

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

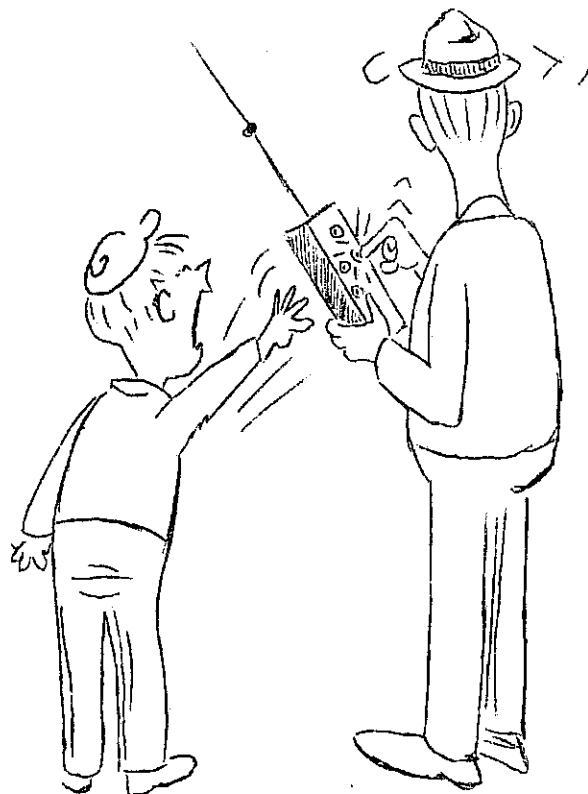
Briefkasten

6. Jahrgang

1960

10.

Oktober



"Dann drückst Du nein, nein,
nicht diesen Knopf, Paps!

mit freundlicher Genehmigung: "Flying Models"

1. Internationales Dolomitenpokal Fliegen
Lienz - Peheimfeld, am 2. Oktober 1960

=====

Die Landesgruppe Osttirol des Österreichischen Modell-sportverbandes veranstaltete, unter der Leitung von Landesobmann Pichler heuer erstmalig einen internationalen Wettbewerb für fern-gesteuerte Modelle in Lienz, das sogenannte "Dolomitenpokal"-Fliegen.

Die Lienzer Gruppe in Zusammenarbeit mit dem ESV hatte keine Mühen gescheut, um eine Veranstaltung aufzuziehen, die in Österreich bisher einmalig dastand. Es wurde ein ganzer Berg von Pokalen und sonstigen Preisen zusammengebracht. Die Teilnehmer erhielten alle je eine Plakette, Quartier, und Vorpflegung für einen Tag völlig kostenlos. Dies dürfte der relativ kleinen Gruppe aller-hand Opfer und Schweiß gekostet haben.

Alle Teilnehmer trafen im Laufe des Samstages in Lienz ein und meldeten sich beim "Hauptquartier", welches in der Bahn-hofsrestauration aufgeschlagen war. Hier wurden die Nennungen ab-gegeben und die Bons, Quartierscheine usw. in Empfang genommen. Es ging alles reibungslos vor sich. Die Münchner, die der Veranstal-tung den internationalen Charakter nicht nur auf dem Papier, son-dern auch in Wirklichkeit gaben, hatten auf der Herfahrt eine klei-nere Havarie, denn die Straße auf dem Großglockner war eingeschnit und so mußten sie abgeschleppt werden. Dies war besonderes Pech, denn als die Tiroler über den Glockner fuhren, war von Schnee nichts mehr zu sehen und das herrlichste Wetter. In Lienz war es auch sehr schön, obwohl es am Morgen geregnet hatte.

Am Nachmittag traf man sich dann am Peheimfeld. Es ist dies ein alter Flugplatz, der nicht mehr in Betrieb ist. Das Feld, besser gesagt die Wiese, hat etwa folgende Ausmaße: Länge ca. 300 m und eine nutzbare Breite von 100 bis 150 m. Es war also für die Mo-delle ausreichend. Großflugzeuge, außer einem "Fieseler Storch" dürften sich ziemlich schwer getan haben.

In kurzer Zeit war ein reges Probefliegen im Gange und man konnte bereits schöne Leistungen sehen. Man sah aber auch schö-ne Brüche. Den schönsten baute wohl unser Ekkehart Müller. Sein Mehrkanal-"Funkstar" hauchte ziemlich unsanft sein Leben aus, als er seine Nase in den Rasen steckte. Schade! Wenn es wenigstens beim Wettbewerb passiert wäre, hätte es eventuell einen Trostpreis gege-ben, so war - nichts!

Am Abend gab es dann die offizielle Eröffnungsfeier in der Bahnhofsrestauration. Landesobmann Pichler begrüßte alle anwesenden Teilnehmer sowie Bundesobmann KRILL, Sekt.Leiter SCHIFFEL vom Tiro-ler AERO-Club, Schriftleiter DUREGER, ASKÖ-Bezirksobmann BIEDNER und Vizebürgermeister BLECHER. BO.KRILL wünscht allen recht viel Erfolg und führt aus, daß der Wettbewerb um des Sportes Willen durchgeführt werden soll und nicht mit dem Willen eines Sieges um jeden Preis. Es handelt sich beim Dolomitenpokalfliegen um die erste internationale Fernsteuermodellflug-Veranstaltung in Österreich. Ein schönster Lohn für die Veranstalter wäre es, wenn die Teilnehmer zuhause sagen wür-den, daß es ihnen in Lienz gut gefallen habe.

Als Nächster sprach Sek. Leiter im Ö.Ae.C. Tirol, welcher den Präsidenten entschuldigt, der durch den Sternflug nach Innsbruck leider verhindert war. Er verspricht aber die volle Unterstützung für Lienz. Vizebürgermeister Dr. BLECHER begrüßt dann alle Anwesenden im Namen der Stadt Lienz. Hiermit ging der offizielle Teil zu Ende und überall sah man Gruppen diskutierend beieinander. Untermalt wurde der Abend durch die Trachtenkapelle (Trio) TAURER. Zu rasch ging der Abend zu Ende.

Sonntag, den 2. Oktober begann dann der Ernst des Lebens. Die Wettbewerbsleitung hatte B.O. Ing. Edwin KRILL, welcher um 7.55 Uhr den ersten Start freigab. Es war ein schöner Herbsttag angebrochen, wolkenlos, klar und fast windstill. Es flog als erster BIRKE aus Wien. Mit seinem Satellit flog er wohl das gesamte Programm, doch erreichte er nur 96 Punkte. Dann ging es flott weiter. Loibl's Modell als nächstes zeigte auch nicht allzuviel, hier war man besonders neugierig, hatten doch die Modellflieger aus Baden durchwegs die österreichische "Schiebl"-Anlage eingebaut. Es ging aber den anderen Kollegen aus Baden nicht viel besser. Auf den Flug von Ing. DETTELBACHER waren alle gespannt. Kurz nach dem Start setzte allerdings der Motor aus und die Landung erfolgte. Es kam dann zu einer Wiederholung des Fluges, aber beim zweiten Flug ging es auch nicht besser und so endete dieser nicht mit viel Punkten. Den bisher besten Flug zeigte wohl JANKETSCHLÄGER von der Gruppe "Helmut Kermeß" aus München. Gut gefiel uns auch die Ansage der Figuren beim Flug von BRAND, ebenfalls aus München. Diese kam klar und deutlich zu Beginn! jeder Figur und wurde von keinem anderen so präzis angesagt. Auch das Ende der Figuren wurde angesagt, was kein anderer machte. Diese Arbeit erleichtert den Punktrichtern ihr Amt wesentlich. Die Landung war genau im Mittelpunkt. Die einwandfrei schönste Landung zeigte aber MARTIN aus Lienz, der einzige Lienzer Teilnehmer. Auch sein Flug war sehr sauber. Hier wäre vielleicht zu erwähnen, daß MARTIN eigentlich nicht mitfliegen wollte und es großer Überredungskünste bedurfte, daß er doch am Start erschien. BLAUHORN aus München zeigte mit seiner "HS 81" den schönsten Flug im ersten Durchgang, dicht gefolgt von PRETTNER aus Klagenfurt. WALLNER, Radonheim hatte als einziger einen Doppeldecker, konnte aber im ersten Durchgang nicht viel zeigen. Lustig war der "Kadett" von LIPPITSCH aus Klagenfurt, dieser erflog sich mit stotterndem Motor 105 Punkte. Um 10.10 Uhr war dann der erste Durchgang beendet.

In der Pause bis zum nächsten Lauf zeigte ein Lienzer Modellflieger seine "Nike" Rakete und erzielte viel Applaus. Ing. KRILL kommentierte dazu und so kam jeder, der sich amüsieren wollte, auf seine Rechnung.

Im Laufe des Vormittags kamen auch 3 italienische Modellflieger als Beobachter und es würde uns freuen, wenn sich Italien im nächsten Jahr auch in Lienz zum 2. Dolomitenpokalfliegen einfinden würde.

Mittlerweile hatten die Auswerter ihre Arbeit geleistet und es gab sich folgender Zwischenstand:

1. Blauhorn, 2. Prettner, 3. Martin, 4. Rosenauer.

Die Resultatstafel wurde fleißig studiert und die Chancen für den zweiten Durchgang ausgerechnet und die Frage gestellt, wie es nach diesem ausssehen würde. Um es vorwegzunehmen, die ersten zwei haben Platz getauscht, der dritte konnte seinen Platz behalten.

Der zweite Durchgang begann um 10.30 Uhr. Es war im wesentlichen eine Wiederholung der gezeigten Leistungen des ersten Durchganges. Allgemein haben die meisten Teilnehmer ihre Wertung etwas verbessern können. Leider ging es auch etwas turbulent zu, als ein lokalpatriotischer Punkterichter einige Teilnehmer über- und andere unterbewertete. Eigentlich sollte man so etwas nicht machen, denn die Leidtragenden sind dabei nur die Lienzer Kollegen, die sich so viel Mühe mit der Aufzucht des Wettbewerbes gegeben hatten! Doch zu den Flügen:

Wieder sorgte der "Kadett" für Unterhaltung, denn auch bei diesem Flug stotterte sein Motor und flog dadurch sehr lange, kam aber noch rechtzeitig herunter. Der Motor von BÄCKER's Modell setzte leider im halben Flug aus und so hieß es schnell landen. Dabei wurde der 25 m Kreis nur knapp verfehlt! MARTIN aus Lienz flog sehr schön und hatte besonderes Glück oder soll man sagen Berechnung? Sein Motor setzte nach den Steilspiralen, genau nach Beendigung des Programmes aus und so kam es zu einer vollen Wertung. Leider verfehlt auch er um ein Haar den 25 m Kreis. Als nächster kam ROSENAUER dran. Er sorgte für Volksbelustigungen, denn sein Modell kam außer Kontrolle. Zunächst flog es Richtung Osten, drehte dann einen riesig großen Halbkreis nach rechts und kam wieder in die Nähe des Fluggeländes. Am westlichen Rand ging es dann in einen Geradeausflug über und zog später etwas nach links. Dabei war der Tank randvoll und so dauerte dieses Schauspiel gut eine Viertelstunde. Am Ende war nur mehr mit Ferngläsern ein winziger Punkt zu sehen. ROSENAUER hatte aber Glück im Pech, denn am Abend, kurz vor Ende des Fliegens wurde das Modell gebracht und der Besitzer konnte es glückstrahlend in Empfang nehmen. Bei Brand setzte nach dem Rechtskreis der Motor aus und das Modell kam in einer Steilspirale mit einer Mordsfahrt herunter und mitten unterm Publikum ungespitzt in den Boden. Das Modell sah ganz schön lieb aus, wie man sich vorstellen kann. Zum Glück kam keiner der Zuseher zu Schaden. BLAUHORN zeigte ein schönes Programm, flog sehr ruhig und nach Ansicht der "laienhaften" Zuseher auch am besten. Er zeigte zum Abschluß ein besonderes Gustostück, als er durch diverse Auf- und Abschwünge seinen Motor zum stottern brachte und so mit gedrosseltem Motor zur Landung ansetzte und mit laufendem Motor sein Modell mitten in den Zielkreis setzte. Es sah aus, als ob eine Motordrossel verwendet worden wäre, was aber nicht der Fall war. Dieser Trick geht allerdings nur mit einem Glühzünder so schön. (Dabei muß der Motor von Haus aus etwas auf mager eingestellt werden.) Ebenfalls einen herrlichen Flug zeigte auch PRETTNER aus Klagenfurt und hat sich mit diesem seinen Sieg ehrlich verdient. PRETTNER flog seinen "Satellit" gekonnt und wie auf Schienen. Um 12.15 Uhr war dann auch der zweite Durchgang ausgefochten und ein Lob den Auswertern, kurz darauf konnte man schon die endgültige Reihung von der Tafel ablesen. Im Laufe des Vormittags waren auch schon hundert von Zuschauern erschienen, die das Flugfeld säumten und Stunde für Stunde geduldig ausharrten. Hier wäre zu bemerken, daß auch dem Publikum Dank gebührt, denn es verhielt sich sehr diszipliniert und überschritt nur sehr selten die aus Fähnchen gebildete Absperrung.

Nach den Motormodellen kamen die Motorsegler dran. Leider stellten sich in dieser schönen Sparte nur zwei Teilnehmer dem Starter. Beide hatten die MU 118 als Motorsegler. RAUTER aus Leoben mit dem Mach I und OMU 8 Kanalanlage, wovon nur 4 Kanäle ausgenutzt wurden,

für Höhen- und Seitenruder. Der zweite, EGARTER aus Radenthein (ÖMV-Klagenfurt) hatte in seiner MU den Taifun Hurrikan und die Metz-Meca-tron Einkanalanlage. EGARTER startete als erster und zeigte einen sauberen Flug. Sein Motor setzte genau nach 5 Minuten Laufzeit aus. Dann wurde Thermiksegeln versucht und zur Landung angesetzt. Diese war eine Augenweide und natürlich mitten im Ziel. Als nächstes flog RAUTER. Sein Modell kam kurz nach dem Start außer Kontrolle und plätzlich, schon über den Häusern, ging es in eine Steilspirale und - mit voller Wucht in den Boden - dies konnte man zwar nicht mehr sehen, doch steckte es ziemlich tief in einem Krautacker, wie nach der Rückkehr berichtet wurde. EGARTER konnte der Sieg nicht mehr genommen werden. Er flog noch ein zweitesmal. Diesmal lief der Motor um rund 30 Sekunden über die 5 Minuten. Der Flug aber war genauso sauber wie der erste und die Landung wieder ein Vergnügen anzusehen, auch diesmal selbstverständlich mitten im Ziel. Die Flüge dieses Motorseglers lösten bei allen viel Beifall aus und es ist nur schade, wie schon erwähnt, daß man nicht mehrere sah. Hier sei vielleicht kurz erklärt, nach welcher Regel geflogen wurde: Nach Handstart sollte 5 Minuten lang mit laufendem Motor Höhe gewonnen werden, genau nach 5 Minuten sollte der Motor stehen bleiben. Für eine Motorlaufüberschreitung gab es Strafpunkte. Dann sollte weiter versucht werden, 5 Minuten zu segeln, wobei es bei Über- oder Unterschreiten der Zeit wieder Minuspunkte gab. Den Abschluß bildete dann die Ziellandung, wobei wiederum Minuspunkte je nach Entfernung vom Mittelpunkt gegeben wurden. Bei der Landung hat EGARTER aber bestimmt keinen Schlechtpunkt erhalten. Kurz vor 13 Uhr war auch dieser Punkt abgeschlossen. Es sollte dann noch der einzige Teilnehmer in der Mehrkanalklasse fliegen. Leider kam es nicht dazu. Zuerst wollte der Motor nicht richtig. Dann schlugen zwei Bodenstartversuche fehl, da das Modell aus der Bahn lief und im Gras der Motor stehen blieb. Ein verwackelter Handstart beendete dann das Schicksal dieses Modelles. Der Handstart war an und für sich sehenswert, denn nach dem Auslassen drehte das Modell eine halbe Rolle und legte sich auf dem Rücken ins Gras. Dem Piloten dürfte dies zwar weniger gefallen haben, für die Zuseher war es aber ein Spaß.

Dann ging es zum wohlverdienten Mittagessen. Am Nachmittag um 14.15 Uhr begannen die Segler mit ihren Flügen. Hier ging es dann schön lautlos zu. Man hatte sich geeinigt, zwei gleichlange Schnüre, von etwa 300 Metern auszulegen mit denen alle Teilnehmer starten konnten, dies geschah, um das langwierige jedesmalige Schnurablängen zu ersparen. Es war dies eine gute Lösung und beschleunigte dadurch die Starts wesentlich. Eine Schnur wurde liebenswürdigerweise von Kärnten zur Verfügung gestellt. Die andere war von Leoben? Deutschland? oder auch von Kärnten? Leider muß ich gestehen, daß ich es nicht weiß, doch sei auch den Verleihern gedankt. Bei den Seglern wäre vielleicht zu sagen, daß aus dieser Höhe fast alle das Programm ausfliegen konnten. Es kam auch hier, wie bei den Motormodellen zu einigen Abstürzen in Steilspiralen. Die meisten jedoch kamen gut über die Runden und die Entscheidung um den Sieg brachte nur das schöner geflogene Programm. Einige Flüge waren etwas eckig und kosteten dementsprechend Punkte. Beim ersten Durchgang flogen auch die beiden jüngsten Teilnehmer mit. Hans PRETTNER mit 9 Jahren und Karli WOLLSCHNER 14 Jahre. Im zweiten Durchgang durften sie allerdings nicht mehr starten, denn es stellte sich heraus, daß die Modelle der Väter verwendet wurden. Dennoch zeigten beiden respektable Leistungen beim Fliegen. WOLLSCHNER verpatzte seine Landung durch einen übers Feld gespannten Draht, den bisher kein Mensch

bemerkt hatte. Er schimpfte zwar auch ein bißchen, aber hier kommt das Erstaunliche, nicht über die Ungerechtigkeit der Welt, sondern über sich selbst, daß er nicht den Draht gesehen habe. Hier könnte sich mancher ein Stück abschneiden. Beide Helden wurden aber für ihre Leistungen mit Ehrenpreisen, Schnellbaukästen, bei der Preisverteilung belohnt. Achtung! meine Experten, hier wachsen die Experten von Morgen heran!!

Ing.DETTELBACHER flog beide Male ein schönes Programm, konnte sich beim zweiten Flug sogar noch verbessern. KAINZ lag nach dem ersten Durchgang in Führung, flog aber beim zweiten leider etwas schlechter und büßte den ersten Platz ein. BRÄND flog beide Male gut und sehr gleichmäßig und verlor nur Punkte beim Start und bei der Landung.

Der zweite Durchgang wurde bei den Seglern ohne Unterbrechung an den ersten angehängt und so war der Bewerb um 17.05 Uhr zu Ende. Auch beim Seglerbewerb arbeitete die Auswertung hervorragend. Nach Abschluß des offiziellen Wettbewerbes zeigten dann noch die Modellsportfreunde aus München bzw. Donauwörth ihr Können. JANKETSCHLÄGER flog mit seiner Motormaschine im Tiefflug daher und versuchte sich im Ballonrammen. Leider gelang es nicht, einen Ballon "abzuschießen", doch konnte man hier allerhand Können sehen. Bäcker flog einen riskanten Kunstflug und die Zuschauer zogen einige Male die Köpfe ein, doch war das Modell immer noch hoch genug. Bäcker flog Loopings, Turns, Immelmans und als schönste Figur eine Rolle im Steigflug. All dies spielte sich in Höhen unter 50 M ab, teilweise sogar unter 20 m Höhe. Doch brachten diese Figuren für den Wettbewerb keine Punkte. Hier lief dann auch der Motor wie ein Glöcklerl (beim Bewerb nicht). Das Publikum kam bei diesen improvisierten Flügen bestimmt auf seine Rechnung. Nun wurde es langsam duster und auch die Untentwegtesten packten zusammen.

Um 18 Uhr traf man dann noch einmal zusammen, um in der Bahnhofswirtschaft mit der Preisverteilung eineinhalb schöne Tage in Lienz zu beschließen.

Die Siegerehrung wurde von Bundesobmann Ing.KRILL vorgenommen. Er sagte unter anderem: Besonders gefiel ihm das schöne Wetter, daß die Modellflieger wieder einmal nicht im Stich ließ, weiters freute er sich über die freundschaftliche und kameradschaftliche Atmosphäre, die trotz allem geherrscht hatte. Man solle auch über eventuell aufgetretene Mängel nicht allzu hart richten, denn es war dies das erste Treffen und man hatte sich bemüht, nach bestem Willen alles gut zu machen, aber wo kein Anfang gemacht wird, kann auch kein Niveau entstehen. Er dankt auch dem Initiator, L.O.Thomas PICHLER und seinen Helfern, die so brav gearbeitet haben. Er bittet auch alle Anwesenden, wiederzukommen, wenn es ihnen gefallen hat.

Eins mußte allerdings auch kritisiert werden und dies war das sang- und klanglose Verschwinden der Wiener Kollegen.

Dann wurde die Preisverteilung vorgenommen:

In der Klasse RC III erhielt PRETTNER, Klagenfurt, den Wanderpreis von Sozialminister PROKSCH sowie den Pokal von Staatssekretär WEICKHART. BLAUHORN, München, konnte den Pokal des Verkehrsvereines Lienz mit nach Hause nehmen. MARTIN, Lienz, erhielt einen O.S. Max 29 und die Plakette des Ö.A.C.C. Tirol.

Den Preis für die Motorsegler, einer Tiroler Adler, von der Tiroler Landesregierung nahm EGARTER aus Radenthein in Empfang.

Klasse RC IV: Den Wanderpreis von Vizekanzler PITTERMANN erhielt Ing. DETTELBACHER, Klagenfurt, und den Pokal von Staatssekretär RÖSCH. KAINZ, Klagenfurt, bekam den Pokal der Stadt Lienz. BRAND, München, nahm den Preis vom ASKÖ-Landeskartell Lienz mit heim. Herr BRAND nützte auch diese Gelegenheit und sprach den Dank der deutschen Modellsportler für die freundliche Aufnahme und die verblüffend gute Organisation aus und übermittelte die Grüße der daheim Gebliebenen.

In der Mannschaftswertung konnte BAYERN den Preis von Verkehrsminister WALDBRUNNER erringen. KLAGENFURT erkämpfte den Preis des Verkehrsvereines Lienz und LIENZ den der Bezirkshauptmannschaft Osttirol.

Damit war aber die Preisverteilung noch nicht beendet. Es wurden noch Ehrenpreise als Erinnerungsstücke an das erste Treffen in Lienz allen Mannschaften verteilt. MÜNCHEN konnte ein Bild der Arbeiterkammer Tirol in Empfang nehmen, KÄRNTEN den Preis der Firma ZIMMERMANN. NIEDERÖSTERREICH, die UNION BADEN das Buch: "Unter Österreichs Fahnen", von Verteidigungsminister GRAF. Die Badener Modellflieger sprachen ebenfalls den Dank für die Aufnahme aus und versprachen, bestimmt wieder zu kommen.

KNITTELFELD konnte das Buch: "Rot-Weiß-Rot zur Luft" und ein Jahresabonnement "Austroflug" vom Österreichischen Luftfahrtverlag in Empfang nehmen. Die UNION Leoben, das Buch: "Sieben Tage in Kärnten" von der Arbeiterkammer Kärnten.

LIENZ bzw. die Landesgruppe Osttirol erhielt ein Fotoalbum der Firma BAPTIST, um einen Platz für Erinnerungsfotos vom 1. Internationalen Dolomitenpokalfliegen zu haben.

Hans PRETTNER, Klagenfurt, als Jüngster, bekam den Baukasten STRATOS Plus Motor, von der Firma Eheim/Plastics. Karli WOLLSCHNER mit 14 Jahren der Zweitjüngste erhielt den PASCHA (Firma Schuco), damit er beim nächstenmal mit einem eigenen Modell antreten kann.

SEMRAD, Lienz, erhielt für seinen Raketenstart ein Buch: "Wolken, Wind und Flug" sowie - wie es sich für Raketenflieger gehört - eine "Jetex" Düse.

Der Landesobmann PICHLER wurde auch nicht vergessen und bekam, damit er auch einmal zum Fliegen kommt, einen Plastik-Baukasten "Stratos" samt Motor.

Die restlichen Warenpreise wurden auf allgemeinen Beschluß durch Akklamation, dem Kassier der Gruppe Lienz übergeben und sollen diese anlässlich einer Verlosung bzw. Tombola versteigert werden, damit die Kosten der Gruppe Lienz einigermaßen abgedeckt werden.

Bundesobmann KRILL wünscht dann noch allen eine gute Heimfahrt und auf Wiedersehen bis zum nächsten Mal.

Landesobmann PICHLER dankt dem Bundesobmann und übergibt ihm als Erinnerung einen Reisewecker, damit er immer an Lienz denkt und wünscht ebenfalls allen ein frohes Wiedersehen.

Nach allgemeiner Verabschiedung gehen dann zwei schöne Tage in Lienz zu Ende.

Erwähnenswert wäre vielleicht noch, daß die Absicht besteht, Lienz zu einer Art inoffizieller Europe - oder gar Weltmeisterschaft zu machen und zwar die Einkanalflieger, damit auch die minder finanzkräftigen Kreise einen internationalen Wettbewerb austragen können.

Für nächstes Jahr ist auch vorgesehen, 5 Punkterichter einzusetzen und jeweils die beste und schlechteste Wertung zu streichen. Nach Möglichkeit soll sich auch dieses Kampfrichterkollegium aus Punkterichtern eines jeden teilnehmenden Landes zusammensetzen.

Nun noch einige technische Daten:
Folgende Modelle wurden geflogen:

Motor:

4 mal HS 81
4 mal Satelitt
2 mal Vanguard
1 mal Elektra
1 mal Mu 126 Fünkchen
1 mal Kadett (Denzin)
1 mal MTS Aurora
1 Mal Karavelle (Schweizer PL)
1 mal Piper Cub (Eiko)
2 mal Cessna (Eiko)
1 mal Fiesseler Storch (Eiko)
1 mal Esquire
1 mal Eiko (Funkstar)

Segler:

3 mal HS 82
2 mal Mu 118
1 mal miniatur HS 82
1 mal Tele Edith
1 mal Trabant
1 mal Amigo
1 mal Bergfalke
3 mal Eigenkonstruktionen.

Motorsegler:

2 mal MU 118 MS

Verwendete Motoren:

3 mal Webra Mach I
3 mal Taifun Tornado
3 mal K & B Torpedo 19
1 mal FMO Boxer 6 ccm
1 mal Mc Coy 0,09
1 mal Taifun Bison
1 mal Webra Record

1 mal Ohlsen 23
1 mal E.D.Racer
1 mal Merco 35
1 mal O.S.Max 29
1 mal Taifun Blizzard
1 mal Taifun Rasant
2 mal Taifun Hurrikan

Sender:

7 mal Metz
10 mal Bellaphon
5 mal Eigenbau
3 mal Schiebl
1 mal Kastner
1 mal OMU 115
1 mal OMU 8 Kanal

Empfänger:

8 Metz
8 Polyton
5 Eigenbau
3 Schiebl
1 Kastner
OMU 115
1 OMU 8 Kanal
1 Mikroton
4 Ultraton
3 Miniking
1 Standard 3Q

Rudermaschinen:

12 mal Bellomatic
10 mal Telematic
3 mal Eigenbau
1 mal Schiebl
1 mal Kastner (pneumatisch)
1 mal OMU Schaltstern
2 mal OMU Servomat
3 mal Servorelays
4 mal EKV

ERGEBNISSE:

vom 1. Internationalen DOLOMITEN-Pokal-Fliegen für Fernsteuermodelle in LIENZ/Osttirol am 2. Oktober 1960

Klasse RC III. Einachsgeteuerte Motormodelle:

Platz:	Name:	Ort:	Gruppe:	1.Durchgang:	2.Durchgang:	Totalpunkte:
1.	PRETTNER Hans,	Klagenfurt	ÖMV-Klgft.	209	293.33	502.33
2.	BLAUHORN	München	"Helm.Kermeß"	217.33	254.33	471.66
3.	MARTIN	Lienz	ÖMV-Lienz	207	215.66	422.66
4.	JANKETSCHLÄGER	München	"Helm.Kermeß"	185.33	168	353.33
5.	DETTELBACHER	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	40	272.66	312.66
6.	BRAND A.	München	"Helm.Kermeß"	161.33	115	276.33
7.	ROSENAUER	Knittelfeld	ÖMV Knfd.	206.66	20	226.66
8.	WALLNER	Radenthein	ÖMV Klgft.	51.33	137.33	188.66
9.	BIRKE-BIRKE	Wien	ZW Wien	96.33	65	161.33
10.	BÄCKER Erich	Donauwörth	"Helm.Kermeß"	21.66	126.66	148.32
11.	ECKERT Karl	Knittelfeld	ÖMV Knfd.	121.66	13.33	134.99
12.	LIPPITSCH	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	105.66	20	125.66
13.	NEUBAUER	Wien	ZW Wien	11.66	75.66	87.32
14.	EGARTER	Radenthein	ÖMV Klgft.	5	76.66	81.66
15.	LOIBL Franz	Baden	Union Baden	58	--	58
16.	WOLSCHNER	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	10	16.66	26.66
17.	EIGNER	Baden	Union Baden	25	--	25
18.	MATOUSEK	Baden	Union Baden	--	10.33	10.33
19.	RAUTER Josef	Leoben	Union Leoben	10	--	10

Klasse RC IV. Einachsgeteuerte Segelmodelle:

1.	DETTELBACHER	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	265.33	284.66	549.99
2.	KAINZ	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	270	259.33	529.33
3.	BRAND	München	"Helm.Kermeß"	225.33	252.33	477.66
4.	AUBELE	München	"Helm.Kermeß"	219.33	246	465.33
5.	PRETTNER	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	134	253	387
6.	WOLSCHNER W.	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	148.33	235.33	383.66
7.	JANKETSCHLÄGER	München	"Helm.Kermeß"	134.33	195.66	329.99
8.	Ing.KITZLAR	Baden	Union Baden	149.33	144	293.33
9.	WALLAND	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	93	172.66	265.66
10.	BLAUHORN	München	"Helm.Kermeß"	43.33	213.66	256.99
11.	MATOUSEK	Baden	Union Baden	61	83.33	144.33
12.	SCHELLANDER	Klagenfurt	ÖMV Klgft.	132.33	8.33	140.66
13.	SWOBODA	Leoben	Union Leoben	31.66	--	31.66

Klasse RC IV Spez., Motorsegler:

1.	EGARTER Karl	Radenthein	ÖMV Klgft.	990 Punkte
2.	RAUTER Josef	Leoben	Union Leoben	20 Punkte

Mannschaftswertung:

1.	Bayern (Deutschland)	"Helmut Kermeß"	1.101.32 Punkte
2.	ÖMV Klagenfurt	Kärnten	940.65 Punkte
3.	ÖMV Lienz	Osttirol	422.66 Punkte
4.	ÖMV Knittelfeld	Steiermark	361.65 Punkte
5.	Gmünd (Radenthein)	Kärnten (ÖMV Klgft.)	270.32 Punkte
6.	Zentralwerkstätte	Wien ÖMV	248.65 Punkte
7.	Union Baden	Niederösterreich	93.33 Punkte
8.	Union Leoben	Steiermark	10.-- Punkte

Nun sei noch einmal L.O.Thomas PICHLER für die Ausführung und Vorarbeit seiner Idee (dem Wettbewerb) gedankt!

ERGEBNISSE DER FESSELFUGWELTMEISTERSCHAFTEN:

Geschwindigkeitsbewerb, Einzelwertung:

1. Rossi U.	Italien	219	227	236	km/h.
2. Wisniewski W.	U.S.A.	230	219	--	km/h.
3. Pech Z.	C.S.S.R.	213	223	227	km/h.
4. Nightingale J.	U.S.A.	227	213	--	km/h.
5. Koci J.	C.S.S.R.	213	213	226	km/h.
6. Lauderdale B.	U.S.A.	222	174	204	km/h.
7. Stefano O.	Italien	220	213	--	km/h.
8. Sladky J.	C.S.S.R.	208	213	219	km/h.
9. Beck R.	Ungarn	215	208	--	km/h.
10. Rossi C.	Italien	--	213	211	km/h.
11. Krizsma G.	Ungarn	209	208	209	km/h.
12. Natalenko V.T.	U.S.S.R.	196	200	204	km/h.
13. Vasilchenko M.	U.S.S.R.	192	202	200	km/h.
14. Toth I.	Ungarn	--	202	192	km/h.
15. Gaevsky O.K.	U.S.S.R.	200	--	197	km/h.
16. Jaaskelainen K.	Finnland	--	--	195	km/h.
17. Kjellberg O.	Schweden	--	181	188	km/h.
18. Martinelle B.	Schweden	180	180	162	km/h.
19. Roselli G.	Frankreich	--	171	179	km/h.
20. Ziegler G.	Deutschland	165	175	--	km/h.
21. Racskov K.	Bulgarien	162	--	173	km/h.
22. Vlajcsev A.	Bulgarien	167	171	--	km/h.
23. Tinev S.	Bulgarien	153	169	160	km/h.
24. Puice E.	Rumänien	154	147	135	km/h.
25. Bugl P.	ÖSTERREICH	--	154	--	km/h.
26. Rakosi T.	Rumänien	128	134	150	km/h.
27. Enquist C.E.	Schweden	--	148	--	km/h.
28. Marcu V.	Rumänien	--	--	124	km/h.

Mannschaftswertung:

	km/h.
1. U.S.A.	679
2. C.S.S.R.	672
3. Italien	669
4. Ungarn	626
5. U.S.S.R.	606
6. Schweden	516
7. Bulgarien	513
8. Rumänien	428
9. Finnland	195
10. Frankreich	179
11. Deutschland	175
12. Österreich	154

Mannschaftswertung der Mannschaftsremmer:

1. England	920
2. Ungarn	954
3. C.S.S.R.	997
4. Schweden	1012
5. Italien	1083
6. Deutschland	1161
7. U.S.A.	1200

<u>Mannschaftsrenner, Einzelwertung:</u>		Min.Sek.	Min.Sek.	
1. Bernard - Lietzmann	Belgien	6:18	4:35	5:06
2. Bjork - Rosenlund	Schweden	4:39	4:49	
3. Yeldham - Taylor	England	4:45	--	
4. Davy - Long	England	4:57	5:05	
5. Kun - Azor	Ungarn	5:00	5:03	
6. Beck - Frvgyes	Ungarn	5:19	5:01	
7. Szkripceenko - Kondradenko	U.S.S.R.	5:36	5:03	
8. Rossi - Stevanato	Italien	5:46	5:04	
9. Klemm - Gürtler	C.S.S.R.	5:09	5:51	
10. Bugl - Billes	Österreich	--	5:18	
11. Drazek - Trnka	C.S.S.R.	5:24	5:19	
12. Macon - Grondal	Belgien	6:07	5:25	
13. Szirotkin - Skurszkij	U.S.S.R.	5:30	9:01	
14. Edwards - Edwards	U.S.A.	5:38	6:02	
15. Smith - Balch	England	5:38	6:54	
16. Veronesi - Lavazza	Italien	5:49	5:53	
17. Soderberg - Rosenlund	Schweden	--	5:52	
18. Simon - Kelon	Ungarn	5:53	5:59	
19. Röggl - Kircher	ÖSTERREICH	6:03	6:20	
20. Votypka - Komurka	C.S.S.R.	6:56	6:09	
21. Post - Lutkat	Deutschland	--	6:12	
22. Enquist - Kjelberg	Schweden	6:28	6:21	
23. Schnorrenberg - Lenzen	Deutschland	7:05	6:23	
24. Oswald - Malik	Deutschland	--	6:46	
25. Paunov - Topalov	Bulgarien	6:50	7:06	
26. Dolgner - Burke	U.S.A.	6:55	9:30	
27. Aubertin - Follete	Monaco	7:42	6:56	
28. Rosello - Fabre	Frankreich	7:02	--	
29. Vlajosev - Tinev	Bulgarien	7:06	7:17	
30. Cantelli - Amero	Italien	--	7:10	
31. Watts - Adams	U.S.A.	7:27,8	7:31	
32. Panica - Georgescu	Rumänien	7:41	7:48	
33. Bador - Souliac	Frankreich	--	8:22	
34. S.Purice - F.Purice	Rumänien	9:54	9:42	

Nicht qualifiziert haben sich:

Mircsev - Racsok	Bulgarien
Niemi - Jaaskelainen	Finnland
Goyvaerts - Perre	Belgien
Schnürer - Meusburger	Österreich
Georgescu - Lupescu	Rumänien
Hoglund - Ruokalahti	Finnland
Babicsév - Krasznoruckij	U.S.S.R.
Justin - Raatikainen	Finnland

Kunstflug, Einzelwertung:

1. Grondal L.
2. Still R.
3. Palmer B.
4. Wooley S.
5. Dr.Egervary G.
6. Lietzmann G.
7. Macon G.
8. Sirotkin
9. Warburton F.L.
10. Compostella L.
11. Ordogh L.
12. Seeger K.
13. Horrocks B.J.
14. Brown R.
15. Trnka J.
16. Doring U.
17. Gabris J.
18. Herber M.
19. Kondratenko E.A.
20. Masznyik G.
21. Contini F.
22. Ruokolahti P.
23. Souliac M.
24. Orsini C.
25. Sundell O.
26. Oswald G.
27. Tautyko A.N.
28. Day D.J.
29. Soderberg C.
30. Bador B.
31. BUGL P.
32. RÖGGL F.
33. GLASER A.
34. Raulio H.
35. Bartoli C.
36. Kujewa S.
37. Fabre L.
38. Walicki J.
39. Novaro H.
40. Csoma G.
41. Nowakowski J.
42. Ariron G.
43. Silok K.

- Belgien
U.S.A.
U.S.A.
U.S.A.
Ungarn
Belgien
Belgien
U.S.S.R.
England
Italien
Ungarn
Deutschland
Australien
England
C.S.S.R.
Deutschland
C.S.B.R.
C.S.S.R.
U.S.S.R.
Ungarn
Italien
Finnland
Frankreich
Italien
Finnland
Deutschland
U.S.S.R.
England
Schweden
Frankreich
ÖSTERREICH
ÖSTERREICH
ÖSTERREICH
Finnland
Monaco
Polen
Frankreich
Polen
Monaco
Rumänien
Polen
Rumänien
Rumänien

Gesamtpunkte:

- 2.071.2
2.066.6
2.056.3
2.043.-
1.996.2
1.965.6
1.965.2
1.963.9
1.954.2
1.952.-
1.950.6
1.945.3
1.931.9
1.912.6
1.893.9
1.892.9
1.883.9
1.859.2
1.842.3
1.837.3
1.819.6
1.817.9
1.805.3
1.802.3
1.800.2
1.764.6
1.757.2
1.650.3
1.637.3
1.574.6
1.538.6
1.434.2
1.402.2
1.245.2
1.230.9
1.223.6
1.044.6
996.3
986.6
941.9
825.6
756.9
630.9

Kunstflug, Mannschaftswertung:

- Punkte:
1. U.S.A. 6.265.9
2. Belgien 6.002.-
3. Ungarn 5.784.1
4. C.S.S.R. 5.636.7
5. Deutschland 5.573.9
6. Italien 5.573.9
7. U.S.S.R. 5.564.1
8. England 5.517.1

- Punkte:
9. Finnland 4.863.3
10. Frankreich 4.424.5
11. ÖSTERREICH 4.375.-
12. Polen 3.045.3
13. Rumänien 2.329.7
14. Monaco 2.217.5
15. Australien 1.931.9
16. Schweden 1.637.3

FESSELFLUGWELTMEISTERSCHAFTEN 1960:

Bericht mit freundlicher Genehmigung aus "Mechanikus".

Bei vorzüglichem Flugwetter wurden die Weltmeisterschaften der Fesselflieger vom 8. bis 11. September 1960 in Budaörs bei Budapest ausgetragen. Schon die Vorbereitungen haben sich die Ungarn etwas kosten lassen, denn ihr Modellstadion ist jetzt von einer nie gesehenen technischen Vollkommenheit. Als handle es sich um eine Tochterveranstaltung zur römischen Olympiade, war auch die Organisation bis ins Letzte perfektioniert und schon bei Beginn vollzog sich der Einzug der Nationen mit dem festlichen Gepräge internationaler Großveranstaltungen. Olympische Sitten wurden auch für die Siegerehrung und für das Festbankett übernommen. Insgesamt kann man ohne Übertreibung sagen, daß in Budaörs wohl die aufwendigste Modellsportveranstaltung dieses Jahres dargeboten worden ist und insofern waren die Weltmeisterschaften gewiß einzigartig.

Das Bild, das der Berichterstatter von den gebotenen sportlichen Leistungen gewann, hat dagegen ein vergleichbares Gegenstück. In Brüssel sah man bei den Europameisterschaften 1959 ungefähr dieselben Leute, fast die gleichen Modelle und etwa auch die nämlichen Leistungen. Für Überraschungen sorgten nur die Amerikaner, die neu dazugekommen sind und im Kunstflug sowie in der Geschwindigkeit schon recht erregende Schauspiele boten. Daß man mit der technischen Konkurrenz sehr werde rechnen müssen, war schon im voraus bekannt. Auch die ungarischen Gastgeber kamen erwartungsgemäß dicht an die Spitzengruppe heran. Etwa in der Mitte halten sich die Mannschaften Frankreich, Bulgarien, Rumänien und der Sowjetunion. Deutschland und Österreich haben sich insgesamt gesehen nur ziemlich schlecht plazieren können, auch wenn im Mannschaftsrennen und im Kunstflug durchaus beachtliche Leistungen gezeigt worden sind.

Vordienstenmaßen fiel der Sieg im Geschwindigkeitsrennen mit 236 km/h an Italien. Es fällt aber auf, daß schon der 15. in der Wertung mit 200 km/h über die Strecke ging. Erst nach Schluß der Durchgänge startete Pech (DDR), um den Weltrekord der 2,5 cm Klasse der Geschwindigkeitsmodelle noch einmal anzugreifen. Er erreichte die neue Weltbestzeit von 244 km/h.

Im Mannschaftsrennen ist der damals problematische belgische Sieg von 1959 wieder bestätigt worden. Dem Vornehmen nach soll er aber wiederum das Ergebnis eines "glücklichen" Zufalls gewesen sein, weil sich der Schwede Rosenlund infolge eines erfolgreichen Teilnehmerprotestes unversehens auf den 2. Platz versetzt fand. Proteste scheinen überhaupt ein bedeutender Faktor bei solchen internationalen Großveranstaltungen geworden zu sein und man muß stets mit ihnen rechnen. Bis zum 18. Platz wurden im Mannschaftsrennen Zeiten unter 6 min. geflogen.

Im Kunstflug folgten 3 Amerikaner dicht auf den belgischen Weltmeister. Noch für den 14. Platz wurden mehr als 1900 Punkte vergeben.

Mit freundlicher Genehmigung, frei nach "Model Airplane News"

"Laßt uns anfangen!"

WERKZEUGE und ihre Benützung!

Auswahl der richtigen, wirklich nützlichen Werkzeuge ist ein Sieg der halben Schlacht.

Am Anfang wird nur wenig Werkzeug benötigt, man zielt auf eine preiswerte Sammlung guter Werkzeuge.

Eines der glücklicheren Ergebnisse des Modellbaues ist, das Erlernen des Umganges mit Werkzeugen und Hilfsmitteln der verschiedensten Berufe. Früher mußte der Modellbauer ein perfekter Bastler sein, um etwas zu fabrizieren, das einem Flugzeug ähnlich sah. Heute ist das nicht mehr so, die Modellbauindustrie erzeugt so ziemlich alles was man brauchen kann, um die Arbeit leichter und schneller zu bewältigen. Die heutigen Schnellbaukästen und Bauspackungen ermöglichen es, dem Anfänger ein Modell mit einigen wenigen Werkzeugen zu bauen. Die endlose Arbeit, 37 Rippen aus dem rohen Brettchen auszusägen, bleibt für den erfahrenen Modellflieger. Der Anfänger braucht sich mit diesen Problemen nicht zu beschäftigen.

Wenn ihr ein bißchen Sinn für technische Artikel habt, so wird ein Besuch in einer Metallwarenhandlung faszinierend erscheinen. Die ausgestellten glänzenden Werkzeuge sind ein eindruckvolles Bild. Es ist eine Freude, gutes Werkzeug zu besitzen und es bereitet persönliche Befriedigung, wenn man auch damit umgehen kann. Hier ist es, wo der Modellbauer Glück hat: Er kann mit einfachsten Werkzeugen beginnen und im Lauf der Zeit, wenn seine Handfertigkeit größer geworden ist und er Interesse an komplizierteren Konstruktionen hat, seine Sammlung langsam erweitern.

Es gibt haufenweise gutes Werkzeug für den Modellbauer und wir wollen versuchen, dies in einzelne Gruppen für die verschiedenen Arbeiten einzurufen. Es hat keinen Sinn, einen 50 kg schweren Tischlerwerkzeugkasten zu kaufen. Die meisten Werkzeuge wären für unsere Zwecke wertlos und sie sind auch von zu grober und robuster Ausführung. Durch die Art des Leichtbaues im Modellflug bedingt, genügen leichte Handwerkzeuge, die man in den einschlägigen Geschäften bekommt und sie erfüllen voll und ganz ihre Aufgabe.

Seitdem wir im Plastikzeitalter leben und weil die Plastikmodelle oft den ersten Schritt zum Modellbau darstellen, wollen wir zu Beginn sehen, was wir hier an Werkzeug benötigen. Die Liste ist kurz: Ein scharfes Messer, um das überschüssige und abstehende Material abzutrennen. - Ein kleiner Pinsel wird zum Auftragen von flüssigem Klebstoff benötigt. Tubenkleber kann man direkt aus der Tube auftragen. - Einige Federwäscheklammern ergeben handliche Zwingen, um die Teile während der Klebstofftrockenzeit zusammenzuhalten. Teile, für die die Klammern zu groß sind, können mit Gummiringen oder Klebestreifen (Tessafilm, Tixo) zusammengehalten werden. - Das Anfärben der Plastikmodelle soll mit kleinen Haarpinseln (Wasserfarbenpinsel) erfolgen und es sollen nur Farben verwendet werden, die speziell für

erzeugt werden. Es ist unbedingt von Nitrolacken abzuraten, da durch diese die Plastikteile aufgelöst werden und eine zerknitterte Oberfläche ergeben. - Eine Pinzette hilft bei der Bearbeitung von Kleinteilen. - Fast in allen Plastikbaukästen ist eine genaue Bauanleitung und die hier angeführten Werkzeuge erscheinen auch dort. Die meisten Hobbygeschäfte haben auch das nötige Werkzeug. (Vielleicht aber keine Wäschekluppen). Es empfiehlt sich auf jeden Fall, zuerst die Mutter zu fragen, ehe man die Wäschekluppen in der Waschküche organisiert!

Geht man nun von den Plastikbaukästen zu den kleineren Schnellbaukästen über, z.B. Castor, Primaner usw. und den anderen kleineren Balsamodellen, werden einige neue Werkzeuge benötigt. Als erstes wären hier einige Schneidwerkzeuge zu erwähnen. Als erstes sind das die einseitigen Rasierklingen (nicht immer sind diese zu haben; bei zweiseitigen ist zu einem käuflichen Metallklingschutz anzuraten). Besser noch sind die diversen Schnitzmesser. Hier ist besonders das X-acto 1001 geeignet. X-acto Messer und Werkzeugsätze gibt es ab S 10.-- bis S 750.--.

Der Gebrauch von Messern und Rasierklingen zum Schneiden von Balsa erfordert einige Erfahrung, Schnittversuchen an Abfallstücken zeigen die Fehler sofort am besten auf. Als erstes, Die Klingen müssen scharf sein - man achte dabei auf die Finger, denn die Messer haben die dumme Angewohnheit, ins Fleisch leichter als ins Balsa einzudringen. Stumpfe Klingen reißen das Holz. Es ist immer besser, einige leichte Schnitte auszuführen, als in einem Schwung das Messer durch Holz durchzudrücken. Bemühe Dich, das Messer senkrecht zur Schnittfläche zu halten und ziehe die Klinge in einem kleinen Winkel in Schnittrichtung. Halte das Brettchen nahe am Schnitt, um ein Splittern zu verhindern. Beim Schneiden von Bogen und Kurven ist es besser einige kurze gerade Schnitte zu machen, als den Bogen in einem Zug zu schneiden. Die entstehenden Ecken werden wieder durch gerade Schnitte gebrochen, solange bis man die gewünschte Rundung erhält. (Die Schnittbewegung gegen Ende der Arbeit ähnelt der des Wurstschnidens.)

Diese Schneidarbeiten werfen das Problem der Unterlage auf. Man vermeide ein Schneiden auf harter Unterlage, wie z.B. Sperrholz, Glas, Hartfaser oder Steinplatten. Jede dieser Unterlagen stumpft die Messer schnell ab und außerdem wird die Familie nicht gerade begeistert sein, wenn man die Tischplatte im Esszimmer ruiniert. Man benütze dicken Pappdeckel, eine Weichfaserplatte oder auch ein kleines Reißbrett, bzw. Brett aus Linde als Schneidunterlage.

Der nächste Artikel sind Stecknadeln, Stecknadeln und wieder Stecknadeln. Wo wäre der Modellflug, wenn es keine Stecknadeln gäbe. Diese sind entweder aus Stahl oder Messing, viele Modellflieger benützen lieber die Stahlstecknadeln, da man diese mit einem kleinen Magnet aufklauben kann, wenn sie verstreut werden. Es gibt die Stecknadeln in verschiedenen Größen von ca. 10 bis 50 mm. Für uns kommen hauptsächlich solche mittlerer Größe in Frage, dabei sollen sie nicht zu dick sein. Ebenfalls gut geeignet sind auch Reißbrettstifte, bzw. Reißnägeln, da man diese durch den großen Kopf bedingt, leicht eindrücken kann. Zum Eindrücken von Stecknadeln benützt man vorteilhaft einen ganz gewöhnlichen Fingerhut. Die Fingerspitzen sind sehr dankbar dafür.

Ein weiterer Grundstein des Modellfluges ist Glaspapier bzw. Sandpapier. Wegen der weichen Struktur des Balsaholzes ist Glaspapier oft viel besser geeignet als Messer und Hobel. Es ist allerdings wichtig, den Staub, der entsteht, vor dem Lackieren zu entfernen. Lege Dir Glaspapier mit verschiedener Körnung zu. Zu haben ist es in jedem Farb- oder Metallwarengeschäft. Die gröberen Sorten reißen Balsa erbarmungslos weg. Mache Dir einen Sandpapierblock in der Größe von ca. 25 x 50 x 70 mm aus Holz oder Kork. In dieser Größe kann man gut 1/8 eines Bogens benutzen. Man wickle das Glaspapier um den Klotz und befestige es mit 4 Reißnägeln.

Der nächste Gegenstand ist eine Kombizange mit etwas längeren Backen und der Schneidfläche nahe am Gelenk. Diese Zange wird zum Biegen und Schneiden von dünneren Drahtsorten benutzt. Sie eignet sich auch zum Eindrücken und Herausziehen der Stecknadeln. Beim Nadelherausziehen drehe man diese hin und her, denn durch den Klebstoff werden sie manchmal recht fest gehalten. Bei geradem Zug reißt das Holz gerne ein.

Um die Grundausrüstung zu vervollständigen, braucht man noch Azetonkleber, Spannlack, Verdünnung und Pinsel. Ein besonders schnell trocknender Klebstoff hilft bei Reparaturen auf dem Flugfeld. An Pinseln suche man solche mit ca. 7 und 14 mm breiten und flachen Enden aus. Billige Pinsel sind wie ein Schmerz im Genick - sie verlieren beinahe sofort die Haare. Man kaufe stets gute, wenn auch etwas teurere Pinsel mit weichen Borsten, denn dies macht sich immer bezahlt, weil sie bei guter und sorgfältiger Behandlung einige Jahre aushalten.

Das sind so ungefähr die wichtigsten Werkzeuge für den Anfang, mit Ausnahme von vielleicht einigen Streifen Hansa- oder Normaplast für die zerschnittenen Finger.

Wenn die Modellbauansprüche größer werden und man sich an kompliziertere Konstruktionen heranwagt, braucht man selbstverständlich auch zusätzliche Werkzeuge. Zu den Schneidinstrumenten und dem Glaspapier der Grundausrüstung füge man noch einen kleinen Hobel hinzu. Als nächstes einen Satz von Spiralbohrern und eine kleine Handbohrmaschine, eventuell tut es auch ein kleiner Drillbohrer. Ein Metalllineal oder ein Holzlineal mit Metallkante ist eine gute Hilfe beim Schneiden von langen Geraden. Eine Ahle dient zum Vorbohren und um Klebstoff in Ecken und Winkel zu bringen. Eine Schere ist zum Schneiden des Bespannmaterials gedacht. Dann wird noch ein kleiner Hammer benötigt und ein Kugelschreiber ist zum Zeichnen auf Balsa bestens geeignet. (Es genügt eine Sorte um S 4.20 und muß nicht unbedingt ein "Parker" sein.)

Wenn man den ersten Modellmotor erwirbt, braucht man wieder neues Werkzeug; diesmal ist es das eines Mechanikers. So werden einige kleine Schraubenzieher gebraucht, bei manchen Motoren braucht man einen "Phillips"-Schraubenzieher, das ist eine Type um die Schrauben mit x-förmigem Schlitz drehen zu können. Ein kleiner Franzose oder eine Zange mit Parallellbacken benötigt man zum Halten von Schraubenmütern. Für Glühkerzen lohnt es sich immer, einen Schraubenschlüssel zu benutzen. Ein "Knochenform"-Schlüssel wie er bei Fahrradwerkzeugen dabei ist, erfüllt hier bestens seine Dienste.

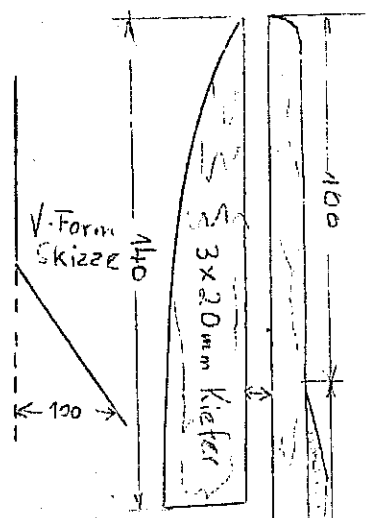
Auf jeden Fall sind Schraubenschlüssel dem "Universal-Schnell-Schlüssel", normal als Kombizange bekannt, vorzuziehen. Kombizangen eignen sich am besten zum Öffnen von Treibstoffkannen (oder Bierflaschen), haben aber am Zylinderkopf des Motors nichts verloren.

Ein anderer, großer Gegenstand ist ein gutes Arbeitsbrett. Wie schon bei den Schneidunterlagen erwähnt, eignet sich ein Linden- oder Pappelbrett (Kiefer tut es auch) hervorragend, nur muß dieses auf einer geraden Unterlage aufliegen, da es sich sonst durchbiegt. Viele Modellbauer bevorzugen die Verwendung von Reißbrettern. Diese sind an den Kanten verstärkt und dadurch verzugsfrei. Ein Reißbrett der Größe ca. 60 x 90 cm kann man zu etwa 70 - 100 Schilling erwerben. Diese Auslage hält aber die ganze Modellbauaufbahn aus. Es wird auch ein etwas größerer Pinsel gebraucht mit etwa 25 mm Breite. Dazu einige Rollen Klebestreifen, um die Arbeit bei mehrfarbigen Anstrichen zu erleichtern. Man streicht einmal farblos über die Kanten des aufgeklebten Klebstreifens und verhindert dadurch, daß die zweite Farbe unter diesen rinnt.

Der nächste Schritt auf der Leiter bringt eine weitere Ausdehnung der Werkzeugsammlung. Mit folgenden Schneidwerkzeugen kann man auch die kompliziertesten Arbeiten bewältigen: Laubsäge, Feinsäge, Eisensäge. Ein größerer Hobel und eine Handbohrmaschine können auch beigelegt werden. Verschiedene Klammern sind von großer Hilfe. Ein Winkelanschlag hilft beim Schneiden rechter Winkel. Zur Metallbearbeitung machen Flach-, Rund- und Dreikantfeilen, sowie Rund-, Flach-, Schneid- und Schraubstockgreifzangen viele Arbeiten leichter. Körner, Locheisen, Reibahle und Blechschere runden die Sammlung ab. Werden Radialarbeiten ausgeführt, muß man einen guten LötKolben, vorzugsweise einen elektrischen, haben. Dazu natürlich Lötzinn, Lötdraht und eine säurefreie Löt pasta. Eventuell kann man auch einen mittleren Tischschraubstock anschaffen.

Bisher wurden Motorwerkzeuge nicht erwähnt. Sollte es das Budget und der Werkstättenraum vertragen, kann man viele kleine Motoren für sich arbeiten lassen. Erstes dieser Liste ist die Elektrohändbohrmaschine. Zu dieser gibt es verschiedene Zusätze, um daraus eine Ständerbohrmaschine und andere Geräte zu machen. Dies sollte ein ausschlaggebender Grund zur Anschaffung sein. Eventuell kann man auch eine Schwingmotorlaubsäge erwerben, falls sich die Bohrmaschine nicht dazu umbauen läßt. Doch gibt es auf diesem Gebiet eine so große Auswahl, daß wir nur kurz die wichtigsten aufzählen wollen: Elektrohändbohrmaschine, Laubsäge, Kreissäge, Bandsäge, Glaspapier- und Schleifscheibe, Bandschleifer und Ständerbohrmaschine. Mit diesen Werkzeugen kann man alle bisher erträumten Modelle bauen. Für ein Superfinish wäre noch eine Farbspritzvorrichtung notwendig. Wer sich leisten kann? bitte!

Man versuche die Werkzeugsammlung in zwei Gruppen zu teilen: Werkstattwerkzeug und Flugfeldwerkzeug. In der Werkstatt ist ein Aufhängebrett günstig. Eine kleine Werkzeugkiste wird zum Flugbetrieb mitgenommen. In dieser soll auch Treibstoff und Pumpe, einige Schlüssel und Zangen, Schraubenzieher, sowie Stecknadeln, Messer, Klebstoff, Glaspapier und einiges Material sein. Die "Yo-Yo" Flieger (Fesselflug) benötigen selbstverständlich einen Fesselfluggriff mit Leinen. Auch sollte ein Lappen zum Säubern enthalten sein. Eine ausrangierte Zahnbürste kann man zum Reinigen des Motors nehmen. Bei Gummimotormodellen braucht man eine Handbohrmaschine mit eingehängten und gesicherten Haken zum Aufziehen. Als letztes darf man auf eine ausreichende Menge Gummiringe nicht vergessen!



3 Anstriche
Porenfüller
dazwischen und
abschließend
fein schleifen!

Einstellwinkel
0 - 0

Schwerpunkt
50 - 60%

Gewicht: 28g.

Wenig oder
kein Ballast nötig

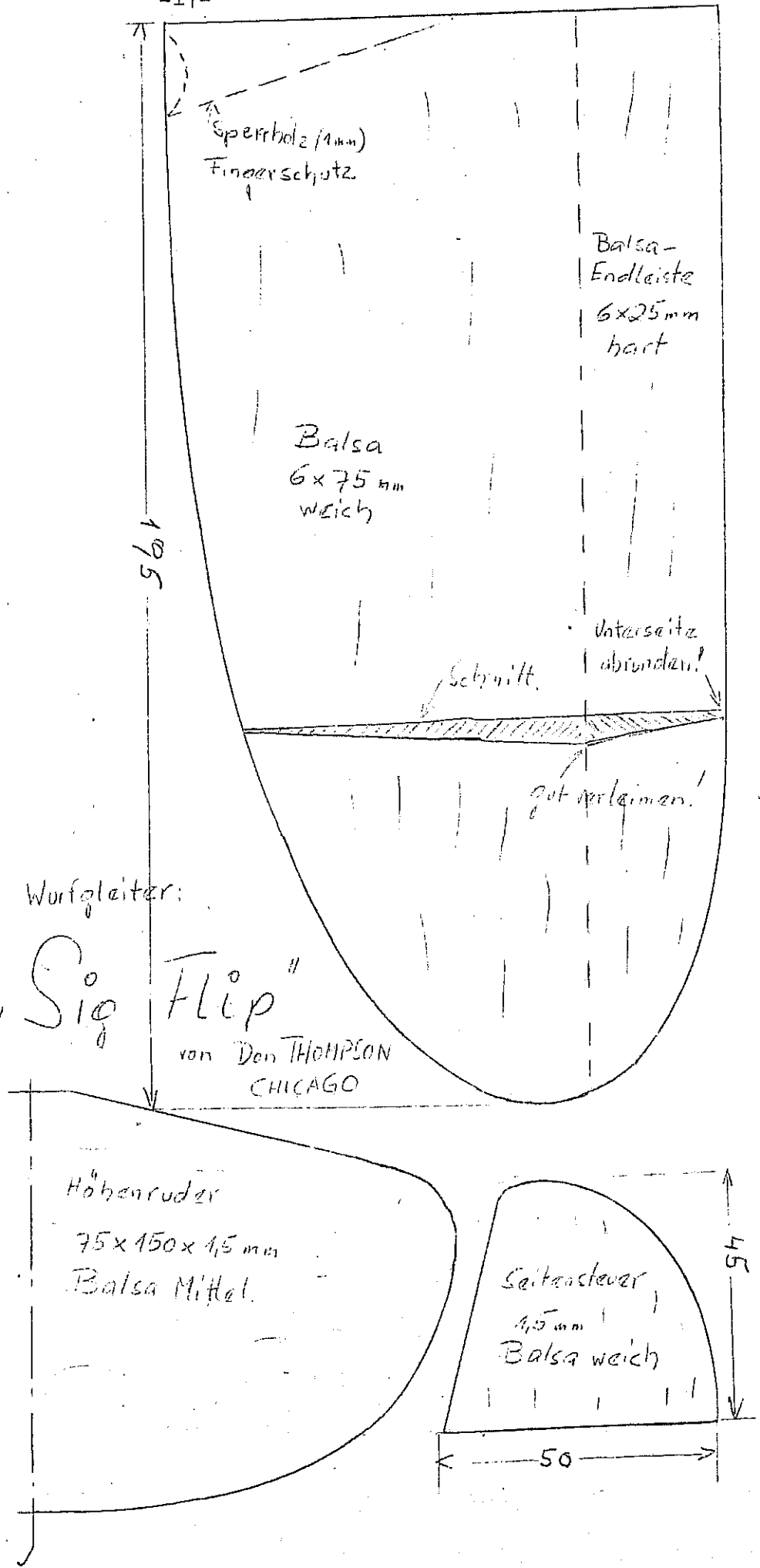
freundliche Genehmigung:

"The Airfoil"
Toronto

Balsa BEAVERS MODEL FLYING CLUB

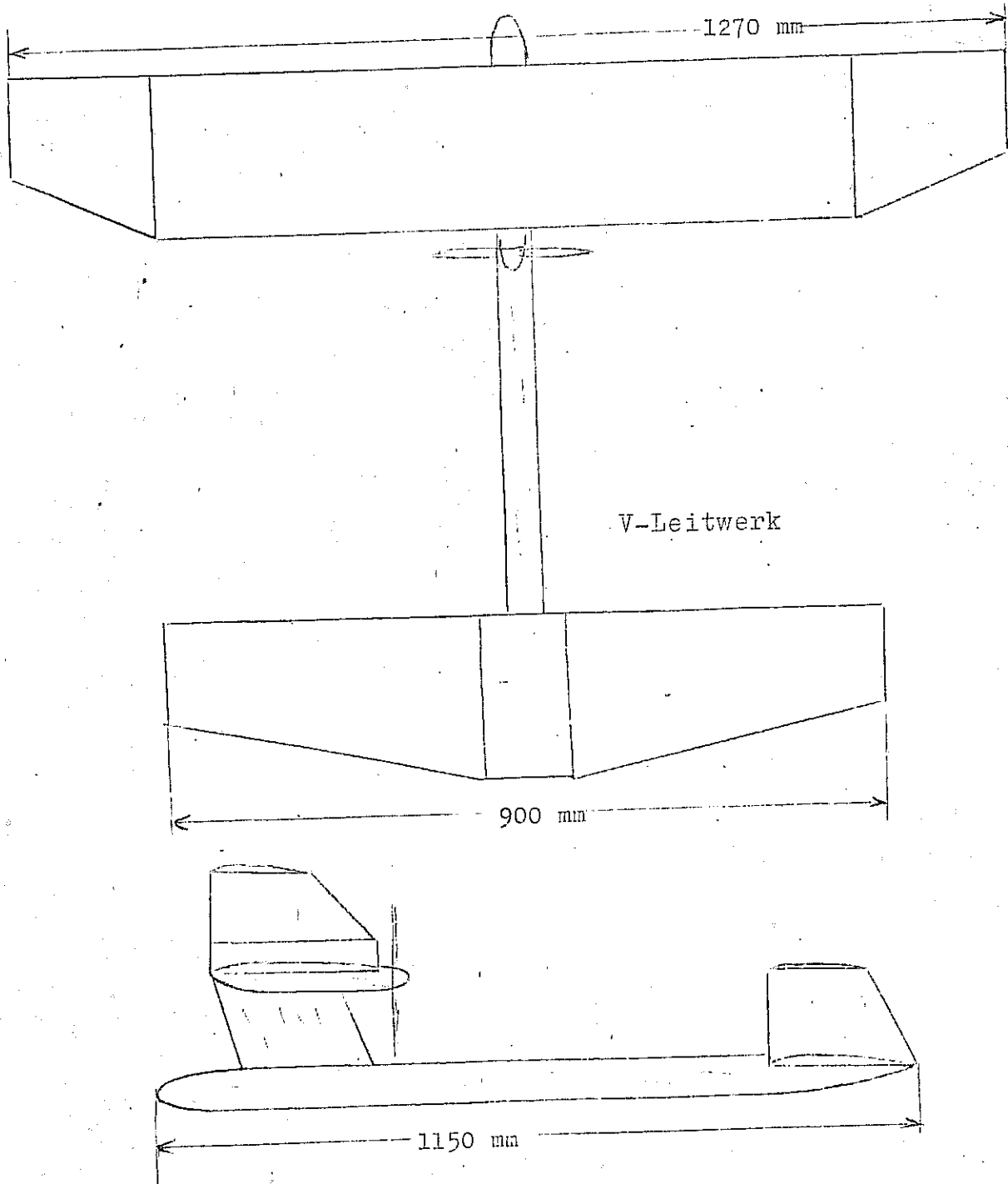
6x6 mm Kiefer

← gut 2x2 mm Verjüngung



"The Pusher."

von John Easton ein Projekt aus Canada
mit freundl. Genehmigung: "The Airfoil"



Der Hauptgrund, warum ich ein Modell mit Druckschraube verwende:

Der Parasol vorne, mit V-Leitwerk ohne Seitensteuer ergibt mehr Schuß von der Luftschraube, da die gegenseitige Beeinflussung klein ist. Es ist auch dadurch leichter zu trimmen.

Ohne Luftschraubenstrahl auf den Parasol sollte der Kraftflug einfach und sicher zu trimmen sein.

SCHIFFSMODELLBAU:

- Der Autor zwischen Verbandsmitteilungen und Fachmagazin. -

Wiederholt treten im Schiffmodellbau (wie auch in anderen Modellbausparten) aktuelle Probleme und Fragen zutage, deren Beantwortung eine rasche Erledigung im Interesse unserer Amateure erheischen. Diesem Umstande abzuhelpen, erscheinen für diesen engeren Kreis nicht nur bei uns, sondern auch anderwärts die internen "Verbandsmitteilungen", eine Einrichtung, deren Existenzberechtigung von niemandem bestritten wird. Das wertvollste daran ist die Behandlung und Besprechung momentan aktueller Probleme, Herstellungsmethoden usw. mit Skizzen aus der Feder unserer aktivsten und tüchtigsten Kollegen. All dies begründet die Herausgabe derartiger "Verbandsmitteilungen in eigener Regie" durch die Verbandsleitung und ist durchaus begrüßenswert, wenn auch der fallweise Mangel an Mitarbeit seitens weiterer Kreise der Kollegenschaft die ansonsten gute Ideen in ihrem Gehirnkasten spazieren tragen, noch etwas zu wünschen übrig läßt. - Also freiwillig mitarbeiten und mit Herstellungsmethoden, Neukonstruktionen, gewonnenen Erfahrungen etc. nicht hinterm Busch halten!

Wesentlich anders hingegen die von berufsmässigen Verlegern herausgebrachten periodischen "Fach"-Magazine und Bastelzeitschriften. Es sind dies Auflagen, die meist in 4-stelligen (bei einem Magazine sogar 5-stellig) Exemplaren auf den Markt geworfen werden. Hier kann sich eine Redaktionsleistung nicht wie bei unseren eigenen Verbandsmitteilungen einzelnen Interessengruppen widmen, hier herrscht "Massenkost". Gewiß bemüht sich dabei jeder Redaktionsstab krampfhaft, stets neue "Attraktionen" und Schlager, aber damit auch manches "Blech" zu bringen. Business is business, die Auflagezahl muß (oder soll) stetig steigen! - (Vielleicht werden wir einmal als "Sensation" und Reklameschlager in dem einen oder anderen "Fach"-Magazin noch von der Neuaufstellung der verpatzten Kinderwiege als Museumsfregatte und der zu einer Privatyacht umgestülpten Badewanne etwas zuverkosten) bekommen. - Sensationen um jeden Preis! Findet sich dessen ungeachtet der eine oder der andere unserer Modellbaukollegen

bemüßigt, an die Redaktion des einen oder des anderen Magazines einen aus seiner Feder stammenden Fachbeitrag einzusenden, so wird er (sonderlich der Neuling) sein Wunder erleben. Neben einer saftigen Wartezeit von 1 1/2 - 3 Monaten, während welcher er seitens einer Redaktion keinen Bescheid erhält, ob seine Arbeit überhaupt angenommen ist oder nicht, muß er sich dessen ungeachtet immerhin gefaßt machen, zuguterletzt abgewiesen zu werden. Da die meisten der besseren Magazine in ihren Redaktionsstuben sogenannte "Sachbearbeiter und Experten" sitzen haben, bleibt es letzten Endes deren eigenem Ermessen anheimgestellt, über Annahme oder Ablehnung zu entscheiden. Wird hingegen eine Arbeit akzeptiert, so muß es sich der Autor gefallen lassen, daß seine mitunter sehr mühevollen Arbeit wegen eventuellen Spaltenraum-mangels wesentlich verkürzt und "gestutzt" wird. Eine für den Autor unangenehme Sache. -- Aus diesem Grunde möge es sich jeder unserer österreichischen Kollegen vorerst dreimal überlegen, an ausländische Redaktionen Beiträge zur Publizierung einzusenden. Und nun etwas über die leidige Honorarfrage. Seriöse Redaktionen honorieren meist nach längerer Zuwartezeit erschienene Arbeiten ziemlich anständig (durchschnittlich ca. 30.- DM/Druckseite). Zu deren Aufzählung genügen gerade 3 Finger der Hand. Leider finden sich mehr solche, bei denen es sich der Amateur "als Ehre" anrechnen darf, überhaupt zu Worte zu kommen. Als dritte Kategorie sind jene Blättchen zu nennen, die zwar "wollen, aber nicht können". - Hier gehts um "Gotteslohn".

Aus diesem Grunde sieht sich der Schreiber dieser Zeilen bemüßigt, gleich bei Einsendung eines Fachartikels sich vorher über eine entsprechend anständige Honorierung mit der betreffenden Redaktion ins Einvernehmen zu setzen. - So aber ein "geschäftstüchtiger" und gefinkelter Verleger aus dem Verkaufe seiner Presseerzeugnisse Kapital schlägt, ist es nur recht und billig, auch dem Autor seinen entsprechenden Anteil zukommen zu lassen! - (In 99 von 100 Fällen erwachsen dem Autor durch Experimentieren, Anfertigung von Probe-stücken usw. selbst erhebliche Kosten, die derart einen großen Bruchteil dieser Entlohnung auffressen.)

Darum, liebe Kollegen, steuert die Ergebnisse eurer Erfahrungen in allererster Linie unseren eigenen Mitteilungsblättern zu, alles andere ist von sekundärer Bedeutung.

Karl Koffend.