zu fliegen. Weiters bleibt es dem Sportler selbst überlassen, diese im Bewerb zu fliegen oder wegzulassen. Hier kommt es auf die Taktik des Sportlers und die Wetterlage beim Bewerb selbst an. Also, wir würden weiterhin nach unseren vielen Versuchen für die Spirale sein.

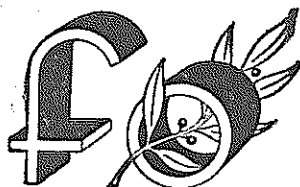
Um unsere Berichte über die weiteren Versuche fortzusetzen, bringen wir weiter Mitteilungen über die erfolgten Versuche nach dem 1. Mai 1963. Das meistgeflogene Modell vom Modellsportler Christian hat nun 300 (in Worten: dreihundert) Starts absolviert und ist noch immer im besten Zustand. Zwei weitere Modelle vom gleichen Typ stehen ebenfalls laufend im Betrieb. Nur wurden hier noch nicht so viele Starts gemacht. Somit hat dieses Modell bereits eine reine Flugzeit von 42 Stunden erzielt. Die tatsächliche Flugzeit dürfte mit den Thermikflügen über 50 Stunden liegen. Wir haben nur die Starts bis zu 8 Minuten festgehalten und leider über längere Flüge keine Aufzeichnungen gemacht. Unser Modell hat somit 50% der Bauzeit bereits erreicht und wird nach einer erfolgten Überprüfung (am 9. Juni 1963) noch weitere 200 bis 300 Starts durchhalten. Wir werden später darüber noch

weitere Berichte bringen. Weiters wollen wir noch festhalten, daß die erfolgten Flüge bis jetzt mit einem COX 0,8 ccm um S 144.— durchgeführt wurden und dieser immer noch mit voller Kraft unser Modell auf Höhe bringt. Auch die beiden anderen Modelle sind mit COX 0,8 ccm ausgestattet und arbeiten zu voller Zufriedenheit. Für alle Flüge dieser drei Versuchsmodelle wurden zwei Glühköpfe benötigt. Zusammenfassend halten wir fest: Billiger geht es nicht mehr!

Gleichzeitig berichten wir weiter: In der Zwischenzeit wurden bei der Gruppe drei weitere Motorsegler in der Größe von 260 cm Spannweite fertiggestellt. Einer konnte am 9. Juni 1963 voll in Betrieb genommen werden. Allerdings sind diese Modelle mit Motoren von 1,5 ccm Zylinderinhalt ausgestattet. Hier handelt es sich um eine Weiterentwicklung des kleinen A-2-Modelles von Josef Haslhofer. Das Modell ist aerodynamisch bestens durchgebildet und bietet dem Modellsportler einen herrlichen Anblick auf der Erde und im Element Luft. Wir machten am genannten Tag 10 Versuche und konnten nur bestes Verhalten des Modelles feststellen mit hervorragenden Flugleistungen. Für eine endgültige Kritik sind jedoch noch viele Starts notwendig. Die Gruppe beabsichtigt in der nächsten Zeit einen Plan anzufertigen und eine Zeichnung im Maßstab zu bringen. Mit einem Plan ist jedoch vor Herbst 1963 noch nicht zu rechnen (Lichtpause). Der Rumpf wurde in Schalenbau angefertigt und hat einen hohen Festigkeitswert. Die Bauzeit dieses hochwertigen Modelles dürfte bei über 200 Arbeitsstunden liegen. Dieses Modell könnte auch mit einer Mehrkanalsteuerung geflogen werden.

Weiters verweisen wir auf unseren kommenden RC-Motorsegler-Wettbewerb 1964 am 1. Mai 1964. Ausschreibungen folgen rechtzeitig an die Modellsportler.

OMV-St. Pölten



Friedrich Orth

Wien VI, Schmalzhofgasse 18

Telefon 57 94 86 / 87

ABZEICHEN
MEDAILLEN
PLAKETTEN
KATALOG KOSTENLOS

„Flugzeugwerk“ im Kleinen

Ein richtiges „Flugzeugwerk im Kleinformat“ ist die neue moderne Werkstätte der Modellfluggruppe der Schulgemeinde der berufsbildenden Schulen, die am Mittwoch, dem 26. Juni 1963, durch Min.-Sekt. Dr. Ehrenfelder in Vertretung des Bundesministers für Verkehr eröffnet wurde:

Holz- und Metallbau mit den entsprechenden Werkzeugen und Vorrichtungen, Einrichtungen für die Bearbeitung von Kunststoffen und Materiallager sind ebenso vertreten wie die „Konstruktionsabteilung“, deren Glanzstück ein pneumatischer Zeichentisch mit allen nötigen Behelfen ist.

Österreichs größte Modellfluggruppe,

die derzeit 42 Mitglieder zählende Gruppe der Schulgemeinde der berufsbildenden Schulen in Wien, wurde von Fachlehrer Edwin Krill bereits 1949 ins Leben gerufen. Die Berufsschüler haben nun mit Unterstützung des BM. f. Verkehr, der Sportstelle der Gemeinde Wien, des Jugendreferates des ÖGB und einschlägiger Firmen diese vorbildliche Werkstätte erhalten. Wie Dr. Ehrenfelder in seiner Begrüßungsansprache ausführte, bilden die Beihilfen zur Errichtung derartiger Werkstätten — einige weitere sind bereits in Betrieb bzw. in Vorbereitung — die sinngemäße Ergänzung der ebenfalls mit Unterstützung des Ministeriums in allen Bundesländern aufgebauten Modellfluganlagen und beide zusammen ein wichtiges Programm in der

Nachwuchs-Heranbildung und -Förderung für die Luftfahrt

Die Berufsschüler und Lehrlinge erhielten mit dieser Werkstätte eine ideale Möglichkeit nicht nur der Freizeitgestaltung, sondern auch ihrer fachlichen Weiterbildung und des Hineinwachsens in verschiedenste Luftfahrt-Berufe.

werkstattpraxis



hobby
magazin

fachgeschäft für den flug-, schiff-, auto- und eisenbahnmodellbau

große auswahl an einzelteilen und werkstoffen

wien 17, ottakringer straße 12

Wesentlich ist aber vor allem auch, daß sich die jungen Leute keineswegs auf die „reichen Onkel“ der öffentlichen Hand und der Organisationen verlassen, sondern selbst entscheidende Beiträge geleistet haben: Ein Großteil der Einrichtung wurde im Fachunterricht selbst hergestellt und die jungen Konstrukteure haben praktische Vorrichtungen, z. B. Balsaleistenschneider, Stanzen für Metallteile usw. selbst entwickelt und gebaut.

Das Prunkstück der Werkstätte aber ist eine neue, von einer österreichischen Firma entwickelte Vielzweckmaschine für Sägen, Bohren, Schleifen, Drechseln usw., die demnächst in Serie geht und gute Chancen auf dem internationalen Markt haben dürfte — eine Universalmaschine für den Modellbau aller Sparten.

Bei der Eröffnungsfeier, an der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, des Stadtschulrates für Wien, der Sportstelle der Gemeinde Wien, des Jugendreferates des ÖGB und der Schulgemeinde sowie zahlreiche Eltern teilnahmen, wurde auch eine Ausstellung gezeigt, die Einblick in die Arbeit der jungen Modellbauer gibt und nicht zuletzt mit den zahlreichen Sportpreisen den Nachweis führt, daß hier ernste und erfolgreiche Arbeit geleistet wird.



OTTO LOBENHOFER

QUALITÄTS - STEMPEL - ERZEUGUNG

Wien VI, Hofmühlgasse 1 — Pilgrambrücke — Telefon 57 74 73
Filiale: VI, Getreidemarkt 3 — Tel. 57 99 245 — Gegründet 1836

Österreichs modernste Modellflug-Werkstätte



Berufsschul-Fachinspektor Dr. Etzenberger betrachtet interessiert die Arbeiten

Rechts: Min.-Schr. Dr. Ehrenfelder im Gespräch mit Dr. Ernstsohn und „Rechnungshof“ Dr. Bauer; unten: Amsrat Hans Kratky, ein bewährter Förderer, in der „Konstruktionsabteilung“

