

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

Materialstelle

Briefkasten

2. Jahrgang

7-9

September 1956

Die Bundesmeisterschaften 1956 für Freiflugmodelle.

Also, es war einmal (keine Angst, es wird kein Märchen daraus) eine Bundesmeisterschaft, wo wir mit dem Gelände Schwierigkeiten hatten. Das ging nicht an und (wozu haben wir schließlich unsere Technikertagung?) so wurde beschlossen, unsere diesjährige Bundesmeisterschaft in Wiener Neustadt abzuhalten, wo wir wirklich ein ideales Gelände vorfanden. Leider hielt sich der Wettergott nicht an unser Abmachungen, denn er versuchte mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, uns die Meisterschaft zu vereiteln. Ein fast vergebliches Bemühen bei einem hartgesottenen Modellflieger. Wir flogen ja trotzdem!

Vor den Bundesmeisterschaften hielt, wie alle Jahre, die Bundesleitung im Rahmen des ASKÖ, einen Lehrgang ab. Da dieser ausgezeichnet verlief, sahen die Teilnehmer des Kurses dies als gutes Omen für die kommende Bundesmeisterschaft an. Der allgemeine Optimismus wurde noch durch ein anderes Ereignis erheblich gesteigert. Unsere lieben Freunde nahmen nämlich an einem Wettbewerb der Badener Modellflieger teil und flogen dort alles in Grund und Boden. Ausgeschrieben waren die Klassen A 2 und Segelmodelle bis zu 25 dm². Trotz schlechtem Wetter errangen unsere Leute den ausgeschriebenen Bäderepokal. Die Endplacierung bei diesem Wettbewerb lautete in der Klasse A 2:

- | | | |
|-------------|-----|---------|
| 1.) Semotan | ÖMV | 3 x max |
| 2.) Hach | ÖMV | |
| 3.) Weiner | ÖMV | |

In der Klasse bis 25 dm² placierte sich Hach (ÖMV), auf den zweiten Platz.

Es war ein schöner Erfolg und wir waren zufrieden. Ob es die Badener waren, darüber sollt ihr mich nicht befragen.

Da der Lehrgang an und für sich von berufenerer Hand dargestellt und beschrieben wird, will ich nicht näher auf ihn eingehen, sondern nur aus voller Überzeugung sagen:

Mir hat er gefallen!

Und jetzt kommt's! Die ersten Bundesmeisterschaftsaspiranten trafen Donnerstag, 23.8.1956 ein. - Herzliche Begrüßung wie immer. - Es begann auch gleich eine technische Plänkelei untereinander über verschiedene Formen und Ausführungen. Die undankbare Rolle des Favoriten wurde bereits festgelegt und dem armen Teufel, der unter seinem Modell (oder auch daneben) saß und nichtsahnend sein Abendessen verzehrte, zudiktirt. Wehe, wenn sie losgelassen!.....

Ich meine damit die Meinung der sogenannten Asse im Modellbau. Und auch hier wieder das Für und Gegen der verschiedenen Bauarten. Mit offenen Augen und Ohren steht hier der Anfänger daneben und lauscht. Bleich und niedergeschlagen geht er nach einiger Zeit weg. Verzagt betrachtet er sein Modell- das soll fliegen? Nach den Ausführungen, die er soeben mit angehört hat, kann er damit höchstens die Fliegen zum Lachen bringen.

Aber er ist Optimist! Irgendwie wird es schon gehen und die Hauptsache ist, man kann an den Bundesmeisterschaften teilnehmen. Recht hat er! Nur nicht verzagen, denn mit ein bißchen Glück und einer "Trumm Thermikblasn" muß doch alles klappen. Das wäre doch gelacht!

Der 24. August ist der erste Wettbewerbstag. Um 7 Uhr morgens ist Startbeginn. Es ist trüb und nicht gerade warm. Die einzelnen Funktionäre sind schon um 5 Uhr aus den Federn, wollte sagen von den Matratzen. Die benötigten Requisiten werden auf das Gelände gebracht und alles zum Startbeginn hergerichtet. Den Wettbewerb eröffnete unsere Jugend. Um Punkt 7 Uhr stieg das erste Modell himmelwärts, klinkte aus und zog seine Kreise.

Die Klasse " A ", die Klasse der Jugend! Sie wurde überraschend und überlegen von Steiermark gewonnen. Bravo! Es wird der Gruppe bestimmt Ansporn geben. Es ist ein eigener Reiz, so eine Bundesmeisterschaft!

Ich stehe mit der Stoppuhr in der Hand und verfolge den lautlosen Flug eines Segelflugmodells. Es bleibt mir Zeit, die verschiedenen Gesichter rundherum zu betrachten. Dort mit der Hochstartschnur in der Hand, steht der Erbauer des Modells. Er ist $15\frac{1}{2}$ Jahre alt. Das erste Mal ist er bei einem großen Wettbewerb dabei. Gespannt verfolgt er sein Modell, das er in vielen Arbeitsstunden hergestellt hat. Durch eine Böe beginnt nun das Modell zu pumpen. Ohne daß er es recht weiß, hebt er die Hände, wie um es abzufangen. Ich komme mir direkt roh vor, wie mein Finger automatisch die Zeit fixierte, als das Modell ziemlich unsanft den Boden berührte. Aber die Freude liegt beim Modellbau knapp neben der Enttäuschung. Das ist nun einmal so. -

Der Wettbewerb geht weiter. Wegen des zunehmenden Windes und der näherkommenden Wetterfront werden die Starts der Klasse " W " (Wakefield) sofort angeschlossen. Besorgt betrachten alle den Himmel. Er sieht trostlos aus. Bei den Gummimotormodellen klappt es noch nicht richtig. Hier wäre noch viel zu tun. Die Steirer brachten einige sauber gebaute Wakefieldmodelle. Aber leider waren sie noch nicht eingeflogen. Ich hatte den Eindruck, daß diese Modelle, wenn sie richtig eingeflogen gewesen wären, nichts zu befürchten gehabt hätten. Das einzige eingeflogene Modell war das von Hach Walter und das von Silberbauer. Das Modell von Hach müßte noch einige Änderungen erfahren. Es gefiel mir sonst sehr gut. Das Modell von Silberbauer hatte ein gutes Steigvermögen, aber im Gleitflug kam es herunter wie ein "Klavier". Es müßte unbedingt mit Klappluftschrauben ausgerüstet werden. Außerdem mangelt es an einer gut übersetzten Bohrmaschine. Wie Schwerarbeiter legten sich die Akteure in die Kissen, wollte sagen in die Bohrmaschinen, um armselige 500 Touren auf ihren Gummistrang zu bringen. Die Augen traten aus den Höhlen, die Adern quollen hervor. Ein Mann hielt den Bedauernswerten zusätzlich am Gürtel fest, aber es war nicht mehr herauszuholen. Es müßte daher in den Gruppen dafür gesorgt werden, daß gut übersetzte Bohrmaschinen vorhanden sind. Gummirisse kamen ebenfalls vor. Oft und oft wurde darüber gesprochen, es wurde darüber geschrieben und im vorjährigen Lehrgang (1955) empfohlen, keinen alten Gummi zu verwenden. Um die paar Schillinge tut halt den Meisten leid. Daher mußte diese Sparsamkeit mit dem Ausfall von der Konkurrenz und

teilweise mit dem Bruch des Modells bezahlt werden.

"Wehe wenn sie losgelassen..." Diesmal die Gummigeister nämlich. Da schop-perts meistens im Gestänge. Tatenlos muß der arme Erbauer zusehen, wie der Gummistrang im Rumpf herumwühlt und rumort, diesen kurz und klein schlägt, ihn in seine Bestandteile zerlegt. Aus !!! -----

Ein jäher Windstoß fegt plötzlich übers Gelände. Die ersten Regentropfen fallen. Der Durchgang muß abgebrochen werden. Während die Teilnehmer ihre Modelle unterbringen, verstärkt sich der Regen. Alles flieht in Richtung Hangar. Doch da nahen die Retter in rascher Fahrt. Es sind unsere Freunde, die Segelflieger. Die Gruppe hielt parallel mit unserem Lehrgang auch einen solchen in ihrer Sparte ab. Sie eilen uns nun mit ihrem Rückholwagen zu Hilfe. Dank dieser Hilfe konnten wir die meisten Modelle vor einem rucklosen Ende bewahren. Habe Dank "Hasi" ! Wir werden daran denken! So standen wir also im Hangar und betrachteten die eintönig herabfallenden Tropfen, die der Wind vor sich herjagte. Die Zeit verging. Wir mußten den Wettbewerb durchbringen. Aus fast allen Bundesländern waren Gruppen gekommen. Geld, Zeit und viel Arbeit steckte in dieser Bundesmeisterschaft. Krill beorderte die einzelnen Bundesfachwarte zu sich. Was tun? Fliegen? Wir mußten mit den einzelnen Starts durchkommen! Also weiterfliegen! Da ertönte ein Ruf: "Da hinter den Bergen wirds licht!". Wahrhaftig, hinter den Bergen begann es licht zu werden. Wir begannen zu hoffen. Es ging weiter. Es rieselte noch leicht, als die ersten Starts erfolgten.

Als Sieger in der Klasse "W" ging Hach hervor. Ich würde empfehlen, in Zukunft die Klasse Wakefield zu forcieren, eventuell noch einen Lehrgang in dieser Sparte durchzuführen.

Der Wind hatte die Regenwolken vertrieben und die Sonne lachte wieder. Jetzt hätte sich nur der Wind noch legen müssen. Aber leider hatte dieser für Klassiker nichts übrig, denn sonst hätte er laut Zitat: "Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann geh'n", ebenfalls verschwinden müssen. Er tat es nicht. Er blieb. Es schien ihm ein Vergnügen, unsere Modelle herumzuwirbeln und weit abzutreiben. Auf sein Konto gehen viele Verluste und entschundene Hoffnungen. Aber hier erklingt hoch das Lied vom braven Mann, bzw. der Kameradschaft. Denn in lebenswerter Einigkeit und vorbildlicher Kameradschaft wurden verflogene Modelle zurückgeholt und einer half dem anderen, wo es not tat.

Anschließend an die Klasse "W" wurde die Klasse "B", Jugend-Motorfreiflug geflogen. Hier ging der erste Favorit sang- und klanglos unter. Liebl hatte das Pech, daß sein Modell nach einem schönen Flug, vom Wind stark versetzt, nach einem max. Flug außer Sicht kam. Schade! Es konnte trotz langem Suchen mit Motorrädern usw. nicht mehr gefunden werden. Der Wind war zeitweise so stark, daß den Startern die Modelle regelrecht aus der Hand gerissen wurden. Es war ein Wunder, daß die Modelle im Großen und Ganzen durchhielten.

Sieger wurde der Kärntner Pieber. Zweiter wurde (bei nur einem Durchgang), was seine Favoritstellung beweist, Liebl. Pech!

Anschließend wurde die 18 dm² Seglerklasse geflogen. Der Wind wurde bockig und stellte an Starter und Modelle hohe Anforderungen. Wer hier nicht hochstarten konnte, ging sang-, aber nicht klanglos unter, denn die Modelle zerbarsten an der Startschnur hängend mit einem häßlich klingenden Geräusch, das dem Starter durch Mark und Bein ging. Der Götterliebbling Hach schien das Glück auf diesen Wettbewerb gepachtet zu haben. Er erwischte Ablöser und erreichte max. Flüge, während die anderen Modelle absoffen und jämmerlich durchsackten. Beim zweiten Durchgang flog das Modell von Hach nach einem

max. Flug auf und davon. Nichts war zu finden. Es verwies trotzdem die Niederösterreicher auf die nächsten Plätze. Für den Segel-Wanderpokal wurde von Seiten der Niederösterreicher damit der Grundstein gelegt.

Der leere Magen der Teilnehmer begann nun seinen Tribut zu fordern. Er knurrte ganz gewöhnlich. Da war nichts zu machen. Was der Wettergott nicht vollbrachte, dem Hunger gelang es: Ruhepause bis 2 Uhr.

Die Teilnehmer zerstreuten sich. Einige blieben am Startplatz, die Steirer gingen zu ihren Zelten, die sie sich am Rande des Flugplatzes aufgestellt hatten. Vorlassen stand der Starttisch mit der Waage im Sonnenschein auf dem Gelände. Der Wind blies mit unveränderter Stärke weiter, Wolkenfetzen vor sich hertreibend. Von einem Nachlassen war keine Rede.

Die schönste Klasse bei den Segelmodellen, die Klasse A2 sollte geflogen werden. Schade! Bei gutem Wetter wäre bestimmt viel zu sehen gewesen. -
3/4 2 Uhr nachmittags.

Das Gelände belobt sich wieder. Die Teilnehmergruppen holen sich die Startzettel. Die Favorits stehen betont gelassen herum. Die "Anfänger" überprüfen ihre Modelle. Der Wind wird wieder bockig. Das Duell der Großen beginnt. Weiner fliegt max., Hach fliegt max.- Schild, der mit seinen wirklich sauberen Modellen schon beim Lehrgang aufgefallen war und als Favorit in das Treffen ging, soff jämmerlich ab. Semotan, Geheimtip der ZW, Sieger mit drei max. in Baden, ging sang- und klanglos unter. Fortuna würdigte sie alle keines Blickes. Dafür aber blinzelte sie mit Hach und Weiner. Außerdem hatte sich die launische Dame einen aus unserer Mitte erkoren, auf den bisher niemand geachtet hatte. Nämlich auf unseren Stani Steinschneider. Wer kennt ihn nicht, den quicklebendigen Oberösterreicher. Er ist allseits beliebt. Seine drastische Ausdrucksweise und sein unverwätlicher Humor brachte uns oft und oft zu m Lachen. Und ich glaube auch, daß er aus diesem Grunde von der launischen Glücksgöttin bevorzugt wurde.

Nach dem zweiten Start wurde es dramatisch. Das Modell von Hach wurde bei der Landung beschädigt. Knapp lag er vor Weiner (N.Ö.).

Plötzlich trafen zur Überraschung der Wettbewerbsleitung sehr verspätet, unsere Tiroler ein. Sie mußten wegen zu großen Gepäcks den Zug verlassen. Es ist bewundernswert, daß sich diese Gruppe, die allein auf sich angewiesen ist, durch nichts unterkriegen läßt. Sie hatten vier Modelle mit. Es waren sich nach kurzer Beratung alle einig, daß die Gruppe trotz Verspätung, für die sie ja nicht verantwortlich gemacht werden konnte, die fehlenden Starts nachholen dürfte. Die Modelle waren sauber gebaut und flogen tadellos. Leider haperte es mit dem Hochstart. Aber unsere Kufsteiner haben Berge und keine Ebenen. Bei ihnen startete auch die Gattin von Keusch Heinz. Alle Achtung! Sie legte bei diesem Wind einen Hochstart hin, der sich sehen lassen konnte. Hut ab vor dieser Gruppe! In statischer Hinsicht müßte hier noch einiges gemacht werden. Nur nicht genieren! Bitte schreiben, wenn Wünsche vorhanden!

Sehr gut gefallen haben mir die Modelle von Moltas & Co. Sauber gebaut, tadellos im Flug. Bei gutem Wetter hätten sie bestimmt ein Wort mitgeredet. Pech hatten Schild und Silberbauer, die ihre Modelle mit 174" und 173" herunterbremsten.

Der entscheidende dritte Durchgang begann. Weiner startet. 128,2" zeigt die Stoppuhr bei der Landung des Modells. Hach startete. Ausgezeichnet brachte er sein Modell hoch. 114" benötigte er um die Zeit von Weiner einzustellen. Fast sämtliche Teilnehmer verfolgten gespannt das Modell. Greifbar war diese Spannung! Bodenberührung! 84" zeigt die Stoppuhr. Weiner war Bundesmeister!

Der Wanderpokal wanderte nach Niederösterreich. Große Freude bei den Niederösterreichern und lange Gesichter bei den Wienern. Hätten sie nämlich diesmal den Segelwanderpreis wieder gewonnen, wäre der Pokal endgültig in ihren Besitz übergegangen.

Durch einen Flug mit 125" setzte sich unser Stani auf den dritten Platz. Ein gut eingeflogenes Modell und Hochstarttechnik, sowie ein Lächeln der launischen Dame "Fortuna", haben den A2-Bewerb entschieden.

Am Morgen des 25. August begannen die Bewerbe für Motorfreiflug. Mehrere aussichtsreiche Modelle schieden durch Bruch oder Davonfliegen aus. Auch bei diesen Bewerben setzte uns der Wind hart zu.

In der Klasse L (Motor bis zu 1 cc) diktierte wieder Hach, hart bedrängt von Kainz und Semtan, das G'schehen. Der Bundesmeister hier: Hach-Walter, auch scherzweise der "Erdäpfelbauer" genannt.

Objektiv beschen, stehen ihm aber diese Erfolge zu, denn wer soviel gebaut hat wie er und vor zuerst so vom Poch verfolgt war wie er, der hat sich das schon verdient. Bravo Walter!

Bei starkem Wind begann die Konkurrenz für A 1, Motorfreiflug. Dieses Duell zwischen Kärnten und Wien wurde sehr spannend. Einmal Wien, einmal Kärnten. So ging das neckische Spiel zwischen den einzelnen Durchgängen hin und her. Nur der junge Pieber kümmerte sich um nichts. Nicht um die Favorits, nicht um die Asse. Er flog ganz einfach und holte sich den Bundesmeistertitel nun auch in der Seniorenklasse.- Der neugestiftete Wanderpokal, den das Landeskartell Wien gestiftet hatte, hing am seidenen Faden. Schottina hatte nämlich noch die Möglichkeit, auf den zweiten Platz vorzustoßen. Sein Modell war aber nach einem guten Flug auf die Reise gegangen.- Der dritte Durchgang war fast vorbei, als er mit seinem Modell wieder auftauchte. Aber es sollte nicht sein. Steil raste das Modell in die Höhe. Eine Böe erfaßte es und mit heulendem Motor raste das Modell in den Boden. Aus! -

Enttäuschte Gesichter bei den Kärntnern, lachende und frohe bei den Wienern. Der Wanderpokal bleibt vorerst noch in Wien. Bis zum nächsten Mal.

Poch hatte auch Grigori, der beim ersten Durchgang eine tadellose Zeit flog und beim zweiten Durchgang die Maschine in die Erde drosch. Schade, denn er hätte bei der Vergebung des Titels und Wanderpreises ein gewichtiges Wort mitzureden gehabt. Vorbei, vorbei-----

Große Freude hatten wir, als uns die Segelflieger für alle zweiten Plätze in der Meisterschaft, einen Freiflug mit der MG 19 zur Verfügung stellten. Wir bedanken uns dafür bei dem Leiter des Lehrganges Hasitschka und den Fluglehrern, und wünschen ihnen nachträglich für immer "Glück ab-Gut Land" bei all ihren Veranstaltungen.

Die glücklichen Gewinner nützten den Vormittag gleich aus und flogen bei sonnigem Wetter ihre Freistarts. Es war für einige das erste Flugerlebnis und sie werden es bestimmt nicht so schnell vergessen. Nochmals vielen Dank an die "Großen"!

Der Nachmittag war den ferngesteuerten Modellen, Segler RCS, Motor RCV vorbehalten. Der starke Wind aber machte es unmöglich, die geforderten Figuren durchzuführen.- Bundesmeister wurde Prechler vor Böck bei den Seglern. Beim Motorfreiflug gab es leider keinen wertbaren Flug und daher auch keinen Bundesmeister.

Ein sehr schöner Flug von Neubauer mit dem Modell "Goldhahn", endete mit dem Verlust des Modells. Dieses wurde vom Wind, nachdem es große Höhe gewonnen hatte, versetzt. Es kam außer Kontrolle und wurde weit abgetrieben. Schade! Wenn das Modell nicht gefunden wird, ist der Empfänger des Modells verloren und das bedeutet viel Zeit- und Geldverlust. (Red.: Es ist gefunden!)

Das erste Mal bei den Bundesmeisterschaften gab es eine Sonderklasse. Es war dies die Klasse "J", Jetex. Auch hier ging der Favorit sang- und klanglos unter. Die herrlichen Preise die für diese Klasse von dem Vertreter der Fa. Berrick Brothers gestiftet wurden, reizten viele. Preise waren ein E.D. 2,46 Racer, ein E.D. 0,5 Baby und eine Jetex-Düse "Jetmaster". Sieger nach "hartem" Kampf wurde Edwin Krill vor Köppel und Liobl. Damit war der Wettbewerb, war die Bundesmeisterschaft, nämlich der fliegerische Teil beendet.

Gedankt sei allen jenen, die dazu mitgeholfen haben, diese Bundesmeisterschaft durchzuführen. Vor allem dem ASKÖ-Bund für die finanziellen Mittel, den Landeskartellen und den Organisatoren des Wettbewerbes. Wir danken auch allen, die uns diesmal so schöne Preise zur Verfügung gestellt haben.

Mit einer einfachen, aber schönen Siegesfeier, die mit einem ausgezeichnetem Mittagessen für alle Teilnehmer eingeleitet wurde, endete die Bundesmeisterschaft.

Die Siegesfeier fand im Arbeiterheim Wiener Neustadt statt. Unser Bundesfachwart Edwin Krill sprach einige einleitende Worte und übergab die einzelnen Preise und silbernen Ehrennadeln des ÖMV Bundes an die neugebackenen Bundesmeister und an verdienstvolle Mitglieder. Die Urkunden waren geschmackvoll in Kunststoff-Etuis untergebracht und sauber beschriftet.

Diesmal hatte auch die Materialstelle erstmalig bedeutende Materialpreise zur Verfügung gestellt.

Mit abschließenden Worten beendete unser Bundesfachwart Krill, dem wir ebenfalls vielen Dank in jeder Beziehung schuldig sind, den Wettbewerb.

Die Bundesmeisterschaften 1956 sind vorbei. Mit Preisen und Titeln ziehen die Gruppen nach Hause. Mögen alle daran denken, daß es nicht einfach war, diese Bundesmeisterschaften auf das derzeitige Niveau zu bringen.

Mögen auch jene, die diesmal leer ausgingen, nicht die Flinte ins Korn werfen oder böse sein. Wer weiß es wie der nächste Bundesmeister heißt?

Und war nicht auch die Teilnahme schön? Ich glaube schon!

Auf Wiedersehen bei der nächsten Bundesmeisterschaft!
J. Köppel

Die Ergebnisse der Bundesmeisterschaft stehen auf den Seiten 9 - 10

MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG

Ab 1. September 1956 können wir allen unseren Mitgliedern eine Sekretärin unseres Verbandes vorstellen. Es ist die Gattin unseres Popi Köppel, Frau Susanne Köppel, die in Zukunft die Materialstelle führen und auch andere Arbeit der Bundesleitung verrichten wird.

Den wenigsten wird auch bekannt sein, daß die Gattin unseres Redakteurs und Geschäftsführers der Materialstelle, Dr. Kurt Schredl, Frau Hermi Schredl, seit jeher die gesamten Schreibaarbeiten für unsere Monatsschrift "Modellsport" durchführt.

Wir danken an dieser Stelle beiden Frauen dafür, daß sie diese Arbeit für uns und für unseren Verband durchführen.

Wir hoffen, daß die Zusammenarbeit auch weiterhin recht gedeihlich sein wird und bitten bei dieser Gelegenheit alle unsere Gruppenleiter, nicht hinten nachzustehen und in engster Verbindung mit der Bundesleitung zu bleiben.

Edwin Krill
Bundesobmann

Unserer heutigen Nummer ist ein Musterblatt unserer Postkarten beigeheftet, die während unserer Bundesmeisterschaft und während des Bundeslehrganges verwendet wurden. Gruppen, die diese Postkarten noch haben wollen (für Werbezwecke oder ev. Sammlungen) können diese bei der Bundesleitung zum Preise von -.25 S pro Stück anfordern. Rechtzeitig bestellen, da nur noch Restbestände vorhanden sind.

Trotz mehrfacher Urgenz haben bisher noch immer nicht einige Gruppen ihre Gruppenmeldungen an die Bundesleitung eingeschickt. Es sind folgende Gruppen:

Wien: Floridsdorf, ÖGB-Hernals

Niederösterreich: Ternitz, Stockerau, Schwochat, Korneuburg

Kärnten: Klagenfurt, Wolfsberg

Oberösterreich: Linz, Gmunden

Vorarlberg: Bregenz

Wir ersuchen nochmals die Gruppen, die schon seit Mai fälligen Gruppenmeldungen ehestens der Bundesleitung einzusenden!!!!!!

1. Steirischer ÖMV-Landeslehrgang.

Vom 15.-21. Juli 1956 wurde in Weiz der erste steirische Modellfluglehrgang des ASKÖ durchgeführt. Die 10 Teilnehmer, die aus den verschiedensten Gruppen der Steiermark an dem Kurs teilnahmen, wurden von unserem umsichtigen Weizer Gruppenleiter, Bruno Sumpser, vorbildlich betreut. Als Gast hatte ich Gelegenheit, dem Lehrgang einige Tage beiwohnen zu können. Gemeinsam eröffneten der ASKÖ-Landessekretär Rudl und ÖMV Landesobmann Dr. Lechner den Lehrgang.

Der Kurs wurde auf allgemeinen Wunsch als Fesselflugkurs abgehalten, der ASKÖ Steiermark stellte jeder teilnehmenden Gruppe einen Motor Mach I zur Verfügung, verpflegte alle Teilnehmer und stellte außerdem das Material für ein Fesselflugmodell bei.

Die meisten Teilnehmer kamen schon mit fertigen oder halbfertigen Modellen zum Kurs, sodaß eigentlich schon am ersten Tag geflogen werden konnte. Begünstigt durch das gute Wetter konnte jeder Teilnehmer in einigen Tagen bereits seine A-Prüfung fliegen. Darüber hinaus wurde von Schuller (ÖMV-Mürzzuschlag) die B-Prüfung geflogen. Insgesamt wurden bei diesem Lehrgang 14 Fesselflugmodelle gebaut, 228 Starts durchgeführt und nahezu 20 Liter Sprit verfliegen. Dies in kurzen Worten über den technischen Teil.

Ebenso schön wie die praktische Arbeit war die Kameradschaft, die sich schon in den ersten Stunden sehr gut bemerkbar machte. Mit recht viel Eifer waren alle Mannen bei der Sache und mit Gesang und großem Vergnügen wurde gearbeitet. Es dauerte gar nicht lange und die ersten Modelle wurden zum Jungfernstart geführt. Das Los aller Fesselflieger stellte sich auch hier bald ein und mit dem Vereinsbesen wurden die Reste von der Flugbahn befördert. Es ließ sich aber keiner unterkriegen und so entstand fast von selbst ein neues Flugmodell, welches den großen Vorzug hat, durch eine neuartige Flügelbauweise fast unzerbrechlich zu sein. Der Name dieses Modells machte uns zuerst kopfzerbrechen, aber schließlich kam auch da was Geschicktes heraus und die neue Konstruktion wurde "Weizerl" getauft. Mit Nachtschicht wurde noch in der selben Nacht der Prototyp fertiggestellt und konnte bereits am nächsten Morgen seinen Jungfernflug absolvieren. Der Erfolg war so gut, daß sich die meisten Teilnehmer entschlossen, sofort mit dem Bau des "Weizerls" zu beginnen. Am Ende des Lehrganges wurden die Weizerln am laufendem Band aus Weiz in die einzelnen Gruppen der Steiermark getragen.

Dieser 1. Landeslehrgang überhaupt, wird für alle Teilnehmer ein unvergeßliches Erlebnis sein und es wäre nur zu hoffen, daß die anderen Bundesländer auch dazu übergehen, Landeslehrgänge durchzuführen. Es wird sich dann zeigen, wo wirklich etwas für die Gruppen gemacht wird und wo sich die wirklichen Idealisten befinden, die in der Lage sind, so uneigennützig wie unser Bruno Sumpser aus Weiz, Landeslehrgänge und Gemeinschaftsarbeit durchzuführen.

Ich möchte an dieser Stelle die Steirer zu diesem überaus gut gelungenen Lehrgang recht herzlich beglückwünschen. Aber auch dem Landeskartell Steiermark sei besonders gedankt, denn nur durch dessen Mithilfe konnte alles so erfolgreich sein.

Ich rufe alle anderen Bundesländer, eifert den Steirern nach und ihr tragt dazu bei, unsere Organisation noch stärker zu machen.

Edwin Krill

Der Leiter der ÖMV-Gruppe Kufstein, Heinz Kusch, wurde zum Landesfachwart für Modellflug gewählt. Wir wünschen ihm viel Erfolg und hoffen, daß sein Eifer den Modellsport auch in anderen Orten seines Bundeslandes fördern wird.

Seine Anschrift lautet: Heinz Kusch, Kufstein, Meranerstrasse 2.

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Kufstein - Tirol

Die Modellbaugruppe der Soz. Jugend in Kufstein besteht schon seit dem Jahre 1949. Im Jahre 1950 fand sie Anschluß an den ÖMV, nahm auch an den Bundesmeisterschaften 1952 in Linz und 1954 in Salzburg teil mit allerdings recht

bescheidenen Erfolgen. Wir sind wohl die Gruppe, die am meisten vom Pech verfolgt wurde. 1953 verloren wir unsere Werkstatt, die ja eigentlich ein Versammlungslokal war und der Baubetrieb erlahmte. Monate später gelang es eine ehemalige Schuhmacherwerkstätte zu mieten, sodaß wieder ein geregelter Gruppenbetrieb aufgenommen werden konnte. Im September 1954 wurde uns wegen Eigenbedarf gekündigt und wieder hing die Gruppe in der Luft. In dieser Zeit ging auch die Firma, bei der alle unsere Genossen arbeiteten, in Konkurs und durch Arbeitsannahme an anderen Orten verloren wir fast alle unsere Mitglieder.

Nach vielen Besprechungen, Interventionen, Bitten, Eingaben usw. bekamen wir ein Lokal auf der Festung Kufstein zugewiesen. Ach was, Lokal, eine Bombenruine war das. Baufällig, vermodert, kein Fußboden, keine Türen, keine Installation, keine Fensterstöcke, kein Ofen, gar nichts. Und Mitglieder zum Aufbauen natürlich auch nicht vorhanden. Ich erinnere mich noch mit Schaudern an die langen Winterabende und Samstage, an denen ich muttersoloallein begann, zunächst einmal eine provisorische Lichtleitung einzubauen, und wenigstens ein Fenster einzuglasen. Ein einziges Mitglied fand sich dann später ein, das mir mit wirklich vorbildlichem Eifer an die Hand ging. Sein Name: Josef Kirchmair. So nach und nach bekam der Raum wieder ein normales Aussehen. In ca. 250 Arbeitsstunden wurden 4,5m² Fußboden verlegt, eine Stützwand errichtet, 30m Kabel verlegt, 10m² Holzfaserplatten verbaut, 35 kg Gips "vergipst", 12 kg Nägel "verklopft", sämtliche Wände mit Packpapier bespannt usw. Daß dieser Aufwand an großen finanziellen Opfern und Opfern an Freizeit bewältigt wurde, will ich nur nebenbei bemerken. Nun sind wir wieder einmal beim Anfangen. Unsere Gruppe ist noch klein, doch ich glaube und hoffe, daß unsere Mühen nicht umsonst waren, und unsere Gruppe bald wieder ein vollwertiges Glied in der Kette unserer größeren ÖMV-Brüder sein wird. Mit einer kleinen Abordnung wollen wir auch an der Bundesmeisterschaft teilnehmen, schon um uns selber zu beweisen, daß wir etwas gelernt haben, nämlich den Mut nicht sinken zu lassen.

Heinz Kousch

Die Tiroler nahmen auch an unserer Bundesmeisterschaft teil. Nach 20 Stunden Bahnfahrt und schweren Strapazen gingen sie sofort vom Bahnhof zum Flugfeld und hatten keine Gelingenheit, ihre neuen Modelle vorher einzufliegen. Dabei mußten sie antreten, als das Wetter sehr ungünstig war. Vor soviel Idealismus haben wir Respekt!

Und weil wir gerade ein paar Zeilen frei haben

Wie steht es mit den Prüfungsflügen ?
Schon alle Leistungsprüfer eingereicht ?
Gruppenmeldungen schon abgegeben ?
Material rechtzeitig (vor dem Ausverkauf) bestellt ?
Materialinkäufe bereits bezahlt ?

SCHON EINMAL DARAN GEDACHT, DER SCHRIFTFÜHRUNG EINEN ARTIKEL ZU
SENDEN ?

Wenn man Euch bei Wettbewerben trifft, wißt Ihr doch immer etwas zu erzählen

Freiflug Bundesmeisterschaften 1956 in Wiener Neustadt.

Jugendklassen:

<u>Klasse A (Sogler)</u>		Teilnehmer 11, ausgefallen 5			
1. Fonz Heinz	Puch	116,2	101,9	130,8	<u>348,9</u>
2. Ranner Peter	Klagenf.	107,1	113,2	111,5	<u>331,8</u>
3. Moltas Werner	Windischg.	112,0	101,3	105,5	<u>318,8</u>
4. Haas Karl	Liosing	101,9	95,9	76,8	<u>274,6</u>
5. Exol Karl	ZW-Wien	65,5	70,0	130,4	<u>265,9</u>
6. Arch Josef	Puch	31,7	-----	-----	<u>31,7</u>

<u>Klasse B (Motorfreiflug)</u>		Teilnehmer 4, ausgefallen 0			
1. Fieber Heinz	Klagenf.	64,4	110,9	43,0	<u>268,3</u>
2. Liebel Ernst	ZW-Wien	180,0	-----	-----	<u>180,0</u>
3. Truppe Reinh.	Klagenf.	66,3	85,0	23,0	<u>174,3</u>
4. Schettina Lud.	Klagenf.	40,8	62,2	27,2	<u>130,2</u>

Seniorenklassen:

<u>Klasse AI (Motorfreiflug)</u>		Teilnehmer 21, ausgefallen 11			
1. Fieber Heinz	Klagenf.	89,2	141,6	180,0	<u>410,8</u>
2. Somotan Adolf	Floridsdf.	92,8	94,5	100,2	<u>287,5</u>
3. Truppe Reinh.	Klagenf.	128,8	110,2	30,0	<u>269,0</u>
4. Hach Walter	ZW-Wien	96,2	106,8	58,5	<u>261,5</u>
5. Hoyer Ernst	Kagran	61,6	81,0	59,2	<u>201,8</u>
6. Köppel Josef	Schwechat	76,5	43,0	72,7	<u>192,2</u>
7. Schettina L.	Klagenf.	35,2	129,0	-----	<u>164,2</u>
8. Grigori Leo	"	145,4	-----	-----	<u>145,4</u>
9. Kainz Heinz	"	43,0	29,4	-----	<u>72,4</u>
10. Herrmann R.	"	-----	24,5	-----	<u>24,5</u>

<u>Klasse W (Wakofield)</u>		Teilnehmer 12, ausgefallen 5			
1. Hach Walter	ZW-Wien	60,0	107,9	72,7	<u>240,6</u>
2. Silberbauer F.	Mistelb.	50,5	76,6	68,5	<u>195,6</u>
3. Exol Karl	ZW-Wien	45,8	50,1	-----	<u>95,9</u>
4. Kropf	Puch	35,0	21,2	11,0	<u>67,2</u>
5. Knes Willi	Puch	26,3	32,4	-----	<u>58,7</u>
6. Leitner Othmar	Puch	21,8	3,5	13,7	<u>39,9</u>
7. Nagy Josef	Kagran	28,1	-----	-----	<u>28,1</u>

<u>Klasse S (Sogler)</u>		Teilnehmer 8, ausgefallen 4			
1. Hach Walter	ZW-Wien	180,0	180,0	-----	<u>360,0</u>
2. Köppel Josef	Schwechat	101,7	167,2	87,4	<u>356,3</u>
3. Silberbauer	Mistelbach	76,9	66,8	47,5	<u>191,2</u>
4. Weiner Josef	Mistelbach	22,8	70,5	3,3	<u>96,6</u>

<u>Klasse A II</u> Segler		Teilnehmer 40, ausgefallen 14			
1. F. Weiner Josef	Mistelb.	180,0	86,3	128,2	394,5
2. Hach Walter	ZW-Wien	180,0	100,5	84,0	364,5
3. Steinschneider	Riedersb.	106,0	95,6	125,0	326,6
4. Kainz Heinz	Klagenf.	77,0	84,1	134,5	295,6
5. Fenz Heinz	Fuch	166,0	47,9	67,5	281,4
6. Schild Hugo	Riedersb.	45,9	174,0	37,0	256,9
7. Excl Karl	ZW-Wien	110,3	58,0	63,7	232,0
8. Silberbauer	Mistelb.	173,0	50,7	-----	223,7
9. Können Karl	Korneubg.	51,0	75,5	83,0	209,5
10. Moltas Werner	Windischg.	64,3	47,3	94,5	206,1
11. Kropf	Fuch	29,3	82,2	85,0	196,5
12. Sumper Bruno	Weiz	80,6	51,5	60,5	192,6
13. Wurdak Franz	Windischg.	108,0	37,3	39,0	184,3
14. Kirchmeyer J.	Kufstein	74,9	62,5	38,4	175,8
15. Moltas Hans	Windischg.	91,5	35,6	46,0	173,1
16. Schweiger R.	Korneubg.	80,8	48,0	38,1	166,9
17. Kousch Heinz	Kufstein	66,0	35,0	55,3	156,3
18. Semotan Adolf	ZW-Wien	83,9	46,1	-----	130,0
19. Pösinger J.	Weiz	20,4	52,4	56,2	129,0
20. Prechler Georg	ZW-Wien	23,5	77,4	-----	100,9
21. Binder Adolf	Schwechat	25,5	71,2	-----	96,7
22. Kousch Maria	Kufstein	66,0	-----	-----	66,0
23. Mittendrein	Fuch	18,0	22,8	-----	40,8
24. Hadrigan K.	Kagran	13,5	25,0	-----	38,5
25. Knes Willi	Fuch	20,4	-----	-----	20,4
26. Ranner Peter	Klagenf.	4,0	-----	-----	4,0

Klasse L (Motor)

1. Hach Walter	ZW-Wien	76,0	86,2	123,4	285,6
2. Kainz Heinz	Klagenf.	50,0	105,2	106,4	261,6
3. Semotan Adolf	Floridsdf.	94,0	76,0	74,6	244,6
4. Köppel Josef	Schwechat	37,8	24,2	69,0	131,0

Klasse J (Düsenantrieb-Jetex)

		Teilnehmer 11, ausgefallen 5			
1. Krill Edwin	Liesing	63,8	67,5	21,8	153,1
2. Köppel Josef	Schwechat	65,1	43,8	28,5	137,4
3. Liebel Ernst	ZW-Wien	15,0	16,6	31,9	63,5
4. Leitner Gerh.	ZW-Wien	-----	14,1	26,3	40,4
5. Semotan Adolf	ZW-Wien	11,0	-----	-----	11,0
6. Hach Walter	ZW-Wien	9,1	-----	-----	9,1

Klasse RCS (Radiokontroll-Segler) Teilnehmer 2

1. Prechler Georg	ZW-Wien	2. Böck Herbert	ZW-Wien
-------------------	---------	-----------------	---------

Klasse RCV keine Wertungen

Teilnehmer: Geyerogger-Kindtg., Birko, Neubauer-Wien.

Die Länderwertung erscheint in der Oktober-Ausgabe

AUSLANDRUNDSCHAU

Meisterschaften in Budapest

Bei den volksdemokratischen Modellflugmeisterschaften geht es hart auf hart. In den Freiflugklassen gilt die FAI-Regelung (5 Durchgänge, 180 sec. max, Gesamtpunkte 900). In Fesselflug-Speed und Kunstflug können ebenfalls in jeder Disziplin maximal 900 Punkte erzielt werden. Jedes Land darf für eine Sparte nur einen Teilnehmer nennen, ein Team besteht daher aus höchstens 5 Mann. Die Teamwertung erfolgt so, daß die Punkte der Teilnehmer addiert werden, weshalb die Maximalpunktzahl eines Landes 4.500 Punkte sein kann.

Die heurigen Meisterschaften fanden vom 28. Mai - 3. Juni in Budapest statt. Ungarn, Tschechoslowakei, Ostdeutschland, Rumänien, UdSSR, Jugoslawien und erstmals auch China nahmen daran teil. Die Leistungen waren erwartungsgemäß sehr gut, wie es bei den staatlich geförderten Sportarten eben sein kann. So betrug die Zeitdifferenz bei Motorfreiflug zwischen dem Sieger und dem Siebenten (Letzten) nur 71 Sekunden. Bemerkenswert war der Einsatz vieler selbstentwickelter Motore, die teilweise die weltbekannten Industriebotore austauschten. Die Freiflugwettbewerbe wurden zwischen 5 und 8 Uhr morgens abgehalten, so daß jeder Thermikeinfluß ausgeschaltet war. Wenn nur 7 Teilnehmer starten, läßt sich jeder Durchgang ja rasch abwickeln.

Klasse A2:

1. L. Spulak	CSR	849	Punkte
2. P. Roser	Ungarn	776	"
3. S. Min-Czian	China	740	"

Wakofield:

1. R. Cicok	CSR	900	"
2. W. Martýejev	UdSSR	875	"
3. G. Benedek	Ungarn	830	"

Motor:

1. R. Cerny	CSR	900	"
2. L. Ordogh	Ungarn	886	"
3. L. Ming-Dao	China	876	"

Speed:

1. R. Beck	Ungarn	(Drehschieb. Super Tiger)	113	Punkte
2. J. Sladky	CSR	(Eigenkonstruktionen)	113	"
3. O. Gajovsky	UdSSR	(Eigenkonstruktionen)	108	"

Kunstflug:

1. G.Vass	Ungarn	497	Punkte
2. S.Fiala	CSR	398	"
3. W.Goulbier	Ostdeutschld.	371	"

Länderwertung:

1. Ungarn	4125	4. Rumänien	3183
2. CSR	4119	5. UdSSR	3133
3. Ostdeutschld.	3625	6. Jugoslawien	2982
	7. China	2741	

TECHNISCHE ECKE

Die neuen Frog 1,5ccm Motore

Die englische Motorenfirma "FROG" hat einen neuen 1,5 ccm Motor, in Diesol- und Glühkerzenausführung herausgebracht. Dem Dieselmotor wird man bald in guten Leistungsverbronnungs-Motormodellen begegnen, denn er ist in der Leistung den anderen Motoren ebenbürtig. Dagegen wird man mit dem Glühkerzenmotor kaum mehr als Sportfliegen können.

Wir vergleichen die beiden Motore mit dem Wobra Record:

	Frog Diesol	Frog Glo	Wobra
Hubraum	1,49 ccm	1,49 ccm	1,48 ccm
beste Leistung bei U/min	0,122 PS	0,078 PS	0,133 PS
	12.750	14.000	13.800

Bei den verschiedenen Umdrehungszahlen erreichen die Motore folgende Leistungen in PS:

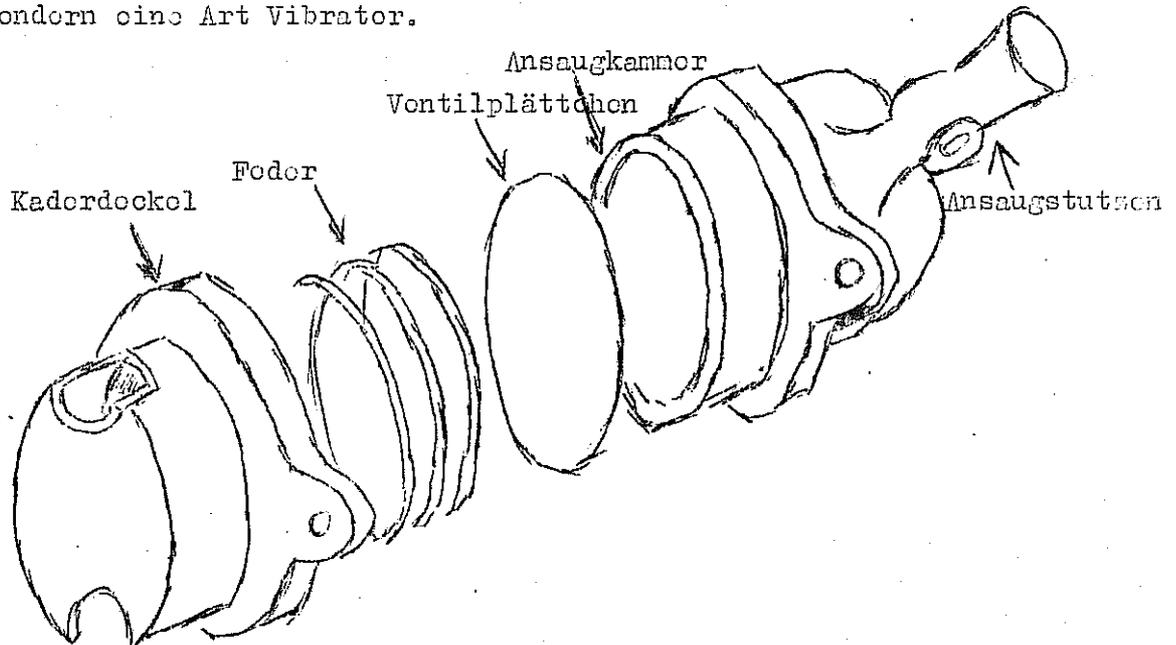
6.000	0,075	0,04	0,059
8.000	0,095	0,055	0,092
10.000	0,11	0,068	0,116
11.000	0,116	0,074	0,124
12.000	0,121	0,076	0,131
13.000	0,121	0,077	0,132
14.000	0,116	0,078	0,132

Mit den verschiedenen Luftschrauben erreichen die Motore folgende U/min:

6x4 Holz	13.960	12.600	-----
6x6 "	-----	-----	13.000
7x4 "	11.500	10.400	-----
7x6 "	-----	-----	11.400
8x4 "	10.750	-----	10.000

Der Wobra ist in der Leistung, außer bei der 8x4 Latte dem Frog-Diesel überlegen. Mit der 8x4 Latte dreht der Frog um 750 U/min mehr und erreicht dabei ca. dieselbe Leistung wie der Wobra.

Interessant ist, daß beim Frog nicht ein normales Flatterventil verwendet wurde, sondern eine Art Vibrator.



Eine Steuerung für Segler

Um nicht den Vorwurf zu bekommen, daß wir nur für Fernsteuerer Artikel bringen, wollen wir auf eine Steuermöglichkeit hinweisen, die relativ billig ist und die unseren Mitgliedern aus den bergigen Bundesländern das Hangsegeln interessanter machen wird.

Die Idee stammt von deutschen Modellfliegern und erfreut sich dort und in der Schweiz bereits großer Beliebtheit. Das Prinzip ist einfach: Die Ablenkung eines starken Stabmagneten bei Kurswechsel betätigt eine Steuerung, durch welche das Modell wieder in seine bestimmte Flugbahn gelenkt wird. Der ausschlaggebende Punkt bei dieser Selbststeuerung ist ein starker Stabmagnet, der gut gelagert sein muß, damit er alle Kraft in Steuerbewegung umsetzen kann. Solche Stabmagnete bekommt man bei der Firma Schießl & Co., Wien, V., Gumpendorferstrasse 15. Niemand braucht zu fürchten, daß das Modell zu schwer wird. Bei unseren letzten Meisterschaften hat Hugo Schödl aus Oberösterreich A2-Modelle eingesetzt, die bei 410 g Gesamtgewicht eine Zuladung von 170 g Blei in der kurzen Nase hatten, die Modelle flogen ausgezeichnet.

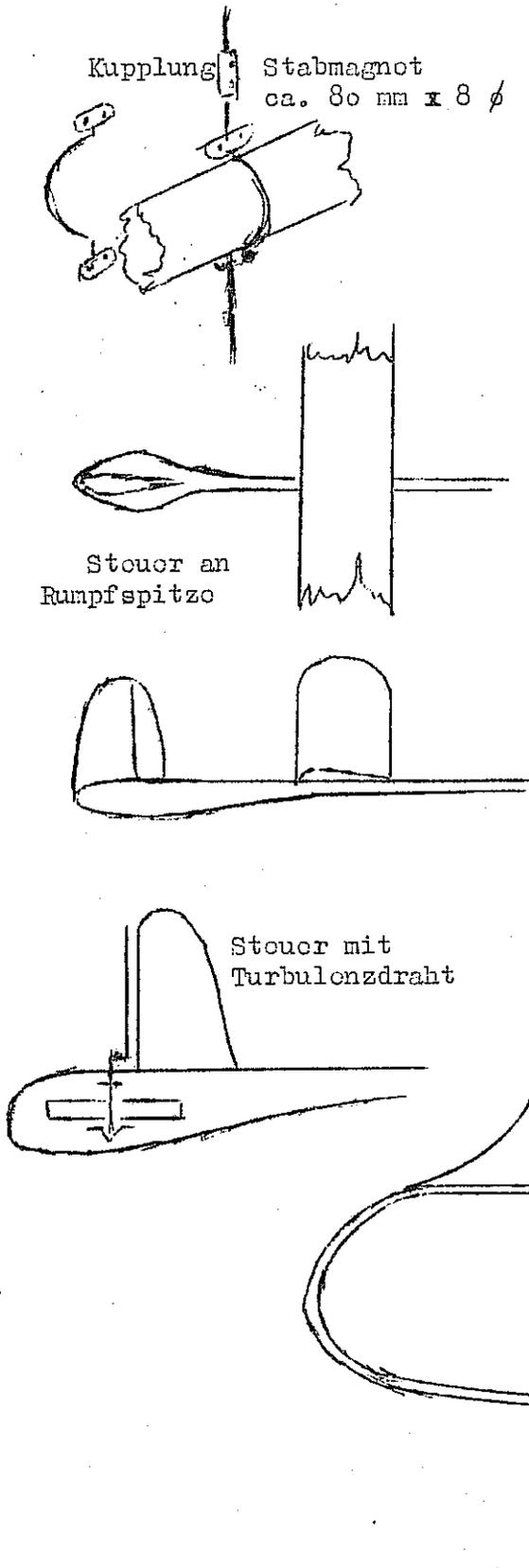
Der Magnet wird am besten in einer scheibenförmigen Verbreiterung der Rumpfnase untergebracht. Da er sehr hart ist und nicht gebohrt werden darf, muß er mit einer Art Schelle befestigt werden.

Auf dem oberen Ende der Lagerung kann der Steuermechanismus angebracht werden. Entweder wird eine kleine Klappe am Nasenleitwerk gesteuert oder das Nasenleitwerk (symmetrisches Profil) ist fix und ein Turbulenzdraht wandert vor der Vorderkante seitlich hin und her und stört den Luftstrom, wodurch oben-

falls eine Steuerwirkung erzielt wird. Zu beachten ist weiter, daß Magnet

und Steuerreinrichtung in verschiedenen Winkeln zueinander einstellbar sein müssen, je nach dem oben die Flugrichtung sein soll. Ein reibungsloses Ansprechen der Steuerorgane versteht sich von selbst, da die Kraft der Magnetablenkung nicht sehr stark ist.

Weitere Hinweise dürften überflüssig sein, jeder geschickte Modellflieger weiß selbst wie er weiterzuarbeiten hat. Bei Schwierigkeiten bitte eine Anfrage an die Schriftleitung.



Impulsgeber für Flattersteuerung

Nach einigen Fehlschlägen ist es mir gelungen, einen zufriedenstellenden Impulsgeber für Flattersteuerungen zu entwickeln. Die Anregung empfang ich aus einem amerikanischen Modellsportheft, die Schaltung funktionierte weder bei mir noch bei einem Wiener Mitglied. Wie bei vielen anderen Problemen kam es auf einen kleinen Trick an.

Der Grundgedanke der Schaltung:

Die Impulse sollten mit zwei Relais gesteuert werden. Fließt Strom über den Kondensator C2 durch Relais I, ladet sich C2 auf. Der Anker A1 fällt nach Aufladung von C2 ab, wodurch der Stromkreis C2 und Relais II geschlossen wird. Relais II zieht den Anker AII an, der die Anoden-Plus-Leitung schließt und den Sender Tx mit Strom versorgt. (Siehe Bilder 1-3).

Schaltschema

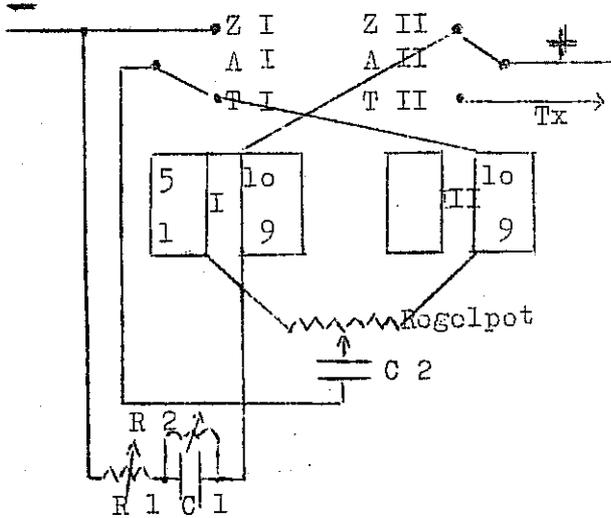


Bild 1

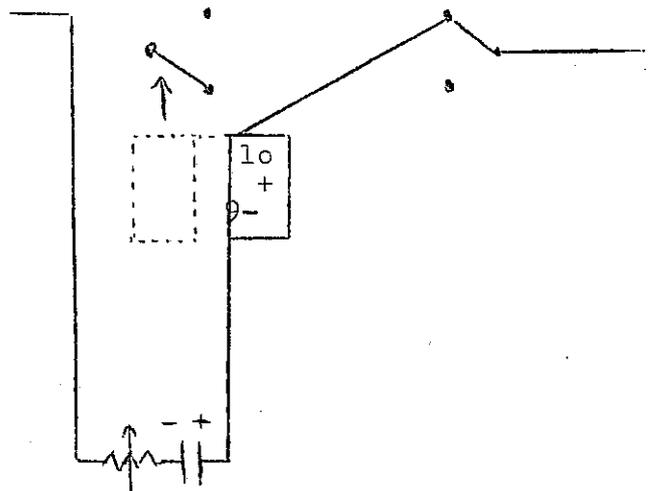


Bild 2

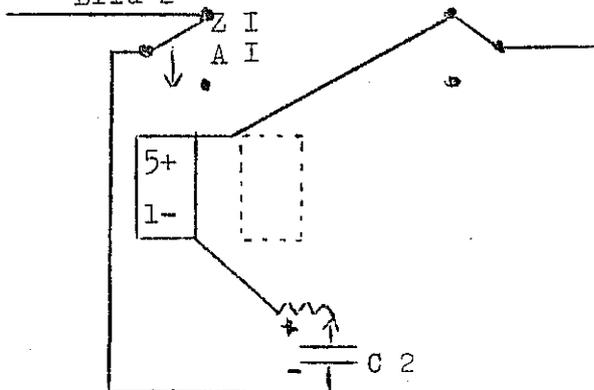
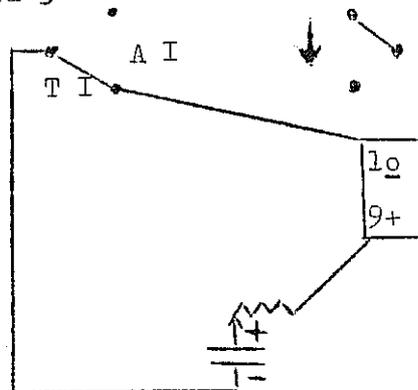
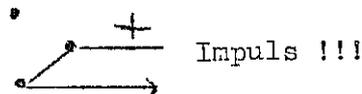


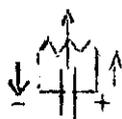
Bild 3



Z II
A II
T II



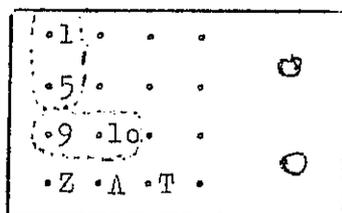
Entladung C 1
über R 2



Die Zeit von Ladung und Entladung ist konstant, sie wird durch ein lineares Potentiometer so geregelt, daß bei kurzer Ladung eine längere Entladung oder umgekehrt erfolgt. Dadurch kann Impuls- bzw. Pausendauer stufenlos geregelt werden, wobei aber die Zeit von Impuls + Pause ungefähr konstant bleibt.

Die Relais

Da wir die Siemens-Relais (2x6000 Q) wegen ihrer guten Einstelleigenschaften verwenden, wollen wir vorerst deren Anschlüsse darstellen.



1. Spule: 1 und 5, 2. Spule: 9 und 10, linke Schraube: Z, Anker A, rechte Schraube: T.

Die Skizze zeigt die Anschlüsse von unten gesehen, wobei die Relaisvordersseite bei 1-4 liegt. Die anderen Anschlüsse sind leer (2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13).

Der Vollständigkeit wegen seien noch die Ankerstellungen bei Stromdurchfluß angegeben:

$A \rightarrow T$: 1+, 5- / 9+, 10- / (1 10) 9+, 5- / (5 9) 1+, 10-
 $Z \rightarrow A$: 5+, 1- / 10+, 9- / (1 10) 5+, 9- / (5-9) 10+, 1-

Schaltchema und Funktion

Bild 1:

Beide Relais sind vorerst stromlos. AI auf TI, AII auf ZII. Bei Stromdurchfluß (Anodenstrom-über R1, C1 zu Relais I/9, Anodenstrom+ über AII, ZII zu Relais I/10) ladet sich C1 kurz auf, AI geht zu ZI.

Bild 2:

Stromfluß Anodenstrom- über ZI, AI, C2, Pot links zu Relais I/1, Anodenstrom+ über AII, ZII zu Relais I/5. Der Stromdurchfluß dauert bis zur Aufladung von C2 an, dann n u B der Anker AI auf TI fallen, da C1 ebenfalls noch geladen ist. Der Ruhestrom über R1 und R2 darf die Spule Relais I (9-10) n i c h t zum Ansprechen bringen. Das ist der heikle Punkt, über den wir noch sprechen.

Bild 3:

Entladung von C2, + über Pot rechts zu Relais II/9, - über AI, TI zu Relais II-10. Nun fällt AII von ZII auf TII, wobei der I m p u l s erfolgt. Die beiden Spulen des Relais I sind vollkommen stromlos, die unbedingt notwendige Entladung von C1 erfolgt über R2. Erst wenn C1 wieder leer ist, kann das neckische Spiel wie bei Bild 1 wieder beginnen! Wenn C2 seine Ladung abgegeben hat, fällt AII auf ZII zurück. Nun geht es weiter wie bei Bild 1: Aufladung C1, AI zu ZI usw.

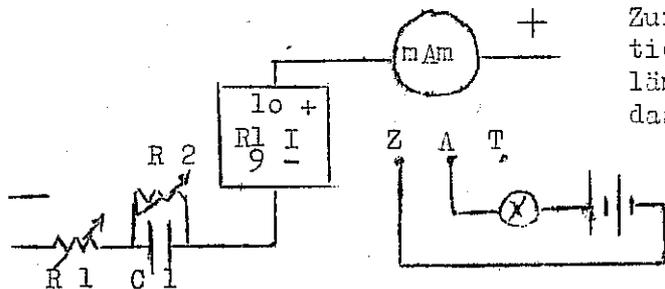
Studiert Euch diese Funktion sorgsam durch, Ihr werdet alles weitere leichter bewältigen.

Der Zusammenbau

Der kritische Punkt liegt in der richtigen Wahl von R1, R2 und C1. R1 und C1 müssen soviel Strom (mA) durchlassen, daß Relais I (Spule 9-10) anspricht. Umgekehrt darf nach Aufladung von C1 der Strom über R1 und R2 nicht so groß

sein, daß AI an ZI kleben bleibt. Da helfen nur Versuche. Bei einer Anodenspannung von 130 Volt (Motorgenerator) habe ich folgende Werte ermittelt: $R_1 = \text{ca. } 500 \text{ K}\Omega$, $R_2 = \text{ca. } 1 \text{ M}\Omega$, $C_1 = 0.1 \mu\text{f}$

Diese Bauelemente werden für den Abstimmversuch wie folgt angeordnet:



Zur besseren Kontrolle der Relaisfunktion schaltet man über A und Z ein Prüflämpchen ein, das aufleuchtet, sobald das Relais anspricht.

Das Meßgerät ist nicht unbedingt erforderlich, erleichtert aber das Abstimmen wesentlich. Da wir nur mit Zehntel-mA arbeiten, muß es ein entsprechendes Meßbereich aufweisen (0-2 mA bei Vollausschlag).

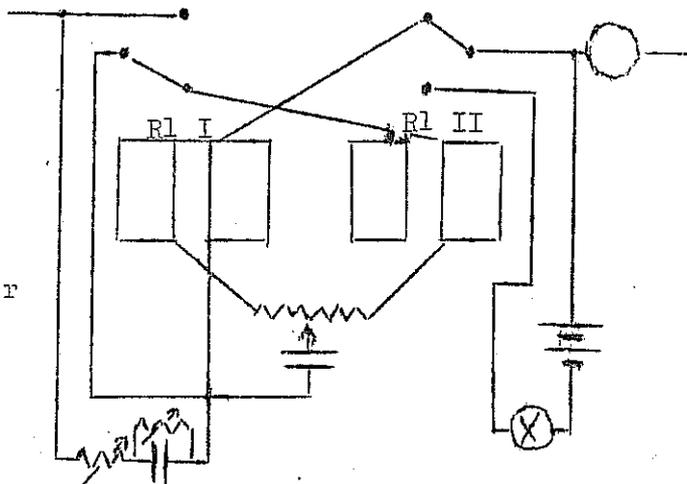
Wir müssen jetzt bei einer bestimmten Anodenspannung so einstellen, das Relais, daß es über R1 und C1 noch anspricht. Da sich C1 möglichst rasch entladen soll, muß R2 so klein (wenig $\text{K}\Omega$) als nur irgend möglich sein. Trotzdem darf der Ruhestrom R1 und R2 bei aufgeladenen C1 den Anker nicht kleben lassen.

Um das Abstimmen zu erleichtern, scheinen im Versuchsstadium und auch späterhin an Stelle von R1 und R2 Potentiometer (0.5 - 16 $\text{M}\Omega$ lin. oder log.) zweckmäßig.

Wenn diese Versuchsanordnung klaglos arbeitet, (C1 soll sich in ungefähr 0.3 sek über R2 entladen), können wir die Verbindungen laut Schaltplan vornehmen.

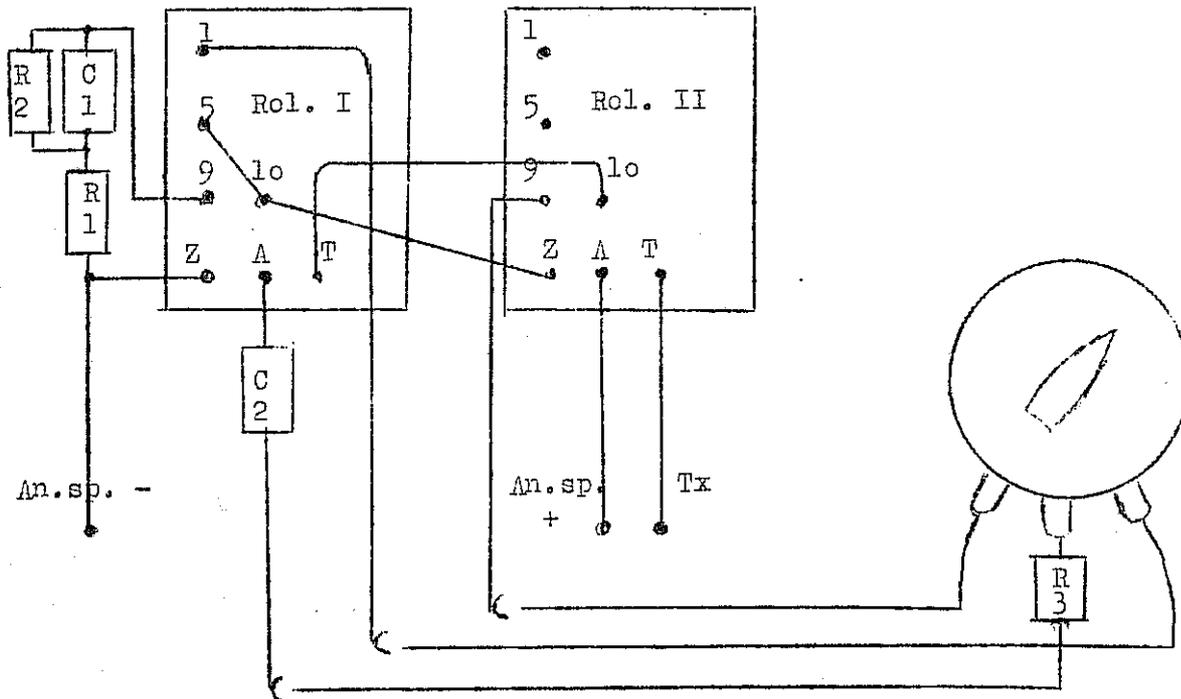
C2 hat 0.5 - 1 μf , das Abstimpot muß 500 Kilohm linear sein. Zur Sicherheit soll man zwischen C1 und Pot-Schleife noch einen 10- $\text{K}\Omega$ Widerstand (R3) einbauen, damit die Relaispulen auf keinen Fall überlastet werden. Maximaler Durchfluß: $\left(\frac{U}{R} = I, \frac{130 \text{ V}}{16 \text{ K}\Omega} = 8 \text{ mA} \right)$.

Allerdings ergaben Messungen keinen höheren Durchfluß als maximal 1 mA. Wahrscheinlich war ein gewisser Widerstand im Pot nicht auszuschalten. Der Pulsator arbeitet daher äußerst sparsam und schont die Batterie. Zur besseren Abstimmung schalten wir noch ein mA und ein Prüflämpchen in die Versuchsanordnung. Wenn nun die Anodenspannung eingeschaltet wird, müßten die Schaltung n rhythmisch erfolgen, pro Takt ungefähr 1 sek. Hoffentlich hat jeder gleich das Glück! In der Regel werden noch sorgsame Einstellungen der Relaisstellschrauben Z und T nötig sein, um den richtigen Takt auch bei den Extremstellungen des Pots zu erreichen. Die Anker bleiben nämlich bei unexakter Einstellung kleben. Hier kann ich leider keine weiteren Tips geben, beim Abstimmen merkt ohnehin jeder, worauf es ankommt.



Die Fixierungsschrauben für die Einstellschrauben Z und T sind zweckmäßig so weit zu lockern, daß sich die Einstellschrauben wohl ohne Gewalt bewegen lassen, aber nicht von selbst verdrehen können.

Am besten wird sein, den Impulsgeber im Sender einzubauen und nur das Pot herauszuführen. Ich selbst habe Zulitungskabel von 1.5m und die Anlage arbeitet klaglos. Hierzu noch einen Verdrahtungsplan:



Abschließend gebe ich noch die Werte der Bauteile bekannt, mit denen ich den Pulsator bereits betrieben habe. Die beste Anordnung kann sich jeder selbst durch Probieren ermitteln. Bei Schwierigkeiten bitte um Nachricht oder Zusendung des Pulsators.

- | | |
|----------------|---|
| Relais | Siemens 2x6 KQ |
| Anodenspannung | 130 V (müßte mit jeder anderen Spannung bei anderen R- und C-Werten funktionieren) |
| R1) | 1 MQ, Pot oder Regelwiderstand (andere R-Werte lassen sich durch Reihen- oder Parallelschaltungen von Widerst. frisieren) |
| R2) | |
| R3 | 10 KQ |
| C1 | } jede Kondensatorart, |
| C2 | |
| Steuer-Pot | o. 0.5-1 µf |
| Impuls-Pause | o. 0.5 MQ linear |
| | o. 0.7-1.5 sek (je nach Spannung und C2-Wert) |

K.Schredl

MATERIALSTELLE

Sicherlich seid Ihr jetzt schon alle im Besitze unserer neuen Preisliste, und wir hoffen, daß sie Euch gefällt. Wir ersuchen, in Zukunft nur Waren zu bestellen, die in unserer Preisliste aufscheinen. Wir sind natürlich auch weiterhin bestrebt, neue Artikel in unserem Lager aufzunehmen. Vergeßt aber bitte nicht, daß dazu unser Kapital vorhandensein muß, und wir bitten Euch in diesem Zusammenhang, Eure Rechnungen immer pünktlich zu begleichen.

Heute sind wir bereits in der Lage, Euch neue Artikel bekanntzugeben, die wir in unserem Lager aufgenommen haben.

Bitte fügt Eurer Preisliste bei bzw. ergänzt sie:

Seite 8	Super Tigre G2o Speed 2,5 ccm Glühkerzenm.	S 270,-
" 16	Spinner f. Super Tigre	S 30,-
" 17	Gumant, Gummischmiermittel à 40 g	S 6,50

Ferner ist neu einzufügen:

Quarz, 27120 kHz (Oberwellenquarz, schwingt auf 27120 kHz ohne Frequenzvervielfachung	S 140,-
Unterschale aus Alu für Speed-Super Tigre	S 38,-
KK-Plastikspinner 1 1/2 "	S 9,-
Bauplan Matador v. Rieger, Europameister für ED 2,46 ccm	S 13,-

Die angegebenen Preise sind wieder Bruttopreise. Bei Gruppenbestellungen auf alle Waren 15 % Gruppenrabatt.

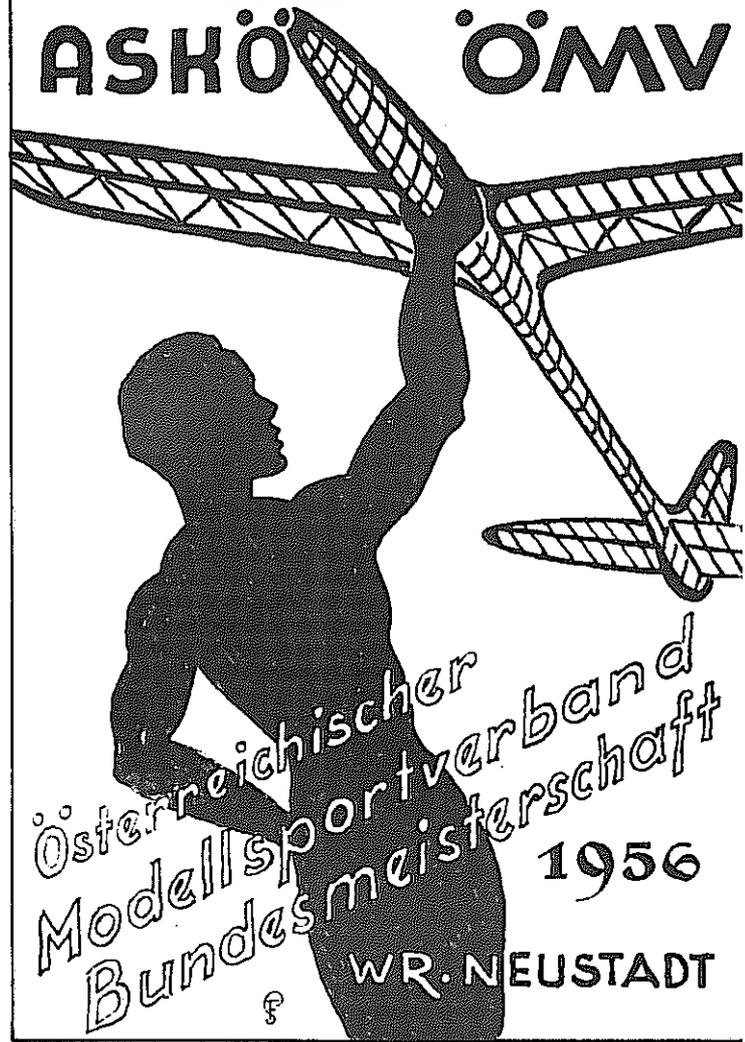
Außerhalb der Materialstelle bieten wir Euch recht sauber gebaute Balsa-Leistenschneider aus Plexi an. Sie sind von unserem Villacher Gruppenleiter Morokutti hergestellt. Preis p.Stk S 20,- netto

Und nun - recht viel Erfolg beim Bauen !!!

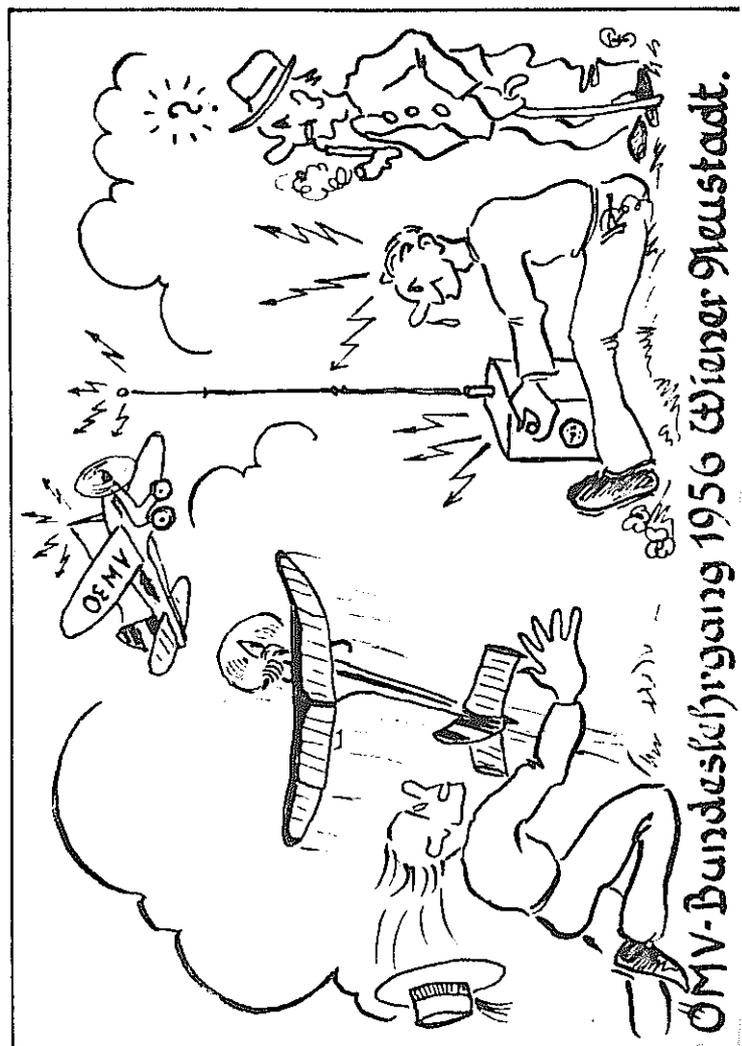
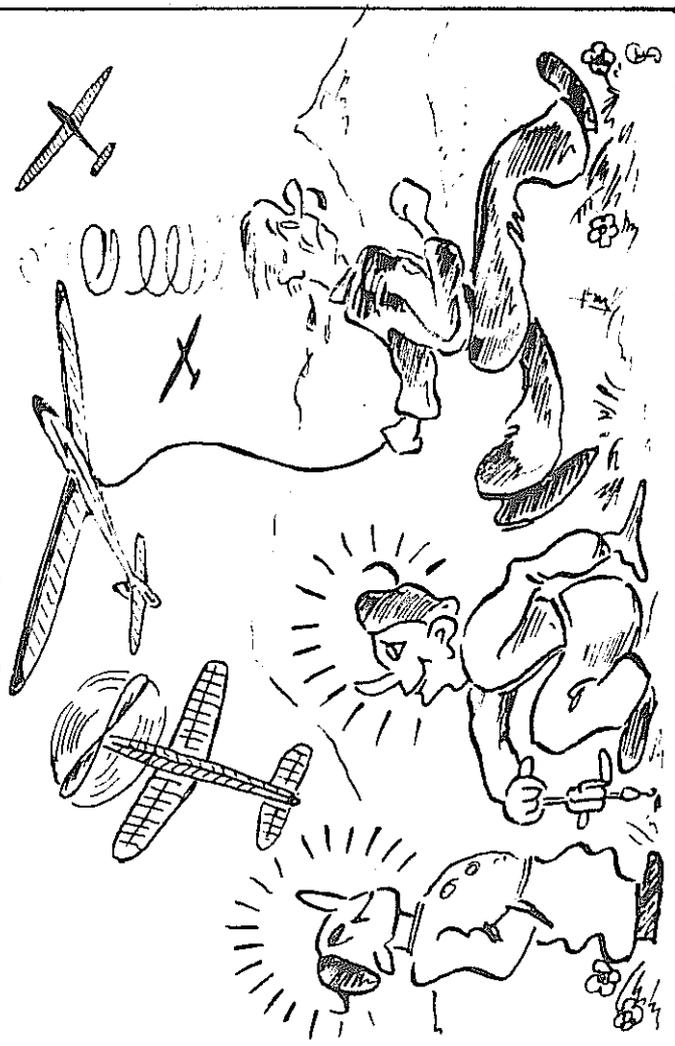
ÖMV-Bundeslehrgang 1956
Wiener Neustadt



ASKÖ ÖMV



ÖMV-Bundeslehrgang 1956 Wiener Neustadt.



ÖMV-Bundeslehrgang 1956 Wiener Neustadt.