



MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

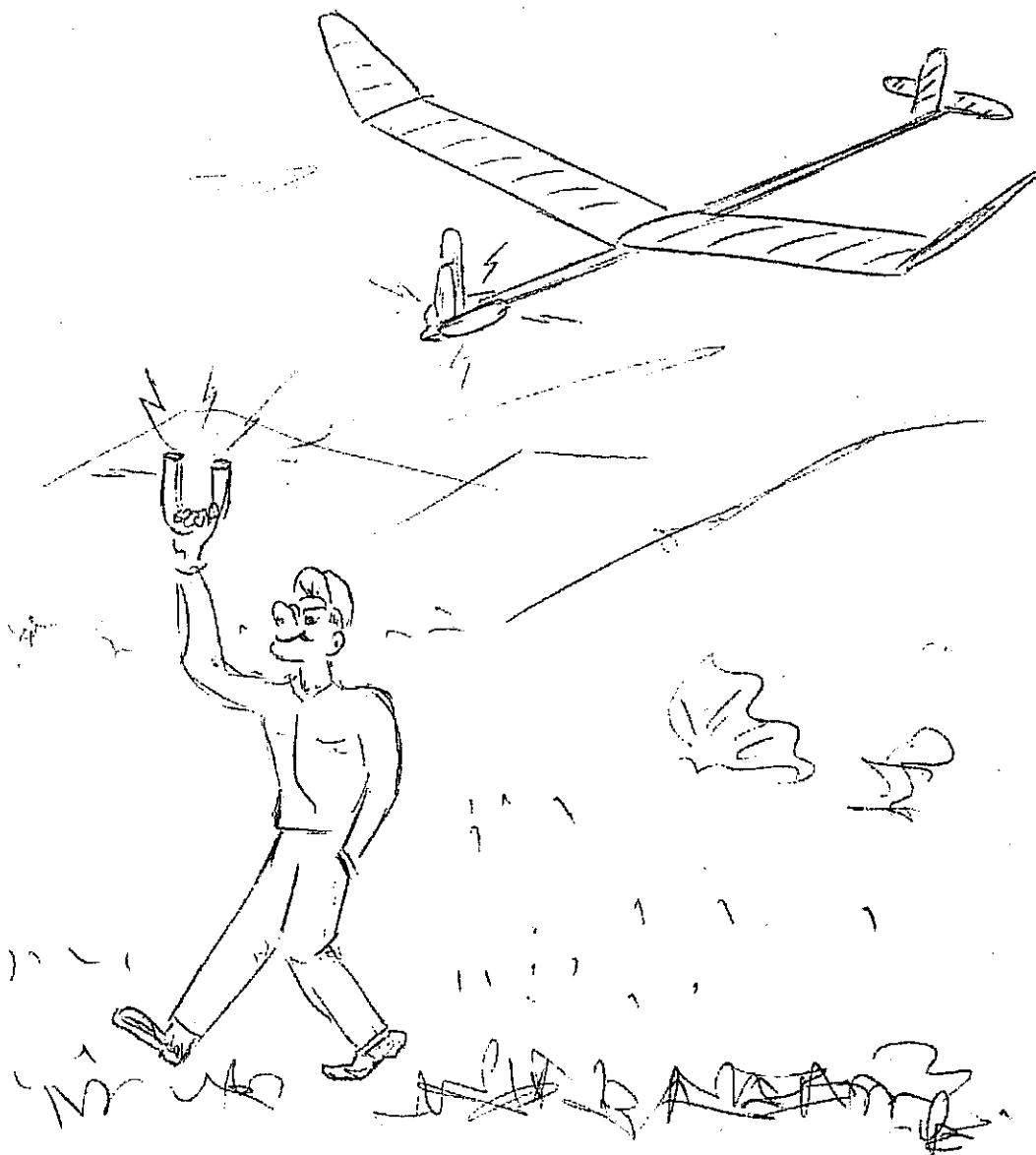
Nat. Rat.

Franz Olah

Wien I

Hohenstaufeng. 24

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES



7. Jahrgang
1961
Mai
5

Herausgeber: ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND / Bundesleitung, Wien XII, Ruckerg. 40
Schriftleitung und für den Inhalt verantwortlich: Franz Czerny, Wien XII,

Ruchertgasse 40

An A l l e !

- und an jene, die dieses lesen wollen. Verständlich ist dieser Artikel für alle Jugendlichen von 10 bis ...zig Jahren. Eine obere Grenze lege ich nicht fest, da ich nicht ganz sicher bin, wo die Grenze "alt" aufhört oder beginnt. Meiner Meinung nach gibt es für einen "Hobby-Ausführenden" oder "Steckenpferd REITENDEN" überhaupt keine Altersgrenze. Und meistens ist es überhaupt nicht oder zumindest sehr schwer feststellbar, wer sich mit einem "technischen Spielzeug" lieber spielt: Der Vater oder der Sprößling. Eigentlich könnte ich jetzt mit dem Artikel wieder aufhören, da ja das Wesentliche schon ausgeführt ist, aber das geht nicht. Es würde die Grundlage fehlen, auf die sich die oben angeführte Einleitung beziehen soll. Ich will oder soll hier für ein Hobby eine Lanze brechen, das ich selbst seit frühester Jugend ausübe und liebe. Es wäre daher ein glatter Meineid von mir, wenn ich hier behauptete, daß ich dieses Geschreibsel 100 % objektiv und sachlich und nur für den "relativ" kleinen Kreis Jener, die dieses Hobby ausüben, niederschreiben will. Ich will auch jene damit ansprechen, die noch abseits unseres schönen Sportes stehen und alle Jene, die ihre Freizeit ziel- und planlos, inhaltslos verträdeln.

Der Artikel soll aber auch alle Wankelmütigen und alle jene, die unseren Sport als "Spielerei" abtun wollen, etwas aufrütteln und ihnen klar machen, was eigentlich der Modellflug und Modellbau im großen und ganzen bedeutet! Ja! Jetzt ist es heraus: Modellflug und Modellbau! Dies ist die Grundlage und der Kern dieses Artikels.

Fliegen! Dieser Traum und der Vorsatz zu fliegen besteht, seit es Menschen auf dieser Erde gibt - seit Jahrtausenden also! Wer kennt nicht den kühnen Jüngling, der sich mit seinen selbst gebauten Flügeln - die er aus Federn von Vögeln herstellte - vom Felsen wie ein Adler in die Lüfte erhob und der Sonne zustrebte. Höher, immer höher! So hoch, bis ihm die Götter ein gebieterisches "Halt" zuriefen. Die Sonne zerschmolz das Wachs, mit dem er die Federn zu Flügeln geformt hatte und der Jüngling, der in seiner Freude und Begeisterung über die Grenzen des Sterblichen hinaus gewollt hatte, wurde von ihnen in das Meer gestürzt. So berichtet uns die Sage von "Ikaros" - jener war nämlich dieser Jüngling - über den ersten fliegenden Menschen. Ein Traum - ein Wunsch. Ein ewiger Wunschtraum des Menschen! Fliegen!

Wer kennt nicht die Sage von Wieland, dem Schmied? Auch er erreichte die Freiheit mit seinen aus Federn zusammengesetzten Flügeln, die er mit seinen gelähmten Füßen nie erreicht hätte!

Die Freiheit! Wieder ein Stichwort. Auch sie ist untrennbar mit dem Fliegen verbunden. Frei sich in die Lüfte zu erheben, der Schwerkraft der Erde zu entfliegen; das war es! Es dem Vogel gleich zu tun und wie ein Adler hoch am Himmel über alle Hindernisse hinweg zu fliegen.

Wie ein Adler! Wieder ein Stichwort: Der Vogel war es, der im Menschen den Wunsch erweckte, sich ebenso so frei und unbeschwert in die Lüfte zu erheben, wie dieser. Er war und ist noch immer das Vorbild für alles, was Fliegen heißt. Der Vogel war das Symbol für alle, die vom Fliegen und Freisein träumten. Daß der Adler vom Menschen als "König der Lüfte" bezeichnet wurde, ist selbstverständlich. Viele Dichtungen und Lieder beweisen es, denn der "Aar" hatte alles, was der Mensch selbst wollte: seine riesigen Schwingen,

die herrliche Form des Körpers, das kühne, scharfe und weitblickende Auge. Er konnte sich mühelos in enorme Höhen erheben und bald darauf senkrecht herniedersausen, um seiner Beute, die er von hoch oben erspäht hatte, mit seinem kräftigen Schnabel und den krallenbewehrten Greifern den Garaus zu machen.

In der Mythologie der einzelnen Völker spielen Vögel eine große Rolle. Viele Herrschergeschlechter trugen den Adler oder einen anderen Vogel im Wappenschild. Vogelschwinge zierte die Helme berühmter Recken. Es würde zu weit führen, ausführlicher über dieses Thema zu schreiben, aber alles und noch viel mehr liegt in dem Wort "fliegen", liegt in den bescheidenen Worten Modellflug und Modellbau verborgen. Der Vogel ist der Inbegriff des Fliegens. Fast alles was der Mensch bisher im Flugwesen schuf, hatte er zu Beginn dem Vogel abgelauscht: Der Grundriß eines Flugzeuges gleicht ihm, ebenso die Steuerbewegungen um alle Achsen in Bezug auf Richtung und Höhe mit den verschiedenen Steuerrudern. Nur beherrscht der Vogel natürlich diese Dinge weitaus präziser, als wir es jemals zusammenbringen werden. Trotzdem wir mit x-facher Schallgeschwindigkeit durch die Lüfte rasen birgt der Vogelflug noch so viele Geheimnisse. über die sich noch viele Forscher und Techniker die Köpfe zerbrechen werden. Auch hier ist uns - wie in vielen Fällen - die Natur noch überlegen.

Jetzt kommt wieder ein entscheidender Faktor, der das Wort Flugmodell, bzw. Modellbau besonders in den Vordergrund hebt. Der Anfang von allem, was an Fluggeräten von Menschenhand geschaffen wurde, waren präparierte Vögel und ein Flugmodell. Es war kein Geringerer als Otto v. Lilienthal - einer der ersten Flugpioniere überhaupt - der nach jahrelangen Versuchen mit Modellen, Drachen und präparierten Vögeln sich als erster einen Gleiter baute. Lilienthal war der Erste, der mit seinem relativ einfachen Gleiter - der schon gewölbtes Flügelprofil aufwies - weite Sprünge machen konnte. Er opferte für das Fliegen alles, sogar sein Leben! Als man ihn sterbend aus den Trümmern seines Gleiters zog, sprach er jene Worte, die - so lange es Flieger gibt - nicht vergessen werden: "Opfer müssen gebracht werden." Und es kamen noch viele nach ihm, die alles dafür gaben um ihr Ziel "fliegen" zu erreichen. Ihnen ist es zu danken, daß der Mensch von heute morgens in Wien frühstückt und abends in New York sein Abendessen verspeist. Und auch dies, liebe Freunde, liegt ebenso in den einfachen Worten Modellflug und Modellbau verborgen, wie das vorhin Erwähnte. Denn erst aus den Versuchen mit Flugmodellen sind die heutigen modernen Flugmaschinen entstanden. In wenigen Jahrzehnten halten die Techniker Wunderwerke an Geschwindigkeit und Präzision aus ihren Gehirnen. Immer höher, immer schneller fliegen sie und wollen noch höher und noch schneller werden. Wir sehen also, daß der Modellflug und -bau fest mit dem gesamten Flugwesen in direktem Zusammenhang stand und innig damit verbunden, ja man kann ruhig sagen, bahnbrechend war!

Im Laufe der Zeit oder präziser gesagt der letzten zwanzig Jahre trat eine entscheidende Änderung ein. Der Modellflieger begann seine eigenen Wege zu gehen. Durch Ausnützung der thermischen Aufwinde, Flächen- und Wellenaufwinde - ebenfalls dem Vogel abgeschaut - trat diese entscheidende Wendung ein. Durch diese Technik, sich wie der Vogel durch Kreisen im Aufwind in die Höhe zu schrauben, wurde der Segel- und Modellflug auch im Flachland bald heimisch. Wurde er zuerst nur von wenigen betrieben, so fand er jetzt Zugang zu breiteren Schichten der Bevölkerung. Es wurden eigene Klassen und Wettbewerbe geschaffen; er wurde zum beliebten Volkssport. Vor allen Dingen wurde er auch auf Leistung ausgerichtet und gab dadurch dem

Techniker und Aerodynamiker großen Spielraum zur Entfaltung. Leider blieben nur noch der Modellflug und sein großer Bruder der Segelflieger ihren Idealen treu. Sie wollten bauen und fliegen um des Fliegens willen, während alles andere an Flugmaschinen zum großen Teil zur Kriegsmaschinerie wurde. In den beiden großen, furchtbaren Kriegen brachten sie - mißbraucht von Menschen der Willkür und Staatsgewalt - millionenfachen Tod und Verderben. Mit Bomben und Granaten drohten sie das zu verderben, was ein Lilienthal und viele andere aufgebaut hatten. Nach jedem dieser beiden wahn-sinnigen Kriege lag die Fliegerei zerschmettert am Boden. Doch nicht lange! Es ist unmöglich, den Gedanken an das Fliegen zu vernichten. Auch hier war es wieder die Modellfliegerei, die zaghaft ihre Schwingen rührte und bahnbrechend die Wege bereitete, um wieder fliegen zu können. So war es 1918 und so war es 1944. Ab 1947 stieg die Begeisterung für den Modellflug kometenhaft an. Der Kreis der Modellflieger wurde immer größer. Neue Arten (Fesselflug) wurden ins Leben gerufen. Die Motorenindustrie entwickelte Kleinst-Motoren und ermöglichte so dem Motorfreiflug und dem Fesselflug sich zu entfalten und neue Anhänger für den Modellflugsport zu gewinnen. Was ein Wolf Hirth für die Segelflieger war, wurde ein J Walker und Goldberg für den Modellflieger. Der Modellflieger und -bauer ist mit seinem Streben schon lange aus den Fußstapfen der Spielerei und Bastlerei herausgetreten. Er ist, man kann es ruhig sagen, eine Wissenschaft geworden, die ihre Anhänger in jeder Beziehung befriedigt und ihnen das gibt, was sie sich im Innersten ersehnen.

Liebe Freunde, überlegt doch bitte genau und denkt einmal nach: Ist die heutige Zeit dazu angetan, Euch alles das zu geben, was Ihr bracht? Nicht jeder hat das Glück einen Beruf auszuüben, der ihn voll ausfüllt. Es gibt überhaupt wenig Berufe, in denen man schöpferisch - ich meine damit nicht nach einer Schablone oder am Fließband - oder auch individuell oder nach eigenen Ideen arbeiten kann. Alles soll so rasch als möglich fertig sein, denn Zeit ist Geld. Mit der Automation in den einzelnen Betrieben geht es rascher vorwärts mit den Arbeitsprozessen und dadurch auch rationeller. Die meisten Betriebe konnten daher schon die 45 Stunden-Woche einführen. Der Arbeitsschluß ist früher. Samstag und Sonntag ist durchwegs frei. Die Freizeit wird dank der Initiative der Gewerkschaften und anderen Körperschaften immer größer. Der Mensch soll sich in seiner Freizeit ausruhen, sich entspannen oder weiterbilden - oder ein Hobby ausüben um den Daseinskampf bestehen zu können. Dabei braucht jetzt ein neues, bisher noch nicht zufriedenstellend gelöstes Problem auf. Was fangen die Menschen mit ihrer so kostbaren Freizeit an? Es ist erschreckend, mit welcher großer Gleichgültigkeit ein großer Teil unserer Bevölkerung (und das betrifft nicht nur die Jugend - leider!) mit ihrer Freizeit umgeht. Viele stürzen sich bedenkenlos in zweifelhafte Vergnügungen und Zerstreuungen, die ihnen die ins gigantische angewachsene Vergnügungsindustrie bietet. Diese wirkt offen und versteckt mit einem Aufwand an Reklame und Geld, der einer besseren Sache würdig wäre. Und alle, die da glauben, etwas zu versäumen oder deren Leben irgendwie unausgefüllt ist, werden von dem gleißenden, schillerndem Talmiglanz angezogen wie Mücken von einem brennenden Licht. Und was bleibt übrig von allem, wenn das Licht erloschen und die auferzwungene falsche Fröhlichkeit vorbei ist? Nichts! Ein flaes Gefühl, ein körperlicher und seelischer Katzenjammer, sinnlos vergeudetes Geld, das manchmal schwer erworben und

nur allzu leichtsinnig in den willig geöffneten, unersättlichen Rachen der Vergnügungsindustrie geworfen wurde. Ich will hier keine Moralpredigt halten, sondern nur Tatsachen feststellen. Und ich habe Euch gebeten, nachzudenken! Seht Euch genauer um! Schaut an Wochen- oder Monatsenden in die Gasthäuser und die diversen Vergnügungslokale! Lest die Zeitungen, in denen nur ein kleiner Teil von den "Ergebnissen" der sogenannten Zerstreuungen und Vergnügungen berichtet wird. Ein Mensch, der Alkohol braucht, um in Stimmung zu kommen, ist arm. Noch ärmer ist jener, der sich in so einer Stimmung und Umgebung "Freunde" sucht oder findet. Derselbe Freund kann ihm unter der unberechenbaren Einwirkung des Alkohols im nächsten Augenblick den Schädel einschlagen, kann alles vernichten, was man sich unter vielen Mühen aufgebaut hat. Hände weg von solchen "Freunden" und so einer Freizeitgestaltung! Freunde und Gleichgesinnte sucht man wo anders. Es ist heute leicht und die Möglichkeit besonders groß, sich seine Freizeit so zu gestalten, daß sie wirklich sinnvoll ist. Arbeiterkammern, Gewerkschaften und viele andere Körperschaften stellen dazu großzügige Mittel zur Verfügung. Speziell die Arbeiterkammer durch Abhaltung von Kursen für jedes Interessengebiet und Gewerbe, die zur Weiter- und Fortbildung dienen. Die Gewerkschaften durch Einrichtungen von Werkstätten aller Art, Kursen, Urlaubsaktionen sowie Sport- Kulturveranstaltungen usw.. Unter allendiesen vielen Möglichkeiten, die hier geboten werden, gibt es noch eine besondere für uns: Das Hobby. Hier bietet sich eine Möglichkeit mit vielen Varianten. Und hier kann man sich wirklich jenen Freund auswählen, der einem nie im Stich läßt und der jederzeit zur Stelle ist, wenn man seiner bedarf.

Dein Hobby ist der selbstloseste, treueste Freund, den es gibt. Dieser Freund wird Dich nie enttäuschen, er wird Dir immer treu sein, solange Du ihm treu bleibst. Wenn ich nun den Modellflug und Modellbau als Hobby vorschlage, dann nicht allein deswegen, weil ich es selbst schon jahrelang betreibe, sondern weil es wirklich vielfältig, interessant und vor allen Dingen abwechslungsreich ist. Es gibt kein Hobby, wo so viel "darinnen ist", wie im Modellflug. Ein richtiger Modellflieger muß sehr vielseitig sein. Er wird Handwerker, Zeichner, Techniker, Mathematiker, Forscher, Kämpfer und Sportler, Metereologe, Mechaniker, Funktionär und bei Ferngesteuerten Flugmodellen sogar Elektriker und Hochfrequenztechniker. Das alles heißt Modellflieger und Modellbauer! Wer gerne diskutiert - sei es in technischer, handwerklicher oder praktischer Hinsicht - kommt im Flugmodellbau voll und ganz auf seine Rechnung. Dein Hobby ist Dein bester Freund und einer dieser besten Freunde aus der Vielfalt der Hobbies - könnte das bei Dir nicht der Modellflug sein?

Es gibt so viel Schönes, daß es sich bestimmt lohnt, es als Freund anzuerkennen. Und hier in dieser Gemeinschaft der Gleichgesinnten findest Du dann Freunde genug, die bestimmt - da sie ja das Gleiche ausüben und wollen wie Du - Deine wirklichen Freunde werden können.

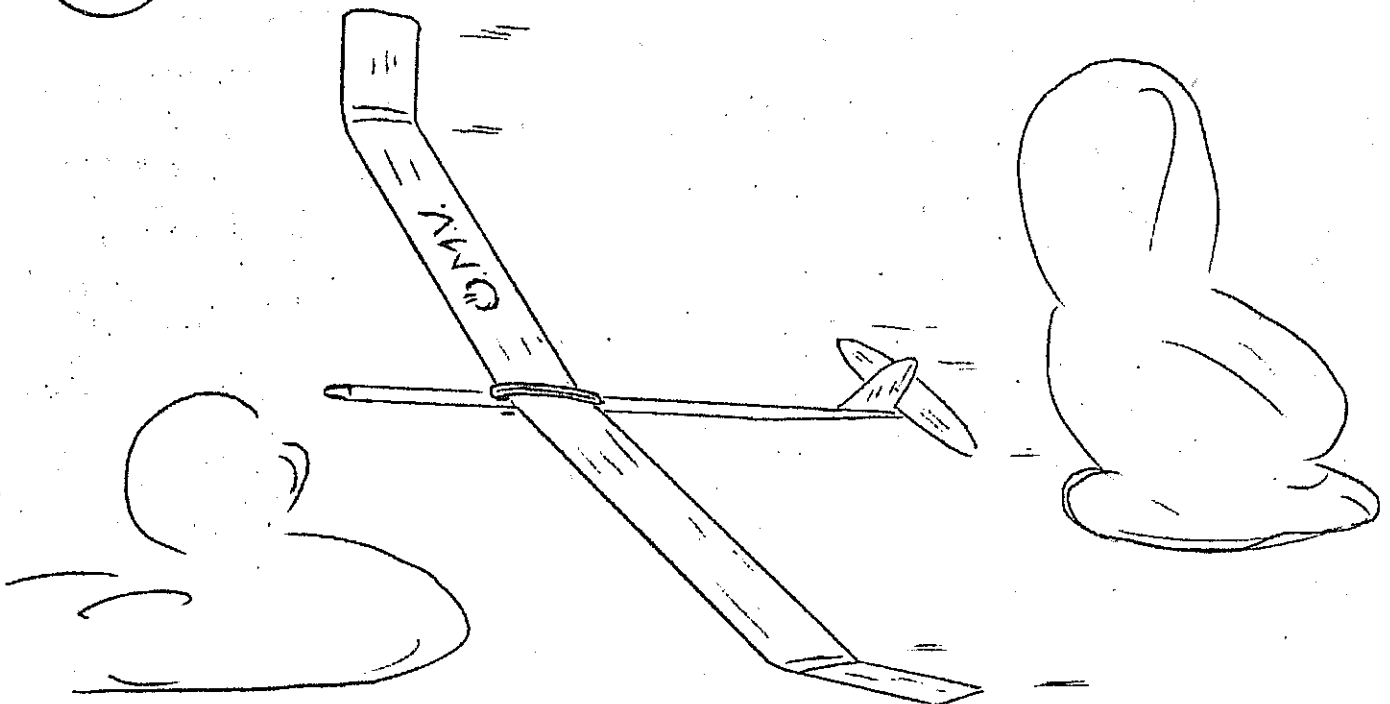
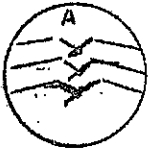
Erst wenn Dein erstes, selbstgebautes Flugmodell sich kreisend in der Luft wiegt und fast schwerelos dahingleitet, wird Dir bewußt werden, was es heißt, ein Modellflieger zu sein. Wenn Du dann

tiefer in die Materie eingedrungen bist und Dir Deine Modelle selber entwerfen kannst, dann lieber Freund wirst Du es nie bereuen, einer der unseren geworden zu sein. Aus ein paar Leisten, ein bißchen Leim und Papier kannst Du ein kleines Wunderwerk schaffen. Ein Wunderwerk von Dir ins Leben gerufen, mit Deinen Ideen ausgestattet und Deinen Händen geschaffen!

Es wäre sehr schön, wenn Dieser Artikel wieder einige aus dem Alltagstrott herausreißen würde und ihnen das geben würde, was sie sich seit längerer Zeit vielleicht wünschen oder vorstellen. Ich möchte nun meinen Artikel über das Hobby "Modellflug und Modellbau" mit einem Spruch beenden, der - obwohl er vor vielen, vielen Jahren von einem chinesischen Weisen niedergeschrieben - heute mehr denn je Geltung hat:

Wer seine Lebenskraft täglich zu
erneuern vermag und es versteht,
alle hinderlichen Einflüsse zu
verdrängen, ist wahrhaft fähig,
sein Leben richtig zu leben.

Josef Köppel
Bundestechniker Flugmodellbau
Österr. Modellsportverband



GRUPPENBERICHTE:

Generalversammlung der Landesgruppe Steiermark am 28. u. 29.1.1961.

Diese wurde etwas später als üblich abgehalten, dafür konnte der Landesobmann Haberl uns mit den neuesten Ergebnissen bekanntmachen. Doch zunächst wurde nach der Tagesordnung vorgegangen und so folgte der Bericht des Obmannes.

Kollege Haberl führte unter anderem aus, daß auch das Jahr 1960 für die Steiermark eigentlich recht gut abgelaufen ist. Wurden doch bei den Bundesmeisterschaften beachtliche Erfolge erzielt. Bundesmeister in Wakefield, weiters ein 3. und 4. Platz in dieser Klasse, Kadermeister bei den Motormodellen, 3. beim Konstruktionswettbewerb, Jugendmannschaftswanderpreis ging endgültig an die Steiermark über und etliche weitere Erfolge.

Die im Frühjahr in Zeltweg abgewickelten Landesmeisterschaften waren auch ein voller Erfolg und hatten eine große Teilnehmerzahl.

Es wird nun noch mehr als bisher auf die Breitenarbeit geachtet werden.

Dann folgte der Bericht des Kassiers, der in Vertretung ebenfalls vom Obmann gebracht wurde.

Als nächster Tagesordnungspunkt waren dann die Berichte der Gruppenleiter.

Judenburg: Hat derzeit 18 Mitglieder. Diese haben 16 A/2 Segler im Bau, weiters 3 RC-Motormodelle und einen RC-Segler. Die Gruppe schnitt im Jahr 1960 relativ gut ab und erhielt dadurch wieder frischen Auftrieb. Es ist beabsichtigt an allen Meisterschaften teilzunehmen.

ASV-Puch-Ikaros Graz: Diese Gruppe hat derzeit 20 Mitglieder. Auch diese Gruppe schnitt im Jahre 1960 gut ab. Außer den diversen Siegen bei den verschiedenen Meisterschaften zeichnete sich diese Gruppe besonders durch die Veranstaltung von zwei Wettbewerben im vergangenen Jahr aus. Es waren dies: 1. Ein A/2 Seglerwettbewerb um den Ikaros-Wanderpreis am 27. und 28.8.60 in Zeltweg und 2. Der Wettbewerb um den Segler Wanderpreis der Stadt Graz sowie den Wakefield Wanderpreis der Gewerkschaftsjugend am 22. und 23. Oktober 1960 ebenfalls in Zeltweg. Für 1961 plant diese Gruppe weiterhin ihren Standard zu halten und die begonnenen Wettbewerbe weiter fortzuführen.

Knittelfelder Gewerkschaftsjugend: Diese Gruppe ist die jüngste der Steiermark und besteht erst seit Oktober 1960. Sie hat derzeit 15 Mitglieder, welche sehr rührig sind. Es wurden im Berichtszeitraum 32 Bauabende abgehalten, 3 Wochenendschulungskurse unter der Leitung des Landestechnikers absolviert und die Werkstätte 120 Stunden benützt. In dieser Zeit entstanden 16 Modelle und zwar 14 Standardsegler und 2 Fesselflugmodelle. Es wurde dafür um 1.265 Schilling Material eingekauft. Im Frühjahr 1961 ist in Knittelfeld ein Schaufliegen geplant und als weitere Ziele winken die Beteiligungen an den Meisterschaften des Jahres 1961.

Knittelfeld: Diese Gruppe hat 9 Mitglieder. Von diesen befassen sich zwei mit Fernsteuermotormodellen, 2 mit Fesselflug und 5 mit A/2 Seglern. Bei Sportveranstaltungen wurden mit den gesteuerten Modellen Schauflüge auf dem Sportplatz vorgeführt. Gute Erfolge zeigten RC-Flüge im Winter mit Skiern. Ebenfalls gutes Abschneiden bei Meisterschaften.

Eisenerz: Hat momentan nur 3 Mitglieder, doch ist 1961 mit einem Zuwachs zu rechnen. Bei den Landes- und Bundesmeisterschaften schnitten die 3 Mann relativ gut ab. Bei der Sommersportwoche konnte ein Mitglied mit seinen Fesselflugmodellen gut akklamierte Kunstflüge vorführen.

Weiz:

Hat sich reorganisiert. Zunächst waren 8 Mitglieder vorhanden. Durch einen Flugtag, der sich gut bewährte und erfolgreich verlief, konnten 16 neue Mitglieder geworben werden. Es ist beabsichtigt, auch 1961 diesen Flugtag wieder und noch größer zu veranstalten.

Liezen:

Hat 10 Mitglieder, davon 7 Aktive. Diese fliegen A/2 und RC. 1960 war hauptsächlich dem Übungs- und Prüfungsfliegen gewidmet. Es konnten neu 2A, 2B und 2C Prüfungen erfolgen werden. Es wurden zur Werbung auch 3 Modellflugfilme vorgeführt. Leider mußte die Werkstatt geräumt werden und so geht der Betrieb z.Z. in einer Behelfsbaracke vor sich.

Feldbach:

Hat 5 Mitglieder. Diese fliegen A/2 und Fesselkunstflug. Bei den Bundesmeisterschaften im Fesselflug bekam die Gruppe den Jugendmeister und den Mannschaftswanderpreis. Der Wanderpreis der Stadt Graz ging zum zweitenmal an diese Gruppe und an das gleiche Mitglied.

Die Neuwahl des Vorstandes ergab folgendes Resultat:

Landesobmann:	H.Haberl	Vertreter:	Kocjan.
Kassa:	E.Beischroth	"	Sbaschnigg
Schriftführer:	Keinrath	"	Steinberger
Kontrolle:	Kalcher, Lex, Rosenauer.		
Landestechniker:	Sbaschnigg.		

Allfälliges:

Unser Landesobmann ist gleichzeitig auch Landesobmann des Ö.Ae.C.

Eigene ÖMV-Landesmeisterschaften werden nicht abgehalten, diese werden so, wie die ÖMV-Bundesmeisterschaften gewertet.

Landesmeisterschaften Ö.Ae.C.:

Freiflug alle Klassen und RC:

29. April bis 1. Mai 1961, Flugplatz Zeltweg.

Fesselflug alle Klassen:

5. - 6. August 1961, in Mureck.

Alle Gruppen werden hiermit aufgefordert, die Landes- sowie Bundesmeister der Jahre 1959 und 1960 dem Landesobmann zu melden! Weiters müssen alle Mitglieder gemeldet werden, die mindestens 5 Jahre beim ÖMV sind (Abzeichen in Bronze)!

Es wurden dann noch folgende Landesfunktionäre nominiert:

Landessportleiter: Sbaschnigg Johann,

Punkterichter: Hans Keinrath und Bruno Sumper.

Am nächsten Tag wurden technische Fragen diskutiert.

Hiermit ging die Generalversammlung der Steiermark zu Ende.

Klagenfurt:

Modellbauausstellung am 18. und 19. März 1961

Am 18. und 19.3.61 fand im Gartensaal des Gasthofes Geyer eine großaufgezogene und sehr gut besuchte Modellflugausstellung statt. Diese war die erste in Kärnten, bei der auch neben Frei-, Fessel- und naturgetreuen Flugmodellen auch funkferngesteuerte Segel und Motorflugmodelle gezeigt wurden. Die letzteren mit Spannweiten bis zu 3 Metern. Im Rahmen der Ausstellung wurden auch die Pokale und Ehrenpreise gezeigt, die innerhalb der letzten beiden Jahre errungen worden waren. Die Ausstellung gab einen Überblick über die Arbeiten und Leistungen der Modellbaugruppe, und hatte großen Erfolg.

Die a.o. Jahreshauptversammlung am 28.1.61, bei der Präsident Dir. Franz Kottek jun., Kam. Sekr. Franz Hahofer, Wien und der Landesobmann d. ASKÖ Kärnten Dir. Tschernitz begrüßt werden konnten, ergab folgendes: Dem Bericht des Vorstandes war zu entnehmen, daß die Landesgruppe derzeit 8 Modellbaugruppen umfaßt und 4 neue Vereine in Gründung sind. In diesen Gruppen wird hauptsächlich Flug- und Schiffmodellbau betrieben. Sporterfolge 1960: Bundesmeister: Cerne, Ing. Dettelbacher, Kainz, Dipl.-Ing. Wolschner. Pretner Hans flog mit einem ferngesteuerten "Bergfalken" 1 Stunde 55 Min. Dieser Flug wurde als österr. Rekord anerkannt.

Zum neuen Vorstand wurden gewählt:

Präsident:	Dir. Kottek Franz
Obmann:	Marhl Hans
Stellvertr.:	Unterköfler Walter
und	Taxer Fritz
Schriftführer:	Past Otto
Kassier:	Ing. Dettelbacher Walter
und	Lackner Anton,
Org. Ref.:	Schuglitsch Sigfried
Landes-Techn.:	Kainz Heinrich
und	Ranner Peter.

Lienz:

Modellbauausstellung am 1. bis 3. April 1961...

Die ÖMV-Modellfluggruppe Lienz veranstaltete ihre zweite Ausstellung in den Räumen der Handelskammer. Die Leitung lag in der Hand von Rudolf Methlagl mit seinen Klubkollegen und stand unter dem Motto "Vom Balsaholz zum Modell". 23 Modelle waren zu sehen, davon 90 % RC. Zu hoffen wäre, daß beim nächsten Mal mehr Jugendliche ihre Modelle ausstellen, denn der Zweck solcher Ausstellungen ist es ja, vornehmlich die Jugend für unseren Sport zu gewinnen. Methlagl hatte als Clou ein Modell mit Transportkasten in dem alles zum Betrieb notwendige untergebracht ist. Martin zeigte 3 RC-Modelle "Hast 5" sein ehemaliger Trainer, "Satelitt" und "Olympic" (Doppeldecker) der mit 10 Kanälen ausgestattet wird. B. Köfler RC-Eigenkonstr. Ein Tragschrauber von Schmidt, sowie RC- und Fesselflugmodelle von Semrad, Kozubovski und Bruckner rundeten die Schau ab.

Ein Modell das an einem Baum hing und die Überschrift "Fliegerstolz ist Spreißelholz" trug, war nicht als Abschreckung gedacht, sondern sollt

nur eine Warnung sein für diejenigen, die da meinen ein Modell ohne Sorgfalt in einigen ungeduldigen Stunden zusammenpappen zu können.

Die EISENBAHNMODELLBAUGRUPPE zeigte eine Anlage in Spur 0. Die Modelle wurden alle selbst gebaut und eine Lok benötigt einige hundert Bau-
stunden. Bau der nächsten Ausstellung soll dann die Anlage komplettiert werden.

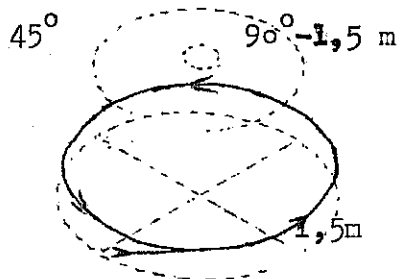
Die Ausstellung fand regen Anklang und es ist zu hoffen, daß hier ebenfalls dem Modellsport neue Freunde zugeführt wurden.

Die Lienzer möchten bereits jetzt schon für den kommenden Herbst zum 2. internationalen Dolomitenpokalfliegen einladen und allen Freunden Spendern und Gönnern für die freundliche Unterstützung danken.

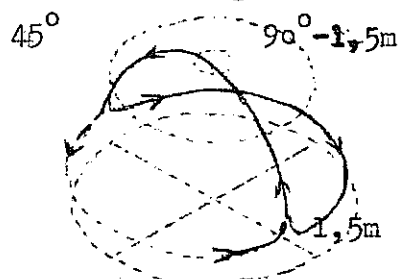
Das AMA - Programm:

Dieses wird 1961 und 1962 zusätzlich zum FAI-Programm geflogen, wenn der Wettbewerber bei den 2 FAI Durchgängen mehr als 1600 Punkte erreicht hat. Ab 1964 wird nunmehr das AMA-Programm geflogen.

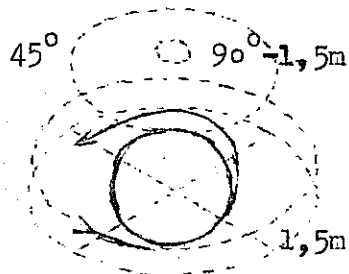
1. zwei Horizontalrunden.



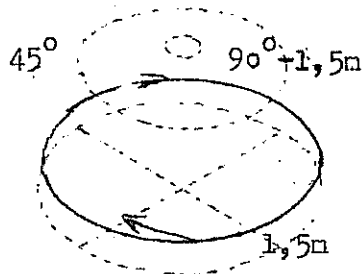
2. Wechsel Wingover.



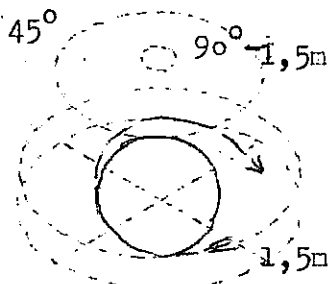
3. drei Loopings.



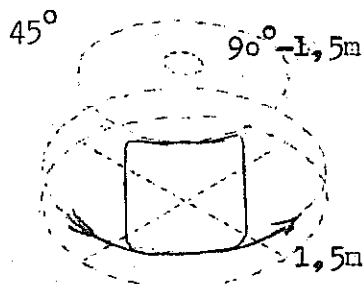
4. zwei Runden Rückenflug.



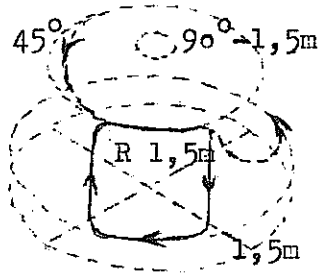
5. drei Innenloopings. (Rückenflug)



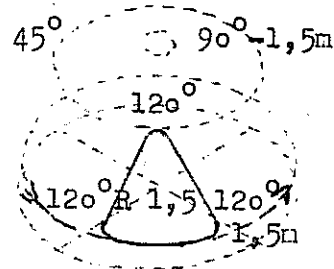
6. zwei quadratische Loopings.



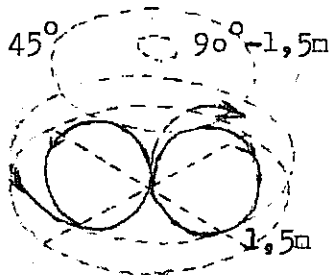
7. zwei quadratische Loopings nach vorne.



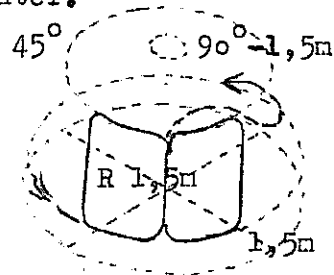
8. zwei Dreiecke nach Innen.



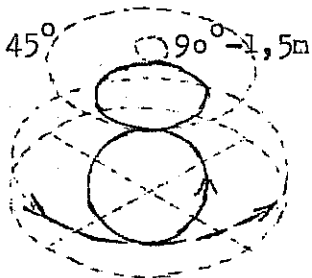
9. zwei horizontale Achter



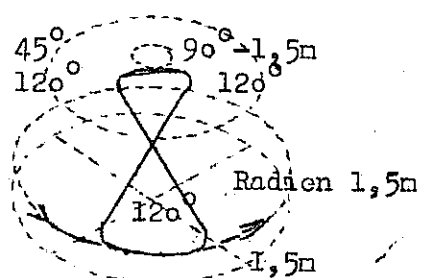
10. zwei quadratische horizontale Achter.



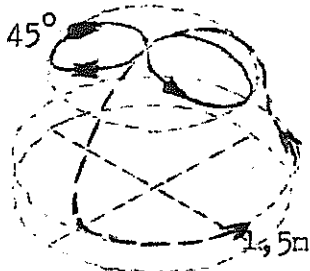
11. zwei stehende Achter.



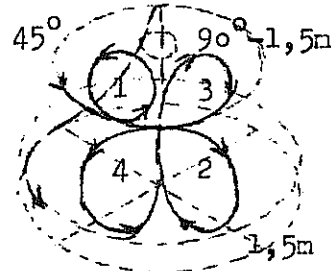
12. eine Sanduhr.



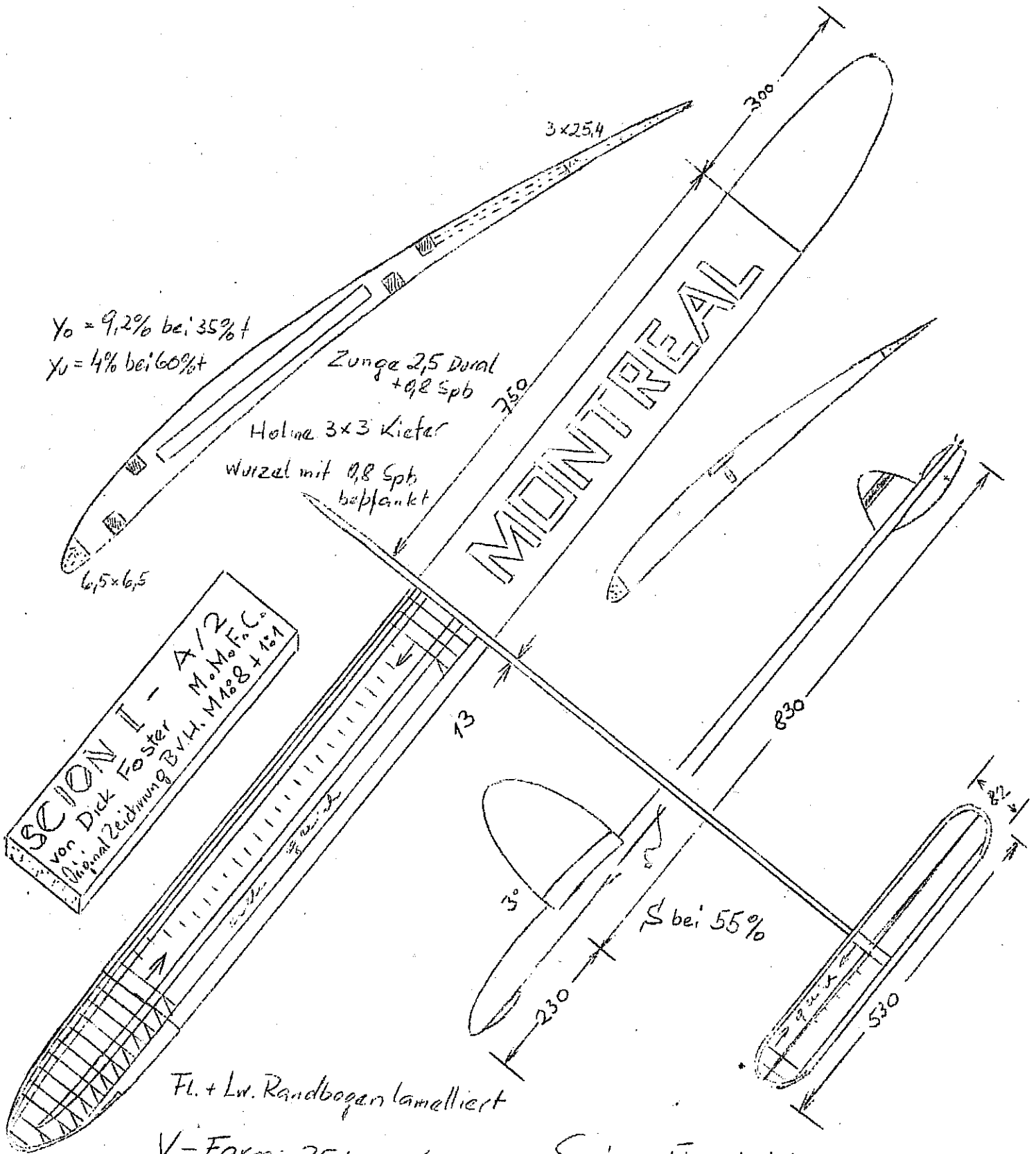
13. zwei Achter über dem Kopf.



14. ein vierblättriges Kleeblatt.



Dauer des Programmes maximal 8 Minuten von ersten Berühren der Luftschraube. Start muß binnen 1 Minute vom ersten Berühren der Latte erfolgen. Der Start ist gut, wenn das Modell mindestens 4,5m am Boden rollt.



$Y_0 = 9,2\%$ bei 35% t
 $Y_u = 4\%$ bei 60% t

Zunge 2,5 Dural + 0,8 Spb

Holme 3x3 Kiefer
 Wurzel mit 0,8 Spb beplankt

SCION II - A/2
 von Dick Foster M.M.F.C.
 Originalzeichnung BVH. M.108 + 101

Fl. + Lw. Randbogen lamelliert

V-Form: 25,4 am Knick
 203 total

Scion II ist identisch
 mit leichteren Außenteilen
 und ohne unteres Seiten-
 leitwerk.



Was sagen die amerikanischen Experten zu den neuen FAI Bestimmungen?

In diesem Artikel wollen wir einmal lesen, was die bekannten amerikanischen Modellbauexperten in der "Model Aviation" der Zeitschrift der AMA über die Klasse I Motorfreiflugmodelle schreiben:

Gerry Ritz:

Durch die Bestimmung, daß die Motorlaufzeit ab 1961 nur mehr 10 Sekunden betragen soll, wird noch mehr Wert auf einen hervorragenden Motor gelegt, als bisher, um ein 3 Minuten Max. zu erreichen. Selbstverständlich ist durch die kurze Motorlaufzeit jeder Bruchteil von Sekunden im Motorflug äußerst wichtig, so daß besondere Aufmerksamkeit den Abstellvorrichtungen gewidmet werden muß. Eine Sekunde Verlust im Motorflug verringert die Flugzeit um 10 %.

Die bisher üblichen Methoden zum Einstellen des Zeitschalters nach Augenmaß, in Gang setzen dasselben und wegwerfen des Modelles, sowie nachher abstellen der Spritzzufuhr um den Motor zu stoppen, ist nicht mehr gut genug um das möglichste an Maximalzeit herauszuholen.

Der Zeitschalter sollte mit einer doppelten Sperre ausgestattet sein, welche durch Federzug auf "Ein" gehen sollte. Bei "Aus" sollte diese Sperre durch eine Platte betätigt sein, welche mit der Hand beim

Start des Modells gehalten würde und erst beim loslassen des Modelles den Zeitschalter zum Laufen bringen würde. Ein Stift könnte mit der freien Hand herausgezogen werden um die zweite Sperre scharf zu machen, während die zweite wie vorher beschrieben, erst beim auslassen des Modelles zu arbeiten begänne. Diese Methode könnte gut eine Sekunde der wichtigen Motorlaufzeit ersparen, denn der Zeitschalter würde eben tatsächlich erst im Moment des Startes in Gang gesetzt werden.

Eine Abstellvorrichtung, die ein Nachstottern des Motors ermöglicht, genügt ebenfalls nicht mehr, denn die Gefahr einer Motorlaufüberschreitung ist zu groß, wenn man mit ganz genauer Einstellung des Zeitschalters arbeitet. Ein Drucktank mit einem Überfluten-System, welches den Motor ersäuft (Glühzünder), wie es Ed. Miller 1960 in Cranfield verwendet hat, ist zur Zeit das genaueste für ein kontrolliertes Stoppen des Motors.

Was das Modell selbst betrifft, so kann dieses nicht mehr nur so "zusammengeworfen" werden wie es bisher oft der Fall war, sondern erfordert ein hohes Maß an Präzisionsarbeit. Um ehrlich zu sein, wenn man die Weltmeisterschaften im Sinn hat, so muß daß Modell bis ins letzte Detail durchdacht sein. Wer nun glaubt, so ein Modell innerhalb einer Woche zu entwerfen, hält sich nur selbst zum Narren.

Die Notwendigkeit, daß der Gleitflug nunmehr eine größere Rolle spielt, muß unsere Gedanken auch in dieser Richtung lenken. Das Modell muß ein motorisierter Gleiter (Segler) werden. Dies ergibt als erstes eine höhere Streckung und auch ein Profil mit schwach gewölbter Unterseite sollte in Betracht gezogen werden. Das Modell muß möglichst stromlinig gestaltet werden um den Widerstand und die Sinkgeschwindigkeit zu verringern und gleichzeitig den Gleitwinkel zu verringern.

Flugzeiten müssen nunmehr mehr im Verhältnis von Kraft- zu Gleitflug gedacht werden. Dieses Verhältnis beträgt bei einem normalen Flug 1:17 bei 10 Sekunden Kraftflug und einer Flugzeit von 3 Minuten. Was darüber hinausgeht, ist "Sicherheit". Und ein großer Vorteil beim Stechen, wenn das Maximum jeweils um 30 Sekunden erhöht wird. Bei 3 1/2 Minuten beträgt das Verhältnis 1:20, für die nächste Runde sind bereits 1:23 erforderlich. Um die dritte Runde im Stechen zu packen (4 1/2 Min.), ist eine starke Thermik, oder ein Wunder nötig!

Einige Modellflieger wollen einen der "heißen" 0.8 ccm Motoren verwenden, ich persönlich ziehe den 2,5 ccm Motor vor, zum Allwetterfliegen und wegen der Sichtbarkeit.

Es sieht so aus, als ob die Glühzündler wieder im kommen wären, weil sie ungleich höhere Umdrehungszahlen zu erreichen vermögen. Ein gut stromlinienförmiges Modell gestattet einen dieser Motoren mit einer kleineren Luftschraube zu verwenden, den mit so einem Modell wird nicht der hohe statische Zug benötigt, der den Diesel in den letzten Jahren so populär gemacht hat.

Zuverlässigkeit beim Fliegen des Modelles kann nur durch viel praktisches Fliegen nach Wettbewerbsbestimmungen erreicht werden und ist absolut notwendig um einen besseren Platz zu erreichen, besonders in den hart umkämpften internationalen Bewerben.

ED Miller:

.... was die FAI Modelle nach der neuen Regel betrifft, will ich meine Gedanken bekanntgeben.

Die Modelle selbst, können, glaube ich, so bleiben wie bisher, obwohl ein Verfeinern der Stromlinie sicher hilft, wie z.B. Verkleiden der Zeitschalter, Treibstoffschläuche usw. Eventuell Verkleiden des Motors oder zumindest der hinteren Hälfte. Es scheint die Zeit zu sein, Profile mit gerader Unterseite und einem schwachen Klappen effekt der Endleiste zu verwenden.

Wichtig erscheint mir ganz besonders das Abstellen des Motors zur rechten Zeit. Ebenso ist ein sofortiger guter Übergang vom Kraft- zum Gleitflug nötig, ohne Höhenverlust!

Für Glühzündler scheint eine 8 x 4 Latte das Beste zu sein, obzwar das wichtigste der Motor selbst ist. Von einem "guten" Motor kann man jetzt nicht mehr reden, wenn er um 14 - 15000 Touren dreht. Bei den jetzigen 10 Sekunden ist er nicht mehr gut genug! Ein guter Motor müßte jetzt um die 17 - 18000 Umdrehungen machen. Dies ist das Hauptproblem, mit dem sich die Motorenhersteller herum-schlagen müssen, denn es geht nicht an, daß man ein Dutzend Motoren kaufen muß, um einen guten zu bekommen.

Zum Start wäre zu sagen, daß man versuchen muß, diese Schwergewichte so hoch als möglich zu werfen! Dies ist nicht zu unterschätzen und sollte soweit gehen, daß man als Training Kugelstoßen oder Speerwerfen üben sollte,

Carl Wheeley:

Wie ich es sehe, wird die Revision der FAI-Kraftflugregel die Auslegung der Modelle kaum beeinflussen, wenn überhaupt. Der Hauptunterschied liegt nur in der Begrenzung der Motorlaufzeit von 15 auf 10 Sekunden. Wie bisher wird es notwendig sein, bei den besseren Modellen, die beste Kombination von Motor-Luftschraube-Sprit anzuwenden, um die beste Kraftabgabe zu erreichen. Diese Modelle müssen entworfen sein für einen schnellen stabilen Steigflug und einen langsamen Gleitflug. Die Konzeption hat sich also nicht geändert.

Zur Modellgröße, so richtet diese sich nach dem Motoreninhalt und sollte die Formel nicht wesentlich überschreiten, dasselbe gilt auch für das Gewicht.

Es gibt zur Zeit einige Motoren mit 2,5 ccm Hubraum die recht gut sind und zwar sind sie in der Leistung ziemlich gleich, so daß man kaum von einem überragendem sprechen kann. In einer Liste von möglichen Wünschen würde ich folgende näher ins Auge fassen: Cox Olympic, O.S. Max, Oliver Tiger, Rivers und Super Tigre D. Und es gibt noch andere, die mindestens ebenso gut sind. Genauso bei den Modellen, auch hier gibt es kein "bestes". Hier gibt es lange, kurze, hohe Zugachse, tiefe Zugachse, Profile mit und ohne Unterseitenwölbung usw. Alle haben ihre Vorteile. Das beste, was man machen kann ist, man nimmt einen Entwurf, mit dem man bisher die meisten Erfolge hatte und versuche dann, diesen Grundentwurf zu verbessern. Man experimentiere mit verschiedener Streckung, Profilen, Hebelarmen usw.

Was sich geändert hat, wobei die verkürzte Motorlaufzeit dies noch unterstreicht, ist, daß man mehr als bisher auf kleine, feinere Details achten muß. Es steht außer Frage, daß die Gesamtleistungen der Freiflugmodelle in den letzten Jahren besser geworden sind und es scheint, daß bereits eine breite Masse der Modellflieger extrem gute Flüge erreichen kann.

Dauernde Sieger müssen darum etwas haben, daß noch etwas besser ist. Ich denke, daß, wenn die Hauptausmaße gleich sind, es sich lohnt, auf folgendes zu achten:

1. Luftschraube. Der Durchmesser und die Steigung sollten zu jeder Modell-Motor-Kombination genau angepaßt werden. Es lohnt sich unbedingt, die diversen Marken und Größen auszuprobieren. Genaues ausbalanzieren und in einigen Fällen überarbeiten der Luftschraube bringt sehr viel an Leistung.

2. Motor-Laufzeit. Die verkürzte Motorlaufzeit erfordert einen genauen, verlässlichen Zeitschalter. Einer der erhältlichen Zeitschalter (mechanisch) ist unbedingt erforderlich. Man stelle diesen auf "knapp unter 10 Sekunden" mit laufendem Motor ein, -- besser noch im Fluge selbst. Wenn man eine Sekunde verliert, so verliert man 10 % der Steigzeit. Früher waren es nur $6 \frac{2}{3}\%$.

3. Abstellvorrichtung. Diese Systeme, die den Motor vor dem Stoppen verlangsamen sind nicht geeignet, denn sie vergeuden Zeit, bei der nicht die gesamte Kraft ausgenützt wird. Das System mit dem Ersäufen des Motors scheint vielversprechend zu sein, obwohl ich selbst es noch nicht verwendet habe.

4. Übergang vom Kraft- zum Gleitflug. Die verkürzte Motorlaufzeit macht diesen Punkt noch wichtiger als je zuvor. Es ist am besten, dies durch Motorseitenzug, Seitenruder und geneigtes Höhenleitwerk zu bewerkstelligen. Da dies nicht immer möglich ist, sollten Vorrichtungen, wie z.B. durch den Zeitschalter berätigte Ruder ins Auge gefaßt werden.

5. Treibstoffe. Man sollte nicht die Treibstoffe übersehen, die die Geschwindigkeitsflieger verwenden.

Woody Blanchard:

Ich glaube nicht, trotzdem ich in Cranfield die phantastischen Leistungen der Motormodelle gesehen habe, daß bei uns oder irgendwo auf der Welt ein Motorfreiflugmodell existiert (FAI), welches die 3 Minuten Flugzeit in wirklich ruhiger Luft erreichen kann, mit den nun vorgeschriebenen 10 Sekunden Motorlauf. Testen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden ist ein feines Training und zeigt uns die relativen Vorteile der verschiedenen Auslegungen, ebenso wie

die Auswirkung von Eintrimmänderungen auf die Gesamtleistung. Ich weiß zwar, daß so erfliegene Zeiten mit Zeiten in absolut ruhiger Luft dennoch nicht übereinstimmen, denn um diese zu erzielen, müßten hunderte von Flügen an Dutzenden von Tagen geflogen werden.

Mit der jedesmal erreichbaren Leistung in ruhiger Luft unter 3 Minuten, wird es noch wichtiger als bisher sein, jede mögliche Leistung aus unseren Modellen herauszuholen.

Besondere Gebiete auf denen ich arbeiten will sind: 1. Der Start, 2. die Motorlaufzeit, 3. Übergang vom Kraft- zum Gleitflug.

1.) Z. Sulisz aus Polen startete mit einem Spoorwurf ähnlichen Start in Cranfield und hat dabei gute Erfolge erzielt, indem er durch diesen Start sein Modell in seine Steigflugbahn mit der richtigen Geschwindigkeit gebracht hat. Meiner Meinung nach hätte er ohne diese Methode kaum 13 Maximalflüge in einer Reihe gemacht, vermutlich nicht einmal 5. Wir alle können von dieser Methode etwas lernen.

2.) Beim Motorlauf ist, zumindest bei Glühzündern das Drucktanksystem unbedingt erforderlich, denn es steigert nicht nur die Leistung, sondern ermöglicht, daß der Motor von Beginn des Fluges an die gleiche Leistung hat. Und genau so wichtig, es ermöglicht die Anwendung des "Ersaufen-Abstellens", welches zur Zeit das Beste zu sein scheint.

3.) Der Übergang vom Kraft- zum Gleitflug ist noch kritischer als bisher, denn auch das schnellste steigende Modell benötigt jeden cm an Höhe, den es in den 10 Sekunden erreichen kann. Sollte es nötig sein, so erscheinen mechanische Vorrichtungen zum Verstellen des Seiten- und Höhenruders gerechtfertigt. Es ist natürlich besser, wenn wir ohne diese auskommen können, um einen guten Kraft- und Gleitflug zu erzielen, den die besten Vorrichtungen haben die Angewohnheit, manchmal nicht zu funktionieren und es genügt nur ein kleiner Fehler, um uns aus dem Rennen zu werfen.

Zum Beispiel, fiel E. Frigyes (Ungarn) aus dem Bewerb, als sein Seitenruder überkorrigierte und der anschließende Spiralsturz ihn mehr als die Hälfte der Höhe kostete.

Anschließend an die obigen Ausführungen ist es erforderlich, daß wir alles nur mögliche Unternehmen, um die Leistung und Sicherheit des Modelles und des Motors zu erhöhen. Weiter ist es sehr leicht in der Aufregung beim Wettbewerb, Dinge zu tun, die man normalerweise nicht machen würde. Dies trifft genauso alte Hasen, sowie Neulinge. Z.B. bei den WM 1960 hat Larry Conover sein Seitenruder leicht verstellt, kurz vor seinem ersten offiziellen Start, und nur ein unwahrscheinliches Glück ließ seinen Flug das Max. erreichen. Es ist überflüssig zu sagen, daß Larry keine Veränderungen an diesem Tage mehr vorgenommen hat, sondern sein zuverlässiges Reservemodell genommen hat und dann 16 weitere Max. an das erste "glückliche" angehängt hat.

Wir wir erfahren, sollen die 3 Weltmeisterschaften, auf Grund neuester Meldungen in L E U T K I R C H im Allgäu abgehalten werden.

=====

Der Bundesvorstand bestellte in seiner Sitzung vom 9.4.1961 in Klagenfurt neue Funktionäre, die wir heute einmal vorstellen wollen.

Zum Bundesobmann der Abteilung Eisenbahn-Modellbau wurde Herr Ernst P o l a c e k, nominiert. Ernst Polacek, 35 Jahre alt, Postbeamter, ist bereits seit 1940 im Eisenbahnmodellbau tätig. Sein besonderes

