

# ausroflug modell

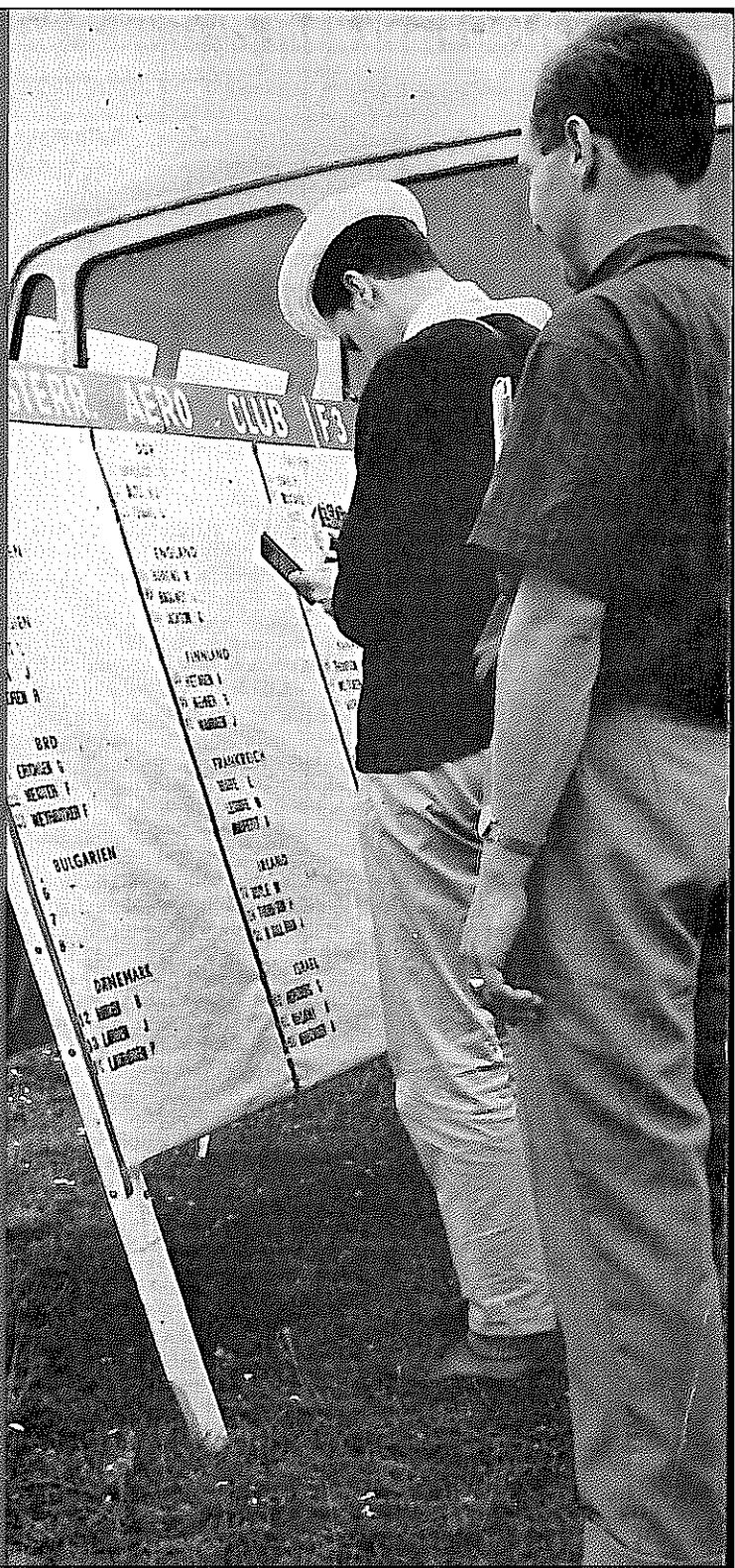
IN DIESEM HEFT

MODELLFLUG-  
TERMIKALENDER  
1965

5. DOLOMITEN-  
POKAL-FLIEGEN

REKORDFLUG UND  
MODELL VON  
HEINZ FREUNDT

1 / 1965



## Start frei für 1965!

Kaum ist das alte Jahr vorbei, geht es schon wieder ans Planen für das neue Jahr. Die Modellflieger haben sich für 1965 wieder recht viel vorgenommen. Nicht weniger als acht internationale Wettbewerbe sollen in diesem Jahr in allen Kategorien und Klassen in Österreich durchgeführt werden. Bereits jetzt gibt es dafür eine ganze Reihe von Voranmeldungen. Zu den österreichischen Wettbewerben kommen eben immer wieder gerne die ausländischen Modellflieger. Made in Austria! Bei der letzten CIAM-Sitzung in Paris wurde die Tatsache, daß Österreich so viele Wettbewerbe auf internationaler Basis durchführt, sehr lobend erwähnt.

Staatsmeisterschaften werden heuer insgesamt drei durchgeführt. Darüber hinaus stehen aber in fast allen Bundesländern Landesmeisterschaften in den meisten Klassen auf dem Programm. Unbedingt erwähnt werden müssen aber auch die vielen kleineren Vereinswettbewerbe, die besondere Beachtung in bezug auf Nachwuchsschulung finden müssen.

Wie weit sich unsere Modellflieger in der kommenden Saison im Auslande beteiligen werden, kann noch nicht abgesehen werden.

Es erscheint sehr fraglich, ob wir uns an den Freiflug-Weltmeisterschaften beteiligen werden können. Die hohen Reisekosten und die überaus hohe Nenngebühr würde das Budget der Sektion weit überziehen. Finnland liegt eben ein bißchen weit weg von uns. Ähnlich ist es mit einer Teilnahme unserer Fernsteuerer. Die Weltmeisterschaft in RC I wird in Schweden ausgetragen, wodurch natürlich ebenfalls sehr hohe Reisekosten anlaufen würden. Außerdem scheint mir, daß unsere Spitzenflieger in dieser Kategorie noch nicht so weit sein dürften, um ernsthaft bei einer Weltmeisterschaft mitsprechen zu können. Es bestünde aber die Möglichkeit, daß sie bei der Revanche-WM in München dabei sein könnten. Besser sind unsere Hangflieger daran. Die Europameisterschaften finden heuer in der Schweiz statt, und der Entsendung einer österreichischen Mannschaft dürfte nichts im Wege stehen.

Endgültige Entscheidungen können aber erst bei der nächsten Sektionsleitersitzung getroffen werden.

Für die Mehrzahl der Modellflieger bleibt die Beteiligung an österreichischen Veranstaltungen. Bei all dem Streben nach besonderen Erfolgen soll aber nicht vergessen werden, sich des Nachwuchses anzunehmen. Jeder fortgeschrittene Modellflieger soll immer daran denken, daß auch er klein und bescheiden anfangen mußte. Wie froh war da jeder, wenn sich jemand seiner angenommen hatte. Vergeßt nicht darauf und gebt dem Nachwuchs eine Chance!

Da bereits Ende Jänner der erste Wettbewerb in Korneuburg ausgetragen wird, beginnt damit praktisch die Saison 1965.

Ich wünsche daher allen Modellfliegern und Funktionären und allen Freunden des Modellfluges einen

guten Start ins Jahr 1965!

Edwin Krill

## Der erste Modellflugrekord in Österreich

Wie bereits bekannt, gelang es dem Salzburger Heinz Freundt am 29. Juli 1964 den ersten österreichischen Modellflugrekord aufzustellen. Anlässlich der Fesselflugweltmeisterschaft in Budapest flog er mit seinem Geschwindigkeitsmodell die Geschwindigkeit von **210 km/h**.

Diese hervorragende Leistung fand natürlich gebührende Anerkennung und der Flug wurde von der ONF am 11. Dezember 1964 als Rekordflug anerkannt.

Um diesen Rekord zu überbieten muß nun eine Geschwindigkeit von 212 km/h geflogen werden.

Wir veröffentlichen heute die Daten und eine kurze Baubeschreibung des Rekordmodells.

Rekordziffer ... 27

Name: FREUNDT Heinz

Osterr. Aero-Club

Datum des Rekordes: 29. 7. 1964

Startort: Budapest

Wetterverhältnis: heiß, trocken

Geschwindigkeit: 210 km/h

Kontrollmethode: Zeitmessung bei der Weltmeisterschaft

Anschrift: Salzburg, Kreuzstraße 17

Geb.: 29. 12. 1920

Dauerstartnummer: S 0205

### Eigenschaften des Flugmodells

Hauptdaten:

1. Gesamtfläche 5,23 dm<sup>2</sup>  
Flächeninhalt Tragflügel 3,48 dm<sup>2</sup>,  
Leitwerk 1,75 dm<sup>2</sup>
2. Gesamtgewicht des Modells: 460 g
3. Gesamtbelastung pro dm<sup>2</sup>: 88 g/dm<sup>2</sup>
4. Zylinderinhalt des Motors: 2,49 ccm  
Bohrung/Hub: 15/14,1 mm, Marke Bugl

HEINZ FREUNDT:

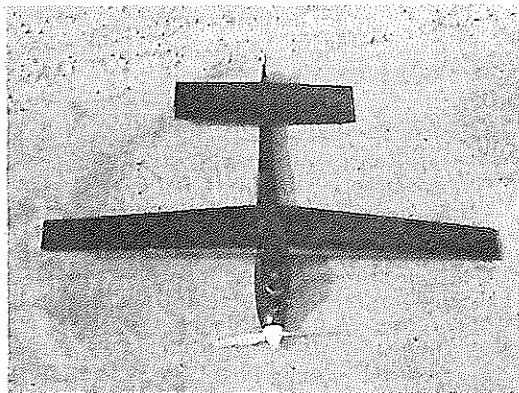
### Baubeschreibung:

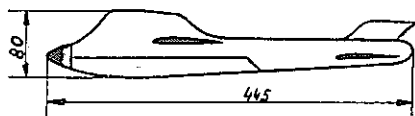
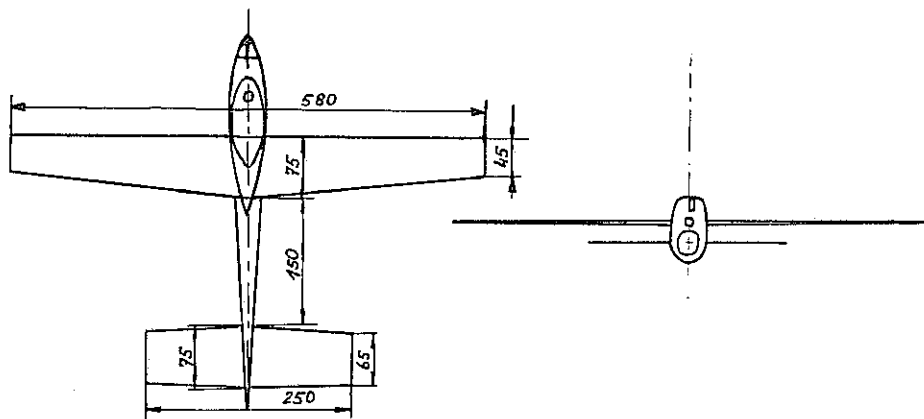
Aus der Skizze sind die Maße des Modells ersichtlich. Der Rumpf besteht aus Glasfaser-Polyester. Die Flächen bestehen aus drei Schichten. Oben 5 mm Balsa, Mitte 1 mm Sperrholz, unten 3 mm Balsa. Das Sperrholz gibt mir die Festigkeit für die Fläche, zugleich die Mittellinie und eine feste Flächenkante. Vom Rumpf bis zur halben Fläche ist das Profil tragend, oben zwei Drittel, unten ein Drittel. An der stärksten Stelle ist das Profil 8 mm stark. Zu den Flächenenden verjüngt sich das Profil und ist symmetrisch. Der Aufbau des Höhenleitwerks ist auch dreischichtig. Oben 1,5 mm Balsa,

f e s s e l f l u g

Mitte 1 mm Sperrholz, unten 1 mm Balsa. Das Leitwerksprofil ist leicht tragend. Das hat den Vorteil, daß sich das Modell gegen den Wind nicht aufbäumt, sondern in sich steigt. Ich habe das Modell sehr lang gehalten. Gesamtlänge 445 mm. Dadurch habe ich eine sehr gute Längsstabilität erreicht. Die Höhendifferenz zwischen Fläche und Leitwerk beträgt 23 mm. Ich habe mit dieser Differenz eine gute Erfahrung gemacht. Das Steuerruder ist verhältnismäßig klein und hat einen Maximalausschlag von + 2 mm und - 1 mm. Das Modell fliegt bei ruhigem Wetter mit neutralem Ruder vollkommen alleine. Der Schwerpunkt liegt 10 mm hinter der Flächenkante. Allergrößte Aufmerksamkeit ist auf Verzug des Höhenleitwerks zu richten. Ein einziger Millimeter Verzug (der fast gar nicht zu sehen ist), macht mehr aus, als der Maximalausschlag des Steuerruders. Flächen und Leitwerk habe ich mit Seide bespannt, nicht wegen der Festigkeit, sondern der größeren Oberflächenhärte wegen. Flächensehne und Leitwerkssehne sind genau parallel der Motorzugachse. Der Rumpf ist nicht rechtwinklig zur Fläche, sondern etwa 3 Grad auf die Kreisbahn geneigt. Der Motor ist ein Bugl Glo. Die Luftschraube habe ich aus einer italienischen Super-Rekord 6 x 8 gemacht. Gekürzt auf 5½ und modifiziert. In Budapest erreichte ich auf der Weltmeisterschaft 210 km/h und damit einen offiziellen österreichischen Rekord.

Monoline Speedmodell „Salzburg II“





Monoline Speedmodell „Salzburg II“  
von H. Freundt

Gesamtfläche	5,23 dm <sup>2</sup>
Flächeninhalt Flügel	3,48 dm <sup>2</sup>
Flächeninhalt Leitwerk	1,75 dm <sup>2</sup>
Gewicht	460 g

EDWIN KRILL:

## 5. Internationales Dolomiten-Pokal-Fliegen

Zum 5. Male wurde der nun schon traditionelle Radio-control-Wettbewerb auf der herrlichen Fesselflughahn in Lienz ausgetragen. Vom 2. bis 4. Oktober trafen sich die Konkurrenten aus der Deutschen Bundesrepublik, der Schweiz, Jugoslawien und natürlich Österreich. Erstmals waren auch italienische Fernlenkflieger als Zaungäste zugegen. Sie wollen im nächsten Jahr schon mitmachen.

Gewitzigt durch das Monstertreffen des Vorjahres, wurde bereits bei der Voranmeldung ein strenger Maßstab angelegt. Es starteten in der Segelklasse RC V 35, in der Motorklasse RC III 34 und in der Kunstflugklasse RC I 17 Teilnehmer. Der Wettbewerb begann am Freitag mit der Segelklasse. 18 Österreicher, 11 Schweizer, 4 Jugoslawen und 2 Bundesdeutsche waren am Start. Die große Gruppe Kermeß aus München war diesmal nicht am Start. Wie uns mitgeteilt wurde, fliegen diese Modellflieger nur mehr Kunstflug-Segelflugmodelle der Klasse RC II und diese war in Lienz nicht ausgeschrieben.

## radio control

Es herrschte ausgezeichnetes Flugwetter und wenn der Wind einmal wehte, erfolgte dies immer in einer anderen Richtung. Das führte auch im 2. Durchgang zu einer kleinen Aufregung, da manche Modellflieger von verschiedenen Seiten den Landeanflug durchführten. Wegen des sich dauernd drehenden Windes tolerierten die Punktrichter aber diese Tatsache. Das nahmen die Teilnehmer des KFC-Klagenfurt zum Anlaß, den Wettbewerb gemeinsam zu verlassen. Auch eine Methode! Sie hat aber mit Sportgeist nichts zu tun.

Die Flüge wurden zum großen Teil mustergültig durchgeführt und es ist immer eine Freude, dem lautlosen Gleiten der Segelflugmodelle zuzusehen. Unklarheiten gab es in der Auslegung der Tiefenruder-Trimming an Stelle der bisher üblichen Landeklappen bei einigen Wettbewerben. Die Wettbewerbsleitung wurde damit regelrecht unmittelbar vor dem 1. Durchgang überrumpelt und ließ die Trimming zu. Das rief bei einigen Teilnehmern wohl berechnete Unzufriedenheit hervor. Dieses Problem muß ehestens aufgegriffen und geklärt werden. Anlagen: Auch heuer beherrschten

wieder die Industrieanlagen Bellaphon, Metz, Grundig, Telecont das Feld.

Aus war es mit der Ruhe, als am Samstag die Motormodelle der Klasse RC III am Start waren. 16 Österreicher, 14 Schweizer, 3 Bundesdeutsche und 1 Jugoslawe traten in Konkurrenz. Hier wurde von Haus aus eine Trimmung durch das Höhenruder untersagt. Gleich nach den ersten zwei Flügen traten Funkstörungen auf. Kaum überschrift das Modell eine Höhe von etwa 50 Meter, nahm der Empfänger keine Funksignale mehr auf. Anlagen im 40-m-Band waren von der Störung nicht betroffen. Offenbar handelte es sich dabei um Störungen mit Funksprechgeräten des Militärs, denn nach Rücksprache mit dem verantwortlichen Offizier hörten die Störungen auf. Trotzdem bauten mehr als die Hälfte der Teilnehmer Fehlstarts, hauptsächlich durch Nichtabheben von der Startbahn und Ausbrechen beim Start.

Der 1. Durchgang zog sich sehr in die Länge und für den 2. Durchgang konnten sich nur die ersten 15 qualifizieren. Der ewige Zweite, der junge Münchner Harald Neckar, holte sich überlegen den Sieg. Er flog ein hervorragendes Programm und beherrschte die Motordrossel wie kein Zweiter. Seine Flüge waren wirkliche Klasse. Unverständlich ist, warum ein großer Teil der Wettbewerber nicht, wie vorgeschrieben, die Figuren über dem Sender fliegt. Das gibt immer wieder Abzugspunkte, die nicht notwendig wären.

Bezüglich der Bauausführung kann nur das Beste berichtet werden. Von Jahr zu Jahr wird die Bauausführung der Modelle exakter und schöner. An Anlagen wurden auch hier Bellaphon, Grundig, Telecont, Metz und ein Eigenbau verwendet. Motoren gab es fast nur Glühzylinder.

Am Abend fand im „Glöckelturm“ die offizielle Begrüßung statt und mit Musik und Tanz ging es bis zur Sperrstunde (und darüber) in allerbesten Stimmung, so richtig „fliegerisch“, weiter.

### Die Kunstflieger

kamen am Sonntag an die Reihe. Wetter und Stimmung waren ausgezeichnet.

Diesmal waren die Deutschen zahlenmäßig natürlich auch leistungsmäßig an der Spitze. 8 Bundesdeutsche, 5 Schweizer und 4 Österreicher kämpften um den Sieg. Leider blies der Wind quer zur Startbahn, doch gab es trotzdem wun-



Sender mit eingebauter Stoppuhr

derbare Flüge zu sehen. Der Vorjahrsieger Bauerheim schaffte auch diesmal wieder den 1. Platz, wenngleich seine Leistung im Vorjahr besser gewesen sein dürfte. Zu erwähnen wäre auch noch der Drittplazierte, Body, der schwerhörig ist und die Figuren nur mit den Augen verfolgen kann, was besonders bei den gedrosselt geflogenen Figuren ein arges Handicap bedeutet.

Unsere Hoffnung, der österreichische Staatsmeister Neubauer, hatte Pech. Im ersten Durchgang vergaß er bei 7 Figuren den Beginn anzusagen, wodurch diese nicht gewertet wurden. Beim 2. Durchgang löste sich beim Start das Bugrad, und das bedeutet Verlust des Durchganges.

Nach Beginn des Wettbewerbes ging's erst los! Verschiedene Vorführungen wurden gezeigt und es waren oft bis zu fünf Modelle in der Luft. Da ging es rund! Die Zuschauer kamen voll auf ihre Rechnung. Ein Teilnehmer brachte sogar ein zweimotoriges Kunstflugzeugmodell an den Start — und es flog!

Die Siegerehrung wurde wieder in würdigem Rahmen durchgeführt. Es gab für die Sieger eine große Anzahl an Pokalen, Ehrenpreisen und Warengeschenken von fast allen Ministern, der Landesregierung, der Stadt Lienz, der Arbeiterkammer, der Firma Uhu, Graupner, Schuco, Klünger u. a. Allen herzlichen Dank!

Die Veranstaltung ist wieder gut gelungen und dem OMV-Lienz als durchführendem Verein und seinem neuen Obmann Carl Semrad, sei dafür herzlich gedankt.

Das nächste Dolomiten-Pokal-Fliegen findet vom 24.—26. 9. 1965 statt.

### Merkwürdige Einstellung des Verkehrsverein Lienz

Seit 5 Jahren wird nun schon das Dolomiten-Pokal-Fliegen in Lienz durchgeführt. Von Jahr zu Jahr kamen mehr Teilnehmer und Gäste zu dieser wirklich populären Veranstaltung und belegten die Hotels in Lienz. Aber auch in den Sommermonaten kommen in- und ausländische Modellflieger, verbringen ihren Urlaub in Lienz, und trainieren dabei auf der herrlichen Modellfluganlage. Dem Verkehrsverein in Lienz blieb es heuer aber erstmalig vorbehalten, auf ein Ansuchen des OMV-Lienz um einen Ehrenpreis zu antworten, daß dieser Sport nicht fremdenverkehrsfördernd, sondern eher „fremdenverkehrshemmend“ sei. Wie man doch die Tatsachen verdrehen kann! Es fragt sich nur, was wirklich hinter dem Schreiben des Verkehrsvereins steckt ...

#### MANNCHAFTSWERTUNG

##### Klasse RC IV

1. St. Gallen — Bischofszell, Schweiz	6071
2. Kranj Slovenien, Jugoslawien	6061
3. Basel — Uster, Schweiz	5988

##### Klasse RC III

1. Oberösterreich II, Österreich	4993
2. St. Gallen, Schweiz	4407
3. Deutschland I, Deutschland	4293

##### Klasse RC I

1. IFM München, Deutschland	28.412
2. Baden-Württemberg, Deutschland	27.097
3. Spitzer I, Schweiz	23.445

#### KOMBINATIONSWERTUNG

##### aus den Klassen RC I, III, IV

1. Martin Tschopp, Schweiz	5810
2. Josef Neubauer, Österreich	5437

#### EINZELWERTUNG

##### Klasse RC III

1. Harald Neckar, Kermes, D	1595	1512	3107
2. Walter Wüllrich, Thun, S	1160	827	1987
3. J. Neubauer, Pregarten, O	957	970	1927

##### Klasse RC IV

1. Janec Pintar, Krany, J	1248	1405	2653
2. Rudolf Enser, Gmunden, O	986	1232	2218
3. Robert Hänzl, Basel, S	1000	1152	2152

##### Klasse RC I

1. Kurt Bauerheim, Knittlingen, D	5581	5885	11.476
2. Walter Münster, München, D	5329	5664	10.993
3. Harald Budy, München, D	4947	4855	9.802

Im Falle eines Falles... UHU

## „Hangwind“ betrachtet den Jahreswettbewerb

Die Durchrechnung des Jahreswettbewerbes erfolgte anlässlich der Sektionsleitervollversammlung vom 3. November 1964. Bei einem Vergleich zum Jahreswettbewerb aus 1963 stellten wir fest, daß die Flugleistungen aus den drei besten Bewerben um etwa 30% gesteigert werden konnten und dies gleich bis zum 13. Teilnehmer.

Hier muß man schon von guter Arbeit sprechen. Ein Drittel der Leistung in einem Sportjahr zu steigern, dies bedeutet mehr Training, bessere Modelle und auch bessere Konstruktionen.

Nun soll auch für 1965 eine weitere Steigerung in der Hangflugklasse versucht werden. Aber hier ist viele Arbeit jedes einzelnen Sportlers notwendig, um unserem großen Ziel näher zu kommen. 1965 bietet uns in dieser Hinsicht wieder reichliche Möglichkeiten und der Höhepunkt bzw. Blickpunkt ist die Schweiz zur Europameisterschaft. Bis dorthin ist noch reichlich Zeit, die Entwicklung zu steigern, mit neuen Konstruktionen und Versuchen, um bei dieser Meisterschaft in der Schweiz vielleicht als große Nation aus diesem Bewerb zu gehen. Die ersten Bewerbe in Österreich werden über die Tätigkeit der einzelnen Sportler über den Winter den notwendigen Aufschluß geben. Um bessere Leistungen zu erzielen, ist der Einsatz von neuen Profilen (schnelle Profile) notwendig. Siehe die Sportler Alfred Jelinek, Rupert Schneck, Alfred Konsal, Heri Kargl und Hans Hlavka. Zu der Entsendung in die Schweiz sei noch festgestellt, daß hier die finanzielle Lage von Bedeutung ist und nach Möglichkeit die ersten zehn bzw. elf Sportler minus des fünften Teilnehmers in der Jahresliste dorthin entsendet werden. Eine Änderung in der Aufstellung ist auf Grund der Leistungen der einzelnen qualifizierten Sportler vom Fachreferenten somit nicht vorgesehen, da die sportliche Tätigkeit jedes einzelnen entspricht und ein gewisses Vertrauen in jeden einzelnen Teilnehmer gesetzt werden kann.

Alle Modellsportler werden ersucht, sämtliche Vorbereitungen zeitgerecht zu treffen, um für höchste sportliche Leistungen 1965 bereit zu sein. Eine Teamberufung ist eine Vertretung der österreichischen Farben und es ist eine Ehre, unser Land in anderen Staaten würdig zu ver-

## magnetsegler

treten. Dies zur Kenntnisnahme und Beachtung aller Hangflugsportler aus Österreich. Auch für Nurflügler sei sinngemäß diese Abhandlung zu beachten. Die Aufstellung der beiden Klassen gibt jedem Auskunft über seine erbrachte Leistung im Sportjahr 1964. Auf zur Leistungssteigerung und Breitenentwicklung unseres Hangflugsportes!

**Ergebnisliste** aus dem Jahreswettbewerb in der **Klasse A 2/Magnet** für 1964. Folgende Bewerbe wurden zur Bewertung verwendet: Niederösterreichische Landesmeisterschaft, Tauernkristall, Kolibri-Pokal, Europa-Bewerb und die Staatsmeisterschaft. Die Summe setzt sich aus den drei besten Bewerben zusammen gemäß Beschluß im Hangflug.

### Erster und Jahresbester

Hans Hlavka, ÖMV-St. Pölten	3407 Punkte
2. Felix Schobel sen., UMFC-Kolibri	3036 Punkte
3. Franz Haider, FMG-Amstetten	2912 Punkte
4. Rupert Schneck, ÖMV-St. Pölten	2862 Punkte
5. Clemens Schobel, UMFC-Kolibri	2766 Punkte
6. Rudolf Höbinger, ÖMV-Berndorf	2721 Punkte
7. Alfred Jelinek, SFC-Herzogenburg	2667 Punkte
8. Werner Stark, ÖMV-Berndorf	2436 Punkte
9. Karl Lintner, ÖMV-Ober-Grafendorf	2247 Punkte
10. Heribert Kargl, FMG-Amstetten	2202 Punkte
11. Anton Pasteiner, ÖMV-St. Pölten	2179 Punkte
12. Rudolf Lugbauer, ÖMV-Ober-Grafendorf	2094 Punkte
13. Peter Schobel, UMFC-Kolibri	2019 Punkte
14. Adolf Zavodsky, ÖMV-St. Pölten	1882 Punkte
15. Adolf Zichtl, UMFC-Kolibri	1770 Punkte

Die Wertung erfolgte nur bis zum 15. Platz. Sollte eine Entsendung der ersten zehn Sportler zur kommenden Europameisterschaft 1965 möglich sein, so rückt der elfte für Clemens Schobel vor. Schobel ist noch nicht sechzehn Jahre alt. Alle restlichen Hangflieger liegen unter der letztgenannten Punktzahl und haben nur ein bis zwei Bewerbe besucht.

**Ergebnisliste** aus dem Jahreswettbewerb in der Klasse **Nurflügel-Magnet** für 1964. Folgende Bewerbe wurden zur Bewertung verwendet: Landesmeisterschaft von Niederösterreich, Tauernkristall und der Kolibri-Pokal, Staatsmeisterschaft.

Erster und Jahresbester	Punkte
Adolf Zichtl, UMFC-Kolibri	1543
2. Franz Haider, FMG-Amstetten	1435
3. Werner Stark, ÖMV-Berndorf	1292
4. Felix Schobel sen., UMFC-Kolibri	827
5. Ernst Schobel, UMFC-Kolibri	689
6. Herwig Griehsler, UMFC-Kolibri	416



**hobby  
magazin**

**fachgeschäft für den flug-, schiff-,  
auto- und eisenbahnmodellbau**

**große auswahl an einzelteilen  
und werkstoffen**

**wien 17, ottakringer straße 12**

### **An alle Modellsportfreunde und Wettbewerbsflieger in Österreich!**

1965 beginnen wir ein neues Wettbewerbsjahr. Inzwischen werden neue Modelle angefertigt, doch auf eine Besonderheit vergessen viele Modellsportler: Die Kennzeichnung unserer Modelle mit „rot-weiß-rot“. Das betrifft besonders die Modellflieger, die international an Bewerben teilnehmen. Bei Bewerben im Ausland kann jeder andere Bewerber sofort erkennen, das ist ein Österreicher. Wir wollen alle Neubauten für 1965 bereits mit der Hoheitsfarbe versehen, und zwar das Seitenleitwerk. Es ist kein großer Arbeitsaufwand und doch eine schöne Schmückung unseres Modells. Unter der Devise „1965 alle mit Rot-Weiß-Rot“.

A. H.

FELIX SCHOBEL, STAATSMEISTER 1964 IM HANGFLUG:

## **Die „Geschichte“ des Windboy**

Die „Geschichte“ des Windboy ist so recht typisch für den üblichen Hangflug: Vor vier Jahren baute ich diesen „Vogel“, und dreimal gelangte er seit dieser Zeit zum Einsatz. Das ist natürlich wenig, aber doch erklärlich. Wenn es einen Hangflieger nach langer Winterpause auf den Hang „zieht“, dann wartet er schönes Wetter (kein Sturm, kein Regen) ab, und er freut sich sehr, immer wieder sein Normal- oder Leichtwindmodell „in den Hang zu setzen“. Nie jedoch zieht er bei stürmischem Wetter auf den Hang. So kann es dann kommen, daß er einen „Windbomber“ wohl hat, diesen aber nur für den „Notfall“ — wenn es bei einem Wettbewerb stürmt — einzusetzen gedenkt. Daher ist so ein Modell auch nicht eingeflogen. Startet man nun das erste Mal bei einem Wettbewerb (ob Probestart oder Durchgangsstart) seinen „Bomber“, so gibt es normalerweise nur eine nichtssagende Leistung, meistens jedoch Bruch, und das Modell wird wieder verpackt. Refrain: „Bei so an Wind kannst ja nit fliahn!“ Dann kommen wieder Wettbewerbe mit ruhigem Wetter — da braucht man diesen reparierten Vogel nicht, und so geht das Jahr für Jahr. So ähnlich war es auch bei meinem „Windboy“.

1960 baute ich ihn als zweites Modell; um es gleich zu sagen: das Modell sollte etwas mehr aushalten als seine Vorgänger und wurde deshalb überall beplankt. Als es fix und fertig war, legte ich es auf die Waage: 40 dkg hob es nicht, als ich 50 dkg auf die Waagschale legte, rührte sich noch immer nichts. Da wollte ich sein wahres Gewicht nicht mehr wissen und sagte auf Befragung nur immer, es „habe“ etwas über 500 g.

1962 wurde es bei der Coppa Bavaria am Hesselberg erstmals eingesetzt. Da während der ersten drei Durchgänge Windgeschwindigkeiten zwischen 6 und 10 m/sec gemessen wurden, machte ich meinen ersten Versuch mit dem Windboy. 1. Durchgang: 300 sec (Modell war zu schwer, 2 km Rückholweg!), 2. Durchgang: Wind war stärker, ich gab jedoch Ballast weg, und das Modell war zu leicht, ähnlich war es beim dritten Durchgang: Nach diesen drei Durchgängen lag ich an 4. Stelle, setzte aber das Modell nicht mehr ein.



## ... nie mehr zu Hause lassen!

1963 mußte der Beginn des KOLIBRI-POKALS wegen stürmischen Wetters vom Vormittag auf den Nachmittag verschoben werden. Mit 1000 g Gesamtgewicht flog mein Windboy im ersten Durchgang Bestzeit und als einziges Modell vom Hang weg (es war zu schwer getrimmt). Die Ballastverminderung konnte mit den rasch abtäuenden Winden „nicht Schritt halten“, und ich landete nur auf dem 4. Platz. Zu den im gleichen Jahr stattfindenden Landesmeisterschaften nahm ich den Windboy aus dem Grunde nicht mit, da im Fröhnachrichtendienst abflauende Winde gemeldet wurden und sowieso nur schwache Winde wehten. Wegen Sturms (bis 18 m/sec) mußte dann die Landesmeisterschaft abgebrochen werden.

1964 — Jahr der Europameisterschaften am Spitzerberg. Als Information wurden uns durchschnittliche Winde um 5 m/sec gemeldet. Wozu also einen Windbomber mitnehmen. Und wie notwendig hätte ich ihn gebraucht am zweiten Tag, bei Windgeschwindigkeiten um 20 m/sec. (Er lag um diese Zeit 110 km von der Startstelle entfernt — in der Werkstätte!) Da schwor ich mir: „Nie mehr werde ich — ganz gleich, welches Wetter herrscht — meinen Windboy zu Hause lassen, am sichersten nicht, wenn es nochmals auf den ‚Spitz‘ gehen sollte“. Und der längst „fällige“ Erfolg stellte sich dann endlich bei den Staatsmeisterschaften am Spitzerberg ein. Laßt mich noch diesen Erfolg und diese Meisterschaft schildern, oder, noch besser, das soll der Windboy selbst besorgen:

## Max mit Tixoband

„Meist lebe ich im Dunkeln — in der Kiste oder im Schrank —, obwohl ich eine ‚gewichtige‘ Stimme habe. Vorgestern endlich holte mich mein Herr aus dem Kasten, um mich zu verpacken. Da zuwenig Platz war, mußte einer meine ‚leichten‘ Brüder zu Hause bleiben. Gestern vormittags (Samstag) sah ich das erste Mal den Spitzerberg, allerdings nur von der Modellkiste aus. Am Nachmittag endlich war es soweit. Nicht sehr selbstbewußt packte mich mein Herr aus und setzte mich zusammen. Schön sah ich ja nicht aus, denn etliche Schrammen und Flecken zeugten von meinem Alter. Die steife Brise tat mir richtig wohl. Ich hörte, wie mein Herr zu seinem Sohne sagte, daß der Durchgang bereits begonnen habe, nur eine Stunde dauere und er unbedingt noch einen Probestart absolvieren müsse. Er nahm mich in die Höhe, gab mir einen leichten Stoß — da packte mich der Wind, riß mich in die Höhe, daß mir Hören und Sehen verging, und schon sauste ich über den Kopf meines Starters in den Hangrücken. Gott sei Dank, daß mich einer der vielen Sträucher auffing. Als ich wieder bei der Startstelle war, hörte ich den Wettbewerbsleiter die Windgeschwindigkeit durchsagen: 8 bis 10 m/sec. Ich bin ja von Natur aus kräftig, aber als ich auf mein Genick eine Bleiladung von 260 g aufgebunden bekam, mußte ich schon ein wenig stöhnen. Mit nunmehr 90 dkg sollte ich in die Lüfte! Ich wurde in die Höhe genommen und mit kräftigem Stoß gegen den Wind geworfen. Alle meine Knochen stöhnten und ächzten. Dann war es auf einmal geschafft. Ich strebte zügig in die Höhe und leicht nach vorn. Plötzlich sackte mein Hinterteil durch, ich bäumte mich auf und kam in Steilschrauben zu Boden. Das kam so unerwartet und für mich unvorbereitet, daß mir an einem Felsblock das Nasenbein (Flosse) brach, mein Bauch (Rumpf) zerplatzte und zu guter Letzt auch noch die Haut (Bepflanzung) meines rechten Flügels zerriß.

Als ich aus meiner Bewußtlosigkeit erwachte, war meine Nase mit Tixoband ‚geschient‘, mein Bauch hatte eine ebensolche Binde und der Flügel ein durchsichtiges Pflaster. Ich kam gar nicht zum Denken. Schon nahm mich mein Herr — es waren nur mehr 10 Minuten Zeit — und übergab mich dem Wind. Hei, das war ein Flug, der Wind pfiiff, ich pfiiff, aber ich stieg und stieg zu gewaltiger Höhe, ich schätzte so an die 400 m hoch. Nach sieben Minuten ging die Termikbremse, diesmal war ich schon darauf eingestellt, und ich sank in sanftem Fluge hinter dem Hang auf einen Baum. Dort konnte ich mich längere Zeit ausruhen, denn mein Herr fand mich lange nicht. Endlich holte mich sein Sohn vom Baum, und im Laufschrift gings zur Startstelle. Dort sah ich an der Ergebnisliste, daß ich der einzige ‚Vogel‘ war, der ein MAX erreicht hatte!

## Mit wechselndem Erfolg

Und wieder gings in die Lüfte. Als ich sah, daß mein Herr den Hang hinauf, „wetzte“, flog ich etwas schneller und landete nach 370 Sekunden im Vorfeld des Berges. Als mich mein Herr in Empfang nahm, war er schon etwas selbstbewußter und lobte mich heimlich. Dieses Selbstbewußtsein wurde allerdings etwas gedämpft, als er nach dem dritten Start zu spät bemerkte, daß der Wind an Stärke zugenommen hatte. Ich blieb zwar brav gegen den Wind gerichtet, war aber allzu schnell im Hangabwindfeld. Nun ja, was war schon dabei, mein Vorsprung war ja wirklich beruhigend. Im vierten Durchgang würde mein Herr schon den zusätzlichen Ballast auf meinen Rücken binden. Den würde ich auch noch tragen können. Gesagt, getan! Als ich jedoch zur Startstelle getragen wurde, nahm die Windgeschwindigkeit ständig ab, der Zusatzballast wurde wieder entfernt und ab gings mit der „Post“. Ach, du meine Güte! Jetzt war ich zu schwer. Der Wind blies nur mehr mit 6 bis 7 m/sec. Ich bemühte mich ja redlich, Zeit zu schinden, aber ein Max wurde es nicht.

## Sieg als „Rüttelfalke“

Und heute — heute (Sonntag) wollte mich mein Herr zuerst gar nicht starten lassen. Aber als ihm dann mein schöner Bruder davongeflogen war, setzte er mich doch wieder zusammen, um mich ein fünftes Mal in den Wettkampf zu schicken. Huch! War er aber nervös. Ich brauchte ja nur noch 110 Sekunden zu fliegen, und dann war mir der Sieg nicht mehr zu nehmen. In mir steckte aber noch mehr als diese läppischen knappen zwei Minuten. Die Startstelle war heute auf der anderen Seite neben dem Flugplatz. Mein Herr brachte mich hin, meldete mich an und startete. Ach, du liebe Zeit. Er startete mich nicht genau gegen den Wind, sondern schräg zu ihm. Ich konnte mich nun plagen, mich genau gegen den Wind einzustellen. Als ich damit endlich fertig war, schwebte ich auch schon über dem Flugfeld und war aus der Aufwindzone heraus. Wie sollte ich da noch Höhe und auch Zeit gewinnen? So blieb ich halt über dem Flugplatz wie ein Rüttelfalke stehen — die Zeit war aber doch recht schmählich, als ich mich kraftlos der Wiese anvertraute. Ob mich noch jemand einholen konnte? Nun, ich sollte es bald wissen. Als ich das Gesicht meines Herrn sah, wußte ich, daß wir gesiegt hatten. Ich habs ihm vergönnt. Er mir natürlich auch, sonst hätte er mich nicht nachher so mühevoll gezeichnet. Ob seine Freunde es ihm auch gönnen?“

Und ich kann nur zum Schlusse sagen, daß ich allen Modellsportlern, insbesondere Hangsportlern, ebensolche Freude mit ihren Modellen wünsche, wie ich sie mit meinem „Windboy“ habe.

## MODELLFLUG-TERMINKALENER 1965

### Weltmeisterschaften

- 7.—11. Juli FINNLAND: Freiflug, Klasse A 2, W, I  
9.—15. August LUNGBYHED/SCHWEDEN: Klasse RC I

### Internationale Wettbewerbe

#### In Österreich

- 24.—25. April ZELL/SEE: Freiflug, Klasse A 2, W, I  
27.—30. Mai WIEN: Städtkampf, Klasse FG, FK, FM, FM 500, COMBAT  
19.—20. Juni RADSTÄTTER TAUERNPASS: Hangflug, Klasse A 2/M, N 1/M,  
RC IV H  
3.—4. Juli KRAIWIENSEN/SALZBURG: Klasse RC III, RC IV mit Hilfsmotor  
10.—11. Juli ZELTWEG: Klasse A 2, 10 Durchgänge  
21.—22. August KLAGENFURT: Wörthersee-RC-Flugmeeting, RC I, RC III  
28.—29. August HERZOGENBURG/VÖLTENDORF: Kolibri-Kombinationspokal,  
A 2 — A 2/M, N 1 — N 1/M  
24.—26. September LIENZ: Dolomiten-Wanderpokalfliegen, RC I, RC III, RC IV

## im Ausland

22.—23. Mai	DORTMUND/BRD: RC I
22.—23. Mai	HOROVICE/ČSSR: Fesselflug
5.—6. Juni	IVREA/ITALIEN: Fesselflug-Kunstflug
6.—7. Juni	MAUBEUGE/FRANKREICH: Criterium du Nord, RC I und Freiflug
24.—25. Juni	HERBORN/BRD: RC I
17.—18. Juli	DÜSSELDORF/BRD: RC I für Wasserflugmodelle
25.—27. Juli	VARAZDIN/JUGOSLAWIEN: Varteks-Cup für A 2 und FM
21.—22. August	MELCHSEE-FRUIT/SCHWEIZ: Europa-Coupe (Hang)
21.—22. August	SPLIT/JUGOSLAWIEN: Hydro-Cup, Klasse I und W
26.—30. August	BRÜSSEL/BELGIEN: Kriterium der Asse, Fesselflug
28.—29. August	MÜNCHEN/BRD: RC I, WM-Revanche
28. August	ESSEN/BRD: Freiflug, Klasse A 2, W, I
29. August	DORTMUND/BRD: Klasse I
5. September	KARLOVY VARY/ČSSR: RC I

## Staatsmeisterschaften

5.—7. Juni	WELS/O.Ö.: Klasse RC II, RC IV
11.—12. September	KRAIWIESEN/SALZBURG: Klasse FG, FM, FK
9.—10. Oktober	SPITZERBERG: Klasse A 2/M, N 1/M

## Nationale Wettbewerbe

21. März	KIRCHBERG/STIEIERMARK: Seglerwettbewerb des USFC-Feldbach
1.—2. Mai	KRAIWIESEN/SALZBURG: Motorsegler-Wettbewerb
25. Juli	HOCHOSTERWITZ/KÄRNTEN: Khevenhüller-Pokal, RC IV
25.—26. September	ZELTWEG/STIEIERMARK: Freiflugwettbewerb des ASV-Puch, Graz

## Landesmeisterschaften

21. Februar	ANIF/SALZBURG: Freiflug
3.—4. April	HERZOGENBURG/N.Ö.: Hang, Klassen A 2/M, N 1/M, RC IV H
10.—11. April	THALERHOF/STIEIERMARK: Fesselflug
24.—25. April	KÄRNTEN: RC III, RC IV
25. April	WIEN: RC
2. Mai	WIEN: Fesselflug
8.—9. Mai	ZELTWEG/STIEIERMARK: Freiflug
15. Mai	WELS/O.Ö.: Freiflug
15.—16. Mai	VÖLTENDORF/N.Ö.: RC I, RC III
13. Juni	WIEN: Freiflug
20. Juni	TRAUSDORF/BURGENLAND: Freiflug und RC
3.—4. Juli	VORARLBERG: RC I, RC III, RC IV
17.—18. Juli	VÖLTENDORF/N.Ö.: A 2, W, I, N 1
7.—8. August	UNTERFLADNITZ/STIEIERMARK: RC
14.—15. August	KRAIWIESEN/SALZBURG: RC
11.—12. September	WELS/O.Ö.: RC II, RC IV
18. September	WELS/O.Ö.: RC I, RC III
2. Oktober	WELS/O.Ö.: Fesselflug
2.—3. Oktober	LIEZEN/STIEIERMARK: Hang
2.—3. Oktober	KRAIWIESEN/SALZBURG: Fesselflug
3. Oktober	KÄRNTEN: Freiflug

## Sonstige Wettbewerbe

7. Juni	ZELTWEG/STIEIERMARK: Jugendwettbewerb für Segler
4. Juli	KÄRNTEN: Jugendwettbewerb für Segler

Die KADERMEISTERSCHAFT (für eine eventuelle Teilnahme an der Weltmeisterschaft) wird im Rahmen des Internationalen Freiflugwettbewerbes in Zell/See (24.—25. April) ausgetragen.



So heiß war es zeitweise . . .



**Oben:** „Sünder“, die ihre Sportlizenz vergessen haben, müssen zahlen — auch wenn sie aus der „Nachbarschaft“ kommen . . .

**Mitte:** Auch elektrisch werden Motoren angelassen

**Unten:** Fachsimeleien in Lienz

## 5. INTERNATIONALES DOLOMITEN-POKAL-FLIEGEN

Wie immer war der Schweizer „Kö“ in der Jury tätig. Was er hier macht?

