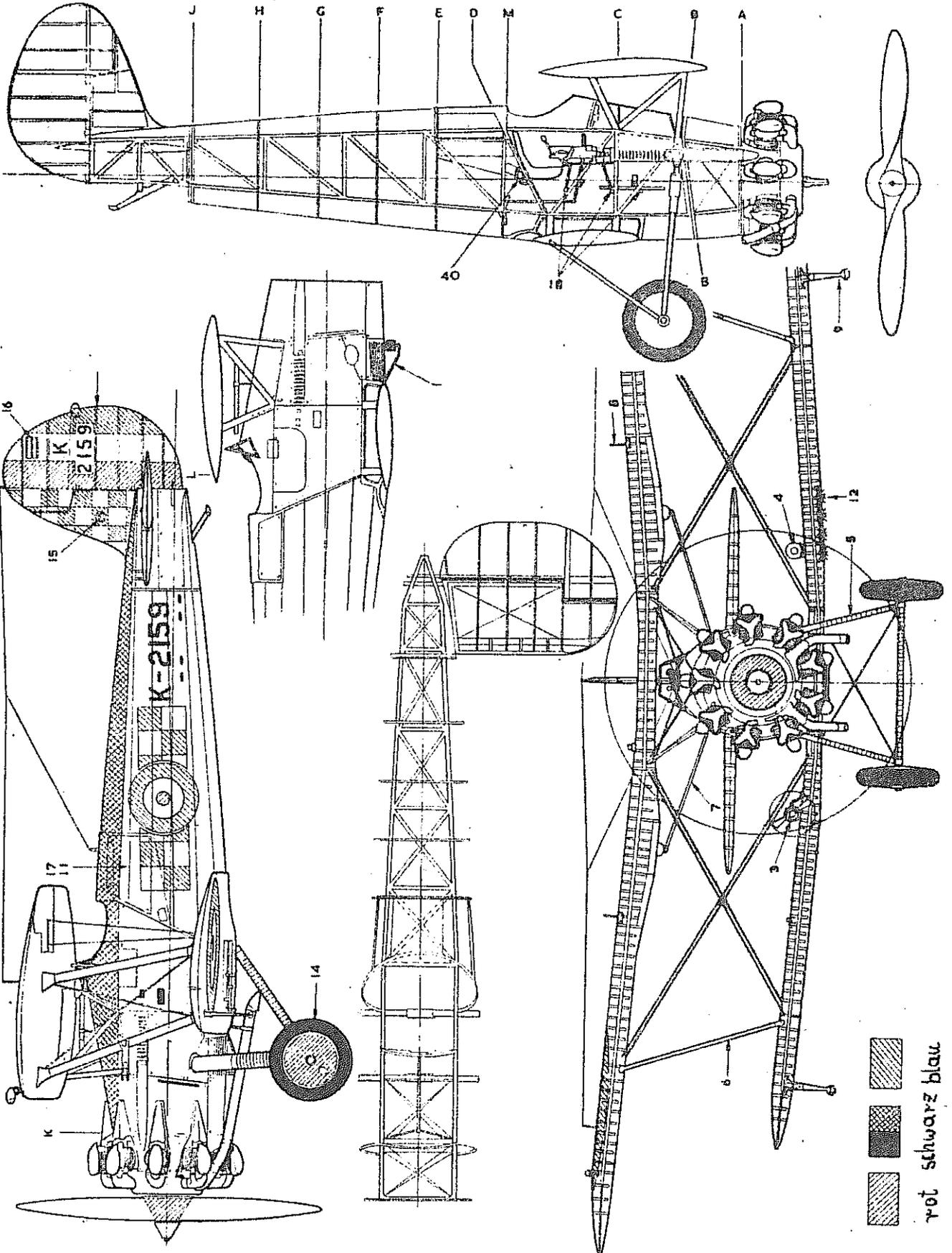


# MODELLSPORT



FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU



III  
IV  
1964

An alle unsere Flugmodellsportler!

Es ist an der Zeit, daß wir uns ein paar Gedanken über den Fortschritt machen, den unser Verband - gemeint sind diesmal vornehmlich die Flugmodellbauer - im letzten Jahr gemacht hat. Es besteht kein Zweifel, daß, was das innere Leben des ÖMV anlangt, in den Vorjahren ein Blühen und Gedeihen eingesetzt hat. Wir müssen uns gegenüber dabei aber ehrlich genug sein, um zuzugeben, daß dieses Gedeihen unseres Verbandes, ohne die vielfältige Hilfe, die uns von den verschiedensten Stellen zuteil wurde, nicht zustande gekommen wäre.

Wir wissen, oder sollten es zumindestens, daß wir für diese Hilfe aber auch positive Leistungen zu erbringen haben. Dies können wir am besten dadurch tun, daß wir die vom Aero-Club vorgeschriebenen Modellflugprüfungen ehe baldigst **ablegen**.

Wie sieht es nun damit aus. Um es kurz zu sagen, es könnte besser, viel besser sein. Gemessen an der Stärke unseres Verbandes, an der uns zur Verfügung stehenden Ausrüstung, ist zu sagen, daß die Anzahl unserer C-Stimmen (auf die es hier ankommt) viel zu gering ist. Bedauerlicherweise ist es auch vorgekommen, daß gültige C-Stimmen aus irgendwelchen organisatorischen Gründen (Nichtbezahlung des Mitgliedsbetrages etc.) beim Luftfahrertag nicht aktiviert werden konnten. Es mußte festgestellt werden, daß in einzelnen Bundesländern kein Zuwachs an C-Stimmen verzeichnet werden konnte, ja bei einzelnen Bundesländern die Anzahl dieser Stimmen sogar abgenommen hat. Wir müssen uns darüber im klaren sein, daß, falls sich die Dinge hier nicht entscheidend bessern, die Gefahr besteht, daß unsere Gönner und Helfer ihre Haltung uns gegenüber überprüfen und ihre Schlußfolgerungen ziehen werden. Die Bundesleitung macht daher eindringlich aufmerksam, daß gegenwärtig bei allen Landesverbänden und bei allen Gruppen intensivste Anstrengungen unternommen werden müssen, um alle unsere Mitglieder, die das entsprechende Lebensalter besitzen, zur Vorbereitung und Ablegung der C-Prüfung zu verhalten.

Als geeignetes Instrument, um dieses Ziel zu erreichen, hat sich der A 1-Segler in Standardbauweise von unserem

Kollegen E. Jedelsky erwiesen. Die Bundesleitung erwartet, daß alle unsere Mitglieder, die in absehbarer Zeit in den von ihnen bevorzugten Klassen nicht zur C-Prüfung kommen, dieses Modell bauen und sich einem entsprechenden Training für die C-Prüfung unterziehen werden.

Die Bundesleitung hofft, beim nächsten Luftfahrertag entsprechende Erfolgsmeldungen unseren Mitgliedern, Helfern und Gönnern vorweisen zu können.

Die Bundesleitung

Ich darf aus eigener Erfahrung berichten, daß es mit dem A1-Segler unseres Freundes Jedelsky, auf dessen Leistungen wir sehr stolz sein dürfen, wirklich nicht schwer ist, das berechnete Verlangen unserer Bundesleitung zu erfüllen.

Euer K. B.

E. Jedelsky:

Moderner Flugmodellbau  
mit  
"Standard" - Bauelementen

---

Die "Standard"-Bauweise - der Matadorbaukasten des Flugmodellbaues.

"Standard"-Bauelemente erhältlich:

Nach fast 3 jähriger Entwicklungs- und Erprobungszeit der Produktionsgrundlagen wie Maschinen, Werkzeuge, Vorrichtungen, Material usw. ist nun bei der Firma Karl Aigner, Grünburg Nr. 256, Ob.Österr., das reichhaltige Sortiment der "Standard"-Bauelemente in erstklassiger Materialqualität und ausgezeichneter Maßpräzision herausgekommen.

Grundgedanke der "Standard"-Bauweise - Zusammensetzen fertiger Bauelemente:

Moderner Flugmodellbau muß rasch, unkompliziert und mit wenig Aufwand an Werkzeugen und Vorrichtungen vor sich gehen können, soll er möglichst vielen Interessenten mit Erfolg zugänglich gemacht werden. In der "Urzeit" des Flugmodellbaues spaltete man die für Rippen und Holme benötigten Leisten sogar noch selbst vom Bambusrohr. Die moderne Technik bedient sich dagegen bei ihren Konstruktionen des reichhaltigen Angebotes weitgehendst vorgefertigter, genormter und zueinander passender Einzelteile. Keinen Baumeister würde es einfallen, sich die für seine Bauwerke benötigten Einzelteile wie Ziegel, Deckenträger, Fenster und Türen, Fußböden, Installationen usw. erst selbst herzustellen. Flugmodellbau ist daher optimal, wenn die zum Bau benötigten Einzelteile als komplett vorgefertigte "Bauelemente" in reicher Auswahl in verschiedenen Größen und zueinander passender Form angeboten werden. Daraus kann dann der Modellbauer durch entsprechende Kombination

mühe los jeden nur erdenklichen ureigendsten Entwurf verwirklichen. Dies nun ermöglicht die "Standard"-Bauweise mit ihren Bauelementen so universell, daß sie als der Matador-, Märklin oder Legobaukasten des Flugmodellbaues bezeichnet werden kann.

#### Ausgereifte und erprobte Bauweise:

Eine 10 jährige Entwicklungsarbeit wurde geführt, um die richtige Dimensionierung und Form der Bauelemente zu finden und um die Bauweise in der erbarmungslos harten Zerreißprobe des heutigen Leistungs-Wettkampf-Sportes in den verschiedensten Klassen und Sparten auf Herz und Nieren zu testen.

#### Erfolge der "Standard"-Bauweise:

- 1.) Beim ersten Erscheinen in der Modellfliegeröffentlichkeit beim internat. Nurflügelwettbewerb 1954 in Bremen: ausgezeichnet durch Ing. F.W. Schmitz mit dem Konstruktionspreis des Max Plank Institutes für Strömungsforschung in Göttingen.
- 2.) Der A<sub>2</sub> - Weltmeister 1963 siegte im entscheidenden letzten Durchgang mit seinem "Standard"-Modell.
- 3.) Dazwischen: ungezählte Erfolge in und außerhalb Europas.

#### Die Bauelemente:

Die wichtigsten und kompliziertesten Teile des Flugmodells sind Flügel und Leitwerk. Dafür liegt bereits ein reiches Sortiment fertiger Bauelemente vor. Dieses Sortiment gliedert sich in:

#### Beilage 1

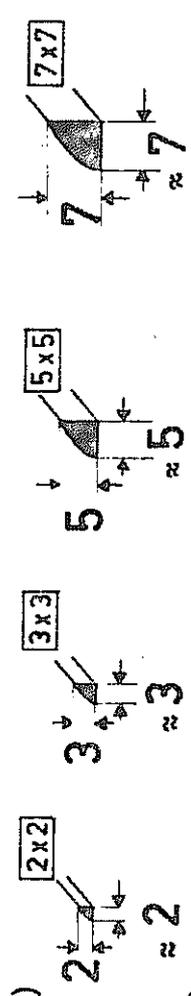
Ein ähnliches System von Bauelementen für den Rumpfbau ist in Erprobung.

**RIPPEN, 1,5 m/m stark:**

(aus Erle)

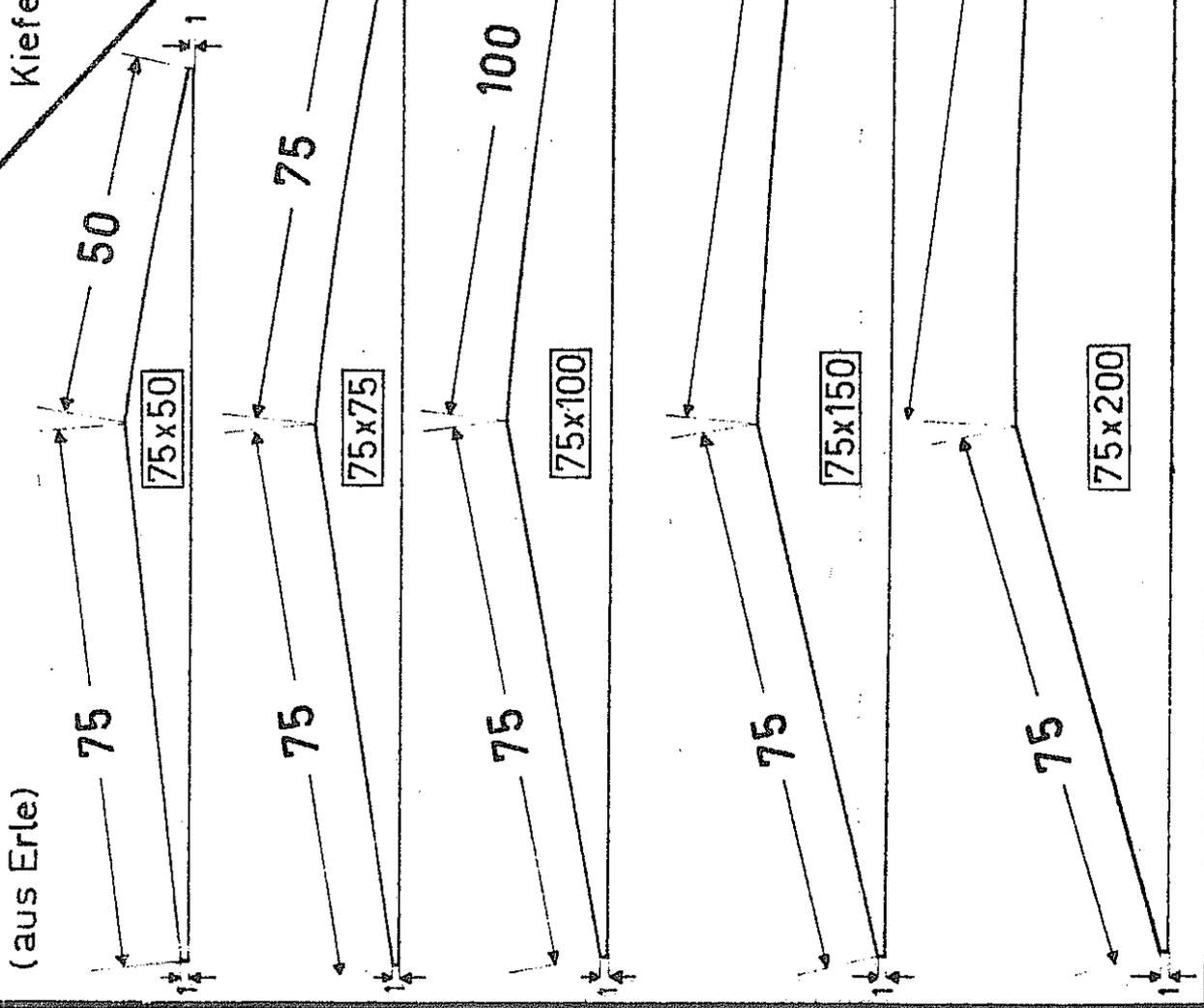
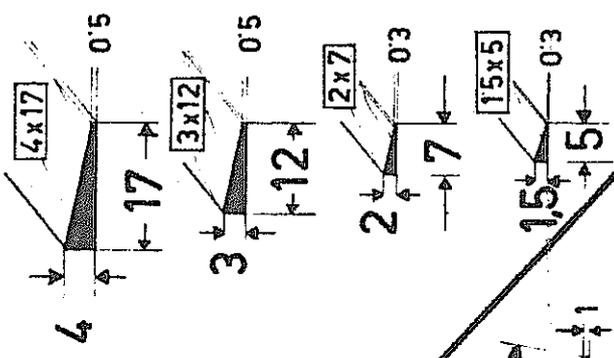
**NASENLEISTEN, 920 u. 1210 m/m lang. (aus Erle o.**

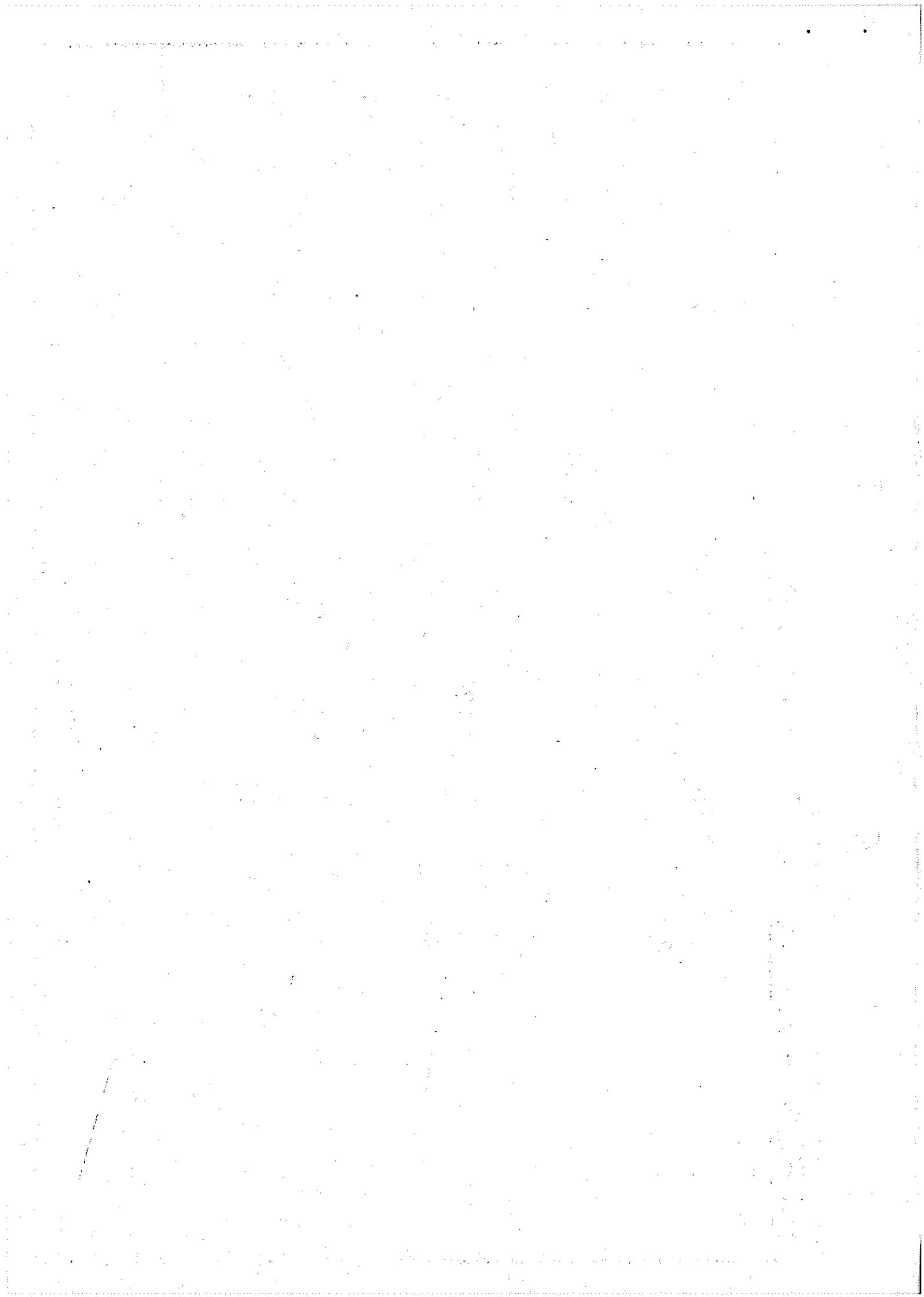
Kiefer)



**ENDLEISTEN, 920 u. 1210 m/m lang.**

(aus Kiefer)



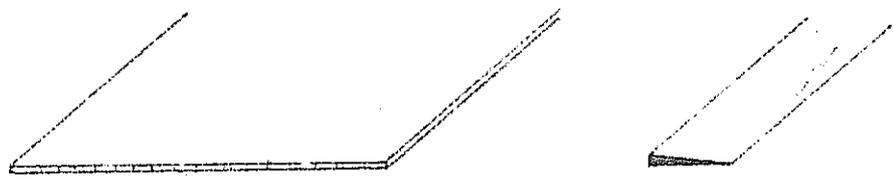


# DIE „STANDARD“-BAUELEMENTE



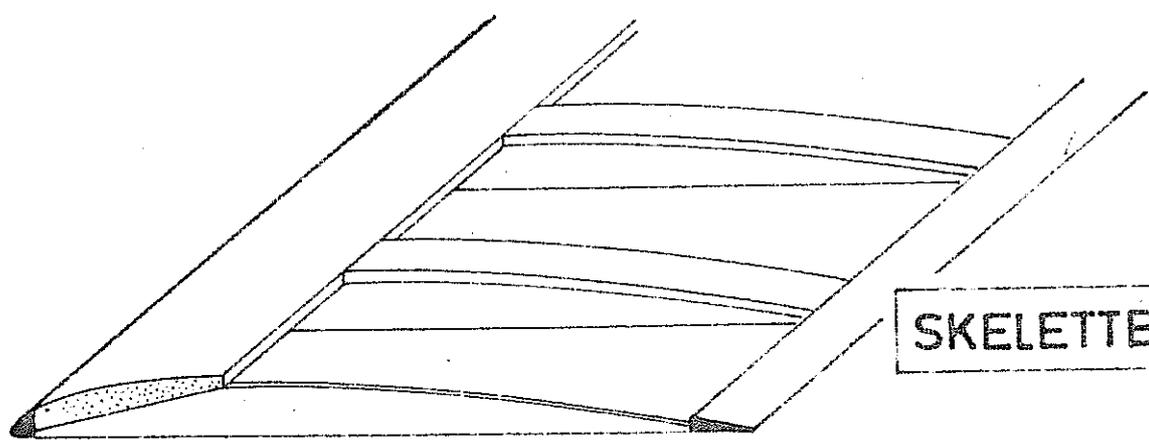
NASENLEISTE PROFILBRETT

RIPPE



BEPLANKUNG

ENDLEISTE



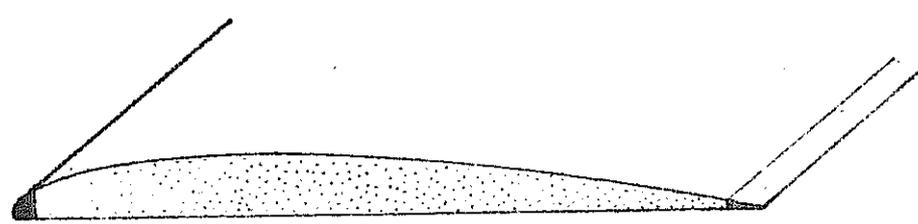
SKELETTBAU

OBER=U. UNTERSEITE BESPANNT

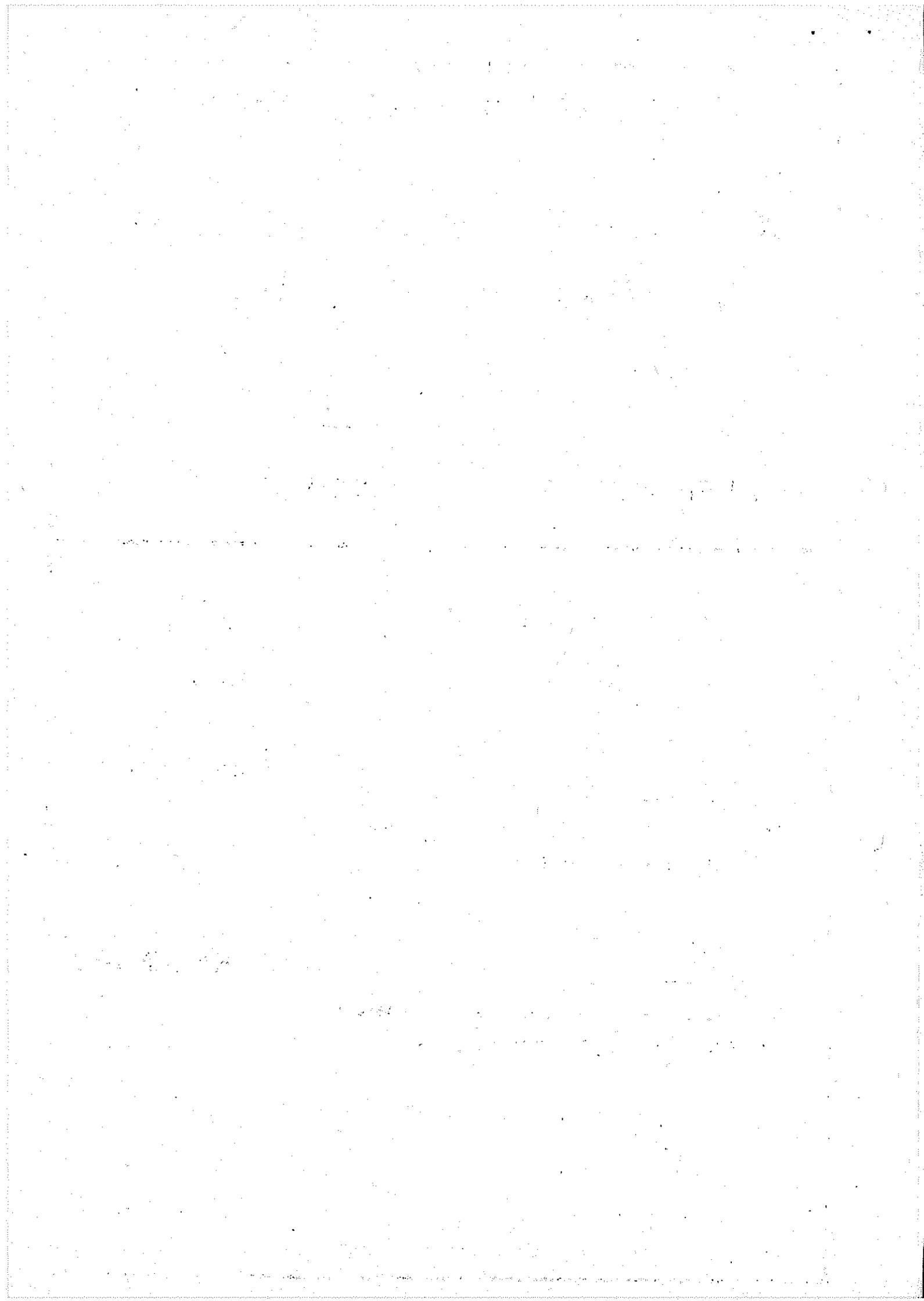


SCHALENBAU

OBER=U. UNTERSEITE BEPLANKT

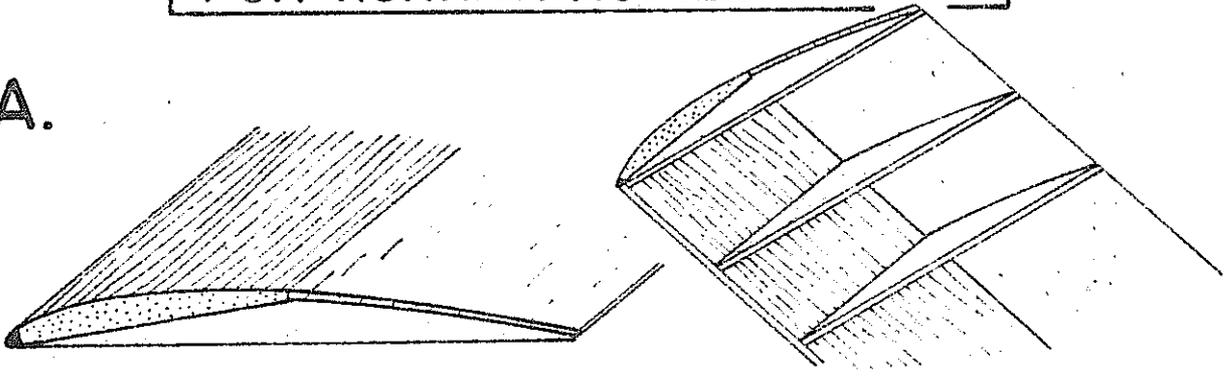


VOLLBAU



„OFFENE“-STANDARDBAUWEISE  
FÜR KONKAVPROFILE

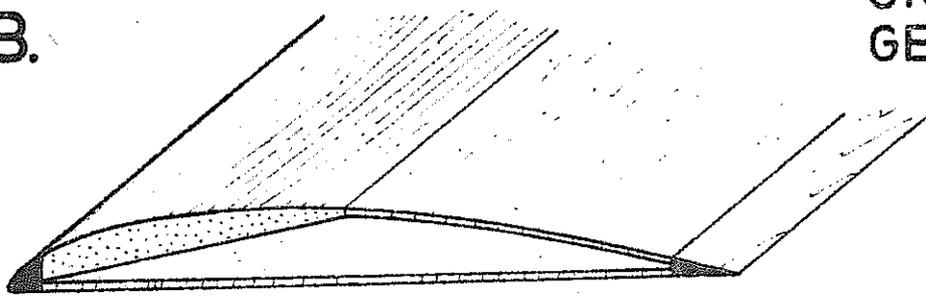
A.



UNTERSEITE OFFEN

„GESCHLOSSENE“-STANDARDBAUWEISE FÜR  
PROFILE MIT GERADER UNTERSEITE

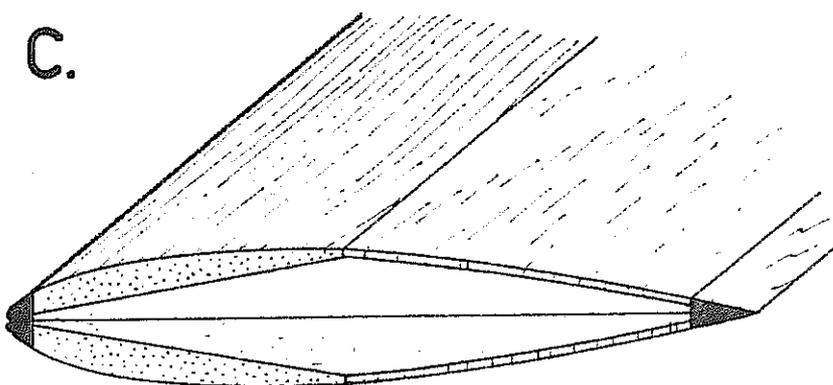
B.



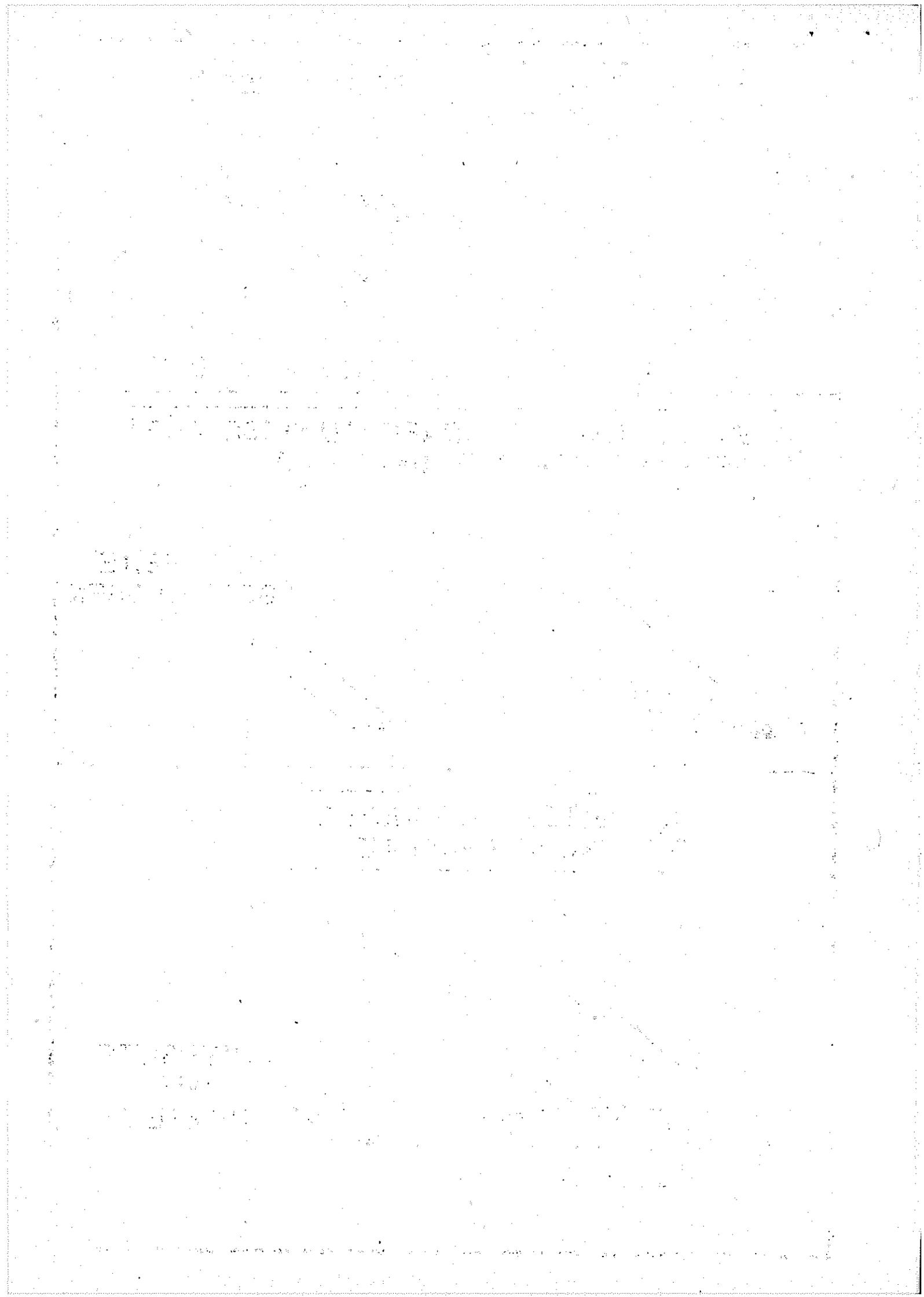
UNTERSEITE  
GESCHLOSSEN

„DOPPELTE“-STANDARDBAUWEISE  
FÜR TROPFENPROFILE

C.

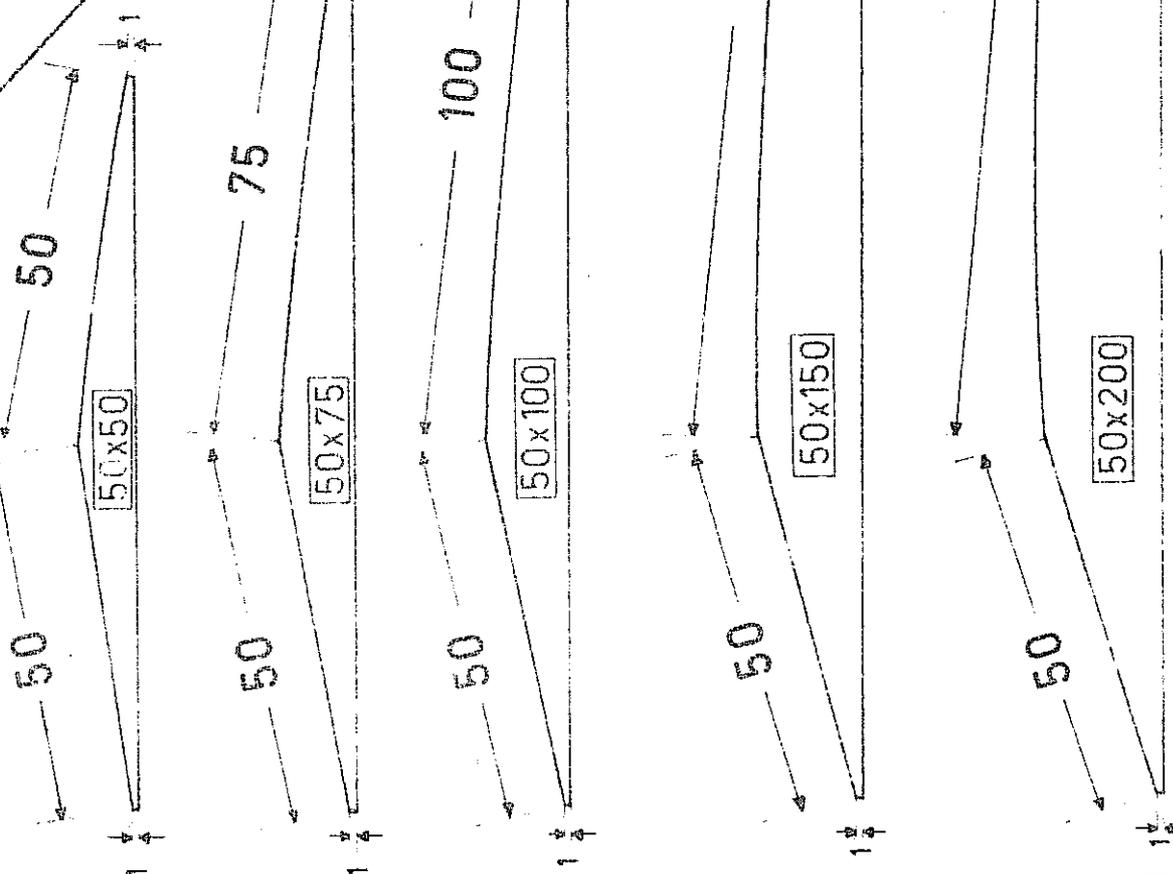


UNTERSEITE  
WIE  
OBERSEITE



RIPPEN, 1,5<sup>m</sup>/m stark:

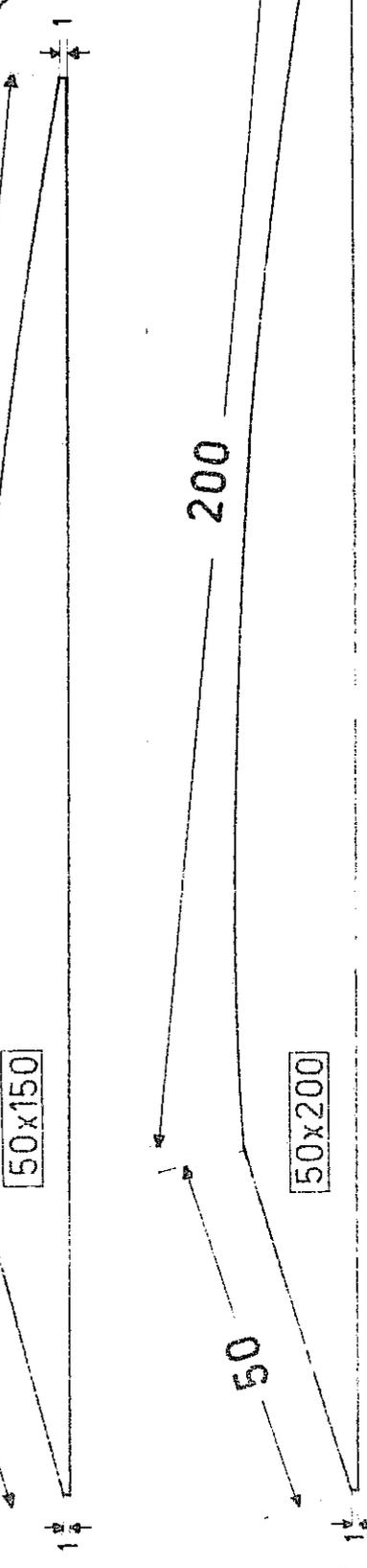
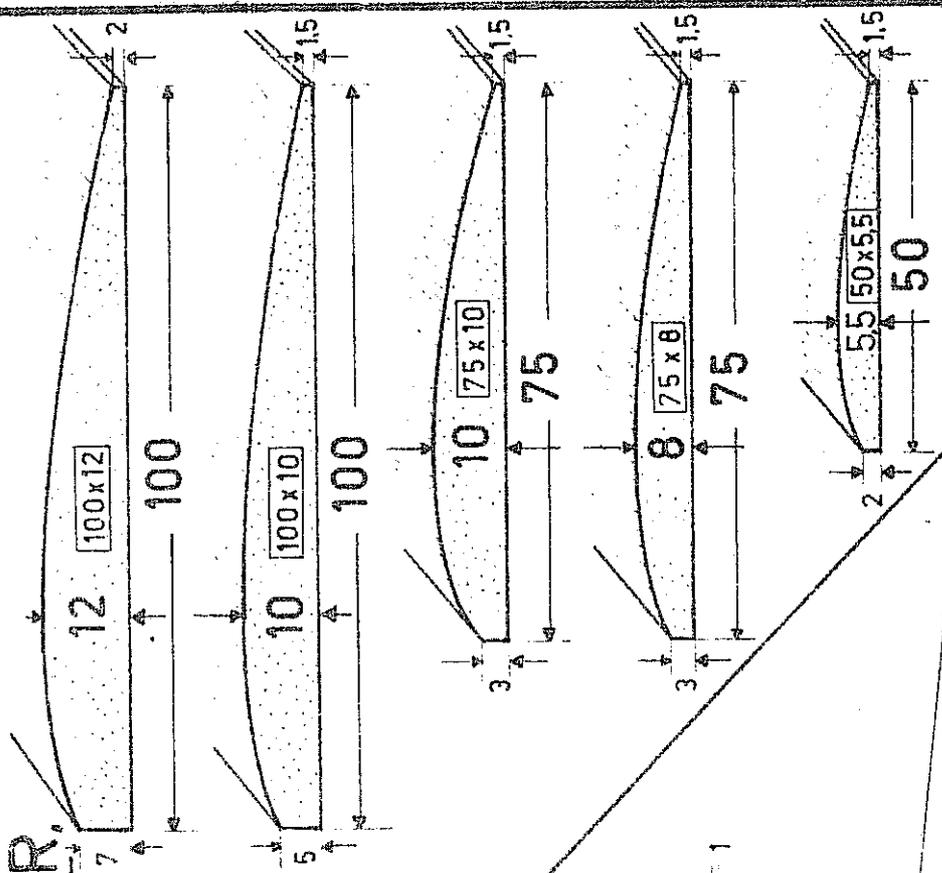
(aus Erle)

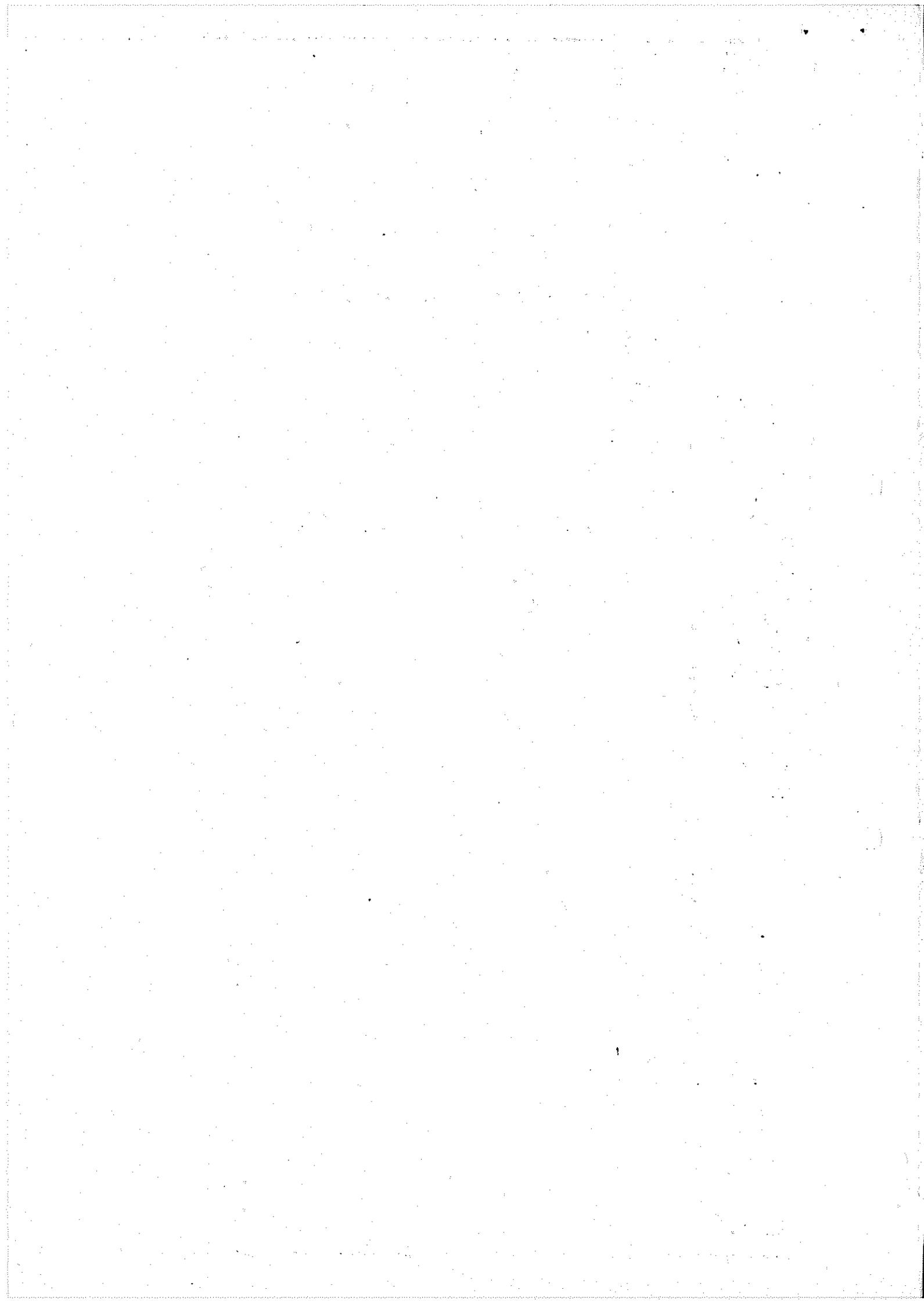


PROFILBRETTER,

920 u. 1210<sup>m</sup>/lang

(aus Balsa)





## Die Saison 1964 hat begonnen

Jugendliche waren die Ersten .....

Die heurige Flugsaison wurde mit einem Jugendwettbewerb des ASKÖ-Wien eingeleitet. Es war ein Wettbewerb ganz besonderer Art. Er war ganz offen ausgeschrieben und jeder Jugendliche konnte daran teilnehmen, egal ob er Mitglied eines Vereines war oder nicht.

Zugelassen war nur der STANDARD A I - Segler von Erich Jedelsky, der bei der Firma Oskar Czepa als Baukasten erhältlich ist.

Wie der Name schon sagt, handelt es sich dabei um ein Flugmodell in der STANDARD-BAUWEISE, die immer mehr Raum greift. Es hat eine Spannweite von 122 Zentimeter und ist mit einer Thermikbremse und mit einer Kurvensteuerung ausgerüstet.

Die Flugeigenschaften sind hervorragend und dabei kann dieser Vogel von einem halbwegs geschickten Jugendlichen in einer Bauzeit von 10 - 12 Stunden hergestellt werden.

Der Wettbewerb war für den 8. März 1964 ausgeschrieben. Bei Schlechtwetter war eine Ausweichmöglichkeit für den 16. März vorgesehen.

Zwei Tage vor dem 8. März begann es stark zu schneien und die bereits wieder grüne Donauwiese wurde über Nacht in eine Schneelandschaft verwandelt. Am Sonntag selber aber war herrliches Winterwetter, doch wurden manche Wettbewerber durch den gefallenen Schnee abgehalten, zu kommen. Die Unentwegten aber kamen und flogen dabei recht schöne Zeiten. Dabei gingen nicht weniger als 4 Flugmodelle auf Reise und kehrten niemals wieder. Um aber auch den Daheingeblienen eine Chance zu geben, wurde der Wettbewerb eine Woche später fortgesetzt. Leider spielte das Wetter aber diesmal nicht mit und starker Schneefall und viel Wind beeinträchtigten die Flugzeiten.

Der 1. ÖMV-Standard A I - Wettbewerb wurde in zwei Klassen ausgetragen. Klasse I für Jugendliche unter 16 Jahre, Klasse II für Jugendliche über 16 Jahre. Es waren insgesamt 6 Durchgänge zu fliegen, wovon 3 mit 18 m Schnur und 3 mit 50 m Schnur geflogen werden mußten.

## Das Sortiment:

Das derzeitige Sortiment, welches noch Erweiterungen erfahren soll, besteht aus den im folgenden in natürlicher Größe dargestellten Bauelementen:

Beilage 2 + 3

## Die 3 Modellflug-Grundprofile in "Standardbau":

Für die großen Hauptsparten Freiflug, Fesselflug und RC-Flug, welche bei Ausnahme des geringen Saalfluges praktisch den gesamten Modellflugsport ausmachen, werden prinzipiell 3 Profiltypen benötigt: das Konkavprofil, das Profil mit gerader Unterseite und das Tropfenprofil. Alle drei sind in Standardbauweise möglich:

Beilage 4

## Die 3 Modellflug-Grundbauweisen in "Standardbau":

Im Modellflug sind 3 Grundbauweisen unterscheidbar: die Skelettbauweise (inneres Gerippe und äußere Bespannung), die Schalenbauweise (äußere Schale mit innerem Stützwerk) und die Vollbauweise (durchwegs aus vollem Material). Alle drei sind rein, vor allem aber in ihren vielerlei Kombinationen je nach dem speziellen Bedarf im Modellflugsport in Gebrauch. Die "Standard"-Bauweise ermöglicht auch diese drei Grundbauweisen bei allen 3 Grundprofilen in vielfältigster Kombination:

Beilage 5

Schiffsmodellbau:

A U S S C H R E I B U N G !

Die Landesleitung Tirol der Gewerkschaftsjugend der Bau-Holzarbeiter veranstaltet am 30. Mai 1964 Beginn 13 Uhr am Lansersee/Igl, Innsbruck den

I. Internationalen A L P E N P O K A L

Schiffsmodellwettbewerb

Dieser Wettbewerb steht unter dem Ehrenschutz des Vizebürgermeister der Stadt Innsbruck Herrn Oberfeldner.

Dieser Wettbewerb findet nach den Regeln der N A V I G A statt.

Folgende Klassen gelangen zur Austragung:

F1-V3,5 F1-V10 F1-E30 F1-E300 F3-V F3-E F-2.

In den Klassen: F1-E30 sowie F-2 findet je ein Durchgang statt.

In den weiteren Klassen je zwei Durchgänge.

Für den Sieger jeder Klasse wurde ein Pokal gestiftet.

Dieser Wettbewerb findet bei jeder Witterung statt.

Siegerehrung Samstag, den 30. Mai 1964 um ca. 20 Uhr im Gasthof B Ä R Patsch/Innsbruck mit gemütlichen Abend.

Nächtigungsmöglichkeiten im Gasthof B Ä R Patsch/Innsbruck (Nächtigung plus Frühstück ca. 50,- Schilling)

Nennungsschluß: 18. Mai 1964

Nennung an: Landesleitung des Ö.G.B.

Tirol Bau-Holz Koll. Frötscher

Innsbruck Südtirolerplatz 14-16

oder: Andexlinger Raimund

Hinterbrühl N.Ö.

Kientalg. 4

Die Ergebnisse:

18 m Schnur 50 m Schnur ges.

Jugendklasse I

1. Dietl Alex ÖMV-Inzersdorf	63	73	64	86	87	66	439	Sek.
2. Zunt Alfred ÖMV-Schulgemeinde	28	11	39	63	24	60	225	"
3. Binder Otto ÖMV-Fünfhaus	20	12	5	48	58	72	215	"

Jugendklasse II

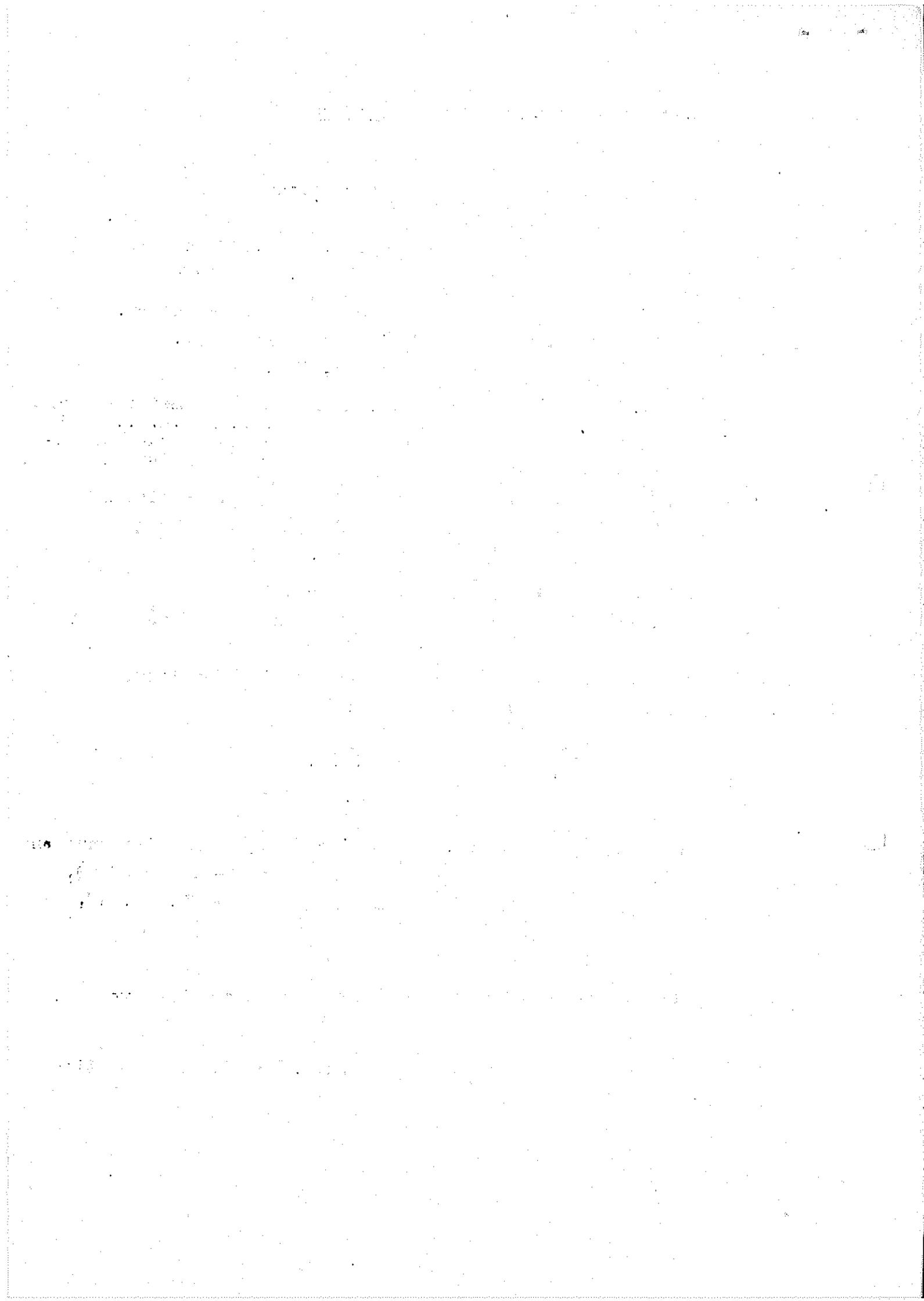
1. Gürtler Hans ÖMV-Schulgemeinde	56	47	38	162	180	98	581	"
2. Baumgartner Herbert "	39	37	41	54	24	56	251	"
3. Wihann Herbert "	32	28	23	61	41	24	209	"

Vorläufiger VERANSTALTUNGSKALENDER 1964

- 16/17. Mai 1964 BREGENZ international  
Klassen: F1-V3,5 /V10 / E30 / E300,  
F3-V-E, F5-M, Gf und D/M;  
Nennungsschluß: 15. März 1964
30. Mai 1964 Innsbruck Schauwettbewerb intern.  
Klassen: F1-3,5/V10/E30/E300,  
F3-V/E, F-2,
- 13/14. Juni 1964 SCHREMS N.Ö. national Landesmeisterschaften  
des Ö.M.V., A.S.M.V., sowie  
1. Ausscheidung zur Europa-  
meisterschaften 1965 in Polen
27. Juni 1964 Hanselteich (Wien 17. Bez.) national  
Wienerwaldwanderpokal  
(Fa. STEYER)
- 4/5. Juli 1964 ULM D.B.R. international  
Meldeschuß: 20. Juni 1964 Klassen: ?
- 16/17. Juli 1964 PLATTENSEE Ungarn international  
Klassen: ?
- 22.-27. Juli 1964 Magdeburg D.D.R.  
Klassen: ?
- 15/16. August 1964 W.I.G. 1964 Schau-Wettkampf international  
Klassen: F1-3,5/E30/E300,  
F3-V/E, F2, GF.

Mit Änderungen des Terminkalenders muß gerechnet werden.

Ö.M.V. Schiffsmodellsektion  
Wien





Spannweite 1230 mm

120

20

Maßstab 1:5

35

280

Wakefield 62/63  
von Rupert Schneck

Flügel 14,7 dm<sup>2</sup> 65 g

Leitwerk 3,8 dm<sup>2</sup> 9 g

0  
6  
0  
1,2  
12  
1,5  
10  
2  
9  
3  
8  
4,5  
7  
6,5  
5,7  
7,6  
8,8  
9,8  
11  
11,5  
1,8

Flügel: Schale 2 mm Stahldraht  
Rippenabstand von 1 mm Dural  
Flügelwurzel um 1 mm  
von 15 auf 30 mm steigend

Rumpf 60 g  
Luftschraube 50 g  
F/total 18,5 dm<sup>2</sup> 184 g

Luftschraube 570 Ø 650 Stg.  
14 Fäden Pirelli 1 x 6

Rumpf = Rohr B 0,8 + Seide + B 0,8

Schlagkante

530

1020

140

82

455

Balsa 0,8

B 1 mm

B 0,8

B 0,3

Styropor

B 0,3

Aufbau von Seitenleitwerk und Parasol  
erfolg auf gleiche Art.

Cy

Österreichischer Modellsportverband Landesverband Niederösterreich

Bei der am 4. Jänner 1964 stattgefundenen Hauptversammlung in  
W i e n I, Wipplingerstraße 35, wurde folgender Vorstand für  
die Periode 1964 und 1965 gewählt:

Ehrenobmann und  
Präsident:

Sekr. Franz Hahofer der AKNÖ  
Wien I, Wipplingerstraße 35

Obmann:

H a i d e n Alfred, Groß-Sierning,  
Pottschollach 14, Niederösterreich

Stellvertreter:

Gemeinderat H a u t z Franz,  
Wr. Neustadt, Nittnergasse 24  
Gemeinderat S u m a r i c Franz  
Stockerau, Turnhalle

Schriftführer:

Zachhalmel Hans, St.Pölten - Wagram a/Tr.  
Mühlstrasse 232

II.Schriftführer:

H l a v k a Susanne, St. Pölten  
Viktor Adlerstraße 65

Kassier:

K ö n n e n Karl, Pioniergasse 5,  
Korneuburg

Stellvtr.Kassier:

Ing. B e r g e r Erhard, Laa a/Thaya

Kontrolle:

H l a v k a Hans, St.Pölten, Viktor Adlerstr.65a  
Dr. S c h r e d l Kurt, Wr.Neustadt,Hauptpl.5

In den Vorstand wurden kooptiert:

I. Sportleiter:

K r c h Josef, Bahnstrasse 48, Laa a/Thaya

II. Sportleiter:

K w e c h Fritz, Breitenfurt, Buchgasse

Techniker:

H a s l h o f e r Josef, St.Pölten,  
Hoßstrasse 12