

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 WINKE



Briefkasten

41 / 12
1963

FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GLÜCKLICHES,
ERFOLGREICHES NEUES JAHR 1964.



WÜNSCHT DIE REDAKTION.

Werte Sportfreunde!

Die Bundesleitung benützt gerne den Anlaß, allen aktiven Sportlern und Mitarbeitern sowie den Angehörigen herzlichste Weihnachtsgrüße zu übermitteln.

Für die im Jahre 1963 geleistete erfolgreiche Arbeit dankt die Bundesleitung allen Funktionären und wünscht zum Jahreswechsel ein E R F O L G R E I C H E S J A H R 1 9 6 4 !

"Sport-Frei!"

Der Organisationsreferent:
Schr. Franz Hahofer e.h.

Der Bundesobmann:
Robert Ebhart e.h.

Der Bundestechniker:
Erich Jedelsky e.h.

Der Bundessektionsleiter für
Modellflug:
Ing. Edwin Krill e.h.

Der Bundessektionsleiter für
Schiffmodellbau:
Raimund Andexlinger e.h.

Landesverband Niederösterreich

Kurzbericht über die Europameisterschaft in der Klasse A 2 Magnet aus Italien. (Europa - Coupa 1963 - Roverete - Folgaria)

Am 4. August 1963 fand die Europameisterschaft in der Klasse A 2 Magnet in Italien statt. Auf Grund der Ergebnisse aus den Bewerben 1962 wurden folgende ÖMV Modellsportler durch den AERO-CLUB zu dieser Meisterschaft genannt: L i n t n e r Karl, L u g b a u e r Rudolf, S c h n e c k Rupert und H l a v k a Hans.

Die Fahrt erfolgte mit einem Kleinbus bis nach Roverete, wo alle Teilnehmer am Freitag, dem 2.8.63 gut ankamen. Am Samstag war Zeit für das Training und es herrschte schönes Wetter nach den Berichten der Teilnehmer. Der Bewerb fand am Sonntag statt. Geflogen wurden drei Durchgänge. Die Witterung hatte sich stark verschlechtert und teilweise wurde mit Rückenwind gestartet. Hier mußte einer schon etwas Glück haben, um eine gute Wertungszeit zu erzielen.

Der Bewerb selbst stellte an unsere Sportler sehr sehr große Anforderungen beim Rückholen der gestarteten Modelle. Auch einige Modelle gingen im Waldgebiet verloren und verschiedene mußten von den Bäumen abgeholt werden. Der Hang selbst ist sehr steil und braucht viel Kraft für die Rückholung der Modelle, was von jedem der Teilnehmer bestätigt wurde.

Hier konnte unser Modellsportler Karl L i n t n e r von der Gruppe ÖMV Ober-Grafendorf a.d.Pielach einen zweiten Platz unter über siebenzig Teilnehmern erzielen. Vertreten waren die Länder: Schweiz, Deutschland, Österreich und das Gastgeberland Italien. Lintner ist in der Magnetfliegerei für uns kein Unbekannter, aber für diese Leistung wollen wir ihm recht herzlich gratulieren. Auf Grund dieses großen Erfolges wurde Lintner durch den Landesverband Niederösterreich das Ehrenzeichen in SILBER verliehen.

Lugbauer Rudolf konnte den 17. Platz belegen, Hlavka Hans den 35. Platz und Schneck Rupert den 46. Platz. Von allen der angeführten Ländern waren die besten Sportler der Hangflieger am Start und jeder einzelne unserer Teilnehmer hat sein bestes Können gegeben. Nur war nicht jedem das notwendige Glück beigestanden, das ja immer auch bei einem Modellwettbewerb etwas mitspielen muß. Die Rückreise erfolgte am Montag, dem 5.8.63 und endete Dienstag, 6.8.63 um vier Uhr morgens in St.Pölten. Alle waren von dieser Reise begeistert, obwohl an jedem der Teilnehmer große Anforderungen gestellt wurden.

Alfred H a i d e n

P_R_O_X_Y

Ein Bericht, eine Stellungnahme der P R O X Y - Flieger bei der Weltmeisterschaft 1 9 6 3 in Wr. Neustadt von Alfred HAIDEN.

P R O X Y , welches ein schönes Wort mit Neuigkeiten und Überraschungen für einen Modellsportler, dem solch eine Gelegenheit bei einer best-organisierten Weltmeisterschaft geboten wurde. Wir wollen zu Beginn unserer Abhandlung den Organisatoren und Mithelfern für das gute Gelingen der Weltmeisterschaft herzlich danken. Waren wir doch als Teilnehmer bei dieser WM. Auch andere Mannschaftsführer haben uns dies am Ende dieser Meisterschaft bestätigt und waren von der Durchführung begeistert.

Durch den freiwilligen Rücktritt eines Wakefield-Modellfliegers wurde die Gruppe ÖMV St. Pölten vom AERO-CLUB verständigt, daß vier Modellsportler in der Wakefield-Klasse PROXY zu starten haben. Alle vier Teilnehmer waren als Funktionäre für die WM gemeldet. Somit erhielten wir die Ehre, Modellsportler bei diesem großen Treffen sportlich nach besten Kräften zu vertreten. Mit guten Hoffnungen und gemischten Gefühlen traten wir unsere Reise am 12.8.63 nach Wr. Neustadt an. (Eigner Harald, Hlavka Hans, Schneck Rupert und Alfred Haiden) Am Bahnhof in Wr. Neustadt angekommen, wurden wir gleich sowie auch die Teilnehmer aus anderen Ländern, mit dem Auto abgeholt und zur Leitung der Weltmeisterschaft gebracht. Hier erhielten wir sofort alle Unterlagen und jeder konnte seine Unterkunft aufsuchen. Gleichzeitig erhielten wir die Modelle in ihren Verpackungen überreicht. Eigner Harald erhielt die Modelle für einen Modellsportler aus Australien. Die restlichen drei Teilnehmer die übermittelten Modelle aus Japan. Alle Modelle wurden auf dem Luftwege nach Wien von den beiden Ländern gesandt.

In der Unterkunft (Milak) angekommen, wurden alle gut verpackten Modelle aus der Verpackung mit voller Spannung genommen. Hier gab es viele Überraschungen zu sehen. Der Australier (O'Connor Sean) schickte zwei gleiche herrliche Modelle mit guten Flugleistungen. Der erste japanische Modellflieger (AKIRA Ono = proxy Haiden) übermittelte ebenfalls zwei Modelle. KAZUTOSHI Owada = proxy Hlavka nur ein Modell und TOMOEI Omura = proxy Schneck ebenfalls nur ein Modell. Sämtliche Modelle waren bestens eingepackt. Jedem Modell war ein ausführlicher Bericht in englischer Sprache mit Zeichnungen beigegeben. Alle Angaben über die Leistungen der einzelnen Modelle stimmten mit den späteren Versuchen und Messungen genau überein. Weiters waren Photo-

reportagen bis zu 25 Aufnahmen beigeschlossen. Vom beschrifteten und gewogenen Gummistrang bis zum kleinsten Gummiring war alles in der Kassette zum Flugbetrieb enthalten. Die mitgebrachte Aufziehmaschine genügte und der Flugbetrieb mit den Modellen konnte aufgenommen werden. Alles war bestens durchdacht und viel Mühe wurde für die Verpackung aufgewendet. Allein aus der Arbeit konnte man schließen, mit welcher Sorgfalt und mit welchem großen Wunsch diese Modelle nach Österreich übermittelt wurden. Allein dieser Arbeitsaufwand kostete Zeit für einen Neubau eines Gummimotormodelles. Wir bauten die Modelle in der Unterkunft zusammen und beschäftigten uns eingehend mit allen. Auch kleine Geschenke hatten uns die Modellflieger aus den fernen Ländern übermittelt. Diese wurden mit großer Freude entnommen und somit beginnt ein neuer Abschnitt mit dem Briefwechsel in unserer Modellfluglaufbahn. Am Dienstag, dem 13.8.63 ging es gleich am Morgen auf das Flugfeld zur Überprüfung der Modelle auf die angegebenen Flugleistungen. Mit Vorsicht wurden die Modelle zur ersten Flugerprobung gestartet und zeigten gleich gutes Verhalten. Nur die einzelnen Modelle von Schneck und Hlavka waren schwieriger zu fliegen. Ihr Verhalten war immer sehr empfindlich und dazu wurde bei keinem der Modelle kein einziger Ersatzteil (Ersatzluftschraubenblätter) mitübermittelt. Später führte dies leider zu Schwierigkeiten. Die beiden Modelle von AKIRO-ONO brachten bei sechzehn Starts ebenfalls lauter volle Zeiten. Auch die beiden australischen Modelle zeigten gleiche Leistungen wie die des genannten Japaner. Die Steigleistung der australischen Modelle war nicht so besonders, aber der Gleitflug hatte es in sich. Um 16 Uhr entflog leider beim letzten Start das erste Modell des Japaners AKIRA in die Stadt Wr. Neustadt. Um eine Hoffnung ärmer stand ich am Flugfeld, dem Modell nachsehend. Die Bremse hatte nicht funktioniert. Etwas erschüttert kehrte ich zum Zelt der Österreicher zurück, wo auch wir proxy Flieger untergebracht waren. Hier mußte ich zu meiner Überraschung feststellen, daß das Modell von zwei Buben zurückgebracht wurde. Leider konnte ich nicht mehr in Erfahrung bringen, wer diese beiden Rückbringer waren. Herzlichen Dank. Das Modell hatte jedoch am Leitwerkende eine kleine Beschädigung abbekommen und eine Reparatur war notwendig. Diese wurde sauber ausgeführt und am 14.8. zwei weitere Flugversuche gemacht, wo das Modell wieder die gute Leistung zeigte. Somit erfüllten sich doch wieder unsere Hoffnungen, alle Modelle in bestem Zustand an die hoffnungsvollen Sportler rückstellen zu können. Nach der erfolgten

Bauprüfung ging es per Auto zurück in die Unterkunft, mit der Erwartung für den nächsten Wettbewerbstag. Leider brachte dieser Tag nicht das erhoffte Gummiwetter, daß an den beiden ersten Tagen über Wr. Neustadt herrschte. Eigner, startend für Australien, wurde einem anderen Zeitnehmerpaar zugeteilt und war fast auf sich allein gestellt. Seine beiden Modelle waren mit Zeitschalter ausgestattet und hatten einen sehr langen Rumpf. Die Luftschrauben waren von sehr zarter Ausführung. Die Modelle selbst hatten jedoch bei der Bauprüfung genaues Gewicht. Leider hatte E. das Pech, daß im dritten und vierten Durchgang das gestartete Modell von den Zeitnehmern nicht gesehen wurde und somit bei 144 bzw. 141 gestoppt wurde, obwohl dies vom Bewerb noch sichtbar war. Ein kleines Mißgeschick, an dem nichts zu ändern war. Das zweite Unglück dazu, daß eines der Modelle verloren ging und bei bestem Willen nicht aufgefunden werden konnte. So mußte das zweite Modell allein seine Reise nach Australien antreten. (30. Platz = 180 180 144 141 und 160) Mit dem ersten Modell von AKIRA Ono wurden in den fünf Durchgängen folgende Zeiten erzielt: 32. Platz 94 160 180 180 180. Dieses Modell hätte jedoch fünf volle in sich gehabt, aber es kommt immer anders als man denkt. Der erste Durchgang wurde durch einen kleinen Startfehler vergeben und schon waren viele Meter der Höhe dahin. Im zweiten Durchgang öffnete die Bremse bei 160, obwohl die Glimmschnur überprüft wurde. Durch den heftigen Wind dürfte die Glimmschnur rascher abgebrannt sein. Die weiteren Durchgänge konnten mit je 180 beendet werden. Auch im dritten Durchgang mußte das Modell wieder aus der Stadt Wr. Neustadt abgeholt werden, jedoch diesmal ohne Beschädigung. Hlavka und Schneck traf das Schicksal etwas härter. Beschädigungen an der Fläche und Luftschraube drückten die Leistungen der Modelle und wir mußten zusammenhelfen um die Modelle über die fünf Durchgänge zu bringen. Schneck hatte dazu noch Luftschraubenschaden erlitten und keine Ersatzschraube bzw. Blatt vorhanden. Mit viel Mühe und gutem Willen brachten wir auch diese beiden Modelle über die fünf Durchgänge und landeten am 58. und 59. Platz in der Endwertung. Nach dem Stechen kehrten auch wir mit unseren Modellen zurück in die Unterkunft. Alle Modelle entsprachen unserer bekannten Bauweise (Blasa mit Papierbespannung) und waren sauber in der Ausfertigung. Die verwendeten Profile waren in verschiedenen Auslegungen bei den Modellen verwendet worden. Auch die Luftschrauben waren in der üblichen Ausführung angefertigt. Das Material für die Blätter der Luftschrauben war ähnlich unserem Lindenholz.

Bis auf das Modell von Hlavka Hans = Kazutoshi (16 Stränge) waren alle Modelle mit vierzehn Strang ausgestattet. Verwendung fand Pirelli - Gummi 1 x 6 mm. Das Modell von AKIRA ONO war für die Wettbewerbsflüge mit 1 x 3 mm Gummi ausgestattet und hatte gute Antriebsleistung. Für Testflüge übermittelte der Genannte 1 x 6 mm Gummi. Sämtliche Stränge waren gut vorbereitet und man könnte beruhigt die Höchstaufziehzahl aufdrehen. Bobbins fanden bei keinem der Modelle Verwendung. Der Gummistrang wurde bei den Modellen mit und ohne Stock in den Rumpf eingezogen. Die Rümpfe waren in vier-eckiger und runder Form angefertigt und hatten eine durchschnittliche Länge von 110 bis 125 cm. Aufgezeogen wurden sämtliche Modelle von vorne. Dies war ein kurzer technischer Hinweis aus dem Proxylager. Am Freitag wurden die Modelle verpackt und an die Wettbewerbsleitung rückgestellt zur Übersendung durch den AERO-CLUB an die Modellflieger. Über den Ablauf der Weltmeisterschaft wurden sämtliche Unterlagen der Sendung beigeschlossen, mit kleinen Rückgeschenken und Andenken sowie ein Brief über die Leistung der Modelle beigegeben. Auch weitere Briefe sind in der Zwischenzeit an die Modellsportler übermittelt worden und sollen eine Verbindung nach dem fernen Australien und Japan bilden. Hatten doch diese Modellsportler wahrscheinlich die gleichen Gedanken und Wünsche im Geiste übermittelt, die wir Ihnen mit den Modellen rückübermitteln. Zwar werden vielleicht wir nicht ihnen alle Hoffnungen erfüllt haben, aber den Sinn der Verbindung und der besseren Verständigung im Modellsport haben wir erfüllt. Sollten österreichische Modellflieger in späteren Jahren die Möglichkeit haben, auch für eine Nation "PROXY" zu starten, so soll man dieser Gelegenheit nicht negativ gegenüber stehen.

Für uns vier PROXYFLIEGER war es eines der schönsten Erlebnisse in unserer Modellfluglaufbahn und ein Höhepunkt bei dieser Weltmeisterschaft in Österreich unter der Leitung des Bundessektionsleiters Ing. Edwin K r i l l , Teilnehmer zu sein.

Alfred H a i d e n
Groß-Sierning/NÖ

Bericht über die Teilnahme der Gruppe ÖMV-Ober-Grafendorf und ÖMV-St.Pölten beim "Kolibri-Pokal" 1963.

Das angeführte "Kolibri-Pokal"-Fliegen fand vom 24. August 1963 auf 25. August 1963 statt. Geflogen wurde wieder die Klasse A 2 Magnet in Herzogenburg am Kölbling und die Klasse A 2 in St.Pölten-Völtendorf.

Für sechs Uhr war am Samstag der Start für die Nurflügel-Magnetmodelle angesetzt. Diese Klasse mußte leider nach dem ersten Durchgang wegen des aufkommenden Sturmes abgebrochen werden. Der größte Teil der Modelle wurde im ersten Durchgang stark beschädigt. Weitere Versuche mit den A 2 Magnet Modellen brachten nur Brüche ein. So wurde von der Wettbewerbsleitung der Startbeginn für den ersten Durchgang der A 2 Magnet Modelle auf zwölf Uhr verschoben. Der Wind hatte an Häftigkeit zugenommen und der Windmesser zeigte eine ständige Windgeschwindigkeit von 16 Metern sec. an. Eine stärkere Windgeschwindigkeit konnte nicht mehr gemessen werden, da der Windmesser bereits ständig am Anschlag stand. Auch um zwölf Uhr konnte kein Beginn des ersten Durchganges erfolgen und es mußte weiter bis vier Uhr gewartet werden. Sonst war schönes Wetter und die Modellflieger lagen in Gruppen hinter den Gebüschchen und sprachen kein Wort über den Modellflug. Über was sollen sich sonst die Modellflieger unterhalten. Für vier Uhr wurde der erste Durchgang festgelegt und gestartet. Der Wind hatte bis auf 8 - 10 Meter nachgelassen und die ersten Modelle begannen gegen den Wind zu kämpfen. Hier gab es bereits gute und schlechte Wertungsflüge. Von 16 bis 19 Uhr wurden drei Durchgänge zur Wertung verwendet. Im zweiten und dritten Durchgang gab es schöne Standflüge zu sehen und man hatte doch noch einen Genuß. Einige Modelle wurden jedoch weit von der Startstelle abgetrieben und der Besitzer hatte einen schönen Rückholweg zu leisten. Am Ende der Durchgänge hatte die Gruppe ÖMV St.Pölten unter der Mannschaft (Hlavka Hans, Schneck Rupert und Haiden Alfred) die höchste Punktezahl erreicht. Somit begaben sich alle Teilnehmer auf die Heimreise zur Nächtigung für den nächsten Tag zum A 2 Bewerb nach Völtendorf. Da es sich hier um eine Kombination handelt, werden beide Wertungen vom ersten und zweiten Flugtag nach einem Punktesystem zusammengezogen und daraus ergibt sich der Sieger und die siegreiche Mannschaft bekommt den "Kolibri-Pokal" als Wanderpreis. Hier handelt es sich um einen Ikerus auf Sockel im Werte von über zweitausend Schilling. Auch unsere Nachbargruppe ÖMV Ober-Grafendorf hatte an diesen erstem Wettbewerbstag mit viel Schwierigkeiten zu kämpfen. Sie waren um ihre Brüche auch nicht zu beneiden.

Am Sonntag, dem 25. August 1963 war für 8 Uhr der erste Start in der Nurflügelklasse angesetzt. Hier waren fünf Durchgänge zu absolvieren. Jeder Teilnehmer hatte Zeit bis 10 Uhr, seine fünf Start zu machen. Der Wind hatte sich bereits am Morgen schon bemerkbar gemacht. Mittlere Windgeschwindigkeit brachte jedoch keine zu großen Schwierigkeiten für die Starter der Nurflügelmodelle. Auch in dieser Klasse gab es schöne Flüge zu sehen und ansprechende Leistungen der Teilnehmer. Der erste Platz wurde von Adolf Zichtl UMFC-Ober-Grafendorf und G r i e s s l e r Herwig vom UMFC-Ober-Grafendorf der zweite Platz belegt. Den dritten Platz erzielte Alfred Haiden vom ÖMV St.Pölten. Die Endwertung für diese Klasse erfolgte somit nur aus diesen fünf Durchgängen ohne der Klasse Nurflügel-Magnet, die am Vortag nicht geflogen werden konnte.

Pünktlich um 10 Uhr begann der erste Durchgang in der Klasse A 2 bei etwas gesteigerter Windgeschwindigkeit. Es wurden ebenfalls drei Durchgänge angesetzt und geflogen. Stündlich mußte ein Durchgang geflogen werden. Die Organisation klappte wie immer in Niederösterreich.

Jeder Durchgang konnte zur Stunde pünktlich abgeschlossen werden. Leider setzte der Wind immer heftiger ein und manches herrliche Modell ging einem schlechten Ende entgegen. Besonders hatten darunter die deutschen Teilnehmer zu leiden. K a c z o r , der Sieger in der Europameisterschaft (Italien A 2 Magnet) hatte zwei herrliche A 2 Modelle am Start und beide Modelle wurden stark beschädigt. Auch bei den jüngeren Teilnehmern der Österreicher gab es viel Bruch. Nun sind doch Bewerbe bei stärkerem Wind auch durchzuführen. Die geflogenen Zeiten waren sehr verschieden und keiner der Teilnehmer konnte in diesen drei Durchgängen drei volle Zeiten erzielen. Um 13 Uhr wurde der "Kolibri-Pokal" beendet. Alle Teilnehmer konnten sich zur Mittagspause begeben. Um 16 Uhr fand die Siegerehrung im Gemeindehaus der Marktgemeinde Ober-Grafendorf statt. In der Einzelwertung aus diesem Kombinationsfliegen konnte Alfred Haiden mit 597 Punkten den ersten Platz vom ÖMV St.Pölten belegen. Den zweiten Platz belegte Adolf Zichtl vom UMFC-Kolibri mit 544 Punkten. Der dritte Platz ging an Rupert Schneck, ÖMV St.Pölten mit 521 Punkten. Vierter wurde Karl Lintner vom ÖMV Ober-Grafendorf mit 517 Punkten.

Den so begehrten Mannschaftspokal konnte die Gruppe ÖMV-St.Pölten unter der Mannschaft Hans Hlavka, Schneck Rupert und Alfred Haiden in Empfang nehmen. Ein schöner Erfolg für die Gruppe ÖMV-St.Pölten. Versucht doch diese Gruppe bereits zum dritten mal diesen Pokal zu gewinnen.

1964 ist dieser Pokal neuerlich zu vergeben. Den zweiten Platz in der Mannschaft konnte die Gruppe UMFC-Kolibri aus Ober-Grafendorf erzielen. III. Mannschaft wurde UMFC Herzogenburg, IV. Mannschaft FMG Amstetten und fünfte Mannschaft ÖMV Ober-Grafendorf.

Somit waren zwei schöne Wettbewerbstage abgeschlossen und der neuerliche Wunsch eingezogen, 1964 wieder dabei zu sein. Alle Modellsportler sind zu diesem internationalen Kombinationsfliegen für 1964 nach Herzogenburg und St.Pölten - Völtendorf recht herzlich eingeladen.

Alfred Haiden

Landesverband Niederösterreich - Gruppe St. Pölten

In unserer Veröffentlichung bringen wir heute zwei Wakefield-Modelle, die mit gutem Erfolg 1963 in verschiedenen Bewerben geflogen wurden. Schneck Rupert von der Gruppe konnte mit seinem Modell den Staatsmeistertitel erreichen und bei der Landesmeisterschaft von Niederösterreich einen zweiten Platz erhalten. Das zweite Modell von Martin Hans, ÖMV St.Pölten; er konnte mit diesem Modell Landesmeister von Niederösterreich werden und einen dritten Platz bei der Staatsmeisterschaft 1963 in Wr. Neustadt belegen.

Bei diesen Modellen handelt es sich um 14 Strangmodelle mit einer Aufziehzahl von 500 bis mx. 520 Umdrehungen. Einige male konnten schon 550 Umdrehungen aufgezogen werden. Geflogen wurden beide Modelle mit 1 x 6 mm Pirelli - Gummi. Die Ablaufzeit beträgt 42 bis 48 Sekunden. Der Rumpf ist bei beiden Modellen als Rohr angefertigt über einen Holzkern von 110 cm Länge. Die untere Schicht wurde in einer Spirale über den Kern gedreht und mit einer Kalikobinde überwickelt. Dies verleiht dem Rumpf eine hohe Festigkeit, was natürlich bei W-Modellen sehr wichtig ist. Über die Unterschicht und der Binde wurde eine Balsalängsschicht angebracht. Eine Materialstärke (Balsa) von 0,8 mm reicht dafür voll aus. Wir fliegen in der Gruppe bereits zwei Jahre zwei Modelle mit nur zwei Balsaschichten von 0,5 mm. Auch diese haben Strangrisse schon überstanden. Martin baute sein Modell in der Rippenbauweise (Fläche und Höhenleitwerk). Schneck dagegen versuchte sich mit dem Schalenbau. Hier ist festzuhalten: Beide Bauarten führten jedoch zu einem Erfolg und es bleibt eine Geschmackssache, ob Schalenbau oder Rippenbau verwendet werden soll. Beide Modelle erreichten bei

Trainingsflügen fast immer die gleiche Höhe und Leistung. Modelle mit Schalenflügel sind etwas schwieriger zum Einfliegen was wir immer und immer feststellen konnten. Schneck versuchte sich jedoch mit dem Schaumstoff "Styropor" im Höhenleitwerk und Seitenleitwerk. Gebaute Teile aus genanntem Material bleiben formtreu und zeigten keinen Verzug. Obwohl ich dazu noch sagen möchte, daß "Styropor" zwar nicht der erhoffte Baustoff und ganz ideal für den Modellbau ist. Wir machten in der Gruppe damit schon viele Versuche und fertigten Modelle (Fesselflugmodelle und Freiflugmodelle) daraus an. Es gehört schon viel Geschicklichkeit dazu, um kleine Teile daraus für W-Modelle anzufertigen und das notwendige Gewicht zu halten. Dies war nur so nebenbei für unsere Leser mit der Verarbeitung des Schaumstoffes. Staatsmeister Schneck verwendete eine ähnliche Luftschraube eines polnischen Meisters. Martin dagegen die Luftschraube des deutschen W = Fliegers Manfred Reichenbach aus Köln mit kleinen Änderungen. Beide Luftschrauben können jedoch an beiden Modellen verwendet werden und mit gutem Erfolg und Flugzeiten bzw. Laufzeiten. Hier handelt es sich um geschnitzte Luftschrauben aus Balsa von 10 bis 12 mm Stärke. Luftschrauben mit einer Schichtverleimung haben leider nicht so eine gute und gründliche Leistung was in der Herstellung lichter ist. Beide Zeichnungen stellen Modelle bzw. ein Endergebnis von dreijähriger Arbeit in dieser Klasse dar. Für 1964 werden die Modelle noch einige Änderungen erhalten. Für einen Anfänger in der Klasse Wakefield stellen beide Modelle baulich schon größere Anforderungen, was ja der Reiz in dieser Klasse ist. Somit erhoffen wir uns, daß sich in dieser Klasse noch neue Modellflieger finden werden und damit einen kleinen Beitrag für einen Anfang geleistet haben. Zu bemerken ist noch, daß alle Maße, Profile und sonstige Abmessungen dem Original entsprechen.

Den "Nachbauern" wünschen wir bereits heute schon viel Erfolg. Lichtpausen könnten ebenfalls auf Wunsch von H a i d e n Alfred, Groß-Siering, Pottschollach Nr. 14, NÖ, gegen Einsendung von S 5.-- (Pause mit Porto) bezogen werden und werden gerne übermittelt.

Für Ihre Aufmerksamkeit herzlichen Dank.

Alfred H a i d e n
Groß-Siering, Pottschollach 14
Niederösterreich

Österreichischer Modellsportverband - Gruppe St. Pölten

Der Motorsegler hat's uns angetan.

=====

Über ein Jahr ist es her, als die Gruppe ÖMV St.Pölten das Problem Motorsegler aufgriff und systematisch auf Wettbewerbsreife brachte. Berichte in in- und ausländischen Fachschriften zeigten, daß das Interesse für den Motorsegler relativ groß ist.

Auf verschiedenen Wettbewerben konnte man feststellen, daß zu 70 % der Modellflieger ihre RC-Segler mit einem abnehmbaren Motoraufsatz versehen haben. Selbst viele Erzeugerfirmen von Baukästen ferngesteuerter RC-Segelflugmodellen versehen bereits ihre Erzeugnisse mit Aufbauten zum Anbringen eines Hilfsmotors. Es zeigt sich somit, daß viele "Fernsteuerer" sozusagen außer Konkurrenz fest "Motorsegeln". Daraus bitet sich ein sportlicher Vergleich, sprich Wettbewerb, ja direkt an. Es wäre ohne weiteres möglich, daß die Klasse RC IV durch die Klasse RC IV-Motorsegler abgelöst wird.

Spricht doch für den Motorsegler allein das Wegfallen der 300 Meter Startleine sowie die diversen "Helfer" und letzten Endes auch Geländeschwierigkeiten, für die einfache Abwicklung eines solchen Wettbewerbes. Kurzum: Umstellen auf I-Mannbetrieb.

Bemerkenswert aufzuzeigen ist auch folgendes:

Beim Flugbetrieb mit unseren Motorseglern auf dem Fluggelände stießen wir auf beachtliches Interesse des zusehenden Publikums. Unsere Gruppe konnte daher bereits einige Neuaufnahmen verzeichnen. Es handelt sich allerdings hierbei um Leute, die schon früher Interesse am Flugmodellbau hatten. Durch den Motorsegler jedoch erhielten sie den nötigen Anstoß, sich aktiv diesem schönen Sportzweig zu verschreiben. Andere auf Werbung ausgelegte Veranstaltungen, wie Fesselflugvorführungen anlässlich der St.Pöltner Festwochen sowie Modellbau-Ausstellungen, kamen zwar beim Publikum gut an, jedoch aktive Mitglieder gewannen wir nicht, obwohl diese Veranstaltungen vor der breiten Masse abgewickelt wurden.

Bereits eingelangte Vorschläge und Anregungen, für die wir uns auf diesem Wege gleich bedanken wollen, wurden durchbesprochen und versucht.

Berichte über organisatorische sowie sportliche Abwicklung eines Wettbewerbes für RC-Motorsegler wollen wir uns später vorbehalten.

Harald E i g n e r
ÖMV St.Pölten/NÖ

RC-M o t o r s e g l e r für Sonntags- und Wettbewerbsflieger!

Die Zukunft des Motorseglers als eine neue Klasse im Modellflug beginnt nun doch zumindest in Ö s t e r r e i c h Formen anzunehmen. Der Motorsegler ist zwar nichts Neues auf dem Sektor des Modellfluges und in der Segelfliegerei. Nur war ein Durchbruch dieser Sparte im Modellflug bis heute nicht recht möglich. Die Versuche der Gruppe ÖMV St. Pölten mit den Motorseglern reichen zurück bis 1952 mit Erfolgen und auch teilweise mit Mißerfolgen. Wir werden nun in unserem Artikel den Motorsegler genauer unter die Lupe nehmen,

Durch den Besuch von verschiedenen Wettbewerben in den Bundesländern konnten wir die Feststellung machen, daß viele Sonntagsflieger und Wettbewerbsflieger das Motorsegeln betreiben. Dabei waren alle von dieser Klasse begeistert. Auch die internationale und nationale Modellbauindustrie beschäftigt sich ständig mit dieser Modellsparte. Blättern wir nur in den einzelnen Katalogen der Firmen nach, so werden wir und auch in Zukunft im Verkaufsprogramm den Motorsegler antreffen bzw. vorfinden. Nur die notwendigen Wettbewerbe dieser Klasse fehlen noch immer. Somit wollen wir Versuchen endlich dieser Klasse einen Platz an der Sonne verschaffen und weiter in das Blickfeld der Modellflieger rücken.

1961 wurde der e r s t e Versuch beim Dolomiten-Pokalfliegen in L i e n z mit Motorsegler gemacht und führte für den Veranstalter zu keinem weiteren Erfolg bzw. zu keinem Ergebnis. Eine weitere Ruhepause trat wieder ein und um den Motorsegler wurde es wieder still und stumm. Die Gruppe Ö M V St. Pölten aus St. Pölten setzte jedoch die Versuche und Arbeiten mit den kleinen Summern unter einer Teamarbeit von fünf Modellsportlern fort. Am 1. Mai 1963 wurde von der genannten Gruppe ein weiterer Wettbewerb ausgeschrieben. Leider erreichte diese Ausschreibung nicht zeitgerecht die Modellsportler, da die Zeitschrift etwas zu spät erschienen war und diese die Ausschreibung für das weitere Versuchsfliegen enthalten hat. Somit stellten sich sieben Starter den Punkterichtern.

Vorweg konnte die Feststellung gemacht werden, daß dieser weitere Versuch ein voller Erfolg war und der nächste am 1. Mai 1964 auch sein dürfte. Die kommenden Ausschreibungen werden rechtzeitig für 1964 erscheinen. Der Wettbewerb selbst brachte guten Sport der einzelnen Teilnehmer.

Drei Durchgänge wurden geflogen und die Wertung erfolgte aus den zwei besten Durchgängen. Das Programm umfaßte folgendes: Drei Minuten Motorlaufzeit im Steigflug und vom Stillstand waren fünf Minuten bis zur Landung gegeben um folgendes weitere Programm zu fliegen. 10 Sekunden gerade vom Sender mit 90 Grad Links und 270 Grad Rechts-Kurve und zurück zum Sender. Zwei Spiralen nach Wunsch und Landeanflug um Rechteck in eine Landesstraße von 15 x 50 Metern. Somit verwendeten wir keinen Landeskreis um eine bessere Landung von den Sportlern zu erzwingen. Die Landesstraße war in Feldern abgeteilt und wurde mit steigender Punktezahl bewertet. Somit kann eine schöne Landung nach dem Vorbild der großen Brüder erreicht werden und die Modelle werden nicht in das Ziel durch Abkippen über den Flügel geworfen. Der Punkterichter kann somit auch nur eine Bewertung nach der erzielten Landung durchführen. Im Landeskreis bleibt eine Landung oft Geschmacksache der Punkterichter über die Eleganz der erfolgten Landung. Für die Modelle waren Motore bis zu 1,65 ccm gestattet. Hier könnte für den weiteren Versuch der Motorhubraum mit Begrenzung aufgehoben werden, da nur eine Laufzeit von drei Minuten möglich ist. Die weitere Erfahrung der Wettbewerbsleitung hat jedoch gezeigt, daß an einem Tag jedoch nur rund sechzig Starts bei einem Bewerb durchgeführt werden können. Hier muß ein Veranstalter schon achten, um bei Beginn des Bewerbes gleiche Voraussetzungen für die einzelnen Bewerber durch Absprache zu schaffen. Spätere Schwierigkeiten sind eine nicht angenehme Sache für eine Wettbewerbsleitung und trüben selbst den ganzen Bewerb. Weiters wollen wir für 1964 auch ein kleines Programm im Steigflug einbauen. Und zwar soll der Bewerber einige Links- und Rechts-Kreise in das Programm aufnehmen. Über die Anzahl könnte vor Beginn des Bewerbes noch entschieden werden. Es hat sich gezeigt, daß dies bei unseren Versuchen ohne weiteres möglich ist und den Ablauf noch interessanter gestaltet.

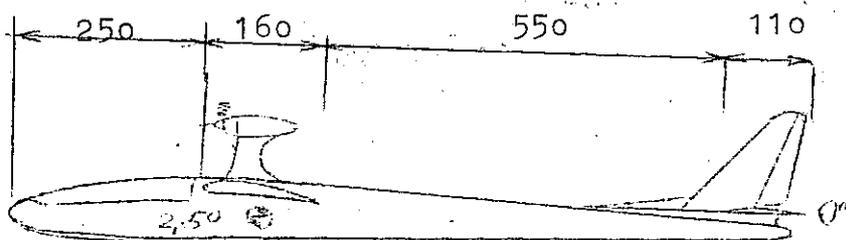
Nun noch zur technischen und praktischen Seite der Motorsegler: Beginnen wir mit der negativen Seite dieser kleinen Brummer. Hier haben wir nicht viel feststellen können. Bei starkem Wind können doch die anderen RC-Klassen auch nicht starten und bei unseren MS stoßen wir hier auf den gleichen Widerstand. Durch richtige Trimmung kann jedobh auch bis zu einem gewissen Grad nachgeholfen werden.

Nun zu den vielen positiven Seiten: Hier haben wir eine Menge gute Feststellungen zu treffen.

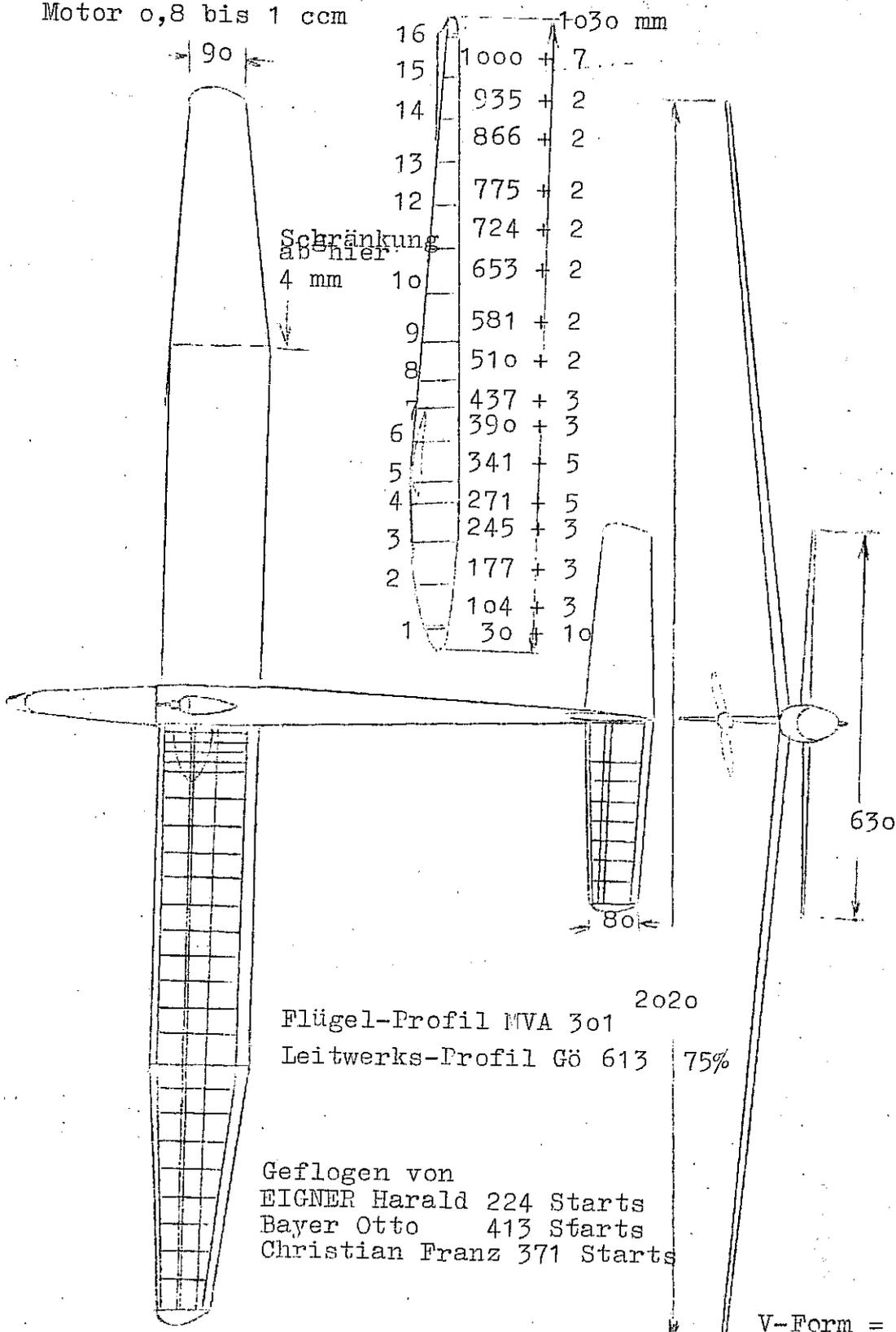
a) Der Startplatz ist ganz unabhängig von Flugplätzen oder größeren Sportplätzen und Geländestücken. Dieser kann beliebig im Gelände vorgenommen werden. Ein Feldweg in freier Natur genügt uns bereits vollkommen und Schwierigkeiten wegen Flugschäden haben wir fast nicht zu erwarten. Nur sind in der Nähe Hindernisse zu vermeiden, da ja unser Motorsegler nur eine Steigleistung von 0,75 bis 1 Meter in der Sekunde hat. Weiters können wir unseren Startplatz gleich als Landeplatz verwenden und die notwendige Übung für eine gute Landung wird uns von selbst aufgezwungen. Auf die Windrichtung haben wir natürlich zu achten. Somit brauchen wir auch keinen Helfer, der ja nicht immer gleich vorhanden ist für unseren Start. Können wir doch immer verschiedene Schwierigkeiten bei einem 300 Meter Hochstart mit der Schnur feststellen und wir benötigen immer einige Helfer für diese Startmethode. Auch hier benötigen wir bereits eine Betonstartbahn zur Auslegung unserer Startschnur. Ferner benötigen wir keine Hochstartrolle mit den nötigen weiteren Bedarf zum Hochstart. Wir haben jedoch bitte nichts gegen den Hochstart und bitte kein Mißverständnis davon ableiten. Wir treten nicht als Gegner auf und wollen nur das Ergebnis unserer Versuche aufzeigen. Viele der RC-Flieger werden unsere Meinung und Standpunkte vielleicht nicht teilen können und wir ersuchen zugleich um Kenntnisnahme unseres Artikels. Gleichzeitig wollen wir noch festhalten, bedingt durch Verbauung und Besiedlung sind viele Sportplätze oder ungenutzte Geländestücke für den Modellflug verschwunden und die verschiedenen Übungsplätze stark reduziert worden. Dies betrifft viele Modellflieger besonders in größeren Städten. Das Üben des Hochstarts mit den RC-Seglern zwischen Hochstarter und des Piloten kann jedoch nur auf großen Plätzen erfolgen und bietet somit die ersten Schwierigkeiten. Dagegen unser Motorsegler ist auf Ein-Mann-Betrieb aufgebaut und die angeführten Schwierigkeiten bzw. Probleme erledigen sich hier durch eine Selbsterledigung.

b) Der technische Aufwand für einen Motorsegler im Fluggelände ist nicht viel. Sender mit Batterie, das komplette Modell, Treibstoff, bei Glühzähler eine Reserve-Glühkerze und schon kann der Betrieb für Stunden beginnen. Auf eine gute Ladung der Akkus ist großer Wert zu legen und man ist von Überraschungen gefeit. Eine Einachssteuerung genügt vollkommen für das schönste Modell in dieser Sparte. Soll doch dieser Segler nach Möglichkeit einfach sein und billig im Betrieb. Jedoch die weiteren

RC-MOTORSEGLER "SEPP 1" von Josef Haslhofer



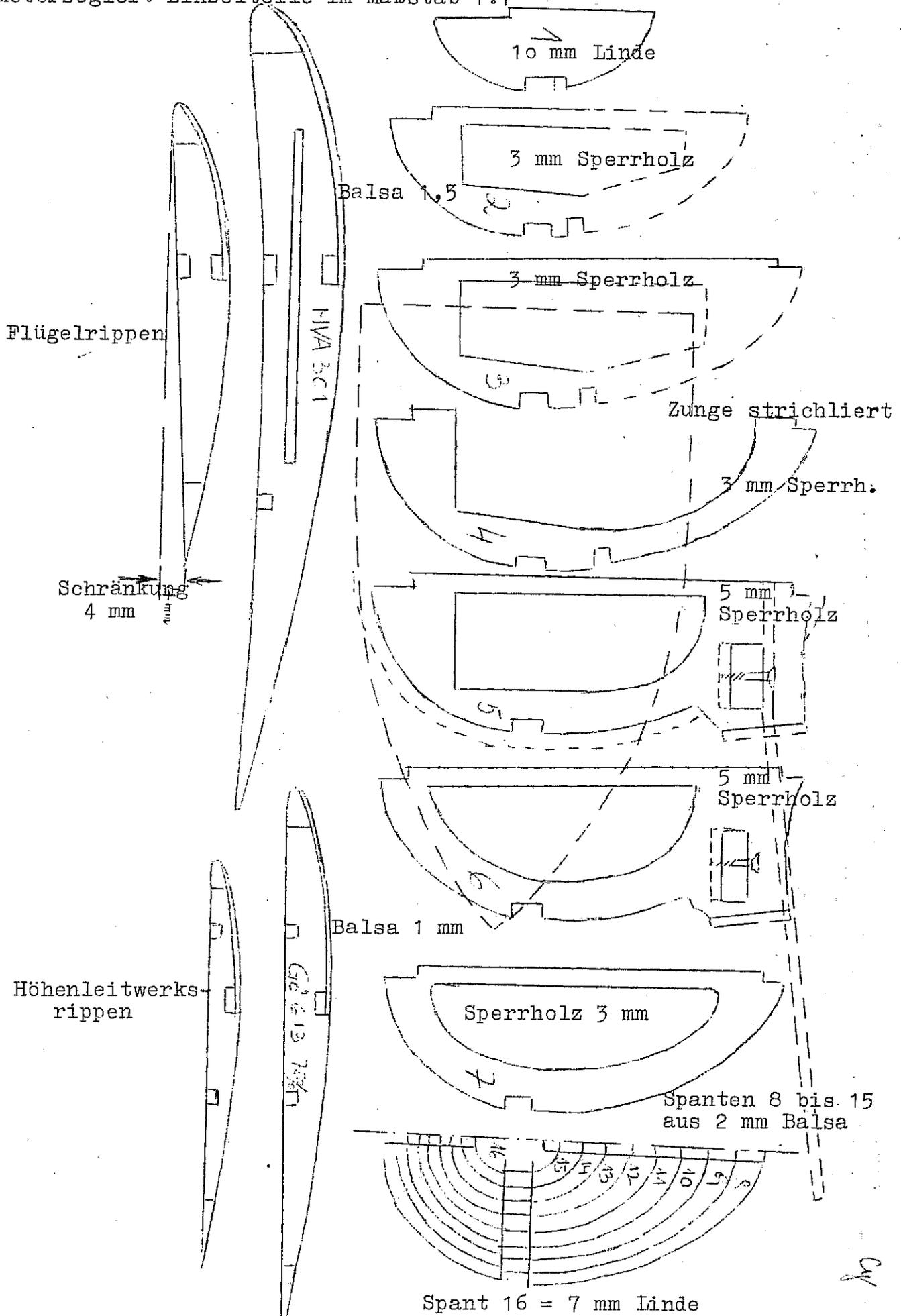
Motor 0,8 bis 1 ccm



Spannweite 2020 mm Rumpflänge 1030 mm

M 12/10

Motorsegler: Einzelteile im Maßstab 1:1



M 109

Feinheiten sollen dem einzelnen Sportler überlassen bleiben und sein. Alle Versuche wurden in diesen zwei Jahren mit Einachssteuerung durchgeführt und auch der durchgeführten Bewerbe. Bremsen für diese Modelle können empfohlen werden und würden bei der Landung gute Hilfe leisten. Eine Dreikanal-Anlage ist somit gut ausgenutzt und soll nicht den technischen Stand eine Sperre bieten. Die Motorlaufzeit von drei Minuten kann durch die Tankung der Treibstoffmenge fast genau bestimmt werden. Eine Sperre ist nicht erforderlich durch Zeitschalter oder sonstiger Einrichtung. Hier konnten wir nur Differenzen von 10 - 15 Sekunden feststellen (MMMMM + und -). Die Ausgaben für einen Zeitschalter oder Anschluß eines Kanals erscheint somit nicht notwendig. Eine Entscheidung bleibt dem Erbauer auch hier selbst überlassen. Nach Stillstand des Motors kann man hier mit schönen Thermiflügen rechnen und Flugzeiten von 15 bis 25 und 30 Minuten waren keine Seltenheit bei unserer Versuchsreihe. Im Bewerben hat jedoch der Pilot nur fünf Minuten bis zur Landung nach wie vor Zeit.

c) Der Materialverschleiß ist im ganzen Flugbetrieb sehr sehr gering. Wir wollen hier noch unsere Aufzeichnungen festhalten. Der Verschleiß an Modellen und anderem Material ist so gering als kaum in einer anderen Klasse oder Sparte in der Modellfliegerei, gegenüber der zu erzielenden Flugzeiten. (Außer Saalflug und Drachensteigen). Hier kann auch das eleganteste Modell mit viel Arbeit ohne große Gefahr wegen Bruch eingesetzt werden. Unsere Versuche wurden von 1952 bis 1959 ohne RC-Anlagen im Freiflug mit MS gemacht. In dieser Zeit war noch keine Anlage bei der Gruppe vorhanden. Nach Ankauf von fünf Metz - Fernsteueranlagen wurden die Versuche rasch voran getrieben. Über verschiedene Modelle (Amigo, Monsun und sonst. A 2 Modelle sowie Austria-Meise) gelangten wir 1962 bei einem ähnlichen Typ des Zephir an. Davon wurden drei gleiche Modelle angefertigt und bis heute ständig bei verschiedenen Wetterlagen betrieben. Leider ging eines der drei Modelle am 17. Juni 1963 durch Totalbruch verloren. Somit war dieses Modell 42 Stunden in der Luft. Mit den Thermikflügen bereits über 51 Flugstunden. In den 42 Flugstunden haben wir nur die Starts ohne Thermikflüge festgehalten und wurden ständig Aufzeichnungen geführt. Somit hat unser erstes Modell 50 % der Bauzeit bereits an Flugzeit erreicht. Nach einer erfolgten Überprüfung konnten wir die Feststellung machen, daß dieses Modell noch weitere 200 bis 300 Starts ohne weiteres machen wird und auch durchhalten wird. Zurzeit liegen nur kleine Beschädigungen vor. Diese stammen alle vom Flugbetrieb durch kleine Verletzungen bei der Landung. Alle Starts wurden bis jetzt mit einem 0,8 ccm COX-Motor gemacht und zwar der billigste um S 144,--. Dies

entspricht einer Motorlaufzeit von 15 Stunden bei 300 Starts. Der Motor ist noch immer im bestem Zustand und bringt das Modell immer noch voll auf Höhe. Dazu wurde für alle Versuchsflüge nur ein Glühkopf benötigt. Auch dieser dürfte noch für die weiteren 200 bis 300 Starts voll tauglich bleiben. Zusammenfassend halten wir fest: BILLIGER GEHT ES WOHL NICHT MEHR IM RC-BETRIEB. Weiters teilen wir mit, daß wir hier im Bericht für die genannten Firmen keine Reklame machen wollen, sondern nur über die verwendeten Anlagen in den Versuchen die Namen vermerkt haben. Wir können alle noch möglichen Anlagen und Motoren, die auf dem Markt sind, nach Geschmack und der notwendigen Börse zum Motorsegeln verwenden. Auch eine Auswechslung einer Rudermaschine oder sonstigen Gegenstände für diesen Versuch erfolgte in den einzelnen verwendeten Modellen nicht, da wir selbst über die Leistung der Anlagen und der Betriebssicherheit interessiert sind. Sie werden dadurch verstehen, daß wir keine Reklame betreiben und auch nichts davon doch Zeuge sein und unter welcher Dauerbetriebsleistung geflogen werden kann.

Gleichzeitig berichten wir noch weiter, daß in der Zwischenzeit drei neue Modelle mit einer Spannweite von 260 ccm als Motorsegler angefertigt wurden und eines am 9. Juni 1963 voll in Betrieb genommen wurde. Hier wurde jedoch ein Motor mit 1,5 ccm in Verwendung genommen. Mit 0,8 ccm können Modelle bis zu 1 kg leicht geflogen werden. Mit Motoren von 1,5 ccm Modellen bis zu 2 kg. Hier handelt es sich um eine Weiterentwicklung des ersten Modelles und stellt eine vorläufige Endstufe in dieser Entwicklung dar. Dieser Entwurf ist aerodynamisch bestens durchgebildet und bietet dem Modellsportler einen herrlichen Anblick auf unserer Erde und Element Luft. Wir machten an diesem Tag die ersten zehn Versuche mit dem besten Verhalten des Modelles. Es ist noch zu beachten, daß die Zugrichtung des Motors ca. 1,5 bis 2 Grad nach oben gegeben ist. Dies ist verschieden bei den einzelnen Modellen und kann nach mehreren Starts korrigiert werden. Auch die Verwendung von verschiedenen Luftschrauben kann zu schlechteren und besseren Steigleistungen führen.

Abschließend bringen wir nun eine Kurzbeschreibung und Zeichnung des bzw. der Versuchsmodelle.

Die erste Zeichnung ist im Maßstab 1:10 gehalten. Auf Blatt zwei finden wir die Spanten u. die Rippen im Maßstab 1:1, so daß ein etwas geübter Modellbauer den Nachbau des Modelles vornehmen kann. Der Rumpf ist in der üblichen Bauweise angefertigt und mit drei mm Balsastreifen beplankt worden und verleihen dem Rumpf die gewünschte hohe Festigkeit.

Stromquelle, Empfänger und Rudermaschine befinden sich im Vorderteil des Modelles und können durch Abnehmen der Kanzel leicht erreicht werden. Der Rumpf selbst wird in zwei-halb Schalen angefertigt und nach Fertigstellung zusammengeleimt (Schalenbau). Die Mehrarbeit hat sich bis jetzt bestens bewährt. Zur Flächenbefestigung wurde Duralzunge angefertigt und nach Zeichnung am Rumpf verschraubt. Tragflächen und Höhenleitwerk bestehen aus Balsa und Kieferleisten. Nasenleiste und Endleiste aus Balsaholz. Die Bespannung erfolgte mit Papier und mit Seide. Gehalten haben bis jetzt beide Bespannungsarten. Die fertigen Modelle hatten ein Gewicht von 1000 bis 1100 Gramm. Der Schwerpunkt liegt bei ca. 60 % der Profiltiefe gemessen an der Flächenwurzel.

Allen Nachbauern wünscht das Team (Christian Franz, Beyer Otto, Eigner Harald, Haslhofer Josef und Haiden Alfred) viel Erfolg. Wir machen heute bereits die Mitteilung, daß vom großen Modell ein Plan erschaffen wird, jedoch müssen noch weitere Versuche damit gemacht werden. Darüber werden wir bei gegebener Zeit noch berichten.

Lichtpausen vom ersten Modell können über Wunsch im Maßstab 1:10 und 1:1 (Rippen und Spanten) gegen Einsendung von S 12,-- bei Alfred H a i d e n , Groß-Sierning, Pottschollach 14, Bezirk St.Pölten, N.Ö., angefordert werden. Auch weitere Anfragen können an die genannte Anschrift gerichtet werden und werden gerne beantwortet.

Somit hoffen wir, einen kleinen Beitrag für die Motorsegler und die es noch werden wollen, geleistet zu haben.

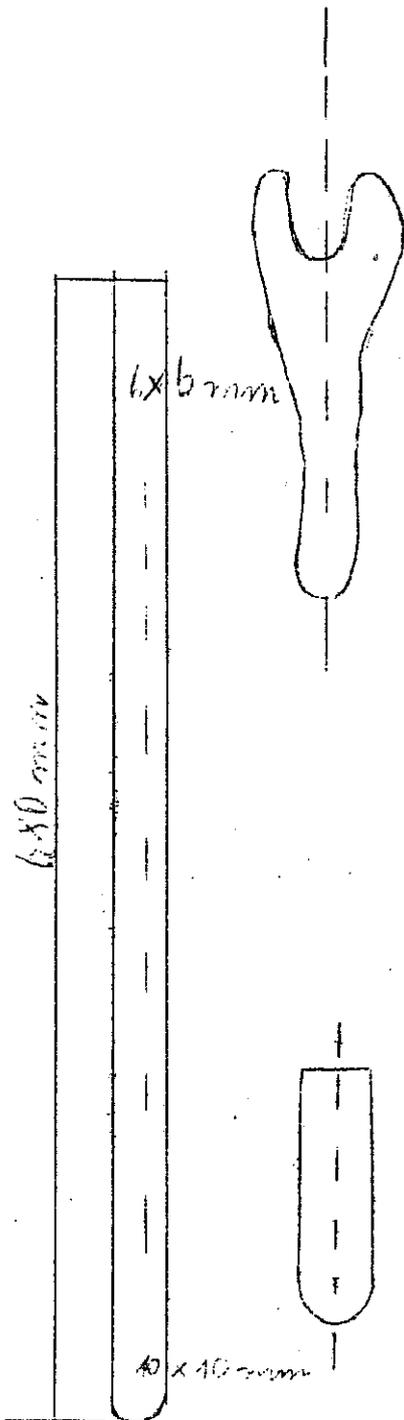
Für Ihre Aufmerksamkeit herzlichen Dank.

Alfred H a i d e n

Einige Worte zum Thema RC-Motorsegler. Es dürfte sicher interessieren, daß für die Entwicklung des "Motorspatzes" von Schuco-Hegi in gewisser Hinsicht auch die RC-Motorsegler Bewerbe in Lienz maßgebend und anregend waren. Leider mußten diese Bewerbe aufgegeben werden, da es dafür noch keine internationale Klasse gibt, folglich darf diese Kategorie bei einem internationalen Wettbewerb nicht international ausgeschrieben werden. Es wäre hier aber die beste Möglichkeit gewesen, den Bewerb auszufüllen und verschiedene Ausschreibungen zu erproben.

CY

Ein Typ für Wakefield - Flieger !!!



Die angeführte Zeichnung zeigt eine Vorrichtung zum sehr raschen Einziehen des Gummistranges in Wakefield-Modellen. Der Entwurf und die erste Ausfertigung stammt vom Modellsportler Rupert S c h n e c k., ÖMV - St.Pölten.

Mit dieser Einziehstange kann der Gummistrang in ca. 10 - 20 Sekunden leicht in den Rumpf eines Gummimotormodelles eingezogen werden und bringt für den Bewerber keine Schwierigkeiten mit sich. Die Einziehstange (1) besteht aus Hartholz 10 x 10 mm und wurde auf 6 x 6 mm verjüngt mit einer Länge von 680 mm für zwölf bzw. vierzehn Strangmodelle. Für Modelle mit 16 Strängen ist der Stab etwas zu kürzen. Teil (2) und (3) ist aus 1 mm Alu oder 1 mm Dural anzufertigen und mittels kleinen Holzschrauben an der Stange zur Befestigung zu bringen. Teil (2) ist auf der Oberseite und Unterseite auf der Stange festzuschrauben. Teil (3) braucht nur einmal angefertigt zu werden. Dieser ist zum Aufstecken des Bobbins mit Strang vorgesehen. Der Strang wird dann über die Unterseite gespannt. Somit kann dieser in den Rumpf des W-Modelles eingeführt werden. Ein Fenster im Rumpf ist somit nicht notwendig und eine Teilung des Rumpfes ebenfalls nicht erforderlich. Die hohe Festigkeit eines Rumpfes bleibt somit voll erhalten. Liebe Gummiflieger versuchen Sie unseren Vorschlag und ein Erfolg wird beschieden sein.

Alfred H a i d e n