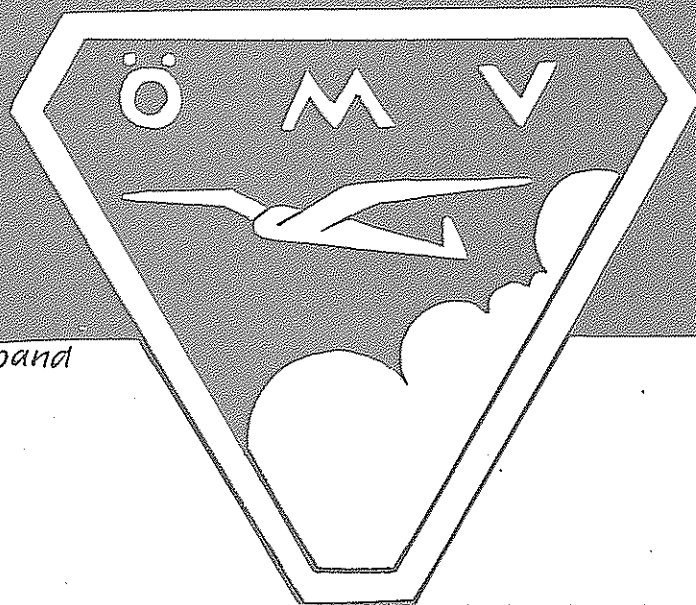


Modellflug- Nachrichten



ASKÖ *Osterr.-Modell-und Flugsportverband*
Bundesleitung Wien 12., Aichholzgasse 52

2. Jahrgang

April 1954

Nummer 1

Gut Ding braucht Weile....

Dieses Sprichwort dürfte jeder Modellflieger kennen und von seiner Wahrheit wissen.

Wenn nun nach längerer Unterbrechung wieder ein Mitteilungsblatt des ÖMV, die "Modellflug-Nachrichten" erscheint, so wollen wir dieses Sprichwort auch auf unser Blatt beziehen und hoffen, daß es jeder Modellflieger für ein "gut Ding" hält.

Wir können uns ersparen, unseren Modellfliegern in einem Leitartikel die Vorzüge und den Wert des Modellsportes zu schildern. Jeder richtige Modellflieger weiß es ja längst: "Einmal Modellflieger. Immer Modellflieger!".

Aber vielleicht ist es doch gut, den Wert und die Aufgabe eines Mitteilungsblattes zu erläutern.

Die ASKÖ-Modellflieger sind eine große Schar geworden, weit über 400 aktive Modellflieger zählen unsere Baugruppen in den einzelnen Bundesländern. Und was wissen wir schon voneinander? Von den Freuden und Nöten der Baugruppen? Es ist zu wenig, wenn wir uns ein- zweimal im Jahr bei den Wettbewerben treffen. Da haben wir andere Sorgen als über die Gruppentätigkeit zu sprechen und unser Fachwissen auszutauschen. Aber in unserem Blatt können wir es tun und jede Gruppe soll reichlich davon Gebrauch machen.

Unser Steckenpferd wächst von Tag zu Tag, immer zahlreicher werden die Sparten - Segler, Saalflug, Motorfreiflug, Fesselflug - um nur einige davon zu nennen. Wir übertreiben nicht, wenn wir sagen, daß sich der einzelne Modellflieger, ja die einzelne Gruppe unmöglich selbst jenes technische Wissen erarbeiten kann, das der hohe Standard des Modellfluges heute erfordert. Wenn wir unser Ziel auch in der Breitenarbeit sehen und nicht Kapazitäten züchten wollen, so dürfen wir uns keineswegs der Entwicklung verschließen. Welche Enttäuschung sehen wir im Gesicht des jungen Modellfliegers, wenn er mit seinem Modell, das er nach einem alten Bauplan zusammengestoppelt hat, zum Wettbewerb antritt und unter "ferner flogen" endet! Wieviel Zeit, Mühe und Geld wird noch verschwendet und der Erfolg - ein Leistensalat, der beim ersten Startversuch überbleibt.

Wir wollen unsere Erfahrungen nicht ängstlich verbergen, sondern allen Modellfliegern im ASKÖ zu ihrer Begeisterung auch das technische Rüstzeug mitgeben.

Wir wollen sie aber auch über die Grenzen unseres Landes blicken lassen und ihnen er ähnen, was die Modellflieger in anderen Ländern können.

So rundet sich das Aufgabengebiet, dem sich unser Blatt widmet:

Wir wollen dem ASKÖ-Modellflieger helfen, seinem geliebten Steckenpferd alles Schöne abzugewinnen, ihm alle vermeidbaren Schwierigkeiten aus dem Weg zu räumen und die Leistung zu erreichen, die er anstrebt.

Wenn er den Aufstieg dieses Sports in unserem Blatt verfolgen kann und die Verbundenheit der ASKÖ-Modellflieger erlebt, dann soll er voll Befriedigung sagen:

"Wie schön, daß ich ein ASKÖ-Modellflieger bin!"

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN:

Gründung einer ÖMV-Gruppe in Eisenstadt.

Wir freuen uns sehr, daß auch im Burgenland der ÖMV eine Gruppe hat.

Bereits bei der letzten Technikertagung in Wien waren Vertreter des Burgenlandes anwesend. Am Samstag, den 13.3.1954 fand in Eisenstadt die Gründungsversammlung und die Konstituierung der Gruppe statt.

Um 15^h dieses denkwürdigen Tages begannen in Eisenstadt die ersten Fesselflugvorführungen, die man in dieser Stadt sah. Aus Wien und Wiener Neustadt waren die ASKÖ-Modellflieger gekommen und zeigten den zahlreichen Zuschauern ein interessantes Programm mit Kunstflug und Mannschaftsflug. Die Vorführungen wurden vom Publikum, unter dem viel Jugend war, begeistert aufgenommen. Unser Freund Birke hatte wieder sein berühmtes Pech und verlegt: seine Maschine während eines Loopings in der Luft. Pogl riß das Seil und die Maschine flog an eine Mauer. Die Motoren blieben ganz.

Um 17^h begann im Gewerkschaftshaus die Gründungsversammlung, bei der Bundesobmann Krill warme Worte für unseren Sport fand. Die Gründungsversammlung war ausserordentlich gut besucht und die Begeisterung der Gründer läßt erwarten, daß die Burgenländer bald bei den Bewerben mitreden. Da eine Werkstätte vorhanden ist und die finanziellen Voraussetzungen gegeben sind, steht einer erfreulichen Aufwärtsentwicklung nichts im Wege.

Wir wünschen unseren burgenländischen Genossen jedenfalls viel Freude und Erfolg!

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN:

leider nichts!

Obwohl wir uns bei der Technikertagung im März alle darüber einig waren, daß wir unser Mitteilungsblatt laufend mit Nachrichten über die Gruppentätigkeit versorgen wollen, erhielt die Redaktion bis heute noch keine Briefe von den Gruppen.

Wir verstehen, daß ihr alle ganz versessen seid auf das Bauen und Fliegen (ich baue auch lieber als daß ich redigiere...), aber lest bitte nochmals den Leitartikel: Das ÖMV-Abzeichen auf den Modellen soll nicht das einzige Merkmal unserer Verbundenheit bleiben!

Wer das Mitteilungsblatt der Wiener Gruppe kennt, wird unsere Bitte verstehen und die Zweckmäßigkeit der Korrespondenz einsehen.

Für das nächste Mal stehen Euch drei Seiten zur Verfügung!

MODELLFLIEGER A-B-C:

Etwas Theorie.

Der Anfänger baut sein Modell am besten nach Plänen, die vom ÖMV herausgegeben werden. Wer aber seine Modelle nur "abschaut" und nicht weiß, warum sie überhaupt fliegen, ist kein richtiger Modellflieger,

Deshalb wollen wir Euch in einer kurzen Artikelserie mit der Aerodynamik etwas vertraut machen. Der erfahrene alte Nase mag vielleicht über dieses Stadium bereits hinaus sein, wo ihm diese Serie noch Wissenswertes bringen kann, unseren Jungen wird sie bestimmt wertvolle Hinweise und Erklärungen geben.

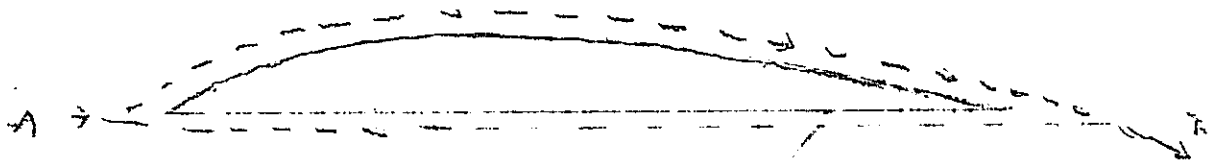
Wir können nur die wesentlichsten Kapitel kurz beleuchten, wer mehr wissen will, möge sich an das ausgezeichnete Buch von Alfrid Gymnich "Der Segelflug-Modellbau in Theorie und Praxis" halten.

Wieso fliegt ein Körper, der schwerer als Luft ist?

Unsere Modelle sind Körperschwerer als Luft. Und trotzdem fliegen sie und fallen nicht wie ein Stück Holz zu Boden. Manchmal soll auch das vorkommen.....

Die Kraft, die der Schwerkraft entgegenwirkt - die Schwerkraft zieht das Modell zu Boden - heißt "Auftrieb" und durch sie erhält sich der schwere Körper in der Luft.

Woher kommt aber die Kraft "Auftrieb"? Sehen wir uns einmal ein Profil an.



Blasen wir das Profil in der Pfeilrichtung an, so wird sich der Luftstrom an der "Nase" teilen und von A auf der Ober- und Unterseite des Profils nach B wandern. Die Luftteilchen werden zur gleichen Zeit bei B wieder zusammentreffen.

Die Reisesstrecke der Luftteilchen auf der Unterseite (Konkavseite) ist kürzer als auf der Oberseite (Konvexseite). Wenn aber nun zwei Personen von einem Punkt im selben Moment weggehen und am Ziel zur selben Zeit einlangen, der eine aber einen kürzeren Weg zurücklegen mußte als der andere, so muß dieser andere eben schneller gegangen sein. Das machen auch unsere Luftteilchen: auf der Oberseite eilen sie schneller als auf der Unterseite. Durch die größere Geschwindigkeit wird aber auch der Abstand zwischen den Teilchen größer die Luft auf der Oberseite wird "dünner".

Nun haben wir es:

Auf die untere Profilseite wirkt der höhere Luftdruck - Druckseite des Profils. Auf die Oberseite wirkt ein Sog der verdünnten Luft - Sogsseite.

Außerdem wird durch die Profilform der Luftstrom schräg nach unten abgelenkt (siehe Pfeil) und das Profil wird nach dem Gesetz "actio - reactio" schräg nach oben gedrückt. Die Auftriebskräfte sind über das Profil nicht gleichmäßig verteilt. Der stärkste Druck bzw. Sog liegt ungefähr ein Drittel der Profiltiefe (Profiltiefe: Abstand von Nasen- zur Endleiste). Der Punkt, vor und hinter dem sich die Auftriebskräfte in der gleichen Stärke entwickeln, heißt "Auftriebsmittelpunkt".

Je nach dem Anstellwinkel verändert sich die Lage des Auftriebsmittelpunktes, da sich Druck und Sog ändern. Schade, daß man dies im Mitteilungsblatt nicht graphisch verdeutlichen kann. Wir wollen uns das aber merken, denn von der Erkenntnis der "Wanderung des Auftriebsmittelpunktes" hängt viel für das richtige Eintrimmen ab

Das nächste Mal hören wir etwas über den Tragflügel und dem Widerstand.

AUSLANDSRUNDSCHAU

Hört, hört!

In einem amerikanischen Katalog scheinen neben 49 Glühkopfmotoren der Größenklassen 0'3 - 10 ccm nur 2 Dieselmotore von 0'8- und 1'2 ccm auf. Das beleuchtet eindrucksvoll die Vorliebe der Amerikaner für Glühkopfmotore.

Die Entwicklungsgeschichte dieser Vorliebe wollen wir uns ersparen. Es sei nur gesagt, daß die Amerikaner mit den Leistungen des Dieselmotors, der nach 1945 herausgebracht wurde, nicht zufrieden waren. Der Glühkopfmotor war damals einwandfrei überlegen.

Nun haben die Amerikaner den Diesel "entdeckt". Sie finden, daß die modernen Diesel bis 5ccm dem Glühkopf in der Leistung ebenbürtig sind und darüber hinaus die uns bereits bekannten Vorteile bieten:

Keine Schmerzen mit durchgebrannten Kerzen und entladenen Batterien.

Kein "backfiring". Glühkopfmotore haben manchmal die unliebenswürdige Eigenschaft, durch die Flammen des Auspuffs das Modell in Brand zu setzen. Im "Aeromodeller" waren schon einige Bilder davon zu sehen.

Und jetzt das amerikanische Hauptargument: Der Betrieb kommt ungleich billiger. Das wird einige "Glühköpfe" bei uns verwundern, da unser Glühkopfsprit ungefähr nur ein Drittel vom Dieselsprit kostet. Aber mit unserem Wald- und Diesentrunkl werden auch nicht die Leistungen erzielt, die die Erzeuger des Motors nennen. In Amerika wird viel Nitromethan und Nitropropan zugesetzt, wodurch der Sprit sehr teuer wird. Rechnet man die Preise in österr. Schillinge u.a., so kostet der Glühkopfsprit, der drüben verkauft wird, rund S 70.- bis 100.- S pro Liter! Das bedeutet, daß 3 Liter Sprit ungefähr soviel kosten, wie ein 2'5 - 5 ccm Motor. Dabei sind Glühkopfmotore in der Spritzzusammensetzung sehr empfindlich, für einen bestimmten Motor wird ein bestimmter Sprit empfohlen. Teils aus Geschäftsinteresse, teils weiß es wahr ist.....

Das Loblied auf den Diesel, das im "Model Airplane" ertönt, dürfte der Auftakt zu einer neuen Entwicklung in Amerika sein. In der April-Nummer einer englischen Zeitschrift, dem "Aero-Modeller" wird dieser Tatsache ebenfalls eine Spalte gewidmet.

Zu den beiden amerikanischen Dieselmotoren dürften sich bald viele andere gesellen. Mc Coy, die bekannte Motorenfirma, kündigt bereits einen neuen 1'5 cm - Diesel an.

Wir im alten unmodernen Europa haben jedenfalls die Genugtuung, daß sie "drüben" diesmal etwas von uns lernen können. Vielleicht könnten wir uns im Rahmen des "technical assistance" revanchieren?

Neue Weltrekorde in Sicht:

Im August findet in der UdSSR eine große Meisterschaft statt, an der Mannschaften aus acht Ostblockländern teilnehmen.

Und was die Rekorde betrifft:

Erstens ist das Niveau dort auch ziemlich hoch, und zweitens... Ein internationales Vergleichsliegen würde Klarheit schaffen.

Zahnstocher "behördlich" zugelassen.

Diese Mitteilung hätte die Bundesleitung bringen sollen. Aber die Modellflugkommission wußte nichts von den neuen Regeln. Im November tagte in Frankfurt die F.A.I. Es wurde beschlossen, den Mindestrumpfquerschnitt bei A1- und A2-Modellen freizugeben. Somit braucht bei der Konstruktion von Weltmeisterschaftsmodellen der Rumpfquerschnitt nicht mehr berücksichtigt werden. Die Weltmeisterschaften 1954 werden bereits nach den neuen Regeln geflogen. So zu lesen im Aero-Modeller April 1954.

A1 (Motorfreiflug)

Neu: Rumpfquerschnitt frei, Motorlaufzeit 15 sec.max.,
Flugzeit max. 4 Minuten.

A2 (Segler)

Neu: Rumpfquerschnitt frei, Schnurlänge 50 m, Flugzeit max.
3 Minuten.

Die österreichischen Meisterschaften und die Bundesmeisterschaften werden noch nach den alten Bestimmungen geflogen. Oder nach den neuen? Eine rasche Klärung scheint zweckmäßig.

Die Invasion der Zahnstocher hat begonnen. Wer kann geeignete Duralrohre vermitteln? Mitteilungen an die Schriftleitung sehr dringend erbeten. Maßangaben: Außendurchmesser, Wandstärke, Gewicht per lfm., Preis.

ERFAHRUNGEN GESUCHT!

In dieser Nummer noch nicht!....

Diese Rubrik steht Euch zur Verfügung. Wenn Euch ein unlösbares Problem drückt, wendet Euch an die Schriftleitung. Wir wollen diese Fragen weitergeben und unter unserer großen Schar wird sicher der eine oder andere Auskunft geben können.

Hoffentlich!

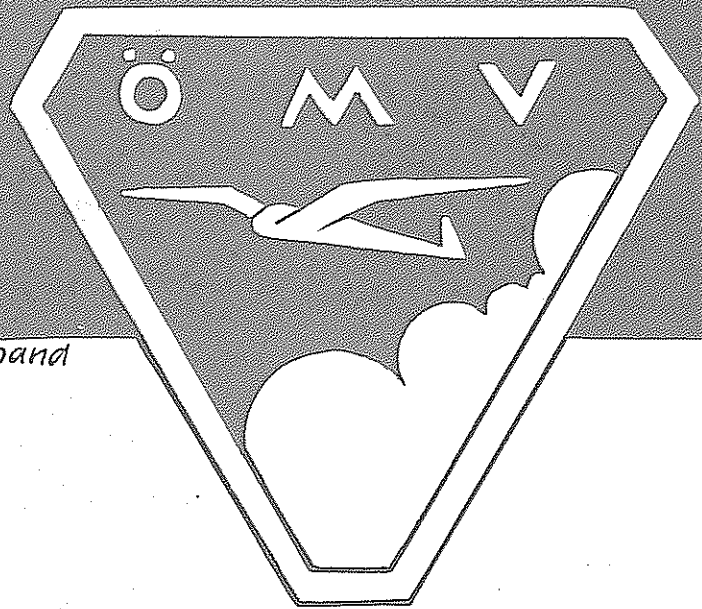
Unser Mitteilungsblatt hat sich vorgestellt.

Seid Ihr zufrieden, sagt es weiter. Seid Ihr unzufrieden und habt Ihr Verbesserungsvorschläge, schreibt es der Schriftleitung. Aber schreibt! Der beste Gedanke nützt nichts, wenn er unausgesprochen bleibt.

Schriftleitung (und für alle Artikel dieser Nummer verantwortlich): Dr. Kurt Schredl, Wiener Neustadt, Hauptplatz 5.

Modellflug- Nachrichten

ASKU Osterr.- Modell- und Flugsportverband
Bundesleitung Wien 12., Aichholzgasse 62



An alle Gruppenleiter!

In der neuen Modellflugkommission des Österr. Aeroclubs wurden in der letzten Sitzung die neuen Modellflugprüfungs- und Durchführungsbestimmungen beschlossen. Sie stimmen im Wesentlichen mit den ÖMV-Bestimmungen überein. Als Form der Abzeichen wurden unsere Abzeichen übernommen. Die bisher geflogenen ÖMV-Prüfungen bleiben in Kraft, jedoch wird den Gruppen empfohlen, die Aeroclub-Prüfungen neu zu fliegen, um in den Genuss der Prämien zu kommen.

Wir bitten, folgendes zu beachten:

1. Jede Gruppe reicht sofort zwei Leistungsprüfer ein, die den Bestimmungen entsprechen (Formulare liegen bei). Nicht vergessen auf die Unterschrift von Bewerber und Verein! Vorsitzende der Modellflugkommissionen der Landesverbände sind automatisch Leistungsprüfer und brauchen nicht sep. einreichen. Die ausgefüllten Formulare sind an die ZW - Wien 15., Brunhildengasse 3 zu senden.
2. Prüfungsbestimmungen genau einhalten! Sämtliche Prüfungen können mit den Modellen der ÖMV-Bauplanreihe geflogen werden.
3. Die Prämien erhalten die einzelnen Gruppen und werden im Laufe des Jahres vom ÖAeC ausbezahlt.
4. Die Prüfungs-Einreichungsbogen sind nach Bedarf bei der ZW anzufordern und hier wieder einzureichen.
5. Die Prüfungsabzeichen des ÖAeC sind im Kleinformat. Wer noch grosse Ausführung wünscht, kann diese bei uns gesondert anfordern, da noch einige A und B - Abzeichen lagernd sind.

Bei etwaigen Unklarheiten, bitte sofort bei der Bundesleitung rückfragen.

Und nun recht viel Erfolg!

Sport Frei

Edwin Krill
Bundesobmann

B- PRÜFUNG:

5 Flüge wahlweise und zwar:

Verbrennungsmotormodelle: Verhältnis Kraftflug: Gleitflug mindestens 1 : 6 bei 5 - 15 Sek. maximaler Motorlaufzeit.

Gummimotormodelle: mindestens 100 Sek. Dauer je Flug

Segler-Hangstart: mindestens 100 Sek. " " "

Segler-Hochstart: mit 18 m Schnur mind. 35 Sekunden Dauer je Flug.

Die Flüge können beliebig kombiniert werden.

Fesselflug: einwandfreier Bodenstart - Bodenrunde unter 2 m - hochgezogene Steilkurve - 3 Bodenrunden unter 2 m - Looping nach oben - eine Bodenrunde unter 2 m - liegende Acht - Horizontalflug bis zur Landung - bruchfreie Landung (der Motor muss selbst angeworfen werden).

C- PRÜFUNG:

Wahlweise:

5 Flüge mit Verbrennungsmotormodell:

Kraftflug : Gleitflug mind. 1 : 15 bei 5 - 15 Sek. maximaler Motorlaufzeit.

5 Flüge mit Gummimotormodell, mindestens 250 Sekunden je Flug

3 Flüge Segler - Hangstart; mindestens 5 Minuten - " -

3 Flüge Saalflugmodell: mindestens 5 Minuten - " -

6 Flüge für Segler - Hochstart und zwar:

3 Flüge mit 18 m Schnur mindestens 65 Sekunden Flugdauer je Flug

u. 3 Flüge mit 50 m Schnur mit mindestens 180 Sekunden Flugd. - " -

Fesselflug: 3 Durchgänge: Einwandfreier Bodenstart - eine Bodenrunde unter 1 m - Looping nach oben - Looping nach unten - Stehende Acht - eine Runde Rückenflug, eingeleitet von unten nach oben - Looping nach oben - eine Runde Rückenflug, eingeleitet von oben nach unten - Looping nach unten - Horizontalflug bis zur Landung - einwandfreie Landung auf Fahrwerk.

Allgemeines: Zwischen jeder geflogenen Figur ist eine horizontale Runde nicht höher als 4 m zu fliegen damit man die einzelnen Figuren voneinander unterscheiden kann. (Der Motor muss selbst angeworfen werden).

SILBER- C:

Die Silber- C wird den Staatsmeistern, sowie den als 2. - 6. Placierten bei einer Weltmeisterschaft verliehen.

GOLD- C:

Diese wird demjenigen verliehen, der eine Weltmeisterschaft gewinnt.

F.d. Modellflugkommission
des Ö.Ae.C.-S.V.

Sinneke e.h.

MODELLFLUGLEISTUNGSPRÜFER

Jede Gruppe eines dem Aero-Club angeschlossenen Vereines, bezw. Verbandes kann vorläufig bis zu 2 Leistungsprüfer über ihren Landes- bzw. Interessenverband beim Aero-Club einreichen. Über die Einsetzung entscheidet die MFK einstimmig. Mindestalter des Leistungsprüfers 18 Jahre. Mitglieder der MFK des zentralen Aero-Clubs bzw. die Vorsitzenden der Landesmodellflugausschüsse sind während ihrer Funktionsdauer automatisch Leistungsprüfer. Leistungsprüferanmeldebogen liegen im Aero-Club auf und werden über Verlangen zugesandt.

Prämien.

Zur Förderung des Breitensportes werden für die Erwerbung des Leistungsabzeichens vom Aero-Club Prämien ausgesetzt. Diese Prämien kommen dem Verein zugute, dem der Prüfungswerber angehört, nicht aber dem Prüfungswerber selbst. Für Vereinslose können daher keine Prämien ausbezahlt werden. Als Prämien sind vorgesehen:

A - Prüfung	.....	S	5.--
B - Prüfung	.....	"	10.--
C - Prüfung	.....	"	30.--
Silber- C	.....	"	200.--
Gold- C	.....	"	1.000.--

Allgemeines für die Erlangung des Abzeichens.

Der Prüfungswerber verlangt von seinem Verein das Formular für die A, B, C- Prüfung, welches dieser wiederum vom Aero-Club oder seinem Interessenverband bezieht. Er meldet beim Flugbetrieb dem Leistungsprüfer seinen Start an, worauf dieser nach erfolgter Leistung seine Eintragungen im Bewerbungsbogen vornimmt. Dies solange, bis sämtliche Bedingungen für die jeweilige Prüfung erfüllt worden sind. Hierauf reicht der Gruppenleiter das fertig ausgefüllte Formular beim Aero-Club ein. Falls ein Abzeichen gewünscht wird, sind S 4.-- zuzüglich S 2.20 für Porto in Briefmarken der Einreichung beizulegen. Hat der Teilnehmer schon eine Prüfung (Beispiel: A-Prüfung) geflogen und ist dies durch Überreichung des Prüfungsausweises anerkannt, so ist der Prüfungsausweis mitzusenden.

Mit dieser Ausschreibung werden sämtliche vorher veröffentlichten Rundschreiben über das Leistungsabzeichen ausser Kraft gesetzt.

F.d. Modellflugkommission
des Ö.Ae.C.-S.V.

Sinnekk e.h.

