

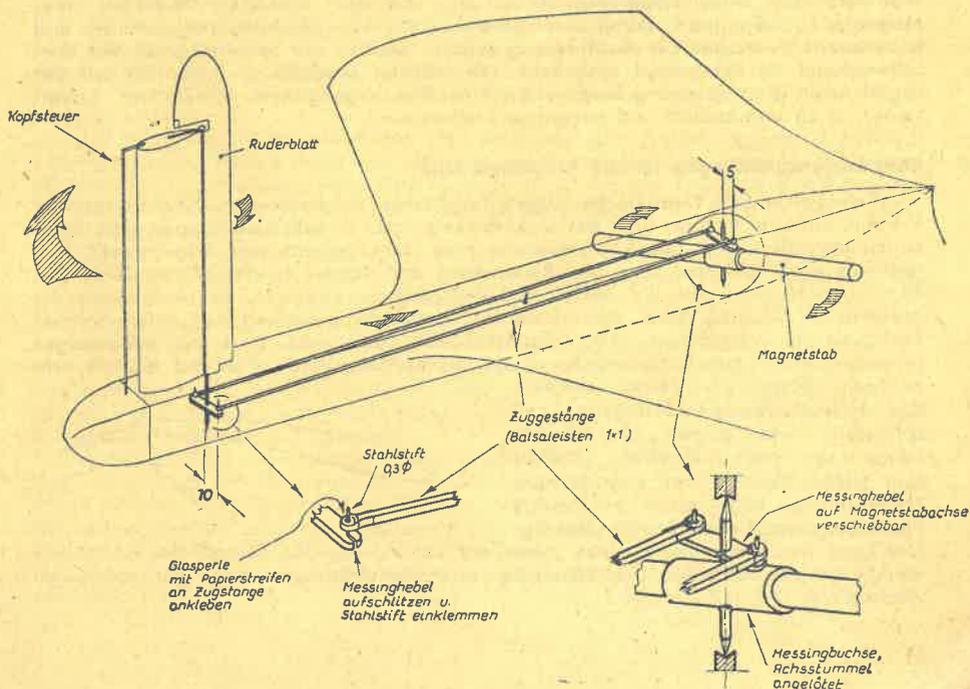
## Nicht nur Trampelpfade gehen!

Unter „Trampelpfaden“ versteht man in den tropischen Gebieten jene von den Eingeborenen seit eh und je ausgetretenen Pfade durch das Dickicht, die durch die Zeit und durch die Benützung breitgetrampelt wurden. Daher der Name.

Auf unseren Modellflug übertragen, wollen wir damit nur sagen, daß wir nicht nur an althergebrachten Modellen und Methoden festhalten, sondern diese dem Modellflieger-Nachwuchs überlassen und selbst — die nötige Reife vorausgesetzt — neue oder noch wenig begangene Wege gehen sollen. In der Weiterentwicklung liegt der Fortschritt und nicht im Festhalten an Bewährtem und Bekanntem. Was natürlich bequemer ist.

Einer dieser neuen Wege ist die Hangflug-Selbststeuerung; neue Wege sind noch in der Fernsteuerung zu entdecken und selbst im Fesselflug geben noch die Dauerflugklasse und neue Formen — man denke nur an Nurfügler, Scheiben- und Delta-Modelle — interessante Probleme zu lösen.

Wir werden laufend Beispiele solcher Entwicklungen als Anregung zur Weiterentwicklung bringen. Aufgreifen und weitertragen müßt ihr die Dinge aber selbst!



## Die Magnetsteuerung

Es ist unmöglich, von den überzeugenden Erfolgen der Magnetsteuerung zu schreiben, ohne den Namen Hans Gremmer zu erwähnen. Hans Gremmer, Landshut (Bayern), hat in jahrelanger, mühevoller Kleinarbeit einmalige Pionierarbeit auf dem Gebiete der Selbststeuerung geleistet und gilt deshalb nicht umsonst als deren Vater. Besonders in den letzten Jahren, nach den überzeugenden Erfolgen auf der Wasserkuppe 1954 und beim Internationalen Hangwettkampf 1955 in Trient (Coppa stella d'Italia), sowie im vergangenen Jahr beim I. Internationalen Hangwettkampf am Hesselberg (Coppa Bavaria) hat die Magnetsteuerung immer mehr dauernde Anhänger gewonnen. Ein erfolgreicher Hangwettkampf ohne magnetgesteuerte Modelle ist heute bereits undenkbar. Beim Wettbewerb auf dem Hesselberg 1958 waren von 74 Teilnehmern nur 5 mit ungesteuerten Modellen vertreten.

Kleine Bodenwellen genügen schon, um Flüge gegen den Wind von einigen Minuten Dauer auszuführen. Flüge von zehn Minuten und mehr, welche in Startnähe wieder beendet werden, sind durchaus keine Seltenheit. Die Steuerung selbst ist einfach und betriebssicher und schließt ein mechanisches Versagen aus. Modelle, welche damit ausgestattet sind, zählen nicht zu den Fernlenk- sondern zu den Normal-Modellen (z. B. A 2-Formel, 410 g, 34 dm<sup>2</sup>).

Das Prinzip der Steuerung beruht darauf, daß die Richtkraft eines als Kompaß verwendeten starken Dauermagneten zur direkten Steuerbetätigung ausgenützt wird. Im Gegensatz dazu steht die von Emmerich Aldinger Ende der dreißiger Jahre entwickelte Magnetsteuerung mit elektrischem Rudermechanismus, die ungewöhnlich schwer und außerdem sehr kompliziert im Aufbau war. Bei der Magnetsteuerung nach Gremmer ist das Ruderblatt direkt auf die Magnetachse aufgesteckt und kann zur Richtungseinstellung vor dem Start verdreht werden. Im Fluge behält der als Kompaß wirkende Magnetstab seine Nord-Süd-Richtung bei, wodurch das Ruderblatt einen Ausschlag erhält, der das Modell wieder zum Eindrehen zwingt. Es ist klar, daß die Richtkraft des an sich sehr starken Dauermagneten auf AL-NI-CO-Basis (Aluminium-, Nickel-, Kobalt und Eisen) verhältnismäßig gering ist. Es mußten besondere Ruderformen entwickelt werden, die mit kleinsten Kräften eine genügende Steuerwirkung hervorbringen. Die italienischen Mannschaften zeigten am Hesselberg 1958 erstmalig eine Steuerungsuntersetzung, um der schwachen Richtkraft ihrer Magnete zu begegnen. Damit man eine bessere Gewichtsverteilung erreicht und andererseits Zusatzblei zur Austrimmung erspart, werden die Steuermagnete vor dem Schwerpunkt im Rumpfkopf eingebaut. Die meisten Modelle sind deshalb mit der sogenannten Kopfsteuerung ausgerüstet. Eine Übertragung nach hinten zum Seitensteuer ist zu umständlich und außerdem kraftraubend.

### Konstruktionsgrundlagen für die Magnetmodelle:

Selbstgesteuerte Modelle benötigen Tragflächen mit Knicken d. h. mit doppelter V-Form. Einfache V-Form führt bei Steuerbewegungen zu sehr zum Slippen und daher zu Höhenverlust. Bei der Kopfsteuerung muß der Abstand zum Schwerpunkt hinreichend groß (600 mm) und das Ruder lang und schmal (z. B. 250 mm lang und 15 mm breit!) sein, um die nötige Hebelwirkung zu erreichen. Für Gegenden mit größerer Windstärke wird empfohlen, die Tragflächenbelastung zugunsten höherer Festigkeit zu vergrößern. Als Tragflächenprofil verwende man ein rundnasiges (eventuell sogar mit Turbulenzschnur), da dieses besonders weich auf die oft sehr heftigen Böen am Hang reagiert. Das Höhenleitwerkprofil dagegen soll spitznasig und gegen die Hinterkante zu nach abwärts gewölbt sein (siehe Skizze), was eine bessere Stabilisierung auch ohne kopflastige Einstellung ergibt und die Steigtreudigkeit ganz besonders erhöht. Man baue sehr verdrehungssteif (Tragfläche, Höhenleitwerk), da Verdrehfehler die Steuerung sehr beeinträchtigen oder gar unwirksam machen.



In meinem Besitz befindet sich eine Lichtpause von Hans Gremmer's „Standvogel 1958“, der allen idealen Konstruktionsmerkmalen entspricht und m. E. derzeit als das magnetgesteuerte Modell angesehen werden kann.

**Technische Kurzdaten des „Standvogel 1958“:**

Spannweite . . . . .	1840 mm
Rumpflänge . . . . .	1804 mm
Flügelfläche . . . . .	29 dm <sup>2</sup>
Höhenleitwerksfläche . . . . .	5 dm <sup>2</sup>
Gewicht . . . . .	440 g
Einstellwinkel . . . . .	4°

Skizze auf Seite 1: Prinzipzeichnung der Kopfsteuerung mit Konstruktionsdetails aus einem schwanzlosen Modell. (Aus „Der Modellbauer“)

Das Modell besitzt äußerst geringe Sinkgeschwindigkeit, erstklassige Flugstabilität mit verbesserter Steuerwirkung, der Rumpf ist zweifellig, hat drehbare Steuerflosse und kann bei Windgeschwindigkeiten von 4 bis 9 m/sec am Hang zum Stehen gebracht werden.

Interessenten stehe ich jederzeit mit Ratschlägen, Bauplänen, Magneten und genauer Bauanweisung zur Seite. Helft mit, diesem herrlichen Sport auch in Österreich jene Verbreitung zu schaffen, die er in Deutschland und in Italien bereits genießt. — Zur Ausschreibung der Coppa Bavaria 1958 hat es geheißen: „Es ist nicht leicht, jemanden zum selbstgesteuerten Hangflug zu bringen, noch schwerer aber, ihn wieder davon abzubringen!“

Und das mit Recht!

Herwig Griehsler, Böheimkirchen

**Und hier eine weitere praktische Erfahrung:**

**Hangflug mit Selbststeuermodellen**

Als klassische Art des Segelfluges, aber auch des Modellfluges, muß nach wie vor der Flug am Hang bezeichnet werden. Nur die Verbreitung des Flugportes ließ als Hilfsmittel die Winde bzw. die Hochstartschnur in Erscheinung treten, um diesen Sport auch in flachen Gegenden betreiben zu können. In letzter Zeit aber tritt im Modellflug der Hangflug wieder mehr in Erscheinung und gewinnt immer mehr Anhänger.

**Mit einer Magnetsteuerung wird eine einmalige Kursstabilität (gegen den Wind) erreicht und das Modell dreht von selbst immer wieder auf Kurs, wenn es durch eine Bö von diesem abgedrängt wird. Die Modelle sind nach der Segelklasse A 2 und A 1 gebaut. Als sehr gutes, robustes und leicht zu bauendes Modell hat sich die „Cobra“ (Plan Graupner) erwiesen.**

Seit Jahren wird in Italien in den Trientiner Bergen die „Coppa stella d'Italia“ abgehalten. Berichte von Teilnehmern zeugen von einmaliger Begeisterung über die Schönheit dieser Modellflugsparte. Voriges Jahr wurde erstmalig in Deutschland am Hesselberg ein solcher Bewerb abgehalten. Er war sofort ein durchschlagender Erfolg. Auch Kameraden aus Österreich waren bereits bei diesem Bewerb vertreten.

Auch in Österreich gibt es schon für diese Sparte viele Anhänger und es sind bestimmt genug Hänge bei uns vorhanden, um einen eigenen Bewerb abhalten zu können. Ebenso sind auch Bestrebungen im Gange, auf internationalen Bewerben offiziell mit Mannschaften anzutreten.

Für unkundige Interessenten dieser Sportart sei noch erwähnt, daß ein Magnetflugmodell auch in der Ebene mit der Hochstartschnur gestartet werden kann und somit insofern eine Bereicherung darstellt, als man, wenn der Wind so stark weht, daß man mit allen anderen Modellen aufhören muß, mit seinem Magnetmodell erst anfängt. Es ist dann wunderschön zu sehen, wenn das Modell über einem im Wind fast stillsteht und dann nach Minuten, nur wenige Meter von der Startstelle entfernt, landet.

Heribert Kargl, Amstetten

## Etwas für Fesselflieger:

### Einziehfahrwerk für leinengesteuerte Flugmodelle

Einziehfahrwerke für Fesselflugmodelle haben in erster Linie für naturgetreue Nachbildungen Sinn, deren Vorbilder ebenfalls Einziehfahrwerke besitzen. In zweiter Linie aber sind sie für Mannschaftsrennen interessant, wo mit jedem Quadratzentimeter Luftwiderstand gerechnet wird.

Ein relativ einfach zu bauendes Einziehfahrwerk entnehmen wir der ostdeutschen Zeitschrift „Der Modellbauer“, Neuenhagen/Berlin, das dort für ein originalgetreues Fesselflugmodell vom Typ „Yak 18“ (unser Bundesheer besitzt bekanntlich vier Jagdtrainer dieser Type) entworfen wurde. Nach dem folgenden Prinzip lassen sich mit etwas „Köpfchen“ auch seitlich aus- und einfahrbare Fahrwerke konstruieren.

Zur Auslösung ist allerdings eine dritte Leine, d. h. ein dünner Stahldraht nötig, der zum Drehpunkt des Fesselgriffes geführt wird, um keine ungewollte Auslösung herbeizuführen.

Doch lassen wir dem Modellflieger Karl Frauenberger das Wort, der nachfolgendes Einziehfahrwerk erdachte.

„Bei der Konstruktion des Fahrwerkes ging ich davon aus, daß es langsam ein- und ausfahren werden muß. Die ganze Anlage baute ich in die Mitte der Tragfläche auf ein Stück 3-mm-Sperrholz, welches an Rippen und Holmen verleimt ist, ein. Das Fahrwerk liegt in den Tragflächenrippen, die natürlich von den Hauptholmen aus nach vorn verstärkt werden müssen. Ich konstruierte mein Modell so, daß ich die Tragfläche abnehmen kann, um eventuell Störungen leicht beseitigen zu können. Das war aber bis heute noch nicht nötig.

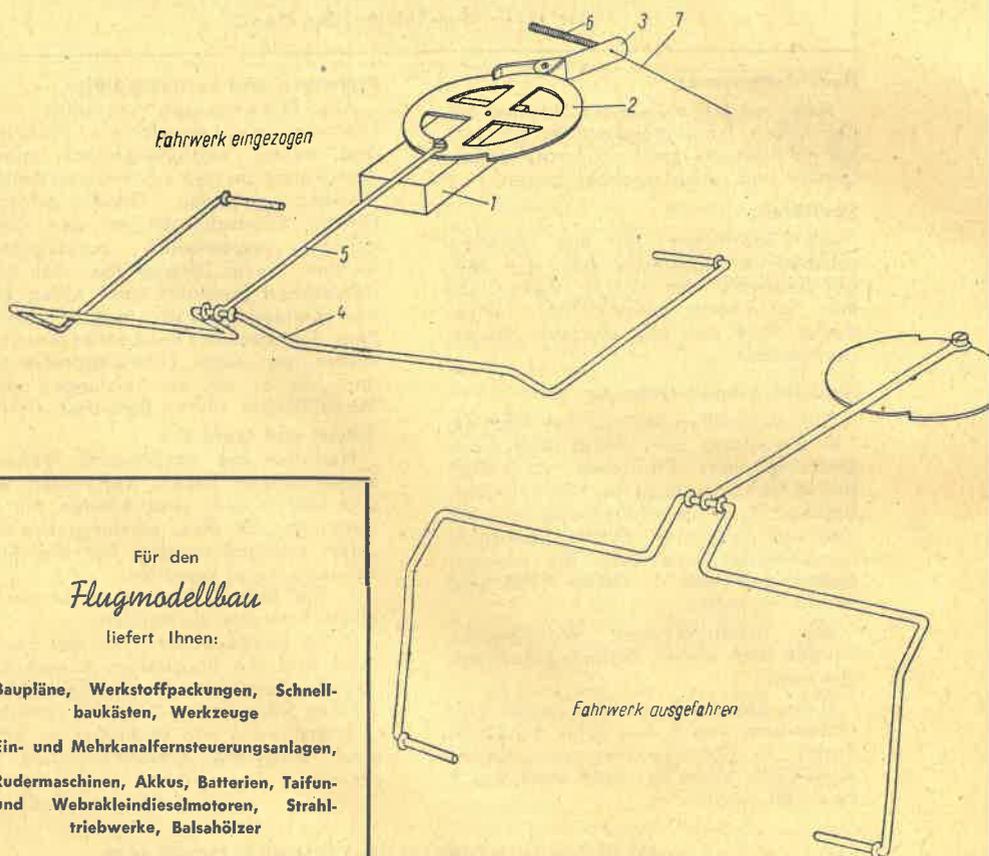
Als Antrieb dazu benütze ich einen Federmotor aus einem kleinen Spielauto, wie sie in jedem Spielzeuggeschäft erhältlich sind. Den Motor baute ich aus, entfernte die Räder und verkürzte die Achsen bis an das Gehäuse. Er wog dann noch etwa 20 Gramm (Teil 1). Alle anderen Rädchen und Wellen blieben im Motor, Sie laufen mit und wirken als Bremse. Erst dadurch erreicht man ja, daß der Motor so langsam arbeitet. Am Motor werden zwei kleine Blechwinkel angelötet, damit er auf der Sperrholzplatte befestigt werden kann. Er kann dann immer von außen aufgezogen werden, ohne daß etwas am Modell verändert werden muß. Auf die Vierkantwelle, an der er aufgezogen wird, lötete ich auf das kurze Ende eine Messingscheibe mit zwei einander gegenüberliegenden Einkerbungen (Teil 2). In die Scheibe wird an der bezeichneten Stelle ein Loch gebohrt und eine M-2-Mutter darüber gelötet. Hier wird später die Steuerstange festgeschraubt.

Aus dünnem Messingblech fertigte ich nun den Sperrhebel (Teil 3) an. Beides wird nach der Übersichtszeichnung montiert. Das Fahrgestell (Teil 4) bog ich nach der Zeichnung. Es ist gut, wenn man dazu 3-mm-Stahldraht benützt, es wird dann widerstandsfähiger. Die Steuerstange (Teil 5) kann zur Gewichtseinsparung aus einer Fahrradspitze gebogen werden. Die beiden Ösen sind zu verlöten. Die Größe von Stange und Fahrwerk richtet sich nach der Größe des Modells. Ebenso muß man durch Versuche feststellen, wie groß die Kröpfung des Fahrgestells im Verhältnis zur Scheibe sein muß.

Als letztes braucht man noch eine Zugfeder (Teil 6), die den Sperrhebel immer leicht gegen die Scheibe preßt. Die Auslöseleine liegt in der inneren Tragfläche. Soll das Fahrwerk betätigt werden, so genügt ein kurzer leichter Zug daran, die Nockenscheibe wird dann freigegeben und macht eine halbe Umdrehung, bis der Sperrhebel selbständig wieder einrastet.

Wenn der Motor voll aufgezogen ist, kann man das Fahrwerk etwa viermal ein- und ausfahren.“

Stückliste		
Nr.	Bezeichnung	Werkstoff
1	Federmotor	
2	Rastenscheibe	Messingblech
3	Sperrhebel	Messingblech
4	Fahrgestell	Stahldraht
5	Steuerstange	Fahrradspitze
6	Zugfeder	Stahl
7	Auslöseleine	Stahldraht



Für den  
*Flugmodellbau*

liefert Ihnen:

**Baupläne, Werkstoffpackungen, Schnell-  
baukästen, Werkzeuge**

**Ein- und Mehrkanalfernsteuerungsanlagen,  
Rudermaschinen, Akkus, Batterien, Taifun-  
und Webrakleindieselmotoren, Strahl-  
triebwerke, Balsahölzer**

*Fa. Walter Gennert*

Technischer Modellbau  
Luftfahrtsbedarfshandel,

**WIEN III, TRAUNGASSE 6**

Geschäftszeit: 14 bis 18.30 Uhr

*Fahrwerk ausgefahren*

**Einziehfahrwerk für leinengesteuerte  
Flugmodelle (Aus „Der Modellbauer“)**

Herausgeber: Österreichischer Aero-Club, Modell-  
flug-Sektion, Wien III, Salesianergasse 1. Eigen-  
tümer und Verleger: Österreichischer Luftfahrt-  
Verlag, Wien VII, Lindengasse 26. Redaktion  
und für den Inhalt verantwortlich: Hans Schatzer,  
Wien II, Mexikoplatz 20. Druck: Bergland-Druk-  
keri Ges. m. b. H., Wien VIII, Piaristengasse 9.

**Redaktionelle Anfragen, Anregungen und Beiträge  
unmittelbar an Redakteur Hans Schatzer, Wien II/27, Postfach 118 erbeten**

**OFFIZIELLE MITTEILUNGEN**  
der Modellflug-Sektion des ÖAeC

**Dauerstarnummer**

Jedes Modell muß diese Nummer auf der linken Tragflügeloberseite gut lesbar (mindestens zwei cm hoch), unentfernbar und unaustauschbar tragen.

**Sportlizenz**

Als Sportlizenz für alle österreichischen Wettbewerbe gilt der Mitgliedsausweis des Österr. Aero-Clubs mit Stimmkarte, eingeklebter Jahresmarke 1959 und eingetragener Dauerstarnummer.

**Modellflug-Sport-Ordnung**

Die Modellflug-Sektion hat noch ca. 100 Exemplare der „Modellflug-Sport-Ordnung“ des Deutschen Aero-Club (blaue Heftchen, Ausgabe 1957) zur Verfügung. Diese Sport-Ordnung ist nach den internationalen Modellsportregeln ausgearbeitet und auch die Klassenänderungen vom 1. Jänner 1958 sind bereits enthalten.

Die österreichischen Wettbewerbe werden nach diesen Bestimmungen ausgegtragen.

Diese Broschüren können gegen Voreinsendung von S 4.— (plus S 2.20 für Porto) in Briefmarken vom Österr. Aero-Club, Wien III, Salesianergasse 1, bezogen werden.

**Prüfungen und Leistungsprüfer**

Alle Einreichungen bezüglich Anerkennung von abgelegten Prüfungen und neuen Leistungsprüfern müssen vom Verein an den zuständigen Landesverband an den ÖAeC erfolgen. Direkte Einsendungen an den ÖAeC müssen unbearbeitet zurückgesandt werden. Dieser Umweg über den Landesverband bedeutet wohl einen kleinen Zeitverlust, doch muß der zuständige Sektionsleiter des Landesverbandes wissen, wer seine Leistungsprüfer sind und wie es um die Leistungen seiner Modellflieger seines Bereiches steht.

**Silber- und Gold-C**

Nachdem die bezüglichen Prüfungsbestimmungen bereits verlaublich wurden und in Kraft sind, können die Bedingungen für diese Leistungsabzeichen sofort erfolgen werden. Für die Anerkennung ist zu beachten:

1. Für jede C-Bedingung ist ein eigenes Formular auszufüllen;
2. Im linken oberen Teil des Formulars sind die Buchstaben A und B zu schreiben und vor das verbleibende C einfach Silber- oder Gold- zu schreiben.
3. Erst wenn alle Bedingungen erfüllt sind, sind die Antragsformulare geschlossen einzureichen.

Sektion Modellflug

**NATIONALER MODELLFLUG-TERMINKALENDER 1959**

[wird laufend ergänzt]

9. März	Zeller See	Wettbewerb um den Wanderpokal der Stadtgemeinde Zell am See (Für Segler A1, A2, N1, F)
15. März	Wien-Prater	Klubwettbewerb FSCW im (Kunstflug)
5. April	Salzburg-Flugplatz	Jugendwettbewerb (Für Segler unter 1 m und über 1 m)
26. April	Wien-Prater	Klubtreffen FSCW-Union, (Mannschaftsrennen)
2. bis 3. Mai	Wr.-Neustadt	Landesmeisterschaften Niederösterreich und Burgenland
31. Mai	Tulln	Landesmeisterschaften Wien
27. bis 28. Juni	Salzburg-Flugplatz	Staatsmeisterschaften für Fesselflug
15. bis 16. August	Wr.-Neustadt	Staatsmeisterschaften für Freiflug
29. bis 30. August oder		
5. bis 6. September	Wels-Flugplatz	Staatsmeisterschaften für Radio-Control

Die noch fehlenden Landesverbände werden gebeten, ihre nächsten Wettbewerbs-Termine umgehend bekanntzugeben!

**INTERNATIONALER MODELLFLUG-TERMINKALENDER 1959**  
**(Fallweise Änderungen vorbehalten)**

17. bis 18. Mai	Belgien-Frankreich	Modellflugwettbewerb, veranstaltet vom Königlich-Belgischen Aero-Club und vom Aero-Club von Frankreich, „an der französisch-belgischen Grenze“.
17. bis 18. Mai	Monaco	Wettbewerb für Wasserflugmodelle, organisiert vom Aero-Club von Monaco.
17. (24.) Mai	Ungarn	Kriterium für Mikrofilm-Modelle, veranstaltet durch den Zentral-Aero-Club von Ungarn in Budapest.
7. Juni	Deutschland	Wettbewerb für Naturflügelmodelle, veranstaltet vom Deutschen Aero-Club.
11. bis 12. Juli	Österreich	Österreichischer Alpenpokal, Modellflugwettbewerb veranstaltet vom Österreichischen Aero-Club (Austragungsort noch nicht festgelegt).
27. bis 28. Juli	Jugoslawien	Internationaler Modellflugwettbewerb um den Pokal „Varteks“ für Segler und für Team-Racer, veranstaltet vom Jugoslawischen Luftfahrtverband in Varazdin.
10. bis 11. August	Jugoslawien	Vierter Modellflugwettbewerb für Wasserflugmodelle mit Verbrennungsmotoren von 2,5 ccm Hubraum und für Motorflugmodelle (Wakefield), veranstaltet vom Jugoslawischen Luftfahrtverband in Split.
Mitte August	Deutschland	Hangflugwettbewerb auf dem Hesselberg, veranstaltet vom Deutschen Aero-Club.
22. bis 23. August	Belgien	<b>Weltmeisterschaft</b> für Segelmodelle, veranstaltet vom Königlich-Belgischen Aero-Club.
6. September	Finnland	Fesselflugwettbewerb in Geschwindigkeit, Mannschaftsrennen, Kunstflug; Geschwindigkeitswettbewerb mit Motoren von 5 ccm Hubraum und Luftkampf.
26. bis 27. Sept.	Belgien	10. Kriterium von Europa für Modelle mit Verbrennungsmotoren, veranstaltet vom Modellflugverband von Belgien.
2. Jänner 1960	Indien	11. Allindisches Flugmodellrally, veranstaltet vom Allindischen Modellfliegerverband in Calcutta.

**A U F R U F !**

Es ist geplant, bereits heuer einen „Hangwettbewerb 1959“ durchzuführen. Um das bestgeeignete Gelände zu erkunden, werden alle Modellflieger und Modellfluggruppen gebeten, diesbezüglich Ausschau zu halten und einen passenden Hang bzw. Hügel zu suchen. Er soll 25 bis 30 Meter Höhenunterschied haben und Starts möglichst nach allen Seiten erlauben. Bis zu 10-Minutenflügen wären dann dort bei entsprechendem Wind möglich.

Diesbezügliche Mitteilungen an Österreichischer Aero-Club, Modellflugsektion, Wien III, Salesianergasse 1, erbeten.

An

**Bei Unbestellbarkeit zurück nach  
Wien III, Salesianergasse 1**

### Hier antwortet „Austro-Modell-Flug“

Frage: Fritz K., Graz: Wenn man an einer Landesmeisterschaft teilnehmen will, kann man da direkt hingehen, oder muß man sich vorher beim Landesverband anmelden?

Antwort: Die einzelnen Landesverbände können natürlich unterschiedliche Ausschreibungsbestimmungen haben. In der Regel ist es jedoch so, daß der Teilnehmer an einer Landesmeisterschaft von dem Klub bzw. Verein, dem er angehört, — es können bekanntlich nur Mitglieder des ÖAeC an Landes- und Staatsmeisterschaften teilnehmen —, dem Landesverband (Modellflugsektion) gemeldet wird. Erstens muß der Veranstalter wissen, mit wieviel Teilnehmern er zu rechnen hat und zweitens muß auch jeder Klub eine bestimmte Zeit vor dem Wettbewerb angeben können, ob und wen er zu einer Meisterschaft entsenden kann.

Falls Sie noch keinem Klub angehören, ist Ihr Beitritt für eine eventuelle Teilnahme an den Landesmeisterschaften notwendig. Die näheren Bestimmungen erfahren Sie dann im Klub bzw. im Landesverband.

## BÜCHER UND PLÄNE FÜR DEN MODELLFLIEGER

### Horst Rabsilber: „Fliegende Scheibe“ ein hochstartfähiges Segelflugmodell in Balsa-Bauweise

Verlag M. Frech, Stuttgart-Botnang, 15 Seiten, 13 Zeichnungen, mit Bauplan M 1 : 1, Preis, gehftet, DM 2.40 (S 16.30)

Daß auch ein Kreisflügel fliegt und zwar gut fliegt, bewies Horst Rabsilber und schrieb deshalb vorliegende Bauanleitung. Das Modell ist hochstartfähig und vor allem verhältnismäßig leicht und fast ohne Werkzeug zu bauen, da als Baumaterial nahezu ausschließlich Balsa verwendet wird. Von einem halbwegs geschickten Bastler kann es in wenigen Stunden gebaut werden; fortgeschrittenere Modellflieger mit Baupraxis und Erfahrung mit Verbrennungsmotoren werden aus vorliegendem Modell unschwer ein Freiflug-Motormodell (für 1 bis 1,5 ccm-Motor) bauen können. Besonders auch als Fesselflugmodell (bis 2,5 ccm-Motor) dürfte es sich gut eignen. Natürlich darf in diesen Fällen der Motor nicht in die Segelflugrumpfnase eingebaut werden, sondern möglichst nahe dem Schwerpunkt, d. h. in den vorderen Kreisflügelrand mit Trimmung am anderen Scheibenrand. Die „Fliegende Scheibe“ ist kein gutes Thermik-Modell, aber ein guter und schneller Gleiter, der durch seine unorthodoxe Form viel Aufsehen macht.

### H. Appelt: „Landstreicher“ Flugmodell mit Heckantrieb,

EHAPA-Verlag, Stuttgart, Sonderdruck Nr. 5 aus „hobby“, das Magazin der Technik, sechs Seiten, erhältlich gegen zwei Gutscheine aus „hobby“-Heften.

Dieser Sonderdruck enthält eine originelle Bauanleitung: ein Motorsegler-Modell! Eine neuartige Konstruktion zwischen Thermiksegler und Motormodell, in das eine Einkanal-Funkfernsteuerung eingebaut werden kann und das Tollste, einen Hilfsmotor in der Kielflosse des Seitenleitwerks, eingebaut hat! Dieser Hilfsmotor, ein Glühzünder von 0,5 bis 0,75 ccm Hubraum, schleppt das Modell so lange in luftige Höhen, bis der Treibstoff verbraucht ist. Dann stellt sich angeblich die Luftschraube senkrecht in den Leitwerkschlitz und der „Landstreicher“ segelt, von der Fernsteuerung in das beste Aufwindgebiet geleitet.

So weit, so gut.

Das Modell hat eine Spannweite von zwei m, seine Länge ist aus der unterbrochenen Rumpfszeichnung nicht ersichtlich. Die „Bauanleitung“ gibt zwar Einblick in die Konstruktion, zum Nachbau ist sie jedoch nicht geeignet, weil die Bauplanwiedergabe zu klein ist. Wer sich die Neuzeichnung der Pläne im Maßstab 1:1 ersparen will (was auch gar nicht leicht fallen dürfte), kann die Originalpläne von „hobby“ beziehen — aber nicht gegen Gutscheine. Das Ganze ist ein Modellfliegergan. Würde man gleich DM 2.— verlangen, wäre das Verfahren vereinfacht und allen schneller geholfen. Einschließlich Verlag. Trotz allem: interessant ist das Modell doch!

Die hier empfohlenen Bücher können über jede gute Buchhandlung, beim Fachhandel oder direkt vom Österreichischen Luftfahrtverlag Ges. m. b. H., Wien VII, Lindengasse 26, bezogen werden.