

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 WINKEL



Materialstelle



Briefkasten

1. Jahrgang

3

November 1955

NOCH HÖHERE LEISTUNGEN

erwartet man bei den nächsten Weltmeisterschaften in den Klassen A 1 (Motorfreiflug) und Wakefield. Heuer errangen bereits drei Teilnehmer in A1 die höchst mögliche Punkteanzahl und mußten um den ersten Platz stechen. Noch heißere Placierungskämpfe waren in der Gummiklasse notwendig, da nicht weniger als sieben Wettbewerber 900 Punkte erreichten. In den Vorjahren war es noch nicht so kraß, obwohl auch schon Qualifikationsflüge erforderlich waren. Die Entwicklung der Modelle machte so große Fortschritte, daß die "Traumgrenze" der Flugzeit von den Assen beinahe beliebig oft erflogen werden kann. Da aber die höchste Punkteanzahl unerreichbar sein soll, wird die Änderung einiger Regeln unvermeidbar sein. Das Jahr 1956 dürfte eine weitere Reduzierung des Gummigewichtes und der Motorlaufzeit bringen. Bei A2 dürfte die 50m-Leine bestehen bleiben.

Dieser Aufschwung wäre vor wenigen Jahren für undenkbar gehalten worden. Er ist die Folge ernster Entwicklungsarbeiten und restloser Hingabe der internationalen Spitzenleute. Solche Leistungen bestätigen erneut, daß der Flugmodellsport mit der Spielerei großer Kinder nichts gemein hat. Wer nicht genügend Respekt vor diesem Sport hat und glaubt, Erfolge nur dank der günstigen Konstellation der Sterne erreichen zu können, wird immer unter "ferner liefen" enden.

Womit aber nicht gesagt ist, daß nur die Hingabe an den Sport genügt. Das zeigt unsere heimische Mannschaft Jahr für Jahr.....

DIE BUNDESLEITUNG BERICHTET

Wir haben die Freude, wieder eine neue Gruppe bei uns begrüßen zu können. Die Sektion Modellflug des Flugsportklubs Müzzuschlag hat ihren Beitritt zum ÖMV bekanntgegeben. Wir begrüßen unsere neuen Freunde recht herzlich in unseren Reihen und hoffen auf recht gute Zusammenarbeit.

Im Herbst beginnt für uns Modellflieger nun wieder emsige Bautätigkeit. Mit recht viel Liebe und Ausdauer bemühten sich bisher alle unsere Gruppenleiter, ihre Gruppen zu erweitern und neue Mitglieder zu werben. Daß natürlich der Leistungssport vernachlässigt werden mußte, ist verständlich. Jetzt, da unsere Gruppen stark dastehen, können wir wieder beginnen, uns etwas mehr mit dem Leistungssport zu beschäftigen. Wenn wir Euch nun dazu aufrufen, so wollen wir damit nicht eine Hochzüchtung von Stars forcieren, sondern lediglich eine Steigerung des Leistungsniveaus in den einzelnen Gruppen anstreben. Keinesfalls aber dürfen wir dabei unsere Jugend vergessen, ist sie doch unser kostbarstes Gut. Wir wollen den Winter dazu verwenden, leistungsfähige Modelle zu bauen und wir werden im "Modellsport" auch Artikel für Leistungssportler bringen.

Da aber unsere Zeitung nicht nur von zwei-drei Mann geschrieben werden soll, rufen wir Euch auf, selbst auch mit eigenen Artikeln an unserem Mitteilungsblatt mitzuarbeiten. Je mehr wir zusammenarbeiten, umso größer der Erfolg!

KEIN ÖMV - MITGLIED
OHNE MODELLEFLUGPRÜFUNG !

Berichtigung:

In der Oktobernummer berichteten wir von der FAI-Tagung. Die Al-Seglerklasse hat nicht 25 dm², sondern nur 18 dm² und ist als Jugendklasse gedacht.

DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

Niederösterreich-Wiener Neustadt

Wie nett ein gemütliches Sportfliegen sein kann, habe ich Ende September erlebt. Ich stattete eine Al-Freiflugmodell für 1.5 ccm Motor mit einem 0.8 ccm-Mc Coy-Diesel aus. Mit einer 7x4 Kaysun-Plastic Latte erreichte ich bei 60 sec Motorlaufzeit über 150 m Höhe. Das Modell war das Lehrgangsmo­dell 1954, das unser Heini Kainz entworfen hat. Ich muß bestätigen, daß ich selten so ein Modell gesehen habe, das so bereitwillig bei jeder Thermik anbeißt. Zum Vergleich konnte ich ein anderes Al-Modell nehmen, das mit 15 sec Motorlaufzeit wohl auch eine schöne Höhe gewonnen hatte, aber mit den zahlreichen Blasen nichts anzufangen wußte. Mein Modell flog einmal 12 Minuten (dann erst sprang die Bremse), einmal 22 Minuten und beim dritten Start mußte es mit einem Motorrad verfolgt werden. Es landete nach 55 Minuten 8 km westlich auf einem Bergrücken, ohne mehr als ein paar Risse davonzutragen. Das Verfolger­team, Herr Domberger als Moto-Cross-Fahrer und ein Junge meiner Gruppe, Horst Halling, setzte sich in kameradschaftlicher Weise für mein Modell ein. Sie fuhren durch Hohlwege und Wildwechsel quer durch den Wald. Als sie das Modell zurückgebracht hatten, sah ihre "Bespannung" ziemlich defekt aus und auch das Motorrad hatte nicht an Glanz gewonnen. Dreimal hatte ich das Modell wiederbekommen, nachdem ich es schon dreimal abgeschrieben hatte. Nun kommt die Pointe: Beim vierten Start landete es in Sichtweite. Als ich auf 300 m herangekommen war, kam ein Motorradfahrer-es lag neben einem Fahrweg-und stahl es mir vor den Augen. Die Adresse auf dem Modell hat ihn nicht gestört. Vielleicht sieht jemand aus unserem großen Kreis das Modell: Oben blau, unten orange, Rumpf blau, am rechten Flügel rote Aufschrift: " Der geflickte Ferdl ", 0.8 ccm Mc Coy. Laßt dann das Modell von mir schön grüßen.

Kurt Schredl

Und wo bleiben die anderen Bundesländer?

Habt Ihr im Sommer nichts erlebt?

Geht es Euch gut?

Wie pickt der Kaltleim?

Eignet sich Model-Span gut für die Einsied-Glaseln?

Wird das Rizinusöl ranzig?

Verkauft Ihr Eure Modelle im Herbst als Unterzündholz?

Strickt das Schwesterlein aus der Hochstartschnur ein Netzleiberl?

Habt Ihr schon alle die C-Abzeichen für die Trachtenweste?

AUSLANDRUNDSCHAU

Bericht über das vom 1.-3. Oktober 1955 in Brüssel stattgefundene
6. Criterium d'Europe.

Vom 1.-3. Oktober 1955 fand in Brüssel das 6. Europakriterium im Fessel-
flug statt. Ausgeschrieben waren die Klassen: Kunstflug, Geschwindig-
keit, Mannschaftsrennen und erstmalig Kampfflug. Es nahmen insgesamt
11 Nationen teil und zwar: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich,
Holland, Italien, Jugoslawien, Österreich, Spanien, Schweden und USA.
Von Österreich wurden der Staatsmeister im Kunstflug, Franz Röggl,
Bregenz, und Staatsmeister im Geschwindigkeitsflug, Kurt Rautek, Baden,
sowie als Mannschaftsführer Edwin Krill entsendet.

Donnerstag Mittag fuhren Kurt Rautek und ich von Wien-West ab. Rautek
kam mit einem kleinen Klavier an, mit dem wir schon beim Einsteigen
Schwierigkeiten hatten, obwohl es lediglich die Flugmodelle in sich barg.
Nur dem Verständnis des Zugführers war es zu verdanken, daß wir noch
rechtzeitig mit dem Zug mitkommen konnten. Nach langer Fahrt stieß dann
in Köln Franz Röggl zu uns und gemeinsam ging dann die Fahrt weiter bis
Brüssel. Dort angekommen kauderweltschten wir uns durch, konnten aber
wegen der kleinen Kiste in keine Straßenbahn kommen. Ein Taxi brachte
uns dann zum Transit-Hotel, wo die Meldestelle sein sollte. Spanische
Flugkameraden halfen uns aus dem Wagen und teilten uns mit, daß erst

abends die Anmeldung erfolgen könne. Zwischendurch fuhren wir einige 10 km zu unserem Nachtquartier, um uns von der Reise etwas zurechtmachen zu können. Abends ging es erst zum Abendessen und dann wurden die Modelle baugeprüft. Die Augen blieben uns stecken, was wir da alles sehen konnten. Besonders die Modelle der Amerikaner waren rein ausführungsmäßig "first class" und auch die Modelle der Schweden und Deutschen fielen besonders auf. Gewicht und Flächeninhalte wurden überprüft, jedoch wurde nicht ein einziges Mal der Tankinhalt bei den Mannschaftsrennern kontrolliert. Am nächsten Morgen konnten die Modelle eingeflogen werden. Uns blieb die Sprache weg, als die Holländer mit ihren Mannschaftsrennern zwischen vierzig und fünfzig Runden flogen, und das mit einem Tankinhalt von nur 10 ccm !

Als am Nachmittag die Bewerbe begannen, war das Wettbewerbsfieber recht groß geworden. Es standen zwei sehr saubere Pisten zur Verfügung (so etwas könnten wir auch bei uns in Österreich brauchen), und die Belgier meinten stolz, daß dies der schönste Fesselflugplatz Europas wäre. Allerdings wurden alle Bewerbe durcheinander ausgetragen, sodaß man nur durch den Lautsprecher erfahren konnte, wann man an die Reihe kam. Durch das dauernde Motorlaufenlassen konnte man nur wenig verstehen, und es kam oft zu Verzögerungen in der Abwicklung.

Es waren sehr schöne Kunstflüge zu sehen, und gleich zum Anfang konnte man vermuten, daß der Deutsche Rieger Sieger werden würde. Seine Figuren waren derart sauber geflogen, daß man meinen konnte, sie sind gezeichnet. Aber auch andere sehr saubere Flüge wurden gezeigt. Als erster Österreicher war Röggl am Start. Er konnte mit 687 Punkten den 8. Platz im ersten Durchgang belegen. Rautek belegte mit 638 Punkten den 10. Platz. Beim Mannschaftsrennen konnte das Modell Rauteks mit den anderen nicht Schritt halten. Als nach 10 Minuten der Kampf abgepfiffen wurde, konnte unsere Mannschaft erst 72 Runden buchen. Fresl (Jugoslawien) war durch Bruch schon ausgeschieden. Es zeigte sich, daß wir auf dem Gebiete des Mannschaftsrennes noch sehr viel aufzuholen haben. Es waren die Holländer später nach einem prächtigen Finale gleich mit zwei Mannschaften Sieger und gewannen mit den Zeiten 5,44 und 7,01 das Rennen. Diese beiden Mannschaften traten aber bei keinem anderen Bewerb an, und ich glaube, das ist das Geheimnis. Sie hatten sich eben nur auf dieses eine Gebiet spezialisiert und konnten so auch gewinnen.

Im Kunstflug gewann tatsächlich der Deutsche Rieger in sauberer Manier. Röggl kam an 13. und Rauterkamp an 15. Stelle. Hier sei noch gesagt, daß beide mit ihren Motoren Pech hatten. Hätten die Motore so gespurt wie bei den meisten anderen, wären sie ohne Übertreibung unter die ersten 5 gekommen. Das Versagen der Motore möchte ich aber zum Teil auf die Schuld der beiden zurückführen, die nicht die Zeit hatten, sich entsprechend gründlich auf die Meisterschaft vorzubereiten und bei objektiver Überlegung der Lage muß gesagt werden, daß es erst ganz kurz vor dem Bewerb bekannt wurde, daß beide von Österreich geschickt würden. Jedenfalls aber möchte ich den ehrlichen Willen der beiden hervorheben, ihr bestes zu geben. Der Modellflieger muß nun einmal das Glück haben, kein Pech zu haben. Imponierend waren die Kämpfe im Geschwindigkeitsflug. Sieger wurde der Spanier Batloo mit 187 kmh vor Fresl, Jugoslawien, mit 182 und Pratti, Italien, mit 180 kmh. Pratti hatte erst vor kurzem in Paris bei der Weltmeisterschaft mit 175,9 kmh den 2. Platz belegt. Alle drei flogen mit Glühkerzenmotor, die allerdings stark auffrisiert waren. Bemerkenswert ist die Leistung des Deutschen Gorziza, der mit einem Webra MachI-Diesel mit 172 kmh den 5. Platz belegte. Dies dürfte sogar der schnellste Flug der Welt mit einem Diesel gewesen sein. Der Spanier Batloo flog dann noch außer Konkurrenz den phantastischen Weltrekord von 205 kmh. Es zeigte sich, daß auch beim Geschwindigkeitsfliegen zum besten Motor und Modell noch der beste Flugtechniker gehört. Das war Batloo.

Wohl mit größter Spannung wurden die Bewerbe im Kampfflug erwartet. Mangels eindeutiger Regeln war es fast bis zum Schluß nicht ganz klar, wer nun eigentlich Sieger ist. Es waren 13 Paare am Start und für Österreich startete Franz Röggl. Das Los ließ ihn mit dem neuen Weltmeister in Speed, Batloo, aneinandertreffen. Es war ein sehr spannender Kampf. In 5 Minuten mußte der 4 m lange Papierstreifen des Gegners irgendwie beschädigt werden. Es wurde wild gekurvt und es gab für beide oft recht brenzliche Situationen. In allen möglichen und unmöglichen Kunstflugfiguren versuchte der eine dem anderen den Streifen abzujagen. Und plötzlich, ich möchte fast sagen, im Bauchaufschwung, gelang es Röggl, den ganzen Streifen des Spaniers zu erwischen. Er schleppte ihn sogar noch mit und war nun den dauernden Angriffen des jetzt viel schnelleren

Spaniers ausgesetzt. Er wehrte sich aber tapfer seiner Haut und konnte die fünf Minuten ohne "Verluste" durchstehen. Unter dem Jubel der "ganzen" österreichischen Mannschaft wurde er zum Sieger erklärt. Im Finale kam Röggl mit dem Deutschen Huppertz ins Rennen. Nach der allgemeinen Meinung aller, war es der spannendste Kampf überhaupt. Wie wildgewordene Handfeger rasten sie gegenseitig los. Kurz vor Beendigung des Kampfes, es stand noch immer remis, prasselten beide zusammen. Keiner hatte dem anderen noch ein "Leid" getan. Beim Nachmassen der Streifen stellte sich aber dann heraus, daß Röggl's Streifen um einen cm zu kurz war. Wieso, war jedem unerklärlich und auch Huppertz, Röggl's Gegner, bestätigte, daß keine Berührung stattgefunden hatte. Aber die Jury entschied anders und Röggl verlor den Kampf. Durch das Wirrwarr der Bestimmungen kam dann zu Tage, daß Röggl an 5.Stelle gesetzt wurde. Das ist für Österreich bestimmt ein recht erfreulicher Erfolg und wir können stolz darauf sein. Ich bin überzeugt, daß wir im nächsten Jahr mit nur etwas mehr Übung noch viel besser abschneiden werden. Drum schon jetzt: frisch voran!

Edwin Krill

Technische Einzelheiten über die verschiedenen Klassen sowie die vorläufigen (europäischen) Regeln für Combat (Kampfflug) bringen wir in der nächsten Nummer.

Die Ergebnisse der Weltmeisterschaft 1955.

A2-Segler

1.	Lindner, R.	Deutschld.	180	180	180	180	166	886
2.	Gilroy, R.	England	160	180	180	180	180	880
3.	Hagel, r.	Schweden	176	180	180	164	177	877
4.	Giusti, E.	Italien	156	180	180	180	180	876
5.	Esvelt, J.D.C.	Niederlande	163	180	137	180	180	840
6.	Thomann, H.W.	Schweiz	166	180	180	180	130	836
7.	Kothe, H.	USA	143	180	145	180	180	828
8.	Horyna, V.	CSR	180	180	133	180	152	825
9.	Hansen, H.	Dänemark	180	180	158	106	180	804
	Vilchair, M.	Frankreich	118	180	180	180	146	804
11.	Ege, H.	Schweiz	174	116	180	144	180	794
12.	Varetto, C.	Italien	130	180	180	180	114	784

Bei diesem Wettbewerb exerzierten die Deutschen mit ihrer "totalen Tüchtigkeit" ein neues Manöver vor. Lindner hatte eine Zahl Leibsklaven zur Verfügung, die vor jedem Start ihres Patron Segler starteten und ihm zeigen sollten, wo Thermik zu erwarten wäre. Zweifellos verbieten diesen Bauernschmäh die Regeln des FAI nicht. Die anderen Teilnehmer aber waren gehandicapt, da ihnen keine Domestiken mit Versuchsseglern zur Verfügung standen. Bemerkenswert ist der zweite Platz der Engländer, die erstmals in A2 eine gute Placierung erkämpfen konnten.

Der "Aeromodeller" kommentiert den Ablauf der Dinge unter anderen: "Offensichtlich ist die Ausscheidung für internationale Wettbewerbe in einigen Ländern nicht so gut wie in anderen mit dem Ergebnis, das man die alten Namen Jahr für Jahr wiederfindet, ohne die geringste Hebung ihres Leistungsstandards." Von die Engländer damit meinen verschweigen sie gentlemanlike. Wir wollen nicht auf unsere Mannschaft einpecken. Wir haben kein Recht dazu, da vom ÖMV niemand bis ins Team gekommen ist. Aber die sorgsamste Ausscheidung bringt mitunter auch keine Erfolge. Das CSR-Team wurde in etlichen Wettbewerben ermittelt, in halb-militärischen Lagern 4 Wochen lang trainiert und trotzdem langte es nur für den 8. Platz. Immerhin aber ein 8. Platz.....

A L - Motorfreiflug

1.	Gaster, M.	England	180	180	180	180	180	900
								+ 313
	Stajcer, F.	Argentin.	180	180	180	180	180	900
								+ 175
3.	Jones, B.	Kanada	180	180	180	180	180	900
4.	Hajek, V.	CSR	180	180	180	180	166	886
	Mangino, L.	Mexiko	166	180	180	180	180	886
6.	Buskell, P.	England	180	180	180	180	151	871
7.	Vidossich, G.	Italien	180	180	180	180	150	870
8.	Rudolph, M.	Deutschld.	179	180	166	180	164	869
9.	Goss, O.	USA	180	180	148	180	178	866
10.	Bausch, L.F.	Niederld.	169	180	180	180	127	827
	Podda, A.	Italien	170	142	180	180	155	827
12.	Partinen, J.	Finnland	132	180	158	180	167	817

Wakefield

1.	Saemann, G.	Deutschld.	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+ 315
	Hakansson, A.I.	Schweden	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+ 289
	Scardicchio, V.	Italien	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+ 286
	Altmann, J.	Deutschld.	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+ 284
	Fresl, E.	Jugoslaw.	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+27o
	Fea, G.	Italien	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+ 213
	Muzny, L.	CSR	18o	18o	18o	18o	18o	9oo
								+ 169
8.	Blomquist, M.U.	Schweden	18o	18o	18o	17o	18o	892
9.	Widell, K.E.	Dänemark	18o	18o	18o	18o	17o	89o
	Ahmann, R.G.	Schweden	18o	17o	18o	18o	18o	89o
11.	Holland, F.	England	18o	18o	18o	18o	16o	88o
	Champine, R.A.	USA	18o	18o	18o	179	161	88o
13.	Kothe, H.H.	USA	18o	18o	18o	158	18o	878

PRAKTISCHE WINKE

(Bitte um Entschuldigung, hier sollte "Technische Ecke" stehen !)

Funkfernsteuerung.

In dieser Nummer sollte bereits eine Baubeschreibung eines Fernsteuerungs-empfängers erscheinen, den unser "Funkschurl" aus der Zentralwerkstätte, recte Georg Prechler, entworfen hat.

Da diese Sparte für einen Großteil unserer Mitglieder vollkommenes Neuland ist, halten wir einige Einführungsworte für erforderlich.

Bei der Fernsteuerung werden Radiosignale von einem Sender ausgestrahlt, im Empfänger verstärkt und über ein Schaltgerät in Steuerbewegungen umgesetzt.

Die Fernsteuerung bringt in unseren Sport eine neue, technisch hochstehende Note. Gerade in unserem gebirgigen Heimatland mit seinen wenigen Großflugplätzen gestattet sie dem Modellflieger sein Flugmodell voll auszufliegen. Aber auch diejenigen Gruppen, denen ein ruhiges Gewässer erreichbar ist, werden mit ferngesteuerten Schiffen aller Art ihre Freude erleben.

Nun einige grundsätzliche Feststellungen:

Die Fernsteuerung erfordert einige radiotechnische Kenntnisse. Wer nicht weiß, wie eine Radioröhre arbeitet, warum ein Sender strahlt und was ein Potentiometer ist, soll sich zuerst einige theoretische Kenntnisse erwerben. Keine Angst, mit ein wenig Ausdauer erreicht man es schon. Ich selbst wußte vor einem halben Jahr von der Elektrotechnik wenig mehr als das Ohmsche Gesetz, und nun ahne ich zumindestens, wenn ich einen Schaltplan sehe, was in dem Gewirr von Bestandteilen vor sich gehen soll. Es ist nicht zu empfehlen, stur nach einem Schaltplan nachzubauen, da man hilflos ist, wenn man einen Fehler suchen soll. Dringt in die Materie tiefer ein.

Empfehlenswerte Bücher:

Elektronische Fernsteuerungen von L. Hildebrand,
Jakob Schneider Verlag, Berlin-Tempelhof. S 22.-

Funktechnik ohne Ballast von Ing. Otto Limann,
Franzis-Verlag München. S 66.50.

Für englischverstehende Leser:

Simple Radio Control, von Harry Hundleby. S 25.-

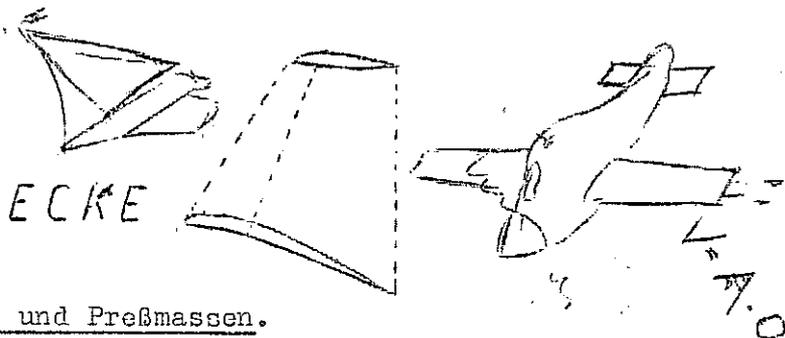
Zu beziehen über Englischen Leserraum, Wien, I., Kärntnerstr. 53.

Nur wer sauber und präzise arbeiten kann, wird Erfolg haben. Bedenkt, daß eine lockere Leimstelle vielleicht nichts ausmacht, ein Wackelkontakt aber die Vernichtung des Modells samt Empfänger bedeuten kann. Wer fernsteuern will, muß mit zusätzlichen Geldausgaben rechnen. Es ist nicht billig. Man braucht abgesehen von den Bauteilen auch einen elektrischen Lötkolben (30-100 Watt) und ein Meßgerät, mit dem man noch ein mA (Milliampere) gut messen kann. Wer sich solch ein Instrument nicht anschaffen kann, soll zumindestens jemand Erfahrenen kennen, der ihm die nötigen Messungen macht und auch so an die Hand geht. Nun viel Vergnügen mit dem Studium der Einführungsliteratur bis zum nächsten Mal!

K.Schredl

freq. $\sqrt{C.L}$

TECHNISCHE ECKE



Sägen von Kunststoffen und Preßmassen.

Pertinax, Trolitul, Harnstoffharze, Plexiglas, Bakelite usw. lassen sich leicht, ohne daß das Laubsägeblatt kleben bleibt und dadurch reißt, sägen, wenn man die Unterseite der zu sägenden Preßmassen leicht mit Öl einreibt. Anreißlinien bleiben beim Sägen gut sichtbar, wenn man die Linien mit Kreide nachzieht und leicht abwischt.

Verarbeitung, Kleben und Bearbeiten von Isocolor.

Der neue, wirklich gut brauchbare Kunststoff hat leider noch wenig Eingang bei den Modellsportlern gefunden. Dabei ist dieser Stoff im Bezug auf sein unglaublich leichtes Gewicht in der Lage, höhere Beanspruchungen auszuhalten als Balsa. Das Gewicht beträgt pro dm^3 25 - 80 g je nach Festigkeit. Sicherlich ist dieser Stoff kein Allzweckmittel, kann aber äußerst vielseitig eingesetzt werden und hat den großen Vorteil, daß er wasserunempfindlich ist und sich nicht verzieht.

Ferner kann Isocolor in heißem Wasser beliebig gebogen werden, aber auch über einer heißen Elektroplatte (keine offene Flamme, Isocolor ist brennbar und schmilzt).

Isocolor läßt sich sehr gut schneiden (Metallsägeblatt verwenden), schleifen (mit mittelfeinem Glaspapier) und schnitzen.

Lackiert kann Isocolor mit allen Kunstharzlacken, nicht aber mit Nitrolacken werden.

Um ganz glatte lackierte Flächen zu erhalten, ist es vorteilhaft, Isocolor vorher mit Glutofix und Bespannpapier zu überziehen, denn damit werden die vorhandenen Poren ausgeglichen.

Kleben läßt sich Isocolor mit Glutofix, Es dauert allerdings längere Zeit, da Isocolor im Gegensatz zu Balsa kein Wasser absorbiert und ziemlich luftundurchlässig ist, ferner alle Arten Hautleim, Perlleim, Syndetikon. Diese Klebemittel haben allerdings den Nachteil, daß sie wasserlöslich sind und die Verbindungen bei Feuchtigkeitseinfluß nachgeben.

Rudol 333 und Uhu normal ist nicht geeignet, da das Material durch das Azeton angegriffen und aufgelöst wird.

Der Schaumstoff Isocolor ist eine polyvinylchloridähnliche Masse, die durch verschiedenen chemische Verfahren aufgeschäumt wurde und warm verpreßt wird. Es ist daher einleuchtend, daß Isocolor fast die selben Eigenschaften besitzt wie die bekannten PVC-Folien die unter der falschen Bezeichnung Nylon bekannt sind. Das sind demnach: Hitzeempfindlichkeit, offenes Feuer, Azeton.

Nun noch einige Hinweise für Anwendungsmöglichkeiten im Modellsport: Formschöne Rumpfverkleidungen, Fahrwerksverkleidungen, Rippen, Spanten, ideale Einbetteigenschaften für Empfänger, Röhrenstützen, Schwimmer und Bootsrümpfe.

Isocolor kann von der Materialstelle bezogen werden.

Kleben mit UHU-hart.

Das fast ideale Verbindungsmittel für jeden Zweck ist UHU-hart. Dabei muß nur beachtet werden, daß nicht zu dick aufgetragen wird und die UHU Schicht raschest trocknet. Exakte Verbindungen mit UHU-hart stellt man am schnellsten so her, daß man beide zu verbindende Flächen zuerst dünn mit UHU-hart bestreicht, gut trocknen läßt und nochmals eine Seite mit UHU-hart bestréicht und fest zusammendrückt, andrückt und trocknen läßt. Diese Verbindungsart ist die schnellste und festeste. Bei 10 Bruchversuchen ist in 9 Fällen nicht die geklebte Stelle gebrochen, sondern das Material nebenan. Außerdem ist diese Verbindung absolut wasserfest.

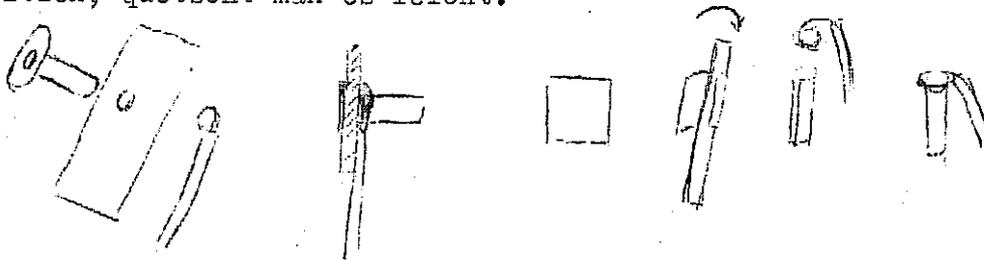
Ing. Puchmann

Steckkontakt für Fernsteuerungen.

Kleine zarte, aber trotzdem zuverlässige Anschlußverbindungen lassen sich nicht mit dem im Handel erhältlichen Stecker erzielen, da sie viel zu klobig werden. Auch die Verwendung von Kléiderdruckknöpfen befriedigt nicht immer.

Eine Patentlösung findet man bei der Verwendung von Messinghohlrieten (3 mm \emptyset). Die Niete wird so in die Isolierplatte gesteckt, daß der Fuß außen liegt. Um die Hohlriete zu fixieren, lötet man dicht an die Innenseite den Anschlußdraht zum Empfänger. Damit sitzt die Hohlriete fest. Als Stecker verwendet man ein dünnes Messingblech (0.1 - 0.15 mm \emptyset) von

8x3 mm, das um einen 2mm-Bohrer röhrenförmig herumgebogen wurde. An ein Ende wird dann der Anschlußdraht von der Batterie usw. herumgewickelt und festgelötet. Sollte das Röhren nicht fest genug in der Hohlriete sitzen, quetscht man es leicht.



K.Schredl

Schiebeetiketten - selbst gemacht.

Trimmstreifen und Buchstaben als Abziehbilder können einem Modell den letzten Schliff geben. Leider sind sie sehr teuer und nur schwer erhältlich. Wir machen sie uns daher selber.

Auf die gummierte Seite eines Klebstreifens wird Nitrolack (oder auch Kunstharzlack) in zwei Schichten aufgetragen. Achtet darauf, daß sich der Streifen beim Trocknen nicht einrollt, festnadeln. Sobald der Lack durchgetrocknet ist, kann man auf der Papierseite in Spiegelschrift die Motive aufzeichnen und ausschneiden.

Dann legt man das Schiebebild ins Wasser, bis sich der Lack abschieben läßt. Der Leim trocknet auch auf der bereits lackierten Fläche gut an. Trotzdem ist ein Deckanstrich zur endgültigen Fixierung zu empfehlen.

K.Schredl

MATERIALSTELLE

Luftschauben 7x9 und 8x4 Power Props sind zur Zeit ausverkauft.

8x4 Tornado sind noch lagernd.

Glühkerzenmotore Torpedo (2.5 ccm) sind ebenfalls ausverkauft.

Neu erhalten wir:

Messingblech 0,3 mm verkupfert per qdm -,60 S

0,5 mm per qdm -,70 S

Röhren für Fernsteuerung 3A5 per Stück S 65.-

Versucht auch einmal unser Spezialglaspapier, Ihr spart Zeit und Geld !