

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
**ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES**

Ständige Mitarbeiter:
Alle Baugruppen
des ÖMV

Mitteilungen der
Bundesleitung

Die Bundesländer
berichten ...

•
Aus dem österr.
Modellsport

•
Auslandrundschau

•
TECHNISCHE ECKE

•
PRAKTISCHE WINKE

•
Materialstelle

•
Briefkasten

•
3. Jahrgang
6 - 7
Juni - Juli

so schön, ---
schön war die Zeit, == doch



alles liegt so weit == so weit.

Liebe Freunde!

Bundeslehrgang und Bundesmeisterschaften sind nun wieder vorüber. In gewohnter, kameradschaftlicher Weise wurden beide Veranstaltungen abgehalten. Dies alles wäre nicht möglich gewesen, hätten nicht alle beteiligten Funktionäre ihr Bestes gegeben. Dank sei an dieser Stelle nochmals allen unermüdlichen Funktionären gesagt. Schon beim Lehrgang gab das Zeltlager ein sehr kameradschaftliches Milieu ab und als die Teilnehmer zur Bundesmeisterschaft eintrafen, tummelten sich über 100 Personen in unserem Zeltlager. Ich glaube, den meisten werden die wenigen Tage unseres Beisammenseins lange in Erinnerung bleiben.

Wie bei jeder Meisterschaft, gab es natürlich auch bei den Bundesmeisterschaften wieder neue Sieger.

Wir freuen uns und haben den einzelnen Siegern bereits anlässlich der Siegerehrung das silberne Vereinsabzeichen verliehen. Deswegen sind uns aber auch alle anderen, die diesmal nicht das Glück hatten unter den Siegern zu sein, genau so wertvoll.

An alle Teilnehmer richte ich die Bitte, erzählt von den schönen Stunden des Lehrganges und der Bundesmeisterschaften in euren Gruppen! Und sollte vielleicht einmal eine kleine Meinungsverschiedenheit aufgetaucht sein, so wollen wir so viel Kamerad sein, über diese Sachen hinwegzusehen. Wir dürfen bei allem, sei es nun gut oder nicht so gut wie es sich so mancher vorgestellt hat nicht vergessen, daß wir ja alle ein gemeinsames Ziel haben: den Modellflugsport!

Wie sagt schon ein bekanntes Sprichwort: "Jedem alles recht getan, ist eine Kunst die niemand kann!" Nun, wir können auch nicht allen alles recht machen, aber wir werden auf jeden Fall nach Kräften bemüht sein!

Ich danke zum Schluß noch einmal allen die mitgeholfen haben und wünsche allen Teilnehmern auch für die Zukunft viel Erfolg und Freude beim Bau und beim Fliegen ihrer Modelle.

E. Krill



DIE REDAKTION "M O D E L L S P O R T" BERICHTET ÜBER BUNDESLEHRGANG UND
BUNDESMEISTERSCHAFTEN 1 9 5 7 IN GRAZ.

Trotzdem ich als Funktionär und Teilnehmer am Lehrgang und den Meisterschaften aktiv teilgenommen habe will ich versuchen, so objektiv als möglich die abgelaufenen Ereignisse zu schildern und jenen die nicht dabei sein konnten, einen Überblick über den Ablauf beider Veranstaltungen zu geben. Der Grundstein für beide Veranstaltungen wurde bei der Bundestechnikertagung am 3. und 4. November 1956 in Wien gelegt. Es wurde damals einstimmig beschlossen, der rasch ansteigenden Mitglieder - bzw. Gruppenanzahl in Steiermark, die als Initiator unser Dr. Lechner (Graz) organisatorisch ganz gewaltig ankurbelte Rechnung zu tragen und den kommenden Lehrgang, sowie die Bundesmeisterschaften für Modellflug in Graz abzuhalten. Beide Veranstaltungen fanden daher vom 15. - 23. Juni l.J. am Flugplatz Thalerhof statt.

Anreisetag für den Lehrgang war Samstag, der 15. Juni.

Mit Rad, Moped, Roller und per Bahn mußten viele der Teilnehmer aus fast allen Bundesländern hunderte Kilometer weit fahren, um den Bestimmungsort zu erreichen. Aber sie kamen!

Ich selbst fuhr mit der Bahn von Wien - Süd nach Graz und hatte bereits bei Beginn ein heiteres Erlebnis. Ich wartete nämlich zunächst einmal vergeblich eine Stunde vor Abgang des Zuges auf Franz Bober der fest zugesagt hatte, pünktlich zu erscheinen. Wer nicht kam, war er. Knapp vor Abfahrt des Zuges erschien aufgeregt Frau Kirchert vor dem offenen Fenster des Waggons (sie hatte ihren Sohn Gert auf den Bahnhof begleitet und während unserer Abwesenheit brav auf unsere Plätze im Wagen aufgepaßt) und rief uns zu, daß noch jemand zugestiegen sei. Da der Zug gerade anrollte, konnten wir den Rest der Worte nicht mehr verstehen. Der Zug fuhr schon ziemlich rasch, als im Durchgang des Wagens ein bekanntes Gesicht auftauchte. Es war Bober! Bober schweißtriefend, den kleinen Peter hinter sich, einen schweren Koffer schleppend, sah sich suchend nach einem leeren Abteil um. Er hatte Glück, denn ich hatte genügend Platz reserviert da Adi Meixner in Gloggnitz zu uns zusteigen sollte. Ohne viel Worte (was bei unserem Franz ja ziemlich selten vorkommt, aber er hatte einfach keine Luft mehr) sank er auf die Bank und fischte sein Reservetaschentuch aus der Hosentasche. Dann erst begann er zu reden. Der arme Peter war auch noch ganz aufgeregt und ich konnte aus seinem Gestammel nur entnehmen, daß sie erst knapp vor Abfahrt des Zuges den Perron erreichten. Während der schnellere Peter den Zug mit Hilfe einiger Passanten, die ihn kurzerhand hinaufwarfen erreichte, mußte Bober seine Beine ganz gewaltig strecken, um den abfahrenden Zug noch zu erwischen. Solche Kleinigkeiten tragen wesentlich dazu bei, den grauen Alltag gänzlich zum Verschwinden zu bringen und die Vorfreude auf unserer alljährlich geführten Lehrgang zu erhöhen. - Trotz des heißen Tages fühlten wir uns sehr wohl und rannten, als wir in Gloggnitz angekommen waren zu den Fenstern, um Adi Meixner zuzuwinken. Aber er war nicht hier! Bober machte es ganz gründlich. Er suchte auch vor dem Bahnhof und kam natürlich gerade zu der Zeit auf den Perron, als der Stationsvorsteher das Zeichen zur Abfahrt gab. Dies dürfte übrigens ein Steckenpferd von ihm sein, da er dies bei allen Stationen und auch in Graz (wir hatten dort mehr als eine halbe Stunde Zeit um den Zug nach Abtissendorf besteigen zu können) so machte. - Während wir nämlich im Bahnrestaurantsaßen fiel ihm plötzlich ein, daß er dringend mit der

Redaktion irgendeiner Tageszeitung telefonieren müsse. Ich wartete geduldig (das Gepäck hatten wir schon im Abteil verstaut) bis 3 Minuten vor Abfahrt des Zuges. Dann bezahlte ich, nahm seinen Hut und seine Brille und bestieg den Zug gerade noch, ehe der Zugschaffner die Türen schloß. Franz war noch nicht hier. Die Lokomotive stieß einen gellenden Pfiff aus, da sah ich ihn drei bis vier Stufen auf einmal nehmend, den Durchgang heraufeilen. Es klappte! - Nach einer Station (zwei hatten wir zu fahren) und indem ich ihn schon längere Zeit leise vor sich hinmurmelnd immer den Eingang des vorhorgelenden Wagens beobachten sah, fragte ich ihn um den Grund seines eigentümlichen Benehmens. Da erst erfuhr ich, daß er sich nur eine Karte bis Graz - Hauptbahnhof gelöst hatte (er hätte die zwei Stationen bis Abtissendorf im Zug nachzahlen müssen) und nun befriedigt zusah, wie sich der Schaffner nur langsam durch den ziemlich besetzten Zug auf uns zubewegte. Verblüfft mußte ich feststellen, daß es auch bei Peter und Gert so war. Es wurde nun während der letzten, ziemlich langen Station direkt spannend - kommt der Schaffner noch bis zu uns heran oder nicht? Er kam nicht!! Der Zug rollte noch langsam, als Franz wie ein Wilder mit einem erleichterten Seufzer vom Zug auf den Perron sprang. Wir hatten, wie üblich, bei allen Modellfliegern, sehr viel Gepäck und daher mit unseren Rucksäcken, Koffern und Modellen ein ganzes Abteil belegt. Dieses Gepäck warfen wir nun kurzerhand und zum Gaudium der Mitreisenden aus dem Fenster auf den Bahnsteig. Der Zug fuhr schon langsam, als das letzte Stück herausgerückt wurde. Da standen wir nun. Etwas verzagt betrachteten wir unser umfangreiches Gepäck als Bober, der plötzlich verschwunden war um die Ecke gesaust kam und lakonisch sagte: "Wir fahren." Er hatte kurzerhand ein Personenauto auf der Straße aufgegebelt und den Fahrer geboten, uns mitzunehmen. Voll Freude eilten wir mit dem leichten Gepäck um die Ecke und vor uns stand ein viersitziger, leichter Sportwagen. Der Fahrer hatte wirklich gute Norven. Wäre ich der Besitzer dieses Autos gewesen, ich wäre glatt umgefallen. Doch dieser verzog nicht die geringste Miene, als wir nun mit dem gesamten Gepäck herausrückten. Der Kofferraum ging nur mit brutaler Gewalt zu, auf dem Dach lagen die Modelle, wir selbst quetschten uns mit Mühe und Not mit den übriggebliebenen Sachen in das Innere des kleinen Wagens, während der Fahrer gerade noch Platz genug hatte um die Steuerung zu bedienen. Unter seinem Arm ragte eine Flügelspitze bis zur Windschutzscheibe (ich hatte das andere Ende), Bober hatte das eine Ende einer Kiste, deren anderes Ende dem armen Peter auf die Schulter gelagt wurde. Ich danke Gott, daß wir nur ganz kurze Zeit zu fahren hatten. Wenn wir unser gesamtes Gepäck kunstgerecht aufgestapelt hätten, wäre der Wagen fast zugedeckt gewesen. Und trotzdem wollte der Fahrer von uns nichts nehmen! Lediglich eine Zigarette nahm er dankend an (wo noch?) und verabschiedete sich nach herzlichen Dankesworten unsererseits.

Nun erst fanden wir Zeit, uns ein bißchen umzublicken. Vorerst sahen wir niemand. Aber dann entdeckten wir zwischen den Hangarn ein paar aufgestellte Zelte und dann endlich ein paar bekannte Gesichter. Jetzt wurde uns leichter! Außerdem tauchte in diesem Augenblick Freund Können mit seinem Motorrad auf und vom Sozus winkte uns Karl Exel zu. Sie hatten die rund 220 km in ca. viercinhalb Stunden zurückgelegt. Auf meine Frage wo Krill sich befände wurde mir geantwortet, daß dieser noch mit dem Kommandanten Unterhandlungen über unsere Zeltlagerstätte führen müsse. Wir hatten noch nicht ausgesprochen, da hörten wir das bekannte Knattern des Rollers und Edwin bog um die Kurve. Er war ziemlich aufgeregt und teilte uns mit, daß er trotz Zusicherung seitens des Kommandanten die bereits aufgestellten Zelte abbrechen und weit außerhalb der Rollbahn wieder aufstellen müsse.

Mit der Begründung, daß es nicht möglich sei hier zu kampieren, da das Gebiet militärisches Übungsgebiet sei. Eigenartigerweise wurde dies erst dann befohlen, als wir schon die Zusicherung (leider nur mündlich) bekommen hatten. Um keine Schwierigkeiten hervorzurufen packten wir die Zelte wieder ein und wanderten, den unliebsamen Zwischenfall rasch vergessend, dem neuen Lagerplatz zu. Groß war meine Freude und meine Überraschung, als Adi Meixner nun ebenfalls mit seinem Roller um den Hangar herumbog. Es ist ein ganz eigenartiges Gefühl und ziemlich schwer zu beschreiben, wenn man einmal im Jahr die vertauten Gesichter wieder auftauchen sieht und weiß, daß man nun mit ihnen (wenn auch nur für kurze Zeit) zusammen sein kann. Unser Optimismus gewann rasch Oberhand, so daß uns auch das Schleppen der Zelte und sämtlicher Gepäckstücke gar nichts mehr ausmachte. Wir hatten rasch eine günstige Stelle gefunden. Sie lag knapp am Waldesrand und wir konnten hier alles ohne Schwierigkeiten unterbringen. Die Reisebekleidung ausziehen, Steine in die Hand zu nehmen und die Zelte aufzustellen, war das Werk einer kurzen Zeit. Hier trat schon Franz Bober in den Vordergrund. Seine kommandierende (wenn auch etwas heisere) Stimme erschallte bald über das ganze Gelände. Zum Schluß wurde noch unser Fahnenmast mit dem Windsack darauf in der Mitte des Platzes vor den Zelten aufgestellt. Wir hatten uns unser Zuhause für eine ganze, unbeschwerte Woche fertiggestellt. Nachdem jeder sein eigenes Gepäck in den Zelten untergebracht hatte und die Luftmatratzen aufgeblasen waren (dies alles wurde uns vom steirischen Landeskartell gegen geringe Vergütung zur Verfügung gestellt), stellten wir die restlichen Zelte für später ankommende Teilnehmer auf. Sehr rasch verging die Zeit und es ging zum Essen. Gott sei Dank war der Wirt nicht sehr weit! Nachher wurden alle Vorbereitungen getroffen, um unseren Lehrgang so wie wir ihn wollten, abrollen zu lassen. Voerst führte Franz Bober eine Lagerwache ein. Jeder der ein Fahrzeug hatte, mußte einmal beim Lager zurückbleiben. Meistens waren das zwei Mann die nun so lange warten mußten, bis sie von denen die früher weggefahren waren, abgelöst wurden. Dies war ein sehr wunder Punkt. Denn meistens war es im Gasthaus sehr gemütlich und die Ablöse war daher in puncto Zeit sehr großzügig. Nun war es leider zur Zeit noch so, daß Adi Meixner und meine Wenigkeit die Draufzahlenden waren. Es war nur ein Glück, daß wir vor lauter Fachsimpeln den Hunger vergaßen. Es machte uns also nichts aus, wenn wir erst um 9 oder 1/2 10 Uhr zum Essen kamen. Die Mahlzeiten waren reichlich und gut, nur waren die Wirtsleute alles andere als vorbereitet. Es dauerte oft ziemlich lange, bis der knurrnde Magen zu seinem Recht kam. Aber durch solche Kleinigkeiten läßt sich ein geachteter Modellflieger nicht erschüttern. Des nachts wurden wir durch ziemlich lautes und schepperndes Motorengeräusch aufgeschreckt. Da wir uns noch auf militärischem Gebiet befanden glaubten wir erst, daß es sich um eine militärische Nachtübung handle. Aber Gott sei Dank, es war keine Nachtübung! Es war Adi Thurn mit seiner bald im ganzen Lager berühmten alten, aber braven Boiwagenmaschine. Er hatte unterwegs eine Panne (dies morkten wir ihm auch am Morgen ganz leicht an seinem Gesicht und seinen Händen an). Noch ahnte der Brave nicht, was ihm und seiner Maschine alles bevorstehen würde - aber davon später! - Schön langsam füllten sich die Zelte mit neu ankommenden Teilnehmern. Viele noch fremd und nur durch den Voreinsnamen mit uns verbunden, aber im Lauf des Flugbetriebes wurde es, wie bei allen anderen Bundesmeisterschaften eine schöne Gemeinschaft, die bestimmt keiner vergessen wird. Bereits am Sonntag wurde eifrig geflogen, wobei wir besonders auf Prüfungen und Einfliegen der Modelle Wert legten. Nach dem Abendessen zog ein Gewitter auf. Die meisten von uns kamen gerade noch rechtzeitig nach Hause, um einem

unfreiwilligen Bad zu entgehen. Dann ging es aber los! Ich muß gestehen, daß ich mit Sorge die nun schon ziemlich lang gewordene Zeltreihe betrachtete und eine kleine Katastrophe befürchtete. Der Wind frischte stark auf und peitschte die ersten großen Tropfen durch das Geäst der Bäume. Aber meine Befürchtungen waren grundlos. Die Zelte hielten dem Wind und den Wassermassen stand. Ja wir fühlten uns direkt gemütlich und öffneten den vorderen Zelteingang, um das Toben der Natur zu beobachten. Dann legten wir uns ganz ruhig nieder und schliefen müde, aber zufrieden mit den ersten Eindrücken unserer neuen Umgebung, ein. - Da die Sonne gerade gegenüber unserer Zelte über den Bergen emporstieg war es sehr leicht, trotz späten Schlafengehens zeitig aufzustehen. Die klare und reine Luft, sowie die herrliche Umgebung trugen das ihre dazu bei, um schon am frühen Morgen in heiterster Stimmung zu sein. Ich glaube jedenfalls für alle Teilnehmer zu sprechen wenn ich sage, daß wir, von einigen kleinen Unannehmlichkeiten abgesehen (der etwas weite Weg zum Wasser und das Fehlen einiger Docks am Anfang) noch nie einen so schönen Lagerplatz gehabt haben. Die Trinkwasserfrage war bald bereinigt, da wir mit dem Wirt übereinkamen, der uns für diesen Zweck ein 50 l Faß zur Verfügung stellte. Unser Edi Thurn hatte die Aufgabe, dieses Faß je nach Bedarf mit Wasser zu füllen und am Lagerplatz aufzustellen. Übrigens Edi Thurn und sein "Autobus"! Man müßte gesehen haben wenn vor dem Essengehen, sei es nun morgens, mittags oder abends die ständigen Mitfahrer auf der Beiwagenmaschine Platz genommen hatten. Der einzige Platz der frei war, war das Vorderrad da ja schließlich der Fahrer die Strecke übersehen mußte. Es war auch dazu noch eine oft unübersichtliche und schlechte Straße. Ansonsten war jedes Plätzchen von 7 - 10 unternehmungslustigen, jungen Modellfliegern besetzt, die jedesmal mit lautem Hallo und Gelächter am Bestimmungsort empfangen wurden. Ich betrachtete einmal die Federung bei dieser Belastung und konnte mir nicht erklären, wie diese (sie war ganz konträr heruntergebogen) das aushielt. Es war köstlich anzusehen, mit welcher Ruhe unser Edi das alles hinnahm. Aber schließlich war es ja allen das Wichtigste, nicht zu Fuß gehen zu müssen und noch in späten Jahren wird so mancher dieser Mitfahrer mit Vergnügen davon erzählen und sich dabei köstlich amüsieren. Ich selbst fuhr einmal mit und konnte mir nicht enträtseln, wie sich die Einzelnen bei der nicht gerade ruhigen Fahrt festhalten konnten. Wichtig ist jedoch, daß der Zweck voll und ganz erfüllt wurde und nichts passierte.

Unangenehm in Erinnerung wird uns der Kampf mit den Paragraphen der Militärstatuten bleiben. Wir können nur froh darüber sein, daß die Kommandanten, bzw. der Feldwebel der dortigen Einheit noch Menschen waren und auch menschlich handelten. Wir werden uns in Zukunft auf jeden Fall hüten auf einem Platz (und sei er noch so schön) unterzukommen, wo Militär die Aufsicht darüber hat. Leider waren die Schwierigkeiten nicht nur beim Lagerplatz so, sondern auch beim Startgelände. Wäre uns der ganze Platz zur Verfügung gestanden, wäre der Lehrgang und die Bundesmeisterschaft direkt ideal gewesen. Trotz großer Bemühungen seitens Dr. Lechners und des steirischen Landeskartells durften wir nur einen beschränkten Platz als Startgelände benutzen. Wir mußten daher jedesmal um günstigen Wind flehen, um unsere Modelle vor dem Wegfliegen oder Überfliegen von unübersichtlichen Teilen des Geländes und der Rollbahn abzuhalten. Daß trotzdem nur wenige Modelle davonflogen, hatten wir nur dem verhältnismäßig günstigen Wetter zuzuschreiben. Ich selbst verlor ein neues Motormodell nur durch den Umstand, daß es bereits außer Sicht war, als ich es mit dem Motorrad verfolgen wollte. Als ich mit Willi Knes, der die Maschine lenkte und der das Gelände gut kannte die großen Umwege umfahren hatte, war das Modell bereits in dem unübersichtlichen

bebauten Ackergelände niedergegangen und nicht mehr auffindbar. Dies wäre in Seyring oder Wr. Neustadt nicht so leicht der Fall gewesen. Man darf aber weder Krill, noch Dr. Lechner die Schuld an diesen mißlichen Verhältnissen geben, denn die beiden hatten selbst mit den größten Schwierigkeiten in Bezug auf Militärbehörde usw. zu kämpfen. Ein erfreulicher Lichtblick war es, als die Sekretärin des steirischen Landeskartells (ich möchte dabei erwähnen, daß sie fast immer am Fluggelände war und sich ständig erkundigte was uns noch fehle) Decken in ausreichender Menge, sowie Zelte und eine Lautsprecheranlage herbeischaffte. Außerdem veröffentlichte sie Verlostmeldungen in den Zeitungen, wenn ein Modell davonflog, völlig kostenlos. Während der Morgenstunden, in denen es verhältnismäßig ruhig und windstill war, wurde geflogen und nochmals geflogen. Hier möchte ich besonders zwei ganz junge, steirische Modellflieger hervorheben, die unentwegt mit ihrem Fesselflugmodell ihre Kreise, Loopings usw. flogen. Oft bohrte sich ihr Modell in den Grund. Viel mußten sie ausbessern, aber sie flogen weiter. Unerwartet wurde einer der beiden krank und mußte in das Spital gebracht werden. Unser Edi Thurn übernahm den Transport. Hier war es wieder unsere unermüdlche Else, die sich um alles kümmerte und den Buben betreute. Man könnte sie direkt als unseren Lagerengel bezeichnen.

Adi Meixner führte uns ein Hochstartgerät vor. Zum Hochstarten eines Seglers genügt nunmehr ein Mann. Das Modell wurde auf ein sinnvolles, zusammenklappbares Holzgestell gelegt und beim Wogstarten wurde es einwandfrei freigegeben. Wir werden demnächst in unserer Zeitschrift darüber berichten. Wie schon erwähnt, wurde sehr viel geflogen und mehrere A, B und C Prüfungen geflogen. Hier möchte ich noch etwas sagen: So schön das Zeltlager auch war, ein gewisser Zweck, nämlich der in Bezug auf theoretische Schulung, konnte nicht ganz erreicht werden. Es wäre z. B. ein größerer Raum sehr wichtig, um eventuelles Schlechtwetter mit Theorie überbrücken zu können. Durch die Zelte wurde diese Absicht etwas vereitelt. Es konnte jedoch jeder wenn er wollte, zu uns kommen und alles erfahren, was er dann daheim in der Gruppe praktisch auswerten wollte. - Sehr nett waren auch die Abende im Gasthaus. Wenn das Abendessen vorbei war, die knurrenden Mägen gefüllt und die durstigen Kehlen gut angefeuchtet waren, kam der heitere Teil zu seinem Recht. Edi Thurn klimperte auf der Gitarre und jeder sang so gut er konnte, mit. Irgendwer kam nach dem Abendessen auf die "glorreiche" Idee, eine Papierserviette auf einer Seite anzufeuchten, sie trichterförmig zu rollen und nach oben auf die Decke zu schludern. Dort blieb sie langsam pendelnd (oder auch nicht) je nach Geschicklichkeit des Werfers, hängen. Das war das Signal zum Beginn eines Spieles das zwar uns, nicht aber die Wirtsloute begeisterte. Die Wirtin aber machte gute Miene zum bösen Spiel und fogte die ganze Herrlichkeit zur Belustigung aller, mit dem Besen herunter. Dies war auch das erste Mal, daß die Papierservietten restlos aufgebraucht wurden. Abwechslung gab es genug. Außer dem praktischen Fliegen und alles was dazu gehört: Theorie, Hochstarten usw. (wobei ich betonen möchte, daß alles eifrig dabei war), bot die Umgebung des Flugplatzes für alle etwas Neues. Ununterbrochen starteten und landeten Segel - und Motorflugzeuge, houlten Düsenjäger die in Thalerhof stationiert waren, über den Platz. Fallschirmspringer der Rettungsflugwacht pendelten in der Luft und landeten zur Abwechslung auf Bäumen und Dächern der umliegenden Gärten und Häuser. Kurz und gut, wir kamen auf unsere Rechnung.

Der Dienstag begann wettermäßig nicht gar schön. Wir hatten nach dem Frühstück mit dem Einfliegen der Modelle begonnen, als es leicht zu regnen begann und wir den Flugbetrieb einstellen mußten. An diesem Tag hielt die am Flugplatz stationierte Militäreinheit eine Geländeübung ab. Sehr zum Vergnügen aller Nichtbeteiligten. Die Übungen endeten auch nicht, als der Regen

in ein Gewitter übergang. Während wir in unseren trockenen Zelten lagen, bauten oder diskutierten, stapften die Angehörigen des Bundesheeres naß von oben bis unten durch das aufgeweichte Gelände. Den Jungen unter uns, die demnächst das Vergnügen haben werden einzurücken, wurde bestimmt ein bißchen ungut. Ein Glück für uns war, daß die gewitterigen Regenfälle so rasch verschwanden, wie sie gekommen waren. Wir konnten daher den unterbrochenen Flugbetrieb immer wieder rasch aufnehmen. Ich würde vielleicht noch vorschlagen, zu einem solchen Lehrgang nur jene Leute hinzuschicken, die wirklich fähig sind und die den ehrlichen Willen haben, wirklich etwas zu lernen und in der Gruppe weiter zu verbreiten. Erfahrungsgemäß ist es aber leider so, daß gerade diese sehr wenig Zeit haben und daher ihr Platz von Teilnehmern ausgefüllt wird die entweder zu jung oder besser gesagt noch gar nicht reif genug dazu sind. Es wird daher die Aufgabe der Techniker sein, dieses in Zukunft etwas mehr zu beachten. - Über Mittag flogen nur ganz wenige, da (was in Graz selten der Fall ist) immer ein ziemlich kräftiger Wind blies. Da wurde meistens fachgesimpelt. Die jüngeren und unerfahreneren Teilnehmer holten sich Rat vom Zelt Nr. 1, wo die Lehrgangsführung untergebracht war.

Franz Bober hatte ein kleines Schleudermotiv mit, mit dem zum großen Gaudium aller, ein Wettbewerb geflogen wurde. Nach eingehender Überprüfung der Experten und nach stundenlangem Einfliegen von seitens Bober wurde ein Wettbewerb mit drei Durchgängen beschlossen und dabei ein max. von 15" Flugzeit verlangt. Mit sechs Teilnehmern begann der Wettbewerb. Nach und nach und durch das laute Geschrei am Gelände wurden die anderen Teilnehmer, die entweder sich ausruhend oder ihre Modelle ausbessernd bei den Zelten waren, herbeigelockt und ließen sich sofort in die Startliste eintragen. Ein bemerkenswerter Biber war festzustellen. Bober leitete den Wettbewerb. Unter großem Hallo wurde endlich ein max. geflogen. Die meisten Teilnehmer gingen nämlich mit 4 - 9" klanglos unter. Als gerade der entscheidende dritte Durchgang begann, hauchte der ausgefranste Gummi unserer Schleuder sein Dasein aus und wurde von Krill generös durch einen neuen ersetzt. Plötzlich ertönte quer über das Gelände ein Jodeln und wir erblickten zuerst eine Mordstrumm Kiste, flankiert von zwei schleppenden Männern. Die Entfernung war zu groß um zu erkennen, wer die beiden waren. Wer beschreibt unsere Überraschung, als wir unseren guten Stani erkannten. Schon der Name Stani genigte, um die Fröhlichkeit wesentlich zu steigern. Wir bemächtigten uns sofort der Kiste und der anderen Gepäckstücke und geleiteten Stani im Triumph zu den Zelten. An diesem Abend wurde von den Teilnehmern des Lagers im Gasthaus gefeiert. Die meisten kamen erst weit nach Mitternacht gut aufgelockert ins Lager. Es war daher am Morgen dementsprechend schwierig, sie trotz des horriblen Wetters wachzukriegen. - Stani produzierte seine bekannten Zirkusflüge bei denen er sich weder um Spritmenge, bzw. Tankinhalt, noch um Geländehindernisse kümmerte. Er startete bequemlichkeithalber gleich vor den Zelten. Nach langjähriger Erfahrung mit Stani kann ich nur sagen, daß ihm das nie wer nachmachen können wird. Kilometerweit flogen seine Modelle weg, aber immer wieder bekam er sie. Er ist in seiner Art unübertroffen! Und ich glaube, keiner von uns könnte sich einen Lehrgang oder eine Bundesmeisterschaft ohne ihn vorstellen. Ich meinerseits wünsche, daß es nie der Fall sein möge! Hätten wir nur sehr viele von den Stanis und Edis, dann wäre alles leichter!

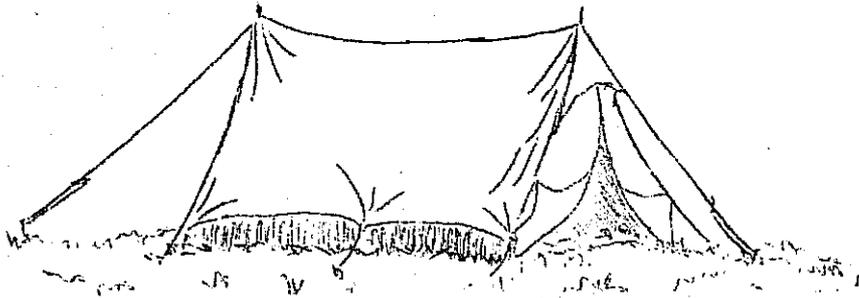
Am Mittwoch Mittag, das ganze Lager war wie ausgestorben (alles war beim Essen) und es war direkt paradiesisch ruhig - Adi und ich hatten Lagerwache - als plötzlich ein Personenauto auf unser Lager zusteuerte. Zu meiner Überraschung entstieg dem Wagen der Präsident des ASKÖ Winterer in Begleitung des Flughafendirektors Dr. Donner. Nach herzlicher Begrüßung seitens des

Präsidenten besichtigten beide das Lager und betrachteten schmunzelnd die ganzen Einrichtungen. Der Präsident bedauerte, daß er da nicht selbst mitmachen könne. Es war dies bestimmt eine große Belohnung für unsere Bemühungen. Wegen Zeitmangels konnte er leider nicht lange bleiben und verabschiedete sich nach kurzer Zeit recht herzlich, indem er uns für den Lehrgang und die Bundesmeisterschaften alles Gute wünschte. - Am Abend trafen bereits die ersten Teilnehmer für die Bundesmeisterschaften ein. Unsere Zeltstadt wurde immer größer und die Lagerstraße immer länger. Beiderseits der Fahnenstange stellten wir zwei große Sechsmannzelte auf und erhöhten damit den Gesamteindruck des Lagers. Es war ein eigenartiges Bild, wenn man abends auf das Lager zustrebte und die Zelte unwirklich leuchtend durch das Dunkel schimmern sah.

Der Donnerstag war das Ende des Lehrganges und der Beginn der Bundesmeisterschaften. Pausenlos und zu jeder Zeit trafen Teilnehmer dazu ein. Bober hatte alle Hände voll zu tun - unser Lautsprecher war fast ununterbrochen in Tätigkeit - und für Franz gerade das Richtige. Ich will hier noch erwähnen, daß alle Lehrgangsteilnehmer Essenbons in der Form eines Blockes erhielten, auf denen die einzelnen Mahlzeiten aufgedruckt waren. Für Franz war es jedesmal so eine Art "Hasch mich mal", denn es verging kein Tag, an dem nicht der eine oder der andere die Blocks entweder im Lager oder sonst irgendwo vergessen hatte. Er hatte nie seine 23 Karten pro Mahlzeit beisammen. - Unsere Zeltstadt glich also an jenem Vormittag einem kleinen Hoerlager. Kisten, Koffer, Rucksäcke und Modelle lagen herum und die ersten Teilnehmer begannen bereits mit dem Einfliegen. Kurz und gut, das verhältnismäßig ruhige Leben des Lehrganges war vorbei. Ich hatte Zeit und beobachtete das Treiben in der Lagerstraße und hielt eine kurze Bilanz der vergangenen Tage. Wenn ich auch noch so scharf nachdachte, es fiel mir kein Punkt ein, den man schärfer kritisieren müßte. Sei es nun die Gesamtführung, Unterbringung oder sonst irgendwas. Unzulänglichkeiten wie Einschränkungen des Platzes, die Paragraphenvorschriften des Militärkommandos, alles das konnte gemildert werden. Nämlich unsererseits mit Humor und durch das Zusammengehörigkeitsgefühl aller.

Eine Gesamtmeinung über den Lehrgang können wir uns erst dann bilden, wenn wir die Beschwerden, bzw. die Kritiken der anderen Lehrgangsteilnehmer erhalten. Ich möchte daher darauf hinweisen, daß alle jene die den Lehrgang besucht haben, öffentlich ihre Meinung in unserem Briefkasten bekanntgeben (dies aber bitte so bald als möglich!). Denn wir wollen doch den nächsten Lehrgang noch schöner und noch ausführlicher gestalten. Dies gelingt uns aber nur dann, wenn alle mitarbeiten.

J. Köppel



BUNDESMEISTERSCHAFTEN !

Mit rund zweihundert Nennungen (leider fielen einige Modelle durch Bruch usw. schon vor den Meisterschaften aus) hatte die Bundesmeisterschaft 1957 alle bisherigen Veranstaltungen weit übertroffen. Fünfzehn Klassen waren ausgeschrieben, in vierzehn wurde gestartet und alle brachte die Bundesleitung in der zur Verfügung stehenden Zeit durch. Es war ein großes Arbeitspensum zu bewältigen, das nur mit Hilfe aller Mitarbeiter erledigt werden könnte. Jetzt erst, nachdem unsere Bundesmeisterschaften vorbei sind kann man ermessen, an welchem seidenen Faden alles gehangen hat. Die Zweifel mancher erfahrenen Mitarbeiter dieses für drei Tage anberaumte, für unsere Begriffe riesige Startprogramm, durchzubringen waren vollumfänglich berechtigt. Selbst unser Bundesobmann Krill, ein hartgesottener Organisator, bekam jedesmal eine Menge neuer graue Haare, wenn er nur daran dachte. Mehrere Faktoren waren es, die uns das ganze, mühselig aufgebaute Programm umwerfen konnten: Schlechtes Wetter, Urlaub, Gelände oder Ausfall eines wichtigen Funktionärs und nicht zuletzt ein verständnisloses Verhalten unserer Mitarbeiter, bzw. Mitglieder. Aber alles klappte! Gott sei Dank!! Ich muß ohrlich gestehen, jedesmal wenn ich die Nennlisten betrachtete, stiegen mir die Haare zu Berge. Nur zeigte ich es Edwin nicht, um ihn nicht noch mehr zu entmutigen. Eines aber hat uns der Wettbewerb deutlich gezeigt: Fosselflug und Freiflugklassen müssen unbedingt getrennt werden. Ferner müssen die einzelnen Freiflugklassen noch einmal genau durchgearbeitet und auf einen vernünftigen Nenner gebracht werden. Der gute Wille geht nun einmal nicht immer vor das Werk. Wir bitten und fordern die Gruppenleiter daher auf, ihre Meinungen darüber bekannt zu geben, um bei der kommenden Bundestechnikertagung alle schwebenden Fragen klären und festlegen zu können.

Und nun zu den Meisterschaften:

Donnerstag Mittag, es war ein sehr schöner Tag. Die Sonne lachte vom Himmel, der Wind war mäßig. Vom Bahnhof trafen immer noch Teilnehmer ein. Als ich vom Bahnhof zurückkam (ich hatte meine Frau abgeholt und für diesen Zweck hatte uns ein sehr liebenswürdiger Doktor aus Graz seinen PKW zur Verfügung gestellt), hörten wir vor dem Hangar bereits das Dröhnen der Fosselflugmotore. Die Modelle wurden noch einmal überprüft und eingeflogen. Die Lautsprecheranlage wurde montiert und die letzten Startvorbereitungen getroffen. Meine Frau antierte hier zum ersten Mal als Startschreiberin und machte ihre Sache während des ganzen Wettbewerbes wirklich tadellos. Sie entlastete die Startleitung damit beträchtlich und ermöglichte es uns daher, die einzelnen Durchgänge reibungslos abzuwickeln. Um 15 Uhr wurden die ersten Teilnehmer aufgerufen. Der Wettbewerb begann. Mit Spannung wurde im Kunstflug ein Duell zwischen Röggl, Bugl, Glaser, Kainz und Herrmann erwartet. Aber es kam leider anders! Kainz drosch seinen Vogel in den Boden, daß die Trümmer nur so flogen. Röggl brauchte endlos lange bis er zum Start kam, seine Fosselleine streikte und auch sein Motor wollte nicht. Röggl und Kainz merkte man es an, daß sie sich lange nicht mehr so intensiv mit Fosselflug beschäftigen wie früher. Schade! - Glaser brachte seine Motoren ebenfalls nicht in Schwung - er flog ein Ersatzmodell. Bugl flog den ersten Durchgang gut, beim zweiten setzte (ganz ungewohnt) sein Motor aus. Der Motor von Herrmann zog auch nicht recht, er wurde daher auch von Kargl jun. verdrängt. Es war übrigens eine große Erleichterung für den Starter und für die Punkterichter, daß die einzelnen

Pflichtfiguren über den Lautsprecher bekanntgegeben wurden. Der dritte Durchgang war dann sehr spannend. Bugl setzte sein besseres Modell ein und auch Glaser brachte seine Motoren in Schwung. Es war wirklich eine Freude, die beiden ihre Pflichtfiguren fliegen zu sehen. Von ihnen ist bestimmt noch viel zu erwarten! - Recht brav schlugen sich Vater Kargl und sein Sohn. Herrmann konnte sich wieder nicht durchsetzen - sein Motor wollte ganz einfach nicht. Röggl und Kainz waren ausgeschieden. Unser kleiner Schweinzer, der Benjamin unseres Bewerbes, kämpfte tapfer. Er war der einzige Jugendliche, der mit den Senioren mitstartete. Er flog sein Modell schon während des Lehrganges pausenlos. Modell und Motor waren daher dementsprechend mitgenommen. Er ließ sich aber nicht entmutigen und machte tapfer mit. Bravo kleiner Schweinzer! Nur so weiter und der Erfolg wird nicht ausbleiben! - Zum ersten Mal startete diesmal eine Frau mit. Es war dies die Gattin unseres Kärntner Modellfliegers Morokutti. Sie startete den Motor wie ein erfahrener Wettbewerber an (wieviel Schweiß ihrerseits und wieviel Geduld seinerseits mag das gekostet haben?). Leider war auch das Ehepaar Morokutti vom Pech nicht verschont. Die Motoren kamen nicht auf Touren und so kamen sie mit ihren sauber gebauten Modellen nicht zum Zug.

Das Ergebnis beim Kunstflug war: Bugl knapp mit 1415 Punkten vor Glaser (1377) und Kargl jun. (1289).

Anschließend wurde die Klasse FS "Speed" geflogen. Das war eine traurige Angelegenheit! Diese Klasse war das schwarze Schaf in unserer Bundesmeisterschaft. Wir wissen, daß es ungleich schwerer ist einen Speedmotor anzuwerfen, als einen gebräuchlichen Freiflugmotor. Aber daß es von allen angemeldeten Speedmodellen nur einem einzelnen gelungen ist einen 144 km/st Flug zu erreichen, gibt bestimmt zu denken. (Fast alle anderen Speedflüge wurden mit Teamracern geflogen!) Hier muß entschieden noch viel nachgeholt werden! Ein Speedflieger muß bei Speed bleiben! Er muß bauen und fliegen und wieder bauen und fliegen, sonst ist das viele Geld, die Arbeit und alles was daran hängt, umsonst. Schwamm darüber! Hoffen wir, daß es das nächste Mal besser geht. - Wir wollen hier noch den Grazern recht herzlich danken, daß sie uns die Speedgabel so tadellos hergerichtet haben. Sieger im Speed wurde Leitner mit 144 km/st vor Kargl jun. mit 116 km/st und Liebl mit 113,6 km/st.

Am Freitag früh wurde die Klasse FC "Combat" (Kampfflug) geflogen. Parallel mit ihr wurde die Klasse B (Jugend - Motorfreiflug) geflogen.

Im Combat siegte Röggl über Herrmann nach einem dramatischen Zweikampf. Der Kampf war vom Anfang bis zum Ende äußerst spannend. Röggl bewies damit, daß er noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Bugl liegts das Combatfliegen nicht, denn er jagte sein Modell immer in die Erde.

In der Klasse B holten sich die "Kärntner Buam" alle drei Plätze. Besonders Einsatz zeigte der kleine Lagger. Als sein Modell ziemlich unsanft die Erde berührte und die Luftschraube, sowie der Tragflügel in Trümmer ging, jagte er ohne ein Wort zu reden quer über das Gelände, holte sich eine Ersatzluftschraube und einen Ersatzflügel und jagte sein Modell binnen kurzer Zeit wieder hinauf in die Luft. Dies freute uns alte Hasen natürlich ganz besonders und ließ uns so manches schlechte Wort, das über unsere Jugend gesagt wird, vergessen.

Sieger in der Jugendklasse B wurde Truppe vor Lagger und Kern.

In der Klasse L (Motor bis 1 cc) siegte Leitner Gerhard. Er flog einen 0.8 cc (Thermal Hopper) Glühzünder, der allerhand Touren zwitscherte. Leider flog ihm sein Modell beim zweiten Start davon - dazu noch Bruch. Aus!..... Vielleicht das nächste Mal Gerhard! Es ist nur schade, daß er bei A 1 nicht mehr mitfliegen konnte. Es hätte mich interessiert, wie der

0.8 ccm bei den "Großen" abgeschnitten hätte!

Dann kam die erste Internationale Klasse. Die Klasse A 1 (Motorfreiflug bis 2.5 ccm). Die vielen Ausfälle bei dieser Klasse zeigen deutlich, wie schwierig es für die meisten noch ist, sich hier zu behaupten. Zwei Drittel gingen durch Bruch beim Einfliegen zugrunde und ein paar Modelle flogen davon. Hier ist ebenfalls noch viel zu tun, um den Anschluß nicht zu verlieren. - Es starteten ein paar alte und ein paar neue Kanonen. Die neueste Kanone (und bestimmt nicht die schlechteste!) war Pajc, Staatsmeister 1957. Mit einem einfachen Modell, ausgestattet mit einem 1,5 ccm Wobra flog er zwei Starts. Jeder Start senkrecht hinauf und ein max! Er hatte den Sieg schon in der Tasche, aber----- Ja, wenn beim zweiten Start nicht die Zündschnur ausgegangen wäre! Das Modell gewann nach dem Start rasch an Höhe, es stieg hoch und immer höher. Aus, aus----- Trotz sofortiger Verfolgung konnte das Modell, das in Richtung Puntigam davonflog, nicht mehr gefunden werden. Schade! Pajc, ein ruhiger, sympathischer Kamerad, trug es mit würdiger Fassung. Mag es ihm ein Trost sein, daß er nicht der Einzige war und auch sicher nicht der Letzte sein wird, der auf diese Art und Weise um die Früchte seiner Arbeit und Mühe kommt. Vielleicht klappt es das nächste Mal! Heini Kainz begann schlecht, konnte aber von Start zu Start besser ins Treffen kommen. Die Kärntner setzten überhaupt alles ein was da war. Hauptsächlich wohl deswegen, um den im Vorjahr knapp verlorenen Wanderpreis vielleicht diesmal mitzunehmen. Aber Fährnich, der am Anfang auch nicht besonders gut im Rennen lag, wurde ebenfalls von Start zu Start besser. Er brach dann auch mit der Erringung des Bundesmeistertitels den Kärntnern das Genick. Zwei erste Plätze und damit natürlich zwei Bundesmeister in den Motorfreiflugklassen L und A 1 sicherten Wien -ZW wieder den Wanderpreis für 1957. - Übrigens glaube ich, daß unser Freund Fährnich noch lange an die fünf Extratouren denken wird die er in der prallen Sonne quer über das Gelände unternehmen mußte, um sein Modell zur Startstelle zurückzuholen. Er war, das sah man ihm an, ziemlich bedient. Tja, man wird nicht so ohne weiteres Sieger! Wo gehobelt wird, fallen Späne - in seinem Fall waren es Schweißtropfen. Zweiter wurde also Heini Kainz und Dritter unser Stani Steinschneider (er dürfte sich diesen dritten Platz für sämtliche Bundesmeisterschaften und Klassen reserviert haben). Unser lieber Herrmann, der fest überzeugt war, der diesjährige Bundesmeister zu werden führte uns Flüge vor, die sehr an die Darbietungen eines Artisten erinnerten. Seine Stimme wurde bei jedem Flug lauter, sehr zum Gaudium aller Anwesenden, die ihm ebenfalls einen ersten Platz zusicherten (aber nur als Angestellten einer Erdölbohrfirma). Mit einer 1 hatte er in der Rangliste bei der Auswertung jedenfalls zu tun. Nur brachte ihn eine unscheinbare Null um die Früchte seiner Hoffnungen. Er wurde nämlich 10!

Am Abend desselben Tages wurde um den Meistertitel im Teamrennen gekämpft. Als Favorits gingen Liebl - Bugl ins Treffen. Die schönen Modelle unseres ehrgeizigen und beim Fliegen aufs Ganze gehenden Ernst Liebels, ausgerüstet mit den rasanten, anspruchsvollen Motoren unseres Paul Bugl sind bei uns wohlbekannt. Sie wurden ja auch Staatsmeister 1957. - Beim Vorlauf der ersten drei Mannschaften qualifizierten sich Glaser - Glaser mit einer Zeit von 7'38" für das Finale. Kainz - Röggl schieden durch Leinonriß aus. Beim Vorlauf der zweiten drei Mannschaften entschieden Liebl - Bugl mit einer Zeit von 6'44" das Rennen für sich. Unser kleiner Schweinzer der auch hier mitflog, schied durch Bruch des Höhenleitwerks aus. Im Zweikampf für das dritte Paar im Finale siegte Kargl - Kargl mit einer Zeit von 9'48". Das entscheidende Finale begann. Ich muß sagen, daß die Spannung fast so ähnlich wie bei einem Ländermatch war. Es gab noch eine kleine Uneinigkeit bei den Zeitnehmern, da jeder bei dem Paar Liebl - Bugl die Zeit nahm

wollte. Krill mußte schlichtend eingreifen. Nachdem die Zeitnehmergruppen placiert waren, kam das Zeichen: Motor anwerfen! Und dann begann es! Auf das Zeichen: Los! starteten die Mannschaften Liebl - Bugl und Glaser - Glaser fast gleichzeitig. Knapp nach dem Start raste das Modell von Liebl - Bugl zum Entsetzen der Anhänger der Beiden in die Erde. Wie sich herausstellte, waren die Leinen schlecht eingehängt. Während Glaser - Glaser Runde um Runde flogen bemühte sich Bugl, die Leinen zu entwirren. Fast zwei Minuten und den sicheren Sieg kostete dieser Zwischenfall die Beiden. Trotzdem flogen sie weiter und man muß Liebl gesehen haben, wie er verbissen aus dem Teamracer alles herausholte, was herauszuholen war. Und jetzt geschah etwas, mit dem keiner gerechnet hatte! Glaser streifte mit seinem Modell den Erdboden und zertrümmerte die Luftschraube. Das war eine große Chance für Liebl - Bugl! Während Liebl seinen Teamracer durch die Runden jagte, manipulierte Glaser verzweifelt an seinem Modell herum. Und jetzt kam vielleicht die schönste Geste unseres Wettbewerbes überhaupt! Eine Geste, wie man sie noch bei keiner Staatsmeisterschaft oder sonstigen Veranstaltung zu sehen bekommen hatte. Bugl, der dem oben landenden Modell von Liebl entgegenlief warf ohne stehen zu bleiben, Glaser eine Ersatzluftschraube zu und ermöglichte es diesem, binnen kurzer Zeit weiter zu fliegen. Wenn man bedenkt, daß dies eine hundertprozentige Chance für Liebl - Bugl war, den Sieg zu erringen, dann erst kann man ermessen, welche große sportliche Geste dies von unserem Paul war. Glaser - Glaser siegte nach dramatischem Endsprint nur um wenige Runden und wurde damit Bundesmeister 1957.

Liebe Freunde, solange wir noch solche Modellflieger in unseren Reihen haben, können wir ganz einfach nicht untergehen! Bravo Paul!! Damit waren die Meisterschaften in allen Fesselflugklassen beendet. Nach dem Abendessen versammelten sich alle Teilnehmer unserer Bundesmeisterschaften im Lager vor der Fahnenstange zu einem geselligen Beisammensein. Da es uns verboten war ein Lagerfeuer anzuzünden, griffen wir ganz einfach zu sämtlichen, sich im Lager befindlichen Kerzen, steckten sie auf Flaschenhälse und gruppierten sie rund um den Fahnenmast. Frant Bober befestigte sogar eine Kerze ganz oben auf dem Fahnenmast. Edi Thurn und Heinz Keusch zückten ihre Gitarren und beim flackernden Kernschein (der Anblick war überaus malerisch) sangen wir frohe Lieder, Gstanzln und Chorgesänge. Das Ehepaar brachte ein paar recht nette Sachen, die mit großem Beifall aufgenommen wurden. Unser lieber Freund Müller aus Innsbruck trug ein Solo vor, das ihm nach dem Applaus folgende Bemerkung einbrachte: "Und da ham mir glaubt, der intressiert sich nur für die Fernsteuerung!", worauf alles in brüllendem Gelächter ausbrach. Der Liederschatz unseres Edi Thurn war unerschöpflich. Er hatte aber auch äußerst dankbare Zuhörer. Herrmann bewies, daß er im Gstanzlsingen weitaus besser sein kann als bei A 1 Motorfreiflugklasse. Wäre er nämlich beim Fliegen auch so gut gewesen, hätte er alle Bewerbe glatt für sich entschieden. - Leider ging dieser wirklich schöne Abend sehr rasch zu Ende. Um 1/2 1 Uhr früh mußten wir uns trennen, da am nächsten Tag ein großes Arbeitspensum (nämlich die A 2 Seglerklasse) zu erledigen war. Bestimmt werden alle noch recht lange an diesen schönen Abend denken.

Sonntag früh begannen die Bewerbe in der Klasse A (Jugend - Segler) bei der die Kärntner Jugend ebenfalls groß aufspielte. Sie stellten den Bundesmeister und holten sich den "Wanderpreis" in der Jugendklasse nach Kärnten. Erster und damit Bundesmeister wurde Ranner Peter, Kärnten. Zweiter wurde Hans Bayr, Wien und dritter Korn Günther, Kärnten.

Parallel mit diesem Wettbewerb wurde der Wakefield - Wettbewerb abgehalten, aus dem Czerny Franz aus Eisenerz als überlegener Sieger hervorging. Er wurde damit Bundesmeister vor Mittendrein Helmut, Graz und unserem Stani Steinschneider, OÖ.

In der Klasse S (Segler bis 18 dm²) siegte Janschner Norbert, Graz. Den zweiten Platz teilten sich Truppe Reinhard, Kärnten und Köppel Josef, NÖ., die beide 219" flogen. Es mußte daher um den zweiten Platz geflogen werden. Beim Stechen schob sich Köppel einwandfrei mit fast doppelter Flugzeit (144") vor Truppe (75") auf den zweiten Platz. Truppe wurde also Dritter. - Es ist zu beachten, daß sich die Kufsteiner und hier besonders Heinz Kusch, von Jahr zu Jahr ganz beachtlich nach vorne schoben. Wenn man bedenkt, mit welchen Schwierigkeiten diese Gruppe immer zu kämpfen hatte, muß man diese Leistung umso mehr anerkennen.

Nach der Beendigung der Klasse S wurde eine kurze Pause eingeschoben, um den Teilnehmern die Möglichkeit einer kurzen Restaurierung zu geben. Um 12 Uhr sollte die Königin aller Modellflugklassen, die Klasse A 2 (Segler 32 - 34 dm²) geflogen werden. 53 Teilnehmer hatten gemeldet, 43 starteten. Ich freue mich jedesmal, wenn ich bei A 2 Ausschreibungen dabei sein kann. Diesmal hatte ich das etwas undankbare Geschäft eines Startstellenleiters übernommen. Zeit stand uns nicht viel zur Verfügung. Fünf Durchgänge waren zu fliegen. Dabei sah das Wetter gar nicht freundlich aus. Der Wind hatte sich gedreht und kam aus Nordwest. Wir mußten also die Startstelle quer über das ganze Gelände, Richtung Rollbahn verlegen. Dann hatte ich meine liebe Not, Zeitnehmergruppen aufzutreiben. Leider kam keine Gruppe der Bitte, einen Zeitnehmer zu stellen, nach. Ich möchte daher gleich an dieser Stelle an die einzelnen Gruppen appellieren, um einen reibungsloseren Ablauf unserer stetig aufwärtsstrebenden Veranstaltungen zu gewährleisten, Zeitnehmer zur Verfügung zu stellen. Das Gros der Teilnehmer wurde nämlich von Wien und Steiermark gestellt. - Nachdem die 50 m Marke für die Schwenklänge abgepflockt war, begann der erste Durchgang. Sämtliche Assen aus Wien und Steiermark waren dabei vertreten. Die anderen Gruppen hatten in dieser Klasse noch viel zu wenig Erfahrung. Der Ausgang des Bewerbes gab mir recht. Und trotzdem mußte ich feststellen, daß sämtliche Teilnehmer vom Anfang bis zum Ende ihr Bestes gaben und es den Könnern und Erfahreneren in dieser Klasse bestimmt nicht leicht machten. Die ersten Segler starteten hoch. Der Wind wurde böig. Besorgt betrachteten alle den regenschweren Himmel. Mir wurde angst und bange wenn ich darüber nachdachte, wie ich bei vielleicht länger andauerndem Regen die fünf Starts durchbringen sollte. Die ersten schweren Tropfen fielen. Rasch frischte der Wind auf und wirbelte die in der Luft befindlichen Modelle durcheinander. Die ersten flüchteten bereits in Richtung Zelte, als ich mich gezwungen sah, den Durchgang abzubrechen. Hirsch, einer der besten Steirer, hatte Pech. Denn sein Start fand bereits während des Regens statt. Sein wirklich ausgezeichnetes Modell flog trotzdem noch die erstaunliche Zeit von 91". Wir kamen gerade noch zur rechten Zeit bei den Zelten an, um nicht ganz aufgeweicht zu werden. Es sah trostlos aus! Minute um Minute verrann und der Regen ließ nicht nach. Die ortsansässigen Steirer stellten eine Wetterprognose, die nicht gerade ermutigend war. Heinz z.B. meinte: "Dös wird a Landrogn." Andere wieder beurteilten die Lage hoffnungsvoller und jede lichtere Stelle am Firmament wurde von den Vertretern dieser Theorie mit einem "Na, glei wirds aufhörn" verkündet. Ich war natürlich Anhänger dieser Theorie, d.h. ich mußte es ja sein, denn was anderes wagte ich gar nicht zu denken. Ich hielt es trotz des Regens im Zelt nicht aus und wanderte die Lagerstraße auf und ab. So verging die Zeit. - Aber wir hatten Glück, wie schon so oft bei unseren Wettbewerben. Die Wolken lichteten sich, der Regen ließ nach und in dem Ausmaß in dem sich der Himmel erhellte, erhellte sich auch unser verdüstertes Gemüt. Der letzte Tropfen war noch nicht gefallen,

da trommelte ich schon meine Zeitnehmer zusammen und hinaus ging's durch das regemasse Gelände zur Startstelle. Ich möchte hier an dieser Stelle vor allem den Zeitnehmern danken, die ohne Murren und pausenlos (ich mußte sie am Anfang etwas antreiben, um die verlorene Zeit so weit als möglich hereinzubringen) Start um Start stoppten und daher schneller als ich zu hoffen wagte, die verloren gegangene Zeit einholten. Meine Frau hatte alle Hände voll zu tun, um die Startkarten auszugeben und die geflogenen Zeiten einzutragen. Es ging wie am Schnürchen! Startleitung, Startschreiberin und Zeitnehmer arbeiteten zusammen, wie wenn sie das schon immer so getan hätten. Außerdem möchte ich hier noch das disziplinierte Verhalten aller Teilnehmer erwähnen, ohne das es ja schließlich nicht so glatt gegangen wäre!- Beim dritten Durchgang wurde mir leichter. Nach einem Blick auf die Uhr konnte ich aufatmen, denn ich sah, daß wir durchkommen würden. Das Wetter wurde jetzt geradezu ideal. Der Wind hatte fast völlig nachgelassen. Es herrschte nur ein leichter Frontaufwind, gleichmäßig verteilt über das ganze Gelände. Bei diesem dritten Durchgang schoben sich die Favorits langsam nach vorne. Man konnte jetzt schon sehen, daß sich zwischen Wien und Steiermark ein interessantes Duell anbahnen würde. Jedelsky, Hirsch und Tlapak flogen ausgezeichnete Durchschnittszeiten. Übrigens ließen die Steirer, in diesem Fall die St. Margarethner, einen gewaltigen Formanstieg erkennen. Ihre Modelle waren wirklich sauber gebaut und flogen ausgezeichnet. Sie gaben den alten Routiniers wie Tlapak, Jedelsky, Meixner usw. nicht viel nach.- Ganz gewaltiges Pech hatte unser Walter Hach der wie wir wissen, im Vorjahr ausgezeichnet im Rennen lag. Er verlor diesmal beim Einfliegen zwei Modelle durch Bruch und zum Überfluß flog ihm beim A 2 Wettbewerb sein sehr gut fliegendes Modell davon. Trago es mit Würde Walter! Vielleicht klappt es im nächsten Jahr wieder besser! Geteiltes Leid ist halbes Leid heißt es so schön - denke also an die anderen, denen es nicht viel besser ergangen ist! - Wir konnten uns jetzt mehr Zeit lassen und beim vierten Durchgang hing die Entscheidung schon in der Luft. Hirsch, Tlapak und Jedelsky lagen knapp nebeneinander. Bundesmeister konnte aber nur Jedelsky oder Hirsch werden. Tlapak war zu weit abgeschlagen, um bei dem einen Start noch aufzuholen. Hirsch startete und flog 170". Da mußte Jedelsky nun mindestens 165" fliegen, um Hirsch zu übertrumpfen. Er schaffte aber mehr! Nach einem herrlichen, ruhigen Flug erreichte er ein max. und wurde Bundesmeister 1957 in der Klasse A2. Hirsch folgte knapp mit nur 16" Differenz. Tlapak wurde Dritter, ebenfalls knapp. Punktestand: Jedelsky, Wien: 759, Hirsch, Steiermark: 743, Tlapak, Wien: 730. - Der Wanderpreis blieb allerdings in der Steiermark. So wie die Wiener in der Klasse A 1 (Motorfreiflug) Wanderpreissieger wurden, wurden es die Steirer durch den Bundesmeistertitel in der Klasse S und einem zweiten Platz in der Klasse A 2. Sie haben ihn sich aber auch verdient! - 1/4 8 zeigte die Uhr, als der Wettbewerb beendet wurde. Wir waren zufrieden. Durch gemeinsames Zusammenarbeiten hatten wir alle Klassen in der Zeit, in der sie von der Bundesleitung ausgeschrieben waren, durchgebracht. Müde, aber zufrieden gingen wir zum Abendessen. + Sonntag morgens lachte die Sonne vom Himmel. Der letzte Tag unseres Aufenthaltes in Graz war gekommen. Ich muß gestehen, es fiel mir nicht leicht, an den Abschied zu denken. Und so wie mir, ging es bestimmt vielen anderen auch. Aber alles Schöne dauert eben leider nicht lange! Die letzten Durchgänge in der Klasse RCS (Radio - control Segler) und RCV (Radio - control Verbrennungsmotor) sowie Jetex wurden für 1/2 9 Uhr vorm. angesetzt. - In der Klasse Jetex gab es 10 Meldungen, 8 starteten. Da ich im Besitze einer Jetmaster war, war es nicht besonders schwierig die schwächeren Jetex 50 auszustechen. Die Reihenfolge lautete nach drei Durchgängen: Erster Köppel, zweiter Exel und dritter Herrmann, unser „Bundesmeister“.

In der Klasse RCS hatten wir drei Meldungen, aber nur einer startete. Der Herr Oberbaurat aus Wien hatte leider einen Senderausfall und konnte sein wirklich gut fliegendes Modell (wir konnten uns tags zuvor überzeugen) nicht einsetzen. So flog Willi Knes als einziger das Gesamte Programm und wurde somit Bundesmeister. - In der Klasse RCV hatten 10 gemeldet, drei starteten. Die Wiener Fernsteuerer waren sämtlich ausgefallen. Allen saß der Defektteufel im Genick. Müller aus Innsbruck flog ausgezeichnet. Auch sein Kamerad Furlinger zeigte, daß sehr viel in ihm steckt. Beide hatten ihre Modelle wirklich sauber gebaut und die Fernsteuerungen funktionierten tadellos. Beide flogen OMU - Fernsteuerungen. Geyerogger aus Kindberg flog wieder mit seiner eigenen Steuerung. Schon nach einem Durchgang setzte sich Müller an die Spitze und verwies Geyerogger und Furlinger auf die folgenden Plätze. Damit hatte der fliegerische Teil unserer Bundesmeisterschaften seinen Abschluß gefunden. Noch während der letzten Durchgänge wurden bei der Lagerstatt die Zelte abgebrochen. Unsere Lagerstraße wurde immer kleiner und übrig blieb nur zertretenes Gras, zusammengeschlichtete Decken und Luftmatratzen und -- ein bißchen Wehmüt. Franz Bober hatte alle Hände voll zu tun, um alles ordnungsgemäß zusammen zu richten und übergeben zu können. Er brachte das Kunststück zuwege, alles so abzugeben, wie wir es übernommen hatten. Der größte Teil der Teilnehmer zog mit Sack und Pack Richtung Gasthaus, wo die Siegerehrung stattfand. Als ich dort ankam, war schon eine frohe Runde versammelt. Erst mußte einmal eine Tischumgruppierung vorgenommen werden, da wir einen ziemlich großen Tisch benötigten, um die vielen Preise, Plaketten und Urkunden unterzubringen. Wir hatten schon bei der vorigen Meisterschaft sehr viele Preise zur Verfügung. Diesmal war es noch großartiger! Von Nationalrat Horr hatten wir sechs herrliche Pokale gestiftet bekommen und einen wirklich schönen Pokal von unserem Ferry Schupp. Mehrere Firmen stellten uns sehr schöne Preise zur Verfügung und die Firma Berrick Brothers stiftete wieder Motore und eine Jetzdüse. Von der Firma Walter Spertl wurde ebenfalls ein Motor als Preis gestiftet. Auch die Materialstelle spendete viele zusätzliche Materialpreise. Der Tisch ging beinahe über.

Befremdend war die Tatsache, daß verschiedene Teilnehmer (es waren dies vor allem die Kärntner) schon vor der Preisverteilung unter zumeist nichtigen Vorwänden abreisten. Es wäre doch auf ein oder zwei Stunden bestimmt nicht angekommen. Außerdem fiel es unangenehm auf, daß trotz Anwesenheit mehrerer Autos die Innsbrucker (die zuletzt gestartet waren) ihr umfangreiches Gepäck ganz allein schleppen mußten, was bei der großen Entfernung und der Hitze, vom Startplatz bis zum Gasthaus bestimmt keine Kleinigkeit war. Es war der Herr Oberbaurat der, trotzdem er in Graz eine wichtige Veranbarung hatte, seinen Wagen abräumte (da er ja schließlich auch Modelle mithatte) umkehrte und den Innsbruckern entgegenfuhr. Mußte das unbedingt sein?

Nach dieser Verzögerung begann nach dem Essen die Siegerehrung. In Anwesenheit von Dr. Lechner sprach Edwin Krill kurze, herzliche Worte und rief dann die einzelnen Sieger auf. Herrmann mußte die Preise für die abgereisten Kärntner übernehmen.

Mit der Siegerehrung war unsere Bundesmeisterschaft beendet. Recht herzlichen Dank an alle die mitgeholfen haben, unseren Lehrgang und die Bundesmeisterschaften so schön und klaglos abhalten zu können. Besonderen Dank an unsere steirischen Gastgeber, die alles unternahmen um uns den Aufenthalt in Graz recht angenehm zu machen. Wir danken dem ASKÖ, der ja den finanziellen Teil übernehmen mußte und allen jenen, die uns die herrlichen Preise zur Verfügung stellten.

Besonderer Dank gebührt auch unserem unermüdeten Krill, der als Bundesobmann auch diesmal sehr, sehr viel Arbeit zu leisten hatte, um unsere Bundesmeisterschaft gut unter Dach und Fach zu bringen.

Nach der kurzen, aber herzlichen Schlußrede von Krill, begann ein großes Abschiednehmen. Viele waren das erstemal dabei und viele neue Bekanntschaften wurden geschlossen. Unsere Gemeinschaft wird immer größer!
 Und das ist unser schönster Lohn. Ein herzliches "Auf Wiedersehen im nächsten Jahr" schallte überall und dann ging es wieder nach Hause, zurück zum Alltag. - Als wir im Zug saßen und draußen die Landschaft der grünen Steiermark vorbeiglitt, wurden wir direkt traurig. Schön war es gewesen, wunderschön! Viel hatten wir gesehen, viel gelernt und erlebt. Aus und vorbei, aber nicht vergessen!
 Ich wünsche allen auf diesem Wege noch einmal alles Gute und viel Erfolg für die Zukunft!

J. Köppol.

S T A T I S T I K

Wortungslisten:

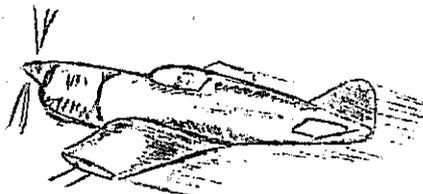
T E A M : 6 Mannschaften

Reihung im Finale: 1. G l a s e r - G l a s e r 8'48" O.Ö.
 2. L i e b l - B u g l 9'28" Wien
 3. K a r g l - K a r g l Zeitüberschr. Stmk.

Vorlauf Mannschaften I :
 Kainz - Röggl ausgefallen
 Glaser - Glaser 7'38"
 Rauscher - Ruck Zeitüberschreitung

Vorlauf Mannschaften II :
 Kargl - Kargl Zeitüberschreitung
 Schweinzer - Kargl W. " " "
 Liebl - Bugl 6'44"

Zwischenlauf :
 Kargl - Kargl 9'48"
 Schweinzer - Kargl W. ausgefallen



S P E E D : Meldungen 12

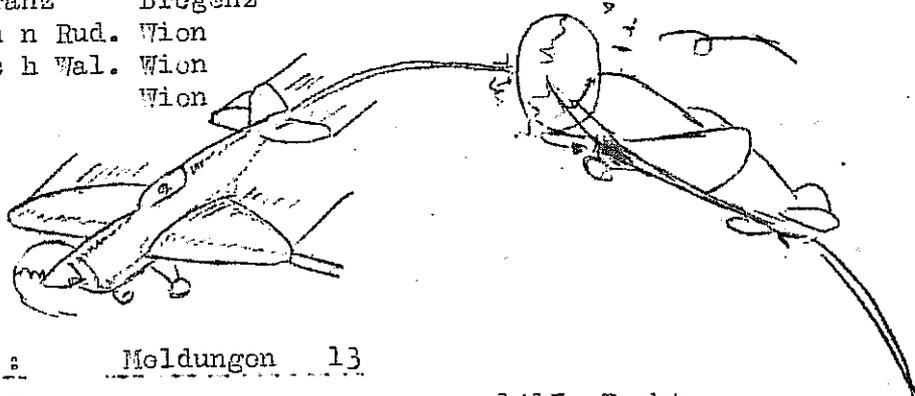
1. L e i t n e r	Gorhard	Wien	144 km/st	Speed
2. K a r g l	Max jun.	Mürzzusch.	116.9 km/st	Racer
3. L i e b l	Ernst	Wien	113.6 km/st	Speed
4. K a r g l	Max sen.	Mürzzusch.	106.5 km/st	Racer
5. B u g l	Paul	Wien	103.0 km/st	Racer



C O M B A T :

Meldungen 5

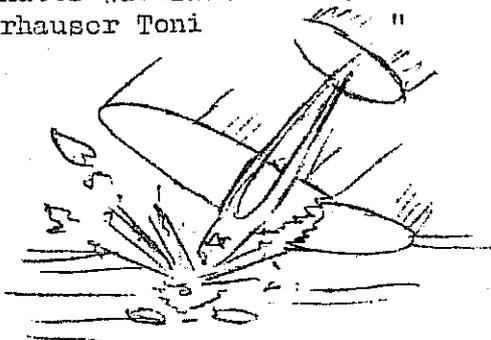
1. R ö g g l Franz Bregenz
2. H e r r m a n n Rud. Wien
3. F ä h n r i c h Wal. Wien
4. B u g l Paul Wien



K U N S T F L U G :

Meldungen 13

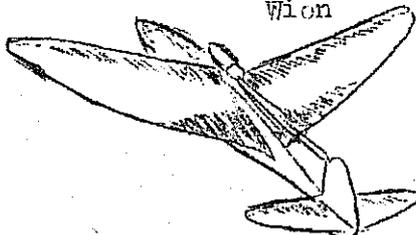
				Punkte
1.	B u g l Paul	Wien	1415	
2.	G l a s e r Adolf	Eferding/ O.Ö.	1377	"
3.	K a r g l Max jun.	Mürzzuschlag	1289	"
4.	K a r g l Max sen.	" "	1037	"
5.	H e r r m a n n Rudolf	Wien	960	"
6.	M o r o k u t t i Georg	Villach	865	"
7.	R ö g g l Franz	Bregenz	822	"
8.	S c h w e i n z e r Karl	St. Margarethen	537	"
9.	G l a s e r Johann	Eferding/ O.Ö.	467	"
10.	K a i n z Heini	Klagenfurt	225	"
11.	M o r o k u t t i Waltraut	Villach	83	"
12.	U n t e r h a u s e r Toni	"	38	"



J E T E X :

Meldungen 10

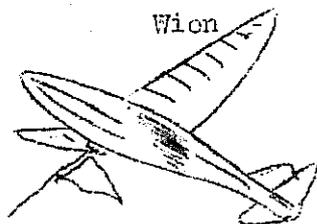
1.	K ö p p e l Josef	N.Ö.	216"
2.	E x c e l Karl	Wien	122"
3.	H e r r m a n n Rudolf	Wien	119"
4.	K i r c h e r t Gert	Wien	95"
5.	N i s s e l m ü l l e r Manfred	Wien	91"
6.	P u c h m a n n Eduard	Wien	45"
7.	C z e r n y Franz	Eisenerz	40"
8.	H e n n i g Peter	Wien	4"



JUGENDKLASSE A Sogler

Meldungen 16

1. Ranner Peter	Kärnten	313"
2. Bayr Hans	Wien	292"
3. Kern Günther	Kärnten	272"
4. Poitler Hans	Kärnten	256"
5. Moltas Werner	O.Ö.	225"
6. Truppe Reinhold	Kärnten	172"
7. Hörl Josef	Tirol	161"
8. Morokutti Georg jun.	Kärnten	146"
9. Kirchert Gert	Wien	132"
10. Haidogger Walter	Tirol	121"
11. Honnig Peter	Wien	117"
12. Rutkowsky Manfred	Wien	117"
13. Schreiberner P.	Steiermark	112"
14. Köck Manfred	"	75"
15. Hadrigan Karl	Wien	10"



KLASSE L Motor - 1 ccm

Meldungen 7

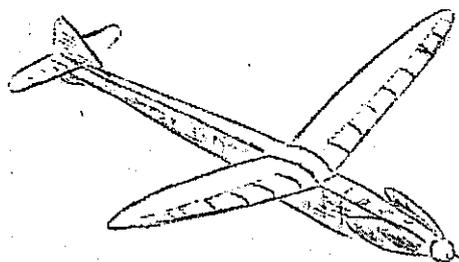
1. Leitner Gerhard	Wien	287"
2. Truppe Reinhard	Kärnten	147"
3. Köppel Josef	N. Ö.	95"
4. Nisslmüller Manfred	Wien	67"
5. Ranner Peter	Kärnten	47"



WAKEFIELD

Meldungen 12

1. Czerny Franz	Eisenerz	69	99	85	141	-	394"
2. Mittendrein H.	Graz	75	24	83	61	65	308"
3. Steinschneider O.Ö.		38	60	22	19	-	139"
4. Löwitsch Norbert	Wien	6	-	-	-	-	6"



JUGENDKLASSE B Motor

Meldungen 10

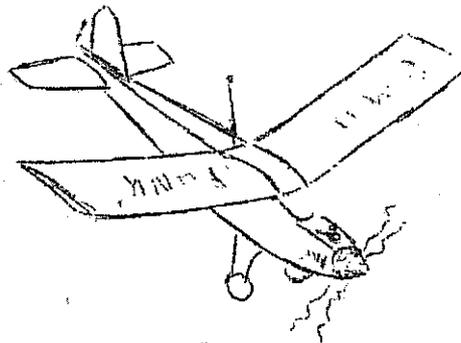
1. Truppe Reinhard	Kärnten	180	120	142	442"
2. Lagger Erich	Kärnten	107	148	57	312"
3. Kern Günther	Kärnten	70	98	125	293"
4. Moltas Werner	O.Ö.	68	68	60	196"
5. Ranner Peter	Kärnten	4	-	-	4"



R C V - Radio - control Motor

Meldungen 10

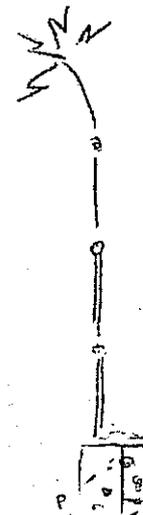
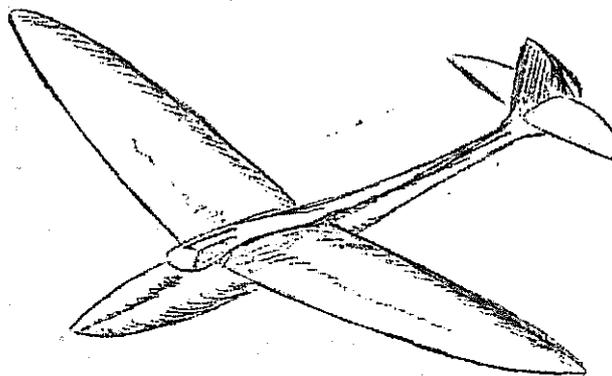
1. Müller Ekkehard	Innsbruck	OMU - Fernsteuerung
2. Geyerger Josef	Kindberg	Eigene Steuerung
3. Furlinger Ludwig	Innsbruck	OMU - Fernsteuerung



R C S - Radio - control Segler

Meldungen 3

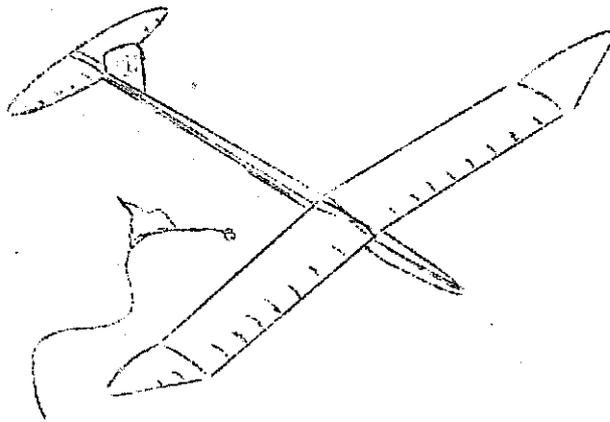
1. Knes Willi	Graz	OMU - Fernsteuerung
---------------	------	---------------------



KLASSE S Segler - 18 dm2

Meldungen 22

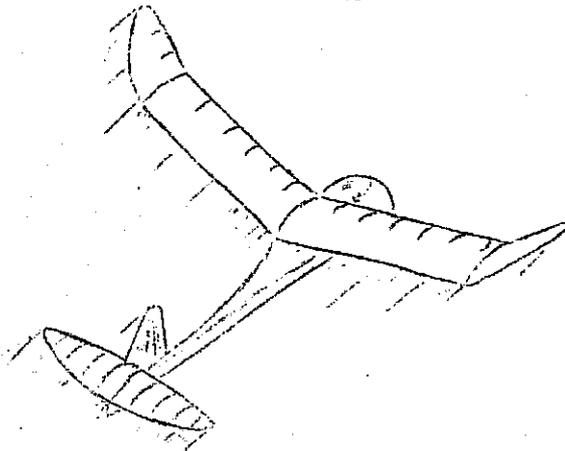
1. Janscher Norbert	Graz	119	62	56	237"
2. Köppel Josef	N.Ö.	86	62	71	219" (144")
3. Truppe Reinhard	Kärnten	35	92	92	219" (75")
4. Kern Günther	"	57	76	61	194"
5. Kousch Heinz	Tirol	54	60	60	174"
6. Ranner Peter	Kärnten	48	59	50	157"
7. Morokutti Georg jun.	"	39	66	38	143"
8. Bayr Hans	Wien	44	45	36	125"
9. Kirchert Gert	"	33	29	61	123"
10. Kirchmayr Josef	Tirol	21	19	53	93"
11. Knos Willi	Graz	39	34	-	73"



KLASSE A1 Motor - 2.5 cem

Meldungen 32

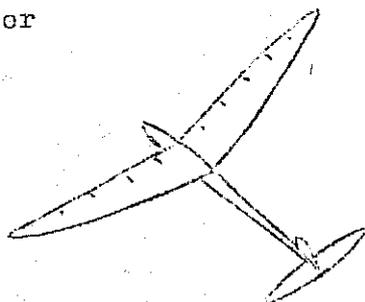
1. Fährnich W.	Wien	86	180	66	67	180	579"
2. Kainz Heini	Krtn.	54	56	124	178	110	522"
3. Steinschneider St.	O.Ö.	40	37	114	174	64	429"
4. Storfer Franz	Krtn.	180	90	55	88	-	413"
5. Moltas Werner	O.Ö.	88	41	78	180	-	387"
6. Truppe Reinhard	Krtn.	92	104	78	64	31	369"
7. Pajc Karl	O.Ö.	180	180	-	-	-	360"
8. Lagger Erich	Krtn.	71	73	58	72	44	318"
9. Piber Heinz	Krtn.	55	45	76	82	11	269"
10. Herrmann Rudolf	Wien	8	80	43	40	56	227"
11. Nisslmüller Manf.	Wien	180	-	-	-	-	180"
12. Grigori Leo	Krtn.	45	28	37	47	12	169"



K L A S S E A 2 Segler 32 - 34 dm2

Meldungen 53

1.	J o d e l s k y E.	Wien	103	164	132	180	180	759"
2.	H i r s c h Bernh.	St. Marg.	91	180	180	122	170	743"
3.	T l a p a k Leop.	Wien	137	150	130	147	166	730"
4.	Burgstaller Johann	St. Marg.	98	82	157	116	180	633"
5.	Gallowitsch August	St. Marg.	88	76	107	146	176	593"
6.	Keinrath Hans	Feldbach	56	97	139	134	153	579"
7.	Morokutti Georg son.	Villach	112	86	91	115	137	541"
8.	Exel Karl	Wien	68	168	152	52	91	531"
9.	Steinschneider Stan.	Riedersb.	101	180	83	33	128	525"
10.	Bayr Hans	Wien	60	135	143	103	83	524"
11.	Lanzner Günther	Windischg.	77	35	110	143	150	515"
11.	Moltas Wernor	" "	49	108	130	93	135	515"
13.	Knos Willi	Graz	89	108	99	106	97	499"
14.	Moixner Adi	Tornitz	65	48	95	147	133	488"
15.	Wegoror Franz	Weiz	37	100	147	41	157	482"
16.	Rinder Haymo	St. Marg.	41	48	62	173	156	480"
16.	Kirchmair Josef	Kufstein	113	122	54	106	85	480"
18.	Hlavka Johann	St. Pölten	75	150	115	94	41	475"
19.	Hoffolner Erich		105	110	47	105	100	467"
20.	Nisselmüller Manfr.	Wien	36	89	135	121	80	461"
21.	Thurn Eduard	Linz	130	38	29	143	120	460"
22.	Schipper Franz	Wien	56	144	26	55	169	450"
23.	Birke Alfred	Wien	32	124	81	126	85	448"
24.	Löwitsch Norbert	Wien	161	60	110	35	42	408"
25.	Wurdak Franz	Windischg.	105	85	81	57	69	397"
26.	Moltas Hans	" "	75	53	92	56	107	383"
27.	Hach Walter	Wien	118	94	68	24	73	377"
28.	Ranner Peter	Kärnten	39	88	45	90	107	369"
29.	Jocher Hanno	Weiz	38	52	25	92	121	328"
30.	Truppe Reinhard	Kärnten	25	53	64	68	110	320"
30.	Engler Adolf	Graz	44	23	140	80	33	320"
32.	Maiorl Otto	Weiz	119	--	50	97	50	316"
33.	Grigori Leo	Kärnten	90	25	29	60	109	313"
34.	Schreibmeier Peter	Graz	51	87	69	71	34	312"
35.	Estermann Erwin	Kufstein	55	40	86	31	80	292"
36.	Kousch Heinz	" "	61	99	40	138	36	274"
37.	Kirchert Gert	Wien	101	71	--	15	27	214"
38.	Müllner Rudolf	Linz	96	23	--	--	--	119"
39.	Poitler Hans		37	58	--	--	--	95"
40.	Stubenberger A.		94	--	--	--	--	94"
41.	Können Karl	N.Ö.	36	47	--	--	--	83"
42.	Kniely Walter		16	27	--	--	--	43"
43.	Petschner		--	22	--	--	--	22"



Mannschaftssieger:

SEGLERSteiermark
SEGLER jun.....Kärnten
MOTORFREIFLUG.....Wien
FESSELFLUG.....Wien



Gruppenbeschickung

STEIERMARKE : Graz, Mürzzuschlag, St. Margareten,
Kindberg, Voiz, Feldbach, Eisenerz.

OBERÖSTERREICH : Linz, Windischgarsten, Eferding,
Riedersbach.

WIEN : Zentralwerkstätte (ZW), Kagran, Ö.G.J.,
Meidling.

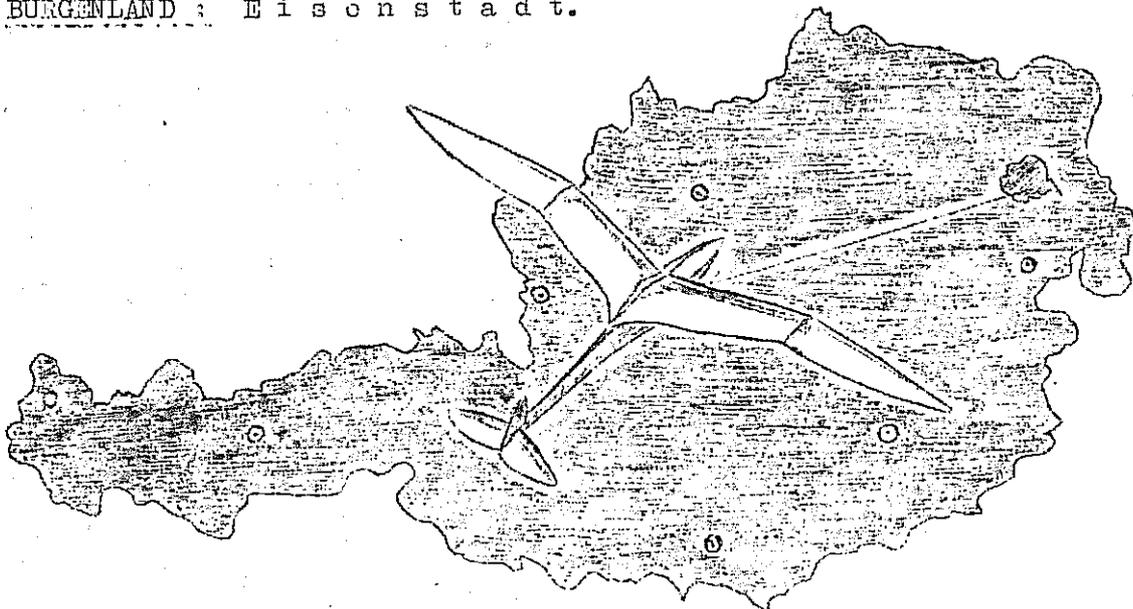
NIEDERÖSTERREICH : Ternitz, St. Pölten, Korneuburg.

TIROL : Kufstein, Innsbruck.

KÄRNTEN : Klagenfurt, Villach.

VORARLBERG : Bregenz.

BURGENLAND : Eisenstadt.



DIE BUNDESLÄNDER BERICHTEN

WIEN:

B e r i c h t :

Heute möchte ich als Obmann der Modellbaugruppe der Ö.G.J. einen Tätigkeitsbericht bringen. Unser Klub wurde von der Gewerkschaftsjugend Bau - Holz ins Leben gerufen und hat den Zweck, die Jugend in der Freizeit zu beschäftigen und aus ihnen Menschen zu machen, die nicht nur Rock'n Roll im Kopf haben, sondern auch sinnvollere Arbeit leisten können. So begannen wir mit einer Modellbaugruppe im Jahre 1956, die wir in einem Kellerraum eines Gemeindebaues untergebracht haben.

Das Jahr 1956 zeigte sehr wenig Erfolg. Nun startete ich im Jänner 1957 mit Bundesobmann Krill einen "Weizerl" - Lehrgang, der den größten Erfolg aufweisen konnte. Ich verlangte für das Material S 30.-, wobei Farbe, Lack, Tank und Fahrgestell inbegriffen waren. - Mit den Motoren war es anfangs etwas schwer. Wir hatten nur 3 Winner, 1 Mach und 1 E.D.Racer. Diese Motore waren Gruppeneigentum und wurden jeweils in die zu fliegenden Modelle eingebaut. - Wir bekommen zwar von der Gewerkschaft Zins und Licht bezahlt (was für uns ja eine große Hilfe bedeutet, da wir dadurch von den Mitgliedern keine Beiträge einzuheben brauchen) aber sonst müssen wir natürlich für alles selbst aufkommen. - Wir haben im Klub Kollegen von 13 - 28 Jahren, von denen 70% Schüler und Lehrlinge sind. Unser Mitgliederstand beträgt 17 Mann, die alle 100% arbeiten. Dazu kommen noch ein paar "Saisonarbeiter" und eine Anzahl "Adabois".

Das war der Gruppenbericht und nun zum Praktischen und zum Fliegen: Mit dem "Weizerl"bauen im Jänner wurden solche Fortschritte gemacht, daß wir Anfang Februar bei mildem Wetter die ersten Flugversuche durchführen konnten. Es wurde nur rund geflogen und dabei zeigte sich, daß die Rümpfe zu schwach waren (10mm Sperrholzbepf.). Nun bauten wir den Weizerlrumpf mit 12 mm Buchenholz und der Erfolg blieb nicht aus! Bis zum heutigen Tag wurden 32 "Weizerln" komplett in den verschiedensten Ausführungen gebaut, sowie zehn Team - Racer und fünfzehn verschiedene andere Modelle.

Bis jetzt wurden 32 Nylon -, 20 Plastik- und 18 Superlatten (9 x 6) das Lebenslicht ausgeblasen. Für Material (Balsa, Leinon, Sprit usw.) wurden laut Rechnungen an S 6.000.- ausgegeben.

Unser Stolz sind eine C, zwei B und neun A Prüfungen. - Unsere bisherigen öffentlichen Beteiligungen sind gut ausgefallen und ich will sie daher noch kurz erwähnen:

Unsere Feuerprobe erhielten wir am 1. Mai im Wiener Stadion, wo wir im Rahmen der ASKÖ - Maifeier, zusammen mit der ZV des ÖMV mitwirken konnten. Wir erhielten jede Unterstützung und das gab uns die nötige Ruhe, um das Lampenfieber zu überwinden und unsere Darbietungen bruchfrei vorzuführen. Wir hoffen, daß diese Zusammenarbeit die Gemeinschaft mit dem ÖMV gefördert hat.

Unser zweites Auftreten in der Öffentlichkeit fand bei dem Sportfest der Ö.G.J. bei Wien statt. Wir machten uns einen Treffpunkt aus, von dem wir gemeinsam zum Festplatz fuhren. Zu unserem Entsetzen kam auch ein Kollege mit, den wir schon oft verwünscht hatten. Er führt bei uns nur den Namen "der Bruchtaufel". Gott sei Dank hielt er erst zum Schluß seine Ernte! Zwei Kollegen führten ein Kunstflugprogramm vor, dann wurden von den Anfängern normale Flüge durchgeführt. Nachher kam unser Stolz: die dreimotorige

Kunstflugmaschine. Leider mußten wir feststellen, daß das schwierige Kunstflugprogramm lange nicht diesen Anklang beim Publikum fand, als diese dreimotorige Maschine, die den entsprechenden Wirbel machte. - Bei der Fuchsjagd präsentierte dann der "Bruchteufel" seine Rechnung mit einem doppelten Absturz. Zwar blieben die Modelle samt Luftschraube ganz, dafür brachen aber bei dem einen Motor beide Motorträger ganz ab und die Kurbelwelle des E.D. Racer hauchte trotz des weichen Rasens ihren Geist aus. - Beim Nachhausefahren herrschte daher eine kleine Mißstimmung. Da man aber beim Fesselflug mit solchen Ereignissen rechnen muß, legte sich diese bald. Wir bereiteten uns nun auf die kommenden Staats - bzw. Bundesmeisterschaften gründlichst vor. Wenn auch die Aussichten gleich Null sind, so steigert eine Beteiligung auf jeden Fall die Leistung. Und mit diesem Grundsatz bauen wir weiter. Unser Ziel ist nämlich, daß sich auch die breite Masse diesem schönen Sport anschließen möge!

Der Gruppenleiter.

STEIFLUG B

E r g e b n i s s e

der Landesmeisterschaften im Modellflug, Graz-Thalerhof
19. 5. 1957.

FREIFLUG : Segelflugmodelle(A 2)

1. LANDESMEISTER

G l a w i t s c h	Hans	Union Graz	45	180	180	180	180	765"
2. K n e s	Willibald	ASV. Puch, Graz	981	1365	1044	180	150	669"
3. R i n d e r	Haymo	ÖMV Margaret,	77	782	918	180	180	607"
4. Szabados	Gyula	ÖMV Eisenerz	78	180	94	60	131	543"
5. Aicher	Franz	ÖMV Feldbach	164	45	515	180	822	522,7"
6. Salzinger	Erwin	Union Graz	180	172	70	73	11	506"
7. Klamminger	Fritz	ÖMV Weiz	139	142	77	74	54	486"
8. Keinrath	Hans	ÖMV Feldbach	946	66	725	70	170	473,1"
9. Hirsch	Bernhard	ÖMV Marg.	45	425	180	49	119	435,5"
10. Wegerer	Franz	ÖMV Weiz	101	61	34	180	55	431"
11. Stubonberger	A.	ÖMV Marg.	63	61	44	180	75	423"
12. Burgstaller	J.	ÖMV Marg.	72	180	648	40	59	415,8"
13. Kalcher	Ernst	ÖMV Kindbg.	40	42	78	180	59	399"
14. Engler	Adolf	ASV. Puch, Gr.	95	13	180	82	23	393"
15. Czorny	Franz	ÖMV Eisenerz	58	665	98	69	66	357,5"
16. Fenz	Heinz	ASV. Puch, Gr.	73	53	64	747	86	350,7"
17. Köck	Manfred	ÖMV Marg.	72	21	180	435	--	316,5"
18. Potschner	Joh.	ASV. Puch, Gr.	55	395	908	913	322	308,8"
19. Wilfinger	Dieter	ÖMV Kindbg.	51	556	453	39	80	270,9"
20. Mittendroin	H.	ASV. Puch, Gr.	729	52	55	435	306	254"
21. Wratschko	A.	ÖMV Weiz	27	195	30	173	Bruch	249,5"
22. Ostermann	Josef	ÖMV Weiz	38,4	25	37	55	495	204,9"
23. Rues	Ernst	ÖMV Weiz	28	215	515	--	47	140"
24. Geiger	Heinrich	ÖMV Weiz	67	21	40	Bruch		128"
25. Haidenbauer	J.	ÖMV Kindbg.	50	46	Bruch			96"
26. Schaupp	Gerh.	Union Graz	235	32	275	--	--	83"
27. Schloffer	Karl	ASV. Puch, Gr.	435	23	Bruch			66,5"
28. Kelz	Reinhard	ÖMV Weiz	--	325	3,5	3"		39"
29. Sackl	Willib.	ÖMV Kindbg.	1,1"	1,1"	--	--	--	2"

VERBRENNUNGSFLUGMODELLE (A 1):

1. Landesmeister

Grünbaum Peter	Union Graz	108	180	128	156	104	676"
Rosegger Othmar	ÖMV Kindbg.	522	147	55	691	47	370,3"

GUMMIMOTORMODELLE (Wakofield):

1. Grünbaum Peter	Union Graz	180"	es wurde nur ein
2. Fuchs Alfred	ASV. Puch	45"	Durchgang geflogen!

FESSELFLUG : Kunstflug:

1. Landesmeister

Kargl Max jun.	ÖMV Mürrzusschlag	487 Punkte
2. Kargl Max sen.	" " "	373 "

MANNSCHAFTSRENNEN (Team - Racing):

1. Landesmeister

Kargl Max jun.	ÖMV Mürrzusschlag	10'37"
2. Rauscher Gün.	" " "	13'07"

SEGELFLUGMODELLE, Jugend:

1. Landesmeister

Maiertl Otto	ÖMV Weiz	25,5	180	61	(3 Durchg.)	266,5
2. Rues Ernst	ÖMV WEIZ	33	159	64,5		256,5
3. Schweinzer K.	ÖMV Marg.	180	--	--		180
4. Wilfinger Dieter	ÖMV Kindbg.	42,6	69,5	57		169,1
5. Schreibmayer Peter	ASV. Puch	73	34	47		154
6. Englachner Hugo	ÖMV Kindbg.	44	93	--		137
7. Seitner Hans	ÖMV Eisencrz	40	19	30		89

OBERÖSTERREICH:

E r g o b n i s s e

der 4. Oberösterreichischen Landesmeisterschaften im Modellflug
am 18. und 19. Mai 1957 am Flugplatz Wels.

SEGLER S. 2:

1. Landesmeister

Moltas Werner	ATSV Windischgarsten	299" (Sieger 1956)
2. Thalhammer K.	Sportflieger Steyr	247,5"
3. Wurdak Franz	ATSV Windischgarsten	187,5"

SEGLER A 2:

1. Landesmeister

Dufek Herbert	ATSV Linz	427" (Landesmeister 1955)
2. Reinsner Franz	Sportflieger St.	302"
3. Hopp Karl	ASVÖ Kirchdorf	

MOTORFREIFLUGMODELLE A 1 :

1. Landesmeister
B a j c Karl Weiße Möve Wels 493" (Landesmeister 1956)
2. A s e n Franz Sportflieger Steyr 302"
3. H a i d e r Ferd. ASVÖ Kirchdorf 257,3"

SPEED (Geschwindigkeitrennen) :

1. Landesmeister
W i n t e r Fritz Weiße Möve Wels 185 km/st
2. W e i n m a n n Erh. ASVÖ Eferding 140 km/st
3. Kein wertbares Ergebnis.

TEAM - RACING (Mannschaftsrennen)

1. Landesmeister
G l a s e r A. - G l a s e r J. ASVÖ Eferd. 110 (67) km/st (Sieger 1956)
2. B a j c K. - W i n t e r F. Weiße Möve 94 (58) km/st
3. Wegen Disqualifizierung kein wertbares Ergebnis.

KUNSTFLUG :

1. Landesmeister
G l a s e r Adolf ASVÖ Eferding 533 Punkte (Landesmeister 1956)
2. G l a s e r Johann " " 367 "
3. W e i n m a n n Erh. " " 234 "

FUNKFERNSTEUERUNGSMODELLE (Radio - control):

1. Landesmeister
T h a l h a m m e r Karl Sportflieger Steyr 154 Punkte
2. Dr. S t i g l e r Mauerkirchen 140 "
3. S t e i n s c h n e i d e r ATSV Trimmelkam 115 "

Für die Wettbewerbsleitung:
Ing. Karl Zwirchmayr

DIE MODELLFLUG-

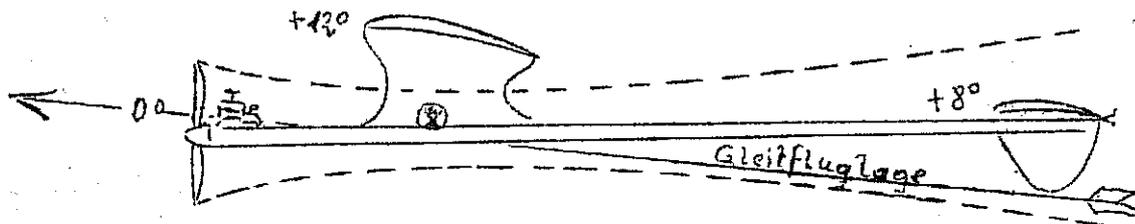
ENTWICKLUNGSGRUPPE BERICHTET

Eine Betrachtung zum Parasoltyp des Steigflugmotormodells.

Der Gleitflug eines der heute üblichen Parasolmodelle ist in der Regel mäßig, vergleicht man ihn mit dem Gleitflug eines A 2 Seglers. Die aerodynamische Durchbildung wird nur zu oft beim Steigflugmodell vernachlässigt, da man sich meistens auf die gute Motorleistung verläßt. Der erste Schritt zur Verbesserung dieses Fehlers besteht meistens in der Verwendung eines hochwertigeren Tragflügelprofils von relativ größerer Wölbung und daher eines größeren Drehmoments. Dadurch wird aber die Gefahr des Überziehens beim Kraftflug größer! Eine weitere Verbesserung besteht in der günstigeren Aufteilung der Gesamtfläche auf den Flügel und das Höhenleitwerk. Die übliche Aufteilung der Gesamtfläche in 3/4 für den Flügel und 1/4 für das Höhenleitwerk, wobei also die Höhenleitwerksfläche ein Drittel des Flügels beträgt, ergibt bereits die für den Gleitflug

allein maßgebende Flügelflächenbelastung, den beachtlichen Überwert von 16 g/dm², zu dem aber noch der schädliche Widerstand des großen Höhenleitwerkes kommt. Bei einem kleineren Höhenleitwerk ergibt sich aber wieder im Kraftflug die größere Gefahr des Überziehens. Bei gegebener Luftschraubenstrahlgeschwindigkeit, sowie bei gegebener Größe und Profilgebung des Höhenleitwerkes, wird der für das Stabilisieren im Kraftflug nötige Auftrieb am Höhenleitwerk durch den Anstellwinkel des Höhenleitwerkes gegen den Strahl bestimmt. Ein relativ kleines Höhenleitwerk von ca. 15 - 20% von der Flügelfläche braucht erfahrungsgemäß eine Strahlanstellung von ca. 8 Grad plus, um genügend zu wirken.

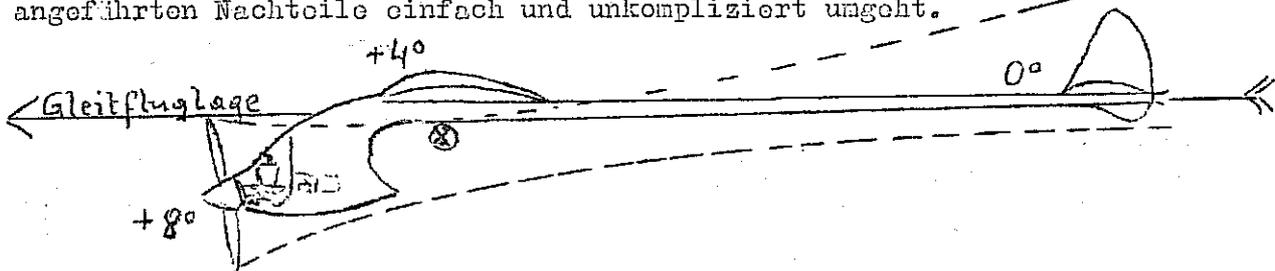
Beim normalen Parasoltyp ergibt sich dann folgender Entwurf (Bild 1):



Der Motor liegt in Höhe des Höhenleitwerkes und hat null Grad Schrägung. Das Höhenleitwerk hat 8 Grad Strahlanstellung und damit auch 8 Grad Einstellung. Nehmen wir an, die Einstellwinkeldifferenz zwischen Flügel und Höhenleitwerk sei das Minimum von 4 Grad. Damit ergäbe sich für den Flügel ein Einstellwinkel von 12 Grad. Dieser normale Parasolentwurf hat nun den Nachteil, daß der Rumpf im Gleitflug sehr ungünstig in der Luft liegt. Wenn wir annehmen, daß der Flügelanstellwinkel im Gleitflug 4 Grad beträgt, dann wird der Rumpf mit minus 8 Grad angeströmt. Bei Berücksichtigung eines Flügelabwindes verschlechtert sich die Situation da ja, wenn man logisch denkt, dies keineswegs günstig ist. Bei 8 Grad Anstellung wird natürlich die Stirnfläche beträchtlich größer und vor allem besteht zusätzlich die Gefahr, daß die Strömung an den Kanten des Rumpfes zum Abreißen gebracht wird und dadurch natürlich sehr viel zusätzlicher Widerstand verursacht wird.

Um nun diesen Nachteil der ungünstigen Rumpflage zu umgehen, würde man die nötige 8 Grad Strahlanstellung auch so erreichen können, indem man den Motor minus 8 Grad abwärts schrägt und das Höhenleitwerk mit 0 Grad einstellt. Es zeigt sich jedoch, daß bei minus 8 Grad Motorneigung der Strahl bereits weit über das Höhenleitwerk hinweggeht und dieser daher fast ohne Wirkung bleibt. Es gibt allerdings einen Ausweg: Man setzt oben das Höhenleitwerk um einen entsprechenden Betrag höher, z.B. auf das Seitenleitwerk, damit es wieder voll vom Strahl erfaßt wird. Diese Variante des Parasoltyps hat in der Praxis befriedigende Ergebnisse gebracht. Leider hat auch diese Variante eine Reihe von Nachteilen. Ein auf dem Seitenleitwerk befestigtes Höhenleitwerk ist meistens eine wackelige Angelegenheit. Speziell beim Motormodell ist jeder nicht festsitzende Bauteil eine Katastrophe. Weiters: Der Flügel sitzt am Parasol und kann nicht nach vor oder zurück verschoben werden, um eventuelle Korrekturen der Schwerpunktanlage für den besten Gleitflug vornehmen zu können. Es wird also dann meistens mit den Einstellwinkeln variiert und die Katastrophe ist so dann komplett. Entweder ist dann der Gleitflug nicht optimal wenn der Steigflug stabil ist - oder der Gleitflug ist gut, aber der Steigflug ist nicht zu beherrschen. Es gibt dann "Unterschneider" usw. Das ist ziemlich

ärgerlich und dabei gar nicht notwendig. Dazu kommt noch: Die Seitenfläche, des an sich schädlichen Widerstand hervorrufenden Parasols, sitzt um den Schwerpunkt herum - wirkt also beim seitlichen Abrutschen in Steilkurve von sehr gering, da sie keinen Hebel und damit kein Gegenmoment um die Hochachse als Gegenwirkung gegen das eindrehende Moment des Seitenleitwerkes erzeugen kann. Sie bremst nur das Abrutschen an und für sich etwas, ohne jedoch das Modell um die Hochachse zurückzudrehen. Weiters ergibt die um den Schwerpunkt liegende Seitenfläche des Parasols auch keine, entgegen dem Luftschrauben - Rückdrehmoment wirkende Kraft um die Hochachse, wie zum Beispiel ein hinter dem Schwerpunkt und unter der Strahlachse liegendes Seitenleitwerk. - Ferner sitzen die heutigen leichten Motore meistens relativ weit vor dem Flügel und können nicht ohne bedeutende Vergrößerung des Parasols durch diesen mitverkleidet werden. Sie müssen daher meistens mit eigener Verkleidung versehen werden oder bleiben meistens offen und viel Widerstand erzeugend, stehen. Bild 2 zeigt nun eine weitere Variante des Parasoltyps, die die oben angeführten Nachteile einfach und unkompliziert umgeht.



1. Flügel und Höhenleitwerk können wie bei einem Segler optimal eingestellt werden: Flügel 4° ; Leitwerk 0° . Der Rumpf liegt nun genau in Gleitflugrichtung und erregt so den geringsten Widerstand.
2. Auch im Kraftflug ist die Rumpfanordnung vorteilhafter, denn der Rumpf liegt jetzt nur am Rande des Luftschraubenstrahles.
3. Der Flügel ist am Rumpf leicht nach vor und zurück verschiebbar und die Schwerpunktstrimmung leichter möglich.
4. Die Seitenflächen der Motorverkleidung, die zugleich den Parasol bilden (um den Flügel aus dem Strahl zu bringen), liegen nun beträchtlich vor dem Schwerpunkt und wirken dadurch beim seitlichen Rutschen um die Hochachse rückdrehend.
5. Da Seitenflächen vor dem Schwerpunkt unter der Strahlachse und Seitenflächen hinter dem Schwerpunkt über der Strahlachse mit dem Luftschrauben - Rückdrehmoment gleichsinnig - wenn auch um die Hochachse arbeitend dieses also verstärken - wirken dagegen Seitenflächen hinter dem Schwerpunkt unter der Strahlachse entgegen dem Luftschrauben - Rückdrehmoment (welches das Modell um die Längsachse schräg legen will). Die Motorverkleidung wirkt also durch ihre Lage dem Rückdrehmoment entgegen.
6. Die Motorverkleidung - zugleich Parasol - hat zusammengefaßt, die am geringsten mögliche Stirn - und Oberfläche, also den geringsten, schädlichen Widerstand.

Als Nachteil dieser Variante des Parasoltyps, muß der obenliegende Rumpf bezeichnet werden. Es ergibt sich dadurch eine nicht so tiefe Schwerpunktlage, wie beim unten liegendem Rumpf des üblichen Parasols. Nun wird jedoch der Parasol nicht nur wegen der tieferen Schwerpunktlage und damit besseren Querlage angewendet, sondern hauptsächlich deshalb, weil damit der Flügel außerhalb des Luftschraubenstrahles zu liegen kommt und so seine symmetrische Auftriebsverteilung behält.

Weiters ist ja das Gewicht des Rumpfes im Verhältnis zum Gesamtgewicht gering, so daß also auch der Schwerpunkt nur geringfügig wandert. Auch das kleine leichte, nun höher sitzende Leitwerk, bringt keine wesentliche Verschiebung. Der Nachteil wird jedenfalls durch die größere Sicherheit beim Rutschen weitgehendst ausgeglichen. Im Folgenden seien die Grundgedanken über den Detailentwurf des neuen Rumpfes dargelegt.

- 1.) Vorausgesetzt sei, daß der Flügel außerhalb des Propellerstrahles liegen soll und
- 2.) daß sich der Rumpf zusammensetzt aus dem Rohrträger, der Motorenverkleidung und dem Übergang beider.

Als Rohrträger hat sich der übliche Rohrrumpf von dreieckigem, rechteckigem oder rundem Querschnitt auch hier bewährt.

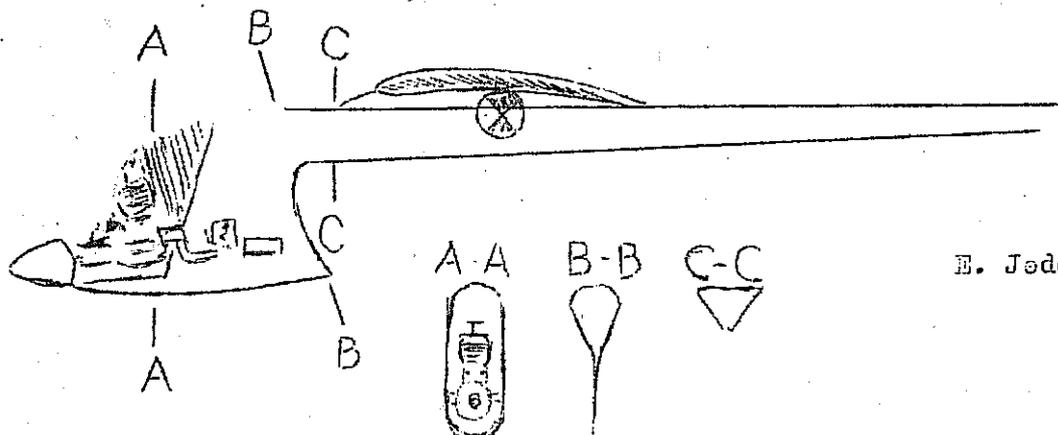
Bei der Motorenverkleidung sind die Maße des verwendeten Motors als Ausgangspunkt zu nehmen, denn damit ist der Mindestquerschnitt des Körpers gegeben. Die Länge des Körpers wird so groß bemessen, daß eine wirbelfreie Umströmung gewährleistet ist. Also vom Punkt der größten Breite wird der Tiefe nach die Breite rückwärts zu etwa viermal genommen.

Die Abrundung nach vorn ist weniger empfindlich und läßt sich übergehend in den Propellerspinner günstig lösen.

Die Verbindung der Motorenverkleidung und des Rohrträgers soll mit kleinstem Ausmaß, jedoch gut ausgerundeten Übergängen erfolgen.

Als Ausgangspunkt ergibt sich die Größe der Luftschraube, denn von ihr hängt die Höhe des vorderen Gesamtkörpers ab, da ja der Flügel außerhalb des Strahles liegen soll.

Berücksichtigt man einerseits die hinter dem Propeller liegende Strahlverengung und andererseits einen gewissen Sicherheitsabstand des Flügels zum Strahlaußenrand, so kann man den Flügel in der Höhe gleich dem Radius der Luftschraube anordnen, da sich ja der Strahl nach der Verengung wieder zu erweitern beginnt. Als weitere Richtlinie für die Höhe bzw. der Luftschraubenachse, ergibt sich die Forderung, daß das Höhenleitwerk im Strahl liegen soll. Dabei hat sich gezeigt, daß es vorteilhaft ist, die Strahlachse ein wenig (ca 2 - 3 cm) über das Höhenleitwerk hinweggehen zu lassen, da dadurch die Oberseite des Höhenleitwerkes in eine schnellere Strömung als die Unterseite zu liegen kommt und mehr Auftrieb während des Kraftfluges erzielt wird. Wenn also die Strahlanstellung des Höhenleitwerkes feststeht, so ergibt sich aus dem Winkel die entsprechend tiefe Lage der Propellerachse. Die leichte Zugänglichkeit zum Motor kann durch eine leicht abnehmbare Verkleidung erreicht werden. Tank, Sperrvorrichtung und Zeitschalter sind ohne Schwierigkeit in der Verkleidung hinter dem Motor anzuordnen (siehe Bild 3).



ACHTUNG!

ACHTUNG!!

Die Materialstelle bleibt
ausnahmslos vom 1. JULI
bis 31. AUGUST

geschlossen!!

Briefe und Bestellungen
können in dieser Zeit nicht
erledigt werden!!!

