

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
**ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES**

Ständige Mitarbeiter:
Alle Baugruppen
des ÖMV

Mitteilungen der
Bundesleitung

Die Bundesländer
berichten ...

Aus dem österr.
Modellsport

Auslandrundschau

TECHNISCHE ECKE

PRAKTISCHE WINKEL

Materialstelle

Briefkasten

1. Jahrgang

2

Oktober 1955

TRAUER KLEIDET ELEKTRA.....

und die Elektra ist in diesem Falle der österreichische Modellflugsport.

Bei den Weltmeisterschaften im Modellflug 1955, die vom 2.-4. September in Mainz-Finthen ausgetragen worden waren, hatten unsere Leute nichts, aber schon gar nichts zu bestellen gehabt. Die Ergebnisse bringen wir im Innern der Nachrichten.

Ossi Czepa gibt hiezu folgenden Kommentar: " Wir haben in Österreich dem Grundsatz entsprochen, den Modellflug nach den neuesten Erkenntnissen und Erfahrungen zu betreiben. So konnten wir stolz auf eine moderne Entwicklung dieses Sportes verweisen. Aber auf der Weltmeisterschaft zeigte es sich, daß die übrigen Länder ausschließlich nach *a l t b e w ä h r t e n*, eingespielten Regeln in den Wettbewerb traten und nur so entsprechende Plazierung erzielten. Der Hauptgewinn dieses ersten Auftretens auf internationalen Boden nach Erreichung unserer Lufthöhe sind die umfassenden Erfahrungen, die für den weiteren Ausbau des Modellflugsports richtungsweisend sein werden."

Daß etwas bei unserem Leistungsniveau nicht stimmt, müssen wir leider Jahr um Jahr bestätigt finden. Wir sollten es endlich einsehen und zugeben, daß die anderen doch mehr können, auch wenn sie nicht so sehr "fortschrittlich" sind. Wir haben bei den Staatsmeisterschaften die Leistungen des Teams gesehen und waren zu besten Hoffnungen berechtigt. Über die Ursachen unseres Versagens werden wir uns später noch unterhalten müssen. Die erst so junge Lufthöhe dürfte daran aber bestimmt nicht schuld sein. Wo wir doch schon 1951 einen Weltmeister hatten

DIE BUNDESLEITUNG BERICHTET

Am Freitag den 28. und Samstag den 29. Oktober findet anlässlich des ASKÖ-Bundestages unsere Herbst-Technikertagung statt. Die Landesfachwarte erhalten noch eine Einladung hiezu. Gruppenleiter, die es ermöglichen können nach Wien zu kommen, sind natürlich recht herzlich willkommen. Die Tagung beginnt Freitag um 18 Uhr und endet Samstag 14 Uhr. Sitzungsort: Bundesleitung, Wien, XV., Brunhildengasse 3.

Die Teilnehmer werden die Möglichkeit haben, unsere Materialstelle zu besichtigen. Wir empfehlen, bei dieser Gelegenheit gleich für die Gruppen einzukaufen.

Die Bundesleitung hat neue recht sauber ausgeführte ÖMV-Anstecknadeln anfertigen lassen. Sie passen in der Größe sehr gut zu den Prüfungsabzeichen.

Preis pro Stück S 4.-

Kein ÖMV - Mitglied ohne Abzeichen !

Ganz neu: ÖMV-Mitgliedsausweise pro Stück S 0,30

FAI - Nachrichten

Bei der letzten FAI-Konferenz in Paris wurden wichtige Beschlüsse gefaßt.

Man einigte sich, daß vor 1957 keine Änderungen des Code Sportif erfolgen sollten. Länder, die 1956 Änderungsanträge einzubringen gedenken, sollten ihre praktischen Auswirkungen bei nationalen Bewerben gründlich erproben. Für Fesselflug-Speed ist künftig auch nur eine (!) Leine zugelassen, wenn der Querschnitt der Einzelleine der Summe der beiden Leinenquerschnitte entspricht. Das bedingt eine Leine von 0.35 mm Durchmesser für 2.5 ccm Hubraum.

Der englische Vorschlag, den Bodenstart für Motorfreiflug fallen zu lassen, wurde mit 7 zu 5 Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt. (Red.: Da die Stimmen zu Gunsten des Bodenstarts abnehmen, dürfte 1957 eine Änderung zu Gunsten des Handstarts zu erwarten sein). Ein anderer englischer Antrag, die Zahl der 5 Flüge zu reduzieren, wurde durchwegs abgelehnt.

Weiters wurde beschlossen, für FAI-Zertifikate die Motorlaufzeit auf 15 sec und die Leinenlänge bei Hochstarts auf 50 m zu verringern, (Red.: Über die internationalen Leistungszertifikate demnächst mehr.)

Die Al-Seglerklasse (bis 25 dm²) wurde für internationale Wettbewerbe abgelehnt, doch soll eine Subkommission die Möglichkeiten einer Anfängerklasse diskutieren.

Sehr bedeutsam war ein dänischer Vorschlag, ab 1956 für alle internationalen Motorbewerbe nur mehr Motore von 2.5 ccm Hubraum zuzulassen. Damit dürfte in dieser Klasse eine weitere Hochzüchtung der Motore garantiert sein.

Aus Sicherheits- und Zweckmäßigkeitsgründen wird für Team-Racing eine Leinenlänge von 15.92 m verlangt. Im Dezember wird die FAI gestützt auf die Erfahrungen der Europameisterschaften die Regeln für Team-Racing festlegen.

Der Flugkreis wird bei Mannschaftsrennen in 8 Sektoren (zu je 45°) geteilt. Die Modelle werden von 4 aufeinanderfolgenden Sektoren gestartet. Die Mechaniker müssen auf den nächsten zurückliegenden Sektor auftanken. Ist dieser besetzt, ist ein Vorrücken auf den nächsten freien Sektor gestattet. So ist ein Sicherheitsabstand beim Wiederstart gegeben.

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Oberösterreich

Vom ASKÖ-Landeskartell Oberösterreich erhalten wir die Mitteilung, daß bereits 5 Gruppen recht aktiv arbeiten. Die Gruppen ATSV-Linz, ESV-St. Valentin und ATSV-Trimmelkam waren bei den oberösterreichi-

schen Landesmeisterschaften zahlreich beteiligt und heimsten eine große Anzahl 1., 2. und 3. Preise ein. Darüber hinaus haben wir erst in der letzten Woche Berichte aus Windischgarsten und Schwertberg über unsere dortigen Modellsportgruppen erhalten. Der ATSV-Schwertberg führte ein Schaufliegen durch und der ATSV-Windischgarsten zeichnete als Veranstalter einer Flugmodell-Schau, die am 30. und 31.7.55 durchgeführt wurde und die von über 500 Personen besucht wurde. Es war ein recht schöner Erfolg der Gruppe. Insgesamt wurden 30 Modelle ausgestellt, davon 11 Hochleistungsmodelle, 6 Anfängermodelle und der Rest Schaumodelle. Der ATSV-Windischgarsten plant für heuer noch Schauflüge sowie die Abhaltung der Modellflugprüfungen für alle Gruppenangehörigen.

Gerne würden wir viele solche Berichte aus den einzelnen Bundesländern hier bringen !

Bravo Oberösterreich !

Wien

Aus Wien erhalten wir die ersten Berichte über Erfolge mit ferngesteuerten Boots- und Flugmodellen.

Es ist nicht so einfach, wenn Sender und Empfänger fertig sind, diese auch erfolgreich einzubauen und zu betätigen. An den beiden letzten Sonntagen im August konnten wir die ersten schönen Erfolge buchen. Neumann und Ullrich bauten als Vorstufe für die Fernsteuerung für Flugmodelle diese in Boote ein. Jeder ausgerüstet mit Boot, Sender und Empfänger, wanderten sie, begleitet von einer Schar Neugieriger, zum Kaiserwasser an der alten Donau. Recht sauber fuhren die beiden Boote, angetrieben durch kleine Elektromotore. Sender und Empfänger funktionierten tadellos und wir hatten unsere Freude an den gesteuerten Fahrten. Da beide auf verschiedenen Frequenzen fuhren, konnten sie gleichzeitig fahren. Zahlreich waren die Zuschauer und groß die Begeisterung. Am Nachmittag wurde dann ein ferngesteuertes Segelflugzeug von Prechler und Heller ausprobiert. Auch hier klappte es auf Anhieb. Zwar ließ sich anfangs das große Modell nicht leicht hochstarten, aber als wir daraufkamen, daß man auch im Hochstart schon steuern kann ohne der Gefahr des Abschmierens, ging auch das fabelhaft. Es gelangen sogar Ziellandungen. Das Fliegen selber bedarf

allerdings noch etwas Erfahrung. Die Luftströmungen wollen richtig ausgenützt werden.

Der Eifer ist jetzt, angefeuert durch die Erfolge, besonders groß. Wir hoffen, in Kürze bereits unsere Motormaschinen erfolgreich fernsteuern zu können.

ek

AUS DEM

ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORT

Ergebnisse der Modellflug-Weltmeisterschaften

Die soeben beendeten "Weltmeisterschaften 1955 im Modellflug" in Mainz-Finthen hatten folgendes Ergebnis:

1.) Segelmodelle (Klasse A 2): 1. und damit Weltmeister Rudolf Lindner, Deutschland, 886 Punkte. 2. Robert Gilroy, England, 880 Punkte. 3. Rudolf Hagel, Schweden, 877 Punkte. Der beste Österreicher wurde an 52. Stelle platziert: Josef Türk, Niederösterreich mit 584 Punkten und 52. Oskar Czepa, Wien, 584 Punkte. Hans Glavitsch, Graz, kam an 54. Stelle mit 568 Punkten.

2.) Motorflugmodelle (Klasse A1): 1. Michael Gaster, England, 900 Punkte und damit Weltmeister, 2. Francesco Stajcer, Argentinien, 900 Punkte. 3. Bryand Jonets, Kanada, 900 Punkte. Der beste Österreicher errang den 18. Platz: Gerold Hörmann, Wien, mit 764 Punkten, in weitem Abstand folgen an 59. Stelle Oskar Czepa, Wien mit 366 Punkten und 67. Ernst Blasche, Wien mit 202 Punkten.

3.) Gummimotormodelle (Wakefield): 1. und damit Weltmeister Gustav Sämann, Deutschland, 900 Punkte. 2. Anders J. Hakanssen, Schweden, ebenfalls 900 Punkte und 3. Vincenzo Scardicchio, Italien, 900 Punkte.

AUSLANDSRUNDSCHAU

Speed-Meisterschaften in Paris.

Am 2. und 3. Juli fanden in Croix de Berny bei Paris Speedmeisterschaften statt. Zum ersten Male in der Geschichte des Modellsportes nahmen Mannschaften aus Ost und West vereint an einem Wettbewerb teil. Die Bodenverhältnisse waren ungünstig, da die Startstellen fingerhoch mit Schlacke bestreut waren - wie es eben in einem Radstadion üblich ist. Manche Startwagen waren für diesen Boden ungeeignet. Der Staub schadete den Motoren, Vergaser waren verlegt, sogar Steinchen wurden in den Motoren gefunden. Der Vorjahressieger Lutker erreichte heuer mit einem Torpedo 15 ganze 91 km/h (!) und wurde letzter.

Die Ergebnisse sind sehr aufschlußreich. Und die Schlußfolgerungen leider bedauerlich.....

Platz	Name	Land	Motor	Geschw. Km/h
1.	Sladky	CSR	SK - 25	179.0
2.	Prati	Italien	Super-Tiger	175.9
3.	Monti	Italien	Super-Tiger	174.8
4.	Cappi	Italien	Super-Tiger	174.0
5.	Zatočhil	CSR	MVVS-25	171.1
5.	Gottarelli	Italien	Super-Tiger	171.1
7.	Ericson	Schweden	Mach-I	168.9
8.	Fresl	Jugosl.	Torpedo 15	163.0
9.	Edmond	England	Mach-I Glück.	162.0
10.	Whright	England	E.D.Racer Glück.	159.8
33.	Lutker	USA	Torpedo 15	91.0

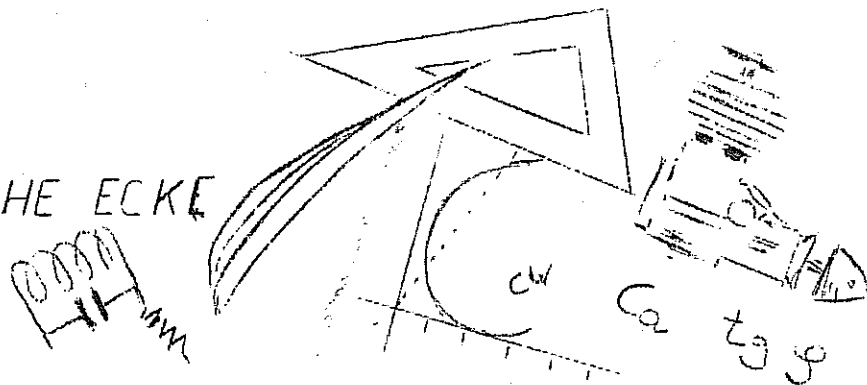
.....und zwar deshalb, weil in diesem Sportzweig langsam, aber sicher, das Geschäft und nationaler Ehrgeiz eindringt.

Die Italiener gewannen die Mannschaftswertung- die Italiener traten mit der Super-Tiger-Werksmannschaft an. Die Tschechen kamen mit Eigenkonstruktionsmotoren, die sie mit staatlicher Unterstützung entwickelt haben. Die Webra-Werke hatten Sonderkonstruktionen des Mach I an

bekannte Speedler in Schweden, Deutschland und England verschenkt. Wo bleibt dann der reine Amateur, der nur auf sich selbst und die Handelsmotore gestellt ist? Er hat bei solchen Bewerben nichts mehr zu erwarten. Auffällig ist die Überlegenheit des Glühkerzenmotors für Speed. Der erste Diesel- ein auffrisierter Mach 1 - erreichte nur den siebenten Platz.

Kein Wunder, wenn der "Aeromodeller" den sportlichen Wert solcher Veranstaltungen bezweifelt und vorschlägt, künftig das Mannschaftsrennen mehr zu fördern. Hier spricht nicht mehr der Spezialist und seine Sonderkonstruktionen das große Wort, sondern hier wird von einem Serienmotor Leistung und sparsamer Treibstoffverbrauch verlangt. Das Zusammenspiel Pilot und Mechaniker verleiht dem Mannschaftsrennen eine wertvolle sportliche Note. Und die Publikumswirkung ist ungleich größer als bei Speed.

TECHNISCHE ECKE



Der AUSSAGEWERT DER MOTORENTESTS

Jeder Modellflieger, der sich mit dem Motormodellflug befaßt weiß, daß sein Motor eine bestimmte Höchstleistung hat. Sehr oft weiß er sogar, daß diese Höchstleistung bei dieser oder jener Umdrehungszahl per Minute erreicht wird, aber in den meisten Fällen hat er keine Ahnung, mit welcher Luftschaube diese Umdrehungszahl erreicht wird.

Es ist logisch, daß jeder Motor mit verschiedenen Luftschauben verschieden schnell läuft. Dabei ist natürlich jedesmal die Leistung eine andere. Wenn der Modellflieger die Motorentests beachtet, so sieht er, daß die Luftschaube, die er verwendet, nicht unbedingt günstig für den von ihm verwendeten Motor ist. Will der Modellflieger Motore verschiedener Firmen vergleichen, so kann er nicht die von den Firmen beigegebenen Testkarten verwenden, da die Dynamometer der einzelnen Firmen voneinander abweichende Ergebnisse bringen. Aus diesem Grund ist es

besser, neutrale Tests zu verwenden. Zu Vergleichszwecken ist der in der englischen Zeitschrift "Aeromodeller" monatlich gebrachte Motoren-test am besten geeignet. Ab Juni 1954 verwendet diese Zeitschrift den neuen Eddy-Current-Dynamometer und es können daher nur die seit diesem Zeitpunkt veröffentlichten Tests untereinander verglichen werden. Wir wollen nur einige Motoren der einzelnen Klassen vergleichen:

Motore mit 0.5 ccm Hubraum

E.D.BABY	beste Leistung	0.0289 PS	bei 12.800 U/min
	Luftschrauben		
	7x4	0.02 PS	7.500 U/min
	6x3	0.027 "	10.800 "
	5x5	0.0225 "	8.500 "
Frog 50		0.031 PS	bei 12.600 U/min
	7x4	0.018 "	7.200 "
	6x3	0.0267 "	11.800 "
	5x5	0.024 "	9.450 "
Allbon DART		0.0342 PS	bei 12.350 U/min
	7x4	0.027 "	7.400 "
	6x3	0.0337 "	11.100 "
	5x5	0.0278 "	10.600 "

Motore mit 0.8 ccm Hubraum

MC Coy DUROGLO		0.055 PS	bei 13.200 U/min
	8x4	0.031 "	6.700 "
	7x4	0.037 "	18.000 " x)
Allbon MERLIN		0.0575 PS	Bei 13.000 U/min
	8x4	0.035 "	7.000 "
	7x4	0.042 "	8.200 "
	6x4	0.056 "	12.200 "
Webra PICCOLO		0.058 PS	bei 12.800 U/min
	8x4	0.037 "	7.200 "
	7x4	0.048 "	8.700 "
	6x4	0.057 "	12.500 "
x) Nachtrag	6 x 4	0.052 "	11.650 "

Motore mit 1 ccm Hubraum

E.D.BEE		o.o68	PS	bei 12.900	U/min
Serie 2	8x4	o.o59	"	7.900	"
	7x4	o.o655	"	9.400	"
	6x4	o.o67	"	10.750	"
Taifun HOBBY		o.1	PS	bei 13.400	U/min
	8x4	o.o77	"	8.450	"
	7x6 (!)	o.o98	"	12600	"
	6x4	o.1	"	13.150	"

Motore mit 1.5 ccm Hubraum

E.D. HORNET		o.o92	PS	bei 11.200	U/min
	9x4	o.o71	"	6.900	"
	8x4	o.o875	"	9.400	"
	6x5 (!)	o.o92	"	11.300	"
Le Simon HR 15		o.109	PS	bei 11.200	U/min
	9x4	o.o87	"	7.250	"
	8x4	o.105	"	9.500	"
	6x4	o.109	"	11.200	"
Allbon JAVELIN		o.121	PS	bei 11.000	U/min
	9x4	o.o87	"	7.250	"
	8x4	o.112	"	9.550	"
	6x4	o.12	"	11.950	"
Webra RECORD		o.133	PS	bei 13.800	U/min
	9x4	o.o93	"	7.900	"
	8x4	o.116	"	10.000	"
	7x6 (!)	o.126	"	11.000	"
	6x6 (!)	o.132	"	13.000	"
Elfin 1.49 BB		o.158	PS	bei 13.600	U/min
	8x4	o.146	"	11.000	"
	7x6 (!)	o.152	"	11.800	"
	6x6 (!)	o.157	"	13.700	"
	6x4	o.148	"	15.200	"

Motore mit 2.5 ccm Hubraum

Taifun TORNADO		o.192	PS bei 14.000 U/min
	9x4	o.165	" 10.000 "
	7x6	o.185	" 12.000 "
E.D.RACER		o.196	PS bei 14.650 U/min
	9x4	o.18	" 10.800 "
	7x5	o.188	" 13.250 "
Webra MACH 1		o.2175	PS bei 16.500 U/min
	9x4	o.155	" 9.550 "
	7x5	o.193	" 13.250 "

Diese Aufstellung zeigt uns, daß wir bei der Luftschraubenwahl reiflichst überlegen müssen, welchem Motor wir welche Luftschraube geben und welchen Motor wir in unser Modell einbauen. Denn gerade das Beispiel am Mach 1 zeigt uns, daß ein guter Speed-Motor noch lange nicht ein guter Freiflug-Motor ist.

Adolf Semotan - Wien.

Zum Vergleich mit diesen Propellercharakteristiken, die sich ausschließlich auf Dieselmotoren beziehen, können wir interessante Propellerwerte für Glühkopfmotore bringen. Bei verschiedenen amerikanischen Wettbewerben wurden von den Siegern folgende Propeller verwendet:

Klasse	Glühkopfmotor	Propeller	
Kunstflug offen	Fox 5 ccm	9x6	Top Flite
Zuladung	Torpedo 3.2 ccm	9x4	"
US-Navy Decklandung	Fox 5.8 ccm	9x7	"
¹ / ₂ A Scale Jugend	Wasp 0.8 ccm	6x3	"
Helicopter	Atwood 0.8 ccm	6x3	"
"	O K 2.3 cmm	9x4	"
Kunstflug Jugend	Fox 5.8 ccm	10x5	"
¹ / ₂ A Scale offen	Wasp 0.8 ccm	6x3	"
Freiflug Jugend	Torpedo 3.8 ccm	9x4	"
Scale Senioren	Torpedo 5.3 ccm	9x6	"
Freiflug Senioren A	Torpedo 3.2 ccm	10x3.5	"
Freiflug Senioren B	Torpedo 3.8 ccm	9x4	"
Freiflug offen	Torpedo 2.5 ccm	8x4	"

Grundsätzlich geht daraus hervor, daß für Glühkopfmotore leichtere, kleinere Latten verwendet werden, die eine höhere Tourenzahl gestatten.

Die vielen Klassen bei Wettbewerben, die uns kaum dem Namen nach bekannt sind, dürfte sich auch nur ein 140-Millionen-Volk mit Hilfe einer gebefreudigen Motorenindustrie leisten können.....

ks

PRAKTISCHE WINKE

Hochglänzender, metallisierter Überzug für alle Gegenstände auf einfachste Art.

Immer wieder, speziell bei Flugmodellen und auch in der Praxis haben wir den Wunsch, schöne, silberglänzende oder chromähnliche Außenüberzüge zu haben. Ein Flug- oder Schiffsmodell erhält damit erst tatsächlich ein natürliches und wirklich elegantes Aussehen. Das Verfahren ist so verblüffend einfach, daß es von jedermann zu jedem Zweck angewendet werden kann, außerdem verursacht es fast keine Kosten.

Metall- und Kunstharzgegenstände eignen sich von Haus aus am besten, da dieselben meistens schon eine glatte und polierte Oberfläche haben. Bei Holz, Papier, Stoff usw. muß man sich erst eine glatte Oberfläche durch Schleifen, Kitten und Polieren herstellen.

Der Vorgang ist folgender: Gegenstände, denen man ein hochglänzend metallisierendes Aussehen geben möchte, werden ganz normal mit Lacken, am besten Kunstharzlacke (Nitrolacke trocknen zu rasch und sind daher wenig geeignet) gespritzt, getaucht oder gestrichen. Dazu verwendet man am besten alte Restbestände von Lacken, da die Farbe absolut keine Rolle spielt. Man kann diese auch, wenn sie artverwandt sind, ohne weiteres zusammenschütten.

Nun streicht, taucht, spritzt man die Gegenstände ganz normal. Ist die Oberfläche nicht glatt genug, so schleifen wir nach dem vollständigen Trocknen und lackieren ein zweitesmal. Nun lassen wir wieder trocknen, aber nur solange, bis der Lacküberzug wohl staubtrocken, aber bei festeren Druck noch leicht klebrig erscheint. Wann dies der

Fall ist, kann man ohne weiteres durch leichtes Abtasten feststellen. Genaue Zeiten lassen sich nicht angeben, da die verschiedenen Lacke verschiedenen Trockenzeiten haben. In der Regel ist das bei Kunstharzlacken (Rembrandtin, Durlin, Fritze) nach ca. 10 Stunden der Fall. Ist es so weit, dann besorgen wir uns ein Päckchen Aluminium-Bronzepulver. Kosten ca. 1 Schilling und das reicht für einige m² Fläche. Ferner benötigen wir einen alten Seifenstrumpf oder Seidentuch. Nylon, Perlon usw. ist nicht geeignet! Dann schütten wir von dem Bronzepulver 1 bis 3 cm³ auf die Seide und nehmen das ganze zu einem kleinen Ballen zusammen. Mit diesem Ballen, durch den nun dauernd Bronzepulver hindurchdringen kann, pudern und reiben wir die lackierten Flächen fest ein, und schon entsteht ein spiegelähnlicher Hochglanz. Hernach lassen wir die so behandelten Oberflächen wenn nötig fertig trocknen. Bei einiger Erfahrung lassen sich auf diese einfache Art derartig exakte Oberflächen herstellen, die von Chrom- oder Nickelflächen kaum dem Aussehen nach zu unterscheiden sind.

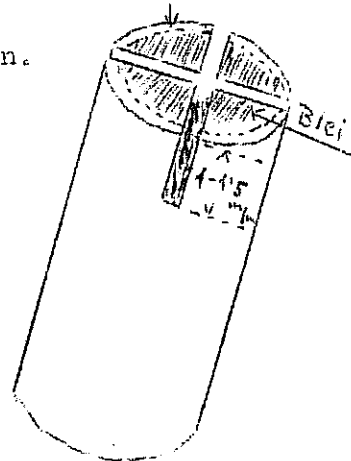
Wir müssen Glas bohren.

Einem einfachen Bohrer für Glas stellt man sich folgendermaßen her: Dem gewünschten Durchmesser entsprechend besorgen wir uns ein Messing- oder Kupferrohr. Wandstärke zwischen 0.2 - 0.8 mm. Das Röhrchen gießen wir mit Blei oder Zinn voll. An einem Ende stellen wir nun eine Bohrkronen durch kreuzweises Einsägen senkrecht zur Schnittfläche her, ca. 1 - 1.5 mm tief. Bei kleinem Durchmesser mit der Laubsäge, bei größerem mit der Eisensäge.

Nun nehmen wir 0.5 - 1 cm³ Motoren- oder Getriebeöl und vermengen dasselbe mit feinem Schmirgelpulver im Verhältnis 1:1. Das heißt 1 cm³ Öl, 1 cm³ Schmirgel.

Nach dem Einspannen des vorhin beschriebenen Bohrers in die Bohrmaschine tauchen wir die Bohrerkrone in das Schmirgel-Öl-Gemisch und können zu bohren beginnen. Ist das Bohrgemisch am Bohrer verbraucht, so tauchen wir neuerlich ein. Nicht zu fest aufdrücken und Bohrer nicht heißlaufen lassen, sonst springt das Glas unter den auftretenden Spannungen.

Ing. Puchmann-Wien.



MATERIALSTELLE

Unsere Preisliste habt Ihr sicherlich schon in Händen und wir hoffen, daß die Preise Eure Zustimmung finden.

Power Props 7x9 sind leider bereits ausgegangen. Sobald die neue Sendung eingelangt ist (nicht vor Dezember), werden wir das in unserem "Modellsport" bekannt geben. Also bitte, zur Zeit ausgegangene Waren nicht bestellen.

Endlich ist Balsa eingelangt. Es ist hochwertiges Material im Ausmaß von 100 x 910 mm, in allen Stärken (0.8 - 9.6mm).

Die Preise liegen äußerst günstig, wenn man die größere Breite berücksichtigt.

0.8	S 2,60	3.2	S 3,40
1.5	S 2,60	4.8	S 3,90
2.3	S 3,-	6.4	S 4,70
		9.8	S 6,-

Achtung : Breite 100 mm (früher 75 mm)

Nachtrag zum Österr. Modellsport:

Vom 1.-3. Oktober findet die 6. Europameisterschaft im Fesselflug statt. Es wird in den Klassen Speed, Kunstflug, Team Racing und Combats geflogen. Combats sind neu und entspricht in seinem Wesen unserer Fuchsjagd.

Der Ö.Ae.C. entsendet zu dieser Europameisterschaft, die in Brüssel stattfindet, unseren Franz Röggl und Kurt Rautek als Teilnehmer. Mannschaftsführer wird wahrscheinlich Bundesobmann Edwin Krill sein. Wenn Ihr diese Zeilen lest, werden wahrscheinlich gerade die Bewerbe laufen. Halten wir fest die Daumen. Mehr davon in unserer nächsten Nummer.