

austroflug modellflug

IN DIESEM HEFT

GESAMTERGEBNIS
JAHRESWETTBEWERB
1964

■
WINTER-CUP-MODELL
VON
HORST WAGNER

■
FREIFLUG-
WELTMEISTERSCHAFT
1965

3 / 1965



Jahreswettbewerb 1964

Seit mehreren Jahren ist der Jahreswettbewerb für Modellflug ausgeschrieben. Er soll dazu dienen, den jahresbesten Modellflieger in einer Klasse zu ermitteln. Es war sogar vorgesehen, nicht nur den besten Modellflieger in einer Klasse, sondern sogar den besten Modellflieger in einer Sparte — also Freiflug, Fesselflug und Radio control — und den Besten aus allen Sparten zusammen zu finden. Es wurde beraten und gefeilscht, um gleichwertige Bedingungen für alle Klassen und Kategorien zu finden und es wurden bis ins Letzte ausgearbeitete Vordrucke aufgelegt, damit keine Zweifel bezüglich der Einreichungsmodalitäten mehr bestehen sollten. Die Durcharbeitung der eingereichten Anträge sollte von den einzelnen Fachreferenten der Sparten erfolgen.

Als es nun so weit war, daß eingereicht werden konnte, war der Erfolg ein recht klägliches. Nur ganz wenige Modellflieger beteiligten sich daran und es war zweifelhaft, ob diese Art von Wettbewerb überhaupt erfolgversprechend ist. Es wurde wieder beraten und die Aktiven wollten unbedingt die Weiterführung des Jahreswettbewerbes.

Der Jahreswettbewerb 1964 ist nun abgeschlossen und wir veröffentlichen in dieser Nummer des amfl die Ergebnisse. Sieht man sich diese durch, ist man von der Zweckmäßigkeit dieses Wettbewerbes wieder nicht überzeugt.

Lediglich in den Freiflugklassen ist größere Beteiligung festzustellen; wemgleich auch sie nicht überwältigend ist.

In den anderen Klassen ist es mit der Beteiligung ganz jämmerlich bestellt.

In drei Klassen Fesselflug insgesamt 11 Bewerber, in zwei RC-Klassen insgesamt nur 8 Bewerber...

Wo liegt da nun eigentlich der Wurm begraben?

Es genügt ganz einfach nicht, alles als Tatsachen hinzunehmen und darüber zur Tagesordnung überzugehen.

Gerade jetzt, wo wir wieder auf einen hauptamtlich Angestellten für den Modellflug zurückgreifen können, wäre doch aus der ganzen Sache etwas zu machen.

Am 9. April findet bekanntlich in Wels die Sektions-Vollversammlung im Rahmen des Luftfahrttages statt. Es wäre sehr gut, würden viele Gruppenleiter daran teilnehmen und auch ihre Meinung darüber sagen. Es genügt nicht, die ganze Arbeit den Verantwortlichen alleine machen zu lassen und erst nachher vielleicht darüber zu schimpfen.

Wir wollen aus dem Modellflug möglichst viel herausholen. Jeder soll an ihm recht viel Freude haben. Dazu ist es aber erforderlich, daß wir die Meinung der Aktiven kennen. Setzt Euch doch einmal auf den Hosenboden und schreibt uns, was Euch gefällt und was Euch nicht gefällt. Mit dem Raunzen oder mit Angriffen auf Funktionäre kommen wir nicht weiter. Es müssen konkrete Vorschläge gebracht werden. Negativ kritisieren kann jeder Dumme, was wir brauchen, sind positive Vorschläge, mit denen man was anfangen kann.

Ich weiß, einige werden jetzt denken: der kann leicht reden, ich will fliegen und nicht schreiben. Schön und gut, so sagt es Euren Landessektionsleitern, was Euch bedrückt, die werden dann schon dafür sorgen, daß man darüber spricht.

Denken wir aber alle daran, daß wir eine Familie sind — eine große Familie. Und in jeder Familie gibt es manchmal verschiedene Meinungen. Ist eine Familie gut, so werden diese verschiedenen Meinungen auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden können. Und ich glaube, das ist es, was wir alle wollen.

Edwin Krill

JAHRESWETTBEWERB 1964 im MODELLFLUG

Punkte

Klasse: W — 6 Teilnehmer

1. Hans Martin	ÖMV-St. Pölten	5078
2. Horst Wagner	UMFC-Salzburg	4999
3. Alfred Haiden	ÖMV-St. Pölten	4500
4. Rupert Schneck	ÖMV-St. Pölten	4444
5. Gerd Kirchert	ÖMV-Schulgemeinde	3680
6. Karl Nebenführ	UMBG-Neu-Seiersdorf	3287

Klasse: I — 9 Teilnehmer

1. Oswald Ebner	ÖMV-Berndorf	4745
2. Hans Keinrath	ÖMV-Feldbach	4575
3. Vaclav Horcicka	UMFC-Salzburg	4531
4. Rudolf Höbinger	ÖMV-Berndorf	4497
5. Otto Zitko	W. M. Wels	3986
6. Karl Bajc	W. M. Wels	3228
7. Alfred Rauch	UMBG-Mureck	3219
8. Franz Chmelik	ÖMV-Korneuburg	3159
9. Heinz Knoll	W. M. Wels	2612

Klasse: A 2 — 53 Teilnehmer

1. Rudolf Blacher	W. M. Wels	4558
2. Otto Zitko	W. M. Wels	4418
3. Wolfgang Zach	FRA-Wiener Neustadt	4355
4. Manfred Koller	FSV-Hallein	4291
5. Erich Lemmerer	Union-Wörschach	4285
6. Rudolf Höbinger	ÖMV-Berndorf	4248
7. Horst Wagner	UMFC-Salzburg	4168
8. Ernst Reiterer	LSV-Salzburg	4063
9. Hans Hlavka	ÖMV-St. Pölten	4021
10. Rupert Schneck	ÖMV-St. Pölten	3932
11. Kajetan Peer	ÖMV-Liezen	3930
12. Leopold Fritzsich	Ikarus Eisenstadt	3801
13. Gerd Kirchert	ÖMV-Schulgemeinde	3799
14. Gottfried Zach	FRA-Wiener Neustadt	3779
15. Karl Nebenführ	UMBG-Neu-Seiersberg	3776
16. Hans Keinrath	ÖMV-Feldbach	3675
17. Karl Reitmeier	ÖMV-St. Pölten	3633
18. Alfred Rauch	UMBG-Mureck	3616
19. Alexander Zavodsky	ÖMV-St. Pölten	3569
20. Wilfried Sporer	FRA-Wiener Neustadt	3518
21. Leo Fuchs	USFC-Feldbach	3511
22. Franz Pressler	Ikarus Eisenstadt	3387
23. Karl Gebharter	FSV-Hallein	3382
24. Johann Bauer	Ikarus Eisenstadt	3281
25. Johann Lex	ÖMV-Judenburg	3144
26. Hermann Karner	UMBG-Mureck	3014
27. Werner Pinsker	ÖMV-Judenburg	3000
28. Karl Bajc	W. M. Wels	2923
29. Wolfgang Baier	UMBG-Mureck	2712
30. Franz Helnwein	FRA-Wiener Neustadt	2693
31. Otmar Zeiner	FRA-Wiener Neustadt	2667
32. Franz Tonweber	USFC-Feldbach	2487
33. Raimund Kosel	FRA-Wiener Neustadt	2432
34. Johann Nachtelberger	Ikarus Eisenstadt	2350
35. Hans Zachhalmel	ÖMV-St. Pölten	2341
36. Anton Pasteiner	ÖMV-St. Pölten	2259
37. Anton Semlitsch	UMBG-Mureck	2137
38. Josef Huttmann	ÖMV-St. Pölten	2104

		Punkte
39. Heinz Werner	ÖMV-Judenburg	2057
40. Karl Bischeimaier	FRA-Wiener Neustadt	2011
41. Werner Mayer	USFC-Feldbach	1854
42. Anton Wurm	Ikarus Eisenstadt	1575
43. Willi Stocker	ÖMV-Judenburg	1481
44. Friedrich Pilch	UMFC-Wörschach	1310
45. Josef Stieg	UMFC-Wörschach	1284
46. Erwin Mennel	USFC-Feldbach	1249
47. Ernst Kreisler	UMBG-Mureck	1106
48. Horst Streimelweger	USFC-Feldbach	944
49. Franz Aicher	USFC-Feldbach	939
50. Karl Sand	UMBG-Gnas	832
51. Franz Mondschein	UMBG-Gnas	547
52. Siegfried Felleger	UMBG-Semriach	465
53. Werner Hödl	UMBG-Mühldorf	372

Klasse: A 2/M

1. Hans Hlavka	ÖMV-St. Pölten	4004,4
2. Felix Schobel	UMSC-Kolibri	3757,2
3. Franz Haider	FMBG-Amstetten	3670,2
4. Rupert Schneck	ÖMV-St. Pölten	3609,6
5. Clemens Schobel	UMSC-Kolibri	3580,6
6. Alfred Jelinek	USFC-Herzogenburg	3531,2
7. Rudolf Höbiger	ÖMV-Berndorf	3514,6
8. Karl Lintner	ÖMV-Obergrafendorf	3264,2
9. Anton Pasteiner	ÖMV-St. Pölten	3215,4
10. Werner Stark	ÖMV-Berndorf	3155,4
11. Heribert Kargl	FMBG-Amstetten	3086,0
12. Rudolf Lugbauer	ÖMV-Obergrafendorf	2891,4
13. Peter Schobel	UMFC-Kolibri	2801,4
14. Adolf Zichtl	UMFC-Kolibri	2712,8
15. Alexander Zavodsky	ÖMV-St. Pölten	2579,0
16. Herwig Griehsler	UMSC-Kolibri	2090,4
17. Gerald Jaksch	Union-Linz EBG	1929,8
18. Dipl.-Ing. Heinz Dokulil	LSV-Salzburg	1678,0
19. Alfred Konsal	ÖMV-Schulgemeinde	1580,0
20. Wolfgang Zach	FRA-Wiener Neustadt	1092,3
21. Manfred Heinzl	ÖMV-St. Pölten	1053,6
22. Wolfgang Knittl	UMSC-Kolibri	983,8
23. Josef Huttmann	ÖMV-St. Pölten	803,8
24. Alois Spandl	UMSC-Kolibri	768,6
25. Ing. Ernst Reiterer	LSV-Salzburg	737,4
26. Josef Mittermüller	MBC-Ikarus Eisenstadt	648,4
27. Vaclav Horcicka	UMFC-Salzburg	633,4
28. Ludwig Schnabl	USFC-Herzogenburg	605,8
29. Alfred Haiden	ÖMV-St. Pölten	522,6
30. Franz Ilisinger	ÖMV-Obergrafendorf	507,4

Klasse: RC-III

1. Wilhelm Elsner	ÖMV-Klagenfurt	12900
2. Karl Eckert	UMFC-Trieben	12252
3. Hans Prettnner	ÖMV-Klagenfurt	9517
4. Franz Wosmik	ÖMV-Klagenfurt	9149
5. Peter Pernthaler	UMFC-Trieben	3895

Klasse: RC-IV

1. Otmar Zeiner	FRA-Wiener Neustadt	7374
2. Hans Prettnner	ÖMV-Klagenfurt	7150
3. Raimund Kosel	FRA-Wiener Neustadt	6457

		Punkte
Klasse: FG		
1. Heinz Freund	OMV-Salzburg	4870,0
Klasse: FK		
1. Ewald Mothwurf	Akaflieg Graz	11631,6
2. Gerhard Kaiser	OMV-Salzburg	10550,9
3. Helmut Türk	OMV-Wien	9661,6
4. Fritz Künegger	Akaflieg Graz	8025,6
Klasse: FM		
1. Fischer-Meusburger	OMV-Salzburg	4366,1
2. Kominek-Kominek	OMV-Wien	3971,8
3. Kropf-Russ	ASV-Puch Graz	3834,8
4. Hengsberger-Nitsche	Akaflieg Graz	2918,3
5. Kirchert-Taborsky	OMV-Wien	2694,0
6. Gürtler-Baumgartner	OMV-Wien	2617,2

Freiflugweltmeisterschaft 1965

f r e i f l u g

Als Austragungsort für die Freiflugweltmeisterschaften 1965 wurde der Militärflugplatz nahe Kauhava festgelegt. Kauhava liegt ungefähr in der Mitte der finnischen Westküste und 75 km östlich der Hafenstadt Vaasa. In Kauhava leben ungefähr 9500 Einwohner, hauptsächlich Bauern (3500) und Fabrikarbeiter. Besondere Merkmale sind die vielen Textilbetriebe (22), Messerfabriken (11), die Kirche und die Stadthalle. Weiters sind in Kauhava 15 metallverarbeitende Betriebe, 2 Sägemühlen, 20 Grundschulen, 1 höhere Schule und von der Luftwaffe 1 technische Schule und 1 Flugschule. Der Flugplatz ist ungefähr 3 km von der Bahnstation entfernt und liegt in Nord-Süd-Richtung. Der Platz ist ungefähr 2 km lang und an der breitesten Stelle 1,3 km breit. Er hat im Osten eine einzige Start- bzw. Landebahn und einige Taxiways. Die Westseite des Platzes grenzt an einen Wald, die anderen Seiten werden von Feldern umgeben. Eine Wetterstatistik der letzten 10 Jahre zeigt für Juli Windgeschwindigkeiten von 7 bis 18 km/h (alle Windrichtungen), eine Durchschnittstemperatur von 16,3°C und 72 mm Niederschlag. (Die Werte sind vom Flugplatz Kauhava.)

Die Weltmeisterschaft wird in den Klassen F1 A, F1 B und F1 C durchgeführt. Jedes Land kann in jeder Klasse 3 Teilnehmer und für jede Klasse einen Mannschaftsführer (12 Personen) stellen. Das Nenngeld beträgt US-Dollar 62.—, das sind ungefähr öS 1600.— pro Teilnehmer. In bescheidener Anzahl sind auch Proxi-

starts möglich. Nenngeld ebenfalls US-Dollar 62.—. Das Nenngeld beinhaltet die Unterkunft und Verpflegung vom Mittwoch, dem 7. Juli (Abendessen) bis Montag, 12. Juli (Frühstück). Die Unterkunft ist in 20- bis 24-Bett-Zimmern in den Schulen der Stadt. Es kann auch nur eine kleine Anzahl von Besuchern aufgenommen werden. Besucher bezahlen das Nenngeld + US-Dollar 10.—.

Flüge direkt nach Kauhava sind verboten. Die Flugzeuge müssen zuerst einen der folgenden Plätze anfliegen: Maarianhamina, Turku, Helsinki, Malmi, Pari oder Vaasa. Dort muß um eine Genehmigung für die Landung in Kauhava angesucht werden. Flugzeuge von „Schlachtenbummlern“ dürfen in Kauhava nicht über Nacht abgestellt werden und können auch nicht betankt werden. Der nächste Zivilflugplatz ist Vaasa (75 km westlich).

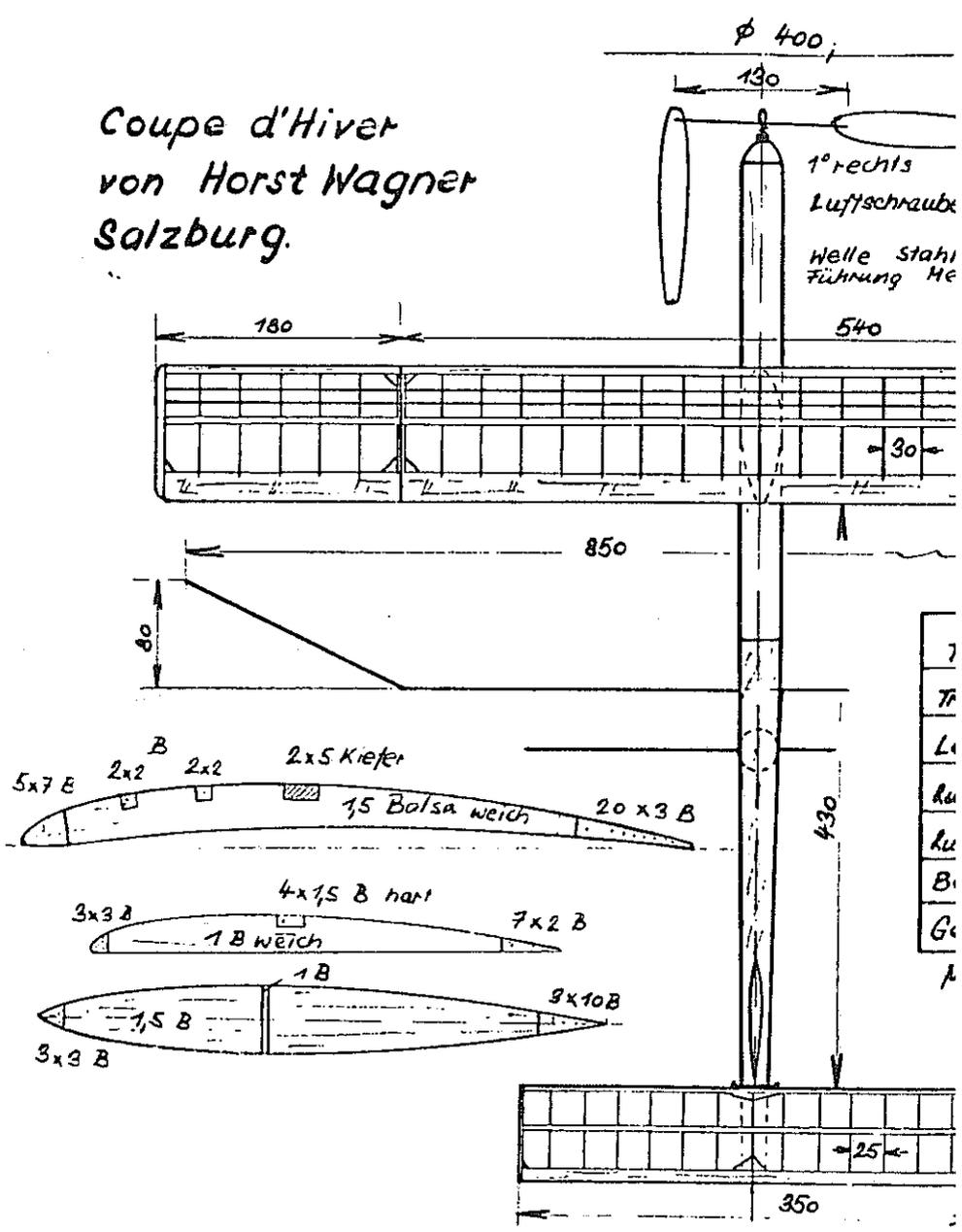
Zeitplan:

Der Flugplatz wird von der Luftwaffe bis zum 7. Juli benützt. Es können daher bis zu diesem Zeitpunkt keine Probeflüge gemacht werden.

- 7. Juli: Anreisetag, Ankunft erst ab 12.00 Uhr, da vorher kein Quartier zur Verfügung steht. Um 18.00 Uhr Abendessen.
- 8. Juli: Einfliegen
- 9. Juli: Klasse F1 A
- 10. Juli: Klasse F1 C
- 11. Juli: Klasse F1 B
- 12. Juli: Abreisetag

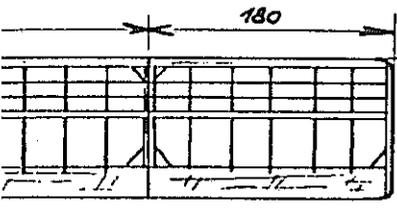
Jonny

Coupe d'Hiver von Horst Wagner Salzburg.



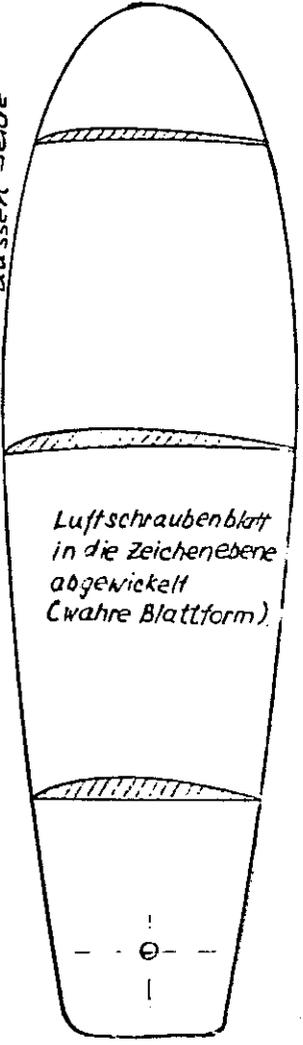
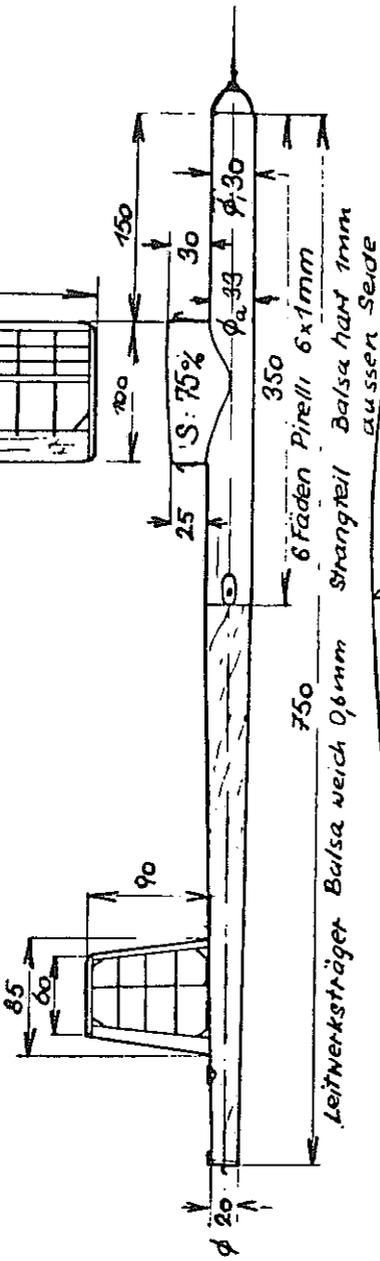
7
T
L
h
h
B
G
A

Durchm 400 mm
 Steigung 500 mm
 vnl 1,5 mm
 Ringrohr ϕ_i 1,6 mm



	Fl. [cm ²]	Gew. [g]
flügel	8,5	22
Leitwerk	2,45	4
opf		20
Stoßkopf		16
Last		8
Zusatz	10,95	70

1:5; 1:1



DIPL.-ING. HORST WAGNER:

Winter-Cup-Modell

Da ich die Sorgen und Nöte eines Schriftleiters kenne, sende ich Ihnen beiliegend die Zeichnung eines „COUPE-D'HIVER“-Modells. Sollten Sie einmal ein wenig Platz übrig haben, so mögen Sie es gerne veröffentlichen.

Doch vorerst einige Gründe, die mich bewegen haben, ein derartiges Modell zu bauen.

Grundsätzliches zum Winter-Cup

Kurz einiges zur Klasse „Coupe d'Hiver“ oder Winter-Cup.

Diese Klasse wurde erstmals in Frankreich geflogen, wobei die Bestimmungen ganz einfach sind:

Modellmindestgewicht: 80 Gramm
Maximales Gummigewicht: 10 Gramm
Mindeste Rumpfquerschnitt: 20 cm²

Alle übrigen Bestimmungen fallen weg. In den letzten Jahren hat sich nun diese Klasse weit verbreitet (Deutschland, Frankreich, England, Finnland, Schweden, CSSR, USA) und ist in ständigem Vormarsch begriffen. Dies bewirken mehrere Vorteile, die diese Klasse mit sich bringt.

1. der verhältnismäßig geringe Bau- und Materialaufwand,
2. das kleine Fluggelände (Maximalflugzeit 120 Sekunden),
3. die vielen Freiheiten hinsichtlich der Konstruktion.

Stagnation im Freiflug

Betrachtet man die Modelle der FAI-Klassen und die dort geltenden Wettbewerbsbestimmungen, so muß man feststellen, daß dem Modellflieger durch die Vielzahl der Bestimmungen die Hände und damit auch sein Geist gebunden sind.

Diese vielleicht etwas scharfe Feststellung soll im folgenden kurz vertreten werden.

Thema Flächenbelastung: diese ist bereits starr festgelegt (mindestens 12 bzw. 20 g/dm²); oder die Modellgröße — auch hier einige Schranken. Klasse W (17 bis 19 dm²) oder Klasse A 2 (32 bis 34 dm²).

Immer wieder ergeht der Aufruf an unsere Modellflieger, am amfl mitzuarbeiten. Aber nur wenige gibt es, die sich das zu Herzen nehmen. Diese wenigen aber beweisen mit ihrer Mitarbeit, daß sie zur großen Familie unserer Modellflieger gehören wollen. Andere aber — und das haben wir schon wiederholt gesagt — ziehen es vor, in ausländischen Zeitungen zu schreiben. Sie nehmen und fordern zwar vom OAc und den staatlichen Stellen, kennen aber dafür keine Gegenleistung und keine Treue. Im Gegenteil, meist sind sie es, die sich darüber aufregen, daß immer nur dieselben im amfl schreiben — die wahrscheinlich „ihr Geschreibsel oder auch ihr Bild in der Zeitung sehen wollen“. Wir aber wollen allen unseren braven Mitarbeitern danken und sie bitten, auch weiterhin am Aufbau des amfl mitzuarbeiten. Einer dieser treuen Mitarbeiter ist Dipl.-Ing. Horst Wagner, der den nebenstehenden Artikel verfaßt hat.

Zu diesen rein konstruktiven Begrenzungen kommt noch die Einschränkung durch die Wettbewerbsregeln, die den ernsthaften Wettbewerbsteilnehmer zwingen, will er Erfolg haben, die Sicherheit an erste Stelle seiner Überlegungen zu setzen. Aus all diesen Gründen stagniert die Entwicklung am Freiflugsektor.

Neue Perspektiven

Hier eröffnet nun die Klasse Coupe d'Hiver neue Perspektiven, sie „verleitet“ den Modellflieger zu neuen Überlegungen und Gedanken, die er ohne übermäßigen Aufwand in die Tat umsetzen kann. Allein schon das leidige Thema Flächenbelastung kann Kopfzerbrechen bedeuten: soll nun das Modell groß oder klein werden, langsam oder schnell steigen, welche Profile sind in diesem Re-Zahlenbereich am günstigsten und viele Dinge mehr. Die Aufzählung dieser wenigen Fakten zeigt bereits, daß die Beschäftigung mit dieser Klasse eine Überlegung wert ist.

Die beigelegte Zeichnung zeigt nun meine ersten Gehversuche auf diesem

neuen Gebiet und ich darf ehrlich sagen, daß diese Gehversuche erfolgreich verlaufen sind und ich mich auch in Zukunft auf diesem Sektor beschäftigen werde. Über das Modell, seinen Aufbau und Einzelheiten Näheres zu sagen, hieße Eulen nach Athen tragen und ich will daher darauf verzichten.

Warnung an Überoptimisten

Eine Warnung möchte ich jedoch vorausschicken: Der Bau dieses Modells erfordert die gleiche Sorgfalt wie der eines Klasse-W-Modells. Übertriebene Optimisten seien daher gewarnt. Sollte sich dennoch einer an den Bau dieses Modells wagen, so wünsche ich viel Spaß und Erfolg beim Fliegen!

ALFRED HAIDEN:

Winterbewerbe

Gemeinsames Problem

Es gibt nun in Österreich bereits zwei Winterbewerbe in den verschiedenen Freiflugklassen. Da ich Besucher der beiden Bewerbe war, will ich hier einige Feststellungen machen: Der erste Bewerb war der „Silvesterbewerb“ am 27. 12. 1964 in Hallein und der zweite Bewerb war am 31. Jänner 1965 in Korneuburg. Beide hatten eine Parallele: Sie leiden unter dem Mangel an Z e i t n e m e r n! Ein Problem, das um diese Zeit und bei der herrschenden Wetterlage sicher nicht leicht zu lösen ist. Aber die Vereinsleitung bzw. die Wettbewerbsleitung muß hier schon zeitgerecht trachten, die notwendigen freiwilligen Zeitnehmer zu haben. Es steht vollkommen gegen unsere Sportordnung und bei Protesten kann die Wettbewerbsleitung unmöglich bestehen. Denken wir an die vorzüglichen Flugleistungen in Hallein und nun auch in Korneuburg. Meistens finden wir um diese Jahreszeit nebeliges Wetter vor und bei ruhender Luft sind wir nicht so sehr der Fehlzeitnahme durch einen Zeitnehmer ausgesetzt. Aber was machen wir beim ersten leichten Wind und dazu noch einen offiziellen Protest eines Bewerbers, wenn nur ein

Stopper war? Wie soll hier eine richtige Entscheidung getroffen werden? Weiters soll der Veranstalter auch nicht zugleich als Bewerber tätig sein. Es haben hier alle Mitglieder einer veranstaltenden Gruppe die Pflicht, bei solchen Bewerben in erster Linie als Funktionär tätig zu sein.

Der Veranstalter in Hallein konnte noch glücklich sein mit einem Startfeld von 20 Sportlern. Korneuburg hatte bereits 60 sportbegeisterte Winterflieger zu verzeichnen. Es konnten jedoch beide Bewerbe ohne Protest beendet werden, was natürlich immer erfreulich ist.

A und O: Zeitnehmer

Die Veranstalter dürfen nicht auf kommende Zeitnehmer warten. Hier muß schon vor Beginn des Bewerbes volle Klarheit herrschen. Haben wir genug Funktionäre für unseren Bewerb, ist auch gegen eine Teilnahme der Mitglieder des durchführenden Klubs nichts einzuwenden. Dies sollen nur Feststellungen sein und nicht als eine böse Kritik empfunden werden. Aber wir wollen hier Fehler festhalten, die aus der Welt zu schaffen sind. Der Sportler wird sofort bei einem Bewerb auf die Sportordnung durch den Veranstalter verwiesen und die Wettbewerbsleitung muß sich auch darnach richten.

Versuch mit Gummiantrieb

Erfreulich war die Einführung der Klasse Coupe d'Hiver mit Gummiantrieb in Hallein. Es wurde der erste Versuch unternommen. Es wird gut sein, diesen Versuch auch weiterhin zu wiederholen. Die Gruppe Korneuburg führte den Bewerb in den Klassen A 2 und I (Motormodelle) durch. Dazu wurde eine Kombination in diesen beiden Klassen gewertet. Hier würde ich gleich noch die dritte Klasse vorschlagen und dies ist die Klasse Wakefield-Gummimotor und ebenfalls als Kombination mit der Klasse A 2 zu werten. Wie wir bereits in Österreich erkennen können, ist gerade die Klasse Gummimotoren so richtig im Kommen und es soll hier nur noch weiter geholfen werden, durch Wettbewerbe zu werben. Natürlich soll es hier ganz egal sein, ob die Kombination mit dem Verbrennungsmotormodell oder mit dem Gummimotormodell geflogen wird. Ein weiterer Vorschlag, der bestimmt Erfolg haben wird.

Erstmals in Österreich:

„AUSTRIA COUPE D'HIVER“

Auf Grund einiger Modellbauzeitschriften des Auslandes, wo über die große Popularität der Coupe-d'Hiver-Modelle berichtet wurde, und der großen Teilnehmerzahlen, die bei Wettbewerben vorzufinden sind, haben wir uns entschlossen, auch einen Versuch mit diesen kleinen Modellen zu machen. Wie die ersten Erfahrungen gezeigt haben, sind die Leistungen als gut anzusehen. Darüber hinaus kann eine Leistungssteigerung noch erzielt werden, besonders im Kraftflug.

Was uns an diesen Modellen besonders zusagt:

1. Die Handlichkeit des Modelles, die beinahe an ein Aktentaschenformat herankommt.
2. Die geringen Kosten durch nur 10 Gramm Gummi.
3. Die maximale Flugzeit von nur 120 Sekunden, die auch auf kleinen Flugplätzen voll angefliegen werden kann.
4. Die Modelle lassen sich auch für den Anfänger im Kraftflug leicht beherrschen. (! ! !)
5. Durch das geringe Gewicht von etwa 85 Gramm ist bei ungewollten Lan-

KARL KÖNNEN:

„FASCHINGSFLIEGEN“ in Korneuburg

Dieser Wettbewerb wurde heuer erstmalig von der Gruppe Korneuburg veranstaltet. Bis zu diesem Termin waren in der Klasse I 13 und in A 2 33 Nennungen abgegeben. Tatsächlich aber starteten am Wettbewerbstag insgesamt 50 Teilnehmer. Um 7.30 Uhr, als wir uns in unserer Werkstätte in Korneuburg einfanden, kamen bereits die ersten Teilnehmer. Leider war uns an diesem Tage der Wettergott nicht gut gesinnt, denn es war sehr starker Nebel. Um 8.30 Uhr geleitete ich alle Teilnehmer zum Wettbewerbsort, der außerhalb von Korneuburg in Richtung Laa/Thaya liegt. Als ich mit den Teilnehmern draußen am Wettbewerbsort ankam, versuchten bereits einige, einen Start zu vollbringen. Es konnte aber höchstens 10 m Schnur zum Hochstarten der Segler genommen werden, weil man sonst das Modell nicht mehr sehen konnte. Von einem Motorstart gar nicht zu reden. Auch unser Landesobmann Halden war vertreten. Um 9 Uhr war der Nebel so dicht, daß ich schon Angst hatte, diesen Wettbewerb absagen zu müssen. Um 9.30 Uhr kam in Vertretung des Bürgermeisters der Stadt Herr Vizebürgermeister Diesner, der die Eröffnung offiziell durchführte. Er sagte unter anderem, er sei erfreut, daß es der Gruppe Korneuburg gelungen ist, einen solchen Wettbewerb aufzuziehen. Er bedauerte es außerordentlich, daß wir kein schöneres Wetter hätten, wünschte allen Startern einen erfolgreichen Flug und brachte zum Ausdruck, daß er erst jetzt richtig sehe, welch ungeheurer Idealismus dazu notwendig sei, solche Modelle zu bauen und dann richtig zu fliegen. Ferner gab er zu verstehen, daß er sich in Zukunft bei der Gemeinde für die Modellbaugruppe einsetzen wolle.



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

große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen

wien 17, ottakringer straße 12

dungen kaum eine Bruchgefahr vorhanden. Sie kann dadurch auch von den Anfängern leichter bewältigt werden.

So haben wir St. Pöltner Wakefieldflieger uns entschlossen, einen Coupe-d'Hiver-Wettbewerb ins Leben zu rufen. Dieser wird in St. Pölten-Völtendorf zur Austragung kommen. Der Termin wird rechtzeitig durch Ausschreibung bekanntgegeben und dürfte Ende Oktober oder Anfang November 1965 liegen. Eine jährliche Wiederholung wird erfolgen. Die technischen Daten werden zugleich mit einem Plan veröffentlicht. Wir würden uns freuen, viele Teilnehmer zum ersten „Austria Coupe d'Hiver“ begrüßen zu können.

Hans Martin, ÖMV-St. Pölten

Die Veröffentlichung des Planes erfolgt in der nächsten Nummer. Red.

Dann sprach Landesobmann Haiden noch einige verbindende Worte. Unser Sprecher im Lautsprecherwagen teilte mit, daß wir bis 11 Uhr warten werden, denn dies wäre unsere letzte Chance, daß sich der Nebel heben würde. Wir hatten wirklich das Glück, daß sich der Nebel dann tatsächlich zu heben begann.

Verlauf des Wettbewerbes

Um 11.30 Uhr war es endlich so weit, daß wir mit dem Wettbewerb beginnen konnten. Leider war es uns nicht mehr möglich, fünf Durchgänge zu fliegen, da die Zeit zu kurz war und wir mußten uns daher mit drei Durchgängen begnügen. Unser Freund Pfisterer machte seine Sache als Wettbewerbsleiter großartig und wir waren sehr zufrieden mit ihm. Freund Horcicka hatte großes Pech. Als er mit seinem Motormodell startete, schaltete sein Motorzeitschalter nicht ab und er kam daher auf eine Motorlaufzeit von 80 Sekunden, was natürlich zur Folge hatte, daß das Modell nach etwa 25 Sekunden außer Sicht kam, denn in einer Höhe von etwa 200 bis 300 Meter war ja eine geschlossene Nebeldecke. Auch versagte der Thermikzeitschalter. Das Modell wurde bis jetzt nicht gefunden. Wir hoffen, daß er es wieder bekommt.

Um 15 Uhr war Wettbewerbsende. Wir konnten es den Modellsportlern nicht mehr zumuten, noch zwei weitere Durchgänge zu fliegen, da es zeitweise regnete und daher der Boden sehr weich wurde; außerdem kam dann auch noch sehr starker Wind auf. Wir hoffen, daß wir nächstes Jahr bei diesem Wettbewerb schöneres Wetter haben (vor allem aber hoffentlich keinen Nebel), damit es uns gelingt, alle fünf Durchgänge zu fliegen.

Dank an Teilnehmer und Helfer

Die Modellbaugruppe Korneuburg möchte auf diesem Wege noch allen Modellsportlern danken, daß sie zu diesem Wettbewerb so zahlreich erschienen sind. Besonders freute es uns, daß die Gruppen aus Salzburg, Oberösterreich (Schärding) und Eisenstadt vertreten waren. Auch unserem Radiogeschäft Müller, das uns freundlicherweise den Lautsprecherwagen zur Verfügung stellte, möchte ich auf diesem Wege danken. Auch herzlichen Dank dem Sprecher, Herrn Prinz, der allen Teilnehmern sehr gefallen hat. Es wurde von allen Teilnehmern zum Ausdruck gebracht, daß bei jedem Wettbewerb solch ein guter Sprecher notwendig wäre. Guten Flug für das begonnene Jahr wünscht allen Modellbaufliegern die Gruppe Korneuburg!

Ergebnisliste:

Klasse A 2 — 42 gewertete Starter

1. Anton Pasteiner	OMV-St. Pölten	170	180	180	530
2. Walter Szabo	UMFC-Salzburg	180	170	170	520
3. Werner Schupp	OMV-Wien	180	180	141	501
4. Vaclav Horcicka	UMFC-Salzburg	180	161	155	496
5. Ernst Tammel	UMFC-Wien	178	155	150	483
6. Josef Haselhofer	OMV-St. Pölten	145	180	131	456
7. Alexander Zavodsky	OMV-St. Pölten	180	118	150	448
8. Werner Stark	OMV-Berndorf	170	140	135	445
9. Walter Hach	OMV-Wien	180	141	121	442
10. Hans Zachhalmel	OMV-St. Pölten	146	129	157	432

Klasse I

1. Oswald Ebner	OMV-Berndorf	180	180	137	497
2. Erhard Berger	OMV-Laa/Thaya	162	149	180	491
3. Franz Chmelik	OMV-Korneuburg	144	166	154	464
4. Rudolf Höbinger	OMV-Berndorf	F	180	180	360
5. Werner Stark	OMV-Berndorf	62	—	180	242
6. Raimund Hotzy	OMV-Korneuburg	32	—	—	32
7. Vaclav Horcicka	UMFC-Salzburg	F	—	—	—

Kombinationssieger: Erhard Berger

Mannschaftssieger: 1. St. Pölten I, 2. St. Pölten II, 3. Wiener Schulgemeinde.

J. Gabriš, ČSSR, der Sieger beim Saalflugwettbewerb in Preßburg, an dem auch Österreicher teilnahmen.

BERICHT IM NÄCHSTEN HEFT!

HANS KEINRATH:

Internationaler Modellflugwettbewerb in Jugoslawien

Ende November des vergangenen Jahres veranstaltete der Aero Club Zagreb einen internationalen Wettbewerb für komplette Mannschaften. Es nahmen 11 Mannschaften teil, wovon zwei aus der CSSR, zwei aus Italien, eine aus Graz und der Rest aus Jugoslawien waren. Geflogen wurde in den drei Freiflugklassen und im Team racing. Pro Klasse konnten nur zwei Mann starten, wovon der Bessere für die Endwertung gerechnet wurde. Allerdings konnte jeder Teilnehmer nur in einer Klasse starten. Die Mannschaft mit den meisten Punkten wurde Sieger.

Wir waren in einem schönen Hotel untergebracht und wurden gut betreut. Der Austragungsort war der Flugplatz Zagreb-Lučko. Das Wetter war trüb, feucht und es herrschte Windstille.

Die Ergebnisse:

Klasse A II mit 21 Teilnehmern:

Sieger Gelo Branko, Zagreb, mit 900 Sekunden

Bester Österreicher Heinz Nietsche, Graz, mit 798 Sekunden, 7. Platz.

Klasse I mit 17 Teilnehmern:

Sieger G. Grifoni, Italien, mit 900 + 210 + 22 Sekunden

Bester Österreicher H. Keinrath mit 875 Sekunden, 6. Platz.

Klasse W mit 16 Teilnehmern:

Sieger Meroy, Zagreb, mit 900 Sekunden

Bester Österreicher Nebenführ mit 504 Sekunden

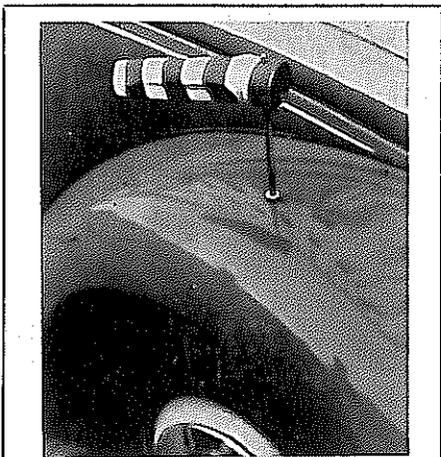
Team racing mit 9 Mannschaften:

Sieger Scepanovic-Mostralic, Belgrad, mit 5,13 Minuten

Beste Österreicher Kropf-Russ mit 6,51 Minuten, 4. Platz.

Mannschaftswertung bei 11 Mannschaften:

1. Aero Club Zagreb mit 3540 Punkten
2. Aero Club Brünn mit 2997 Punkten
3. Aero Club Belgrad mit 2996 Punkten
4. Aero Club Graz mit 2835 Punkten



Miniatur-Windsack als Zierwimpel für Kraftfahrzeuge

S 45.—

Zu beziehen durch

EUROPUBLICA VERLAGSGES.M.B.H.

Karl-Schweighofer-G. 3, Wien VII.