

# *austroflug modellflug*

IN DIESEM HEFT:

MODELLFLUG-TERMINE  
1964

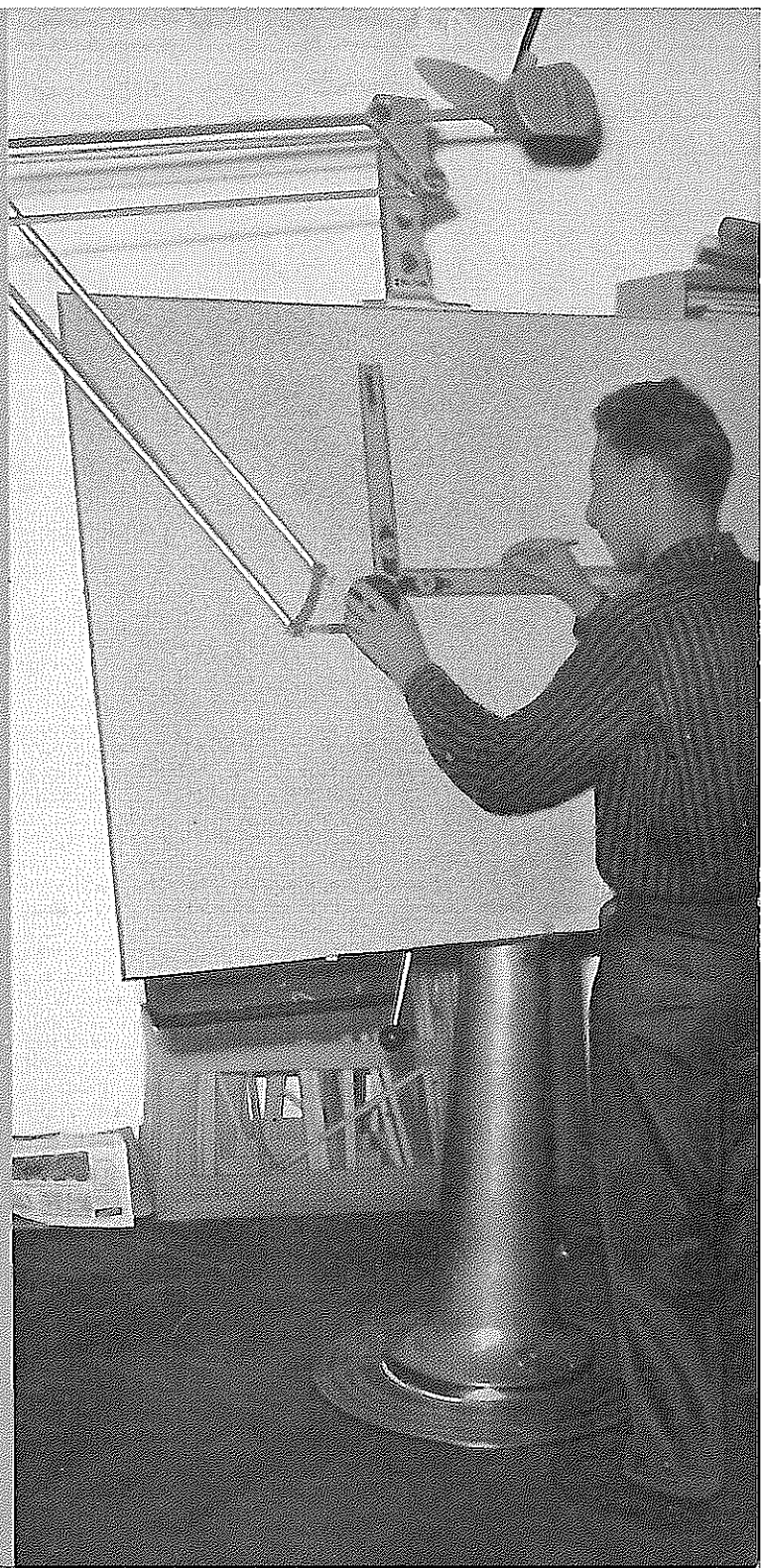


BERICHT AUS JAPAN

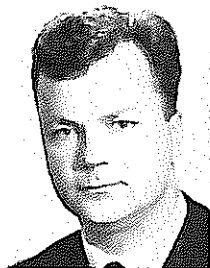


MOTORSEGLER  
„SEPP 1“

2/1964



## Wenn einem der Kragen platzt . . .



Wer ein vierrädriges Fahrzeug besitzt, kann ein Lied singen. Was heißt hier schon Lied singen, eine ganze Oper kann er singen! Vorschriftsmäßig parke ich meinen Wagen schräg zur Gehsteigkante und bin heilfroh, daß ich überhaupt einen Parkplatz gefunden habe. Anders schaut die Sache aus, als ich wieder wegfahren will und keine zehn Zentimeter neben mir, auf der Seite des Einstieges, ein freundlicher Fahrbruder sein Vehikel geparkt hat. Was nun? Was nützt mir jetzt mein Auto? Ist es da ein Wunder, wenn mir da der Kragen platzt? Oder soll ich noch einige Beispiele anführen, wo mir der Kragen geplatzt ist? Ich glaube, das ist nicht notwendig, denn jeder kommt in Situationen, wo es ihm ähnlich ergeht.

Besonders ärgerlich ist es aber, wenn man in solche verteufelte Situationen bei der Ausübung seines Hobby's kommt. Beim Hobby soll man sich ja angeblich vom „grauen Alltag“ erholen. Ha, ha, wer's glaubt, wird selig!

Da gab es seinerzeit Leute, denen war das Rückholen ihrer Flugmodelle zu strapaziös, und so gingen sie unter die Erfinder und erfanden die Fernsteuerung. Jetzt war das Fliegen ein Genuß, und erst recht das Rückholen. Jetzt war man der Herr und konnte mit den Modellen das tun, was man selber wollte. Daß man aber manchmal doch noch laufen mußte, gehörte zu den Anfangsschwierigkeiten. So sagt jedenfalls die Chronik. Zu den wenigen Glücklichen kamen dann mit der Zeit immer mehr und mehr, und damit kam auch die erste Enttäuschung. Wenn einer flog, mußten die anderen warten, und taten sie's nicht . . . siehe Abfallkorb! Dafür gab es aber die freundliche Post, die den Fernsteuerern mehrere Frequenzen zuteilte, so daß sich anfangs eine gewisse Auflockerung ergab. Doch das Wirtschaftswunder machte sich auch auf diesem Sektor bemerkbar, und die Anzahl der Fernsteueranlagen stieg rapide an. Jetzt wurden nicht nur Flugmodelle ferngesteuert, auch Schiffe, Autos und was weiß ich noch alles wurde nun mittels Fernsteuerungen dirigiert. Da platzte den ersten nun bereits der Kragen. Aber unsere Post ist nicht nur freundlich, sie ist auch sehr vielseitig. Schließlich will ja jeder seine Freude, und so gestattete sie auch die Funk-Sprechgeräte, die just auf der gleichen Frequenz wie die Fernsteuerer arbeiten. Jetzt gab es eine ganze Reihe von Kragenplatzern.

„Ein Fernsteuern ist nun kaum mehr möglich, jedenfalls in den Städten, und den besten Erfolg erzielt man, wenn man seine Anlage ins Dorotheum bringt!“. Nicht ganz so, aber so ähnlich hörten wir es bei der letzten Modellflug-Vollversammlung. Es gab eine rege Diskussion, die aber immer im Kreise ging und die praktisch nie zu einem Erfolg führen konnte.

Weil aber eine Diskussion im Kreise noch nie ein positives Ergebnis gezeigt hat, brach der Vorsitzende (das war ich) die Debatte ab. Da platzte wieder der Kragen und zwei exponierte Fernsteuerer verließen unter Protest die Sitzung. Na, da haben wir es nun, und mit einem Schlag war das Problem gelöst. Oder etwa nicht? So geht das natürlich auch nicht, meine Herren. Technik heißt Fortschritt, und danach muß man sich richten.

Daß die Probleme überall gleich sind, schildert ein Artikel in der Nummer 1/64 der deutschen Fernsteuer-Fachzeitschrift „modell“. Der Herausgeber, Hans Dieter Heck, versucht in seinem Leitartikel die Leser mit dem SUPERHET bekanntzumachen, über den wir über kurz oder lang nicht hinwegkommen werden. Seiner Meinung nach ist ein Superhet nicht schwieriger zu verstehen und zu bauen als ein einwandfreier Pendler mit NF- und Begrenzung.

Ich bin kein Fachmann auf diesem Gebiet, aber ich bin der Meinung, daß man nicht den Kopf in den Sand stecken sollte.

## Modellflug-Vollversammlung

Am 25. Jänner d. J. fand in Wien eine Modellflug-Vollversammlung statt, bei der insgesamt 39 Vereinsvertreter aus allen Bundesländern anwesend waren. Es war die bisher bestbesuchte Vollversammlung. Tags darauf tagten die Sektionsleiter und Fachreferenten.

Der neue Generalsekretär, Major a. D. Josef Fözü, stellte sich den Anwesenden vor, zeigte viel Verständnis für unsere Arbeit und versicherte seine Mitarbeit und Unterstützung in allen Belangen des Modellfluges. Es berichteten die Landessektionsleiter und Fachreferenten über ihre Arbeit im abgelaufenen Jahr. Die Arbeitsberichte waren durchwegs erfreulich. Allerdings fehlt in zwei Landesvorständen das Verständnis zur Modellfliegerei: In Vorarlberg und besonders in Kärnten! Mit schönen Worten des Landesverbandspräsidenten allein ist es nicht getan ...

ONF-Delegierter Kargl berichtete über seine Arbeit in der ONF. Im vergangenen Jahr wurden den Modellfliegern Wenzel Horcicka (UMFC-Salzburg) und Heinz Richter (ÖMV-Wien) aus disziplinarischen Gründen die Sportlizenz entzogen. Die Arbeit Kargls als „Polizei“ bei den Wettbewerben wurde voll gewürdigt und seine im amfl. angeführten Mängel bei diversen Veranstaltungen zur Kenntnis genommen.

Nach Abschluß der Debatten wurde eine Reihe wichtiger Beschlüsse gefaßt:

### Sportlizenz

Auf Anordnung der ONF müssen alle Teilnehmer an Staatsmeisterschaften und internat. Wettbewerben im Besitze der Sportlizenz der FAI sein.

### Jahreswettbewerb 1963

Der Einreichungstermin wurde auf 20. Februar 1964 verlängert. Die Anträge müssen bis zu diesem Termin in den Händen der Landessektionsleiter sein, die sie an den zuständigen Fachreferenten direkt weiterleiten.

### Leistungsprüferlehrgang 1964

Am 12. April 1964 wird in Salzburg der 3. Leistungsprüferlehrgang abgehalten. Vereine und Gruppen mögen ehestens ihren Bedarf bei der ONF anmelden. Es wird nochmals erinnert, daß jedem Verein bzw. jeder Gruppe maximal zwei Leistungsprüfer zustehen.

### Leistungsprüferlizenzen

Bereits 1963 ausgestellte Leistungsprüferlizenzen müssen bis spätestens 31. März 1964 zwecks Verlängerung direkt an den ONF-Delegierten Heribert Kargl, Amstetten, Bahnhofstraße 7, eingereicht werden. Lizenzen, die bis zu diesem Termin nicht eingereicht werden, verlieren ihre Gültigkeit.

## offizielle mitteilungen bundessektion

### Verteilerschlüssel für die Teilnahme der Länder an den Staatsmeisterschaften in den Klassen A II und RC III:

Wien	5	14
Niederösterreich	4	17
Oberösterreich	5	8
Steiermark	3	14
Kärnten	5	4
Vorarlberg	0	0
Tirol	3	2
Burgenland	3	5
Salzburg	5	7
	<hr/>	<hr/>
	33	71

Die Bundesländer haben zu den verschiedenen Wettbewerben folgende Sportfunktionäre zu stellen:

Wien	1	4	3
Niederösterreich	1	5	0
Oberösterreich	1	1	0
Steiermark	3	1	1
Kärnten	2	0	0
Vorarlberg	0	0	0
Tirol	1	0	0
Burgenland	1	1	0
Salzburg	1	1	2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	11	13	6

### Mannschaftswertung

Ab 1964 wird bei den Staatsmeisterschaften versuchsweise eine Mannschaftswertung eingeführt. Die dreiköpfige Mannschaft darf sich nur aus Modellfliegern eines Bundeslandes zusammensetzen.

### Änderungen der Modellflug-Prüfungsbestimmungen

Fesselflug C-Prüfung

Kunstflug: FAI-Programm ohne Kleeblatt und Dreieckloopings.

Mannschaftsrennen: Es brauchen zur Prüfung nur zwei Mannschaften im Kreis fliegen.

Saalflug C-Prüfung

5 Flüge, mindestens 4'30" je Flug.

Ein Bericht über die CIAM-Tagung folgt in Nummer 3 amfl.

## Werbefür den austro-modell-flug

Mehr Bezieher -- mehr Inhalt!

## Modellflugtermine 1964

### Weltmeisterschaften:

28. Juli bis 3. August Ungarn Weltmeisterschaft der FAI im Fesselflug in Budaors / Budapest  
September England Weltmeisterschaft der FAI im Saalflug, voraussichtlich in Cardington

### Internationale Termine:

25. und 26. April Österreich Internationaler Freiflugwettbewerb, 3 Kategorien in Wels  
Veranstalter Weiße Möwe-Wels  
28. bis 31. Mai Österreich 4. Internationaler Städtekampf in WIEN. Fesselflug: Kunstflug, Mannschaftsrennen, Geschwindigkeit und Combat  
13. und 14. Juni Deutschland Internationaler RC-Wettbewerb für Wasserflugmodelle in MÜNCHEN  
10. bis 12. Juli Österreich 5. Internationaler Städtekampf um den Alpenpokal der Stadt Wien in Wr. Neustadt. Kombinationswettbewerb in A 2 und I  
24. bis 27. Juli Jugoslawien 10. Internationaler Wettbewerb in VARAJDIN für A 2 und Mannschaftsrennen  
11. bis 13. August Jugoslawien Europakriterium: Motor-Freiflug in BLEĐ  
15. und 16. August Jugoslawien Internationaler Wettbewerb für Wasserflugmodelle in SPLIT  
21. bis 23. August Österreich Internationaler Wettbewerb für Segler (magnetgesteuert) am SPITZERBERG  
5. und 6. September Deutschland Internationaler Wettbewerb für ferngesteuerte Modelle (Mehrkanal), veranstaltet vom Aero-Club von Bayern in MÜNCHEN

### Österreichische Termine:

#### März

15. Seglerwettbewerb des USFC Feldbach  
Alle Seglerklassen  
20. und 21. LUFTFAHRETTAG in Dornbirn, Vorarlberg, und Sektionsleitertagung

#### April

4. und 5. Landesmeisterschaft NÖ. im Hangflug am Köbling  
4. und 5. Landesmeisterschaft Stmk. im Fesselflug in Graz  
11. und 12. Wettbewerb um den NIBELUNGENPOKAL vom ÖMV-Linz  
Alle RC-Klassen  
12. 3. SCHULUNGSKURS für Leistungsprüfer in Salzburg  
19. Landesmeisterschaft NÖ. in RC. Austragungsort noch nicht festgelegt.

#### Mai

1. und 2. ST.-HIPPOLYT-Wettbewerb des ÖMV-St. Pölten in Vöftendorf. RC-Motorsegler  
1., 2. und 3. Landesmeisterschaft Steiermark im Freiflug in Zeltweg  
2. und 3. Landesmeisterschaft Kärnten in RC in Klagenfurt  
3. Landesmeisterschaft Burgenland in RC und Freiflug in Trausdorf  
9. und 10. Landesmeisterschaft Steiermark in RC in Unterfladnitz bei Weiz  
16. bis 18. STAATSMEISTERSCHAFT in RC I und RC III in Unterfladnitz bei Weiz  
28. bis 31. KADERMEISTERSCHAFTEN im Fesselflug. Diese werden im Rahmen des internationalen Städtekampfes ausgetragen.

#### Juni

6. und 7. Landesmeisterschaft Oberösterreich in RC in Wels  
6. und 7. Landesmeisterschaft Wien im Fesselflug in Wien  
13. und 14. FLUGPLATZERÖFFNUNG des ÖMV-Salzburg in Greiswiesen mit allgemeinem RC-Fliegen  
14. Landesmeisterschaft Kärnten im Fesselflug in Klagenfurt  
20. und 21. INT. HANGFLUGWETTBEWERB „Tauernkristall“ des Landes-Verbandes Salzburg am Radstädter Tauernpaß  
21. Landesmeisterschaften Wien im Freiflug. Austragungsort wird noch bekanntgegeben  
27. und 28. Landesmeisterschaft Oberösterreich im Freiflug in Wels

#### Juli

18. und 19. Internationaler Seglerwettbewerb des ÖMV-Judenburg in Zeltweg  
18. und 19. Landesmeisterschaft Niederösterreich im Freiflug in Vöftendorf

## August

15. und 16. Bezirksmeisterschaften des USFC Rosental  
23. 3. Burgfliegen um den Khevenhüllerpokal in RC IV, Burg Hochosterwitz, Kärnten  
29. und 30. Internationaler KOLIBRIPOKAL in Herzogenburg und Völtendorf des UMFC Kolibri, Kombinationswettbewerb.

## September

5. und 6. Landesmeisterschaft Salzburg im Freiflug in Lambrechtshausen  
6. Landesmeisterschaft Steiermark im Hangflug in Liezen  
6. Landesmeisterschaft Kärnten im Freiflug  
12. und 13. Freiflugwettbewerb des ASV-Puch in Zeltweg  
Alle Freiflugklassen  
19. und 20. Landesmeisterschaft Salzburg im Fesselflug in Salzburg  
26. und 27. STAATSMEISTERSCHAFT im Freiflug in Wr. Neustadt

## Oktober

3. und 4. Landesmeisterschaft Salzburg in RC in Greiswiesen  
10. und 11. STAATSMEISTERSCHAFT im Hangflug am Köbling / NÖ  
11. Combatwettbewerb des ASV-Puch in Graz

## Dezember

27. Silvesterwettbewerb des FSV-Hallein. Alle Freiflugklassen

## Ein Bericht aus Japan

von Alfred Haiden

Der erste Bericht „PROXY“ ist vor längerer Zeit erschienen und wird den Lesern in Erinnerung sein. Heute will ich nun einen weiteren Bericht bringen. Meine Zeilen befassen sich hauptsächlich mit Mr. Akira Ono aus Kyoto, mit dem ich in ständiger Briefverbindung seit der Weltmeisterschaft stehe. Der folgende Bericht bringt eine Abhandlung auf Grund der Briefe des japanischen Modellsportlers bis 31. Dezember 1963.

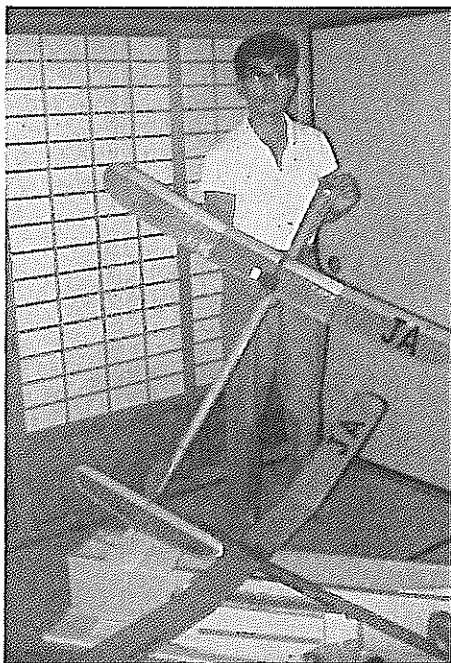
Akira wohnt 20 km von der Stadt Kyoto, das soviel wie der „Grüne Teebezirk“ heißt. Kyoto selbst ist die größte Tempel- und Gartenstadt von Japan. Ein Buch von Martin Hürlmann „Kyoto“ gibt uns in Wort und Bild über diese herrliche Stadt aus dem Fernen Osten und über das Leben in Japan Auskunft. Ein Werk, das auch Modellfliegern bestens empfohlen werden kann und in größeren Büchereien erhältlich ist. Wir machen uns von Japan immer andere Vorstellungen, als es tatsächlich ist. Nach der Beschreibung und den Bildern aus dem Buch hat dieses Land bereits viel von Europa übernommen.

Der zweite Modellsportler, Mr. Omura, wohnt in Tokio und ist zu Herrn Akira ein guter Freund. Mr. Owada wohnt dagegen im nördlichen Japan und ist Akira nur vom Ausscheidungsfiegen bekannt. Owadas Wohnort ist der „Apfelbezirk“. Dies noch kurz über unsere drei östlichen Sportfreunde.

Der erste Brief von Herrn Akira stammt vom 2. September 1963, in dem er äußerst große Freude über die erlagenen Zeiten ausdrückt und berichtet, daß mein erstes Schreiben eingetroffen ist. (Die Zeiten bei der WM lauteten 94, 160, 180, 180, 180.) Für uns in Österreich

vielleicht nicht so eine überragende Zeit, ich erhielt jedoch die Mitteilung, daß diese Zeiten in Japan nicht erzielt wurden und für einen Meister in Japan gereicht hätten (1963). An Hand von übermittelten Unterlagen hat Akira bis heute die höchste Zeit in fünf Durchgängen (833) 1962 bei der Ausscheidung zur WM er-

Akira Ono mit seinen WM-Modellen



zielt. Akira wurde auch damit japanischer Meister. In Japan sind fünf volle Zeiten von 180 durch die dort herrschende Witterung fast nicht zu erzielen, die unserem Klima nicht gleichkommt. Nach Angabe herrscht dort größere Luftfeuchtigkeit, und erzielte Flüge bzw. Wertungen von 120 Sekunden sind gute Durchschnittsleistungen. Wettbewerbslisten zeigen, daß es bei den Bewerben in Japan immer sehr turbulent mit den erfolglosen Zeiten zugeht. Volle Zeiten von 60 und 90 Sekunden und noch weniger sind keine Seltenheit.

### Flugplatz Reisfeld

Die Bewerbe selbst finden in Japan auf abgeernteten Reisfeldern statt. Das gehäufte Reistroh dient ebenfalls den Modellfliegern als Windschutz. Die Rückholung der Modelle erfolgt dort nach Möglichkeit mit Fahrrad oder zu Fuß; also nicht so wie bei uns mit Motorrad und Auto. Das Feld der Teilnehmer dürfte nach den Startnummern bis zu 100 Sportler in der Klasse W sein. Hier dürften wir uns in Österreich ein bißchen mehr anstrengen, um solche Teilnehmerzahlen zu erreichen. Flugplätze dürften den Modellfliegern in Japan wie uns in Österreich nicht zur Verfügung stehen. Allerdings schildert Akira Reisfelder in der Größe wie Wr. Neustadt; dies wird auch an Hand der Bilder bestätigt. Zu entnehmen ist, daß die

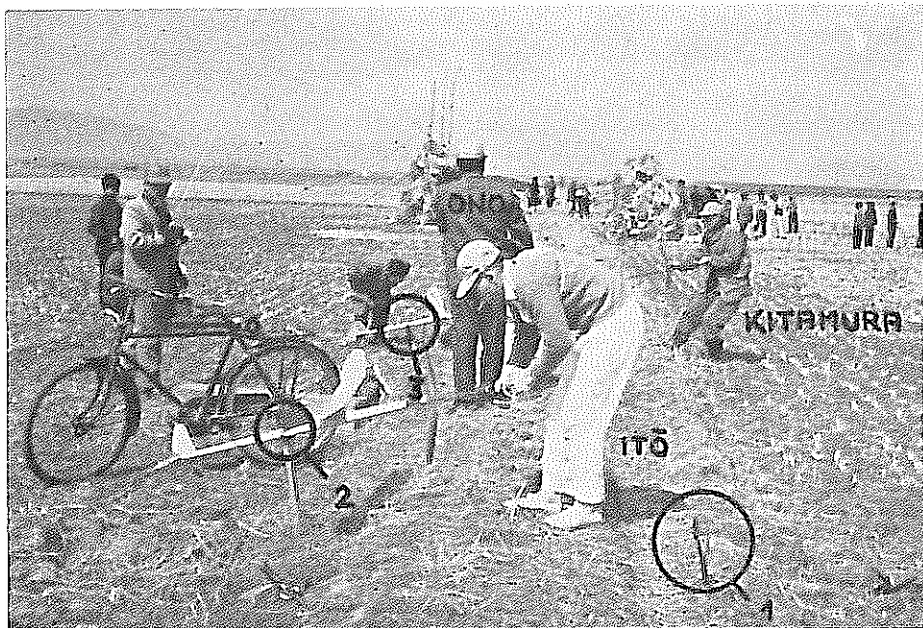
verwendeten Modelle Papierbespannung tragen und unseren in Europa entsprechen. Jedoch dürfte der Schalenbau dort noch keine Anwendung finden. Die Rümpfe der W-Modelle sind großteils in viereckiger oder mehrreckeriger Form gefertigt und weisen eine Länge bis zu 120 cm auf.

### Haltevorrichtungen zum Selbstaufzug

Nun ein Punkt, der für uns neu sein wird; das Aufziehen der Modelle. Jeder Teilnehmer hat dort eine Haltevorrichtung zum Selbstaufzug der W-Modelle. Die Vorrichtung besteht aus einem Pflock, der in den Boden geschlagen wird und in einer Gabelung das Modell durch Einspannen beim Aufziehen festhält. Ich konnte bis heute auf den verschiedenen Aufnahmen keinen Helfer feststellen. Akira machte mir auch Zeichnungen von den verschiedenen in Verwendung stehenden Pflocken. Ich nehme an, daß in diesem Land der Helfer in dieser Klasse nicht gestattet ist. Eine Rückfrage im nächsten Brief an Akira wird uns darüber Aufklärung geben.

Die zur Weltmeisterschaft übermittelten Modelle 77 und 71 sind am 13. Oktober 1963 in Japan gut bei Herrn Akira angekommen mit den beigelegten Geschenken. Die Öffnung der Kiste mit den Modellen erfolgte vor der ganzen Familie mit viel Freude.

W-Betrieb in Japan. In den Kreisen (1, 2, 3) die Haltevorrichtungen zum Selbstaufzug



Akira selbst ist verheiratet und besitzt eine wirklich schöne Frau mit zwei netten Kindern und ist am 1. April 1923 geboren. Seine Modellfluglaufbahn begann 1955.

Ich selbst habe in der Zwischenzeit an den Sportfreund zwei Pakete übermittelt. Das erste enthielt auch eine Landkarte von Österreich. Ansichtskarten und diverse Geschenke nach Japan schafften eine freundschaftliche Verbindung. Ein weiteres Geschenk war ein Wakefield-Rumpf (Rohr), wie wir es in St. Pölten bzw. in den verschiedenen Ländern in Europa verwenden. Auch verschiedene Zeichnungen von W-Modellen, Profilen, Zeitschriften und Prospekte sind nach Japan übersendet worden. Damit bekommen unsere Sportfreunde aus Japan Aufschluß über Modellflug in Österreich. Auch Akira hat mir bis heute viel Freude bereitet mit kleinen Geschenken aus dem traumhaften Land. Briefe, die Akira am Sonntag in Japan zur Post gibt, erhalte ich bereits am Donnerstag. So schnell kann man sich heute über Luftpost mit Sportfreunden verständigen. Unsere Verständigung erfolgt in Englisch, zum teil auch in Deutsch, wenn er es wünscht. Am besten verstehen wir uns jedoch an Hand von Zeichnungen über Modelle.

Dies sollte nur eine kleine Zusammenfassung für die Sportfreunde aus Österreich sein und zugleich einen kleinen Einblick geben über den Modellflug in Japan. Ich werde mich bemühen, weiteres in Erfahrung zu bringen und bei gegebener Gelegenheit unseren österreichischen Modellfliegern berichten.



Kaum hat das neue Jahr begonnen, wurde bereits wieder eine Lücke in die Schar der Modellflieger gerissen. Am 2. Jänner 1964 starb unser junger Modellflieger

### **MATTHIAS LEMMERER**

an den Folgen eines Verkehrsunfalles, den er mit seinem Klubkameraden des USCF-Wörschach, Sepp Stieg, am 1. Jänner 1964 hatte. Matthias Lemmerer war einer unserer Jüngeren. Viele kennen den bescheidenen Modellflieger, der auch Segelflieger war. Wir verlieren mit ihm einen tüchtigen jungen Menschen, der das Zeug in sich hatte, Bestes zu leisten. Wir werden unserem jungen Freund immer ein ehrendes Andenken bewahren.

## **STECKBRIEF**

In der Sektion Modellflug des ÖAeC gibt es eine Anzahl Funktionäre, die die Geschicke der Sektion lenken. Sei es nun als Landes-sektionsleiter oder Fachreferenten — ohne sie ist ein geregelter Betrieb nicht möglich. austro-modellflug will nun diese unermüdlichen, zum Wohle des österreichischen Modellsports wirkenden Personen vorstellen. Dabei sei aber gleich festgehalten, daß die nun laufend erscheinenden „Steckbriefe“ in keiner bestimmten Reihenfolge kommen. Im Funktionärskader der Modellflugsektion sind alle gleich. Vielleicht ist dies der Grund, warum so schöne Arbeit geleistet wird.



### **WERNER LEDL**

Tattendorf Nr. 32, Bez. Baden, NÖ.  
 Geboren am 20. September 1926 in Waidhofen  
 an der Thaya  
 Hauptschuloberlehrer an der Hauptschule in  
 Teesdorf, Bez. Baden  
 Obmann des Modellbauclubs IKARUS, Eisen-  
 stadt, Burgenland  
 Modellflug-Landessektionsleiter für das Bur-  
 genland  
 Fachreferent für Funk-Fernsteuerung  
 Stellvertretender Bundessektionsleiter

Ich war noch keine 12 Jahre alt, da baute ich unter Anleitung meines damaligen Fachlehrers an der Hauptschule in Waidhofen a. d. Th. meine ersten Flugmodelle. Die zahlreichen großen und kleinen Hänge meiner Waldviertler Heimat waren wie geschaffen für diesen Sport, sie ließen auch mit den einfachen Anfängermodellen längere Flüge zu. Mein Lehrer und meine Heimat weckten so in mir die Freude am Modellbau und die Begeisterung für die Fliegerei. Als ich anschließend die Gymnasien in Waidhofen a. d. Th. und Laa a. d. Th. besuchte, blieb ich meinem neuen Sport treu und nahm selbstverständlich an den Flugmodellbaukursen teil. Ja, der Besuch dieser Baustunden wurde sogar im Zeugnis vermerkt und noch dazu mit einer Note.

Nach meiner Übersiedlung an das Lehrerseminar in Znaim lernte ich viele flugbegeisterte, aber keine modellbautreibenden Mitschüler kennen. So war ich der einzige Flugmodellbauer dieser Anstalt. Die Umgebung der Stadt mit ihren vielen Obst- und Weingärten bot außerdem kein brauchbares Fluggelände. Im gleichen Maß, wie meine Modellbautätigkeit allmählich zurückging, steigerte sich mein Interesse für die Segelfliegerei.

In einem „Fliegertechnischen Ausbildungskurs“ in Brünn erarbeitete ich mir die notwendigen Vorkenntnisse, und anschließend fuhr ich nach Weißenstein bei Iglau, wo ich im August 1942 meine A-Prüfung ablegte. Nun ließ ich nicht mehr locker, begab mich sofort nach Koppl bei Salzburg und flog im Oktober 1942 meine Hang B. Nun verlangte aber mein Schuldirektor eine Pause, und erst im Juli 1943 konnte ich in Brünn die C und den Luftfahrerschein erfliegen.

Da nach Kriegsende die Segelfliegerei verboten war, wandte ich mich wieder dem Flugmodellbau zu. Kaum begonnen, stieß ich auf unerhörte Schwierigkeiten. Mir kam allzudeutlich zu Ohren, daß es die Besatzungsmacht nicht gerne sieht, wenn Lehrer sich mit der „Fliegerei“ beschäftigen. So stellte ich meine Bautätigkeit ein, interessierte mich mehr für entsprechende Fachliteratur, denn das Lesen von Fliegebüchern konnte man ja nicht verbieten und war gelegentlich bei Wettbewerben ein stiller Zuschauer.

Kaum hatte der letzte fremde Soldat unser Land verlassen, schloß ich mich einem Club an und begann fleißig zu bauen. Beim Eisenstädter Luftfahrttag wurde ich zum stellvertretenden Bundessektionsleiter gewählt. Ein halbes Jahr später übernahm ich die Sektion, weil mein Vorgänger E. Krill ausschied. Mein Wirken war von kurzer Dauer, weil ich nicht gewillt war, den „Strohmann“ zu spielen. So richtete ich mich nach dem alten Sprichwort „Der Gescheiterte gibt nach...“ und ging.

Die Ruhepause dauerte aber nicht allzulange, und am Luftfahrttag in Wien kam es dann zur Bildung des Modellflug-Triumvirates Krill, Kargl, Ledl.

Nach der Gründung des Landesverbandes Burgenland zog ich als Modellflugreferent in den dortigen Vorstand ein, denn ich wohne zwar in Niederösterreich, aber mein Clubdomizil ist Eisenstadt.

Meine Tätigkeit in der Sektion brachte es auch mit sich, daß ich zum Mannschaftsführer unserer Weltmeisterschaftsteilnehmer berufen wurde. So war ich 1958 bei Fesselflug WM in Belgien und Freiluft WM in England; 1962 bei Fesselflug WM in Rußland, und die dabei gemachten Erfahrungen ermöglichten es mir, bei den Weltmeisterschaften 1963 in Österreich Wettbewerbsleiter zu sein. Dies war wohl eine schwere, aber schöne Aufgabe und zweifelsohne der Höhepunkt meiner bisherigen Tätigkeit.

War es ein Lehrer, der vor mehr als einem Vierteljahrhundert in mir die Liebe zum Modellbau entflammte, so habe ich bei der Ausübung diese Sporles viel Freude erlebt, viele aufrichtige Freunde in der ganzen Welt gewonnen, und es ist mir vergönnt, als Lehrer meine Erfahrungen an die Jugend weiterzugeben.



Mit diesem „Starphoto“ darf ich mich vorstellen: Ich heiße

FELIX SCHOBEL, bin am 5. Februar 1926 in der südlichsten Ortschaft Niederösterreichs Hochneukirchen geboren (also gebürtiger Österreicher) und wohne derzeit in Obergrafendorf, 10 km südlich von St. Pölten. Von Beruf bin ich Pflichtschullehrer, die mich kennen, sprechen mich als Freunde mit FELIX, als Bekannte mit SCHOBEL an; Menschen, die irrtümlich glauben, ich „leide“ unter Standesdünkel, aber sagen zu mir „Herr Oberlehrer“, was ich jedoch nicht schätze.

Im Österreichischen Aero-Club bekleide ich die Funktion eines Landessektionsleiters von Niederösterreich für Modellflug seit März 1963. Weitere „Nebenberufe“ sind: KLUB-OBMANN des UMSC-KOLIBRI Obergrafendorf, UNION-Landesfachwart NÖ. für Modellflug und ebenfalls seit 1963 UNION-Bundesfachwart für Modellflug.



Mit einigen Unterbrechungen bin ich seit meinem 10. Lebensjahr aktiver Modellflieger. Mein erstes Modell war ein mit Seide bespanntes. Ich spannte die Seide zwischen zwei Sessellehnen, tränkte sie mit dem vorhandenen Spannack, und als alles gut trocken war, klebte ich die etwas steife Seide auf die Tragflächen. Alle anwesenden Familienmitglieder und Verwandten begleiteten mich auf einen nahen Hügel und beobachteten meinen ersten Start: Flugweite 3 m (leider kam das Modell an einen längeren Grashalm mit dem Höhenleitwerk an, worauf der „Leitwerkträger“ abbrach.) Eigenartigerweise war das nicht der einzige Bruch: vor fünf Jahren kletterte mein Sohn auf einen Baum, um mein Modell herunterzuholen. Beide kamen aus zirka 10 m Höhe herab, das Modell ganz — mein Sohn hatte jedoch beide Unterarme gebrochen. Mein erstes Meisterstück war die „AUSTRIAMISE“ (2,73 m), hernach gründete ich 1958 den UMFC-KOLIBRI, derzeit im In- und Ausland

bekannt, und damit begann die moderne Zeit der Modellfliegerei. Ich fliege derzeit A2 und A2/M, N1 und N1/M. Außer einigen Landesmeistertiteln in den Nurfügelklassen 1962 wurde ich im Jahreswettbewerb 1962 und 1963 in der Klasse A2/M Sieger. 1960 erfolgte ich das fünfte Silber-C Österreichs und damit das erste Niederösterreichs. 1961 schuf ich den über die Grenzen Österreichs bekannten Kombinationswettbewerb um den KOLIBRI-POKAL.

Meine Erfolge in der Landesektion verdanke ich vor allem der verständnisvollen und guten Zusammenarbeit der UNION mit dem ÖMV, zweitens dem Umstand, daß der Landesvorstand den Modellfliegern gegenüber aufgeschlossen gemacht werden konnte, und drittens — meiner Frau, die mir neun „Modellflieger“ schenkte, von denen die vier ältesten bereits aktive Mitglieder des ÖAeC sind, und die — so es die jüngeren gestalten — mich auch zu Wettbewerben begleitet.

## Silvesterbewerb in Salzburg-Hallein

Nun, lieber Leser, Sie haben schon richtig gelesen, daß dieser Bewerb am 29. Dezember 1963 in den Klassen A 1, A 2 und Wakefield stattgefunden hat. Am 28. Dezember abends trafen wir uns mit den Modellfliegern aus Salzburg und aus Deutschland, wobei natürlich über den Modellflug gesprochen wurde. Einige erzählten aber zuviel über ihre traumhaften Leistungen der Modelle, die am Wettbewerbstag nicht erzielt werden konnten. Es gibt halt doch noch keine 210 Sekunden im reinen Gleitflug aus 50 Meter Höhe trotz bester Witterung.

Nach dem Frühstück fuhren wir nach Hellbrunn zum Wettbewerbsort. Die Abfahrt erfolgte bei Sonnenschein und besten Hoffnungen für bestes Wettbewerbswetter. Dort angekommen, und von der Sonne war nichts mehr zu sehen. Starker Nebel machte den Bewerb unmöglich. Die Teilnehmer machten jedoch Startversuche mit den A 2-Modellen und den Wakefield-Modellen. Bei einem Hochstart von 50 Meter konnte das Modell gerade noch etwas gesehen werden, und zum Schrecken bald gar nicht mehr. W-Modelle zu starten, war eine ganz unmögliche Sache. Ein Versuch von Horst Wagner führte sofort zum Verlust des Modelles.

Nach einer Aufhellung von zirka 30 Minuten konnte ein Durchgang der 20 Teilnehmer rasch abgewickelt werden. Unser Martin flog in dieser Klasse (A 2) ein Max so halb im Nebel. Nach diesem Durchgang mußte der Bewerb unterbrochen werden wegen heftigen Nebelsturmes. Martin begab sich dann auf die Suche seines Modelles und kehrte nach einer Stunde ohne Erfolg zurück. Hlavka

brachte sein Modell aus dem Nebel vor einem sicheren Max ab. Die deutschen Modellflieger verwendeten A 2-Modelle mit hoher Streckung und einer Spannweite bis zu 240 cm. Diese Modelle sollten die erhofften Traumzeiten erfliegen.

Sektionsleiter Niederwimmer aus Salzburg machte um 13 Uhr einen Anruf in der Koppel; dort herrschte Sonnenschein! Alle wurden in Autos untergebracht, und ab ging es zum neuen Wettbewerbsort. Um 14 Uhr wurde der Bewerb fortgesetzt und konnte in zwei Stunden fünfzehn Minuten bewältigt werden. Eine schöne Schneelandschaft bot uns viel Freude u. einen netten Bewerb in diesen zwei Stunden als Entschädigung fürs lange Warten im Nebel. Neuheiten in der Klasse A 2 gab es nicht zu sehen auf dem technischen Sektor. Parallel zum A 2-Bewerb wurde die Klasse Wakefield geflogen, mit guten Leistungen der einzelnen Bewerber. Hier gelang es Martin von ÖMV St. Pölten am Ende der Konkurrenz einen dritten Platz zu belegen. Bei der günstigen Wetterlage konnte ein guter Vergleich über den Leistungsstand der einzelnen Teilnehmer gemacht werden. Der Sieger und der Zweite (Koller und Wagner) flogen die Konstruktion des letztgenannten. Martin flog bereits sein verbessertes Modell ähnlich dem Modell bei der Staatsmeisterschaft und kann mit der Leistung voll zufriedensein. Mit den 16-Strang, bzw. 14-Strang-Modellen wird zur Zeit die gleiche Höhe erzielt. Auf eines hätte ich fast vergessen: Der Vater Horst Wagners brachte vor Abfahrt in die Koppel das entflogene A 2-Modell von Martin zurück, und es sei dafür herzlich gedankt.

Solch ein Winterbewerb ist bestimmt eine schöne Sache, nur ist gute Bekleidung erforderlich. Allerdings wird einem im Bewerb schon richtig warm. Der Hochstart selbst stellt an die Akteure bei einer mittleren Schneelage große Anforderungen. Ältere Teilnehmer haben hier schon große Schwierigkeiten und können trotz guter Modelle verlorene Sekunden nicht aufholen. Die Antriebsklasse W ist hier leichter zu beherrschen. Allerdings ist der Kraftaufwand zum Aufziehen der Modelle wesentlich größer und der Gummistrang bedeutend härter.

Die Organisation bei einem solchen Winterbewerb wird bestimmt vor Schwierigkeiten gestellt. Das Wetter ist von großer Bedeutung, und eine Temperatur von  $-10^{\circ}\text{C}$  dürfte die Grenze sein. Die Teilnehmer sind hier am schlechtesten dran. Es wird nicht leicht sein und war auch nicht leicht, die notwendigen Teilnehmer zur Verfügung zu haben. Es gibt bestimmt nur wenige, die einen Tag so in freier Natur verbringen mögen. Sollte die Teilnehmerzahl sich verdoppeln, so wird dieser Bewerb an dem Problem Teilnehmer scheitern.

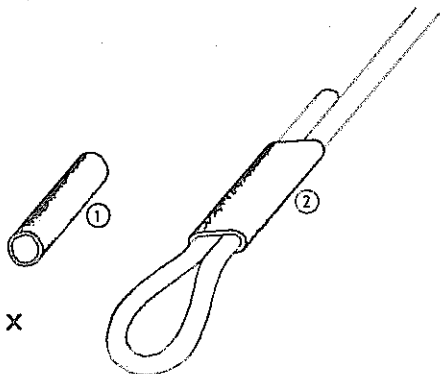
## werkstattpraxis

### Verstellbare Seillängen für Kurvensteuerungen

Ich verwende bei meinen Kurvensteuerungen für Segelflugmodelle ein Perlonseil von 0,4 mm Durchmesser. Die Schlinge an den beiden Enden habe ich bisher immer geknotet. Ein Knoten aber hält nicht viel, also kam ein zweiter, und damit das Ganze ja sicher hält, noch ein dritter dazu. Eine Hartklebermuffe vervollständigte das schöne Gebilde.

Heute verwende ich jetzt zirka 5 mm lange Messingröhrchen mit 1 mm Innendurchmesser (1). Durch Zusammendrücken des Röhrchens mittels einer Zange erhält man eine sichere Befestigung (2). Außerdem hat man die Möglichkeit, das Seil jederzeit in der Länge verstellen zu können. Dazu drückt man das Röhrchen in die ursprüngliche runde Form zurück, stellt die gewünschte Länge ein und klemmt das Röhrchen wie gehabt zusammen.

W. Hach



Dem Initiator würde ich schon empfehlen, die Leitung des Bewerbes selbst zu übernehmen und hier auf die Teilnahme eines Wettbewerbers zu verzichten. Auch eine Messung der Schnur und ein Wiegen der Modelle ist in unserer Sportordnung vorgesehen!

Dem Veranstalter FSV Hallein wünsche ich für 1964 neuerlich guten Erfolg für diese Pionierarbeit und weiterhin viele Teilnehmer. Die Bemühungen mögen durch guten Sport belohnt werden.

Alfred Haiden

### Die Ergebnisse:

#### Klasse A 2

1. Heinz Bonowitz	Deutschland	840 sek
2. Ernst Reitterer	Österreich	812 sek
3. Wenzel Horcicka	Österreich	802 sek

#### Klasse W

1. Manfred Koller	Österreich	849 sek
2. Horst Wagner	Österreich	790 sek
3. Hans Marlin	Österreich	679 sek

#### Klasse A 1

1. Siegfried Püttner	Deutschland	521 sek
2. Thomas Horcicka	Österreich	405 sek

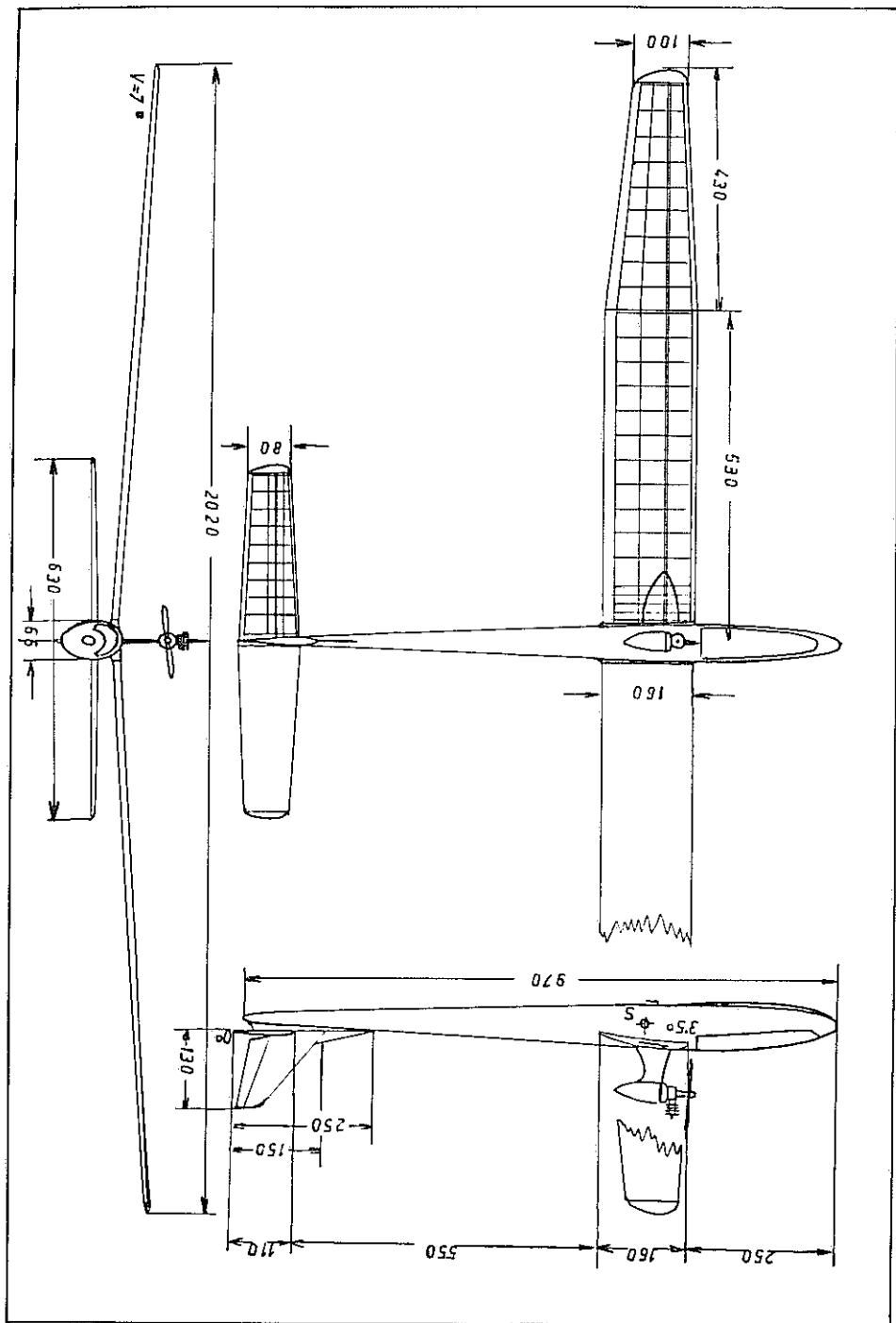
### „Sepp“ I

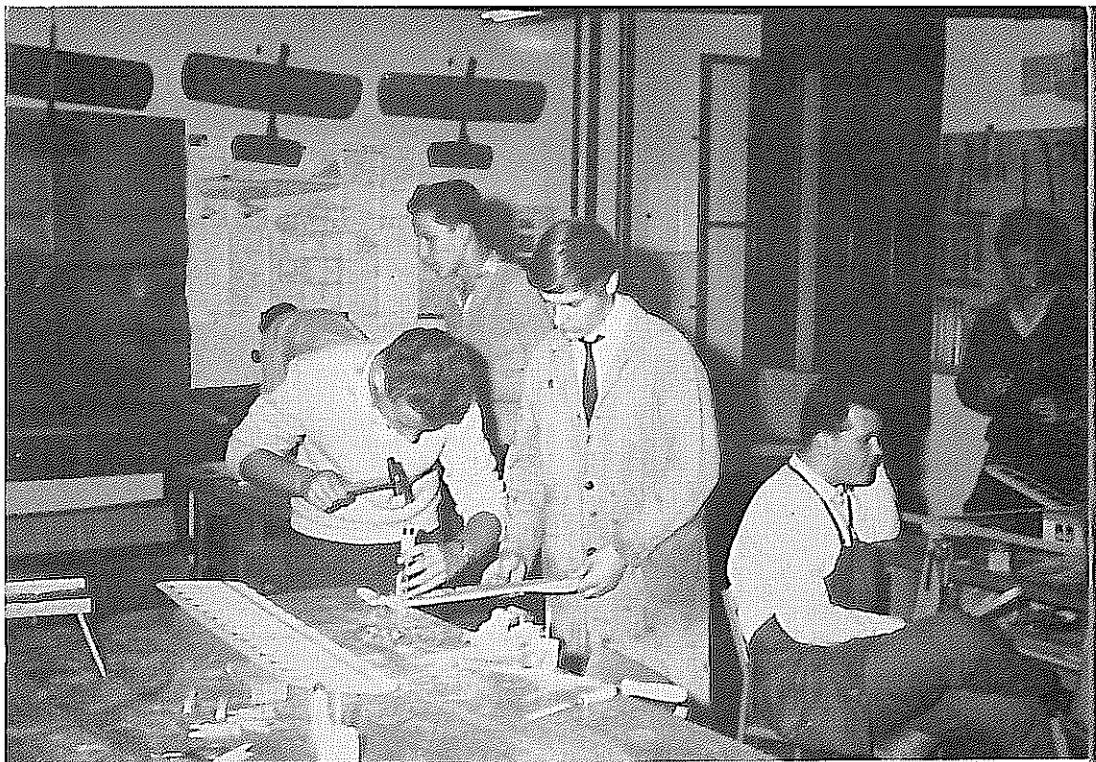
Motorsegler von Josef Haslhofer von der Gruppe ÖMV St. Pölten.

In der Jänner-Nummer des amtl. schrieben wir über RC-Motorsegler. Josef Haslhofer, einer unserer alten Modellflieger, schickte uns eine Zeichnung seines Motorseglers, der nicht nur gut aussieht, sondern auch gut fliegt. Wir glauben, daß nun der Zeitpunkt gekommen ist, wo diese schöne RC-Klasse zur Staatsmeisterschafts-Klasse avancieren müßte.

Inhalt der Tragfläche	27,72 dm <sup>2</sup>
Inhalt des Höhenleitwerkes	5,87 dm <sup>2</sup>
Zusammen	33,59 dm <sup>2</sup>
Flügelprofil	MVA 301
Höhenleitwerkprofil	GÖ 613/75%
Schränkung am Flügelende	4—5 mm

Der Rumpf ist mit 3-mm-Balsastäbchen beplankt und gut verarbeitet. Der Aufbau des Rumpfes selbst besteht aus Spanten. Gebaut wurde der Rumpf in zwei Halbschalen, und nach Fertigstellung der beiden Teile erfolgte die Verleimung. Das Seitenleitwerk wurde ebenfalls in Schalenbau hergestellt. Die Tragflügel und das Höhenleitwerk in Ribbenbau mit Kieferholme angefertigt. Nasen mit Balsa an der Oberseite beplankt. Bespannung aus Seide und Papier bei den einzelnen Modellen verwendet. Die Zunge zum Aufstecken der Flächen besteht aus 2-mm-Duralblech. Angetrieben wird dieser Motorsegler mit Motoren von 0,8 cm<sup>3</sup> bis 1 cm<sup>3</sup> maximal. Die Steigleistung des Modelles beträgt zirka 50 bis 75 cm in der Sekunde. Flugfertig wiegt dieser M-Segler 900 bis 1000 Gramm nach Anstrich des Modelles. Am besten waren Motoren von der bekannten Firma „COX“.





*Modellflieger an der Arbeit — an der Werkbank und am Zeichenbrett*

