

Modell -

Flug Sport



Mitteilungsblatt des
„Salzburger Modellbauklubs“

Mit dem Erscheinen dieser Zeitschrift wird ein Wunsch unserer Mitglieder und Freunde erfüllt und die Möglichkeit verwirklicht in Bild und Schrift den Zielen des Segelfluggedankens zu dienen. Wir wollen die Liebe zum Segelflugsport pflegen, Erkenntnisse klarstellen und deren Anwendung für die Flugtechnik vermitteln. Wir werden aber auch die Leistungen anderer Völker auf diesem Gebiete vermitteln, zur Steigerung der gegenseitigen Achtung und besserem Verstehen untereinander. Wir wollen wieder etwas aufbauen, was uns gegenwärtig unbegreiflicherweise noch nicht zugestanden wird. Unsere älteren Segelfliegerkameraden waren und sind auch heute noch in aller Welt bekannt, diese Tatsache ist für uns Verpflichtung - wir müssen und werden unser Ziel erreichen!

Glück ab - gut Land!

Wie wir uns fanden.

(Von Franz Spilka)

Der zweite Weltkrieg hinterliess uns Modellbauern und vor allem der flugbegeisterten Jugend ein trauriges Erbe. Das Fliegen und sogar der damit nur lose zusammenhängende Modellbau waren verboten. Parallel zum Wiederaufbau auf allen Gebieten erwachte jedoch langsam auch wieder der Gedanke an den uralten Menschheitstraum und so fanden sich, wie auch in anderen Bundesländern, bei uns in Salzburg einige flugbegeisterte Menschen, die ihre alten oder neuen, verbesserten Modelle hervorholten und in dem ihnen altvertrauten Gelände einen bescheidenen Modellflugbetrieb begannen.

Es war am 1. Mai 1948. Herrliches Flugwetter - der Gaisberg winkte verlockend - , wer konnte es daher unseren Jungen verwehren, ihren Gefühlen freien Lauf zu lassen. Mit drei Modellen bewaffnet, zogen sie zur Judenbergalpe, um den Salzburgern zu zeigen, dass sich der Gedanke an das Fliegen wieder durchsetzen muss. Kaum segelte das erste Modell zum Hang hinaus, fand sich bereits eine Menge von Zuschauern ein, die es bedauerten, dass ein sehr erfolgversprechender Flug eines kleinen Modells nach beträchtlicher Startüberhöhung und einer Flugzeit von über drei Minuten an einer Felswand unterhalb des Gaisberggipfels sein frühes Ende fand. Auch die anderen Modelle hielten sich gut und das erste Modell vom Typ "Gaisberg" bestand mit gutem Erfolg seinen 2-Minuten-Jungfernflug. Es war ein Tag voll Freude, Zuversicht und neuer Hoffnungen.

Einen Monat später wurde die erste Flugmodellbaugruppe ins Leben gerufen. Durch besonderes Entgegenkommen eines grossen Salzburger Geschäftes gelang es, an einem Samstag früh den erstaunten Salzburger in einer Auslage eine kleine Auswahl bereits vorhandener Flugmodelle vorzuführen. Damit wurde eine Propagandawelle eröffnet, die dem Club eine Menge neuer Mit-

glieder zuführte. Bewährte Modelle gingen in Serienbau, Hochleistungsmodelle wurden auf Helling gelegt und verhinderte ehemalige Modellbauer spendeten noch dazu Modelle aus alten Beständen. Endlich war es soweit.

Am 4.9.1948 begann mit einer Ausstellung der Modelle in der Realschule der erste Nachkriegswettbewerb. Presse und Rundfunk sorgten für die Bekanntgabe und der Erfolg stellte sich ein. Tags darauf, Sonntag, den 5.9.48 um 13.30 Uhr, begann bei herrlichem Wetter, jedoch mit leider etwas ungünstigen Windverhältnissen der Flugmodellwettbewerb beim Gasthof Rosenhof (Judenbergalpe am Gaisberg). Die Leistungen waren trotz des schlechten Windes, welcher vom Berg herunterwehte, anstatt umgekehrt, durchschnittlich gut. Reiterer Ernst erzielte mit 5 Minuten Flugzeit seiner Eigenkonstruktion die Tagesbestzeit. Durch das Entgegenkommen der "Welt im Film" konnten noch Wochen später überall in Österreich in den Kinos die vielen schönen Aufnahmen des Wettbewerbes bewundert werden, womit der Wettbewerb den Wert erhielt, der angestrebt war. Überall begann eine rege Tätigkeit.

Schon kurze Zeit später, am 25.11.1948 konnte sich in seiner Gründungsversammlung der "Salzburger Modellbauklub" konstituieren, der auf völlig unpolitischer Basis die Modellflieger mit den Schiffs- und Eisenbahnmodellbauern vereinigte. Vertreter aus Linz, Graz und Villach, die als Gäste erschienen waren, nahmen die Vereinsgründung mit Begeisterung auf. Gedanken und Erfahrungen wurden ausgetauscht. Villach konnte gleichzeitig über einen Flug seiner "Spitzmaus" (Konstruktion Ing. Zitja - Villach) berichten, welche nach 22 Minuten Flugzeit ausser Sicht kam. Demgegenüber steht der Flug eines "Reihers" des Salzburgers Pasler von 41 Minuten sowie die Meldung eines Fluges von über 50 Minuten durch das Modell "La Yen" des Halainers Fritz Renhreiter, welches ihm in das Gebiet des Hohen Göll davonflog.

Mit mitreissenden Worten schloss in einem sehr netten Vortrag Herr Prof. Ing. Ernst Roller die Gründungsversammlung des "Salzburger Modellbauklubs".

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...

Frei-
klasse
~~Reise~~

Reise-Prüfungsausschuss

den nachfolgenden FAI-Vorschriften entsprechen. Jeder Teilnehmer hat sich den Anordnungen der Wettbewerbsleitung zu unterstellen. Die Startreihenfolge wird nach Nennung durch Los entschieden. Eigenes Hochstartgerät kann mitgebracht und verwendet werden (100 m Seillänge mit oder ohne 1 m langem Gummizwischenstück). Nennung spätestens 1 Stunde vor Start des Modells. 1 Start, 2 Bestwert

Die Teilnehmer werden gebeten, die Modelle für Ausstellungszwecke in der Zeit vom 6. August bis 23. August 1949 in der Salzburger Staatsgewerbeschule nach Möglichkeit zur Verfügung zu stellen.

-.-.-.-.-

Da der Wettbewerb während der Salzburger Festspiele stattfindet, wird ersucht die ungefähre Teilnehmerzahl möglichst bald dem Salzburger Modellbauclub (SMC), Salzburg, Vierthalerstrasse 11, bekanntzugeben, damit die Unterbringungsfrage auf nicht allzu grosse Schwierigkeiten stösst.

-.-.-.-.-

Allgemeine Rekordbestimmungen der FAI für Flugmodelle.

(Gültig ab 1. Jänner 1948)

A. Definition der Flugmodelle.

Unter Flugmodelle versteht man alle Flugzeuge, die infolge verkleinerter Abmessungen nicht imstande sind, eine Person zu tragen und nur für sportliche Zwecke hergestellt werden.

B. Einteilung der Flugmodelle in Klassen.

Drei Klassen sind festgesetzt:

I	Aeroplanes	Kraftflugmodelle Land
II	Hydroplanes	Kraftflugmodelle Wasser
III	Special Aircraft	Spezialflugmodelle
IV	Gliders	Segelflugmodelle

I Kraftflugmodelle Land

Flugmodelle, die den Vortrieb durch Motorkraft erhalten, durch die Luftkräfte an den während des Fluges feststehenden Flächen getragen werden und vom Boden starten.

II Kraftflugmodelle Wasser

Flugmodelle, die den Vortrieb durch Motorkraft erhalten, durch die Luftkräfte an den während des Fluges feststehenden Flächen getragen werden und von der Wasseroberfläche starten.

III Spezialflugmodelle

Flugmodelle, die vollständig oder zum grössten Teil von beweglichen Flächen getragen werden. Wenn eine oder mehrere feststehende Flächen vorhanden sind, muss die Gesamtfläche der festen kleiner als die der beweglichen sein. Leitwerksflächen, entweder an den festen Flächen befestigt oder nicht, gelten nicht als bewegliche Flächen. Es wird kein Unterschied zwischen Land und Wasserstart gemacht. Handstart ist unzulässig.

IV Segelflugmodelle

Flugmodelle, ohne Vortriebseinrichtung getragen durch die Luftkräfte an den während des Fluges feststehenden Flächen.

C. Abmessung, Flächenbelastung und Merkmale der Modelle.

Abmessungen.

Die Abmessungen der Flugmodelle der Klasse I, II und IV sind durch ihre Fläche in folgender Weise gegeben: Die Fläche muss gleich oder kleiner als 150 dm^2 sein. Die Gesamtfläche (St) besteht aus der Fläche der Flügel oder des Flügels zugleich der Fläche des Höhenleitwerkes. Die Gesamtfläche ist senkrechte Projektion der einzelnen Flächen auf eine horizontale Ebene bei normaler Fluglage. Im Falle, dass die Flügel und das Höhenleitwerk am Rumpf des Modelles angebracht sind, muss die Gesamtfläche den vollen Flächeninhalt des Rumpfschnittes enthalten, der durch die Fortführung der angenommenen Umrisslinien der Flügel bis zur Symmetrieebene gebildet wird.

Flächenbelastung der tragenden Fläche wie oben erklärt, muss zwischen 12 und 50 g/dm^2 liegen. Das Gesamtgewicht des Modells darf 5 kg nicht überschreiten. Modelle der Klasse III sind frei von Einschränkungen in der Flächenbelastung. Als Gesamtgewicht zur Flächenbelastung gilt das Fluggewicht bei Motormodellen zuzüglich des Betriebsstoffes.

Der Rumpfquerschnitt.

Die Mindestgrösse (A) des grössten Rumpfquerschnittes, bei zwei Rümpfen die Summe der Querschnitte, ist als Funktion der Gesamtfläche (St) durch folgende Formel festgelegt:

$$\begin{array}{ll} \text{Kraftflugmodelle Klasse I und II} & A = \frac{\text{St}}{80} \\ \text{Segelflugmodelle Klasse IV} & A = \frac{\text{St}}{100} \end{array}$$

Modellen der Klasse III und Nurflügelmodellen der Klasse I, II und IV sind keine Einschränkungen auferlegt.

In Normalfällen gilt als grösster Rumpfquerschnitt der wirklich grösste Querschnitt des Rumpfes. In besonderen Fällen, wo die Verbindung zwischen Rumpf und Fläche schwierig genau zu bestimmen ist, gilt als grösster Rumpfquerschnitt

II Kraftflugmodelle Wasser

A. Mit Gummimotor:

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe
- d) Geschwindigkeit auf gerader Strecke

B. Mit mechanischem Motor:

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe
- d) Geschwindigkeit auf gerader Strecke

III Spezialflugmodelle

A. Mit Gummimotor:

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe
- d) Geschwindigkeit auf gerader Strecke

B. Mit mechanischem Motor:

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe
- d) Geschwindigkeit auf gerader Strecke

C. Ohne Antrieb:

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe

IV Segelflugmodelle (ohne Berücksichtigung der Startart)

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe

Weltrekorde in allen Klassen

- a) Flugdauer
- b) Strecke in Luftlinie
- c) Höhe
- d) Geschwindigkeit auf gerader Strecke

F. Startvorschriften für Modelle für Rekorde und Wettbewerbe.

I. Kraftflugmodelle Land

Es ist notwendig, dass alle Modelle vom Boden starten. Das Modell muss ohne irgend einen Anstoss freigegeben werden.

Das Modell muss mit mindestens drei Punkten auf dem Boden stehen und vom wettstreitenden Modellflieger oder seinem Vertreter so gehalten werden, dass die natürliche Stellung auf dem Boden in keiner Weise gestört ist. Falls eine Startbahn vorbereitet ist, darf sie sich nicht mehr als 30 cm über dem Erdboden erheben.

II. Kraftflugmodelle Wasser

Die Modelle müssen von der Wasseroberfläche starten, aber sie brauchen nicht wieder auf dem Wasser zu landen. Das Modell muss ohne jeden Anstoß freigegeben werden. Das Modell muss auf dem Wasser stehen und von dem Modellflieger oder seinem Vertreter so gehalten werden, dass die natürliche Schwimmlage in keiner Weise gestört ist. Vor dem Start ist von jedem Modell ein Schwimmversuch von einer Minute durchzuführen.

III. Spezialflugmodelle

Für Spezialflugmodelle gelten dieselben Startvorschriften wie für Kraftflugmodelle.

IV. Segelflugmodelle

A. Handstart: Der wettstreitende Modellflieger oder sein Stellvertreter müssen beim Start auf dem Boden stehen.

B. Seilstart: Das Modell muss mit einem nichtdehnbaren Seil von der Höchstlänge von 100 m gestartet werden. Der Start mit einem solchen Seil kann mit den verschiedensten Einrichtungen ausgeführt werden. (Winde, einfache, doppelte oder dreifache Rolle, Laufstart usw.) Der wettstreitende Modellflieger oder sein Vertreter sind verpflichtet, auf dem Boden zu stehen und die Starteinrichtung selbst zu bedienen. Es ist jegliche Handlungsfreiheit gewährt, um die Höchstlänge des Seiles voll auszunutzen. (Zurückziehen und Freigabe des Seiles und Laufen.)

In allen Klassen darf beim Start auf keinen Fall von einem Flugzeug, Ballon, Drachen oder dergleichen Gebrauch gemacht werden.

G. Besondere Bedingungen betreffs der verschiedenen Modell-
rekorde.

A. Dauerrekord.

Für Kraftflugmodelle und Spezialflugmodelle gilt als Flugbeginn die Freigabe des Modells.

Für Segelflugmodelle gilt als Flugbeginn der Augenblick des Lösens von der Starteinrichtung, die für gute Beobachtung eingerichtet sein muss, mit einem Wimpel von mindestens 10 cm² Inhalt, ohne Berücksichtigung von Stabilisierungs- oder Haltevorrichtungen.

Der Flug gilt in dem Augenblick als beendet, in dem das Modell den Boden oder die Wasseroberfläche berührt, an ein Hindernis anstösst, deutlich den Flug beendet oder den Zeitnehmern bzw. ihren Gehilfen ausser Sicht kommt.

Die Zeitnehmer können dem Modell während des Fluges folgen mit allen Fortbewegungsmitteln, die ihnen zur Verfügung stehen. Die Zeitnehmer und ihre Gehilfen können von optischen Instrumenten Gebrauch machen. Rekordbarographen können ebenfalls benutzt werden, wenn ihrer Verwendung vom Nationalen Aero Club vorher zugestimmt wird.

In solchen Fällen wird die vom Barographen registrierte Zeit gerechnet in Übereinstimmung mit den Bestimmungen in Anhang "E" in Verbindung mit Absatz "D". Die Zeitnehmer oder ihre Helfer sind ermächtigt, bei der Zeitnahme eines Fluges gewöhnliche Uhren zu verwenden, oder Spezialuhren, bekannt als Sekundenuhren, die $\frac{1}{5}$ Sekunde anzeigen.

Diese Uhren müssen jährlich vom Nationalen Aero Club geprüft werden. (Abweichungen + oder - 6 Sekunden in 30 Minuten oder einem Fehler von $\frac{1}{300}$)

Der Höhenunterschied zwischen Start- und Landepunkt darf nicht mehr als 9 m pro Flugminute betragen.

Dauerrekorde in allen Klassen können nur geschlagen werden, wenn der vorherige Rekord mindestens überboten wird:

Bis zu 1 Stunde um 1 Minute, von 1 bis 12 Stunden um 5 Minuten, von 12 bis 24 Stunden um 15 Minuten, von 24 bis 48 Stunden um 30 Minuten, über 48 Stunden um 1 Stunde.

B. Streckenrekord in Luftlinie.

Die Entfernung wird zwischen Start und Landepunkt gemessen. Bei Modellen Klasse I, II, und III wird als Startpunkt der Standpunkt des Modellfliegers oder seines Stellvertreters gerechnet im Augenblick der Freigabe des Modells.

Bei Modellen Gruppe IV gilt als Startpunkt der Standpunkt des Modellfliegers oder seines Stellvertreters im Augenblick, wenn das Modell die Hand des Startenden verlässt oder bevor er sich aus seiner Startstellung entfernt hat.

Die geflogene Entfernung soll in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Anhangs "B" gemessen werden.

Der Höhenunterschied zwischen Start- und Landepunkt darf nicht mehr als 2% der Strecke betragen.

Die Festlegung der Start- und Landepunkte erfolgt gemäss Anhang "S". Streckenrekorde in allen Klassen können nur geschlagen werden, wenn der vorherige Rekord mindestens überschritten wird: bis 10 km um 1 km, von 10 bis 50 km um 5 km, über 50 km um 10 km.

C. Höhenrekord.

Um die Höhe über Start zu messen ist es nötig, entweder kleine Rekordbarographen, besonders für Modelle hergestellt und vorher vom nationalen Aero Club zugelassen, einzubauen, oder Theodoliten und Entfernungsmesser zu verwenden, unter der Bedingung, dass die Messgeräte vom Nationalen Aero Club zugelassen sind.

Es kann auch von zwei Barographen Gebrauch gemacht werden, die in ein Begleitflugzeug eingebaut werden, unter der Bedingung, dass ein offizieller, vom Nationalen Aero Club bestimmter Beobachter an Bord ist. In diesem Falle muss dem Rekordbericht eine Bescheinigung des offiziellen Beobachters beigelegt werden, dass das Begleitflugzeug während des Fluges des Modells niemals höher flog als das Modell.

Falls ein Höhenrekord durch einen Barographen entweder im Modell oder im Begleitflugzeug kontrolliert wird, werden auf Modelle alle Regeln des "Sportkodex" betreffend Klasse "D" Höhenrekord angewandt.

Nichtsdestoweniger kann in solchen Fällen Übereinstimmung erzielt werden, bei Benützung eines besonderen Barographen, (Modellbarographen) auch wenn ein einzelner Barograph im Modell eingebaut wird, unter Hinzufügung der verlangten Genauigkeit sind bis zu zwei mm QS abzuziehen für Wärmeschwankungen über 6 Grad C (Anhang "F", Kap. II § 5B).

Falls die Höhenmessung mit Theodoliten und Entfernungsmessern erfolgt, muss der Nationale Aero Club einen Bericht einsenden mit einer Beschreibung des Instrumentes und der angewandten Methode, ebenso einen genauen Bericht der Genauigkeit der vorgenommenen Messungen und eine Bescheinigung der verwendeten Instrumente.

Diese Dokumente müssen die Höchstfehler klarstellen, welche bei den Messungen entstehen können.

Die Rekorddaten müssen um den ganzen oder einen Teil des Fehlers vermindert werden, der zu den Messungen gehört und der Schätzung der Genauigkeit entspricht.

Ein Höhenrekord über Start kann nur geschlagen werden durch einen Höhenüberschritt über die Höhe des vorherigen Rekordes wie im Anhang "F" ausgeführt für Rekorde der zweiten Reihe.

D. Geschwindigkeitsrekord auf gerader Strecke.

Die Geschwindigkeit wird für Gummimotormodelle in einer Strecke von 50 m gemessen, für Modelle mit mechanischem Motor in einer Strecke von 100 m. Diese Strecke muss in beiden Richtungen durchflogen werden. Beide Flüge müssen innerhalb einer halben Stunde durchgeführt werden. Die Zeit wird beim Einfliegen und Ausfliegen aus der Strecke gestoppt. Das Mittel beider Geschwindigkeiten ergibt die wirkliche Geschwindigkeit.

Die Zeitnahme bei Geschwindigkeitsrekorden und die laufenden Kontrollen der automatischen Zeitnahmeapparatur muss

nach den Regeln erfolgen, wie sie im Anhang des "Sportkodex" festgelegt sind. Ein Geschwindigkeitsrekord kann nur gebrochen werden, wenn der vorherige Rekord um mindestens 10 km/h überboten wird.

Erlaubnis von Rekordversuchen.

Bei Modellversuchen ist eine vorherige Erlaubnis nicht nötig, mit Ausnahme von Geschwindigkeitsrekorden. Demzufolge brauchen die Beamten des Nationalen Aero Clubs die Kontrolle von irgendwelchen Flügen dieser Art nicht vornehmen, wenn der Modellflieger oder sein Vertreter keine gültige Erlaubnis zum Rekordversuch hat, unter der Strafe der Nichtanerkennung. Der National Aero Club wird sich, wenn er eine Erlaubnis zum Rekordversuch erteilt, mit der Frage der Sicherheitskaution befassen, die vom Organisator gegeben werden soll, um die Gefahr des Versuches zu begrenzen und der vorliegenden Versicherungspolice um während des Versuches Schädigungen Dritter zu decken.

F.A.I. - Nachtrag

Anlässlich der FAI-Generalversammlung 1948 in Paris befasste sich die Modellflugkommission mit den neuen, seit 1.1.1948 geltenden Rekordbestimmungen für Flugmodelle und beschloss folgende Ergänzung bzw. Änderungen:

1.) Es wird eine Rekordklasse für Geschwindigkeitsflüge von Fesselflugmodellen eingerichtet. Die Mindeststrecke beträgt 1000 m unter freier Wahl von 3 generierten Seilflügen, die die 1000 m Strecke in 6, 8 und 10 Kreisflüge aufteilen. Weiter wird nach dem Zylinderinhalt der Motoren unterschieden und zwar:

- a) 0 - 2 ccm, b) 2 - 5 ccm, c) 5 - 10 ccm

2.) Höchstleistungen funktelegraphisch gesteuerter Modelle werden künftig in eine Klasse übernommen.

3.) Eine weitere Rekordklasse soll künftig die Bestleistungen schwanzloser Modelle zusammenfassen. Für ein schwanzloses Modell wurde eine Definition entwickelt, wonach ausser der prinzipiell tragenden Fläche keine anderweitigen waagrecht stabilisierungsflächen vorhanden sein dürfen.

4.) Eine Klasse für Geschwindigkeitsflüge von Modellen mit Rückstossantrieb wurde neu eingeführt. Das Aggregat darf 500 g Gewicht nicht überschreiten. Das Mindestgewicht des flugfertigen Modells muss das vierfache Motorengewicht oder mehr betragen. Die Flächenbelastung darf nicht höher als 200 g/dm^2 sein.

5.) Der Gebrauch von Fahrgestellen, die nach dem Start am Boden verbleiben, wird auf Geschwindigkeitsfesselflugmodelle beschränkt.

6.) Der Einbau eines dehnbaren Zwischenstückes in die Hochstartschnur bei Segelflugmodellen ist erlaubt, wenn es nicht länger als 1 m ist.

POLITIK IST NOTWENDIG FÜR DEN STAAT,
BEIM SPORT HAT DIE POLITIK NICHTS ZU SUCHEN!

K L U B N A C H R I C H T E N .

"Salzburger Nachrichten" vom 27. 3. 1949 :

Steirischer Modellflugsport-Klub gegründet

In Graz wurde bei reger Beteiligung der steirische Modellflugsportklub gegründet, dessen Arbeitsprogramm reiche theoretische und praktische Betätigungsmöglichkeiten für den Modellbauer und Flugsportler vorsieht. Das Präsidium hat Professor Dr. Baule von der Technischen Hochschule übernommen. In den Bezirksstädten sollen Zweigstellen errichtet werden. (SN)

"Salzburger Nachrichten" vom 28. 3. 1949:

Erfolgreicher Salzburger Modellbauer

Dem Mitglied des Salzburger Modellbauklubs, Willi E n z e s b e r g e r , gelang es gestern beim Segelflugmodellwettbewerb im Vorgelände der Winterkampfbahn Möltshach bei Villach unter 52 Teilnehmern den Sieg davonzutragen. Modell, Typ "Grosser Reiher" erreichte eine Flugdauer von 6:55 Minuten. Er gewann damit den vom neu gegründeten KMC gestifteten Wanderpreis.

"Demokratisches Volksblatt" vom 29. 3. 1949:

Wanderpreis für Salzburger Modellbauklub

Nachdem in Villach unter überaus grosser Beteiligung die konstituierende Gründungsversammlung des Kärtner Modellbauklubs stattfand, veranstaltete der neugegründete Klub einen Segelflugmodellwettbewerb im Vorgelände der Winterkampfbahn Möltshach bei Villach, an dem sich 52 Vertreter aus allen Bundesländern beteiligten.

S a l z b u r g war mit 7 Modellen vertreten und konnte durch Willi E n z e s b e r g e r vom Salzburger Modellbauklub mit dem Modell "Grosser Reiher" den ersten Preis und damit den vom Klagenfurter Modellbauklub gestifteten Wanderpreis erringen.

A n n o n c e n

B a u p l ä n e !

"Gaisberg" Anfängerflugmodell

Verkaufsstellen: Viktor Neugebauer, Spielwarenhandlung "Neumil-
ler", Salzburg, Rathausbogen
Buchhandlung Höllrigl, Salzburg, Ritzerbogen.

M o d e l l f l u g p o s t

Fachzeitschrift für den Flugmodellbau
Vertrieb: Franz Spilka, Salzburg, Hildebrandstr. 3
Postscheckkonto 135753

Josef Scheiterlein
Autoreparaturwerkstätte und Karosseriebau
Salzburg, Vierthalerstr. 11

G. H U B E R
Tischlerei
Salzburg, Hellbrunnerstrasse 11
Herstellung von Türen, Fenstern und Toren, Stiegenbau/Fuss-
böden/ Innenausbau
Telefon Nr. 26251

Thomas Niederreither
Zimmerei und Sägewerk, Treppenbau
Gnigl, Tel. 5180

Rudolf Laubichler
Wasserleitungsinstallateur, Klosett- und Badeeinrichtungen,
Gnigl, Schillinghofstrasse 6
Telefon 4615

T h a l h a m m e r
Rathausplatz
Das führende Textilhaus
Freie Besichtigung - kein Kaufzwang

WER LIEFERT mir Balsa-Holz?
erbeten an: Oskar Czepa, Wien 19, Boschstr. 10/2/7

ib- und Vervielfältigungsbüro Hedwig Reiter
Salzburg, Linzergasse 55 (Tel. 68532)