

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

P. b. b.
ÖMV - Bundesleitung
Wien XII
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



Noch ein Monat und wir treffen uns in Linz bei den Bundesmeisterschaften vom 16. bis 19. Juli!

Bis Redaktionsschluss stand leider noch nicht fest, ob unsere Bundemeisterschaften in Linz/Würsching oder in Wels ausgetragen werden. Deshalb können wir diesmal auch keinen genauen Zeitplan, wie eigentlich vorgesehen, bringen. An anderer Stelle bringen wir einen meteorologischen Bericht, so daß wir uns ein ungefähres Bild machen können, was uns wettermäßig erwartet. Vielleicht haben wir Glück und es ist schönes Wetter.

Geflogen wird in folgenden Klassen:

F 3 (A/s) Segler
I Motorfreiflug
W Gummimotor (Wakefieldformel)
J Jetex-düsen
RC I, II, III, IV.

Fesselflug:

K Kunstflug
T Mannschaftsrennen
SP Geschwindigkeit
F Fuchsjagd (Combat)
C Concours d'elegance

Es wird streng nach FAI Regeln geflogen. Dies bedeutet, daß diese genau einzuhalten sind. Für Fesselflug und RC wurden die Programme letzthin im "Modellsport" gebracht. Ebenso sind alle Neuerungen zu beachten. Zu erwähnen wäre auch noch, daß bei den Seglern ein Wegwerfen der Winde zum Ausklinken laut FAI verboten ist und eine Disqualifikation nach sich zieht. (Wer gesehen hat, wie weit die schweren Winden im Vorjahr in Wiener Neustadt durch die Luft geflogen sind, wird diese Maßnahme verstehen und sich danach richten). Ich möchte auch vorschlagen, bei den Düsenmodellen die Vorschrift einzuführen, wonach die Düse am Modell mit einem (Fesselflug)Seil gesichert werden muß, damit sie sich nicht selbständig machen kann. (In USA wurde dies neu eingeführt und wir könnten dies übernehmen, da erstens die Gefahr vermindert wird und zweitens nebenbei die Düse nicht verloren gehen kann.) 15 cm Seil dürften genügen, und dies mindert die Leistung überhaupt nicht. Es sind auch von jedem Modell 1/10 Skizzen anzufertigen und bei Meldung am Wettbewerbsort abzugeben!

Ich möchte Euch auch um Verständnis bitten, daß die Mai-Nummer erst so spät erschienen ist, aber ich habe auf die Abrechnung gewartet. Leider haben nur ca. 48 % trotz allem Warten ihre Zeitschrift bezahlt und ich sah mich gezwungen, die Nichtzahler nicht mehr zu beliefern, damit Ihr, die Zahler, nicht benachteiligt werdet. Durch die damit verbundenen Schreibereien kam es zu dieser Verspätung und ich bitte, dies gütigst zu entschuldigen!

Für diesmal wieder
Euer

F.CZ.

Betrifft: ÖMV - Bundesmeisterschaften 1959

Landessportleiter Oehlinger übersandte uns den folgenden Bericht, der allen Teilnehmern an den Bundesmeisterschaften zum Studium empfohlen wird, da die Wahrscheinlichkeit besteht, daß es heuer auch so sein wird.

Der Austragungsort der diesjährigen Bundesmeisterschaften wird vermutlich in HÖRSCHING, 15 km von Linz sein. Geographisch liegt dieses Gebiet in der sogenannten "Welser Heide". Dies ist ein flacher Landstrich von zirka 45 km Länge und 16 bis 20 km Breite und endet in Linz, bzw. bei den Ausläufern der buckligen Welt oder Mühlviertel. Bedingt durch dieses freie Becken sind die Windverhältnisse für den Modellflug nicht gerade als besonders günstig zu bezeichnen. Die statistischen Aufzeichnungen der meteorologischen Warte brachten für den Zeitraum vom 15. bis 20. Juli in den letzten vier Jahren folgende Windgeschwindigkeiten, Temperaturen und Wetterlagen, jeweils um 11 Uhr vormittags gemessen:

Jahr	Tag	Temp.	Wind	Tag	Temp.	Wind	Tag	Temp.	Wind
1955	15	27	18	16	29	21	17	24	12
1956	15	29	25	16	29	18	17	24	14
1957	15	34	9	16	30	13	17	27	38
1958	15	29	17	16	30	11	17	26	15
1955	18	29	16	19	31	19	20	30	11
1956	18	28	8	19	26	34	20	29	23
1957	18	29	12	19	26	26	20	24	29
1958	18	28	24	19	24	29	20	26	20

Durchschnittliche Windgeschwindigkeit:

1955	16,3 km/h
1956	20,3 km/h
1957	18,5 km/h
1958	18,4 km/h

Gesamtdurchschnitt aus vier Jahren = 18,3 km/h = 5,08 m/sec.

Wetterlage:

1955	15	leicht bewölkt	16	sonnig	17	leicht bewölkt
	18	leicht bewölkt	19	sonnig	20	sonnig
1956	15	sonnig	16	sonnig	17	sonnig
	18	leicht bewölkt	19	Strichregen	20	leicht bewölkt
1957	15	gewittrig	16	leichte Niederschl.	17	Regen
	18	bewölkt	19	bewölkt	20	bewölkt
1958	15	leicht bewölkt	16	sonnig	17	bewölkt
	18	bewölkt	19	Niederschläge	20	leicht bewölkt

Landessportleiter:
Ernst Oehlinger

Städtekampf Salzburg - Linz

Der Städtekampf Salzburg - Linz, welcher am 17.5.1959 am Salzburger Flugplatz stattgefunden hat, brachte folgende Ergebnisse:

Klasse F 3

1. Rufert Manfred,	mit 4/25 Min. in 2 Durchgängen.	10 P.
2. Zimmermann	" 3/65 " " 2 "	6 P.
3. Kragl	" 3/43 " " 2 " alle Linz	3 P.
4. Steinschneider	" 3/19 " " 2 "	
5. Leperdinger	" 2/01 " " 2 "	
6. Auer	" 1/60 " " 2 " alle Salzburg	
8. Fenz	" 0/65 " " 2 " Linz	

Summe: 19 P.
für Linz

Klasse Kunstflug:

1. Kaltenbach Ernst	109 Punkte	Linz	10 Punkte
2. Landschätzer	86 "	Salzburg	6 "
3. Hofmann	77 "	Linz	3 "
4. Pointner	50 "	Linz	0 "
5. Lemermayer	18 "	Salzburg	0 "
Summe		13 :	6 für Linz

Klasse Combat

Sieger Kaltenbach Ernst, Linz 10 Punkte

Klasse RC IV + III

1. Dr. Stiegler,	Salzburg	60 Punkte - 19 Meter zum Zielkreis aus 2 Flügen.	10 Punkte
2. Schmidhammer Sepp,	Salzburg	57 Punkte - 45 Meter zum Zielkreis aus 2 Flügen	6 "
3. Steinschneider	Salzburg	15 Punkte - 8 Meter zum Zielkreis aus 2 Flügen	3 "

Summe : 19 : 0 für Salzbg.

Zu Klasse Kunstflug:

Der Sieger Kaltenbach flog wie immer sein Programm sehr souverän und sicher. Die beiden neuen Figuren wurden von den meisten Teilnehmern ausgelassen. Landschitzer, der als einer der jüngsten Teilnehmer dieses Wettbewerbes für Salzburg startete, zeigte sehr gute Ansätze und wird in einem Jahr mit intensivem Training bestimmt in der Spitzengruppe aufscheinen. Hofmann und Pointner, beide Linz, litten sehr unter Wettbewerbsfieber und hatten die Modelle nicht sorgfältig genug für den Wettbewerb vorbereitet, beide Motoren setzten beim Rückflug aus. (Püsenstockriß, bzw. Zylinderkopf locker). Lemmerymayer, Salzburg, dürfte noch nicht die Wettbewerbsreife besitzen.

Klasse F 3:

Rufert, Zimmermann, Kragl, alle Linz, ergänzten sich in dieser Klasse voll und ganz, was auch die Ergebnisse zeigen, die ziemlich knapp beisammen liegen. In technischer Hinsicht wären die Modelle aller Teilnehmer für einen Sieg gut gewesen. Es entschied der bessere Hochstart. Die Windgeschwindigkeit war ziemlich groß (7 m/sec.) und dies stellte die weniger geübten F3-Flieger vor große Schwierigkeiten. Stani Steinschneider war wieder einmal gut für den üblichen 4. Platz.

Klasse RC:

Mit großem Können und vollem Einsatz erflog sich unser bekannter Hr. Stiegler, diesmal für Salzburg gestartet, den Sieg mit 60 Punkten. Zu seinem Modell ist zu sagen, daß es in jeder Hinsicht den Anforderungen dieser Klasse entspricht. Die beim Start verlorenen Punkte holte sich Hr. Stiegler beim Vollkreis, welcher wirklich wie mit dem Zirkel gestochen geflogen war, zurück. Bei den 2 Steilkreisen wurde selbst der Abnehmer blaß. Aus 7 Meter Höhe wurde das Modell aus der Steilspirale abgefangen. Mit 19 Metern aus 2 Flügen zum Zielpunkt waren diese beiden Durchgänge für den Sieg entscheidend. Schmidhammer Sepp, Salzburg, erkämpfte sich den 2. Platz mit einem "Satellit", der eigentlich ein RC-Trainer sein soll. Der Start wurde in geradliniger Flugweise ausgeführt. Der Vollkreis war nicht so schön wie der des Hr. Stiegler, doch die Punkte, die im Anflug erreicht wurden, wogen die eckigen Vollkreise auf. Der Punkteunterschied ist darauf zurückzuführen, daß Herr Schmidhammer 45 m aus 2 Flügen vom Zielpunkt entfernt war. Die Modellausführung war sehr gekonnt und für jeden eine Augenweide. Steinschneider brachte einen RC-Segler an den Start, womit er nicht mit den übrigen Teilnehmern konkurrieren konnte. Da die Windgeschwindigkeit beinahe 0 war. Er brachte es lediglich zu einem einwandfreien Start und Ziellandung.

Die Planketten-Verteilung findet anlässlich des Bundessportfestes in Linz statt. Die Sieger, die nicht zum Bundessportfest kommen, werden gebeten, Name und Anschrift an Ernst Oehlinger, Linz-Urfahr, Vitorellistraße 3, bekannt zu geben.

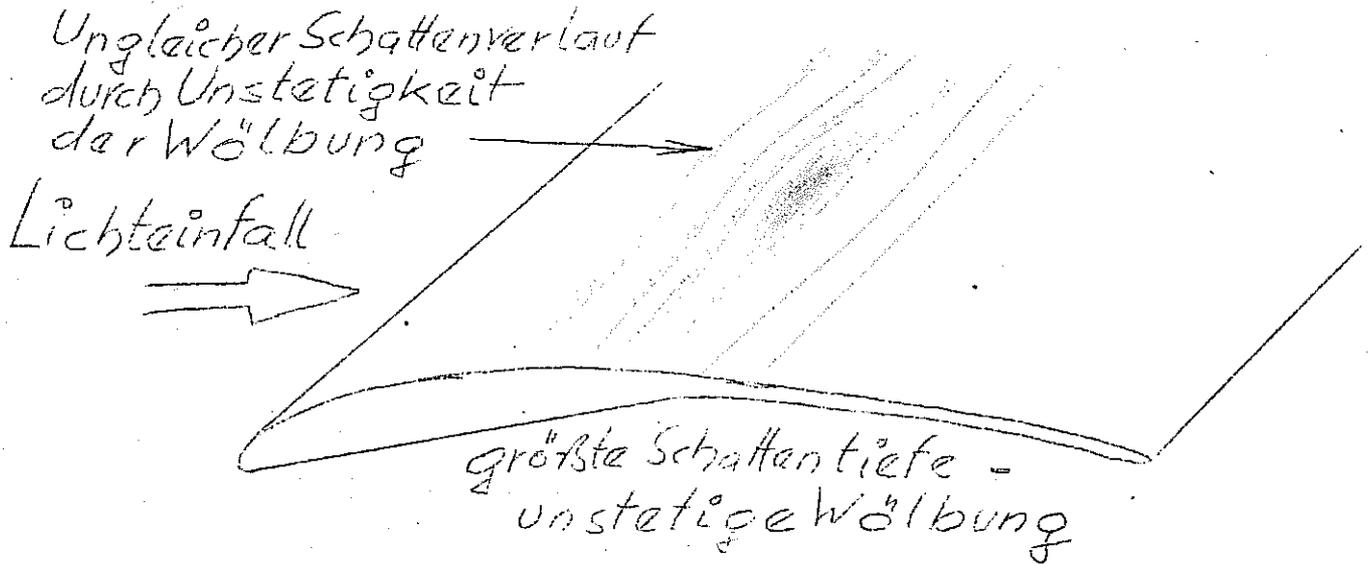
Der Landessportleiter:
Ernst Oehlinger

TECHNIK:

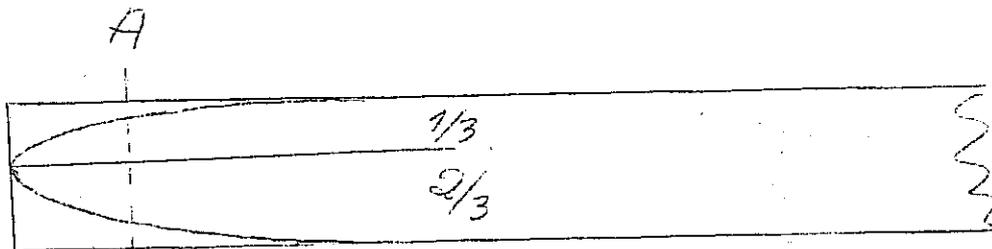
"Ein neuer Balsatragflügel" von Erich Jedelsky.

2. Fortsetzung und Schluß.

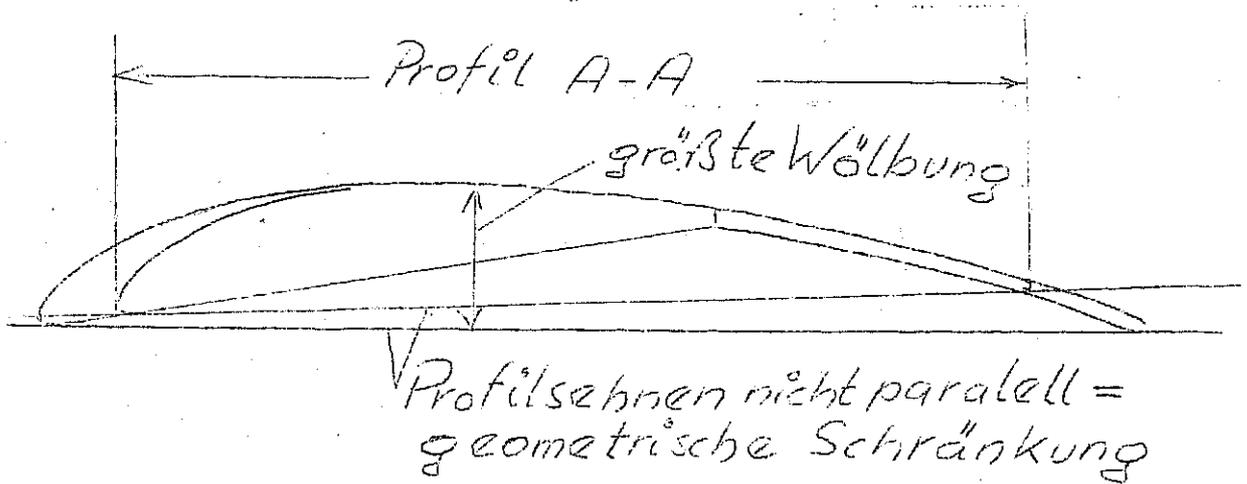
Um beim letzten Feinverschliff der ganzen Oberseite weitgehendst Welligkeitsfreiheit zu erzielen, wird bei diffusem Licht, am besten in der einsetzenden Dämmerung, durch Schräghalten des Flügels zum Licht nach den auftretenden Schatten gearbeitet. Jede kleinste Unebenheit der Wölbung zeigt sich gleich im ungleichen Verlauf und der ungleichen Tiefe der Schatten.



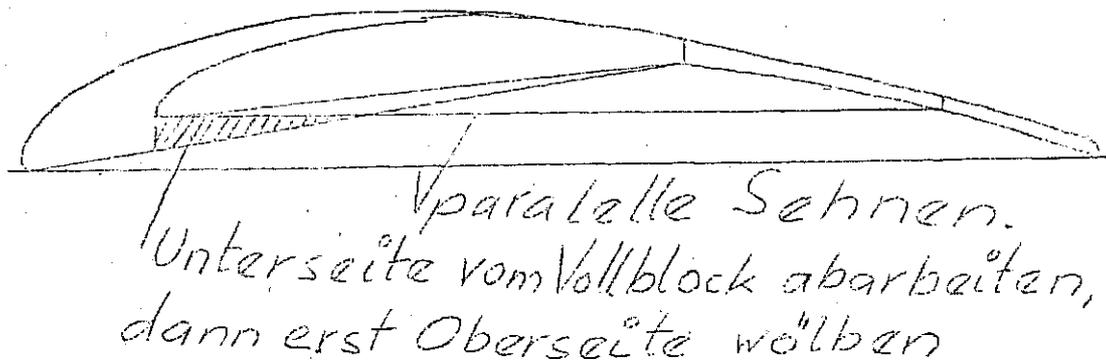
Die Endkanten der Endfahne brauchen nur verrundet werden. Nun wird das elliptische Flügelende in Angriff genommen. Auf der Flügelunterseite werden die beiden Vierteilellipsen aufgezeichnet und danach der überstehende Vollblock sowie Endfahne und Rippen mit dem Messer weggeschnitten und mit Glaspapier nachgeputzt. Würde man einfach das Profil (strichpunktierte Linie) wieder runden, so käme neben einem stärker gewölbten Profil, auch eine geometrische Schränkung zustande.



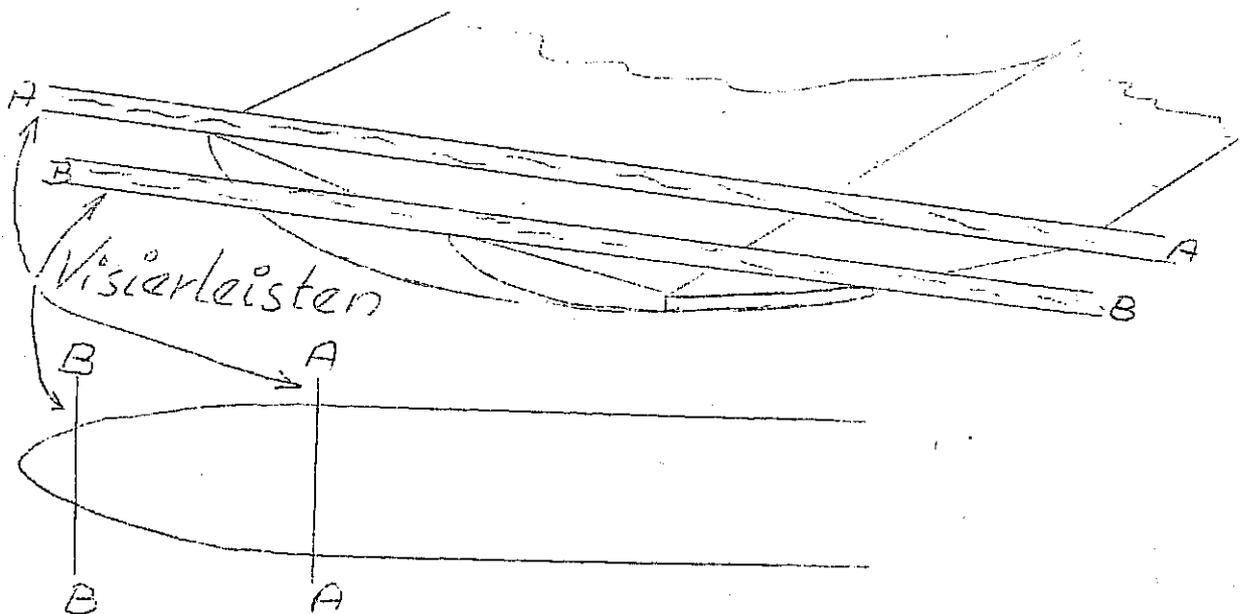
A-A umseitig



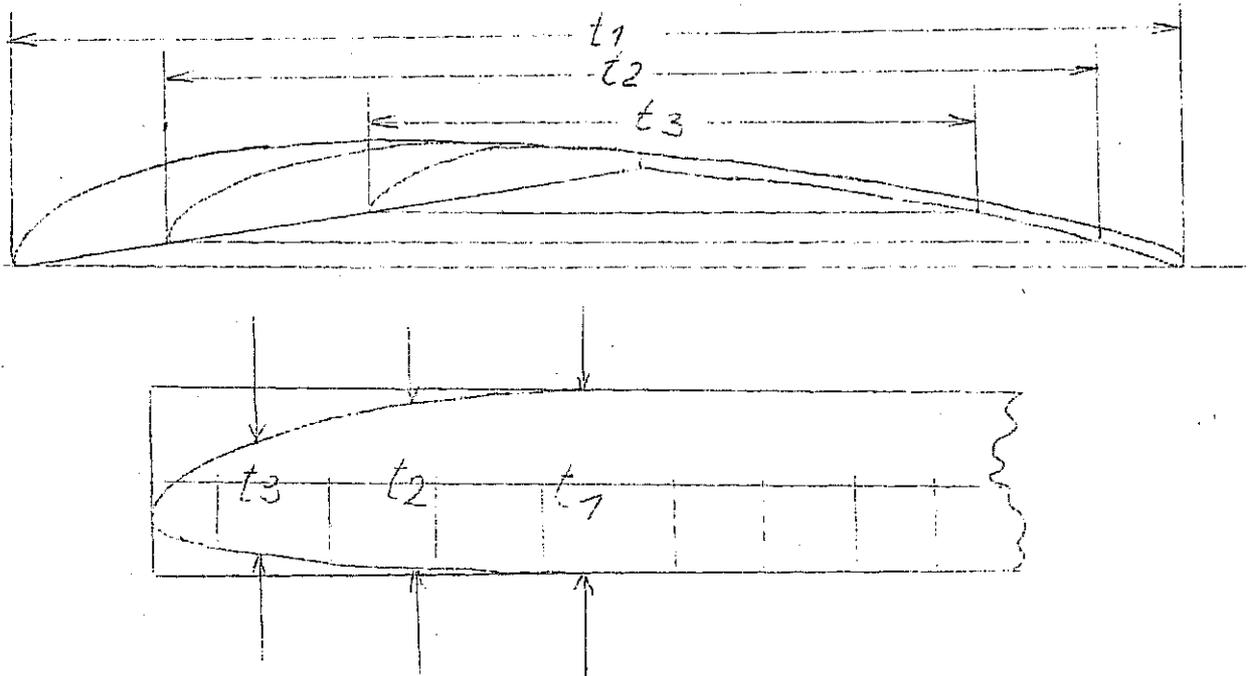
Um dem zu begegnen, muß von der Unterseite des Vollblockes so viel abgenommen werden, daß die Profilschnen wieder parallel wird.



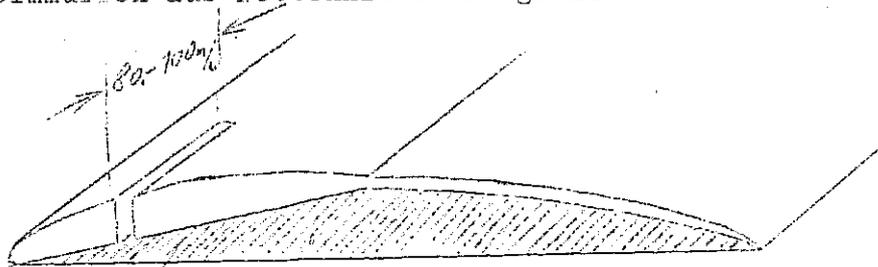
Hiebei dienen zwei Leisten, die an die Unterseite angehalten werden, als Visierlatten. Einmal bei voller Tiefe und einmal auf der Verjüngung angelegt. Dadurch werden parallele Sehnen erreicht.



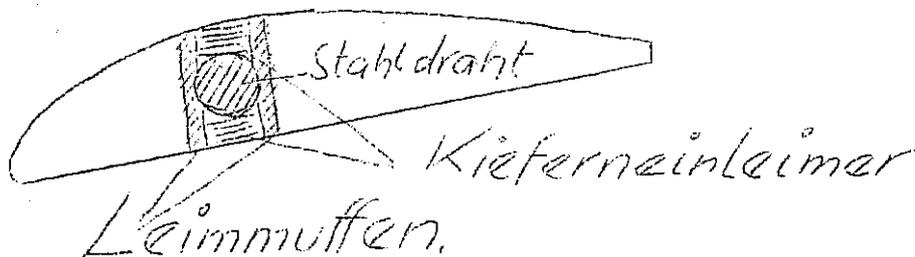
Jetzt kann der Vollblock gerundet und die Außenrippen verjüngt werden. Wer sich das Abarbeiten der Unterseite ersparen will, kann durch geschickte Formgebung des Grundrisses des verjüngten Außenflügels zu parallelen Sehnen kommen. Es ergibt sich dann ein Grundriß, dessen Nasenleiste mehr zurückgezogen, als die Endleiste nach vorn gezogen ist.



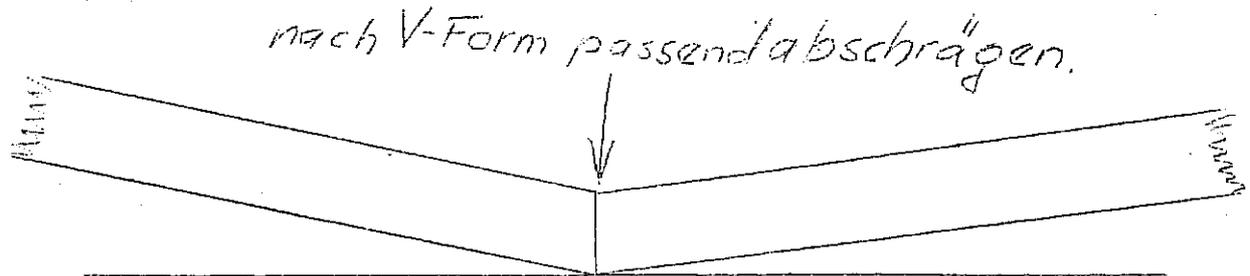
Als Flügelmittelstückverbindung hat sich jene mit Stahldraht von 3 mm ϕ bewährt, wobei der Flügel mit Gummiringen am Rumpf festgehalten wird und verschoben werden kann. Statt der mittleren Außenrippen werden volle Füllblöcke aus Balsa, die zusammen die Rumpfbreite ausmachen, eingesetzt. Der Vollblock wird an seiner dicksten Stelle 80 - 100 mm lang geschlitzt und der Stahldraht oben und unten mit einer Kiefernleiste abgedeckt. Diese sollen locker passen, damit gute Leimmuffen aus Acetonklebstoff gebildet werden.



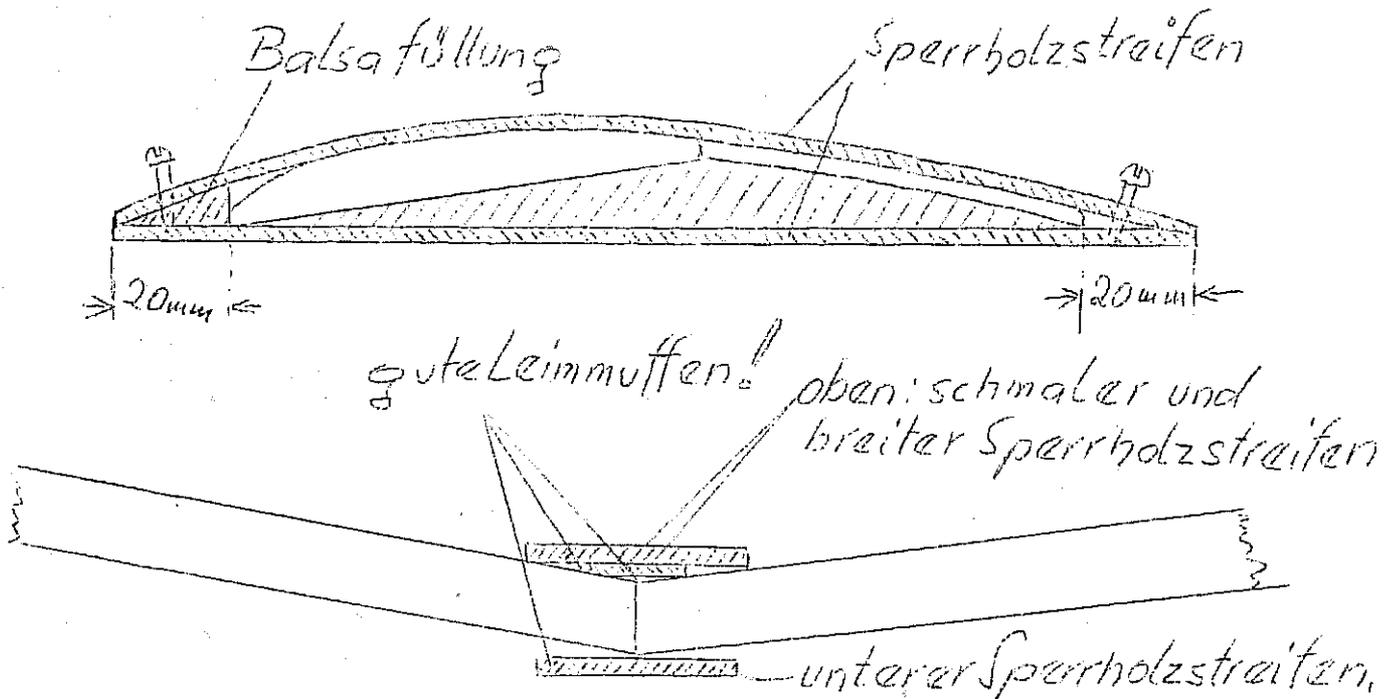
Voller Füllklotz aus Balsa



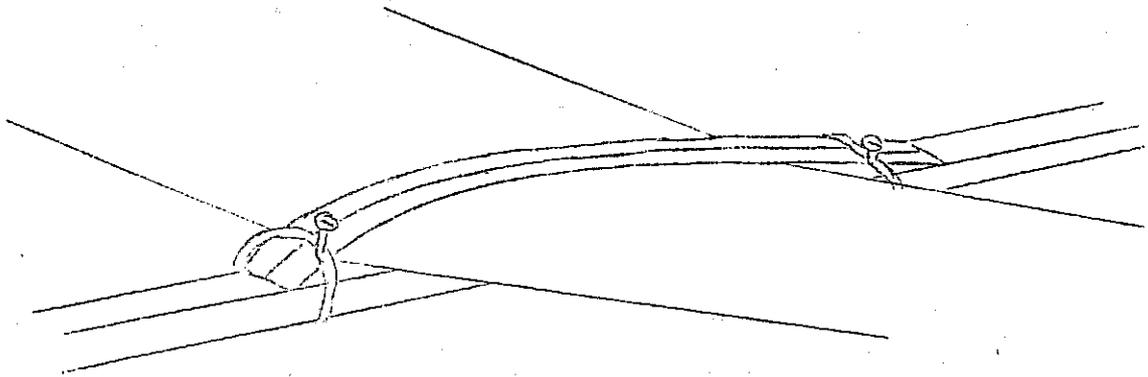
Beim Trocknen dieser Kieferneinleimer muß der Flügel seine V-Form haben, wobei der Zusammenstoß der Flügelhälften entsprechend der V-Form schräg zu schleifen ist.



Nach dem Trocknen der Kieferneinleimer wird der Stahldreht herausgehommen und die beiden Flügelhälften mit der Rumpfbreite entsprechenden Sperrholzstreifen von 1 mm Stärke, bei entsprechender V-Form und mit viel Acetonkleber und einer Balsafüllung vor der Nase fix verleimt.



Nach dem Trocknen wird der Tragflügel mit der Laubsäge oder Kreissäge (so man hat) wieder auseinandergesägt, wodurch eine exakte Passung und Auflage der beiden Flügelhälften erzielt wird. An der einen Hälfte der Sperrholzstreifen werden vorn und hinten je eine kleine Holzschraube zum Einhängen der Gummiringe durchgeschraubt und vermufft.



Es braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß die Verleimung der Kiefereinleimer für den Stahldraht sowie die Verleimung der Sperrholzstreifen sorgfältig erfolgen muß. Bei Aufbiegung des Flügels wird ein Zug auf die vorstehenden Sperrholzteile ausgeübt, der auf den Vollblock bzw. die Endfahne übergeleitet werden muß. Der Stahldraht drückt dabei auf die Einleimer. Mit dieser Mittelverbindung konnten die besteh Erfahrungen gemacht werden.

Zum Schluß wird der Flügel lackiert. Hier darf nur ein nichtspannender Lack verwendet werden, da sich sonst die Endfahne wirft. Nitrolack farblos hat sich sehr gut bewährt und mit Transparentfarbtönen läßt sich ein sehr ansprechendes Äußeres erzielen, da die Maserung des Holzes noch sichtbar bleibt. Ein dicker und zwei dünne Anstriche mit jedesmal Feinschleifen erfüllt bestens seinen Zweck. Der vorstehend beschriebene Balsaflügel hat komplett mit Mittelstück und Lackierung bei leichtem Balsa des Vollblockes ein Gewicht von rund 190 Gramm, bei mittlerem Balsa des Vollblockes ein Gewicht von rund 240 Gramm. Das Leitwerk wiegt 20 Gramm, der Rumpf 80 Gramm und der Rest auf 410 Gramm ist Ballast.

Extrem- und Normalleistung eines A/2 Seglers in der Standardbauweise

Die beste Leistung im reinen Gleitflug in der Standardbauweise konnte im Jahre 1953 mit einem Schönwettermodell extremer Auslegung erzielt werden. Sie betrug aus 20 m Höhe 80 - 86 Sekunden. Dies entspricht einer Sinkgeschwindigkeit von 25 cm/sec. und weniger. Dieser A/2 Segler hatte einen Flügel von 31 qdm und ein Höhenleitwerk von 3 qdm. Der Flügel hatte Streckung 20, einen trapezförmigen Grundriß (Wurzeltiefe 150 mm) mit elliptischen Flügelenden, etwa 5 Grad negativer Pfeilung und 10 % einfache V-Form. Er war von hervorragender Welligkeitsfreiheit und bester Oberflächengüte (Glätte). Die Außenrippen waren voll ausgeführt.



Volle Außenrippe

Der Rumpf war als dünner abgerundeter Dreieckströhrrumpf ausgebildet, das Höhenleitwerk hatte elliptischen Grundriss und war in offener Schale gebaut mit einem Profil von einer Art gewölbter Platte von y_0 max. 7 %, das Seitenleitwerk mit dünnem Tropfenprofil in Vollbalsa. Die Fluggeschwindigkeit war auffallend gering, was auf die Erreichung eines hohen Auftriebes bzw. ca. Wertes schließen ließ. Wesentlich wichtiger als die Extremleistung eines Schönwettermodells erschien mir dagegen die Entwicklung eines guten Allwettermodells. Der beschriebene Flügel von Streckung 15 und Rechteckgrundriß mit Ellipsenenden in Standardbauweise ist das Resultat. Anlässlich der A/2 Weltmeisterschaft in Florenz hatte ich Gelegenheit, in den Morgenstunden mit dem A/2 Segler von RUDI LINDNER Vergleichszeitungen zu nehmen. Die Flügel beider Modelle ohne Auf- oder Abwindeinflüsse betrug mit 50 m Schnurlänge 2 Min. 40 sec. bis 2 Min. 50 sec. Die Bauausführung meines Balsaflügels war bewußt mäßig gehalten, wie ihn etwa ein fortgeschrittener Modellflieger das erstmalig erzielt. Welligkeit und Oberfläche nicht erstklassig. Dieses Modell flog ich 4 Jahre mit bestem Erfolg und habe dabei keinerlei Korrekturen in der Lastigkeit wie der Kurvenlage vorzunehmen brauchen, obzwar es einigemal in der Donau geschwommen ist und bei größter Zitze eingesetzt wurde.

Schlußwort:

Zum Schluß sei auf die Vorteile der neuen Standardbalsabauweise für Tragflügel hingewiesen. Aerodynamisch erlaubt sie die Erreichung höchstmöglicher Formtreue, Welligkeitsfreiheit und Oberflächengüte. Beim derzeitigen Stand der Erkenntnisse der Aerodynamik des Flugmodells dürften es die Punkte sein, die für die weitere Steigerung der Gleitflugleistung ausschlaggebend sind. Festigkeitsmäßig können die größten Streckungen damit erzielt werden. Die Verdrehsteifigkeit unterliegt keinen Witterungsschwankungen. Das ständige Neueinfliegen hört auf. Die Griffestigkeit ist kräftig, die lästigen Papierausbesserungen fallen weg, eine viel sorglosere Handhabung ist möglich. Die neue Flügelbauweise ist auch beim Wakefieldgummimotormodell mit 20 Gramm Flügelbelastung geradezu prädestiniert. Wie die Praxis gezeigt hat, sind Flügel von wesentlich höherer Streckung als bisher üblich, den Belastungen im Kraftflug gewachsen. Am hervorstechendsten erscheint mir jedoch die Einfachheit der Bauweise.

Sie wird nahezu optimal, wenn fertig formgerecht vorgefräste Vollblöcke erhältlich sind. Mit fertigen Außenrippen wird sie zum einfachen Zusammensetzbaukasten. Damit wird ein bedeutender Fortschritt im Modellflugsport erzielbar: dem Anfänger und "Sportflieger aus Vergnügen" steht bei geringstem Arbeitsaufwand und handwerklichem Können ein Hochleistungsflügel robuster Festigkeit zur Verfügung. Die optimale Verbindung von Leistungsfähigkeit bei klarer einfacher Bauweise ergibt erst jenes Maß von innenwohnender Ökonomie, das für jede Verbreitung jeder Neuerung im Modellflug ausschlaggebend ist. Nicht eine Leistungssteigerung um jeden Preis, sondern die Verbesserung des Verhältnisses von Aufwand zu den praktischen Erfordernissen stellt den Fortschritt für die grosse Masse der Modellflieger dar und darauf war letzten Endes meine ganze Entwicklungsarbeit gerichtet.

Erich Jedelsky

Unsere italienisch sprechenden Leser möchten wir auf eine gute italienische Zeitschrift aufmerksam machen. Sie erscheint monatlich und bringt Artikel und Pläne aus allen Modellbausparten. Es handelt sich hierbei um "Rassegna die Modelissimo". Sie kostet 3.000 Lire im Jahresabonnement. Zu haben ist sie:

"Rassegna die Modelissimo"
Via Arcivescovo Romilli 4
Milano Italien

Kennt ihr schon "modell" die deutsche Zeitschrift für modernen Modellbau? Sie ist sehr gut und die Namen H.P.Heck und K.H.Denzin bürgen für Qualität!

Neues vom Motorenmarkt:

Die Firma Cox (USA) bringt 3 neue Modelle:
Den "Olympic 15", ein Glühkopfmotor mit Kugellagern, der der bisher stärkste Motor dieser Klasse sein soll. Vorgesehen ist er für Speed- und FAI-Freiflugmodelle.

Eine gezähnte Version mit Gleitlagern heisst "Sportsman" und ist für alle anderen Klassen gedacht.
Die Preise sind \$ 12,98 respektive \$ 7,98.

Der "Space-Hopper" ist eine Mischung aus "Thermal-Hopper" und "Space-Bug" mit einigen Neuerungen. Es ist dies ein 0,8 ccm Motor, mit Glühkerze selbstverständlich. Preis \$ 6,98. Die beiden erstgenannten sind 2,5 ccm Motoren.

B R I E F K A S T E N :

Wir haben einen Erfolg zu verzeichnen! Unser Appell um Zuschriften ist nicht ungehört verhallt und so ist es möglich, heute zwei Briefe zu veröffentlichen. Den Schreibern besten Dank!

Aus Kufstein kommt folgender Brief:

Lieber Franz!

Angeregt durch das Titelbild der März-April-Nummer sende ich Dir beiliegend einen Artikel für unseren "Modellsport". Bei uns ist jetzt bis zum Herbst eine tote Zeit, wir können nicht fliegen, weil gewiß bei jeder Wiese ein Bauer mit Sense und ähnlichen Waffen auf die verhassten Modellbauer lauert, die es wagen sollten, seine Wiese zu betreten. Die Flugsaison ist bei uns nämlich im Spätherbst und Winter. Da kannst Du Dir denken, wie wir uns alle schon auf die Bundesmeisterschaften freuen, wo wir wieder einmal richtig fliegen können. Selbst im Herbst und Winter können wir nämlich nur bei Windstille fliegen, denn unser "Fluggelände" ist sehr klein (ca. 800 m im Quadrat), von zahlreichen Zäunen unterbrochen und von Wald, Felswand, Autostraße und dem Inn eingeschlossen. Dafür haben wir aber jetzt "Bausaison"!

Herzliche Grüße von unserer Gruppe!

Walter Kniely.

Lieber Walter!

Ich wähle diesen Weg, um Dir zu antworten, da Du ein Problem angeschnitten hast, das allgemein gültig ist. Ich danke Dir zunächst für Deine Zeilen! (Dies gilt auch meinem Freund Buder) Was das Fluggelände anbelangt, so ist dies ein weltweites Problem. Es kämpfen damit die Deutschen genau so wie die Engländer und sogar die Amerikaner. Ganz abgesehen von uns, also praktisch die ganze Welt, da es in Frankreich und anderen Ländern auch nicht besser ist. Leider läßt sich dies nicht ändern und wer eine Patentlösung findet, kann sich die größten Lorbeeren verdienen. Wir leiden unter denselben Einschränkungen hier in Eisen- erz, die Du anführst, ein wenig krasser noch, die Fläche ist nur ein Sportplatz mit den von Dir geschilderten "Beilagen". Vielleicht ist Dir dies ein kleiner Trost. Anderso wird versucht, mit den Bauern, bzw. Grundstücksbesitzern, Bürgermeistereien etc. in friedlicher Koexistenz auszukommen und wennmöglich schriftliche Erlaubnis um Platzbenützung erbeten. Manchmal bekommt man diese, manchmal auch nicht und man muß trachten, das beste aus der jeweiligen Situation zu machen. Ich hoffe ich konnte Dich ein bißchen erheitern.

Herzlichst

F. Cz.

Lieber Kollege Czerny!

Ich habe mit großem Bedauern deinen Bericht über die mangelnde Mitarbeit unserer Mitglieder an unserer Zeitung gelesen. Nun will ich dem soweit es geht abhelfen und wenn Dir damit geholfen ist, freut es mich doppelt.

Beginnen möchte ich mit einer Entgegnung auf den Artikel von unserem Kollegen Oehlinger aus Urfahr.

Er schreibt: Zeichne die noch feststehenden Teile mit einer Reißnadel oder KÖRNER an.

Bei einem Modellmotor soll man nach Möglichkeit keinen Hammer verwenden, daher wäre es anzuraten, den Körner wegzulassen und bei einem Riß mit der Reißnadel zu bleiben. Da die meisten Zylinderbüchsen auch außen hart sind, hätte man damit sowieso keinen Erfolg. Auch am Kolben MUSS man den Körner weglassen und statt dessen auf dem Kolbenboden einen kleinen Riß mit einer Reißnadel machen, dasselbe gilt auch fürs Pleuel. Sofern man nicht über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, sollte man die Kurbelwelle samt Lager dort lassen, wo sie vom Erzeuger eingebaut wurden. (Red. stimmt obigem zu und hat den Artikel nicht geändert, um festzustellen, wer die Zeitschrift aufmerksam liest. Scheinbar nur wenige!)

Bei unvorsichtigem Lagerausbau wird der Lagersitz beschädigt und das Kugellager sitzt nicht mehr richtig im Gehäuse. Außerdem stimmt bei unsachgemäßen Aus- und Einbau die Flucht der Lager nicht mehr und die Lager ecken. Dies alles dient natürlich kaum der Leistungssteigerung. Ist ein Ausbau der Welle infolge eines Bruches unumgänglich, sollte man das Kurbelgehäuse leicht anwärmen, beim Auseinandernehmen, wie beim Zusammenbau. Hier sollte man auch auf den Abstand des Lagers achten, da sie sonst ebenfalls ecken und reiben (Skizze 1) Die Mittel der beiden Ringe müssen unbedingt auf gleicher Höhe sein, vorsichtig mit Holzpeckerl oder Alustöckel justieren.

Als nächstes möchte ich ein Kunstflugmodell des bekanten Ungarn Ördögh bringen. Laslo Ördögh ist ungarischer Staatsmeister im Kunstflug und hat mir freundlicherweise eine Zeichnung seines Modelles, welches sich für das neue Programm ausgezeichnet eignet, gesandt, welche ich unseren Kollegen nicht vorenthalten will. (Siehe Zeichnung).

Die Rumpfteile bestehen aus 5 mm Balsa, aus welchem die Schlitz für die Flächen genau ausgeschnitten werden. Das Rumpfdeck ist aus 3 mm Galsaleisten lamelliert. Unterseite durchgehend gerade und ebenfalls aus 5 mm Balsa. Vor der Fläche sind zwei 5 mm Sperrholzspanten, zwischen denen sich der Tank befindet, Fahrwerk aus 3 mm Stahldraht mit Balsahosen. Am Ende der Motorträger sitzt ein 5 mm Balsaspant, der mit der Flächenbeplankung fest verleimt ist. Die Steuerstange ist aus 5 x 5 Kiefer mit eingelassenem Stahldraht zum Anschluß an die flaps und Höhenruder. Die Flügelbeplankung geht bis zu den beiden Hauptholmen, die Endleist besteht aus zwei V-förmig verleimten 2,5 mm Balsabrettchen. Das Höhenleitwerk ist mit 1 mm Balsa beplankt, die Ruderverbindung erfolgt mit Scharnieren. Der Tank besteht aus 0,3 mm Messingblech (Skizze 2). Die Maschine fliegt sehr ruhig und ist für den O.S. Max 29 oder 35 gedacht.

Zu Deinem Bericht über die US-Staatsmeisterschaften wäre auch die Aufteilung der Teilnehmer nach Klassen und Altersstufe interessant. So herrscht für die amerikanische 1/2A Klasse das meiste Interesse. Es waren von 5277 Modellen allein 475 für diese Klasse gemeldet. (Es sind dies Freiflugmodelle mit max. 0.8 ccm Motorhubraum. Red.) Für die FAI Klassen war schon weniger Interesse vorhanden. 179 Modelle. Radiocontrol wird in 5 Klassen geflogen und zwar: Einachs-, Mehrachsen-, Intermediate-, Pylonracing und Scale (Naturgetreue) Pylonracing zwischen mehreren Wendemarken auf Zeit, Intermediate, meines Wissens heißt das zwischen oder dazwischen liegend, vermutlich eine Wildwestklasse. (Anm.d.Red. Intermediate in diesem Falle sind die Modelle, die funktechnisch mit einem Kanal ausgestattet sind, wobei aber mehrere Funktionen ausgeführt werden, z.B. Kaskadenschaltungen für Höhen-, Seiten-, ev. Querruder und Motordrosselung, wobei diese Funktionen von Schaltsternen nur in bestimmter Reihenfolge der Signalgebung erfolgen, weiters fallen darunter Galloping Ghost oder Simpl Simul, das sind proportional flatternde Höhen- und Seitenrudder, ebenfalls nur durch einen Kanal angeregt. Also keinesfalls eine Wildwestklasse). Zu den Pylonracingern, hier wird um zwei Wendemarken (eben die Pylons) geflogen und zwar immer ein Teilnehmer allein gegen die Uhr). Interessant ist auch daß für Einkanal das meiste Interesse vorherrscht und hier auch die meisten Teilnehmer sind. Es spielt eben wie überall der Geldbeutel eine Rolle. Ebenso werden die Freiflugklassen viel mehr geflogen als Fesselflug, obzwar man bei uns meist anderer Ansicht ist, was aber nicht stimmt. Ebenso herrscht bei uns auch vielfach die Meinung, daß uns die US-Flieger in den Freiflugklassen unterlegen sind. Das sind sie aber auf gar keinen Fall. Wenn man unsere Kollegen von der anderen Seite des großen Teiches bei den FAI Bewerben verhältnismäßig wenig sieht, so ist dies verständlich bei der Größe der US-Trophäen und man braucht sich nicht zu wundern, wenn das Interesse daher an den FAI-Klassen gering ist.

Hier möchte ich auch noch einen Nachruf für JIM WALKER bringen. Schon voriges Jahr ist dieser große Modellflieger im Alter von 54 Jahren gestorben. Er war der Erfinder des Fesselfluges, wie wir ihn heute kennen und war einer der populärsten Modellflieger überhaupt. Sein Leben war erfüllt von Liebe zum Modellflug. Wenn immer wir einen Fesselfluggriff in die Hand nehmen, sollten wir an JIM WALKER denken, denn Er war ein Modellflieger, der, trotzdem sein Reichtum durch den Modellflug erworben war, immer ein Kamerad und Wegbereiter unseres Sportes war. Mag sein, daß bei uns kaum jemand seinen Namen kennt, aber international kannte ihn jedenfalls jeder. Eines seiner Gustostücke war das gleichzeitige Fliegen von drei Fesselflugmodellen, wobei je eines mit einer Hand und das dritte mit einem Helm und dadurch mit dem Kopf gesteuert wurde. Ebenso berühmt war sein Kunstflug mit zwei Modellen gleichzeitig und der sogenannte "SABRE DANCE", eine Fluglage ähnlich einem Hubschrauber. Mit Steigen und Sinken im Grunde flogen die Modelle dabei tatsächlich als Hubschrauber. Lieber JIM sollte es die ewigen Jagdgründe der Modellflieger geben, so werden wir Dich nach unserem letzten Löoping dort oben treffen und Dich bestimmt an der Seite der großen Häuptlinge sehen. (Die Red. schließt sich diesem Nachruf im eigenen Namen und im Namen aller österr. Modellflieger an!)

Ich hoffe, mit meinen Zeilen zu der Ausgestaltung unserer Zeitung beitragen zu können.
Ich hoffe, der Artikel findet allgemein Anklang.

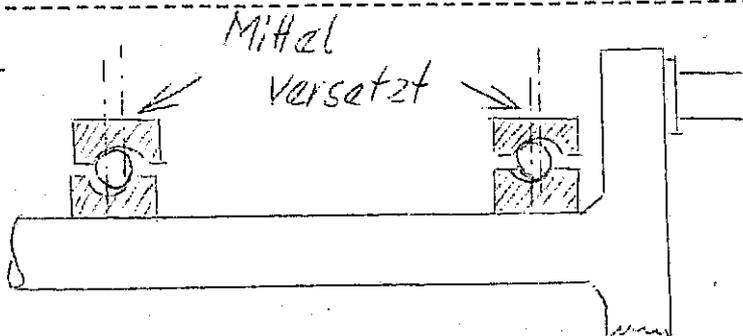
Herzliche Grüße:
Dein Koll. Josef Buder.

Lieber Freund Buder!
Über dein Schreiben habe ich mich sehr gefreut. So habe ich es gleich in die Zeitschrift hineingenommen. Es sind einige interessante Sachen drin und so hoffe ich, daß auch die anderen Leserkollegen etwas davon haben.

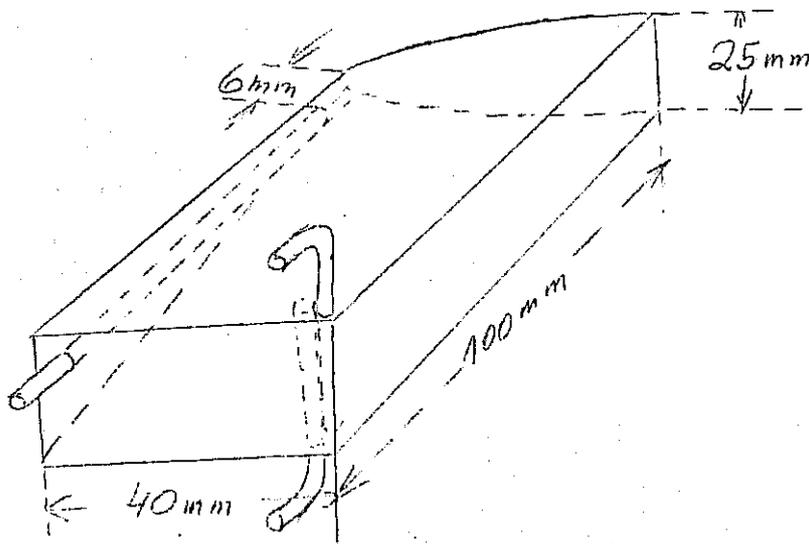
Herzlichen Dank!

F. Cz.

Skizze 1



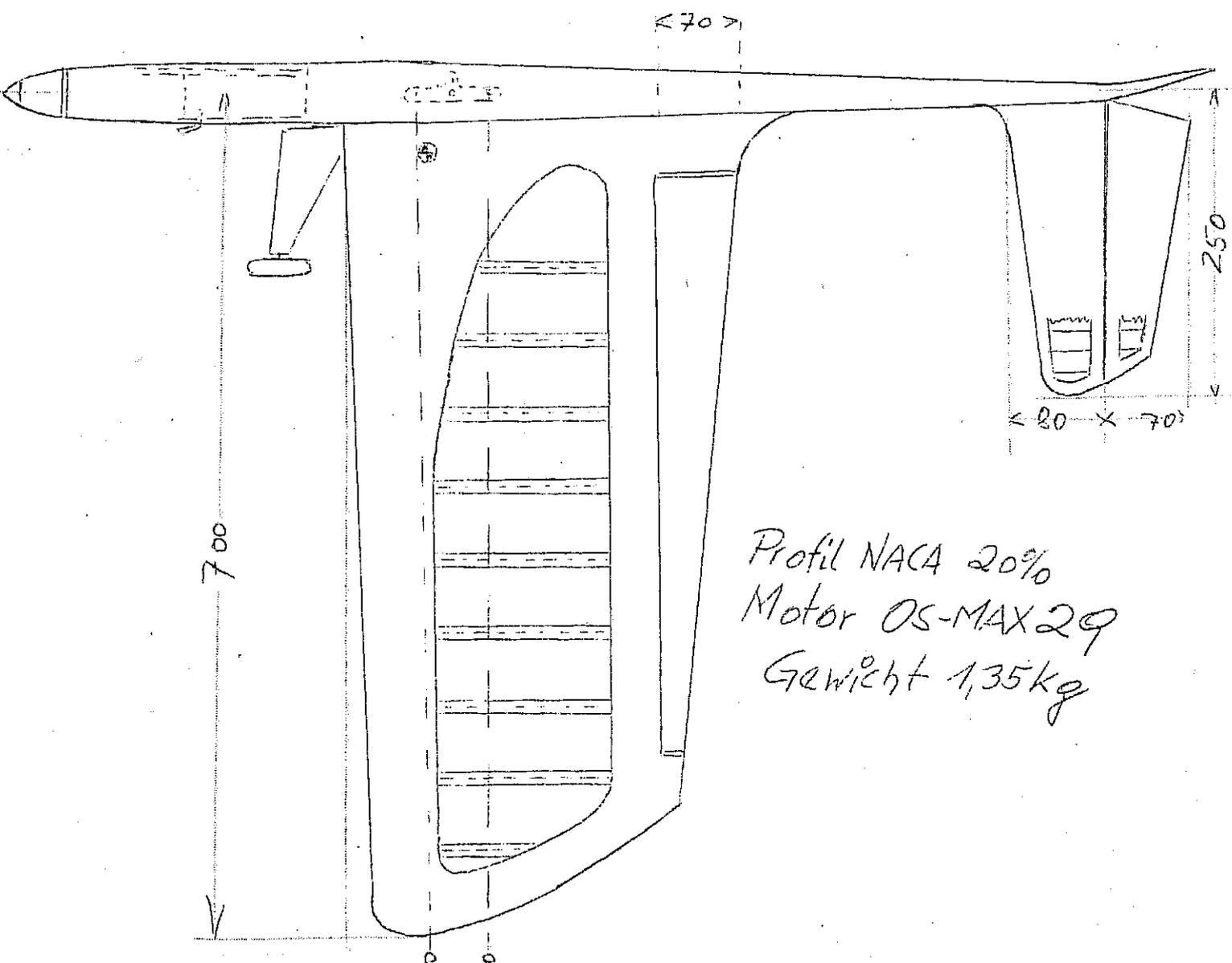
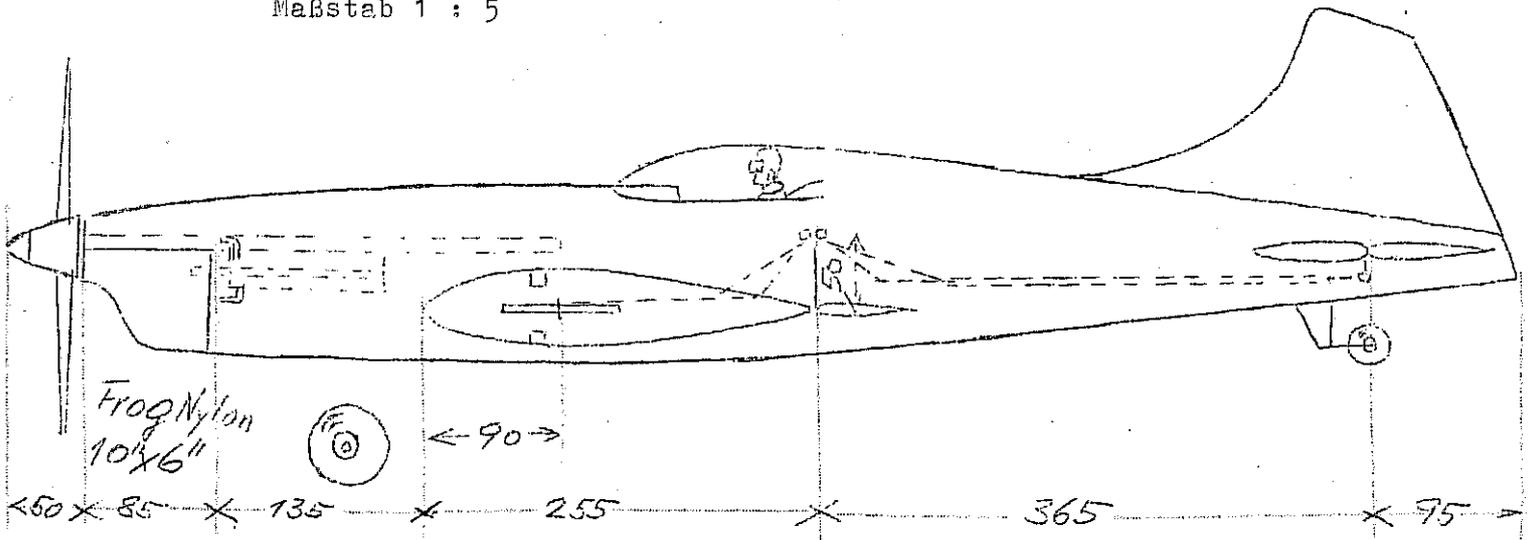
Skizze 2



Kunstflugmodell "PELIKAN"

von Laszlo Ördögh.

Maßstab 1 : 5



Profil NACA 20%
Motor OS-MAX 29
Gewicht 1,35 kg

SCHIFFSMODELLBAU :

Etwas über das Modellsegeln und den Modellsegelsport.

Jeder Anfänger weiß, daß nur maschinell angetriebene Modellschiffe direkt gegen den Wind fahren können. In derartigen Fällen haben wir mit unseren Segelschiff- und Yachtmodellen gegen den Wind aufzukreuzen d.h. in längeren Zick-Zackkursen unser Ziel zu erreichen versuchen. Zum Aufkreuzen aber ist erforderlich, daß z.B. unsere Yacht gut "am Winde" segelt. Trifft z.B. der Wind in einem spitzen Winkel von 45° von vorne und haben wir die Großbaum- und Fockfussraa mit 20° ausgebaut, so wird das Modell zu segeln beginnen. Ist das Modell vorher durch Versuche gut eingetrimmt, d.h. daß der Gesamtsegelschwerpunkt je nach Größe des Modells ca. 2 - 5 cm vor dem Lateralschwerpunkt des Rumpfes liegt, so wird sich zeigen, wie weit wir ins Schwarze getroffen haben. Segelt unser Modell (vorerst mit festgelegtem Ruder in 0 Stellung), hart am Winde liegend einen stetigen und geraden Kurs, so ist es gut eingetrimmt. Sollte aber bereits nach kurzer Fahrt in den Wind schießen erfolgen, so ist die Yacht luvgierig. Luvgierigkeit entsteht dann, wenn der Segelschwerpunkt nicht weit genug vor dem Lateralschwerpunkt liegt. In diesem Falle setzen wir den Mast um eine oder mehrere Zacken der Mastspur voraus. Ist der Grad der Luvgierigkeit nur gering, so genügt es, den Mast etwas nach vorne (Spitze) zu "stagen" (neigen). Der umgekehrte Fall tritt dann ein, wenn unser Modell beim ersten Versuch gleich vom Winde abfällt, also leegierig ist. Abhilfe den Mastfuß um ein oder mehrere Zacken zurückversetzen.

In Abb. 1 ist uns schematisch der Ausschlag des Großbaumes und der Fockfussraa beim Amwindsegeln gegeben. Also z.B. Windeinfallswinkel 40° von Backbord her, dabei Großbaum und Fockfussraa Ausschlag 20° .

In Abb. 2 Segeln mit halben Wind (Dwarswind). Der Wind trifft mit ca. 90° die Backbordseite. Großbaum und Fockfussraa sind auf 45° anzufieren.

In Abb. 3 Segeln "Raumschoots". (Wind seitlich von achtern (hinten) und Abb. 4 Segeln "Vor dem Wind" (Platt vorm Lacken). Hier erfolgt der Großbaumausschlag mit 90° zum ahlaufenden Wind. Merke: Bei allen Kursen, die "Am Winde" zu segeln sind, bis zum Kurs mit halbem Wind (Dwars), soll der Großbaumausschlag den Winkel zwischen Kielrichtung und Windrichtung halbieren. Analog die Fockfußraa. Kommt also der Wind um 60° von vorne i.d. Kielrichtung ein, so sollen Großbaum und Fock auf 30° angeholt werden. (Praktisch um 2 bis 3 Grad weniger, wegen der unvermeidlichen Segeltuchausbauchung.) Der Auffallswinkel des Windes bei "Raumschoots" bis "Vor dem Wind" hingegen beträgt 90° Grad zu Baum und Ra.

Damit wäre gerade für unsere Anfänger das Wesentlichste bei ihren ersten "Schwimmversuchen" gebracht. Und nun mit Seglergruß "Gut Wind" eine "Gute Fahrt" - !

K.K.

Der Wert und Nutzen des Modellsegelsportes.

wird von der großen Masse unserer Landsleute leider nicht verstanden, geschweige denn gewürdigt. Es ist aber heutzutage nicht mehr möglich, ihn bloß als spielerisches Anhängsel des Großyachtsportes zu betrachten, denn der Modellsegelsport ist in erster Linie Selbstzweck, der von den Anhängern nicht nur kameradschaftlichen Sportgeist, Hingabe und Naturverbundenheit, sondern auch technisches Verstehen, handwerkliche Geschicklichkeit neben Geduld und Ausdauer verlangt, also Eigenschaften, die gerade nicht zu den schlechtesten des menschlichen Wesens zählen.

Der Hauptzweck des Modellsegelsportes liegt nicht im sklavischen Nachahmen der Großschiffbaumethoden, sondern in der eigenen, eben nur für den Modellsegelsport geltenden Theorie und Praxis. Außer diesen ersten Zielen bringt die Beschäftigung damit, viel Freunde mit sich. Die hohen Anforderungen, die nicht nur das Entwerfen und auch das Bauen einer modernen Modell-Rennsegelyacht z.B. an den Amateur stellen, werden auf der anderen Seite durch die Freude und innere Befriedigung nach geleisteter Arbeit an einem interessanten und vornehmen Sport doppelt vergolten.

Gewiß spielt die Mentalität des einen und des anderen unter unseren Kollegen eine große Rolle bei der Wahl von maschinell oder nur durch Naturkraft (Wind) betriebene Modelle. Besonders die junge Generation in einer rasant dahineilenden Zeit, mit ihren außerordentlich umwälzenden Begleiterscheinungen und Lebensauffassung, bei der "Tempo" und "Schnelligkeit" Trumpf ist, kann sich da nur schwer in einen Sportzweig hineinfinden, der infolge seiner Ruhe und stillen Ausübungsart eben nicht jenes Ausmaß an Nervenkitzel und Aufregung zu bieten vermag, als das bei manchen anderen Sportarten eine Art Selbstverständlichkeit darstellt.

Und das ist gut so. Allein schon im Modellrennbootsport mit seinen knatternden und heulenden Motoren, seinem mitunter unwahrscheinlichen Fahrttempo, spiegelt sich die innere Einstellung zum Sport wider. Für Entspannung, und Erholung der Nerven ist dabei nicht viel zu holen. Doch jeder wie er will.

Welche Eleganz und Ruhe liegt hingegen im Modellsegelsport. Lautlos und mit prachtvollem Schwung, bei halbwegs günstigem Wind, gleiten - gleich weißen Schwänen - die Yachten in rascher Fahrt am Auge des Beschauers vorbei. Keineschwärlichen Auspuffwolken verpesten die Umgebung, ebenso wie kein Geräusch die Ruhe der Natur stört. Da eben der ruhige Modellsegelsport keinen Nervenkitzel zu bieten hat, - im Gegenteil ein vorzügliches Erholungs- und Entspannungsmittel auch für den Großstadtmenschen abgibt, so ist auch das Interesse für diesen Sport bei uns fast Null!

Vergleichen wir die Herstellungskosten, Materialaufwand, Arbeitszeit von einem diesel-, elektro-, oder dampfbetriebenen Modell mit einem durch Windkraft angetriebenen und sich selbststeuernden Yachtmodell ungefähr gleicher Verdrängung, so ergibt sich, daß fast jedes maschinell angetriebene Schiffsmodell, was die vorher genannten Faktoren betrifft, seinem Erbauer weitaus höher zu stehen kommt. Rechnen wir noch dazu die Kosten, die eine Funkfernsteueranlage und sonstiges Zubehör und noch die Betriebskosten, so verschiebt sich das Bild zugunsten des Segelmodells.

Modellrennyachten sind alle selbststeuernd, also unbeeinflusst während der Fahrt von außen her, wie es das Segelreglement vorschreibt. Wer dennoch "auf alle Fälle" eine Fernsteueranlage in sein Yachtmodell einbaut, dem sei dies nicht versagt. Bei Rennen allerdings wird er von der Wettfahrtleitung eines besseren belehrt. (Das internationale Rennreglement, Absatz 16, besagt ausdrücklich, daß - vorläufig noch - sämtliche Regatten ohne äußere Beeinflussung durch den Segler zu segeln sind!

Es gibt heute schon Plastikbootsrümpfe, die auch für Segelmodelle geeignet sind bzw. für Segelyachten speziell entworfen sind. (England und Deutschland für uns am ehesten greifbar). Diese sind für den Anfänger besonders günstig, da mit ihrer Hilfe der schwierigste Teil, nämlich die Rumpferstellung wegfällt.

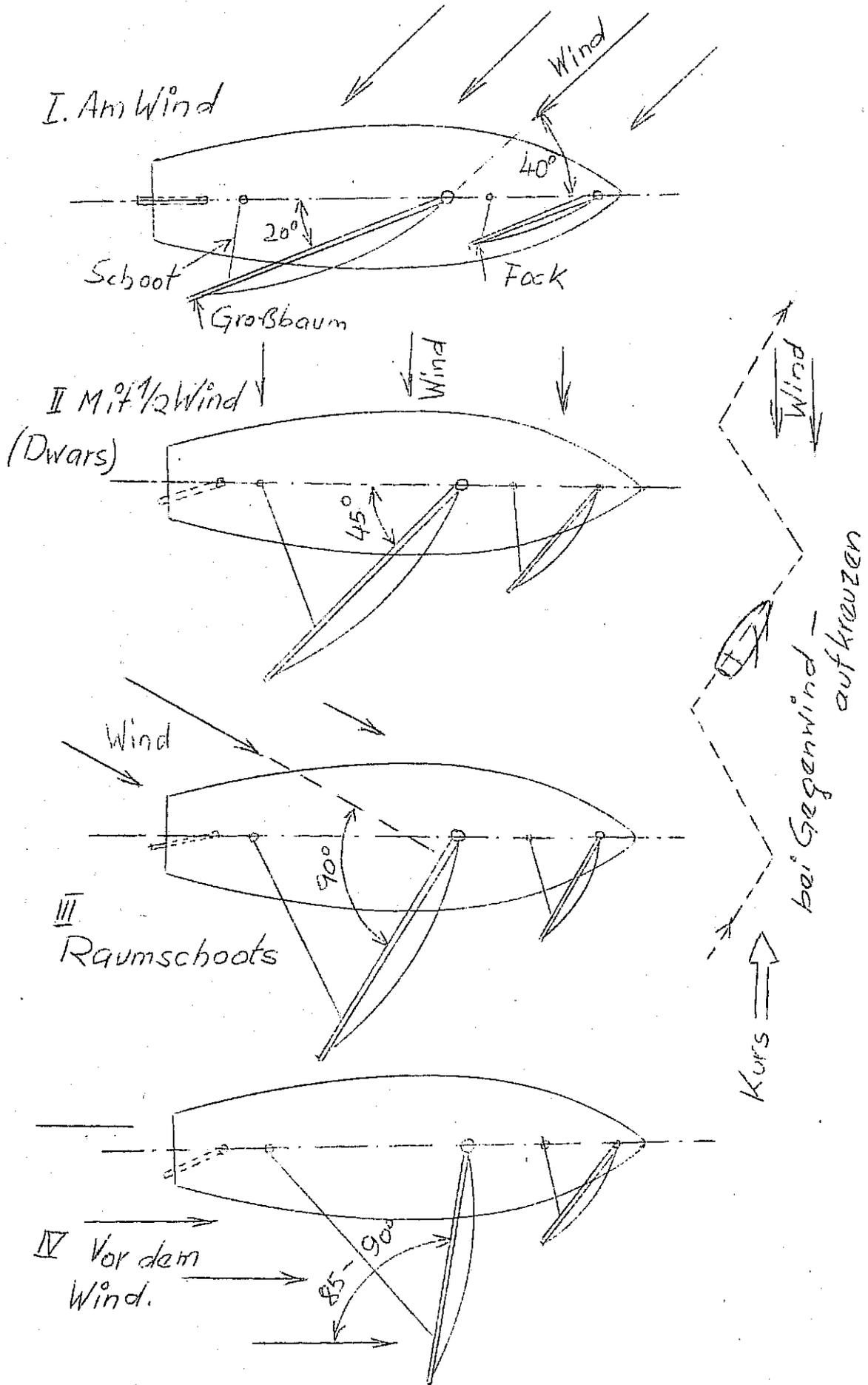
Es ist für uns leider beschämend, feststellen zu müssen, daß wir - im Gegensatz zu den anderen Ländern des Kontinents - die Allerletzten und Rückständigsten sind, obwohl eine gütige Natur, gerade unser Land mit einer Fülle prachtvoller Alpenseen, stiller Weiher und sonstigen Wasserflächen g reichlich bedacht hat! -

Karl Koffend.

Lieber Freund Koffend!

Ich möchte Dir hier einige Entgegnungen bzw. Anregungen zur Verbreiterung des Modellyachtsportes geben. Was man so beobachten kann, so werden verhältnismäßig sehr viele Segelboote gebaut und zwar in fast jeder Ortschaft. Diese werden dann mit wechselndem Erfolg gesegelt und wandern eines Tages zum Dabhbodengerümpel oder erfüllen ihren Zweck als Standmodell, wenn Platz vorhanden ist. Ob dies nun eine G-Yacht oder Marblehead oder was immer für eine Klasse ist, hat den Erbauer nicht viel interessiert, er hat sich den Plan auf Grund einer Reklame (Katalog) oder auf Grund eines Fotos zugelegt. Meiner Ansicht nach liegt dies daran, daß man bei uns keine nationalen Wettbewerbe fährt, oder diese nicht publik macht. Es müßten also, zuerst eine, über das ganze Bundesgebiet reichende Organisation aufgezogen werden, dann Landesmeisterschaften ausgeschrieben und ausgetragen werden und dann erst Bundesmeisterschaften. Dabei sollte sich dies meiner Meinung nach auf zwei Klassen beschränken und zwar, weil international, für Marbleheads, (für Fortgeschrittene), und einer Anfängerklasse, die ich mir der englischen "Model Maker" class ähnlich vorstelle. Es ist nämlich nicht jedermanns Sache, gleich eine Marblehead zu bauen und durch die Gegend zu schleppen, um nachher darauf zu kommen, daß ihm der Segelyachtsport doch nicht zusagt. (Für Uneingeweihte: eine Marblehead ist 1 Meter 27 lang). Es wäre also etwas Kleineres und leichter Transportables wünschenswert. Ich hoffe, Du bist über diese Zeilen nicht böse und sie waren von wenigstens etwas praktischem Wert, um den Modellyachtsport in Österreich ein bißchen auf Schwung zu bringen!

F. Cz.



modell

zeigt Ihnen, wie moderne Segel- und Motorflugmodelle aufgebaut sind und wie sicher sie fliegen
erprobt für Sie Konstruktionen des Modellmarktes und entwickelt selbst Konstruktionen höchster Flugfähigkeit.

modell

widmet sich besonders den Spezialproblemen der modernen Modell-Funksteuerung, zeigt Ihnen die Kniffe und Tricks bei Konstruktionen, Einbau und Betrieb von Fernsteuergeräten und klärt Sie über eigenentwickelte Ein- und Mehrkanalanlagen auf.

modell

kümmert sich um den vernachlässigten Modell-Schiffsantrieb und zeigt die Leistungsfähigkeit von Motor- und Schrauben-Kombinationen.
Mit den Problemen der Funksteuerung verbindet es die Interessen der Boots- und Flugmodellfreunde.

modell

führt ein in die Radiotechnik mit Halbleitern und Transistoren und zeigt, daß auch bei den neuesten technischen Errungenschaften im Grunde alles mit Wasser gekocht wird und oft viel einfacher zu verstehen ist, als man allgemein glaubt.

modell

verfügt über die besten Mitarbeiter, die aus langjähriger Erfahrung schöpften und nur über wirklich einwandfrei erprobte Modelle und Geräte schreiben.

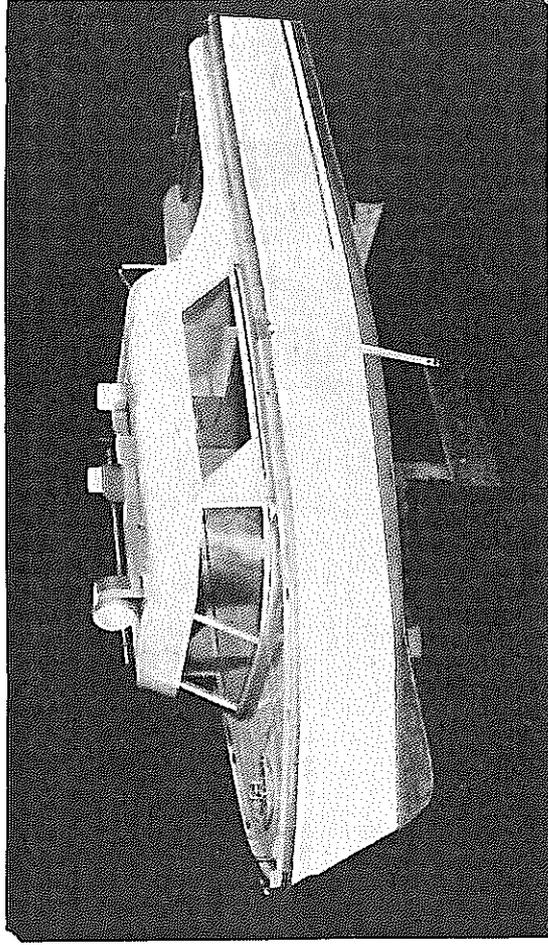
modell

zeitschrift für neuzeitliche selbstbautechnik

Schriftleitung: **Hans Dieter Heck**, Herausgeber
Funkfernsteuerung und Elektronik

Karl Heinz Denzin
Flug- und Modellbau — Baupläne

Modellboot, 5 Kanal gesteuert
Vunstharzbaumweise



Ich — Wir bestellen

Exemplare »modell«
zeitschrift für neuzeitliche selbstbautechnik
vierteljährlich (3 Hefte) DM 3,90

Exemplare Sonderheft Flugmodellbau Stückpreis DM 1,50

Exemplare der bisher erschienenen Hefte
zum Werbepreis von je DM 1,—

Exemplare des vorangegangenen Quartals
zum Werbepreis von je DM 3,—

(Datum)

(Vor- und Zuname)

(Landkreis)

(Ort, Straße, Haus Nr.)

modell

ist die Zeitschrift aller Funkfernsteuer-Amateure zu Luft und zu Wasser

Aus dem Inhalt der Hefte:

Oktober 1958 · Heft 1

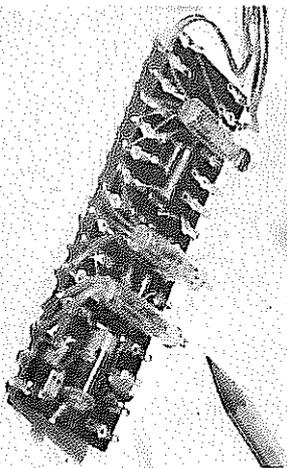
Fasselflug mit Horst Diemer
Test »Musingang«
Bauplan »TOPSY« Kunststofftrainer
Umgang mit Modell Dieseln
Liste der Modell Dieseln
Wurfgleiter mit Düsenantrieb
Deutsche Freiflugmeisterschaften
Kunstharze im Modellbau
AMIGO V, Fernlenkboot mit Kunst-
harzrumpf
Mehrkanal von A bis Z
Empfängertest OMU »Echo«

November 1958 · Heft 2

Umgang mit Glühzündern
Liste der Glühzündern
Bericht Cox Pee Wee 0,3 ccm
Pee Wee Boy Bauplan
Freiflug-Sportmodell
Fessel-Kunstflug-Training I
Fasselflug-Weltmeisterschaften
Dreisitenansicht Astro Hog
R/C-Europameisterschaften
R/C-Gerätefest
»Mikrotron« und »Bellaphon«
Das kleine Fernlenk-Bootsmodell
Mehrkanal von A bis Z:
der Kanalmodulator
Transistor-Verstärker

Dezember 1958 · Heft 3

Flugmodellbaupraxis Teil I Werkstoffe
Terlet, Nurflügel-Wettbewerb
Thermikbrensen für N 1
Nurflügel-Modell in Schalenbauweise
Kunstflugtraining II
Neue R/C-Wettbewerbordnung
Baubeschreibung Mehrkanalempfänger
R/C-Kleinstsender
Test-Bootsmotor Aristo X - 100
Transistor-Lautsprecher-Verstärker
Einfache Himmelsaufnahmen



Der Mehrkanalempfänger Dezember 1958

Bestellzettel

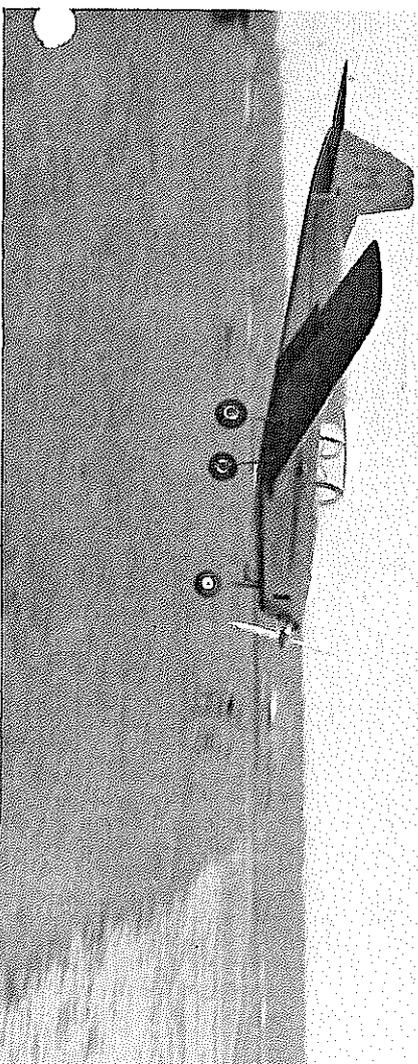
An den

Neckar-Verlag

VILLINGEN/Schw.

Klosterberg 1

zeitschrift für neuzeitliche selbstbauttechnik
modell
mit R/C und transistor-elektronik



FLUGMODELLBAU

FERNSTEUERUNG

BOOTSMODELLBAU

ELEKTRONIK

..... das Organ für alle, die sich
mit moderner Technik
praktisch befassen wollen