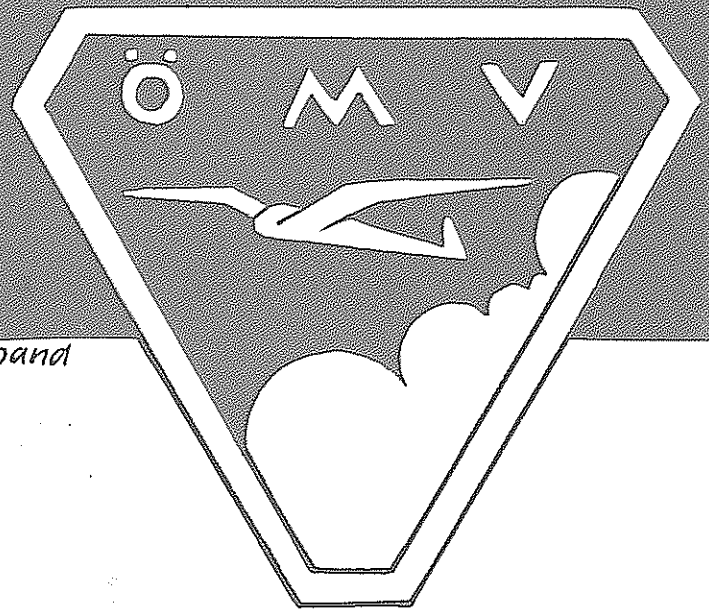


# Modellflug- Nachrichten



HSKÖ *Österr.-Modell- und Flugsportverband*  
*Bundesleitung Wien 12., Aichholzgasse 52*

---

2! Jahrgang

August 1954

Nummer 5

---

## WIE WÄRE ES

wenn Ihr außer gelegentlichen Berichten, zu denen sich hie und da einige wenige aufraffen, auch andere Beiträge liefert? Wir könnten uns gut vorstellen, daß Ihr Euch schon über einige Probleme Gedanken gemacht habt und würden sie gerne als Diskussionsgrundlage bringen. So mancher hat Ideen für die Konstruktion von Modellen, wertvolle Bastlertips usw. Wie wir seinerzeit beschlossen haben, eine Monatsschrift herauszubringen, war jeder voll Begeisterung dafür.

In der Praxis ist es aber so, daß einige wenige sämtliche Beiträge liefern. Ja nicht einmal Kritik wird geäußert. Wir wollen aber nicht Leuchtturm der Weisheit werden, sondern die Nachrichten sollen der Ausdruck der Zusammenarbeit in unserem Verein sein.

Sollte sich auch weiterhin das Interesse an den Nachrichten nur in einem passiven Empfang der Monatsnummern zeigen, werden wir unsere Schlüsse daraus ziehen.

## DIE BUNDESLEITUNG. BERICHTET

diesmal nichts, sie erinnert aber an die Prüfungen, die bisher noch nicht zahlreich gemeldet wurden. Es ist Eure Freude und Euer Geld auf das Ihr verzichtet!

## DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

### OBER-ÖSTERREICH Riedersbach

Das schlechte Wetter verhinderte bisher größere gemeinsame Flugveranstaltungen. Trotzdem führten wir in unserem Bezirk Werbefahrten durch und zeigten neben Seglern und Motorfreiflug vor allem Fesselflugmodelle. Die Ortsbevölkerung folgte mit großem Interesse unseren Vorführungen und bat uns, bald wiederzukommen. Wie tüchtig wir in der Gruppe arbeiten, sieht man an dem Stand der Modelle. Ein Mitglied hat zur Zeit 9 flugfähige Modelle und ich deren 12 (5 Fesselflieger, 3 Motorfreiflug und 4 Segler). Wir erwarten sehnsüchtig schönes Flugwetter.

Stany Steinschneider

### NIEDERÖSTERREICH

#### ÖMV-Landesmeisterschaften

Anlässlich der ASKÖ-Landesmeisterschaften fand die ÖMV-Landesmeisterschaft am 10. und 11.7.1954 in Stockerau statt, die schon an die 20 Teilnehmer vereinte, die aus Ternitz, Mistelbach, Stockerau, Schwechat und Wiener Neustadt gekommen waren. Samstag um 8 Uhr begannen die ersten Durchgänge bei überaus starkem, böigen Wind. Unter solchen Bedingungen wird in der Regel gar nicht geflogen. Das für Wettbewerbe ungeeignete Gelände und der starke Wind (oder schwache Sturm) ließ nur 18 m Schnur zu. Rings um den schmalen Startplatz lagen Getreidefelder, aus denen die Modelle nur schwer herauszuholen waren. Schon das Auffinden war mühsam, da Hügel den Landeplatz der Modelle nur zu oft verdeckten. Geflogen wurde nur in den Klassen A2 und S1; die Neustädter Gruppe hatte wohl 4 A1-Modelle mit, verzichtete aber unter solchen Umständen auf deren Einsatz. Während des Hochstarts und sogar beim Rückholen gab es Bruch. Die Leistungen konnten unter solchen irregulären Bedingungen kaum überzeugen, da Sog- und Aufwindstellen im Gelände den Wettbewerb zu einem Glückspiel machten. Um wegen des schlechten Wetters kein Risiko einzugehen, wurden sämtliche Durchgänge am Samstag vormittag abgehalten.

Sieger der Klasse A2 wurde ein Mistelbacher, in der Klasse S1 ein Stockerauer. Die genaue Siegerliste folgt in der nächsten Nummer.

## Stockerau

Wie die meisten Baugruppen mußten wir von Grund auf beginnen. Durch die Unterstützung der Gemeindeverwaltung erhielten wir im April 1953 einen großen Raum, den wir zu einer schönen, praktischen Werkstätte ausgestalten konnten. Durch Subventionen war es uns möglich, Werkzeuge zu erwerben und auf unser privates Werkzeug zu verzichten. Zur Zeit haben wir insgesamt 46 Modelle gebaut, von denen allerdings nur wenige (hauptsächlich "Boy" und "Sonne") dem allgemeinen Leistungsniveau entsprechen, da wir zahlreiche "oldtimers" gebaut hatten. In nächster Zeit werden allerdings moderne Segler dazukommen. Der Baubetrieb findet größtenteils während der Woche statt, da wir die Sonntage auf unserem Gelände verbringen, das uns wegen seiner hochplateau-ähnlichen Lage und seiner besonderen thermischen Lage voll entspricht. Bereits im Vorjahr konnten wir bei den Landesmeisterschaften in Wiener Neustadt einen dritten Platz erringen, während wir uns heuer beim Mistelbacher Wettbewerb auf den 1. und 2. Platz in der Gruppe S1 placieren konnten. Bei den Bundesmeisterschaften in Kufstein waren wir ebenfalls vertreten. Am meisten freut uns der Landesmeistertitel der Gruppe S1, den wir heuer trotz aller widrigen Umstände erringen konnten. Neben den größeren Wettbewerben tragen wir auch häufig Klubmeisterschaften aus, um den jüngeren Mitgliedern Freude am Erfolg und Ansporn zu besseren Leistungen zu geben. Neben dem praktischen Baubetrieb halten wir auch in der Werkstätte theoretischen Unterricht ab, bei dem uns selbst gezeichnete Wandtafeln und eine Schultafel gute Dienste leisten. Künftig werden wir unser Lehrziel in einer gut fundierten Schulung über Aerodynamik sehen, da es daran noch sehr fehlt.

Dolfi Partsch.

Wir wollen diesen Bericht den anderen Gruppen als erbetenes Vorbild hinstellen und hoffen, auch von diesen einen so gründlichen Einblick in ihre Tätigkeit zu bekommen.

## WIEN

Am Donnerstag den 17. Juni konnten endlich die Landesmeisterschaften abgehalten werden. Nachdem sie bereits einigemal wegen des Schlechtwetters verschoben werden mußte, fielen eine ganze Reihe von Modellen und Modellfliegern aus. Wenngleich die Leistungen des Wettbewerbes nicht besonders waren, so waren sie nicht gerade schlecht. Erwartungsgemäß ging es in der Klasse A2 heiß zu. Alfred Birke konnte sich mit recht schönen Flügen an die Spitze setzen. Sein Modell flog recht sauber und hätte mit etwas weniger Pech bei der Staatsmeisterschaft bestimmt Aussicht gehabt, in die Nationalmannschaft zu kommen. Ebenso ging es in der Klasse J und S1 zu. Mörth mit Kiwi und Seelich mit Boy zeigten recht schöne Flüge.

Sehr interessant und für uns neu war die Dauerflugklasse. Ferdinand Schaupp erflog sich mit seinem 13 Jahre alten Ritstern sauber und sicher den ersten Platz. Mit nur 1cm Steigen pro Runde flog das Modell eine Tagesbestzeit von 9,39 Minuten.

In der Gummiklasse zeigte Karl Exel mit seinem Heuhüpfer recht schöne Flüge. Von den anderen Klassen ist nicht viel zu berichten.

Die Reihenwertung in den einzelnen Klassen.

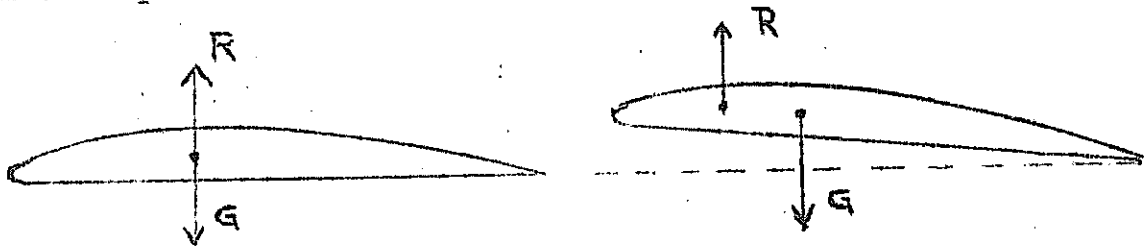
<u>Klasse K</u>	Fellner mit Boy	
<u>Klasse J</u>	1. Mörth mit Kiwi	
	2. Leischner mit Kiwi	
<u>Klasse S2</u>	1. Prechler G. mit Gurke	
	2. Nagy " E.K.	
	3. Hach " S.S.	
	4. Krill " Gurke	
	5. Birke " E.K.	
<u>Klasse S1</u>	1. Seelich mit Boy	E.K.=Eigenkonstrukt.
	2. Hach " "	S.S.=Superschwan
	3. Birke " Kiwi	Schl.=Schlauchkurbl.
	4. Kausch " Boy	Atom K.=Atom Kücken
	5. Schaupp A. " Kiwi	
<u>Klasse N</u>	1. Höfling E.K.	
	2. Krenn Schl.	
	3. Leitner E.K.	
<u>Klasse A2</u>	1. Birke E.K.	
	2. Mörth S.S.	
	3. Hoyer S.S.	
	4. Hach S.S.	
	5. Höfling S.S.	
<u>Klasse A1</u>	1. Prechler F. E.K.	
	2. Swoboda E.K.	
<u>Klasse M1</u>	1. Semotan E.K.	
<u>Klasse M2</u>	1. Schaupp F. Ritst.	
	2. Groyer Atom K.	
	3. Birke E.K.	
<u>Klasse G</u>	1. Exel mit Heuhüpfer	
	2. Schaupp A. E. K.	

Die vom ASKÖ-Landeskartell-Wien gestifteten Gruppenwanderpreise für Motorfreiflug und Segelflug erflogen sich die ZW. Am Samstag den 26. Juni nahm der ÖMV-Landesobmann, Gen. Rösner, in der ZW die Preisverteilung vor. Neben einer Plakette und einer Urkunde erhielt jeder Sieger einen Gutschein für einen Freistart auf einem Doppelsitzerssegelflugzeug. Am 27. Juni nahmen unsere Fesselflieger am ASKÖ-Sportwerbetag in Kagran und am 11. Juli am Sportwerbetag in Atzgersdorf teil. Unsere Künstler fanden, besonders in Atzgersdorf, großen Anklang.

## MODELLFLIEGER ABC

Vom Druckmittel und anderen Profilspezialitäten.

In der Juni-Nummer fanden wir die Erklärung für Auftrieb, Gleitwinkel usw. Wir erinnern uns noch, daß die Luftkraftresultierende im Schwerpunkt angreifen muß, damit wir ein flugstabiles Modell bekommen. Der Punkt, durch den die Luftkraftresultierende  $R$  geht, ist der sogenannte "Druckmittelpunkt". Dieser Punkt hat nun die leider unangenehme Eigenschaft zu wandern, und zwar rückt er mit zunehmenden Anstellwinkel immer mehr nach vorne. Der Schwerpunkt kann sich natürlich nicht verändern. Nun haben wir also folgendes Kräftespiel am Modell:



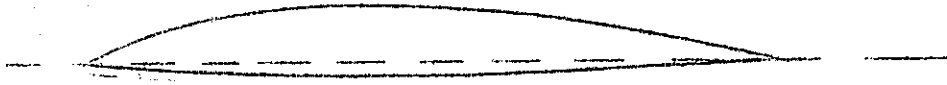
Überflüssig zu sagen, daß sich das Modell noch mehr aufstellen muß, das Drehmoment wird ständig größer, das Modell steigt immer steiler an. Die Kraft, die das Modell hochhebt, muß aber von irgendwo herkommen: sie stammt von der Vorwärtsbewegung des Modells. Diese Kraft ist nicht unerschöpflich, je höher und steiler das Modell steigt, desto mehr wird an der Kraftreserve gezehrt, und plötzlich ist nichts mehr da, das Modell hat alle Fahrt verloren. Wo keine Vorwärtsbewegung ist, ist auch kein Auftrieb: Das Modell sackt mit der Rumpfspitze nach vorne durch, kommt immer mehr in Fahrt, Auftrieb entsteht, immer mehr Auftrieb, der Druckmittelpunkt wandert immer mehr nach vorne, das Modell ist längst vom Sturzflug über die Waagrechte in den Steigflug gegangen, das Drama beginnt wieder, vielleicht verstärkt bis zum Looping nach oben: Unser Modell pumpt. Bei Thermiksegeln trimmt man gerne ganz leicht schwanzlastig. In ruhiger Luft tritt (wie man hofft) keine Druckpunktwanderung ein und das Modell schiebt ruhig dahin. Aber wehe, wenn es eine Blase anschneidet, sich dabei etwas aufbäumt und dazu noch richtungsstabil ist! Es pumpt dann bis zum Boden! Wie man hier abhilft, werden wir später einmal hören.

Unsere Betrachtungen über das Profil können wir nun abschließen und andere Kapitel der Aerodynamik behandeln. Zusammenfassen können wir sagen:

1.) Eine starke Profilwölbung (Wölbung ist die Mittellinie zwischen Profileber- und -unterseite) ergibt große Auftriebswerte, aber auch relativ große Widerstandsbeiwerte.

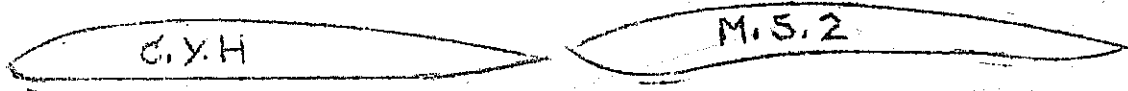
2.) Eine geringe Profilwölbung ist mit einer Abnahme der Auftriebsbeiwerte, aber auch mit einer Herabsetzung der

Widerstandsbeiwerte verbunden, besonders im Bereich kleiner Anstellwinkel. Ähnliche Eigenschaften ergeben sich bei bikonvexen Profilen, also Profilen mit nach außen gewölbter Druckseite, was ja ebenfalls eine Herabsetzung der mittleren Profilwölbung bedeutet.



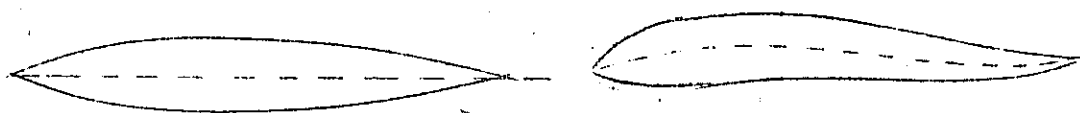
3.) Bei gleicher mittlerer Wölbung sind dünne Profile dicken wegen ihres geringen Widerstandes überlegen. Im Modellbau trifft dies aus verschiedenen Gründen nur sehr bedingt zu.

4.) Eine stromlinienförmige Ausbildung der Profilnase bewirkt geringen Mindestwiderstand. Manchmal, ist die spitznasige Ausbildung nötig, um Turbulenz zu erzeugen. Eine Verringerung des Mindestwiderstandes erreicht man auch durch geringes Hochziehen der Profilaustrittskante (Endleiste); allerdings verschlechtert sich die Gleitzahl dadurch. Profile mit hochgezogener Austrittskante sind z.B. Clark Y H und Marquard S2.



5.) Ist bei dicken Profilen mit hoher Wölbung eine starke Druckpunktwanderung unerwünscht, so gelingt dies durch Verringerung der Wölbung, Erhöhung der Profildicke und Hochziehen der Vorder- und Hinterkante (Anmerkung der Schriftleitung: dann ist von unserem Profil nicht mehr viel Ursprüngliches da....., aber uns geht es ja nur ums Grundsätzliche).

Die sogenannten "druckpunktfesten Profile" sind jene, bei denen keine nennenswerte Druckpunktwanderung feststellbar ist. Hiefür zählen die symmetrischen Profile (die "Wölbung" ist bei ihnen die gerade Verbindung von Profilein- und -austrittskante) und die Profile mit S-Schlag (die Wölbung verläuft S-förmig). Diese Profile werden hauptsächlich bei Nurflügelmodellen verwendet, die keine Pfeilform haben.



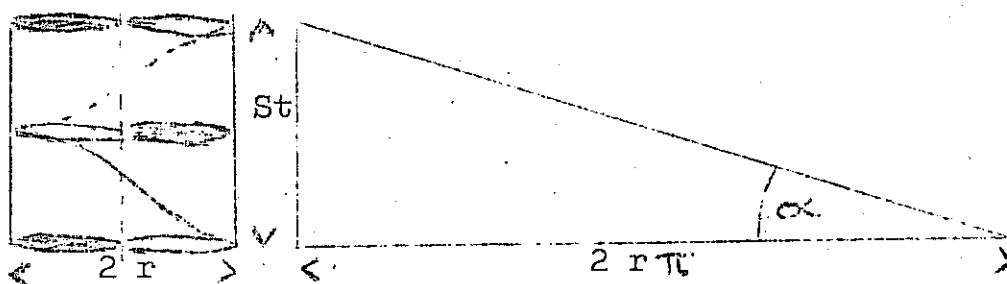
Sollten zu den bisher erschienenen Kapiteln noch Erklärungen nötig sein, so bitten wir um Anfragen. Das Nächste Mal kommt ein sehr wichtiges Kapitel, die Konstruktion des Profils.

Wir lernen den Propeller kennen.

Nylon- und Truflaxlatten sind zweifellos ein Segen für den Modellbauer. Daß man aber bei allen internationalen Wettbewerben Holzlatten verwendet, muß einen Grund haben, der auch uns interessieren sollte.

Die Weltmeister in A1 1952 und 1953, der Europameister 1954 und die gesamten Speedchampions fliegen mit Holzlatten. Zum leichteren Verständnis seien Aufgabe und Wirkung eines Propellers erklärt. Der Name "Luftschraube" sagt schon viel: Ein Gerät, das sich in die Luft hineinschraubt und das Anhängsel Modell nach sich zieht.

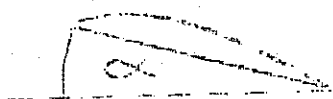
Die Latten werden durch 2 Kennziffern charakterisiert - Durchmesser und Steigung. Der Durchmesser ist leicht zu verstehen, es ist die Entfernung von Blattende zu Blattende. Die Steigung ist die Distanz in Flugrichtung, die der Propeller bei einer vollen Umdrehung zurücklegt oder zurücklegen soll. Da der Weg der Enden immer kreisförmig ist, könnte man sich die Propellerbewegung in einen Zylinder hineinprojiziert denken und diesen Zylindermantel dann aufrollen. Wir bekämen folgendes Bild:



Wenn wir z.B. einen 8x6 Propeller verwenden, dann heißt es, daß der Durchmesser 8 Zoll (rund 203 mm) und die Steigung, also die Vorwärtsbewegung bei einer vollen Umdrehung 6 Zoll (rd. 152 mm) betragen. Die Lattenmaße sind in der Regel in englischen Zoll angegeben, zuerst wird der Durchmesser und dann die Steigung genannt.

Der Zylindermantel zeigt uns das Bild einer schiefen Ebene, auf der der Propeller gleichsam hinaufgleitet. Der Winkel ist der Steigungswinkel, der durch die Größen  $St$  und  $2r\pi$  (bezw.  $h$  und  $b$ , siehe folg. Erklärung) bestimmt wird.

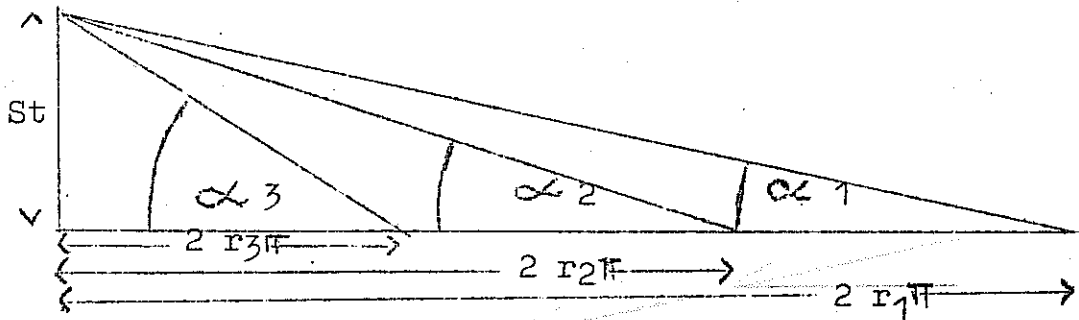
Im gezeigten Beispiel war  $r$  die Entfernung von Mittelpunkt bis Lattenende. Der Winkel  $\alpha$  gibt uns gleichzeitig auch die Neigung zwischen Schlagkante und Hinterkante der Latte an. Wie schon gesagt, gleitet die Latte theoretisch in einem bestimmten Winkel bei einer Umdrehung um die Größe  $St$  vorwärts. (in unserer Zeichnung aufwärts),



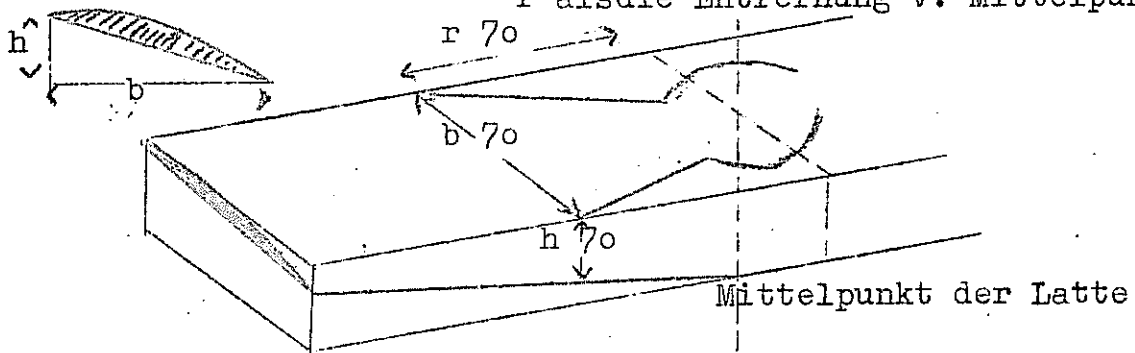
Steigungswinkel (identisch mit  $St$  und  $2 r \pi$ )

Nun denken wir scharf nach. Jeder Abschnitt der Latte in einer beliebigen Entfernung vom Mittelpunkt muß so geneigt sein, daß er bei einer Umdrehung ebenfalls den Weg  $St$

zurückgelegt hat. Da  $St$  gleich bleibt, die Entfernungen  $2r_n$  aber immer kleiner werden, muß demnach der Neigungswinkel immer größer und steiler werden.



Daß das Propellerblatt gegen die Mitte zu immer steiler geneigt ist, ist ja schon jedem aufgefallen. Damit wir uns leichter in die künftigen Ausführungen hineindenken können, wollen wir uns mit dem Propellerblatt befassen. Wir bezeichnen  $b$  als die Blattbreite (immer senkrecht projiziert),  $h$  als Höhendifferenz zwischen Schlag- und Hinterkante,  $r$  als die Entfernung v. Mittelpunkt.

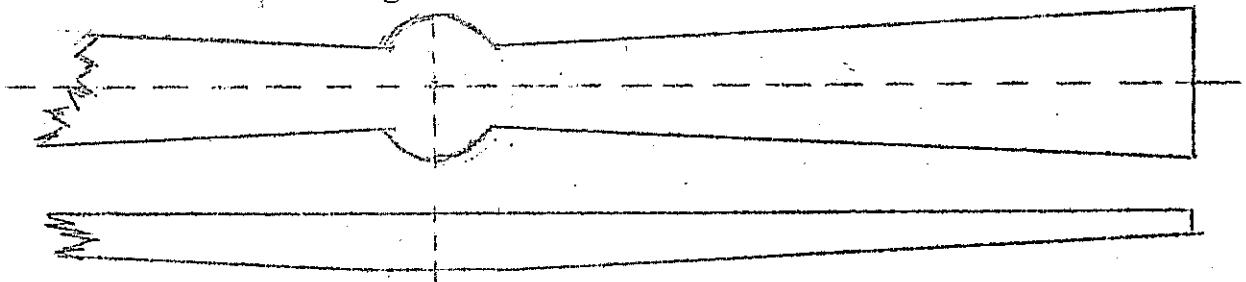


Und zwar bezeichnen wir wir z.B. als  $b_{70}$  die Breite des Blattes in einer Entfernung von 70 mm vom Mittelpunkt, als  $h_{70}$  die Differenz zwischen Schlag- und Hinterkante in der selben Entfernung.

Jetzt haben wir das theoretische Wissen, das wir für das Verständnis folgenden beispieles brauchen. Wir nehmen an, es schnitzt sich jemand einen Propeller, der nachstehende Maße hätte. Solch einen Propeller hat man schon wiederholt bei uns sehen können.

$r$ in mm	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0
$b$ "	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	
$h$ "	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	7,5

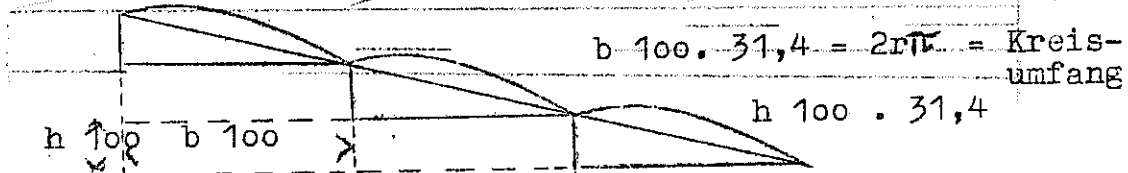
Die Latte würde ungefähr so aussehen.





Dreht sich die Latte einmal, so legt das Blattende (r 100)  $2r\pi = 2 \times 100 \times 3.14 \text{ mm} = 628 \text{ mm}$  zurück. Da das Blatt b 100 20 mm breit ist, kann man  $\frac{628}{20} = 31.4$  mal die Blattbreite anein-

anderlegen, um eine volle Propellerdrehung zu erhalten. Da einer Blattbreite b 100 auch eine Steigung h 100 entspricht, legt also das Blattende h  $100 \cdot 31.4 = 3140 \text{ mm}$  nach vor zurück, es stieg somit um 94,2 mm. Wenn diese Entwicklung nicht sofort verstanden wird, so lest sie bitte nochmals, denn das Verständnis der Anfangsbegriffe ist für alle kommenden Erklärungen unbedingt notwendig.



Und nun entwickeln wir für verschiedene Punkte eine Tabelle um zu sehen, welche Steigung jeder einzelne Lattenquerschnitt besitzt:

r (in mm)	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	0
b "	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	0
h "	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	0
Umfang = $2r\pi$	628	565	502	439	377	314	251	189	126	63	0
u (Blattbreiten	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8	29,8
u auf 1 Umdrhg)	31,4	27,9	27,9	23,6	23,6	17,9	17,9	10,5	10,5	5,7	0
$\frac{u \cdot h}{b}$ (Steigung in mm)	104,2	116,0	116,0	115,0	115,0	94,0	94,0	74,5	74,5	43,0	0

Dies bedeutet, daß eine Latte theoretisch bei einer Umdrehung folgende Gestalt annehmen müßte (!!!).

Es ist uns allen klar, daß sich eine Latte nie so deformieren kann. Aber ebenso klar muß es uns sein, daß die Luftkräfte das Bestreben haben, die Latte in diese Form zu bringen. Die Festigkeit des Materials wird nur eine geringe Deformation zulassen. Jede Formänderung benötigt aber Kräfteinwirkung. Und wer liefert uns die Kraft? Unser Motor! Wir nehmen also einen (nicht geringen) Teil der Motorkraft und verwenden sie zum Biegen der Latte. Außerdem werden die Teile mit großer Steigung (ungef. zwischen r 40 und r 80) zurückgehalten, die Teile mit geringer Steigung vorwärts gedrängt. Dadurch geht ebenfalls Kraft verloren.

Die biegsamen Kunststoffplatten weisen natürlich nicht den Fehler der ungleichmäßigen Steigung auf, doch wird bei der rasenden Drehzahl die Steigung gegen die Blattspitzen zu geringer, wird kleiner. Darin liegt also der

Grund, warum für Höchstleistungen genauestens berechnete

Holzlaten verwendet werden. Es ist unsinnig, zusätzliche Leistungen durch Nitratbeigaben zu erzeugen- Nitrate beanspruchen den Motor auf jeden Fall mehr als normaler Sprit- und die gewonnene Leistung durch schlechte Laten wieder zu vernichten.

Zunächst folgt eine Anleitung zur Berechnung exakter und gleichmäßiger Steigungen und eine Erklärung des Luftschraubenschlupfes.

Die Schriftleitung bittet um Nachsicht, wenn die Profile nicht schön sind, aber auf der Matrizze lassen sie sich nicht besser zeichnen!

Der Schlupf.

Nehmen wir an, ein Mach I (Renn-Webra 2.5) leistet mit einer 6x9 Latte 15.000 U/Minute. Bei einer Umdrehung gleitet die Latte um 9 Zoll (228mm) vor, theoretisch wenigstens. Bei 15.000 U/min also  $15.000 \times 228 = 3.420m$ , pro Stunde  $3.420 \times 60 = 205.200m = 205.2 km/h$ . Nun legt die Latte aber nicht wirklich 9 Zoll zurück, der Luftwiderstand des Modells, usw. wirkt dem Vortrieb entgegen. Würde unser Modell mit 130km/h fliegen, so wäre der Schlupf rund 35%, der Wirkungsgrad rund 65%. Der Schlupf ist die Differenz zwischen der theoretischen und praktischen Vortriebswirksamkeit. Je geringer der Widerstand des Modells, desto geringer der Schlupf und (bei gleicher Tourenzahl selbstverständlich) desto höher die Geschwindigkeit.

Wir berechnen unsere Latte.

Aus der beiliegenden Tabelle können wir uns sehr genau die Werte für Laten bis zu 10 Zoll  $\emptyset$  und von 2-10 Zoll Steigung entnehmen. Wir könnten und auch konstruktiv die Werte ermitteln, doch ist dies etwas umständlicher. Sollte Interesse bestehen, die Laten geometrisch zu entwerfen, werden wir in einer der kommenden Nummern darüber schreiben. Die rein rechnerische Methode hat den Vorteil, daß man sowohl die Umrisse bei gegebenen Hinterkantenverlauf oder aber umgekehrt den Hinterkantenverlauf bei gegebenen Umrissen rasch errechnen kann. Die glücklichen Besitzer eines Rechenschiebers sind sehr im Vorteil, weil die Berechnungen für den Rechenschieber eine Spielerei sind. In unserer Tabelle finden wir die r-Werte 120-10. Sie bedeuten die Abstände in mm vom Mittelpunkt, für die eben bestimmte Steigungswerte gelten. Diese Konstanten sind für eine bestimmte Steigung unabhängig von Blattbreite und Lattendurchmesser gleich, wir bezeichnen sie mit K. K steht also immer für eine bestimmte Steigung fest, variabel sind b (Blattbreite, senkrecht projiziert,

siehe August-Nummer) und h (Differenz zwischen Schlag- und Hinterkante). Mathematisch ausgedrückt sind die Beziehungen der drei Größen

$$K = \frac{h}{b}; \quad b = \frac{h}{K}; \quad h = b \times K$$

Nun probieren wir, uns gleich eine Speed-Latte für den Mach I auszurechnen, und zwar 6 x 9.

#### AUSLANDSRUNDSCHAU

Neue Leistungsziffern.

In England wurde ein neues Gerät für die Prüfung der Motorenleistung entwickelt, das "eddy-current dynamometer". Hiemit hat man festgestellt, daß die wirkliche Leistung der Modellmotore wesentlich geringer ist als die Erzeugerfirmen angeben. Bei den engl. 0.5ccm Motoren "Dart", "Frog 50", "E.D. Baby" liegt sie nun rund 75% der früher genannten Leistungen. Die Motoren leisten rund 0.03b.h.p (ungefähr 0.03 PS). Am stärksten ist der "Dart", da er 0.55 ccm hat. Auf einen ccm umgerechnet haben der "Dart" 0.62, "Frog 50" 0.6 und "E.D. Baby" 0.61 b.h.p. Wir werden fallweise neue Leistungsziffern veröffentlichen.

#### BRIEFKASTEN

Frage an die Bundesleitung: Dürfen bei Landesmeisterschaften auch Teilnehmer aus anderen Bundesländern teilnehmen?

#### MOTORENMARKT

Mancher Genosse verkauft einen tadellosen gebrauchten Motor, weil er sich einen stärkeren usw. anschaffen will. Andererseits gibt es viele Anfänger, die gerne einen billigen Motor erwerben wollen. Wir übernehmen gerne Anfragen und Angebote. Garantie muß selbstverständlich immer der Verkäufer leisten.

Frage an die Bundesleitung:  
Wann kommen die Bausteine und Spendenabzeichen heraus, deren Auflage im Jänner 1953 beschlossen wurde ?

SCHRIFTFÜHRUNG: Dr. Kurt Schredl, Wiener Neustadt,  
Hauptplatz 5.