

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

6. Jahrgang

1960

2

Feber.



"Ich habe Dir ja gleich gesagt, schenke
ihm lieber ein gutes Buch zum Lesen!"

"nach Praline"

VON DER JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG BZW. BUNDESVORSTANDSSITZUNG:

Am 16. Jänner 1960 fand in Wien die ordentliche Bundesvorstandssitzung statt. Leider habe ich kein Protokoll erhalten und so will ich einige Zeilen schreiben, von Dingen, an die ich mich erinnern kann.

Von allen Bundesländern war mindestens ein Vertreter anwesend, außer von Salzburg, da sich hier der Landesobmann telegrafisch krankheitshalber entschuldigt hatte. Der Bundesobmann begrüßte alle Anwesenden und dann kamen die einzelnen Fachreferenten zu Wort. Aus den Gesprächen und Diskussionen ergab sich folgendes:

In Wien wird jetzt das Bundessportzentrum gebaut und der Bau ist bereits soweit fortgeschritten, daß im Frühjahr mit dem Fesselflug auf dieser Anlage begonnen werden kann. Die Finanzen wurden reorganisiert und das Geld fließt jetzt besser als je zuvor. Bei der Materialstelle sind leider durch Unpünktlichkeiten der Gruppen große Außenstände. Leider müssen alle Gruppen darunter leiden, denn durch die Unkameradschaftlichkeit einiger erfolgt der Versand nur mehr per Nachnahme und dadurch müssen alle bei Bestellungen mehr zahlen.

Es wurden auch Gegenstimmen laut gegen unsere Entwicklungsgruppe. Dazu kann man nur sagen, seien wir froh, daß wir auch in Österreich so weit sind, daß wir jemand haben, der sich mit der Forschung und Entwicklung von Flugmodellen befaßt, denn dies kann nur zu unser aller Vorteil sein. Ich möchte hier nur auf die staatlich subventionierten Forschungsanstalten in den Oststaaten hinweisen und auf die sogenannten Werksmansschaften in einigen westlichen Ländern, sowie die diversen Mannschaften (Teams), die man bei ausländischen Meisterschaften sieht.

Es wurde auch gegen den einheitlichen Bundesbeitrag opponiert, weniger gegen den S 1.-- für die Versicherung, das wurde dann doch für gut befunden, aber wegen des S 1.-- für die Zeitung wurde heftig sturmgefahren. Warum eigentlich? Ist man nicht daran interessiert zu erfahren, was es Neues gibt, hierbei hauptsächlich in österreichischen Belangen? Für ausländische Publikationen werden bedenkenlos bis zu S 15.-- ausgegeben. (Für diesen Betrag könnten wir auch mehr und in besserer Ausstattung liefern.) Außerdem bei reger Mitarbeit können wir den Inhalt auf Eure Wünsche abstimmen. Wird nicht mitgearbeitet so können wir nur das bringen, von dem wir denken, daß es allgemein interessant ist.

Gegen Ende wurde dann doch die Einigung erzielt, in demokratischer Weise durch Mehrheitsbeschluß und so gehen wir mit geeinten Kräften das Jahr 1960 an, mit, am Stichtag, 347 Mitgliedern, die in 54 Gruppen arbeiten und im ÖMV vereinigt sind.

VOM ORGANISATIONSREFERAT:

In der geschäftsführenden Bundesvorstandssitzung vom 9.2.1960 wurden erstmalig neben dem bisher bekannten Bundestechniker für Flugmodellbau Erich Jedelsky, die Bundestechniker für Schiffsmodellbau Willy Smutny, Wien I., Elisabethstraße 8, und für Eisenbahnmodellbau Ernst Polacek, P.A. Post- und Telegrafendirektion Wien I., Dr.Karl Luegerplatz 5, in ihre Arbeitsbereiche eingeführt und haben ihre Tätigkeit nunmehr aktiv aufgenommen.

An alle Modellsportler richtet die Bundesleitung die höfliche Aufforderung, werbend für die Sparten Schiffsmodellbau und Eisenbahnmodellbau zu wirken und Modellsportler, die diesen Sport ausüben wollen, an die oben angeführten Kollegen zu verweisen. Beide Kollegen sind auf ihrem Gebiet ausgezeichnete Fachleute und jederzeit in der Lage, mit Rat und Tat solchen Sportlern dienen zu können.

Das Organisationsreferat bittet hinsichtlich einer disziplinierten Ordnung alle Modellsportler, den auf der Jahreshauptversammlung bundeseinheitlich beschlossenen Bundesbeitrag in Höhe von S 2.-- auf das Konto 194.460, zugunsten Konto 6007 mit Erlagschein pünktlich zur Einzahlung zu bringen. Dieser Bundesbeitrag pro Monat S 2.-- dient ausnahmslos dem Zweck, daß alle Modellsportler in vollen Genuß der Rechte kommen, die durch den Abschluß der Haftpflichtversicherung für die Zeit vom 1.1. - 31.12.1960 gewährleistet sind. Die Voraussetzung jedoch für diese Rechte bildet die pünktliche Prämienzahlung. Weiters ist in diesem Betrag S 1.-- für die monatlich erscheinende Modellsportzeitung inbegriffen. In diesem Zusammenhang werden alle Modellsportler aufgefordert, durch Beiträge wirkungsvoll dazu beizutragen, damit der Sinn dieser Zeitung, eine Verbindung zwischen Mitglied und der Bundesleitung, sowie den Mitgliedern untereinander, voll erfüllt werden kann. Beiträge für die Zeitung müssen bis spätestens 25. eines jeden Monats beim Organisationsreferat des Österreichischen Modellsportverbandes, Wien I., Wipplingerstraße 35, eingelangt sein, um in die nächste Nummer aufgenommen werden zu können. Sinngemäß erfolgen Aufnahmen in die Zeitung von verspätet eingelangten Beiträgen erst in den nächsten Nummern.

Als neugewählter Funktionär des Österreichischen Modellsportverbandes bin ich mir dessen bewußt, daß eine erfolgreiche Arbeit nur dann gewährleistet ist, wenn alle Mitglieder und Funktionäre zu einer positiven Zusammenarbeit bereit sind und gebe die Versicherung, daß ich mein Mandat im Interesse des Österreichischen Modellsportverbandes nach bestem Können ausüben werde.

Organisationsreferat
Franz Hahofer, Sekr.d.AK-NÖ.

VON DER BUNDESLEITUNG:

Die ÖMV-Bundesleitung wünscht allen ihren Funktionären, Mitgliedern und Freunden ein frohes und erfolgreiches Jahr 1960!

Wir rechnen auch weiterhin mit derselben freundschaftlichen Zusammenarbeit wie bisher.

Neue Anschrift der Bundesleitung:

Ab 1. Jänner 1960 hat die Bundesleitung die neue Anschrift:

Österr. Modellsportverband - Bundesleitung
W i e n I., Wipplingerstraße 35

Sämtlicher Briefverkehr ist nun über diese neue Anschrift abzuwickeln. (Einreichen von Prüfungen, Abzeichen-, und Verlagsartikel, Wettbewerbsunterlagen usw.)

Ein direkter Briefverkehr Bundesleitung-Baugruppen findet nur dort statt, wo noch keine eigene Landesgruppe besteht. Sonst Briefverkehr nur über die Landesgruppen.

Bestellungen bei der Materialstelle müssen unbedingt getrennt von der Bundesleitungspost erfolgen und können von den Gruppen direkt durchgeführt werden. Anschrift wie bisher:

ÖMV-Materialstelle, Wien 12, Ruckergasse 40.

Mitgliedsausweise:

Ab 1960 können an Veranstaltungen und Wettbewerben nur Sportler teilnehmen, die im Besitze des neuen ÖMV-Mitgliedsausweises sind! Die Ausweise sind nur mit dem Jahresstempel gültig!

Prüfungsprämien 1958:

Die Prüfungsprämien für 1958 konnten endlich flüssig gemacht werden und die Beträge wurden den einzelnen Gruppen gutgeschrieben.

ÖMV-Ehrenzeichen:

Auf Grund mehrerer Anfragen geben wir nochmals den Beschluß des Bundesvorstandes vom Mai 1956, bezüglich der Erlangung von ÖMV-Ehrenzeichen bekannt:

Die ÖMV-Ehrenabzeichen werden in 3 Kategorien verliehen und zwar in Bronze, Silber und Gold.

Aussehen: Kleines ÖMV-Emailabzeichen mit entsprechendem Kranz herum.

GRUPPENBERICHTE:

Jahresbericht aus Kärnten:

1. Organisation:

In Kärnten arbeiten in folgenden Orten ÖMV-Gruppen: Klagenfurt - Villach - St.Veit/Glan - Spittal/Drau - Lienz - Hüttenberg - Feistritz/Drau und einige kleine arbeiten noch sporadisch als Einzelgänger.

Herr Kainz, nominell Landesfachwart verhält sich passiv, erscheint kaum einmal zu den ASKÖ-Ausschusssitzungen, betreut aber intensiv die Kärntner Fernsteuerer.

Die einzelnen Gruppen sind den jeweiligen ASKÖ-Sportgruppen angeschlossen (SCA-St.Veit oder ATUS-Hüttenberg), andere wieder arbeiten selbständig (Spittal, Feistritz). Im Land selbst fehlt die Koordination, es gibt keinen zentralen Arbeitsausschuß. Herr Bast, Unterköfler und zum Teil Herr Kainz scheinen bei Landesveranstaltungen gewöhnlich als Organisatoren auf.

2. Finanzen:

Die Mitgliedsbeiträge (spärlich da meist von Jugendlichen) fließen den jeweiligen Vereinskassen zu. Abgaben nach außen jedoch werden keine ausgegeben.

3. Veranstaltungen: 1959.

- a) Herbst Klagenfurt - Fernsteuerbewerb, ca. 8 Teilnehmer.
- b) Herbst Spittal - Fernsteuerbewerb und Fesselflug.
- c) Mai - Frühjahrsmeisterschaft A/2 und Motorfreiflug, Bürgermeister Schatzmeyer-Wanderpokal.
- d) ASKÖ-Bundessportfest: A/2 Ranner Peter 1. Platz. Reching Kunstflug 6. und 7. Platz. Privas Kunstflug 3. Platz Jugend. Turner Josef, Schönheitswettbewerb 3. Platz.
- e) Sommer-Bauwoche und anschließend
- f) Ausstellung.
- g) Kärntner Herbstmeisterschaft, Volker Cerne A/2 Sieg, Morokutti Motorfreiflug Sieger.
- h) Gruppenmeisterschaft St.Veit A/2 = 11 Teilnehmer.

4. Vorschau für 1960:

- a) Kunstflugmeisterschaft.
- b) Frühjahrs- und Herbstmeisterschaft.
- c) Schaufliegen.
- d) Bundesmeisterschaft.
- e) Fernsteuermeisterschaft.
- f) Koordinierung.
- g) Bauwoche.

Unterköfler
St.Veit/Glan

Landesgruppe Steiermark, Jahresbericht für 1959:

Mit Beginn des Jahres 1960 bestehen in der Steiermark 11 ÖMV-Gruppen mit 110 Mitgliedern. Es sind dies die Gruppen:

Liezen, Birkfeld, Eisenerz, Eisenerz-Kinderfreunde, Feldbach, ASV-Puch-Ikaros, Judenburg, Knittelfeld, Weiz, Vordernberg, Krieg-lach.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Mitgliedstand ver-ringert. Doch ist dies kein Rückschritt, da Gruppen bzw. Mitglie-der, die nicht arbeiteten ausgeschlossen wurden.

In nächster Zeit wird gemeinsam mit der Landesleitung der ÖGB-Jugend eine Werbeaktion durchgeführt, die sich über ganz Steiermark erstrecken wird. Hemmend ist vor allem der Werkstätten-mangel. Nicht einmal in Graz gibt es eine zentrale Werkstätte des ÖMV. Die Finanzierung hat bisher halbwegs geklappt. Auf eine Ein-hebung von Mitgliedsbeiträgen wurde verzichtet, da unsere Gruppen-mitglieder ohnedies durch den Kauf von Material und anderen Dingen sehr belastet sind.

Drei Einführungskurse wurden in Zeltweg unter der Lei-tung von E.Jedelsky und J.Köppel. Diese Kurse dienten zur Verbes-derung der Technik und Taktik und zur Hebung des allgemeinen Lei-stungsniveaus.

Bei den Landesmeisterschaften am 2. und 3. Mai in Zelt-weg nahmen 34 Modellflieger in allen Klassen teil. Hier konnte man schon eine Steigerung der Leistungen auf Grund der Schulungen fest-stellen. Bei den Bundesmeisterschaften in Linz schnitt die Steier-mark relativ gut ab. ÖMV-Steiermark belegte in der Einzelwertung der Klasse Wakefield den ersten Platz. Bundesmeister in dieser Klas-se wurde Johann Sbaschnigg. Den dritten Platz konnte Jantscher Nor-bert erkämpfen. Weiters wurde noch der 8., 9. und 11. Platz belegt. In der Mannschaftswertung erreichten wir den 1. und 4. Rang. Bei den A/2 Seglern belegte die Steiermark in der Einzelwertung den 7. und 9. Platz von 66 Teilnehmern, also ein relativer Erfolg. In der Mannschaftswertung langte es zum 3. und 4. Platz. Bei der Jugendwertung in A/2: Mannschaft: Erster Platz, Einzel: 2. und 3. Platz.

Klasse RC III: Mit Rosenauers drittem Platz hatten wir keine Chan-cen. Diese Klasse ist bei uns noch entwicklungsfähig und muß in der Landesgruppe noch forciert werden. Bei Jetex wurde Heinz Fenz, Graz Bundesmeister, außerdem gab es noch einen 4. Platz. Ebenfalls einen 4. Platz erzielte Hans Kainrath im Fesselkunstflug.

Lokale Veranstaltungen der einzelnen Gruppen:

Bewerb in der Klasse A/2 von der Gruppe ASV-Puch-Ikaros mit 19 Teil-nehmern am 21.6.1959 in Zeltweg.

Bewerb der ÖMV-Gruppe St.Margarethen am 10. und 11. Oktober 1959 ge-meinsam mit ASV-Puch-Ikaros in Zeltweg, 32 Teilnehmer - 7 Gruppen. Hierbei gab es zwei Pokale: Wanderpreis der Stadt Graz für A/2 und Wanderpokal der Gewerkschaftsjugend für Wakefield.

Am 19. und 20.12. Gruppenleiterschulung in Graz mit theoretischem Unterricht und damit verbunden eine Analyse der technischen und taktischen Mängel des abgelaufenen Jahres. Dieser Gruppenleiterschulung ging die Jahreshauptversammlung voraus, in der der bisherige Landesobmann Dr. Franz Lechner sein Mandat wegen Arbeitsüberlastung zurücklegte und die Geschäfte seinem bisherigen Stellvertreter Herbert Haberl übergab, der nunmehr Obmann des ÖMV Steiermark ist.

Vorschau auf 1960:

Das Arbeitsprogramm für 1960 wurde anlässlich der Jahreshauptversammlung erstellt und dient vor allem zur weiteren Verbesserung der Start- und Flugtechnik und der Weiterentwicklung der Standardmodelle.

Folgende Kurse wurden ausgeschrieben:

1. 26. und 27. März Flugplatz Zeltweg
2. 9. und 10. April Flugplatz Zeltweg
3. 23. und 24. April Flugplatz Zeltweg.

ÖMV-Landesmeisterschaften am 14. und 15. Mai 1960 in Zeltweg.

Gruppenveranstaltungen:

Voraussichtlich Juli/August Wettbewerb um den Wanderpreis der Gruppe ASV-Puch-Ikaros in A/2 und I in Zeltweg.

Am 8. und 9. Oktober Wettbewerb um den Wanderpreis der Klasse Wakefield ÖCB-Jugend Steiermark. Gleichzeitig Bewerb um den Wanderpreis der Stadt Graz in der Klasse A/2. Dieser Bewerb gilt nur für steirische ÖMV-Gruppen!

Um unsere Konkurrenzfähigkeit auch international unter Beweis stellen zu können, sind mit dem jugoslawischen AERO-Club Verhandlungen aufgenommen worden. Falls eine Einigung zustande kommt, wird ein Bewerb wahrscheinlich in allen Klassen in den Monaten Juli oder August durchgeführt.

Anschließend möchte ich noch den Redakteur und Gestalter des "Modellsportes" Franz Czerny für seine gute publikatorische Arbeit danken. Es ist nicht leicht eine Zeitung so wie unsere abwechslungsreich und interessant zu gestalten. Aber unser Freund Czerny hat es immer geschafft. Deshalb gebührt ihm Dank und Anerkennung und wir wünschen ihm weiterhin viel Erfolg und einen großen interessierten Leserkreis.

Sport frei!

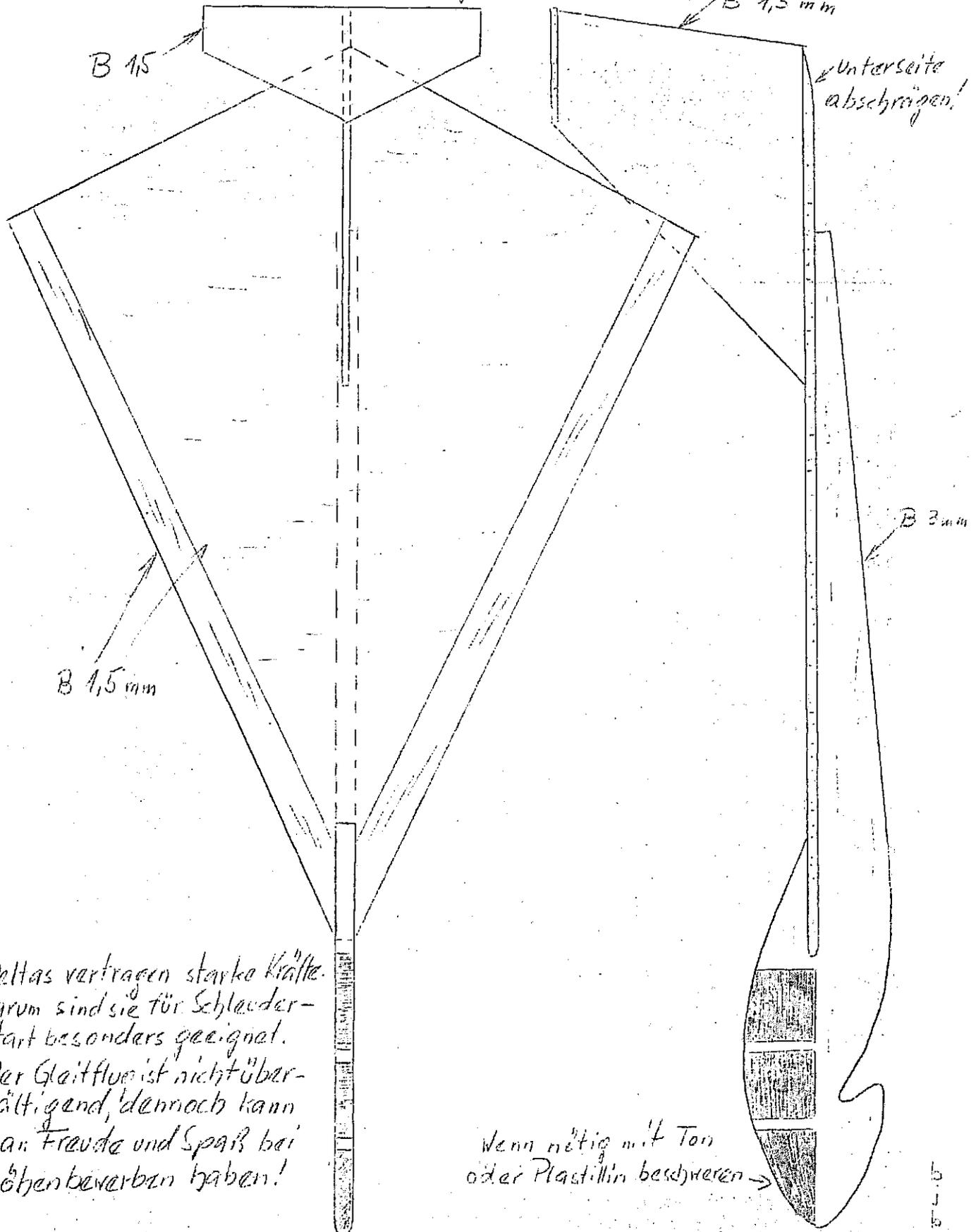
Der Landesobmann:
Herbert Haberl.

Vielen Dank für die Lorbeeren im letzten Absatz. So überwältigend ist meine Arbeit auch nicht. Ich möchte auch der Landesgruppe Steiermark für ihre Mithilfe und die Arbeit (Abziehen und Versand) an der Zeitschrift danken! Leider sind nicht alle Gruppen an unserer Zeitung interessiert und jammern um den einen Schilling, daß sie aber für ausländische Zeitschriften rund S 15.-- monatlich pro Exemplar ausgeben, wird stillschweigend vergessen!

CZ.

DELTA DEMON

Schleudersieger für Sport und Spaß $B 1,5 \text{ mm}$



• Deltas vertragen starke Kräfte.
 Darum sind sie für Schleuderstart besonders geeignet.
 Der Gleitflug ist nicht überwältigend, dennoch kann man Freude und Spaß bei Höhenbewerben haben!

Wenn nötig mit Ton oder Plastilin beschweren →

5-1-5

TECHNISCHE BERICHTE:

"MECATRON" - die Anlage für die breite Masse der
Modell f l i e g e r ?

=====
Die "Modellflugentwicklungsgruppe", die im ÖMV die Aufgabe hat, die Entwicklung von Sportsparte und Sportgerät im Modellflug voranzubringen, hat gegen Schluß der Saison 1959 die "MECATHRON" Funkfernsteueranlage der Firma Metz, vertrieben durch die Firma SCHUGO - kurz erproben können.

Vorerst scheint es unumgänglich, den grundsätzlichen Standpunkt zum Thema RC darzulegen: Es ist der des Modellfliegers und nicht der des Hochfrequenzinteressenten. Für den am Funktechnischen Interessierten ist es sekundär, ob er seine Steuerung z.B. im Flugmodell oder Schiffmodell erprobt. Er zieht daher nicht selten die risikolosere Sparte des "zweidimensionalen" Schiffssportes vor. Für ihn ist das Modell Mittel zum Zweck, nämlich die verschiedensten Möglichkeiten der Fernsteuerungstechnik zu erproben. Anders der Modellflieger. Für ihn ist die Fernsteuerungsanlage Mittel zum Zweck, nämlich um sein Modell lenken zu können. Hieraus ergeben sich grundsätzliche Unterschiede. Während der Hochfrequenztechniker dazu neigt, mit seiner Steueranlage nie fertig zu werden - die Veränderungen daran machen ja den tiefsten Inhalt seiner Arbeit dabei aus - kann der Modellflieger überhaupt erst anfangen, wenn ihm eine fertig-funktionierende Anlage zur Verfügung steht. Der erfahrene Modellflieger und erfahrene Radiotechniker in einer Person ist die große einsame Ausnahme und eine Teamarbeit, Modellflieger - Hochfrequenztechniker, scheitert in den meisten Fällen: einmal daran, daß ja im Hobby sich der Individualismus voll entfalten kann und soll, und zweitens aus den vorher erwähnten verschiedenartigen Interessen von Modellflieger und Radiotechniker an der Sache. Aus allen diesen Gründen ist dem Modellflug, das heißt praktisch der Masse der hochfrequenztechnischen Laien von Modellfliegern, von den vielen Hobby-Radiotechnikern keine narrensichere Fernsteueranlage beschert worden. Es war zu erwarten, daß die einschlägige Industrie, auch durch ihre größeren Möglichkeiten dem Modellflieger ebenso die Fernsteuerung erschließen würde, wie sie ihm auch den Diesel- bzw. Glühzündermotor gebracht hat.

Als wir dies alles auf Grund der praktischen Erfahrung der letzten Jahre erkennen mußten, begannen wir einfach auf die für den Modellflieger geeignete Anlage zu warten.

Fest stand, daß bei einer kommenden Industrieanlage, die einwandfreie Betriebssicherheit das primäre sein müßte, da die Anlage ja von Laien zu betreiben sein würde, also am besten so einfach wie ein Radioapparat funktionieren müßte.

Als Vergleich dazu konnte man vielleicht noch die Kompliziertheit in der Betriebnahme des heutigen Dieselmotors als Mindestforderung dafür gelten lassen. Selbstverständlich darf das Gewicht des Empfängerteiles nicht so groß sein, daß dafür schon ein Kleinflugzeug statt eines Flugmodelles notwendig ist. Der Grad der Erfüllung dieser beiden Forderungen entscheidet über die Verbreitung einer Fernsteueranlage in der breiten Masse der funktechnisch unbelasteten Modellflieger, läßt man einmal die finanzielle Seite unberücksichtigt. Weiters war von allem Anfang an zu erkennen, daß für die große Masse nur die Einkanalanlage geeignet und auch ausreichend sein würde. Einmal weil es dem Modellflieger primär voll auf genügt, sein Modell unter Richtungskontrolle zu haben. Diese einfache Dirigiermöglichkeit bietet allein schon sovieler Möglichkeiten des fliegerischen Vergnügens, sportlichen Wettstreites und aerodynamisch-meteorologischer Forschungstätigkeit, daß vorerst gar keine größeren Ansprüche auftauchen, die ja doch nur mit komplizierten, damit teuren und weniger betriebssicheren Anlagen erkaufte werden müssen. Zum anderen ist es notwendig, sich ohne Illusionen darüber klar zu sein, daß die sogenannte "Krone des Modellfluges", der ferngesteuerte Kunstflug nur relativ wenigen vorbehalten bleiben wird. Und zwar ist ein mit seinen vielen Rudern ausgerüstetes Kunstflugmodell bei der Masse der Modellflieger nicht mehr als betriebssicher zu erwarten und zweitens ist der Freiflugkunstflug nicht mit dem Fesselkunstflug vergleichbar. Im Fesselflug geht die Lage des Modelles über den Zug der Leinen in die Hand und damit direkt ins Gefühl des Piloten. Hieraus entwickelt sich dann ein direktes unbewußt-gefühlsmässig artistisches Reagieren und Steuern. Im Fernsteuerkunstflug dagegen muß erst das Auge die Lage des Modelles richtig erkennen, der Intellekt die darauf nötige richtige Steuerbewegung herausfinden und die Hand den richtigen Impuls betätigen. Daß bei diesem langen und komplizierten Reaktionsweg viel leichter Fehlleistungen eintreten, ist klar. Hieraus und aus der vorher erwähnten mechanischen und radiotechnischen Kompliziertheit des Modelles selbst ergeben sich dann die obligaten Abstürze, die in Verbindung mit dem erheblichen finanziellen Verlust bei den meisten zum Aufgeben des Kunstfluges führt. Wir hielten darum Ausschau nach einer Industrieanlage folgender Art:

1. Betriebssicher
2. Einkanal
3. Preiswürdig.

Durch das besondere Entgegenkommen der Vertretung der Firma SCHUCO in Wien, konnten wir relativ früh zwei "Mecatronic"-Anlagen erwerben. Sie wurden mit der Rudermaschine "Telematic", die zur vollsten Zufriedenheit arbeitete, versehen. Bei den Standproben zeigte es sich sofort, daß die Batterien des Senders sich rasch erschöpften, was für einen intensiveren Flugbetrieb erstens zu teuer und zweitens zu unsicher war. Die Sender wurden daher in der Folge nur mehr mit Akku - in der Hauptsache am Auto angeschlossen - betrieben. Hieraus ergab sich eine absolute Verlässlichkeit und auch eine ausreichende Bequemlichkeit im Flugbetrieb. Auch beim Empfänger wurde nach den Standproben von den Pertrixbatterien abgegangen und nur mehr jeweils ein Satz von 5 Stück DEAC-Knopfzellen von 6 1,2 V und 150 oder 225 mA/h verwendet. Diese sind in der Anschaffung wohl teurer, jedoch im

Flugbetrieb durch die Auflademöglichkeit (über Nacht) am Lichtnetz, in ihren Betriebskosten gleich Null. Ferner sind sie anspruchslos in der Wartung, praktisch von unbegrenzter Lebensdauer, von geringem Gewicht und Ausmaßen und von überdimensionierter Kapazität für einen ganzen Tag ununterbrochenen Flugbetrieb. Sie haben sich bestens bewährt. Auch hier ist uns die Wiener Vertretung der Fa. SCHUCO durch leihweise Überlassung von DEAC-Zellen entgegengekommen. Mit dieser Kombination "Mecatron" Sender und Autobatterie-"Mecatron" Empfänger mit "Telematic" und DEAC-Zellen konnte der Verfasser und mehrere Mitglieder der Entwicklungsgruppe als absolute HF-Laien anstandslos viele Stunden zum sicheren Fliegen kommen. Der Empfänger wurde nur einmal - am ersten Tag - abgestimmt und zwar soweit bis die Zeichen des sich mit Modell und Empfänger entfernenden Helfers nicht mehr ausgenommen werden konnten. (Der Helfer hat am Empfänger die Abstimmung vorgenommen, so stelle ich mir es vor. Oder wurde am Sender abgestimmt? Das glaube ich doch nicht und außerdem käme man mit der Post in Konflikt, da die Frequenz nicht mehr stimmen würde! CZ.) Hierbei arbeitete der Empfänger bis zum Schluß einwandfrei. Im Flug wurde das Modell wiederholt soweit vorgeschickt, daß seine Bewegungen mit einem Fernglas 5 x 30 gerade noch erkennbar waren. Auch hierbei arbeitete die Anlage einwandfrei. Für den Flugbetrieb war die Reichweite völlig ausreichend, obzwar wir vergeblich nach dem Zusatzschalter am Sender suchten, der die Reichweite noch um 30 % steigern sollte. Die erste Anlage wurde in unserem A/2-Standard-Segler eingebaut, der erst im Hochstart eingeflogen, aber dann nur mehr mit einem 1 ccm Taifun "Hobby" Diesel auf einem Parasol als Hilfsmotor geflogen wurde. Das Modell hat bisher ca. 80 Starts von durchschnittlich je 10 - 17 Minuten Gesamtflugdauer bei je 4 - 5 Minuten Motorlauf hinter sich bis in Höhen, daß man gerade noch sehen konnte, wie das Modell flog und die uns allen immens viel Spaß gemacht haben. Auch die Frauen haben mit Begeisterung und Erfolg die "Taste gedrückt". Der Motorparasol mit Gummiringen seitlich abgespannt und auf einer Schaumstoffzwischenlage am Flügel befestigt, übertrug fast keine Vibration auf die Zelle und damit Empfänger und Telematic, weswegen wir über eine Vibrationsempfindlichkeit der Empfängerkombination noch keine endgültige Aussage machen können. Mehrere harte Landungen durch Unterschneiden, wobei der Empfänger sogar einmal herausgeschleudert wurde, sowie Gegenhandlandungen - im Leewellenaufwind des Wienerwaldes konnten wir sehr interessante Flüge machen - hat der Empfänger anstandslos verkraftet, obwohl er ungenügend in Moltopren-Schaumstoff gelagert war.

Einem senkrechten Spiralsturz durch Unterschneiden, bei dem das Rumpfbot total zertrümmert wurde, hat allerdings weder die "Telematic" noch der Empfänger - alles war ineinander verkeilt - überlebt. Aber daran war die Anlage nicht schuld, wie auch eine solche Festigkeit schwer von einer Empfängeranlage verlangt werden kann, so immens wichtig sie ohne allen Zweifel für die Praxis des Modellfluges wäre.

Die zweite Anlage konnte von Ing. Jansa dem HF-Experten unserer Gruppe nur kurz geflogen werden. Sein gedrungenes sehr wendiges Modell - wieder mit dem Hilfsmotor - hatte bereits eine Reihe begeisternder Flüge mit "rein in die Steilspirale und raus aus der Steilspirale" tadellos absolviert. Aus einem normalen Flug setzte es in 150 m Höhe zum Spiralsturz an und zerschellte trotz verzweifelter Tastens am Boden. Die Ursache war verblüffend und erst nach geraumer Zeit gefunden:

Der Tastknopf am Sender war defekt geworden, der Knopf ließ sich wohl drücken, aber innen stand der Kontakt auf "ein" und der Sender strahlte ununterbrochen schön brav weiter. Stecker zum Akku ziehen und das Modell wäre gerettet gewesen - aber wer denkt schon an so was!

Die Schalter beim "Mecatron" scheinen überhaupt der schwache Punkt zu sein. Die NF-Stufeneinstellung am Sender wie am Empfänger nur ein bißchen ungenau eingerastet und aus ist's, abgesehen davon, daß man sich beim Umschalten die Finger verrenkt. Der Sendertastknopf geht für längeren Betrieb auch zu schwer.

Diese Mängel unbedingt abgestellt und vielleicht Empfänger, Batterien und Rudermaschine in einem einzigen kompakten Kasten vereint, ist die "Mecatron" - Anlage bestimmt prädestiniert, weiteste Verbreitung auch bei den funktechnisch unbelasteten Laien des Modellflugsportes zu finden und sogar darüber hinaus, wenn auch der versprochene Dreikanapzusatze das hält, was die Einkanalanlage schon gezeigt hat.

Erich Jedelsky
Leiter der Modellflugentwicklungsgruppe des
Österreichischen Modellsportverbandes.

ÖMV-Standard-Modelle:

Bei Erscheinen dieser Zeilen dürften die Pläne für die STANDARD-Modelle in der Materialstelle bereits zu haben sein.

Red.

Laut Beschluß der letzten Technikertagung sollen ab 1960 Einführungsschulungen in den Wettbewerbsmodellflug durchgeführt werden. Da eine zeitlich knappgedrängte Wochenendschulung nur mit einem einzigen Modelltyp und nicht mit einer Unzahl verschiedener Konstruktionen erfolgreich sein kann, wurde dafür die Schaffung von ÖMV-Standardmodellen beschlossen.

Die Entwicklungsgruppe des ÖMV hat 1959 die zwei dringendsten Standardtypen für den Freiflug, nämlich für A/2 und I entworfen. Ihre Entwicklungsvarianten haben bei den Landesmeisterschaften in Wien und den Bundesmeisterschaften 1959 in Linz erfolgreich bestanden.

Die Form der Standardmodelle kann keine endgültige sein. Sie wird sich stetig den neuen Vorschriften und dem technischen Fortschritt anzupassen haben. Alljährlich bei den entsprechenden Konstruktionswettbewerben sollen alle diesbezüglichen Verbesserungen vorgeführt und bewertet werden. Daher seien im folgenden die Leitgedanken zum Entwurf der Standardmodelle festgehalten:

Fragt man nach dem Weg zum erfolgreichen Wettbewerbsmodellflieger so lautet er ganz einfach:

"Fliegen, fliegen und wieder fliegen und soviel bauen, daß man immer genug zum Fliegen hat!"

Diese Richtschnur liegt daher auch unserer Schulung im allgemeinen und im besonderen den Modellen der Standard-Reihe zu Grunde. Wer daher mit seinem fertigen Modell nicht auch viel fliegt, für den hätten die Standardentwürfe ihren Zweck nicht erfüllt.

Die Standardmodelle sollen dem fortgeschrittenen Modellflieger zur Grundeinführung und zum ersten Training in den verschiedenen Sparten dienen. Sie sollten ihn mit den Besonderheiten der jeweiligen Sparte bekanntmachen. Um dieses Ziel zu erreichen und möglichst viele auf diesem Gebiet beginnende Modellflieger er-

folgreich zum Fliegen zu bringen, wurde der Entwurf der Standardmodelle nach einer Reihe von Forderungen gestaltet:

Die Modelle sollten:

1. einfach und schnell zu bauen,
2. leicht zu fliegen,
3. sehr betriebssicher und von robuster Dauerhaftigkeit im Trainingsflugbetrieb,
4. von günstigen Flugeigenschaften und ausreichender Leistung und
5. von annehmbarem Äußeren

sein.

Diese Bedingungen selbst oder die Erfüllung dieser Bedingungen ständig zu vervollkommen sollte das Augenmerk aller sein.

Erich Jedelsky

Leiter der Modellflugentwicklungsgruppe
des ÖMV

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

Bitte könnte jemand von unseren Mitgliedern, der einen "Satelitt" gebaut und mit Fernsteuerung geflogen hat, schreiben, was für Winkeldifferenzen und Gewichte er verwendet hat (ohne und mit Fernsteuerung). Ich denke da z.B. an unseren Bundesmeister Koll. Schmidhammer. Unkostenbegleichung beim nächsten R.C. Wettbewerb.

Alfred BIRKE
Wien 15, Gablenzgasse 29 '13

Erwiderung auf verschiedene Anschuldigungen anlässlich der Bundesvorstandssitzung gegen die Zentralwerkstätte Wien:

Da bei der Bundesvorstandssitzung des ÖMV in Wien von einigen Delegierten aus den Bundesländern die Äußerung gemacht wurde, daß die Zentralwerkstätte irgendwelche finanzielle Hilfe hat, möchte ich mich als Kassier derselben zu Worte melden und folgenden Bericht abgeben:

Laut Kassabuch der ZW. beginnend mit 1.1.1954 bis zum heutigen Tage wurde als einmalige Subvention vom ASKÖ-Wien zur Renovierung der Werkstätte am 13.10.1958 der Betrag von S 3000.-- überwiesen.

Als Ausgaben wurden an den ASKÖ-Wien als ASKÖ-Anerkennungsbeitrag S 150.-- pro Jahr eingezahlt. Das sind bis heute S 1.050.--. Die Werkstätte ist Eigentum des ASKÖ-Wien, jedoch werden Zins (Miete) und Licht aus der Gruppenkasse gedeckt. Dieser Betrag macht jährlich, genauer Durchschnitt von 5 Jahren, S 4.983.--. Diese Ausgaben werden zur Gänze von den 48 Mitgliedern gedeckt, welche vom 1.1.1960 an S 10.-- Mitgliedsbeitrag einzahlen und davon S 2.-- an den Bund für Versicherung und Zeitung abliefern müssen. Daraus ist ersichtlich, wieviel für die Erhaltung der Werkstätte übrig bleibt. Das Baumaterial muß sich jedes Mitglied selbst käuflich im öffentlichen Handel erwerben und mitbringen, genauso, wie in allen anderen Bugruppen außer Was den Namen der Zentralwerkstätte betrifft, möchte ich darauf hinweisen, daß die ganze Organisation von hier ihren Ausgang genommen hat.

Da ich selbst seit 1951 Mitglied bin, kann ich bezeugen, daß die ZW. bisher nur gearbeitet hat und bis jetzt keine finanzielle Hilfe von irgendeiner Seite bekommen hat.

Weiterhin möchte ich noch feststellen, daß eine Identität mit der Leistungsgruppe in Meidling oder anderen Wiener Gruppen nicht besteht, außer daß wir im ÖMV vereint sind.

Dies alles nur zur Klarstellung, damit in Zukunft keine Verwechslungen entstehen.

Flug frei!

BIRKE
Kassier der Z.W. Wien

Die Redaktion ist für die im Briefkasten veröffentlichten Zuschriften nicht verantwortlich und ebenso wird auch nicht unbedingt die geäußerte Meinung geteilt.

Red.

INTERESSANTES:

Kaum glaublich, aber vor 20 Jahren wurde der Fesselflug entdeckt! Im Jahre 1940 wurde der Fesselflug in der uns bekannten Form mit zwei Leinen vom amerikanischen Modellflieger Jim WALKER erfunden und eingeführt, nach dem vorher schon Versuche mit einer Leine gemacht wurden. Bei diesen hielt der Modellflieger einen Stock in der Hand, an welchem das Modell mit einer Leine befestigt war. (Ähnlich einer Peitsche.) Aus dieser Art hat sich das "Monoline" System von Victor STÄNZEL entwickelt, das jetzt von der FAI bei Geschwindigkeitsflügen zugelassen wurde. Doch das populärere System ist das von WALKER, das in den englisch sprechenden Ländern U/control oder Controlline genannt wird. Um noch einmal auf "Monoline" zurückzukommen. In der jetzigen Form hält der Modellflieger einen Griff in der Hand, der sich am besten mit einem Drillbohrer vergleichen läßt. Von diesem "Drillbohrer" geht nur eine Leine zum Modell. Durch vor oder zurückschieben des Handstückes wird die Leine verdrillt und dies im Modell durch eine Schnecke mit Abnehmer in den gewünschten Steuerausschlag umgewandelt. Es lassen sich bei diesem System nur Stahldrähte (gerichtet) verwenden, aber keine Stahlseile. Eine weitere Besonderheit ist, daß ein gewählter Aus Schlag so lange bestehen bleibt, bis man einen Gegenausschlag gibt. Es wird also nicht automatisch wie beim U/C ausgeglichen.

Amerika (USA) entdeckt den Kleinstmotor!

Nachdem nun der Cox PEE WEE schon einige Jahre erzeugt wird und sich immer größerer Beliebtheit erfreut, hat als zweite Firma die Firma Herkimer Tool and Model Works, bekannt durch die O.K.Cub Motoren, ebenfalls einen Motor der 1/4 Klasse herausgebracht. Es ist dies ein Flühzünger mit 0,024 Kubikzoll (ca. 0,385 ccm) Inhalt und dadurch inhaltlich etwas größer als der PEE WEE. Er hat zwei Auspuffstutzen (wie der E.D.Racer) und einen angebauten Nylon-tank. Sonst ist er wie ein Bruder des PEE WEE, mit dem er auch den Preis gemeinsam hat (allerdings mit beiliegender Luftschraube). Es dürften andere Firmen ebenfalls mit Motoren dieser Größe in Kürze aufwarten.

Bei den AMA-Nationals, schleppte in der Klasse "PAA Clipper Cargo" ein PEE WEE ein Modell mit einem Gesamtgewicht von 1.110 Gramm!! (Mindestflugzeit dabei 40 Sekunden (20 mit und mindestens 20 ohne Motorlauf)).

S C H I F F S M O D E L L B A U :

Unser Schiffsmodellbaureferent Koll. Smutny schreibt:

Als ich im Frühjahr 1957 dem ÖMV. Zentralwerkstätte beitrug, war in dieser Gruppe der Flugmodellbau vorherrschend. Auch ich habe früher Flugmodelle gebaut, doch eines Tages baute ich mir ein Schiffsmodell und bin seit dieser Zeit mit Begeisterung dieser Sparte treu geblieben. Meine Begeisterung übertrug sich auf einige andere Mitglieder und binnen kurzer Zeit hatten wir eine stattliche Flotte beisammen. Da auch einige selbstgebaute Fernsteuerungen vorhanden waren, wurden diese in die Schiffsmodelle eingebaut und es entwickelte sich ein reger praktischer Fahrbetrieb. Jedes Wochenende wurde dazu verwendet, im irgendwo in der Umgebung Wiens unsere Schiffsmodelle auszuprobieren. Wir veranstalteten einen Wettbewerb, der die Begeisterung weiter steigerte. Es war einfach herrlich, mit anzusehen, wie elegant die Modelle durch die Bojen fahren und wie mit unsichtbarer Hand gelenkt, ihren Weg fanden. Dieser Wettbewerb liegt nun schon fast drei Jahre zurück. Diesem folgten noch andere, doch den Gipfel stellte der im Herbst 1959 dar. Dieser war gleichzeitig die Landesmeisterschaft von Wien und fand im Stadionbad statt, wo wir ein Schwimmbecken von der Direktion des Bades zu unserer Verfügung bekamen. Es waren fast 2000 (zweitausend) Zuschauer anwesend. Auch auf die Zuschauer übertrug sich die Begeisterung für die Modelle und so wurden die Vorführungen mit starkem Applaus belohnt.

Nun jetzt im Winter verwenden wir unsere Freizeit, um in unserer Gruppe wieder einige Modelle zu bauen. Es sind auch neue Schiffsmodellbauer zu uns gekommen und nehmen an unserem Vereinsbetrieb teil. Ich freue mich schon jedenfalls auf den Sommer und auf einen regen Fahrbetrieb!

In meiner Begeisterung zum Schiffsmodellbau habe ich mich auch entschlossen, denselben innerhalb des ÖMV. zu organisieren. Ich glaube, daß es auch in den Bundesländern Schiffsmodellbauer gibt und ich bin gerne bereit, mit diesen persönlichen Kontakt, bzw. Kontakt über unsere Zeitschrift, aufzunehmen.

Ich bin außerdem fest überzeugt, daß jeder Flugmodellbauer, der einmal ein Schiffsmodell baut, auch begeistert sein wird. Auch bin ich sicher, daß sich in einiger Zeit ein Bundeswettbewerb organisieren läßt.

Für Interessenten meine Anschrift:

Wilhelm SMUTNY, Z.W. des ÖMV.
Wien 15, Brunhildengasse 3.

TERMINKALENDER

der Schiffsmodellbauveranstaltungen 1960 in Wien:

Veranstalter ÖMV.

8. Mai:

Wettbewerb der Gruppen F 1, 2, 3, D

Vereinsoffen.

Veranstalter AMV.

16. Juni:

Wettbewerb der Gruppen F 1, 2, 3

Vereinsoffen.

Veranstalter AMV.

2. Juli:

Wettbewerb der Gruppen A und E

Vereinsoffen.

Veranstalter AMV.

23. Juli:

Wettbewerb der Gruppe C

Vereinsoffen.

Veranstalter ÖMV

20. August:

Landesmeisterschaft von Wien

Wettbewerb der Gruppen F 1, 2, 3, A

Veranstalter NAVIGA-Österreich

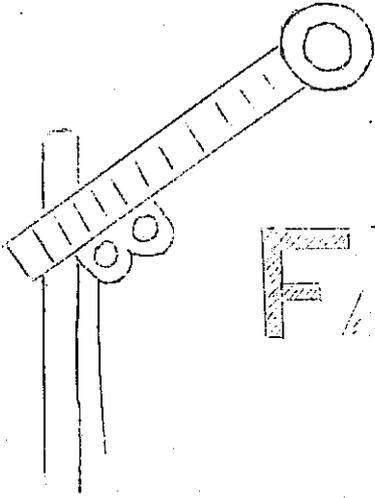
15. - 18. September:

Europameisterschaft.

(Noch keine Ausschreibung)

Bezeichnung der Klassen siehe Modellsport 10 und 11/1959,
Regeln der NAVIGA.

S. Smutny.



FAHRT FREI

für alle Modelleisenbahner.

Bei der am 16.1.1960 stattgefundenen Jahreshauptversammlung, der ich als Vertreter der Arbeiter-Modellbau-Vereinigung Wien (AMV) beiwohnte, wurde der Wunsch ausgesprochen, nicht nur den Flug- und Schiffsmodell-sport, sondern auch den Eisenbahnmodellbau entsprechend zu fördern und zu versuchen, mit den vielen in unserem Lande bestehenden Gruppen und Einzelpersonen, die sich damit befassen, in Verbindung zu treten. In dankenswerter Anerkennung der Verdienste der AMV auf diesem Gebiete wurde ich daher vom Bundesvorstand des ÖMV ersucht, die Funktion eines Bundestechnikers für das Eisenbahnmodellbauwesen zu übernehmen.

Leider war es mir wegen Zeitmangels (dauerte die Versammlung doch immerhin über 8 Stunden) nicht möglich, bei diesem Anlaß das geplante Referat über Probleme des Eisenbahnmodellbaues zu halten. Ein Versäumnis, das ich aber später in schriftlicher Form hier nachzuholen gewillt bin. Jedenfalls werde ich versuchen, den Kontakt mit allen Eisenbahn"narren" in schriftlicher Form hier aufzunehmen, in der Hoffnung, daß daraus eine rege, für alle Beteiligten zufriedenstellende, fröhliche Zusammenarbeit entstehen möge. Im Sinne des ÖMV werde ich bemüht sein, alle an uns herangetragenen Wünsche soweit als möglich zu erfüllen und allen Modellbauern nunmehr auch auf dem interessanten Gebiet des Eisenbahnmodellbaues mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Da es mir in dieser Zeitung nicht möglich ist, mich mit einem entsprechenden Konterfei vorzustellen, sollen Ihnen wenigstens ein paar Stichworte über mein Äußeres Auskunft geben (das Innere des Menschen lernt man durch Worte sowieso nicht kennen):

Steckbrief: 33 Jahre alt, 170 cm groß, schlank, brünett, graue Augen (im Wehrpaß behauptete man seinerzeit, sie seien braun, was ich aber als glatte Lüge ablehnen muß); Beruf: Referent in einer Personalabteilung der Wiener Post- und Telegraphendirektion; Steckenpferd: Modelleisenbahnen und Photographie.

Als zehnjähriges aktives Mitglied des AMV hatte ich Gelegenheit, mir viele Kenntnisse auf dem Gebiet dieses Hobbies anzueignen und reiche Erfahrungen zu sammeln. Was ich selbst nicht weiß (wer wagt zu behaupten, daß er unfehlbar wäre?) werden wir im Kollegenkreise besprechen und so immer bemüht sein, jede Anfrage in unserer Zeitung zu beantworten, so daß wir mit der Hoffnung auf gute Zusammenarbeit die ersten Schritte ins neue Arbeitsjahr wagen können.

Die Erfahrung in der ständigen technischen Modellschau der AMV hat mir gezeigt, wie groß das Interesse am Eisenbahnmodellbau ist. Hunderte Fragen wurden dort an mich gestellt und Probleme aufgeworfen, die es wert sind, im größeren Kreise besprochen bzw. veröffentlicht zu werden. Während es die Kollegen aus Wien verhältnismässig leicht haben, mit uns direkten Kontakt aufzunehmen, ist es bei den Kollegen in den Bundesländern, vor allem bei jenen, die sich nicht allein auf den Bau von Eisenbahnmodellen festlegen wollen, sondern auch Flug-, Schiffs- und Automodelle bauen und sich daher nicht einem speziellen Eisenbahnmodellbauclub anschließen wollen, wesentlich umständlicher. Ihnen allen wollen wir helfen. Zunächst in Form laufender Artikel, sobald sich mehrere Gruppen gefunden haben aber auch mit tatkräftiger Unterstützung.

Unsere besondere Aufgabe soll es sein, die Jugend für ein Hobby zu begeistern, das, wenn man sich erst einmal richtig damit befaßt, nicht nur hoch interessant ist, sondern auch die Möglichkeit gibt, neben der handwerklichen Arbeit mit den verschiedenen Materialien uns schöpferisch zu betätigen. Gilt es auch im Eisenbahnmodellbau als erstrebenswertes Ziel, möglichst naturgetreu zu bauen, so bleibt dem einzelnen doch in der mechanischen und betrieblichen Ausgestaltung völlig freie Hand. Wenn ich hier von der Jugend sprach, so soll das jedoch nicht heißen, daß ältere Kollegen in unseren Reihen nicht willkommen sind. Im Gegenteil, sie sind es meist, aus deren Reihen auf Grund der längeren Erfahrung die besten Vorschläge kommen und auch sie können durch gegenseitigen Gedankenaustausch immer wieder profitieren.

Die Seite des Eisenbahnmodellbaues (es können bei entsprechender Mitarbeit auch mehrere Seiten werden) soll in diesem Sinne eine ständige Einrichtung unserer Zeitung werden.

Es liegt nun an Ihnen, liebe Kollegen, alle Interessenten zu erfassen. Schreiben Sie bitte Ihre Vorschläge und Wünsche, geben Sie diese Nummer an Bekannte weiter, werben Sie für unser schönes Hobby und fordern Sie auch außenstehende Interessenten auf, uns ihre Wünsche und Anregungen bekanntzugeben. Nur wenn Sie diesen Appell nicht ungehört verhallen lassen, kann ich mir von Ihren Wünschen ein entsprechendes Bild machen und unsere Seite in diesem Sinne gestalten. Es braucht ja nicht gleich ein langer Brief zu sein, ein paar kurze Worte genügen vollauf. Namen und Anschrift sowie Gruppe, der Sie allenfalls angehören bitte nicht vergessen. Die Zuschriften richten Sie unter dem Betreff "Eisenbahnmodellbau" an den Österreichischen Modellsportverband in Wien I., Wipplingerstraße 35.

In der Hoffnung auf gute Zusammenarbeit und mit dem Versprechen weitgehender Hilfsbereitschaft grüßt Sie alle mit

Fahrt frei!

Ihr
Ernst Polacek.