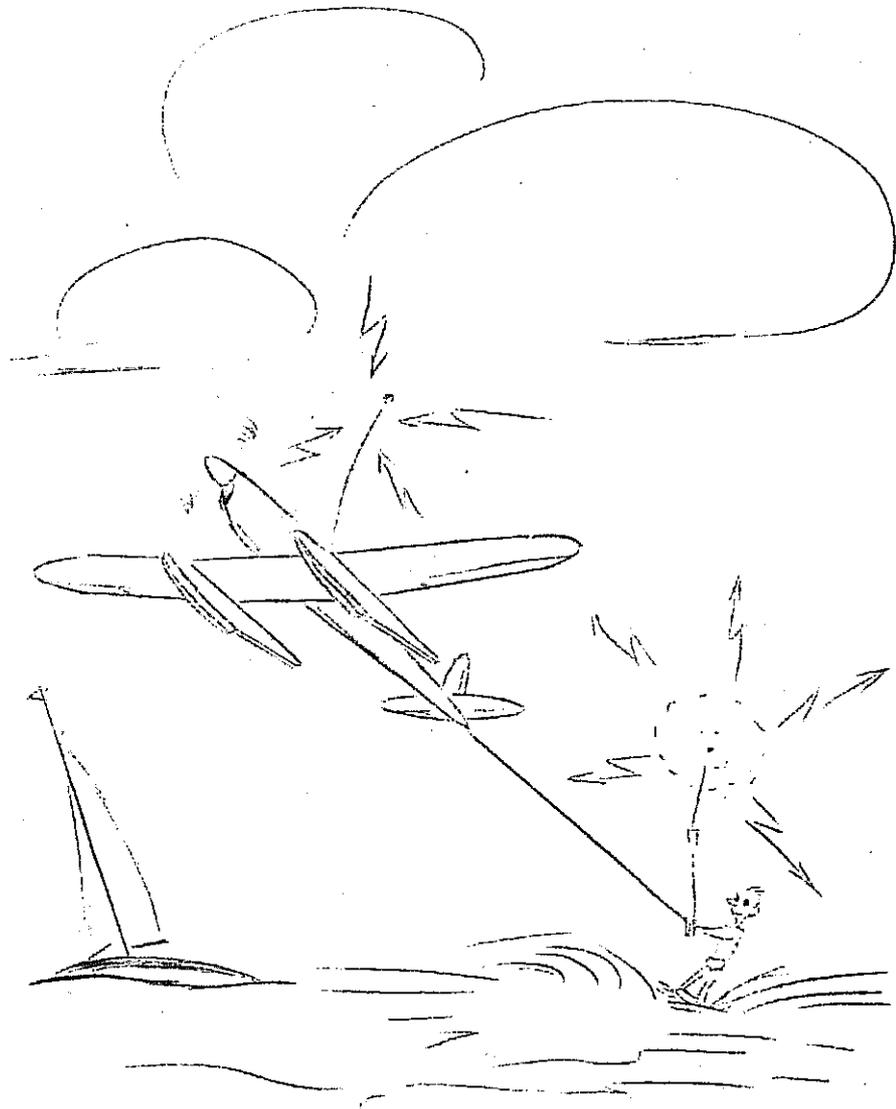


MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

MITTEILUNGS- UND
SCHULUNGSLATT
des
ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDS

7. Jahrgang
1961
September
9



"Ein kleiner Rückblick auf den Sommer!"

Herausgeber: Österreichischer Modellportverband-Bundesleitung, Wien XII, Ruckergasse 40. Redaktion: Franz Czorny, Wien XII, Ruckergasse 40 (Lizenz/Lager 63).

ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND - ORGANISATIONSREFERAT -

Ö M V - Ehrenzeichen

Auf Grund mehrerer Anfragen geben wir nochmals den Beschluß des Bundesvorstandes vom Mai 1956, bezüglich der Erlangung von ÖMV-Ehrenabzeichen, bekannt:
Die ÖMV-Ehrenabzeichen werden in 3 Kategorien verliehen und zwar in Bronze, Silber und Gold.
Form: kleines ÖMV-Emailabzeichen mit entsprechendem Kranz herum.

Kategorie I - Bronze:

- a) für Landesmeister des ÖMV und Aero Club
- b) für fünfjährige ununterbrochene Vereinszugehörigkeit.

Die Einreichung erfolgt über Vorschlag des Gruppenleiters beim Landesvorstand. Verleihung vom Landesobmann.
(Abzeichen bei der Bundesleitung anfordern, Stk. S 10.--).

Kategorie II - Silber:

- a) für Bundesmeister des ÖMV und Staatsmeister
- b) für zehnjährige ununterbrochene Vereinszugehörigkeit
- c) für besondere organ. Leistungen im Landesmaßstab.

Die Einreichung erfolgt über Vorschlag des Gruppenleiters durch den Landesobmann oder von diesem direkt bei der Bundesleitung. Die Bundesleitung beschließt darüber in der nächsten Sitzung. Verleihung - Bundesleitung.

Kategorie III - Gold:

- a) aktive Teilnehmer an einer Europa- bzw. Weltmeisterschaft
- b) für zwanzigjährige ununterbrochene Vereinszugehörigkeit
- c) für besondere organ. Leistungen im Bundesmaßstab
- d) sonstige besondere Leistungen.

Einreichung bei b) über Gruppenleiter - Landesvorstand - an Bundesvorstand, sonst durch Bundesvorstand. Verleihung nur bei Generalversammlungen.

Das Organisationsreferat ersucht dringend die Gruppen- und Landesleitungen auf Grund der oben angeführten Möglichkeiten zur Verleihung von Ehrenzeichen der Bundesleitung bekannt zu geben, ob zur Zeit entsprechende Vorschläge zu machen sind, damit Härten und Ungerechtigkeiten vermieden werden.

Diese Vorschläge bzw. Ansprüche sind gemäß den Bestimmungen von den Gruppenleitungen an die Landesleitung zu richten sowie die Landesleitungen gebeten werden, solche Vorschläge, die seitens der Bundesleitung genehmigt werden müssen, diese an die Bundesleitung umgehend bekanntzugeben.

Darüber hinaus ersucht das Organisationsreferat alle Sportfreunde, die bereits im Besitze eines Ehrenzeichens sind, dies über die zuständige Landesleitung der Bundesleitung mitzuteilen.

F.d.
Bundesleitung
Der Organisationsreferent
Franz Hahofer e.h.
Sekr.d.AKNÖ

GRUPPENBERICHTE:

Kärntner Fesselflug-Landesmeisterschaften (Ö.Ae.C.):

Bei gutem Wetter und lebhaftem Publikumsinteresse wurden diese am 16. April auf dem Modellfluggelände südlich des Klagenfurter Stadions abgehalten. Der Ablauf war mustergültig und auf Grund der guten Organisation, in den Händen von Ing. Dettelbacher und seinen Mitarbeitern Kainz, Past Schellander und Schuglitsch, konnten die einzelnen Bewerbe pünktlich begonnen und auch beendet werden. Die Modellflugsportler und auch die zahlreichen Zuseher konnten sich vom hohen Stand der Flüge überzeugen. Geflogen wurde in den Klassen Kunstflug und Fuchsjagd und es wurde beachtliches Können in beiden Klassen gezeigt und die gezeigten Leistungen bewiesen wieder einmal mehr, daß Kärnten mit zu den besten Bundesländern zählt.

Erfreulicherweise haben die Kärntner Modellflugsportler in der letzten Zeit auf Grund intensiver Bemühungen keine Nachwuchssorgen mehr, so daß auch bei dieser Sportart eine entsprechende Breitenarbeit zu verzeichnen ist.

Präsident Dr. Santler, der sich von der Einsatzfreude und Opferwilligkeit persönlich überzeugen konnte, widmete den Teilnehmern und insbesondere den Preisträgern herzliche Worte der Anerkennung. Nach weiteren anerkennenden Worten des Modellflugreferenten Ing. Dettelbacher, wurden den Preisträgern schmucke Urkunden und Warengutscheine übergeben.

Präsident Dr. Santler und Ing. Dettelbacher konnten nachstehenden Preisträgern zum Erfolg gratulieren:

Kunstflug:	1. Fritz Taxer	(ÖMV-Freistritz)	1003
	2. Johann Bradach	(ÖMV-Finkenstein)	690
	3. Michael Gregori	(ÖMV-Finkenstein)	419
Fuchsjagd:	1. Wilhelm Hager	(ÖMV-Spittal-Drau)	
	2. Anton Lackner	(ÖMV-Knappenberg)	
	3. Helmut Kraßnitzer	(ÖMV-Hüttenberg)	

Die Landesmeisterschaften im Fernsteuern konnten trotz dreimaligem Verschieben (wetterbedingt) infolge anderer Termine nicht mehr abgehalten werden.

Ö.Ae.C.-Freifluglandesmeisterschaften von Kärnten:

Am Sonntag, dem 7.5. fanden die Freifluglandesmeisterschaften statt. Diesmal hatte das Wetter ein Einsehen mit den Veranstaltern, die wiederum in mustergültiger Organisation unter Leitung des Ö.Ae.C. Referenten Ing. Dettelbacher, die einzelnen Bewerbe reibungslos abwickelten.

Bei großem Publikumsinteresse, die Wiese südlich des Sportstadions wird als Modellflugplatz immer mehr bekannt, wurde in 5 Durchgängen das Können der Modellflieger getestet. Mit einer Gesamtflugzeit von 565 Sekunden errang P. Ranner vom ÖMV-Klagenfurt die Siegespalme. Aber auch die anderen Preisträger vom ÖMV-Klagenfurt, G. Kern 447 sec., H. Marhl 372,9 sec. und H. Truppe 371,8 sec. zeigten beachtliches Können.

Wenn man bedenkt, daß bei den Hochstarts mit der 18 m Schnur eine Höhe von 12 bis 15 m und mit der 50 m Schnur 35 m Höhe erreicht wurden, erscheinen diese Leistungen sehr beachtlich. Den Tagesrekord erflog mit einem sehr sauber gebauten, schönen A/2 Modell der Jugendliche Helmut Jarz, dessen Modell 21 Minuten in der Luft blieb.

Ö.M.V. - Landesmeisterschaft Fesselflug:

Am Sonntag, 16.7.1961 trafen sich trotz schlechten Wetters zahlreiche Fesselflieger aus ganz Kärnten auf dem Fluggelände des ÖMV-Klagenfurt, um ihre Landesmeister im Kunstflug und der Fuchsjagd zu ermitteln. Zum Kampf stellten sich die Gruppen: Finkenstein, Knappenberg, Spittal a.d.Drau, Feistritz a.d.Drau, St.Veit a.d.Glan und Klagenfurt. Es gab harte Kämpfe und nach dem ersten Durchgang lag bereits Bradach aus Finkenstein an der Spitze, die er bis zum Ende nicht mehr abgab.

Ergebnisse: Kunstflug:

1. und Landesmeister Bradach	Finkenstein	874
2. W. Hager	Spittal	687,5
3. M. Gregori	Finkenstein	595,5
4. A. Lackner	Knappenberg	215
5. Weyborer	Feistritz	117,5
6. Kraßnitzer	Knappenberg	103,5
7. Doleschal	Finkenstein	101
8. Schmalzmeier	Knappenberg	84,5

In der Gästeklasse siegte der Wiener Helmut Türk.

Fuchsjagd: 5 Teilnehmerpaare.

1. und Landesmeister Wiedegut	Feistritz
2. A.Lackner	Knappenberg
3. G. Wodnig	St.Veit

ÖMV-Fesselfliegen und Fuchsjagd beim ASKÖ-Jugendtreffen am 15.7. in Klagenfurt. (Gutgelungene 15 Minuten Flugeinlage.)

Beim heurigen großen Jugendtreffen in Klagenfurt, an dem ca. 3.000 Jugendliche und Kinder teilnahmen, zeigten auch die Kärntner Modellfluggruppen ihr Können. Fritz Taxer aus Feistritz und Hans Bradach aus Finkenstein, führen mit ihren Kunstflugmodellen Figurenflüge vor. Die Jugend war von diesem Schauspiel sehr begeistert und zeigte durch orkanartigen Beifall ihren Dank an. Beide Piloten sind Kärntner Landesmeister.

Im 2. Vorführungsprogramm zeigten Hager aus Spittal und Wiedegut aus Feistritz eine rasante Fuchsjagd. Da beide Modelle gleich schnell waren, gab es eine aufregende Jagd. Die Jugend ging stürmisch mit und bald bildeten sich zwei Parteien, die einen für die gelbe, die anderen für die rote Maschine.

Die Klagenfurter Fernsteuergruppe beim Fliegertreffen in NÖTSCH.

Am 9.7. hielt der äußerst rührige Flugsportverein Arnoldstein in Nötsch seinen Flugtag ab. Eingeladen waren auch die Modellfluggruppen aus Klagenfurt. Die Klagenfurter Fernsteuerexperten Ing. Dettelbacher, Kainz, Ing. Wolschner, Schuglitsch und Wolschner Karl zeigten mit ihren Motor- und Segelflugmodellen begeisternde Flüge und ernteten reichlichen Applaus.

O. Past.

Bericht von den STEIRISCHEN FESSELFLUGMEISTERSCHAFTEN 1961
am 29. und 30. Juli in Mureck.

Heuer fanden die Fesselflugmeisterschaften der Steiermark in dem kleinen Grenzstädtchen Mureck statt. Die Durchführung hatte der Jugendreferent des Stmk. Aero-Clubs und Obmann des UMFC-Feldbach Dipl.-Ing.Fuchs übernommen. Es soll gleich zu Beginn lobend erwähnt werden, daß sich Ing.Fuchs um den reibungslosen Ablauf sehr bemüht hat. In der Nenngebühr von S 25.-- war die Verpflegung und Nächtigung mitinbegriffen. Dem Bürgermeister von Mureck sei auch besonders gedankt, denn er lud die Modellsportler am Samstag Vormittag zu einer Jause und Sonntag zu einem ausgiebigen Mittagessen ein.

Das Quartier befand sich in der Berufsschule, ca. 8 Gehminuten vom Sportplatz entfernt, auf welchem alle Konkurrenzen ausgetragen wurden. Der Platz selbst liegt mitten im Walde und ist allseitig dicht von hohen Bäumen umgeben und ist dadurch ein windstilles Loch, im wahrsten Sinne des Wortes. Gleich anschließend, durch einen Zaun getrennt, befindet sich das kleine, aber modern eingerichtete Schwimmbad (einschließlich Kantine). Hätte dieser Sportplatz noch eine Fesselflugbahn, so wäre er das Eldorado der Kreisflieger. Was dazu aber die Badegäste und Sommerfrischler sagen würden, wenn ihnen dauernd die Motoren über den Köpfen heulen würden, das sei dahingestellt!?!?!?

Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch den Bürgermeister sollte um 10 Uhr die Meisterschaft beginnen. Wegen des starken Regens wurde aber erst 1 Stunde später begonnen. Der Regen scheint überhaupt in diesem Jahr ein ständiger Begleiter von Modellflugwettbewerben zu sein. Es regnete dann auch bis zum späten Nachmittag, so daß man sich entschloß, teilweise nur 2 Durchgänge zu fliegen (Speed). Um auf dem Rasen des Sportplatzes starten zu können, wurden Hartfaserplatten als improvisierte Startbahn aufgelegt. Es begannen dann die Speedmodelle. Nitsche erreichte 139 km/h, (Regen), Kropf flog mit seinem Teamracer 121/h. Sein Speedmodell konnte nicht geflogen werden, denn es hob nicht vom Boden ab, die Startbahn aus den 10 Hartfaserplatten war leider etwas zu kurz. Bugl mußte sich auch mit einem Fehlstart begnügen und somit war diese Konkurrenz zu Ende.

Am Nachmittag flogen die Mannschaftsrenner. Was sich während des Regens in dieser Konkurrenz abspielte, hätte man filmen sollen. Niederschreiben läßt sich der Kampf in den Wasser- und Schlammfützen nicht, so etwas muß man gesehen haben. Für die Zuseher war es auf jeden Fall ein Mordsspaß.

Anschließend wurde dann der erste Durchgang Kunstflug geflogen. Es hatten sich 5 Teilnehmer zum Kampf gestellt. Bald heulten dann auch die schweren Motoren und die Figuren wurden in die Luft gezeichnet. (Der "Thunderbird" ist eine Wucht, habe ich mir sagen lassen! (Anm.d.Red.)

Nach diesem Durchgang wurde die Punktwertung bei den FC-Modellen vorgenommen und diese Punkte mußten am nächsten Tag durch die Flügeltüchtigkeit der Modelle erhärtet werden. Die Bauausführung war sauber und besonders Rauchs Modelle fielen durch bestechende Sauberkeit auf.

ERGEBNISSE DER STEIRISCHEN FESSELFLUGMEISTERSCHAFTEN 1961:

Klasse FK-Kunstflug:

1. Kropf Hans, ASV-Puch-Graz Steirischer und ASKÖ Landesmeister	406 330 394 800
2. Mothwurf Ewald, UMFC-Graz Union Landesmeister	302 407 384 791
3. Nitsche Heinz, USFC-Feldbach	351 372 380 752
4. Rauch Alfred, USFC-Feldbach	330 368 352 720
5. Hohenberg Günther, UMFC-Graz	325 305 388 713

Klasse FG-Geschwindigkeit:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Nitsche Heinz, USFC-Feldbach
Steierischer und Union Landesmeister | 139 km/h. |
| 2. Kropf Hans, ASV-Puch-Graz
ASKÖ Landesmeister | 121 km/h. |
| 3. Bugl Paul, ÖMV-Wien (Gast) | F. |

Klasse FM-Mannschaftsrenner:

- | | | |
|--|-----------|-----------|
| 1. Hengsberger/Kropf, ASV-Puch-Graz
Steirische und ASKÖ Landesmeister | 8 Min 32 | 6 Min.38 |
| 2. Nitsche/Keinrath, USFC-Feldbach
Union Landesmeister | 88 Runden | 97 Runden |

Klasse FJ-Fuchsjagd:

Semifinale:

Bugl	438	
Kropf		123
Rauch	612	
Tonweber		200
Finale: Rauch	668	
Bugl		415
Kropf	387	
Tonweber		203

1. Rauch Alfred, USFC-Feldbach, Steirischer und Union Landesmeister
2. Kropf Hans, ASV-Puch Graz, ASKÖ Landesmeister
3. Tonweber Franz, USFC-Feldbach
2. als Gast: Bugl Paul, ÖMV-Wien.

Klasse FC-Naturgetreue:

	Me 210	366
1. Rauch Alfred, USFC-Feldbach	P 38 Lightning	359
2. Karner Eduard, USFC-Feldbach	He 111	333
3. Nitsche Heinz, USFC-Feldbach	P 38 Lightning	188

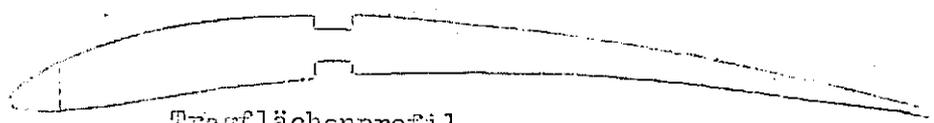
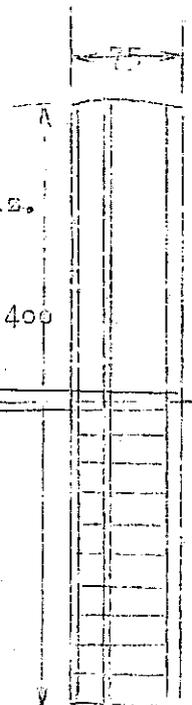
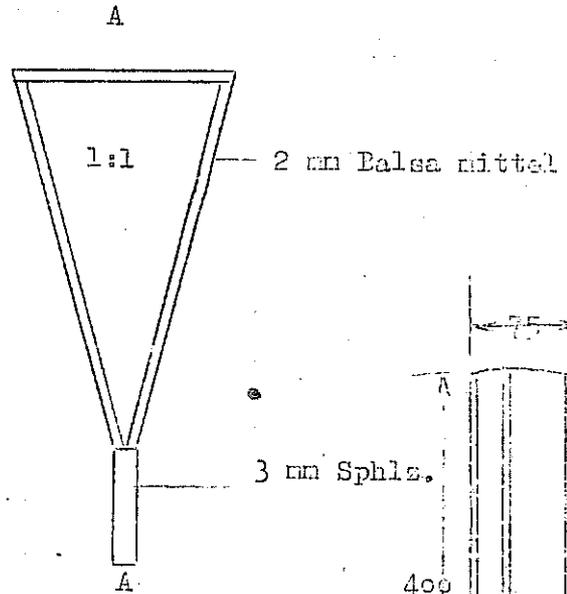
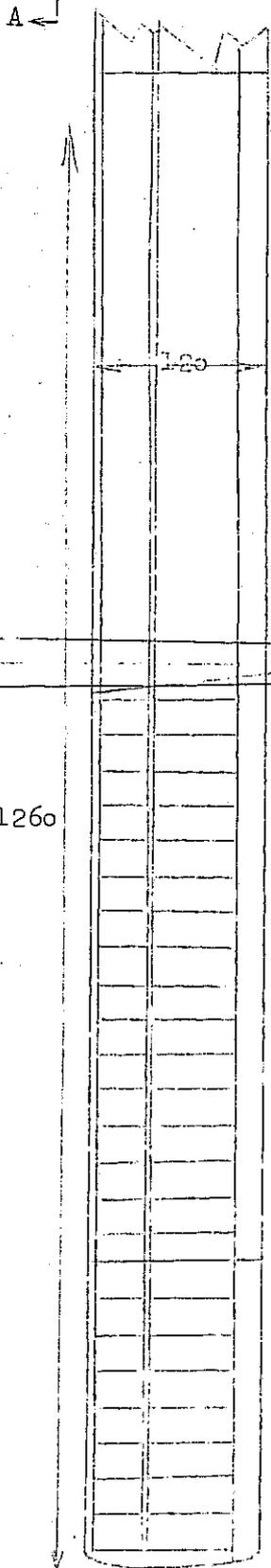
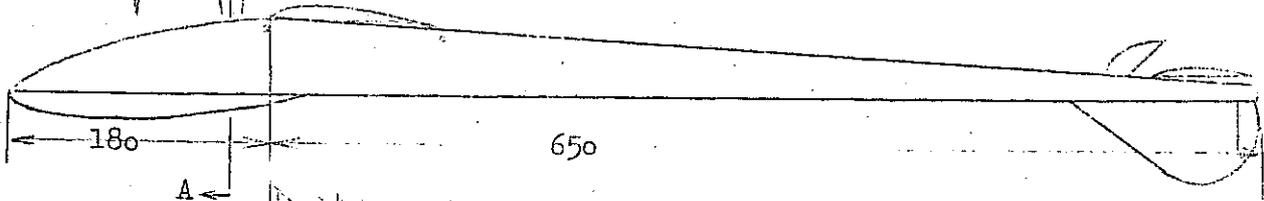
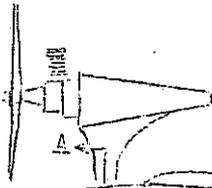
Am Sonntag Vormittag flogen dann wieder die Kunstflugmodelle und zwar wurden der 2. und 3. Durchgang geflogen. Das Niveau der Flüge war ziemlich ausgeglichen, wie man aus der Wertung ersehen kann.

Am Nachmittag wurden bei der Fuchsjagd um die Papierstreifen gekämpft. Es wurde nach Punkten geflogen, um jedem die Chance eines Sieges zu geben. Fürs Publikum war dieser Bewerb auf jeden Fall spannend und erheiternd. Besonderen Erfolg hatten in dieser Beziehung Kropf und Bugl, als bei ihrem Kampf die Modelle frontal zusammenstießen und zu Boden "flatterten". Die anderen Teilnehmer hatten leider noch nicht genügend Routine.

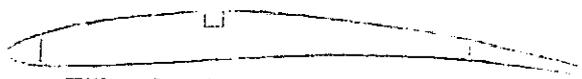
Es folgten dann noch die Flugvorführungen der Concours d'elegance Modelle, doch wurde dies leider eine ziemlich langweilige Angelegenheit, da zwei Teilnehmer bei insgesamt 3 zweimotorigen Modellen nur 2 Motore zur Verfügung hatten und diese jedesmal erst ein- und ausgebaut werden mußten.

Den Abschluß bildete die Preisverteilung, welche im Gasthof "Zur Sonne" stattfand. Neben den Urkunden gab es noch einige Warenpreise der Fa. "Sing's Wtw." aus Graz. Da auch gleichzeitig der Messewettbewerb der Stadt Graz ausgetragen wurde, erhielten die Teilnehmer mit den meisten Punkten ansehnliche Geldpreise. Kropf gewann einen schönen Pokal, der ihm bestimmt viel Freude gemacht hat. Es folgte noch ein kurzes Beisammensein, nach welchem die Teilnehmer ihre Heimreise antraten. Nachzutragen wäre noch die Wetterlage: Samstag bis ca. 17 Uhr Regen, dann bedeckt und windstill. Sonntag zunächst heiter, dann wieder mäßig bis stark bewölkt und ebenfalls Windstille. Erst gegen Abend Ausheiterung.

1/2 SEGELFLUGMODELL von Landestechniker (N.O.)
Josef Haslhofer, ÖMV-St. Pölten.
Gebaut, geflogen, sowie auf Motorsegler umgebaut:
Alfred Haiden, ÖMV-St. Pölten.



Tragflächenprofil
Rippen, 1,5 mm Balsa



Eckenleitwerksprofil
Rippen, 1 mm Balsa



" M O T O R S E G L E R " welches ein herrlich klingendes Wort in unserer Modellfliegerei und nicht zuletzt auch in der Segelfliegerei unserer großen Brüder. Allerdings bis heute noch keine internationale Wettbewerbsklasse. Ich begrüße die Ausschreibung zur ASKÖ-Bundesmeisterschaft für Fernsteuermodelle in Lienz vom 30.9. bis 1.10.1961 wo die Motorseglerklasse geflogen wird. Ich selbst befasste mich mit Motorsegler bereits seit 1952 und habe verschiedene Versuche angestellt. Als erstes Modell bringen wir ein Segelmodell der so vernachlässigten Klasse A 1 als Motorsegler.

Der Entwurf stammt vom Landestechniker Josef H a s l h o f e r (ÖMV-St.Pölten NÖ.) der somit ein Hochleistungsmodell entwickelte. Dieses Modell wurde von der Gruppe und von unserer Nachbargruppe ÖMV-Obergrafendorf gebaut und geflogen. Es zeichnet sich durch beste Flugleistungen aus. Bei Versuchsflügen (Testflügen) mit A2 Modellen konnte das Modell fast die gleichen Flugzeiten erzielen. Die Testflüge führten wir bei verschiedener Witterung aus. Auf Thermik spricht das Modell leicht an. Das Modell kann in der Wettbewerbsklasse A1 Segelflugmodelle geflogen werden und als Motorsegler zum Einsatz kommen.

Zur Ausrüstung als Motorsegler benötigen wir einen 0.3 ccm Glühkerzen P E E ' W E E - Motor. Dieser Motor ist in unserer Materialstelle zum Preis von S 144.-- zu erhalten und eignet sich bestens als Motorseglermotor. Die Steigleistung liegt zwischen 50 bis 75 cm in Sekunde. Nach Ende des Motorkraftfluges geht das Modell in einen schönen Gleitflug über. Durch Einsatz der Thermikbremse kann natürlich das Modell heruntergeholt werden. Gleichzeitig machen wir die Modellsportler aufmerksam, daß ein Bauplan (Segelmodell der Klasse A 1) in unserer Materialstelle für S 4.-- zu erhalten ist. Auch dieses Modell kann zu einem Motorsegler verwandelt werden.

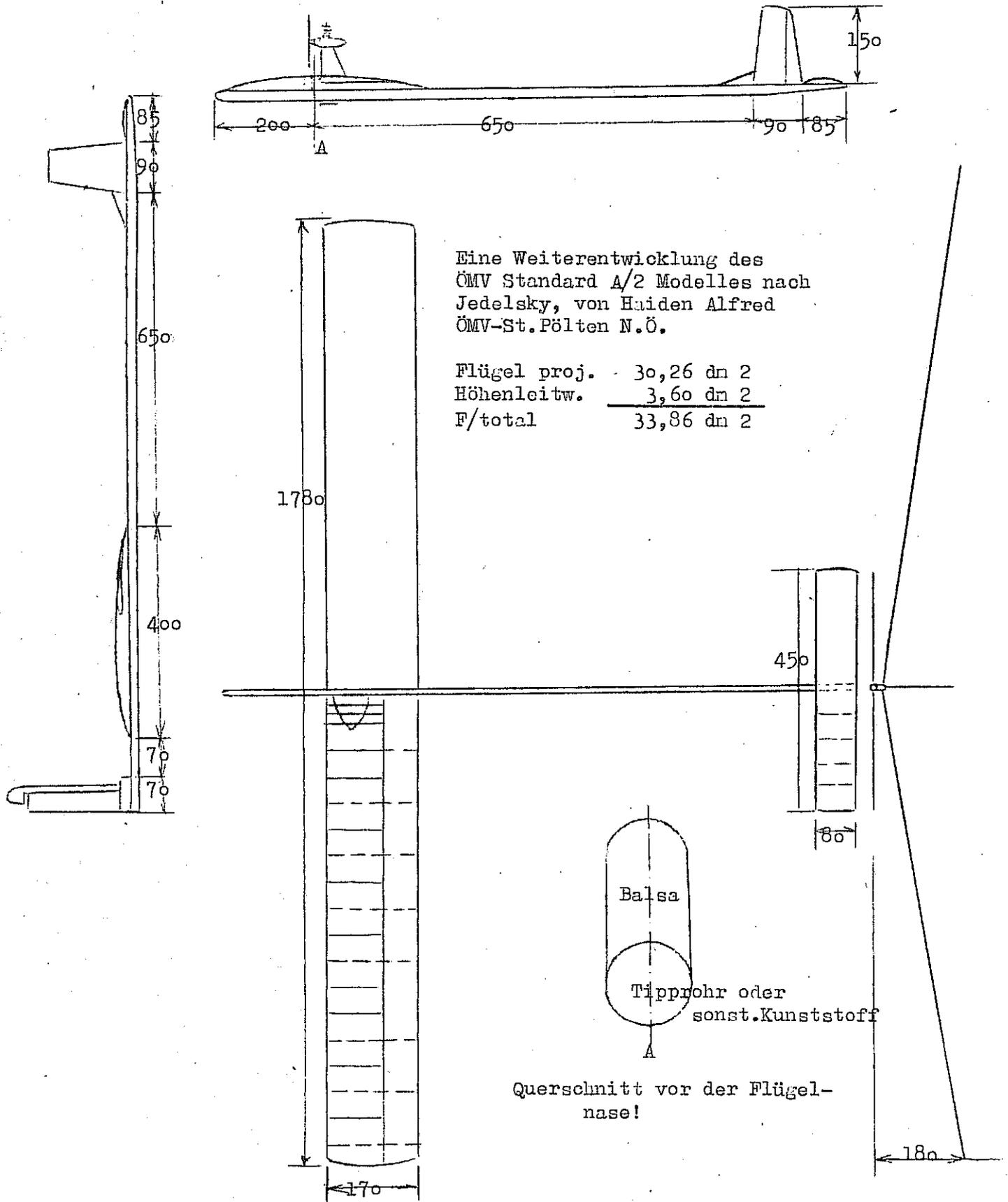
Einige Worte noch zum Aufbau des Motors: Ich versuchte an verschiedenen Modellen den Motor am Modell aufzubauen. Die besten Ergebnisse erzielte ich durch Aufbau über den Schwerpunkt oder unmittelbar vor dem Schwerpunkt des Flugmodelles. Sind die Modelle gut ausgewogen und gut eingeflogen, wird ein gleichmäßiger Steigflug bei gut laufendem Motor erzielt. Die Zugrichtung des Motors beträgt durchschnittlich zwischen 2 - 3 Grad nach oben. Das aufkommende Drehmoment verwende ich im Kraftflug zugleich als Kurve. Meine Versuchsmodelle hatten Spannweiten von 2.80 Meter bis zu 1.25 Meter herunter. Motore verwendete ich von 2.5 ccm bis 0.3 ccm abwärts.

Die Betriebskosten eines Motorseglers sind sehr billig. Mit ein wenig Treibstoff, Batterie, Zündhölzer und Glimmschnur kann der Flugbetrieb stattfinden. Auch jeder andere Segler A/2 oder A/1 kann auf Motorsegler umgebaut werden.

Also auf zum M o t o r s e g e l n !!!

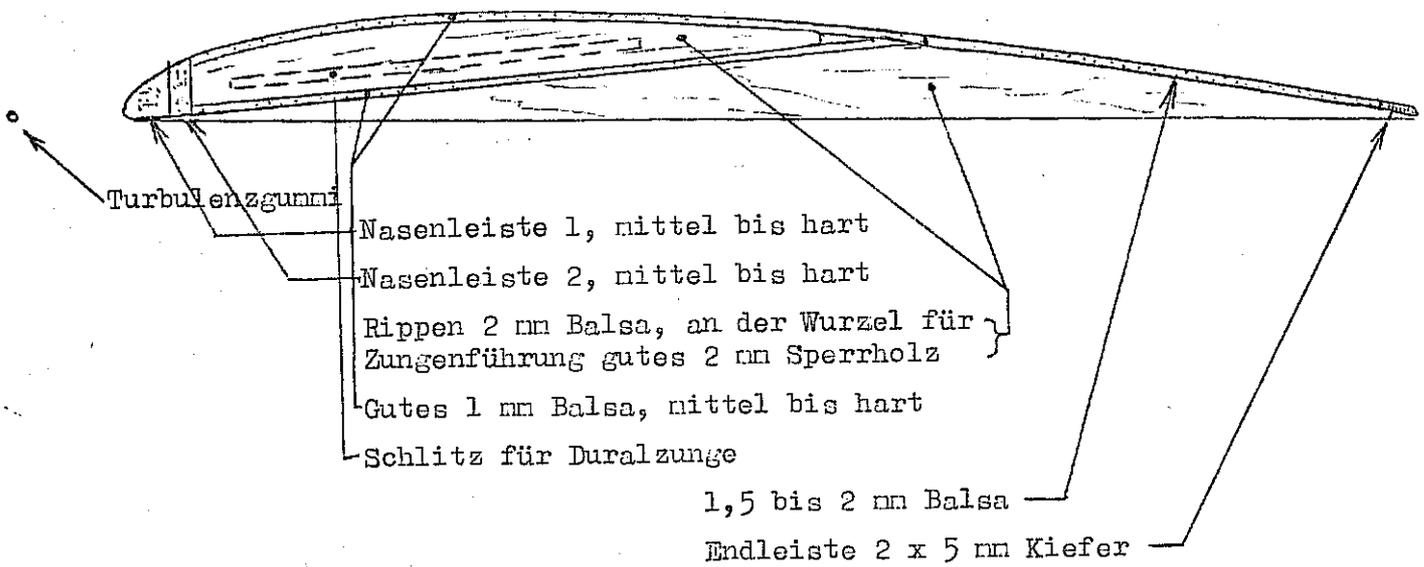
Alfred Haiden
ÖMV-St.Pölten

ÖMV - STANDARD - KOMBI
A/2 Segler, A/2 Magnetsegler und Motorsegler für Motoren von
0,3 ccm bis 0,5 ccm

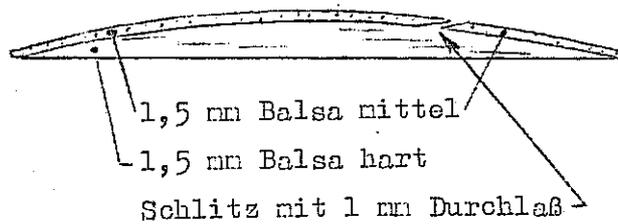


PROFILE ZUM "STANDARD-KOMBI" MODELL

Tragfläche:



Höhenleitwerk:



"ÖMV STANDARD - KOMBI"

Als zweites Modell veröffentlichen wir heute eine Weiterentwicklung des Standardmodelles unter dem Namen "ÖMV STANDARD - KOMBI", Gleichzeitig verweise ich auf den erschienen Plan in unserer Materialstelle "Segelflugmodell der Wettbewerbsklasse A/2 und Motorfreiflugmodell der Wettbewerbsklasse I für 1.5 ccm Motore "zum Preis von S 5.--." Das Material kann gleichzeitig mitbezogen werden.

Nach Ankauf des Planes wurden in unserer Gruppe sechs Modelle nach der empfohlenen "Jedelsky Bauweise bzw. Standardbauweise" angefertigt und mit bestem Erfolg geflogen!!! Als langjährige Modellflieger (ÖMV-St.Pölten) können wir diese Modelle nur bestens empfehlen. Zeigte uns doch jedes der gebauten Modelle die besten Flugleistungen. Ich muß heute gestehen, daß wir vor Jahren dieser Bauweise und den Profilen abgeneigt gegenüberstanden und der Versuch zeigte vollen Erfolg.

Ich entschloß mich auf Grund des Bauplanes, das "Standardmodell" auf ein "Standard - Kombi - Modell" etwas abzuändern. Mit der Modellkombination sind dem Modellsportler drei Möglichkeiten geschaffen worden. I. Segler für die Klasse A/2, II. Segler für die Klasse A/2 Magnet am Hang und III. ein Motorsegler für 0.5 ccm Motor. Das Modell könnte nach meiner Schätzung bzw. meinem Gefühl auch mit einem PEE-WEE 0.3 ccm ausgestattet werden. Leider konnte ich aus derzeitigem Zeitmangel noch keinen Versuch machen. Aber nach der Leistung des PEE-WEE-Motors schleppt auch dieser das Modell mit 410 Gramm hoch. Die Flugleistungen des bzw. der Modelle sind als sehr gut zu bezeichnen. Besonders das Modell für A/2 Freiflug zeigte sich bei den Testflügen von der besten Seite. Mein Modell flog bei Thermik Links- und Rechtskurven was doch sehr selten bei Freiflugmodellen festgestellt werden kann.

Nun noch einiges zum Bau der bzw. des Modelles: Der Rumpf besteht aus einem "Tipp-Rohr" 17 mm Ø das in jeder Elektrohandlung billig zu bekommen ist. Auch das "Pertinaxrohr" von der Materialstelle ist zu verwenden. Das Höhen- und Seitenleitwerk besteht aus 1.5 mm Balsa. Alle Außenrippen wurden aus 2 mm Balsa hart angefertigt. Die verwendeten Profile "Jedelsky Prifil" entsprechen ohne Änderung dem Standardmodell und können vom Bauplan abgenommen werden. Der Vorder- teil des Tragflügels wurde in Schallenbauweise hergestellt (Siehe Zeichnung.) Als Magnetmodelle benötigen wir einen zusätzlichen Rumpf, der in kurzer Zeit angefertigt werden kann. Zum Fliegen am Hang benötigen wir einen Turbalator. Dazu kann ein Gummifaden verwendet werden, der 15 mm vor der Flügel Nase laut Zeichnung gespannt wird. Weiters versuchte ich das Höhenleitwerk mit und ohne einem Schlitz. Dabei konnte ich feststellen, daß das Modell mit Schlitz am Hang bessere Leistung zeigte. Zum Kleben des Flügelvorderteiles keine Azetonkleber verwenden, sondern PVH-Leim oder Nurmicol. Kontaktkleber konnte uns beim Modellbau nicht voll befriedigen und ich würde davon abraten. Bei Lackierung des Modelles durchbricht der Kleber ständig die Farbe und verunstaltet das Modell.

Der aufgebaute Motor wird mit zwei Schrauben befestigt durch Aufbau auf die Zunge. Durch Entfernung der beiden Schrauben kann der Motor abgenommen werden und das A/2 Modell ist zum Hochstart fertig. Achtung auf Änderung des Schwerpunktes bei Abnahme des Motors! Als Zunge zur Flügelbefestigung wurde 1.5 mm gutes Dural verwendet. Leider ist Duralblech nicht leicht zu erhalten. Dem Flugbetrieb war die Zungenbefestigung voll gewachsen und setzt natürlich schon etwas Können im Hochstarten voraus. Beim Fliegen ist die Thermikbremse nicht zu vergessen, da daß Modell auf Thermik gut anspricht. Allen Erbauern wünsche ich viel Erfolg und Freude am Modellflug!!!

H a i d e n Alfred
ÖMV-St.Pölten

Schiffmodellbau

Da sich nun auch einige unserer Mitglieder für den Schiffmodellbau interessieren, haben wir mit großem Interesse den Bericht über die Klagenfurter Tagung in der Nr. 5 des "Modellsportes" gelesen. Nun möchten wir einige Anregungen für die künftige Arbeit des Bundesreferenten für Schiffmodellbau geben und erwarten gerne seine Stellungnahme dazu:

1. Ständige Werbung durch fortlaufende Artikel in jeder Nummer im "Modellsport". Nur die ständige Werbung wird so manchen zum Schiffmodellbau hinführen und auf die Dauer Erfolg haben. Wir schlagen hierfür einige Themen vor:
 - a) Einführung in den Modellbau (Welche Modelle soll der Anfänger bauen.) Lagebericht vom österr. Schiffmodellbau
 - b) Verhältnis der intern. Vereinigungen NAVIGA und IMYA bzw. IMPBA (England das klassische Land im Schiffmodellbau ist nicht Mitglied der NAVIGA, der wir angehören)
 - c) Klasseneinteilung der Schiffmodelle
 - d) derzeit gültigen Wettbewerbsregeln
 - e) Literatur- und Zeitschriftenschau
 - f) Terminkalender der Schiffmodellveranstaltungen
 - g) Berichte von den Veranstaltungen
 - h) Einführung einer TECHNISCHEN ECKE (Praktische Winke)
 - i) Veröffentlichung von Planskizzen
 - j) Auch Modellsegeln hat seine Reize.
2. Schaffung von ÖMV-Schiffsbauplänen (für den Anfänger, Breitenarbeit) eventuell Honorierung von Eigenkonstruktionen.
3. Einführung und Verkauf von Schiffmodellbauplänen durch die Materialstelle und entsprechende Werbung dafür.
4. Durchführung von Schulungen und Kursen sowie Werbeveranstaltungen (Schaufahren in den Bundesländern)

Als Anfänger am Schiffmodellbau möchten wir Sie abschließend bitten, uns für unsere Gruppenarbeit einige Fragen zu beantworten:

1. Welche Modelle soll der Anfänger bauen?
2. Wir haben die Absicht grundlegende Literatur anzuschaffen, welche Bücher würden Sie uns empfehlen?
3. Welche Zeitschrift können Sie uns empfehlen?

Grundsätzlich wären wir auch vielleicht im nächsten Jahr an einem Schaufahren interessiert. Allerdings müßten hier alle Bedingungen geklärt werden.

Abschließend möchten wir dem neuen Schiffmodellbaureferenten viel Erfolg wünschen und hoffen auf eine gute Zusammenarbeit.

Gruppe Knittelfeld

Mitteilungen der Materialstelle:

In Ergänzung zu unserer Preisliste geben wir bekannt, daß es ab sofort möglich ist, Artikel der Firma Cox "Thimble Drome" zu beziehen. Es handelt sich hierbei um die bekannten Glühkerzenmotoren sowie um fertige Plastik-Fesselflugmodelle.

Einige Preise als Beispiel:

Cox "Pee Wee", 0.3 ccm Glühkerzenmotor	S 144.--
"Babe Bee" 0.8 ccm "	" 144.--
"Golden Bee" 0.8 ccm "	" 180.--
"Tee Dee" 0.16 ccm "	" 288.--
"Tee Dee" 2,5 ccm "	" 468.--
(einer der z.Zt. stärksten Motoren d.Welt mit 0.47 PS bei 17.700 U/m.)	
"Space Hooper" 0.8 ccm Rennmotor	S 252.--

Fesselflugmodelle:

Diese sind fertig mit Zubehör (Griff und Leinen und Motor)

"Little Stinker" Doppeldecker 25 cm Spannweite ...	S 360.--
(mit Pee Wee)	
"Super Cub" (mit Babe Bee) Hochdecker	S 320.--
"Super Sabre" F 100 mit Pee Wee	" 280.--
"P 40 Warhawk" mit Spezial 0.8 ccm Motor	" 400.--

Mercedes Benz W 196 - Grand Prix Rennwagen	" 800.--
"Prop Rod" Propeklerauto	" 400.--
"Water Wizzard" Luftschaubengleitboot	" 400.--

Original Glühkerzentreibstoff:

Thimble Drome Glow Fuel 1/4 l	" 22.--	
Thimble Drome Racing	1/4 l	" 26.--

Leider ergibt sich eine Preiserhöhung beim "Ruby Glaspapier" die durch eine Verteuerung beim Bezug eintritt. Es kostet jetzt ein Bogen S 1.25.

Schaumstoffrumpfe für Schiffsmodelle "Little Lazy"
56 cm lang ... S 64.15, 75 cm lang ... S 93.-- 100 cm lg. S 121.65

Achtung! Wir machen darauf aufmerksam, daß die Materialstelle im September 3 Wochen geschlossen ist! Bitte nicht böse sein, wenn sich dadurch Bestellungen etwas verzögern!

=====

Eine ausgezeichnete Werbung.

Der Bundessektionsleiter Ing. Edwin Krill und Landesobmann des Österreichischen Modellsportverbandes Niederösterreich, Sekretär Franz Hahofer hatten über Einladung der ÖMV-Gruppe St.Pölten Gelegenheit, eine ausgezeichnete Ausstellung von Flug- und Schiffmodellen in St.Pölten in den Stadtsälen zu besichtigen. Die ausgestellten Modelle fanden, wie in der Augustnummer die erstichtliche Publikumswertung festgestellt hat, lebhaftes Interesse. Besonders lobend muß die sorgfältige Ausführung der Modelle und die geschickte Anordnung hervorgehoben werden. Es kann mit gutem Gewissen allen modellsporttreibenden Gruppen empfohlen werden, solche Ausstellungen zu veranstalten, denn diese werden dazu beitragen, dem Modellsport eine größere Publikumswirkung als dies bisher der Fall war, zusichern.

In dieser Kritik, die nur positiv sein kann, soll nicht ver-säumt werden, den verdienstvollen Funktionären der ÖMV-Gruppe St.Pölten für ihre großartige Leistung herzlichsten Dank zu sagen.

Wir bitten die Modellbaugruppen, dieses lobenswerte Beispiel nach Möglichkeit nachzuahmen und sind sicher, daß damit ein sehr wesentlicher Beitrag für unseren schönen Sport geleistet wird.

Sekr. Franz Hahofer

WELTMEISTERSCHAFTEN FÜR FREIFLUGMODELLE vom 31.8. bis 4.9.1961
in Leutkirch im Allgäu
=====

Auf Grund der Ergebnisse der beiden letzten Staatsmeisterschaften und des internationalen Freiflugwettbewerbes in Zell am See hatten sich folgende Modellflieger für die diesjährige Weltmeisterschaft qualifiziert:

Klasse A2:	Klasse I :	Klasse W:
Herwig Schnürer Sbg.	Horst Wagner Sbg.	Peter Grünbaum Stmk.
Otmar Schnürer Sbg.	Peter Billes Wien	Ernst Tammel Wien
Heribert Kargl NÖ.	Wenzel Horcizka Sbg.	Franz Breith Wien

Die Mannschaftsführung übernahm Bundessektionsleiter Ing. Edwin Krill. Um es gleich vorweg zu nehmen: Diese Weltmeisterschaften brachten für Österreich einen sehr schönen Erfolg.

In meinem Bericht will ich mich in der Hauptsache auf unsere österreichischen Teilnehmer konzentrieren. Als Mannschaftsführer blieb mir nicht die Zeit, mich auch um die anderen Teilnehmer zu kümmern. Davon wird aber sicherlich in der Fachpresse noch näher zu lesen sein.

Mit einem Peugeot 403 Kombi fuhren wir am 31.8.61, mitten in der Nacht, um 5 Uhr früh von Wien ab. Wir, das waren Breith, Billes und ich. Außerdem fuhr noch Bugl mit, der die Österreicher motorisch betreuen sollte, weil alle unsere Teilnehmer Bugl-Motore hatten. In Amstetten nahmen wir noch Kargl mit. Unsere Fahrt führte über München, Landsberg - Memmingen nach Leutkirch. Kurz vor Leutkirch entdeckten wir hinter einer Baumreihe den Flugplatz. Wir waren ent-täuscht: Länge etwa 600 m, Breite ca. 400 m. Na, das konnte ja gut werden. Wir trösteten uns damit, daß es vielleicht doch nicht der richtige Flugplatz sei. In Leutkirch angekommen, fanden wir ganz schnell die Organisationsleitung. Ich empfang für alle Teilnehmer die Verpflegungsheftchen nebst unseren Kennmarken, die jeden Teil-nehmer auswies, aus welchem Land er kommt und wie sein Name ist. Es war daher nicht schwer, die einzelnen Wettbewerber sofort richtig anzusprechen. Aus dem offiziellen Teilnehmerheftchen, welches jeder Teilnehmer erhielt, konnten wir die teilnehmenden Nationen und deren Starter entnehmen. 29 Nationen mit insgesamt 251 Modellfliegern hatten ihre Nennung abgegeben. Darunter UDSSR und USA, aber auch Südafrika, Peru und Japan hatten Nennungen gemeldet, abgesehen von fast allen europäischen Staaten.

Wir erfuhren dann gleich, daß unsere Salzburger schon am Vortag angekommen waren. Zu unserem Schreck wurde uns ein Quartier zugewiesen, 20 km südwestlich von Leutkirch entfernt, schon fast beim Bodensee. Bevor wir jedoch das Quartier aufsuchten, ließen wir die Modelle

bauprüfen. Da konnten wir Modelle sehen! Herrliche Bauweise, auf Hochglanz lackiert, Motor-, Segel und Gummimotorflugmodelle. Man hatte den Eindruck, daß diese Modelle noch nie geflogen sind. Bei der Bauprüfung wurden Spannweite, Flügeltiefe und das Gewicht überprüft. Sodann wurde jedes Modell fotografiert und aus diesen Angaben der genaue Flächeninhalt bestimmt. Die Modelle unserer Mannschaft waren auch sehr sauber gebaut. Breith's Schalenbau bei den Wakefieldmodellen fand bei vielen Ausländern Anerkennung. Zwischendurch traf auch Grünbaum mit einigen Schlachtenbummlern ein. Schließlich suchten wir dann unser Quartier auf.

Am Freitag, d. 1.9. ging es schon um 6 Uhr zum Flugfeld. Für jede Nation war ein großes Zelt für die Teilnehmer vorbereitet. Erfreulich zwanglos und natürlich wurden die Weltmeisterschaften vom stellvertretenden Generalsekretär des D.Ae.C., Herrn Dr. Josef Dabrock, eröffnet. Keine Nationalhymnen erklangen, sondern 6 Förster bliesen zur "Jagd", als die Fahnen der Nationen gehißt wurden. Um 8 Uhr war Mannschaftsführerbesprechung und um 8.30 Uhr gings in der Klasse A 2 los.

Jeder Mannschaft standen während des gesamten Wettbewerbes zwei Zeitnehmer zur Verfügung, die vom D.Ae.C. sorgfältig ausgewählt wurden und ausnahmslos Experten waren. Unsere Mannschaft hatte mit den Zeitnehmern einen Haupttreffer gemacht. Ihre Namen: Müssig und Miller. Für jeden Durchgang standen 1 1/2 Stunden zur Verfügung, in welchen nach Belieben gestartet werden konnte. Anfangs ging es bei der Leinenkontrolle drunter und drüber, aber nachdem eine zweite Prüfstelle eingerichtet wurde, ging es dann rasch voran.

Es würde zu weit führen, alle Starts unserer Mannschaftsmitglieder zu beschreiben, obwohl das sehr interessant wäre. Alle haben ihr Bestes gegeben. Es war ein Kampf um die "Schläuche". Unser Zeitnehmer Müssig erwies sich als ausgezeichnete Thermikspezialist und zwischen den einzelnen Durchgängen konnte er unseren österreichischen Teilnehmern viele wertvolle Tips geben. Dafür soll ihm hier nochmals herzlichst gedankt werden.

Und nun Zahlen: 63 Starter aus 22 Ländern.

Max. in den einzelnen Durchgängen:

1.	2.	3.	4.	5.	Stechen
28	32	35	37	28	0

Die Zeiten der österr. Teilnehmer:

Schnürer O.	Salzburg	180	180	180	180	89	809
Schnürer H.	Salzburg	180	180	136	119	180	795
Kargl Heribert	O.Österr.	80	53	180	58	135	506

Nach dem 5. Durchgang waren 4 Teilnehmer mit einer Punktezahl von 900. Das Stechen ergab folgende Reihung:

1. und Weltmeister								
Awerijanow A.	UDSSR	180	180	180	180	180	900	+ 171
2. Soave P.	Italien	180	180	180	180	180	900	+ 159
3. Kalen G.	Schweden	180	180	180	180	180	900	+ 147
4. Van't Rood T.	Niederlande	180	180	180	180	180	900	+ 131
5. Rodrigues A.	Portugal	180	180	180	162	180	882	
6. Michalek J.	CSR	180	180	147	180	180	867	
7. Hlubocky M.	CSR	180	180	180	180	135	841	
9. Lortz L.	USA	180	180	180	180	102	822	
10. Guilloteau R.	Frankreich	98	180	180	180	180	818	
11. Strang T.	Finnland	180	89	180	180	180	809	

11.	Teunisse P.	Niederlande	180	110	180	180	159	809
11.	Schnürer O.	Österreich	180	180	180	180	89	809
12.	Dallimer G.W.	Großbrit.	180	180	87	180	180	807
12.	Freeston A.G.	Großbrit.	154	164	180	180	129	807
13.	Günther K.	Deutschland	124	180	180	180	142	806
14.	Sulisz A.	Polen	81	180	180	180	180	801
15.	Schnürer H.	Österreich	180	180	136	119	180	795
16.	Schulten J.	Niederlande	152	123	154	80	180	789
17.	Boncompagni A.	Italien	180	180	156	128	137	781
18.	Skard A.	Norwegen	151	180	180	105	150	766
19.	Pyykkö M.	Finnland	180	180	141	132	127	760
20.	Borras R.	Frankreich	115	180	180	180	96	751
21.	Cook. W.	Neuseeland						
	Proxy:Schmidt M.	Deutschland	106	180	180	180	103	749
22.	Boscarol C.	Italien	152	180	180	78	149	739
23.	Spejzl I.	CSR	180	64	180	180	132	736
24.	Takko S.	Finnland	68	180	170	171	142	731
25.	Simon G.	Ungarn	180	93	135	130	180	718
26.	MC Garvey	Neuseeland						
	Proxy:Roemer G.	Deutschland	82	180	180	177	96	715
27.	Malkin J.	Neuseeland						
	Proxy:Maibaum G.	Deutschland	180	54	180	180	110	704
28.	Berg E.	Dänemark	80	90	164	180	180	694
29.	Semskij A.	UDSSR	76	180	180	124	130	690
30.	Hermann A.	Deutschland	139	180	180	112	77	688
31.	Michel H.	Schweiz	97	180	180	180	49	686
31.	McGillivray J.	Kanada	101	180	180	91	134	686
32.	Sares I.	Schweden	64	180	113	180	148	685
33.	Fernandez F.	Spanien	119	180	180	121	79	679
34.	Miroslav V.	Jugoslawien	71	180	180	180	64	675
35.	Borthne T.	Norwegen	180	91	55	180	168	674
36.	Leduc	Belgien	156	180	180	75	80	671
37.	Giudici G.	Frankreich	180	95	180	76	135	666
38.	Hansen A.	Dänemark	180	55	56	180	180	651
39.	Glod J.	Luxembourg	180	149	35	180	103	647
40.	Mederer A.	Deutschland	78	108	119	180	157	642
40.	Nestratow J.	UDSSR	131	74	118	180	139	642
41.	Babic	Jugoslawien	106	65	76	180	171	598
41.	Visser P.W.	Süd-Afrika	178	61	149	139	71	598
42.	Mrs. Bell E.	USA	180	44	180	71	113	588
43.	Hertig A.	Schweiz	97	65	63	180	180	585
44.	Hansen B.	Dänemark	180	82	180	52	89	584
45.	Fitzpatrick G.	Irland	83	180	65	180	68	576
46.	Rozycki St.	Polen	81	52	173	180	87	573
47.	Halford B.L.	Großbrit.	87	80	83	180	141	571
48.	Sousa M.	Portugal	76	77	180	147	82	562
49.	Benedikt J.	Polen	92	92	109	117	151	561
50.	Modeer BO.	Schweden	91	83	180	173	32	559
51.	Stevo P.	Jugoslawien	67	77	113	180	119	556
52.	De Graef R.	Belgien	82	83	80	180	90	515
53.	Kargl H.	Österreich	80	53	180	58	135	506
54.	Bachmann Ch.	Schweiz	41	102	180	75	104	502
55.	Machenzie D.	Kanada	115	49	49	180	97	490
56.	Hassrod R.	Norwegen	180	59	69	44	135	487
57.	Price B.	Kanada	180	56	47	80	115	478
58.	Guffens J.	Belgien	57	99	103	99	112	470
59.	Pando L.	Spanien	180	61	29	75	107	452
60.	Leick J.M.	Luxembourg	78	74	119	28	143	442
61.	Kraemer F.	Luxembourg	133	32	43	92	111	411
62.	Sereno A.	Portugal	92	58	76	72	62	360
63.	Gonzalez S.	Spanien	70	27	92	63	82	334

Die Mannschaftswertung brachte folgendes Ergebnis:

1. Niederlande 2498, 2. CSR 2459, 3. Italien 2420, 12. Österreich 2110,
22. Spanien 1465 Punkte.

Am 2. Wettbewerbstag wurde die Klasse I geflogen. Unglaublich waren die Steigflüge die bei den Amerikanern, Italienern und Russen zu sehen waren. Aber auch die Steigflüge der österr. Modelle waren nicht von Pappe. Gehandikapt waren wir allerdings schon dadurch, daß das erste Modell Billes' beim ProbeFliegen auf und davon ging und nicht mehr gefunden wurde. Trotzdem war der Erfolg in dieser Klasse besonders beachtlich. In der Mannschaftswertung konnte Österreich einen herrlichen 6. Platz belegen und stellte eine Reihe von "Kaiserstaaten" zurück.

Aber lassen wir die Zahlen sprechen: 63 Starter aus 20 Ländern
Max. in den einzelnen Durchgängen:

1.	2.	3.	4.	5.	kein Stechen
14	14	15	29	18	

Die Zeiten der österr. Teilnehmer:

Horcicka Wenzel	Salzburg	180	138	96	180	180	774
Wagner Horst	Salzburg	180	86	180	180	138	764
Billes Peter	Wien	73	161	85	180	180	679

Horst Wagner verlor beim zweiten Durchgang durch Bruch sein erstes Modell.

Es gelang nur einem einzigen Teilnehmer 5 Volle zu erreichen, so daß es zu keinem Stechen kam.

Die Reihung lautete in der Klasse I: (Verbrennungsmotormodelle)

1. und Weltmeister							
Schneeberger F.	Schweiz	180	180	180	180	180	900
2. Frigyes E.	Ungarn	180	162	180	157	180	859
3. Cerny J.	CSR	180	180	161	180	153	854
4. Sheppard J.	Neuseeland						
Proxy: Buskell P.	Großbrit.	132	179	180	180	180	851
5. Meczner A.	Ungarn	158	180	137	180	180	835
6. Werbitz E.	UDSSR	160	176	149	175	171	831
7. Parry, G.	Kanada	153	180	134	180	180	827
8. Raulio H.	Finnland	180	102	180	180	180	822
9. Rieke K.H.	Deutschland	180	102	161	180	180	803
9. French G.R.	Großbrit.	180	134	129	180	180	803
10. Ranta S.	Kanada	180	131	124	180	180	795
11. Hajek V.	CSR	180	180	103	180	151	794
12. Monks R.Ch.	Großbrit.	179	160	180	101	166	786
13. Horcicka W.	Österreich	180	138	96	180	180	774
14. Eriksson M.	Schweden	128	180	180	180	105	773
14. Fontaine J.	Frankreich	180	115	180	173	125	773
15. Wagner H.	Österreich	180	86	180	180	138	764
16. Cerny R.	CSR	122	180	144	154	160	760
17. Simon G.	Ungarn	137	126	162	180	143	748
18. Eng E.	Schweiz	85	180	168	180	133	746
19. Pimenoff S.	Finnland	180	166	86	180	126	738
20. Young A.	Großbrit.	116	159	102	180	180	737
21. Bjelajao M.	Jugoslawien	180	115	180	152	98	725
22. Larsson L.	Schweden	118	180	180	120	118	716
23. Surry D.	Kanada	174	106	179	132	120	711

24.	Schenker R.	Schweiz	90	180	78	180	180	708
25.	Soares J.	Protugal	136	126	125	180	137	704
26.	Guilloteau R.	Frankreich	129	81	151	180	156	697
27.	Padovano E.	Italien	136	143	97	140	180	696
28.	Becker K.H.	Deutschland	131	180	180	89	114	694
29.	Guerra G.	Italien	79	180	112	141	180	692
30.	McCormick W.C.	USA	127	121	180	180	79	687
31.	Thomson J.D.	Irland	175	106	82	143	180	686
32.	Billes P.	Österreich	73	161	85	180	180	679
33.	Van Dijk M.	Niederlande	160	166	109	84	142	661
34.	Poorman G.	UdA	162	103	81	125	180	651
35.	Filimonow B.	UDSSR	92	180	78	180	117	647
36.	Scepanovic A.	Jugoslawien	119	145	180	161	39	644
37.	Hagel R.	Schweden	71	101	107	180	180	639
38.	Pecorari V.	Italien	107	120	94	180	134	635
39.	Benedik J.	Jugoslawien	132	82	102	129	180	625
40.	Laxman P.	Finnland	47	180	96	180	119	622
41.	Eusura-ma.	Japan						
	Proxy:Schwen R.	Deutschland	122	89	114	180	109	614
42.	Bulukin B.	Norwegen	127	78	138	138	129	610
43.	Jwaj	Japan						
	Proxy:Zwilling W.	Deutschland	89	163	118	142	91	603
44.	Sulisz Z.	Polen	130	98	161	167	18	574
45.	Henry I.	Neuseeland						
	Proxy:Muller P.	Großbrit.	180	86	-	168	130	564
46.	Sereno A.	Portugal	161	139	74	94	86	554
47.	Christiensen N.	Dänemark	66	168	52	180	80	546
48.	Czinczel W.	Deutschland	95	103	135	92	120	545
49.	Johannessen T.	Norwegen	85	111	124	87	129	536
50.	Winn J.	Neuseeland						
	Proxy:Jays V.	Großbrit.	-	176	113	92	151	532
50.	Jermakow A.	UDSSR	126	97	88	113	108	532
51.	Giudici G.	Frankreich	136	82	100	92	105	515
52.	Pregaldien H.	Belgien	92	69	86	67	180	494
53.	Sugata	Japan	117	85	164	66	52	484
54.	Sehldon Ch.	USA	113	180	96	79	-	478
55.	Martino F.	Portugal	51	67	180	60	114	472
56.	Clement M.	Süd-Afrika						
	Proxy:Piesk L.	Deutschland	109	123	37	75	119	463
57.	Oxager J.	Dänemark	73	73	180	47	77	450
58.	Balasse E.	Belgien	83	81	55	72	151	442
59.	Gogorcena J.	Spanien	83	75	85	95	100	438
60.	Matute V.	Spanien	96	67	77	87	98	425
61.	Mortensen F.	Dänemark	54	83	31	180	33	381
62.	Dalseg G.	Norwegen	78	75	33	79	29	294
63.	Gonzalez P.	Spanien	11	47	71	61	50	240

Mannschaftswertung:

1. Ungarn 2442, 2. CSR 2408, 3. Schweiz 2354 4. Kanada 2333,
5. England 2326, 6. Österreich 2217, es folgten Finnland, Schweden,
Deutschland, Italien, UDSSR, Jugoslawien u.a.

Am letzten Wettbewerbstag waren die Wakefieldmodelle dran. In dieser Klasse ist Österreich bisher noch nicht in Erscheinung getreten. Finnland, Deutschland, CSR, Jugoslawien zählten bisher zu den "großen Nationen". Erstmals nahm Österreich mit einer vollen Mannschaft an einer Gummimotormodell-Wetlmeisterschaft teil. Der Erfolg war für uns sehr erfreulich. Mit etwas weniger Gummi-Pech und ein klein wenig mehr Wettbewerbsroutine könnte sich unser ältester Teil-

nehmer, F. Breith, unter den ersten Fünf befinden. Im ersten Durchgang bremste er sein sicheres Max. mit 173 Sekunden herunter und im 4. Durchgang setzte er wegen Gummischadens sein Ersatzmodell ein und hätte mit seinem ersten Modell wieder ein sicheres Max geflogen. Ja, nachher weiß man natürlich alles besser. Aber trotzdem: Wir sind mit dem Ergebnis in dieser Klasse mehr als zufrieden. Wir haben in der Wakefieldklasse den Anschluß nach oben endlich gefunden.

Die Zahlen zeigen folgendes Bild:
Maxi in den einzelnen Durchgängen:

1.	2.	3.	4.	5.	Stechen
29	31	26	31	26	1

Die Österreicher flogen folgende Zeiten:

Breith Franz	Wien	173	180	180	111	180	824
Tammel Ernst	Wien	138	180	180	180	82	760
Grünbaum Peter	Stmk.	180	180	94	102	119	675

Peter Grünbaum machte mit seinem ersten Modell beim 3. Durchgang Bruch und mußte für seine weiteren Flüge das Ersatzmodell einsetzen. Weit weniger Teilnehmer als erwartet gelangten ins Stechen. Nach diesem überaus spannendem Stechen ergab sich folgende Placierung:

1. und Weltmeister							
Reich G.	USA	180	180	180	180	180	900 + 210
2. Kosinski J.	Polen	180	180	180	180	180	900 + 207
3. Alianari A.	Italien	180	180	180	180	180	900 + 169
4. Azor L.	Ungarn	180	180	167	180	180	887
5. Niestoj W.	Polen	180	180	162	180	180	882
6. Riffaud L.	Frankreich	180	160	180	180	180	880
7. Sapaschyj W.	UDSSR	180	180	155	180	180	875
8. Fresl E.	Jugoslawien	180	180	180	180	154	874
9. Sjögren S.	Schweden	180	150	180	180	180	870
10. Petiot J.	Frankreich	180	145	180	180	180	865
11. Osborne J.	Niederlande	180	180	152	167	180	859
12. Hämäläinen E.	Finnland	180	180	136	180	180	856
13. Bousfield K.	Kanada	174	180	180	149	172	855
14. Iwannikow I.	UDSSR	171	154	169	180	180	854
15. Rupp, G.	Deutschland	180	129	180	180	180	849
16. Krizsma G.	Ungarn	159	180	145	180	180	844
17. Kmoch, W.	Jugoslawien	180	180	180	136	164	840
18. Axelsson U.	Schweden	139	180	180	180	158	837
19. Roberts G.	Großbrit.	142	180	180	180	147	829
20. Sokolow J.	UDSSR	180	158	180	126	180	824
20. Breith F.	Österreich	173	180	180	111	180	824
21. Patterson J.	USA	180	180	101	180	180	821
22. Zurad St.	Polen	129	180	180	180	149	818
23. Leissner K.	Deutschland	180	170	180	137	149	816
24. Storgards B.	Finnland	168	136	148	180	180	812
25. Perkins C.	USA	152	180	116	180	180	808
26. Merori J.	Jugoslawien	180	180	180	127	129	796
26. Artiolo R.	Italien	136	178	180	180	122	796
27. Aalto P.	Finnland	180	180	180	66	180	786
28. Murari B.	Italien	131	159	135	180	180	785
29. Kieft R.	Niederlande	180	180	120	180	123	783
30. Meseburger C.	Spanien	123	158	180	135	180	776
31. Meckenzie D.	Kanada	127	180	180	122	166	775
32. Elliott N.	Großbrit.	175	180	154	180	85	774
33. Ehmman O.	Deutschland	180	153	110	180	143	766
34. Tammel E.	Österreich	138	180	180	180	82	760

35. Segrave M.	Kanada	154	177	155	178	91	755
36. Flodstrom L.	Schweden	153	180	180	86	153	752
37. Fernandez F.	Spanien	178	115	96	180	180	749
38. Rohlena M.	CSR	178	116	180	145	129	748
39. Liechti R.	Schweiz	180	169	129	112	154	744
40. Lust P.	Niederlande	157	88	131	180	180	736
41. O'Donnell J.	Großbrit.	126	121	138	180	165	730
42. Nienstedt E.	Dänemark	172	180	133	180	60	725
43. Visser P.W.	Süd-Afrika	180	172	113	134	125	724
44. Malkin J.	Neuseeland						
Proxy:Maibaum G.	Deutschland	136	180	171	92	136	715
45. Rasmussen P.	Dänemark	180	122	115	156	139	712
46. Frigyes E.	Ungarn	77	180	128	180	138	703
47. Rodrigues A.	Portugal	180	180	117	68	154	699
48. Balasse E.	Belgien	180	148	95	177	91	691
48. Sereno A.	Portugal	107	129	153	174	128	691
49. Hegglin E.	Schweiz	113	81	180	172	144	690
50. Fontaine J.	Frankreich	180	129	85	108	180	682
51. Grünbaum P.	Österreich	180	180	94	102	119	675
52. Hewitsch N.	Neuseeland						
Proxy:Waldhauser	Deutschland	108	91	144	150	179	672
53. Muzny L.	CSR	138	180	151	91	105	665
54. Cunderlik J.	CSR	83	180	103	150	135	651
55. Dahl H.	Norwegen	180	161	63	136	99	639
56. Cook W.	Neuseeland						
Proxy: Schmidt M.	Deutschland	118	145	156	102	116	637
57. Meier J.	Schweiz	126	101	164	112	131	634
57. Simonsen A.	Norwegen	96	129	180	67	162	634
58. Matute V.	Spanien	90	115	99	103	109	516
59. Stovland N.	Norwegen	126	117	147	-	92	482
60. Sousa M.	Portugal	145	58	85	23	166	477
61. Mikkelsen H.	Dänemark	110	85	91	51	61	398

Die Mannschaftswertung gewann Polen mit 2600 Punkten vor UDSSR mit 2553 und USA mit 2529. Österreich landete an 14. Stelle.

Am Abend fand eine sehr nette Siegerehrung statt, die erst in den frühen Morgenstunden ihren Abschluß fand.

Die Weltmeisterschaften 1961 sind zu Ende. Die Veranstalter haben sich alle Mühe gegeben, um die Veranstaltung reibungslos durchzuführen. Wir Österreicher danken recht herzlich für die gute Aufnahme. Wir waren zufrieden; zufrieden aber waren wir besonders mit unseren Erfolgen, und wenn es diesmal noch nicht gelang, einen der ersten Plätze zu erreichen, so glaube ich bestimmt, daß es bei den nächsten Weltmeisterschaften, die wir sehr gerne in Österreich durchführen würden, klappen wird. Allen Teilnehmern will ich für ihren Einsatz noch recht herzlich danken. Dank auch nochmals unseren unermüdlichen Zeitnehmern Rudolf Miller und Günter Müssig. Auch den österreichischen Schlachtenbummlern, die uns oft geholfen haben, vielen Dank.

Ing.Edwin Krill..