

# 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

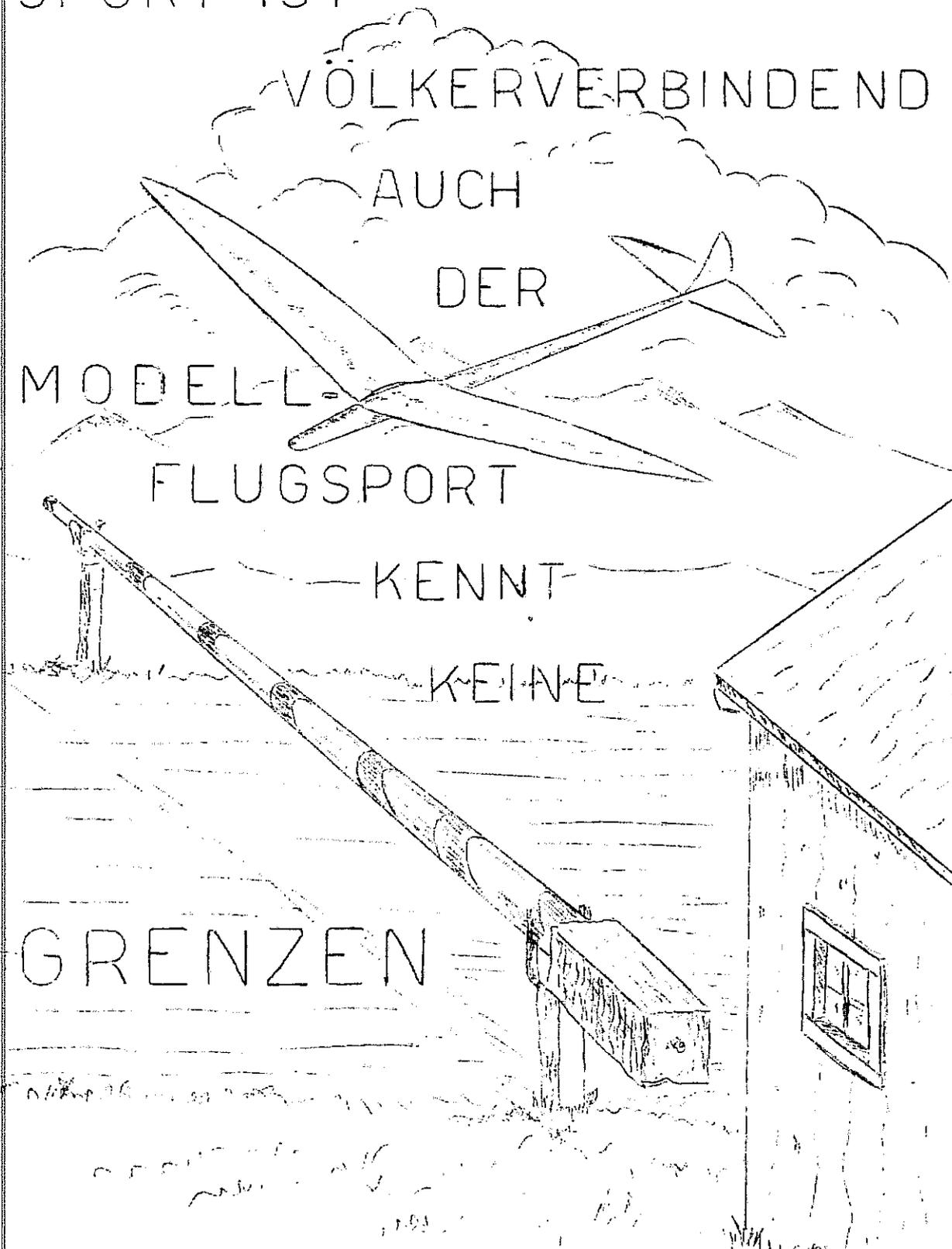
PRAKTISCHE WINKE

Materialstelle

Briefkasten

3. Jahrgang  
9  
September 1957

SPORT IST  
VÖLKERVERBINDEND  
AUCH  
DER  
MODELL-  
FLUGSPORT  
KENNT  
KEINE  
GRENZEN



## MITTEILUNGEN DER BUNDESLEITUNG

Die Auszahlung der letzten Prüfungsprämien wurde durch den Aero - Club nun erledigt.

Folgende Gruppen haben nun Gutschriften in der Materialstelle:

ZW - 1	S	310.-
Riedersbach - 23	"	130.-
Graz - 33	"	120.-
Meidling - 44	"	90.-
St. Margareten - 36	"	85.-
Windischgarsten - 24	"	70.-
Weiz - 34	"	65.-
Kindberg - 35	"	30.-
Mirnszuschlag - 43	"	15.-
Kagran - 2	"	10.-
Mistelbach - 12	"	5.-

DIE

BUNDESLÄNDER

BERICHTEN

WIEN.

Tag des Kindes am 1. September 1957 in Wien.

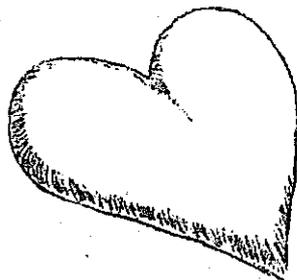
Wie alljährlich, fand auch heuer wieder der Tag des Kindes in Wien - für den 5. Bezirk im Haydnpark - statt.

Die Mitglieder der ZW stellten wieder uneigennützig ihre ferngesteuerten Schiffe zur Verfügung, die in einem eigens dazu aufgestellten Bassin von 8 x 5 m von den Kindern ferngesteuert, bzw. gelenkt wurden.

Eine andere Attraktion für unsere Kleinen und Großen waren die Vorführungen der Fesselflugmodelle, die durch Fuchsjagdkämpfe und Kunstflugprogramme sehr zur Begeisterung beitrugen.

ek

FREUND



SCHAFT

WIEN (Fernwettkampf).

Am Sonntag den 1. September führte die ZW - Wien einen Fernwettkampf mit einer Modellbaugruppe aus Karl - Marx - Stadt, Deutschland, durch.

Der Fernwettkampf wurde in der Klasse A 2 - Seglerklasse ausgetragen und nach den Bestimmungen der FAI durchgeführt. Leider war der Termin so knapp, daß es nicht möglich war, auch andere Gruppen dafür zu gewinnen. Technisch und organisatorisch wäre es bestimmt möglich gewesen, Gruppen aus den anderen Bundesländern mobil zu machen.

Der Wettbewerb begann also am Sonntag um 8 Uhr früh in Seyring.

Auf Wunsch der Veranstalter übernahm ich die Startleitung des Wettbewerbes, da unser Edwin Krill am "Tag des Kindes" (es waren diesmal zwei Veranstaltungen am selben Tag zu betreuen), ebenfalls organisatorisch tätig war.

Pünktlich um sieben Uhr morgens wurde ich liebenswürdigerweise von einem Mitglied unseres Vereines mit dem Roller abgeholt und nach Seyring hinausgefahren. Eine halbe Stunde später trafen wir vor dem Hangar am Flugplatz ein. Hier sahen wir noch niemand. Weit draußen im Gelände starteten einige Modellflieger ihre Modelle hoch. Es waren, wie wir später feststellten, unsere Leute, die noch rasch einige Probestarts erledigten. - Kurz vor 8 Uhr bog Erich Jedelsky in Begleitung seiner Gattin, mit seinem Wagen um die Ecke der Straße. Die Begrüßung war noch nicht zu Ende, als Poldi Tlapak und Ernst Schipper, ebenfalls mit dem Wagen anlangten. Wir waren gerade dabei, eine günstige Startstelle festzulegen, als auch Alfred Birke mit seinem Motorrad über das Gelände dahergebraust kam. Er war, wie immer, in Begleitung seiner Braut, die ihm übrigens beim Hochstarten eine tadellose Helferin war.

Nach kurzer Debatte einigten wir uns, den Startplatz in die Mitte des großen Geländes zu verlegen. Hoyer und Hach, ebenfalls per Motorrad, verständigten die restlichen Teilnehmer und alles fuhr zum Startplatz.

Es war fast vollkommen windstill, der Himmel war ganz bedeckt. Thermisch war also nicht viel zu holen - die Modelle mußten ausgeschnitten eingeflogen sein, um ein Maximum herauszuholen.

Zehn Mann der ZW meldeten sich bei der Startleitung. Zwei Modellflieger der "Union" stellten die Bitte, als Gäste beim Wettbewerb teilnehmen zu dürfen. Sie wurde mit Einverständnis aller, gerne gewährt. Es waren Schlederer Max und Krasensky Hans, beide junge Modellflieger.

Ich fungierte zugleich als erster Sportkommissär. Für den zweiten Sportkommissär stellte sich unser unermüdlicher Ferry Schaupp zur Verfügung. Sehr gerne nahm ich das Angebot von Frau Jedelsky, die das Amt einer Startschreiberin übernehmen wollte, an.

Zu unserer großen Überraschung traf auch noch Fritz Reis, begleitet von seiner Gattin, mit dem Motorrad ein. Da er schon längere Zeit an einer bössartigen Beinhautentzündung leidet, hatten wir mit seiner Teilnahme nicht mehr gerechnet. Trotz der Schmerzen startete er mit und belegte in der Gesamtwertung den sechsten Platz.

Zwei Zeitnehmergruppen, die sehr brav amtierten sorgten dafür, daß der Wettbewerb glatt und flüssig abgewickelt werden konnte.

Tlapak startete als Erster. 126.3 zeigte die Stoppuhr. - Die beste Zeit in diesem Durchgang flog Schipper mit 169.8.

Beim zweiten Durchgang wurde das erste max. von Tlapak erflogen. Hach flog 166.5 und Hoyer mit 144.6 landete an nächster Stelle.

Der dritte Durchgang war thermisch am günstigsten. Tlapak, Hach, Jedelsky und Niesslmüller flogen max., Hoyer bremste sein Modell mit 177" herunter,

Reis erreichte 166.5 und Schipper flog 144.4.

Mit Spannung wurde der vierte Durchgang begonnen. Tlapak flog ein max. Hach fiel mit 159" etwas zurück, Jedelsky verbesserte seine Position ebenfalls mit einem max. Hoyer erreichte nur 146" und Schipper, sowie Reis kamen schon ins Abwindfeld und gingen mit 98" und 81.1" unter. Der fünfte und letzte Durchgang war der ungünstigste. Nirgends war auch nur eine Spur von Aufwind. Es war auch etwas kühler geworden. Nur Hoyer und Hach kamen über 100" hinaus. - Noch während des Durchganges wurde auf einmal die Wolkendecke von der Sonne auseinandergerissen. Prompt flog Schlederer ein max. Während noch diejenigen, die schon früher gestartet waren mit dem Schicksal haderten, wurde die Auswertung durchgeführt. Tlapak wurde Sieger des Bewerbes. Jedelsky und Hoyer wiesen zur Überraschung aller die gleiche Punktezahl, nämlich 146.8, auf. Um den zweiten Platz mußte daher gestochen werden.

Mit Spannung wurde das Duell Jedelsky - Hoyer verfolgt. Beide starteten in einem Abstand von ca 50 m zugleich hoch. Hoyer setzte seinen Vogel in ein leichtes Aufwindfeld und dieser stieg leicht weg. - Jedelskys Modell kreiste in gleicher Höhe. Hoyer schien sicherer Zweiter, da wurde sein Modell aus dem Aufwindfeld durch Pumpen herausbefördert und verlor rasch an Höhe, während das Modell von Erich erst ganz wenig an Höhe verloren hatte. Mit 195" gegen 162.2" verwies Jedelsky Hoyer auf den dritten Platz.

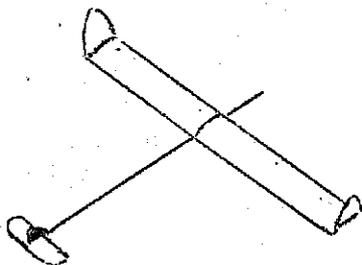
Die endgültige Reihenfolge beim Fernwettkampf lautet nun:

1. TLAPAK Leopold	752.8	Punkte	
2. JEDELSKY Erich	746.8	"	(195")
3. HOYER Ernst	746.8	"	(165.5")
4. HACH Walter	738	"	
5. SCHIPPER Ernst	622.6	"	
6. REIS Fritz	566.1	"	
7. NISSLMÜLLER Manfred	558	"	
8. BAYR Hans	512.5	"	
9. SCHLEDERER Max	497.2	"	
10. BIRKE Alfred	475.8	"	
11. KRASIENSKY Hans	448.8	"	
12. KIRCHERT Gert	365.5	"	

Der Wettbewerb verlief vollkommen harmonisch und sämtliche Teilnehmer und Funktionäre waren zufrieden und eifrig bei der Sache. Mit Spannung wird die endgültige Wettbewerbsliste, die wir am 1. Oktober 1957 vom Veranstalter erhalten werden, erwartet.

Uns allen hat dieser Wettbewerb viel Freude gemacht und wir werden versuchen, auch im nächsten Jahr solche Fernwettkämpfe durchzuführen.

J. Köppel



## AUS DEM ÖSTERR.

### MODELLSPORT

Zeltlager der Roten Falken in Döbriach am Millstättersee.

Beim heurigen Zeltlager, das von den steirischen Roten Falken veranstaltet wurde und bei dem auch Gäste aus Deutschland anwesend waren, wurden in beiden Turnussen wieder recht fleißig Flugmodelle gebaut. Erfreulich daran war die Tatsache, daß zwei junge, tüchtige Modellflieger aus Eisenerz die Neigungsgruppe Flugmodellbau, geleitet haben. Abschließend wurde ein kleiner Wettbewerb durchgeführt, der sehr viel Freude bei den Teilnehmern und Anklang, bei dem sehr zahlreichen Publikum fand.

Wir können nur immer wieder darauf hinweisen, daß die Verbindung unseres Vereines mit den Kinderfreunden Vorteile für beide bringt.

ek

#### BERICHT ÜBER DIE WELTMEISTERSCHAFT IN DEN KLASSEN A 2 UND SPEED IN MLADÁ - BOLESLAV VOM 7. - 12. AUGUST 1957.

Auf Grund der Reihenfolge bei den Staatsmeisterschaften und nochmaliger Ausscheidung der ersten sechs Mann klassifizierten sich Rautek, Schlederer und Czepa (Union) und Hach und Tlapak (ÖMV) für die Fahrt in die CSR. Die Fahrt begann gleich mit einem Mißgeschick: Als wir uns nämlich um 7 Uhr früh auf dem Franz - Josephs - Bahnhof versammelten, fehlte Kurt Rautek. Statt dessen erschien Kurt Czepa und teilte uns mit, daß Rautek an einer Angina erkrankt sei und sich telefonisch bei ihm abgemeldet habe. Da es unmöglich war, über Nacht einen Ersatzmann mit einem Visum aufzutreiben habe er (Czepa) sich entschlossen, selbst zu starten. So fuhren wir also ohne Mannschaftsführer um 1/4 8Uhr mit dem neuesten Dieseltriebwagen "Vindobona" nach Prag. Der Zug raste mit 100 km/st an den Weinhängen an der Donau vorbei ins Waldviertel nach Gmünd zur Grenze. Die Zollkontrolle war nicht an der Grenze, sondern fand gleich während der Fahrt nach Tabor statt. Es verlief alles glatt und reibungslos und um 1/2 3 Uhr nachmittag erreichten wir Prag. Ein Komitee erwartete uns am Bahnhof und geleitete uns mit den Italienern, die schon seit Wien mit uns gefahren waren, in das Haus des CSR - Touring - Clubs. - In einem schönen Saal warteten bereits viele Teilnehmer verschiedener Nationen. Um 4 Uhr nachmittag traten wir dann die Fahrt nach Mladá - Boleslav in großen Sonderautobussen an. Nach zwei Stunden erreichten wir unseren Bestimmungsort. Die Stadt hat das Gepräge einer bedeutenden Industrie, deren Berühmtheit durch die Erzeugung der ersten Kraftwagen (Laurin und Klement) weit über die Grenzen des Landes hinausging. Dieser Betrieb war die Wiege der Kraftwagenindustrie der CSR, der heutigen Skoda - Werke. Wir wurden im Hotel Vénec in Zweibettzimmern untergebracht und ein reichhaltiges Empfangsessen in einem sehr schön geschmückten Saal brachte die Teilnehmer der verschiedenen Nationen in geselligem Beisammensein einander näher.

Donnerstag, 8. August.

Dieser Tag war dem Einfliegen und der Bauprüfung vorbehalten. Um 7 Uhr früh fuhren wir mit dem Autobus zu dem am Stadtrand gelegenen Sportflug-

platz, der ca 1 km<sup>2</sup> groß ist. Unsere Mannschaft konnte nun in Ruhe die Modelle auspacken und einfliegen. Auch die anderen Teilnehmer flogen eifrig ihre Modelle. Der Himmel war wolkenlos und bald machte sich der erste thermische Einfluß bemerkbar. Hach und ich hatten mit den Teststarts keine Schwierigkeiten, da wir schon in Seyring genug Gelegenheit hatten, unsere Modelle gründlich kennen zu lernen. Czepa kam mit der Zeit auch zurecht, nur Schlederer kam mit seinen neuen Modellen nicht weiter und am Nachmittag passierte dann das Malheur. Durch das ewige Unterschneiden brachen beide Rämpfe, Flügel und Leitwerke! Ich konnte den Schaden mit viel Uhu und Rudol wieder einigermaßen gut machen. Vom weiteren Einfliegen war aber natürlich keine Rede mehr. Inzwischen hatte auch Hach das Pech, daß seine Zündschnur bei einem herrlichen Thermikflug nicht durchbrannte und das Modell auf Reisen ging. Ein Sportflugzeug sichtete es ca 5 km weiter auf einer Tenne. Hach wurde mit einem Auto zur Fundstelle geführt. Aber er kam erst nach drei Stunden mit einem defekten Modell (Flügel - und Leitwerksbruch) wieder. Wir konnten es aber im Lauf der Nacht vollständig reparieren. Die Bauprüfung der Modelle nahmen routinierte Mathematiker vor. Es wurde gemessen, gewogen und gestempelt. So ging also der erste Tag zu Ende und nach einem guten Abendessen schliefen alle den kommenden Ereignissen entgegen.

Freitag, 9. August : Reigen der Segler.

Die Durchgänge waren für 8, 9, 10 und 11 Uhr vormittags und um 14.30 und 15.30 nachmittags angesetzt.

Um 7 Uhr früh waren wir schon draußen, um kleine Testflüge zu machen. Der Himmel war bedeckt und ein Ostwind frischte auf. Um 7.45 waren alle Funktionäre zur Stelle und Punkt acht Uhr lief die Meisterschaft an. Die Organisation war meisterhaft und man spürte die Routine, mit der alles erledigt wurde. An der Waage erfolgte die Kontrolle und die Teilnehmer - kenntlich durch Armbinden - nahmen gleich den jeweiligen Teilnehmer unter ihre Fittiche und zogen mit ihm zum Start hinaus. Da für jeden Durchgang eine Stunde zur Verfügung stand, entfiel also auf uns, d.h. auf jeden Mann eine Viertelstunde. Man hatte also genügend Zeit, seinen Start richtig anzusetzen und konnte versuchen, vorhandene Thermik auszunützen. Die bleibende Reihenfolge der Starts lautete: Hach, Schlederer, Tlapak, Czepa. Inzwischen hatten wir auch einen deutsch sprechenden Tschechen als Mannschaftsführer bekommen, der sich äußerst gewissenhaft um uns bemühte. - Beim ersten Durchgang flogen Hach und ich ein max. Czepa blieb etwas darunter und Schlederer hatte zwei Fohlstarts, also 0!

Um es kurz zu machen: die folgenden Starts brachten für Czepa und mich gute Durchschnittszeiten. Schlederer kam nie über 30 - 60 sek. hinaus. Am besten ging es unserem Walter Hach. Er schaffte drei max!! Dann flog er einmal zwei Minuten lang, aber dann ---- kam das große Pech! Beim vierten Durchgang, wieder ein max., ging sein Modell auf Reisen. Hach fuhr sofort mit einem Motorradfahrer nach. Beide fanden auch das Modell in einem kleinen Weiher schwimmend. Ein Bauer bemühte sich gerade, das Modell mit einer Leiter heraus zu fischen, wobei er die Flügel abbrach. Hach konnte daher den letzten Start nur mit dem reparierten Ersatzmodell durchführen, das aber bei dem starken Wind - an der Hochstartleine hängend - zerbrach. Die Stoppuhr zeigte sechs Sekunden. Damit war die letzte Chance, die Hach leicht auf den zweiten oder dritten Platz gebracht hätte, vorbei. Ich sage deshalb zweiter oder dritter Platz, weil hier auch nur drei max. Flüge aufschienen.

Sieger wurde der Jugoslawe Babic mit fünf max. Flügen! Zu dem dritten Platz in der Wertung der Mannschaftsleistung fehlten uns nur 230 sek., die Schlederer leicht hätte machen können. So wurde er aber 73 (!!) also der Letzte. Darum kann man nur immer wieder predigen: Nie mit neuen, nur wenig erprobten Modellen zu einer Meisterschaft und schon gar nicht zu einer Weltmeisterschaft zu kommen!

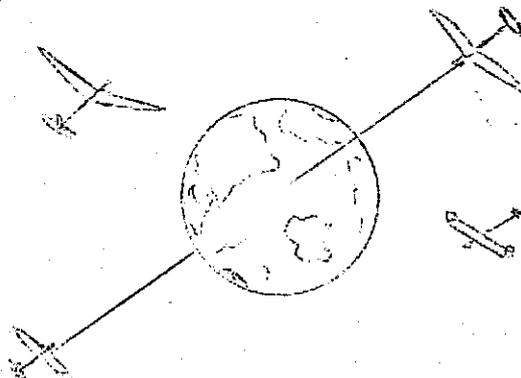
Samstag, 10. August : Tag der Schnelligkeit

Da wir nun Zeit und Muße hatten, sahen wir uns die Vorführungen des Speed-Wettbewerbes an. Auf zwei eingezäunten Kreisbahnen wurde vormittag und nachmittag je ein Durchgang abgewickelt. Wenn man so sieht, wie die Teilnehmer ihre Modelle mit über 200 km/st in die Runden jagen, dann muß man sagen, daß die Leistungen eine solche Höhe erreicht haben, daß nur noch ganz wenig Experten international konkurrenzfähig sind und daher dieser Sportzweig (obwohl technisch sehr interessant) für die breite Masse unaktuell geworden ist. - Der erste, zweite, dritte und fünfte Platz fiel an die Tschechen, die in diesem Zweig zielbewußte Arbeit geleistet haben. Der Staat stellt hierfür jeden gewünschten Betrag zur Verfügung.  
Einzelsieger: Sladky mit 216 km/st.

Sonntag, 11. August : Tag der Flugvorführungen.

Vormittag fand noch der dritte Durchgang der Speed - Weltmeisterschaft statt. Nachmittag um 1/2 2 Uhr begann vor einer in die Tausende gehenden Zuschauermenge die offizielle Siegerzeremonie. Jede Nation stellte sich bei ihrer Fahne auf. Es waren insgesamt zwanzig Nationen. Die drei ersten in der Mannschaft und Einzelsieger wurden mit Pokalen geehrt. Nach dem Abspielen der Hymnen der Siegerstaaten, nahmen wir alle auf einer Ehrentribüne Platz. Es begannen Flugvorführungen, die drei Stunden dauern sollten und an denen drei Weltrekordler und mehrere Weltmeister im Fallschirmabsprung und Kunstflug ihr atemberaubendes Können zeigten. Kunstflüge auf Motormaschinen und Segelflugzeugen bis zur Mig 19 ließen uns die Zeit wie im Traum vergehen. Verzögerungsabsprünge mit drei Fallschirmen und Massenabsprünge bis 120 Mann ergänzten das Programm. Auch die neuesten Verkehrsmaschinen wurden uns im Flug gezeigt.- Als wir um sechs Uhr abends ins Hotel zurück fuhren, waren wir von all dem Gesehenen müde.  
Abends fand dann noch ein großartiges Abschiedsessen statt, an das sich noch ein geselliges Beisammensein bis nach Mitternacht anschloß.  
Montag begann die Heimreise. Nach einem mehrstündigen Aufenthalt in Prag kamen wir wohlbehalten am Abend in Wien an.  
Dieser Aufenthalt in der CSR wird uns allen in guter Erinnerung bleiben, da alles getan wurde, um uns denselben angenehm zu gestalten.

L. Tlapak



ERGEBNISSE DER WELTMEISTERSCHAFTEN IM MODELLFLUG IN DEN KLASSEN A 2  
UND GESCHWINDIGKEITSFLUG ( SPEED ).

CSR 1957

S p e e d (Mannschaftswertung):

1.	Tschechoslowakei (CSR)	638 Punkte
2.	Italien	599 "
3.	Ungarn	594 "
4.	UDSSR	551 "
5.	Schweden	499 "
6.	Bulgarien	436 "
7.	Ost - Deutschland	349 "
8.	Belgien	342 "
9.	England	165 "
10.	Finnland	0 "

S p e e d (Einzelwertung):

					km/h
1.	S l a d k ý Josef	CSR	205	211	216
2.	Z a t o š i l Mir.	CSR	202	211	214
3.	P a s t y ř i k Frant.	CSR	194	208	0
4.	Krizsma Gyula	Ungarn	205	0	203
5.	Smekal Václav	CSR	204	204	203
6.	Grandesso	Italien	0	197	204
7.	Vitkovits Miklos	Ungarn	0	184	200
8.	Pratti Amato	Italien	192	198	197
9.	Berselli Paolo	Italien	189	197	180
10.	Vasilčenko Michal	UDSSR	194	185	191
11.	Beck Rezső	Ungarn	189	0	0
12.	Czizmarek Jonas	Ungarn	0	182	186
13.	Kuzněcov A. F.	UDSSR	159	184	184
14.	Gorziza Helmut	Ost-Deut.	0	163	180
15.	Magberg Bo-Mans	Schweden	163	171	179
16.	Gajevski O. K.	UDSSR	0	163	173
17.	Stouffs Henri	Belgien	0	165	171
18.	Deligne Paulin	Belgien	0	160	171
19.	Bovin Lare	Schweden	0	0	169
20.	Frölich Josef	Ost- Deut.	0	169	169
21.	Natalenko V. P.	UDSSR	165	162	156
22.	Wright Leonard	England	0	165	160
23.	Tinev Stoilka	Bulgarien	151	160	0
24.	Martinelle B. H.	Schweden	147	0	151
25.	Vasilev Iwan	Bulgarien	0	0	141
26.	Rašlžov Krystjan	Bulgarien	0	0	135
27.	Dončev Ljuben	Bulgarien	0	0	134
28+32	Cellini G. B.	Italien	0	0	0
28+32	Gibbs Raymond	England	0	0	0
28+32	Hagel Rolf	Schweden	0	0	0
28+32	Hämäläinen Esko	Finnland	0	0	0
28+32	Jääskeläinen K.	Finnland	0	0	0

W e l t m e i s t e r im Speed: S l a d k ý Josef mit 216 km/h

Beste M a n n s c h a f t im Speed: C S R mit 638 Punkten

K l a s s e A 2, Segelflugmodelle 32 - 34 dm2 (Mannschaftswertung):

1.	UDSSR	2.473	Punkte
2.	Jugoslawien	2.466	"
3.	CSR	2.241	"
4.	Ungarn	2.229	"
5.	Ost - Deutschland	2.214	"
6.	Schweden	2.131	"
7.	Italien	2.123	"
8.	Dänemark	2.107	"
9.	England	2.096	"
10.	USA	2.078	"
11.-12.	Österreich	2.012	"
11.-12.	Kanada	2.012	"
13.	Belgien	1.964	"
14.	Frankreich	1.953	"
15.	Polen	1.861	"
16.	Finnland	1.833	"
17.	Bulgarien	1.758	"
18.	Holland	1.721	"
19.	Australien	583	"
20.	Israel	521	"

K l a s s e A 2 (Einzelwertung):

1.	B a b i ć Slobodan	Jugoslawien	180	180	180	180	180	900	P.
2.	S o k o l o v	UDSSR	180	180	180	149	165	845	"
3.	H a d ž o v i ć Musta.	Jugoslawien	180	180	180	180	117	837	"
4.	Simonov	UDSSR	180	180	180	115	180	835	"
5.	Zsembery Ferenc	Ungarn	180	180	180	180	114	834	"
6.	Michálek Jiří	CSR	180	91	180	180	180	811	"
7.	Kunz Helmut	Ost-Deutschl.	180	180	180	80	180	800	"
8.	Hannay John	England	75	180	180	180	180	795	"
9.	Medaglia Egidio	Italien	180	180	180	94	158	792	"
10.	Tišutin	UDSSR	171	73	180	180	180	784	"
11.	Thomas M. (Bartoniček)	Kanada	155	101	180	180	164	736	"
12.	Simon Gyula	Ungarn	180	180	66	155	180	761	"
13.	Huge Emile	Belgien	180	180	118	103	167	743	"
14.	Christenson J.W.	U.S.A.	180	180	66	180	130	736	"
15.	Vuletic Miroslav	Jugoslawien	180	180	92	97	180	729	"
16.	Kalén G.K. Sven	Schweden	61	180	180	173	134	728	"
17.	Spulák Vladimír	CSR	175	38	148	136	180	727	"
18.	Knöös Per S.	Schweden	180	180	70	180	113	723	"
19.	Varetto Carlo	Italien	180	180	153	39	167	719	"
20.	Ciesielski Dieter	Ost-Deutschl.	180	180	53	123	180	716	"
21.	Borge Hansen	Dänemark	180	77	150	128	180	715	"
22.	Hájek Hugo	CSR	109	180	180	180	54	703	"
23.	Neumann Heiner	Ost-Deutschl.	180	145	180	73	120	698	"
24.	Nielsen Hans F.	Dänemark	180	173	104	180	60	697	"
25.	Hansen Hans	Dänemark	180	152	103	180	180	695	"
26-27	Gindici Guy	Frankreich	180	160	48	121	180	689	"
26-7	Czepa Kurt	Österreich	94	170	133	112	180	689	"
28.	Hoafly Masen C.	U.S.A.	141	101	180	124	136	682	"
29-30	Wiggins Edwin	England	180	180	45	140	135	680	"
29-30	Nilsson Nils G.	Schweden	180	37	180	180	103	680	"

31.	Camp Luis Van	Belgien	180	130	79	180	107	676	Punkte
32.	Hach Walter	Österreich	180	180	127	180	6	673	"
33.	Bausch Luis	Holland	95	77	130	180	139	671	"
34.	Zenger Ludwig	Ost-Deutshl.	122	167	120	75	180	664	"
35.	Ritz Gustav G.	U.S.A.	72	48	180	180	180	660	"
36.	Crawford J. (Pek)	Kanada	180	180	55	63	180	658	"
37.	Tlapak Leopold	Österreich	180	154	111	127	78	650	"
38.	Niemela Seppo-Ilm.	Finnland	41	180	102	141	180	644	"
39.	Martin Jean Pierre	Frankreich	180	75	180	158	48	641	"
40-1	Takko Seppo Tor.	Finnland	77	107	118	180	154	636	"
40-1	Macejevski Ebig.	Polen	180	75	180	21	180	636	"
42.	Reé András	Ungarn	71	161	89	133	180	634	"
43.	Horvna Vaclav	CSR	111	128	180	148	63	630	"
44.	Dihm Jan	Polen	180	123	82	156	80	626	"
45.		Frankreich	90	157	113	180	83	623	"
46.		England	87	180	180	86	88	621	"
47.	Frederiksen Finn	Dänemark	180	25	180	180	52	617	"
48.		Bulgarien	166	180	45	104	121	616	"
49.	Tyrell Bryan L.	England	180	96	52	106	180	614	"
50.		Italien	180	93	148	70	121	612	"
51.	Hagal Rolf	Schweden	87	101	180	132	109	609	"
52.		Polen	63	180	126	114	116	599	"
53.	Mirčev Anton	Bulgarien	113	115	124	106	139	597	"
54.	Guillotesu Robert	Frankreich	126	140	180	79	71	596	"
55.	Vasiljev	UDSSR	170	180	77	82	58	587	"
56.		Australien	180	180	122	56	45	583	"
57.		Kanada	41	151	180	88	114	574	"
58-9		Finnland	92	180	99	62	120	553	"
58-9	Parucha Norbert	Polen	180	69	85	102	117	553	"
60.	Röser Norbert	Ungarn	36	71	180	180	84	551	"
61.	Karamitev	Bulgarien	180	43	155	68	99	545	"
62.	Wilkin Georges	Belgien	81	93	180	68	118	540	"
63-5	Petrovski Predrag	Jugoslawien	180	28	118	71	130	525	"
63-5	Buiter Anne	Holland	180	56	110	57	122	525	"
63-5	Teunissen Arend	Holland	107	168	53	74	123	525	"
66.	Stojanov Milan	Bulgarien	45	119	180	63	116	523	"
67.	Smith Patrick	Israël	108	38	180	84	111	521	"
68.	Schirru S.	Italien	41	59	180	78	103	461	"
69.	Eterington W.	Kanada	155	92	52	49	86	434	"
70.	Cornelissen Garrit	Holland	64	108	73	98	84	427	"
71.	Thoms Gerald	U.S.A.	61	180	37	81	67	426	"
72.		Belgien	106	27	48	94	39	314	"
73.	Schleederer Max	Österreich	0	69	39	66	89	263	"

Weltmeister 1957 : B A B I C Slobodan, Jugoslawien.

Mannschaftssieger : UDSSR.

Die fehlenden Namen in der Wertungsliste sind im Original leider so undeutlich geschrieben, daß es uns unmöglich war, sie fehlerlos wiederzugeben.

Die Redaktion..

## PRAKTISCHE WINKE

Einiges über Balsaholz: (Fortsetzung)

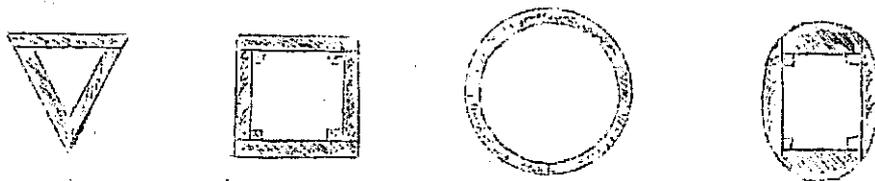
Bevor wir Balsa kaufen, müssen wir manche Faktoren besonders berücksichtigen. Zunächst einmal: Wieviel? Dann müssen wir die Eignung der verschiedenen Balsaqualitäten kennen. Diese Qualitäten (Härten) sind nämlich für die einzelnen Bauteile unseres Flugmodells in Bezug auf Festigkeit, Verdrehung, Biegung u.s.w. besonders vorzuziehen.

Es wird bestimmt viele überraschen, daß das Balsa I (weich) in Bezug auf Verdrehung alle anderen Werkstoffe weit hinter sich läßt. Es ist also eine logische Folgerung, wenn wir für Teile, die der Verdrehung besonders ausgesetzt sind, Weichbalsa verwenden.

Es ist vor allen Dingen der Rumpf von Motor - oder Segelmodellen, sowie die Flügel derselben, die der Verdrehung besonders ausgesetzt sind. Der Flügel eines Modells fliegt nicht immer mit der gleichen Geschwindigkeit und dem gleichen Anstellwinkel und ist daher auch mehr oder weniger starken Druckpunktwanderungen ausgesetzt. Wehe dem Modell, dessen Flügel diese Beanspruchung nicht aushält! Mit "flatterndem" Flügel fegt der Vogel der Erde zu und haucht so unrühmlich sein Dasein aus oder er verliert so viel an Höhe, daß der Flugerfolg "Null, komma nix" ist. Die Schuld hat aber nicht das Modell, sondern der "Konstrukteur"! Der Flügel ist ja nicht nur auf Biegung beansprucht, sondern auch auf Verdrehung.

Also, bei und für Flügelbeplankungen Weichbalsa verwenden!!

Rümpfe werden in Dreikant, Vierkan. oder in runder Form aus Weichbalsa hergestellt. (Siehe Abb.)



Spanten sind nicht unbedingt notwendig, dafür aber gute Leimung! Wird der Flügel eines Modells voll beplankt, so wird die Oberseite mit mittlerem Balsa, die Unterseite aber auf jeden Fall mit Weichbalsa beplankt. Flügel, bei denen nur die Flügelnase (die gebräuchlichste Art) beplankt wird, werden nur mit Balsa I beplankt.

Balsa weich hat fast immer eine weiße, helle Farbe, ist schwammig und sehr leicht einzudrücken. Das Sicherste vor Verwendung des Balsabrettchens ist aber, trotzdem vielleicht alle Anzeichen auf Weichbalsa hinweisen, dieses nachzurechnen. Beispiel: Unser Brettchen ist 92 cm lang, 10.2 breit und 6.3 mm hoch, bzw. dick. Das Gewicht des Balsabrettchens beträgt 55 g. Die Stärke (Dicke) des Brettchens ist genau zu messen, da die Dicke der einzelnen Brettchen verschieden ist. Dann wandeln wir alle Werte auf cm um und multiplizieren  $l \times b$ , dieses Ergebnis mal Höhe (Dicke) und erhalten so den Rauminhalt in ccm. Dann teilt man das Gewicht (in Gramm) durch den Rauminhalt und wir erhalten das "spez. Gewicht" in g/ccm.

$92 \times 10.2 \times 0.63 = 591.19 \text{ ccm}$  ( $591 \text{ ccm}$ )  $55 : 591 = 0.093 \text{ g/ccm}$   
Also 0.093 g/ccm beträgt das spez. Gewicht unseres Brettchens. Es handelt sich also um ausgesprochenes Weichbalsa. Der Rechnungsvorgang ist bei allen Balsaqualitäten gleich! Mittleres Balsa (Balsa II) spielt in der Farbe ins Bräunliche und Rötliche, und variiert im Gewicht zwischen Balsa I und III. Dieses Balsa ist das im Handel am meisten befindliche und wird im Modellbau für alles Mögliche verwendet.

Speziell für Rippen, Stege, Verkleidungen, Rumpfe, Rumpfformen (Spanten) und zeitweise auch für Endleisten und Hilfsgurte wird es angewendet. Es pendelt in Bezug auf Verdrehung, Biegung und Knickung zwischen Balsa I und III hin und her.

Und nun zu Balsa III (hart):

Dieses übertrifft in Bezug auf Biegung und Knickung sogar Kiefer und läßt Balsa II weit, Balsa I in dieser Beziehung sehr weit zurück.

Balsa hart ist in der Farbe rötlich und bräunlich, zeitweise mit ockerfarbenen und bläulichen Stichen. Gegen den Druck mit dem Fingernagel setzt es schon energischen Widerstand entgegen. Auch der Klang beim Abklopfen unterscheidet sich wesentlich von Balsa I und II.

Und nun zum Anwendungsbereich:

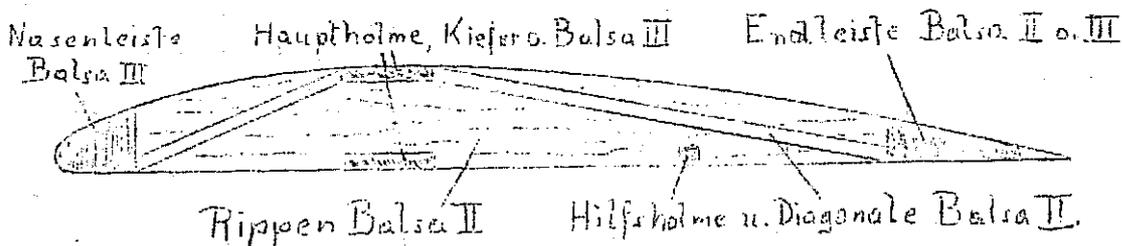
Der Tragflügel eines Flugmodells muß beim Hochstarten oft einen enormen Druck aushalten. Es ist daher ein sträflicher Leichtsin, die Materialauswahl zu vernachlässigen! Das beste Material ist aber oft nutzlos, wenn die Anwendung desselben nicht richtig erfolgt!

Die unten angeführten Hauptholmformen (Biegeträger) mögen daher richtungsgobend sein: Sämtliche Angaben unten, verstehen gleichen Flächeninhalt bei allen Querschnitten.

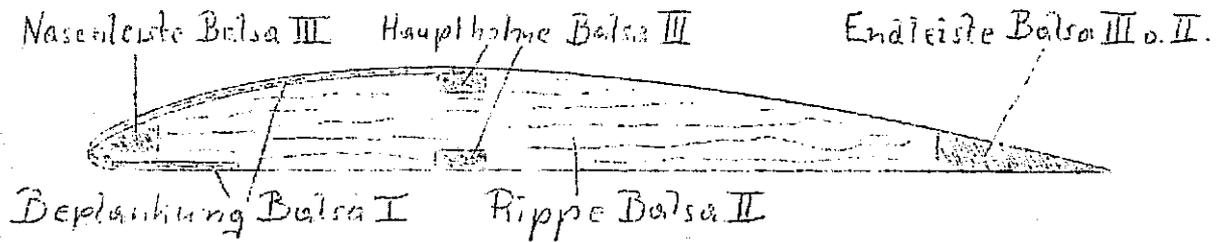
1.  Ungünstig, biegt sich leicht durch.
2.  Besser, Biegefestigkeit steigt um ca 150% gegenüber Nr. 1.
3.  Noch besser, Biegefestigkeit steigt um 400% gegenüber Nr. 1.
4.  Biegefestigkeit steigt nur um das Doppelte gegenüber Nr. 1.
5.  Sehr gut, Festigkeit steigt um 450% gegenüber Nr. 1.
6.  Sehr gut, übertrifft Nr. 1 in Bezug auf Biegefestigkeit um mehr als das dreizehnfache!
7.  Die gebräuchlichste Art. Ergibt bei geringem Rippenabstand ausreichend Festigkeit und kann durch Beifügen von Diagonalstegen gegen Verdrehung wesentlich versteift werden. Unsere Flächen sind also nichts anderes, als richtiggehende Fachwerkbauten, die bei sinnvoller Materialanwendung, minimalstem Gewichts Aufwand und Querschnitt, größtmöglichsten Widerstand bei den verschiedenen Druck - und Verdrehungsverhältnissen entgegensetzen müssen.

Hier noch einige Querschnitte von verschiedenen Bauformen beim Modellflügel:

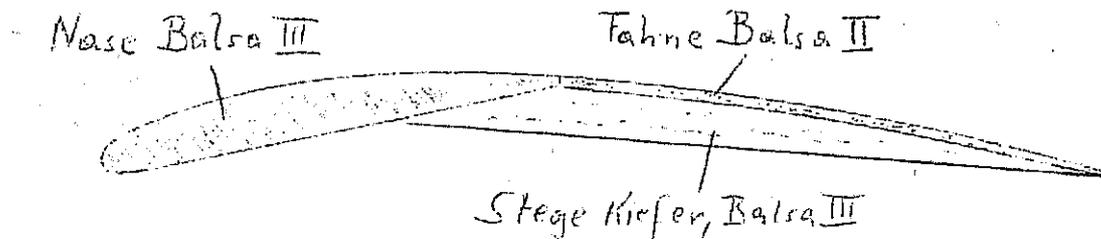
1.) Normale Bauart, Rippenabstand 30 - 40 mm max.



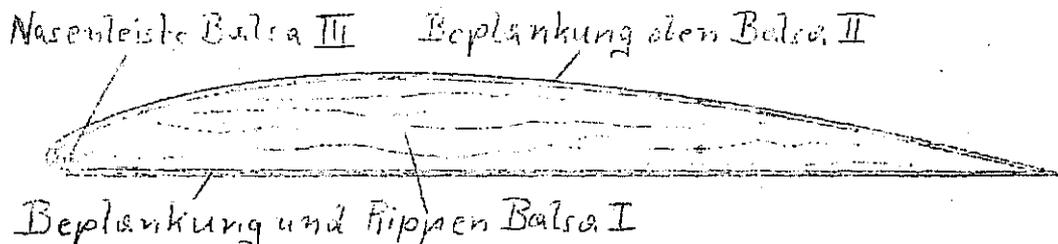
2.) Flügel mit Nasenbeplankung.



3.) Jedelsky - Flügel.



4.) Flügel voll beplankt.



Für Leitwerke, die in Bezug auf Druck und Verdrehung fast überhaupt nichts auszuhalten haben und die außerdem sehr leicht sein müssen, kann ausschließlich Balsa I und II verwendet werden.

Wir sehen also, wie zweckmäßig es ist, schon vor dem Bau eines Flugmodells genau zu überlegen: wieviel Material, welches und wozu?!

Jeder Handwerksmeister stellt vor der Anfertigung seiner Erzeugnisse eine Kalkulations- und Materialliste auf, um über Materialverbrauch und Eignung desselben einen genauen Überblick zu bekommen.

Um ein günstiges Ergebnis zu erreichen, müssen wir es genau so machen. Denn jeder Flugmodellbauer ist ja ebenfalls ein kleiner Meister! Oder nicht? Ist ein Meister ein "Pfuscher", dann kriegt er bald keine Kundschaften mehr. Sind wir "Pfuscher", dann werden unsere Modelle nie die erwünschte Leistung erreichen. Minimale Flugleistungen, Brüche und Abstürze unserer unsachgemäß gebauten Modelle, sei es in statischer Hinsicht oder in der Bauausführung, machen den Material- und Bauaufwand wertlos und unansehnlich. Mögen daher diese Zeilen nicht als belanglos abgetan werden, denn wenn sie so Manchem noch etwas sagen können, dann haben sie ihren Zweck erfüllt!

Der Mehraufwand in Form von einigen einfachen Rechnungen und Überlegungen wird sich lohnen und bezahlt machen!

J.K.



Liebe Freunde, unser Freund Ekkehard Müller aus Innsbruck hat uns einen sehr netten Beitrag zugeschickt, den ich auch nicht vorenthalten möchte. Er bittet Euch nur, dieses Gedicht ja nicht ernst zu nehmen. Und nun hört:

Was so alles passiert oder  
Wahnvorstellungen eines übergeschnappten RC - isten.

Ein Flugmodell wird hochgestartet und löst sich über Dir vom "Draht" - fliegt, gut gebaut, darum erwartend am blauen Himmel seine "Naht." Kein Lüftchen regt sich, keine Brise - der Vogel kurvt in seiner Bahn. Da! Thermik steigt von einer Wiese nach oben und mit ihr Dein Kahn! Es stimmt Dich bang und immer bänger, was die Natur Dir präsentiert und Dein Gesicht wird lang und immer länger, weil sie Dir Dein Modell entführt.

"Der schöne Vogel" wird beteuert. Der Flieger in den Himmel stiert...  
Ja, hättest Du ihn ferngesteuert, dann wär Dir dieses nicht passiert!

Ein andermal weht her vom Osten der Blasius mit Stärke zehn - den soll Dein neuer Vogel kosten! Beim Wettbewerb muß es auch gehn!! Ringsum im Lande stehen Zäune, Masten, Stadel ohne Zahl, dazwischen Stacheldraht und Bäume - kurz: Fluggelände ideal! Du startest Dein Modell mit Zagen - es steigt ... sinkt dann der Erde zu.. "Verdammt der Zaun.." hör ich Dich sagen - und wieder hat ein Vogel Ruh! "Der schöne Vogel" wird beteuert. Der Flieger auf die Trümmer stiert ...  
Ja, hättest Du ihn ferngesteuert .....

Ein Champion fliegt im Oktober an Fesseldrähten seinen Kahn, fliegt Looping, Rückenflug, Wingover - ein schöner Sport (wenn man ihn kann) Jetzt einen Meter überm Boden fliegst Du drei Runden für die "A" und willst bestimmt nicht Wiesen roden. Auf einmal aber, siehe da! Da reißt Dir plötzlich eine Leine - ob Du es willst nun oder nicht mit Vollgas in den Boden eini, daß Fläche, Rumpf und Leitwerk bricht!.. Der schöne Vogel wird verfeuert, was brauchbar - vorher abmontiert. Wär das Modell funkferngesteuert, dann wär .....

Darum Ihr Kameraden alle, mit Segel-, Fessel-, Mot. Modell was tut man dann in solchem Falle? Die Konsequenzen ziehen schnell! Geld kostet unser Sport ja immer. Was man so ausgibt Jahr für Jahr, das lohnt sich manchmal wirklich nimmer! Sieh oben, ist es denn nicht wahr? Ich finde, es ist unrentabel zu bau'n, zu fliegen immerzu. Ich flieg gesteuert, ohne Kabel- die Werkstatt und die Bäum' ham Ruh! Ein schöner Vogel, wird beteuert. Die alten sind jetzt ausrangiert - und seit ich fliege funkgesteuert, ist "so was" -- manchmal auch passiert!

Wenn vor dem Start ich hab vergessen, die Bordbatterien nachzumessen - Spiralsturz aus 300 Meter ... gekracht hat's zehn Sekunden später! Doch niemals hätte ich gedacht, daß das dem "Funkboy" fast nichts macht: die Latte ab, ein Holm geknickt - die Schäden waren schnell geflickt! Jedoch: aus Schaden wird man klug! Drum prüf ich jetzt vor jedem Flug die Spannung meiner Bordbatterien - sonst wird der "Funkboy" doch noch hin! Geschieht jetzt trotzdem ein Malheur, dann liegt's nur am "Pilotiseur". Der Vogel aber wird faschiert, wenn ihm so was nochmal passiert!!!

## MATERIALSTELLE

Ergänzung aus dem Augustheft:

1 Tube Balsazement, groß S 6.- brutto

## BRIEFKASTEN



Lieber Freund Ekkehard!

Recht herzlichen Dank für Dein wirklich nettes Gedicht. Ich, als verantwortlicher Redakteur unserer Zeitschrift, möchte sehr gerne noch mehrere Deiner "Musenkinder" veröffentlichen.

Als eingefleischter "Freiflieger" bin ich aber leider gezwungen, folgenden Aufruf zu erlassen:

Freunde! Modellflieger !! Dichterlinge herrraus!!!  
Wer verteidigt unseren geliebten Segel-, Fessel- und Motorfrei-  
flug - Modellsport gegen diesen "wahnsinnigen" RC - isten??  
Zum Rachezug mit Feder, Kuli oder Bleistift ruft Euch auf  
der Redakteur.

An unsere Techniker - und alle, die mitmachen wollen!!!

Modellbaufreunde aus Karl -Marx - Stadt, mit denen wir übrigens am 1. September einen Fernwettkampf in der Klasse A 2 austragen, ersuchen den Briefkasten des "Modellsport", die Verbindung mit der Gruppe mittels Austausch technischer und praktischer Erfahrungen im Modellbau, aufrecht zu erhalten. Dieser Bitte wollen wir sehr gerne nachkommen.

Die Redaktion ersucht daher alle, die Interesse dafür haben, sich die Adresse der Gruppe von der Bundesleitung umgehendst zu besorgen. Es liegt ja im Interesse aller, rege internationale Verbindung zu fördern.

Die Redaktion.

Mit Freude veröffentlichen wir hier einen kurzen Auszug aus einem Schreiben an die Bundesleitung, von Herrn Hans Justus Meier aus Bremen:

"Mit Interesse verfolge ich übrigens die technischen Berichte in Ihrer Publikation und hoffe, daß Sie diese Seite des Blattes noch erweitern. Guten Erfolg dabei!

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Hans J. Meier