

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



6. Jahrgang
1960
Juli
7

EIN BILD AUS DEM GESCHEHEN
DER BUNDESMEISTERSCHAFT 1960!

Übermittelt von Fenz Heinz/Graz.

DIE A/2-BUNDESMEISTERSCHAFTEN UND A/2-KADERMEISTERSCHAFTEN DES ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORTVERBANDES

Zu Pfingsten 1960 in Wiener Neustadt

Ergebnisse:

A/2-BUNDESMEISTERSCHAFT:

I. Mannschaftswertung Junioren bis 18 Jahre:

1. Steiermark 1742 Punkte
(Köck, Almer, Lessiak)
2. Kärnten 1343 Punkte
(Mörtl, Cerne)
3. Niederösterreich 1254 Punkte
(Unfried, Hlavka)

II. Mannschaftswertung der offenen Klassen:

1. Entwicklungsgruppe - ÖMV Bund.
(Köppel, Tlapak, Zimmermann)
2230 Punkte
2. Tirol 2180 Punkte
(Kniely, Kniely, Salzburger)
3. Niederösterreich 2074 Punkte
(Haiden, Unfried, Hlavka)

III. Einzelwertung der offenen Klasse:

1. Fritsche Erwin, Bregenz, 826 Punkte
2. Haiden Alfred, St.Pölten, 820 Punkte
3. Cerne Volker, St.Veit, 804 Punkte
4. Kniely Walter, Kufstein, 802 Punkte
5. Zimmermann Kurt, Wien, 792 Punkte
6. Seitner Johann, Eisenerz, 766 Punkte
7. Kragl Josef, St.Valentin 762 Punkte
8. Hirsch Bernd, St.Margarethen 763 Punkte
9. Burgstaller Johann, St.Margarethen 745 Punkte
10. Tlapak Leopold, Wien 742 Punkte.

IV. A/2 - Kadermeisterschaften:

1. Kniely Walter, Kufstein 1672 Punkte
2. Salzburger Max, Kufstein 1565 Punkte
3. Zimmermann Kurt, Wien 1542 Punkte
4. Haiden Alfred, St.Pölten 1536 Punkte
5. Seitner Johann, Eisenerz 1518 Punkte
6. Cerne Volker, St. Veit 1456 Punkte
7. Prantl Gustav, Wien 1433 Punkte
8. Kalcher Fritz, Weiz 1403 Punkte
9. Almer Roland, Feldbach 1401 Punkte
10. Köppel Josef, Wien 1387 Punkte.

Bemerkungen:

Die Sieger der A/2-Bundesmeisterschaft wurden aus fünf Durchgängen ermittelt. Von 58 gemeldeten flogen tatsächlich 48 Teilnehmer. Davon erreichten 26 Wettbewerber über 600 Punkte und wurden zur ersten A/2-Kadermeisterschaft zugelassen und hatten weitere 5 Durchgänge zu absolvieren. Die Kadermeisterschaften dienen dazu, einen ÖMV-Bundeskader der besten Spitzensportler der jeweiligen Sparten auszuwählen, welcher im allgemeinen besonders gefördert und bei Bewerben außerhalb des ÖMV speziell betreut werden soll.

Vorwegnehmend kann festgestellt werden, daß gegenüber den A/2-Bundesmeisterschaften in Linz 1959 ein gewaltiger Fortschritt festzustellen ist. Dieser Fortschritt prägt sich vor allem in der Breite unserer A/2-Spitze aus. So haben wir derzeit etwa 20 A/2-Modelle, die internationale Qualität erreichen und etwa 12 Wettkämpfer von menschlicher und modellfliegerischer Reife, die den ÖMV auf gesamtösterreichischer oder internationaler Ebene würdig vertreten könnten.

An den 20 Spitzenmodellen ist nichts wesentliches auszusetzen; Flugleistung, Flugstabilität, Flugeigenschaften, Festigkeit und Bauausführung sind nach dem derzeitigen Stand ausreichend und dem internationalen Niveau entsprechend.

Baulich gesehen hat die Vollbalsa Standardbauweise weiter bedeutend an Boden gewonnen und war heuer eindeutig erfolgreicher als die Skelettbauweise. Bei der Bundesmeisterschaft wurde sie bei den ersten 10 Plätzen vom 3., 4., 5., und 10. Sieger und in der Mannschaftswertung von der 11., 2., und 6. Siegermannschaft geflogen. In der Kadermeisterschaft waren von 26 Teilnehmern 14 mit Flügeln in Standardbauweise und sie wurde vom 1., 2., 3., 6., 8., 9. und 10. Sieger verwendet. Besonders erwähnenswert ist, daß Kurt Zimmermann mit dem "Original-ÖMV-A/2-Standard-Modell", welches lediglich für die Einführung in den A/2-Wettbewerbsmodellflug entwickelt wurde, den 5. Platz bei der Bundesmeisterschaft und den 3. Platz in der Kadermeisterschaft erreichen konnte, obwohl er als einziger mit diesem Modell antrat. Der Erfolg der Standardbauweise ist einmal in der höheren Leistungsfähigkeit eines voll die Form haltenden Flügels zu suchen, wie dies auch die letzten Messungen von Schmitz bestätigen, andererseits darin, daß die größere Gruppe der Spitzenköpfe auch aus ökonomischen Gründen zur Standardbauweise überging, woraus schon allein nach der Wahrscheinlichkeit der breitere Erfolg der "Brettl-Modelle" erklärbar wäre.

Die etwa 12 besten Wettkämpfer (was 4 Mannschaften ergeben würde) zeigten einsetztechnisch wenig Mängel. Da das Wetter zwar wenig Wind, jedoch extreme thermische Verhältnisse bot, - wo vorher Aufwind war, war oft fast Sekunden später stärkster Abwind - wurde hierbei jedoch jeder kleinste einsetztaktische Mangel erbarmungslos sichtbar, was selbst den langjährigen Spitzenreitern arg zu schaffen machte und sich am besten daran beurteilen läßt, daß nicht ein einziger Teilnehmer 5 Max. hintereinander erreichte, obwohl im Wettbewerb wenigstens 3 solche "Fünfer dran" waren. Und die Einsetztaktik ist auch auf internationaler Ebene das Feld, auf dem derzeit

die "Schlacht geschlagen" wird.

Eine Analyse der Erfolge zeigt, daß diese fast ausnahmslos von Mitgliedern kleiner Leistungsgruppen, die sich jeweils um einen überragenden Kopf scharen, errungen werden. Von diesem erhalten Sie den Schwung, die technischen Unterlagen und die Betreuung beim Wettbewerb, was nicht selten über die Kräfte dieses "spiritus rector" seiner Gruppe geht, so er selbst noch aktiv am Bewerb teilnehmen muß und was dann seine eigene gute Platzierung beeinträchtigt.

Neben der Entwicklungsgruppe des Bundes in Wien bestehen solche erfolgreiche Gruppen in A/2 bereits in folgenden Ländern, was sehr schön in der Mannschaftswertung zum Ausdruck kam:

in Tirol: Kufstein um Hein KEUSCH
in N.Ö.: St.Pölten um Josef BASELHOFER
in O.Ö.: St.Valentin um Josef KRAGL
in Steiermark: St.Margarethen um Bernd HIRSCH
in Steiermark: Feldbach um Hans REINRATH.

Zieht man das Resümee aus dem Gezeigten, so ergäbe sich für die Zukunft der A/2-Sparte:

A. Für die leitenden Techniker:

1. Verbesserung der einsatztaktischen Qualitäten der Modelle.
2. Taktischer und technischer Mannschaftsbetreuung durch selbst nicht aktiv teilnehmende Betreuer.
3. Weitere Leistungssteigerung der A/2-Modelle.

B. Für die Organisationsleiter:

Gesteigertes Augenmerk auf die Förderung der "geistigen Väter" als der Kristallisationskerne der einzelnen Gruppen zu richten.

C. Für die Sportleiter:

Weitere und härtere Auslosemeisterschaften durchzuführen.

Erich Jedelsky

Bundestechniker für Modellflug im ÖMV.

GESAMTERGEBNISSE:

1. Fritsche Erwin,	Bregenz	176	180	180	137	153	826
2. Haiden Alfred,	St.Pölten	178	138	144	180	180	820
3. Corne Volker,	St.Veit	132	180	180	180	132	804
4. Kniely Walter,	Kufstein	180	82	180	180	180	802
5. Zimmermann Kurt,	Wien EG	180	180	180	180	72	792
6. Seitner Johann,	Eisenerz	180	134	148	163	141	766
7. Hirsch Bernhard,	Knittelfeld	180	180	180	84	139	763
8. Kragl Josef,	St.Valentin	180	102	180	180	120	762
9. Burgstaller Johann,	Knittelfeld	130	180	46	180	159	745
10. Tlapak Leopold,	Wien EG	180	180	180	73	129	742
11. Broith Franz,	Wien EG.	134	142	180	176	90	722
12. Salzburger Max,	Kufstein	92	180	168	152	123	715
13. Fenz Hugo,	St.Valentin	180	66	101	180	180	707
14. Hlavka Hans,	St.Pölten	180	180	28	180	130	698
15. Reinrath Hans	Feldbach	108	51	179	180	180	698
16. Köppel Josef,	Wien EG	80	180	110	180	146	696
17. Kalcher Fritz,	Weiz	107	180	66	180	143	676
18. Almer Roland,	Feldbach	80	180	180	127	96	663
19. Kniely Klaus,	Kufstein	180	161	180	111	31	663
20. Prantl Gustav,	Wien EG	35	180	180	180	87	662
21. Jedelsky Erich,	Wien EG	60	180	61	180	180	661
22. Unfried Herbert,	St.Pölten	180	76	50	180	149	634
23. Sutter Gerhard,	Kagran	74	110	117	152	180	633
24. Hlavka Peter,	St.Pölten	36	180	45	180	179	620
25. Lesjak Günther,	Graz	180	120	40	180	87	607
26. Schneck Rupert,	St.Pölten	105	180	43	180	99	607
27. Brichta Karl,	Weiz	180	180	50	117	69	596
28. Egger Franz,	St.Valentin	180	180	86	90	58	594
29. Kousch Heinz,	Kufstein	60	180	118	127	91	576
30. Zimmermann Heinz,	St.Valentin	106	65	180	45	180	576
31. Kleinmair Michael,	Feldbach	52	152	180	60	119	563
32. Mörzl Hans Wolf,	Villach	180	169	85	52	53	539
33. Haselhofer Josef,	St.Pölten	80	115	72	180	83	530
34. Reiter Herwig,	Eisenerz	145	67	57	67	154	490
35. Glaser Gerhard,	Knittelfeld	40	116	67	70	180	473
36. Köck Manfred,	Knittelfeld	79	53	57	167	116	472
37. Krammer Otto,	Moidling	54	76	89	80	122	421
38. Lechner Josef,	Floridsdorf	51	41	101	180	45	418
39. Lox Johann,	Judenburg	180	100	83	18	37	418
40. Aigner Harald,	St.Pölten	32	180	45	45	110	412
41. Burger Klaus,	Floridsdorf	60	62	108	25	81	336
42. Artner Norbert,	St.Veit	48	41	89	42	80	300
43. Haiden Klaus,	Graz	42	35	82	29	109	297
44. Mille Josef,	Floridsdorf	47	115	52	44	33	291
45. Damm Albert,	Judenburg	87	48	37	8	20	200
46. Rinder Haymo,	Knittelfeld	44	67	--	--	--	111
47. Tommel Richard,	Judenburg	11	36	--	--	--	47
48. Lechner Werner,	Floridsdorf	37	--	--	--	--	37
49. - 58. ausgefallen!							

=====

JUGENDWERTUNG:

1. Cernc Volker	804	5. Lesjak Günther	607
2. Almer Roland	663	6. Mörtsch Hans	539
3. Unfried Herbert	634	7. Köck Manfred	472
4. Hlavka Peter	620	8. Haiden Klaus	297

M A N N S C H A F T S W E R T U N G :

JUGEND:

1. Steiermark	1742
2. Kärnten	1343
3. Niederösterreich	1254

OFFENE KLASSE:

1. Entwicklungsgruppe	2230	6. Steiermark (Feldbach)	1924
2. Tirol	2180	7. Niederösterreich 2	1835
3. Niederösterreich 1	2074	8. Steiermark	1674
4. Oberösterreich	2063	9. Kärnten	1343
5. Steiermark (Knittelfd.)	1981	10. Wien	1045
		11. Vorarlberg	826.

K A D E R W E R T U N G :

1. Kniely Walter	802	180	150	180	180	180	180	1672	B
2. Salzburger Max	715	130	180	180	180	180	180	1565	B
3. Zimmermann Kurt	792	180	140	70	180	180		1542	B
4. Haiden Alfred	820	180	180	97	79	180		1536	
5. Seitner Johann	766	118	147	180	180	127		1518	
6. Cernc Volker	804	36	76	180	180	180		1456	B
7. Prantl Gustav	662	71	180	180	160	180		1433	
8. Kalcher Fritz	676	180	89	160	118	180		1403	
9. Almer Roland	663	180	108	180	180	90		1401	B
10. Köppel Josef	696	131	106	94	180	180		1387	B
11. Fritsche Erwin	826	162	94	60	180	31		1353	
12. Hlavka Hans	698	110	144	41	180	180		1353	
13. Medolsky Erich	661	117	149	135	180	108		1350	B
14. Hirsch Bernhard	763	180	77	94	101	102		1317	
15. Burgstaller Johann	745	155	107	180	77	44		1308	
16. Kragl Josef	762	105	75	27	180	157		1306	
17. Schneck Rupert	607	180	166	169	60	89		1271	
18. Kniely Klaus	663	129	113	82	91	180		1258	B
19. Keinrath Hans	598	78	95	180	79	108		1238	B
20. Lesjak Günther	607	80	180	87	94	172		1220	B
21. Sutter Gerhard	633	102	154	24	101	180		1194	
22. Fenz Hugo	707	54	112	180	78	56		1187	B
23. Hlavka Peter	620	70	120	84	67	180		1141	
24. Tlapak Leopold	742	103	103	--	--	--		946	B
25. Breith Franz	722	145	73	--	--	--		940	B
26. Unfried Herbert	634	73	--	--	--	--		707	

(Das "B" hinter der Wertung bedeutet, daß diese Teilnehmer Vollbalsamodelle flogen).

DIE JETEX-BUNDESMEISTERSCHAFTEN DES ÖMV.
zu Pfingsten 1960 in Wiener Neustadt

=====

Ergebnisse:

1. Kniely Walter, Kufstein	4	Pkt.	Jetex 100
2. Jedelsky Erich, Wien	3	"	Jetex 100
3. Köppel Josef, Wien	3	"	Jetex 200
4. Fenz Heinz, Graz	3	"	Jetex 100
5. Czerny Franz, Eisenerz		"	Jetex 50
6. Kniely Klaus, Kufstein		"	Jetex 100
7. Lesjak Günther, Graz		"	Jetex 100

Bemerkungen:

Die Sieger wurden aus 5 Starts ermittelt. Von 8 gemeldeten Teilnehmern flogen 7. Davon erreichten 4 Teilnehmer über 300 Punkte. Es wurden verwendet: 5 Jetex "Jetmaster" (100), 1 Jetex 50 und 1 Jetex 200.

Der erste und zweite Sieger flogen Modelle in Vollbalsa Standardbauweise. Der Bewerb erfolgte zeitlich früh und spät abends, praktisch ohne Aufwindinfluß, so daß erstmalig ein Überblick über die reinen Leistungen erhältlich wurde. Hieraus wurde ersichtlich, daß die Zellen noch leichter und als Antrieb die Jetex 200 zu bevorzugen sein wird.

Der Hauptgrund für die geringe Verbreitung und damit Konkurrenz und damit Leistung der "Jetex"-Modelle dürfte derzeit im immer noch zu hohen Preis der Treibsätze liegen.

Diese Klasse, wie auch der Elektro-Flug, von welcher Art erstmalig Franz Breith ein Modell vorführte - hätten Aussicht auf weitere Verbreitung.

Erich Jedelsky.

Nun ein Bericht in chronologischer Reihenfolge der diesjährigen zweiten Bundesmeisterschaften in Wiener Neustadt zu Pfingsten, bei welchen die Klassen Jetex und A/2 und der erstmalig durchgeführte Konstruktionswettbewerb ausgetragen wurden:

Die Meisterschaften begannen mit dem Konstruktionswettbewerb am Pfingstsamstag um 14 Uhr. Es hatten sich 4 Teilnehmer bzw. Teams gemeldet. Die Wertung wurde von Ing.Kenzian, Ing.Prantl, Adi Meixner und Erich Jedelsky abgenommen. Es wurde nach folgenden Gesichtspunkten gewertet:

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| 1. IDEE: | 5 Punkte, Faktor 2 |
| 2. REALISIERUNG: | 5 Punkte, Faktor 2 |
| 3. WERT FÜR DEN VERBAND: | 5 Punkte, Faktor 1 |

Sieger wurde Keinrath Hans mit seinem Thema samt Ausführung: "Neue Vollbalsa-Tragfögelbauweise". An zweiter Stelle landete das Team Kniely - Keusch, mit ihrer Bearbeitung "Fögelverzug, neue Hochstartmethode mit Thermikzeitschalterbegrenzung". Als dritter wurde Sbaschnigg mit seiner "Luftschraubenherstellung auf ökonomische Art" gewertet und an vierter Stelle kam Kragl mit seinem "Vollbalsarumpf". Über die einzelnen Themen berichten wir an anderer Stelle.

Um 18 Uhr begannen dann die fliogerischen Bewerbe mit zwei Durchgängen "Jetex". Das Wetter war ideal, fast windstill und bedeckt. Kurz darauf hörte man schon das wohlbekannte Zischen und die ersten Modelle gingen hoch, oder auch nicht. Jetzt ist es soweit, daß die Modelle auch richtig und ohne Kapriolen fliegen. Für die Zuschauer ist dadurch das komische Moment entfallen. Es geht also auch bei den Jetexmodellen richtig wettkampfmässig zu.

Pfingstsonntag war dann Großkampftag. Um 7 Uhr begannen wiederum die Jetexmodelle mit einem Durchgang.

Um 8 Uhr kamen dann die 1/2-Segler dran. Es war herrliches Wettbewerbswetter. Leicht bewölkt, Wind 2 - 3 m/sec. Der erste Durchgang begann etwas zögernd, bevor jeder sein Ablageplätzchen fand, doch ging dann die Meisterschaft mit vollem Schwung voran. Im ersten Durchgang wurden 16 Volle geflogen. Es gab einige Verwarnungen wegen Springens und auch für Wegwerfen der Hochstartrollen. Im weiteren Verlauf wurde letzteres mit Disqualifikation geahndet. Langsam wäre es an der Zeit, sich diese "Unarten" abzugewöhnen. Beim zweiten Durchgang wurde 19 mal die volle Zeit geflogen, davon flogen 7 Mann zum zweiten Mal ein Max. Im dritten Durchgang konnte 13 mal die Maximalzeit erreicht werden. Mit der vollen Wertung blieben aber nur mehr 3 Mann übrig. Der vierte Durchgang brachte wiederum 19 Max., aber diesmal nur mehr einen mit der vollen Wertung. Interessanterweise war dieses Modell ein Original "Standardmodell". Nach dem 4. Durchgang wurde die Mittagspause eingeschoben. Über das Fliegen selbst wäre zu sagen, daß es eine reine Freude war, den Flügen der Modelle zuzusehen. Das Niveau hat sich sehr gehoben und man sah keinen nennenswerten Bruch. Ebenso wurden nur relativ wenig Fehlstarts gemacht.

Zu Mittag kam ein Gewitter. Als allerdings der fünfte und letzte Durchgang für die Bundesmeisterschaften begann, war es bereits wieder trocken. Der Wind hatte etwas gedreht und so wurde der Start verlegt. Hier hieß es dann fleißig Thermiksuchen, denn es war nach dem Regen nicht viel los. Die Favoriten wurden mächtig von Absaufern getroffen und so war noch alles drin. Man ersieht dies, daß bei diesem Durchgang mit nur 8, die wenigsten Max. geflogen wurden. Die volle Wertung erreichte wiederum keiner. Die Bundesmeisterschaft war somit beendet.

Für 26 Teilnehmer, die mehr als 600 Punkte beisammen hatten, ging es nach kurzer Verschnaufpause weiter an die nächsten 5 Durchgänge. 3 Davon wurden noch am Sonntag geflogen. Der sechste brachte 7, der siebente 4 und der achte ebenfalls 4 mal Max. Man sieht also, das Gelände und die Wetterlage waren nicht mehr so günstig wie am Vormittag. Als Tagesausklang flogen nun noch einmal die Jetexmodelle, diesmal ihre letzten beiden Durchgänge. Hier sicherten sich Kniely und Jedelsky die Führung. Köppls 200 war noch nicht richtig eingeflogen, denn trotz doppelter Motorlaufdauer ging er mit gleicher Höhe wie die anderen auf die Reise. Fenz kämpfte auch noch tapfer mit, doch langte es nicht mehr für einen Preis. Ich persönlich darf nicht viel sagen, denn mein Modell glich eher einem Propeller als einem Flugzeug, aber 1 1/2 Loopings nach vorne im Gleitflug, das muß erst einer nachmachen! Wenn ich aber etwas zu den Jetexmodellen sagen darf, so habe ich das Gefühl, daß diese bei uns zu sehr als Segler ausgelegt werden, dadurch zu langsam

sind und dadurch wiederum die Düse unrationell arbeitet. Es heißt doch, eine Rakete gibt umsomehr Leistung ab, je schneller sie fliegt. Daß unsere Jetexmodelle schnell flogen, kann aber niemand behaupten. Hier dürfte der Hund begraben sein, daß keine besonderen Höhen erreicht wurden.

Am Pfingstmontag wurden dann die letzten beiden Durchgänge geflogen. Es herrschte an diesem Tag wohl das beste Wetter der ganzen Meisterschaften. Strahlend blauer Himmel und ein Lüftchen mit max. 1 m/sec. Das Fliegen, ohne weiteres Rückholen und ohne allzuviel Laufen beim Hochstarten wurde dadurch direkt zum Vergnügen. Die Zeitnehmer mußten ihre Augen nicht strapazieren. Es war ein richtig gemütliches Fliegen ohne Zank und Hast. Wirklich schön. Beim 9. Durchgang wurden 11 Max. geflogen und beim 10. wurde das Dutzend voll gemacht.

Die Bundes- und Kademeisterschaften waren damit fliegerisch zu Ende.

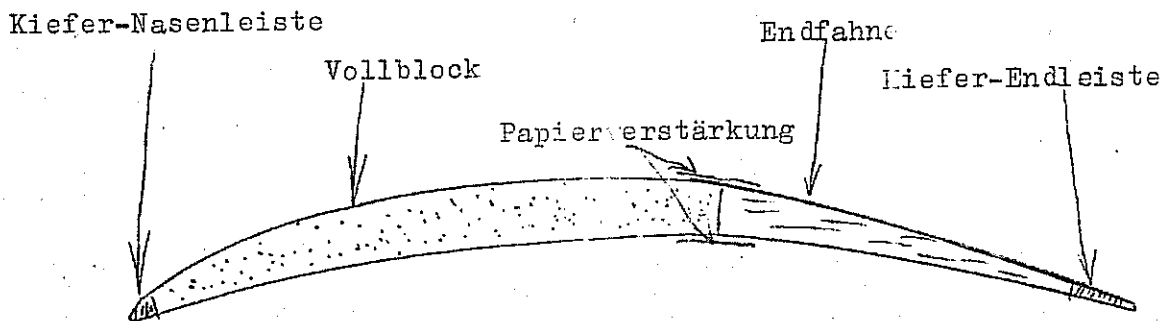
Am Samstag-Abend konnte man noch den "Silentius" von Herrn Breith bewundern (Elektriflug). Von 1 m/sec. Steigen, wie im Prospekt angegeben, konnte man allerdings nicht viel bemerken, es waren bestenfalls 10 cm/sec. Dabei ist das Modell um einiges leichter als vorgeschrieben. Dennoch, ruhig und gemächlich ist es schon und dürfte im Kommen sein.

Um Punkt 11 Uhr (Pfingstmontag) begann die Siegerehrung. In kurzen und herzlich gehaltenen Worten dankte unser Bundesobmann allen Teilnehmern und Zeitnehmern für ihre aufopfernde Arbeit und lobte besonders den kameradschaftlichen Ablauf der Meisterschaften. Es folgte nun die Preisverteilung, bei welcher der Obmann besonders bemerkte, daß die Entwicklungsgruppe den Mannschaftswanderpreis nun schon zum zweiten Mal gewonnen hat und sich die anderen Gruppen, bzw. Länder besonders anstrengen müssen, damit er nicht für immer verloren geht. Nachher wurde noch gemeinsam das Mittagessen eingenommen. Nach und nach verabschiedeten sich die einzelnen Gruppen auch untereinander und traten die Heimreise an. Die einen enttäuscht, die anderen wieder beglückt, aber alle mit der Hoffnung, daß es das nächste Mal noch besser klappt.

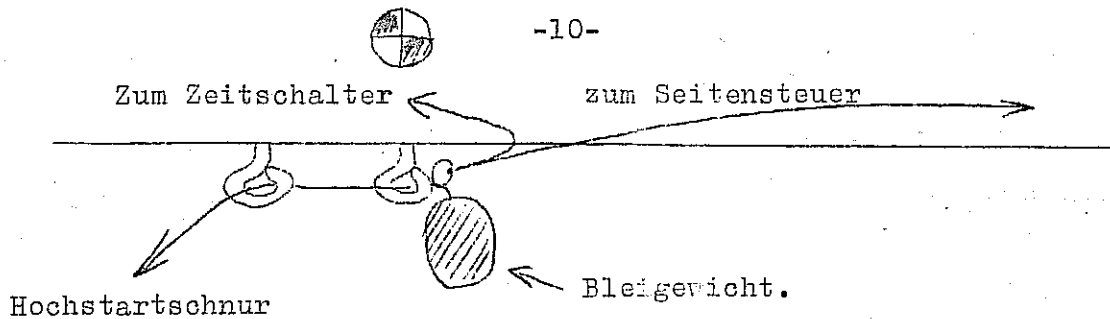
Etwas möchten wir noch nachholen. Hans Keinrath schreibt: Ich möchte unserem Bundesobmann für seine besonders aufopferungsvolle Arbeit bei den Meisterschaften im Namen nicht nur aller Fessel-, sondern auch aller Freiflieger danken und er möge uns weiter wie bisher unterstützen!

KONSTRUKTIONSWETTBEWERB:

Hans Keinrath, Feldbach, zeigte seine neuartige Vollbalsatragflächenbauweise. Hier wird ein Optimum an Formtreue für Vogelprofile erreicht, bei tragbarem Aufwand in der Herstellung und bei erträglichem Gewicht. Im wesentlichen ist diese Bauweise sehr einfach. Das entscheidende ist, daß der Vollblock und die Endfahne, die in diesem Fall aus etwas stärkerem Holz besteht, stumpf verleimt werden. Es werden auch keine Außenrippen verwendet. Nasen- und Endleiste sind aus Kiefer. Nach der Verleimung, für welche ein Kunstharzkaltleim (PVI, Movicoll o.ä.) verwendet wird und der Trocknung, werden die Flächen zunächst an der Unterseite und dann an der Oberseite mit auf Formklötze aufgeleimten Glaspapier verschliffen. Zu beachten ist, daß die Faserung im Vollblock aus 10 mm Balsa in Richtung der Spannweite verläuft, in der Endfahne aus 5 mm Balsa in Flugrichtung. Über den Stoß werden zur Verstärkung ca. 2 cm breite Streifen aus Bespannpapier geklebt. Die Lackierung erfolgt mit Nitrolack für Möbel. Mit diesen ist eine hervorragende Oberflächengüte erzielbar.



Walter Kniely und Heinz Keusch, Kufstein, haben eine ganz raffinierte Sache ausgeklügelt! Es handelt sich um die Methode des Hochstartens, bei welcher es kein ungewolltes Ausbrechen des Modelles beim Thermiksuchen gibt. Die Thermikbremse wird mit einem Zeitschalter ausgelöst. Dieser und das Seitensteuer sind über den Hochstarthaken gekoppelt und werden beim Ausklinken des Modelles in Betrieb gesetzt. Der Clou des ganzen sind zwei Ösen am Modell, durch die die Hochstartschnur geführt wird. An dieser ist ein Bleigewicht befestigt, ca. 2 dkg, welches an der hinteren Öse anliegt. Bei der Freigabe des Modelles wird ganz einfach die Hochstartschnur losgelassen und läuft durch die zwei Ösen am Modell durch und fällt zu Boden. Ob die FAI damit ganz einverstanden sein wird, ist eine andere Frage, vorläufig aber entspricht es den Bestimmungen. Es fällt kein Teil des Modelles ab, denn die Hochstartschnur gehört nicht zum Modell, es wird keine Hochstartrolle weggeworfen, denn es wird auch keine verwendet! Also ganz legal! Bitte sich aber auf letzteres nicht 100 % zu verlassen!

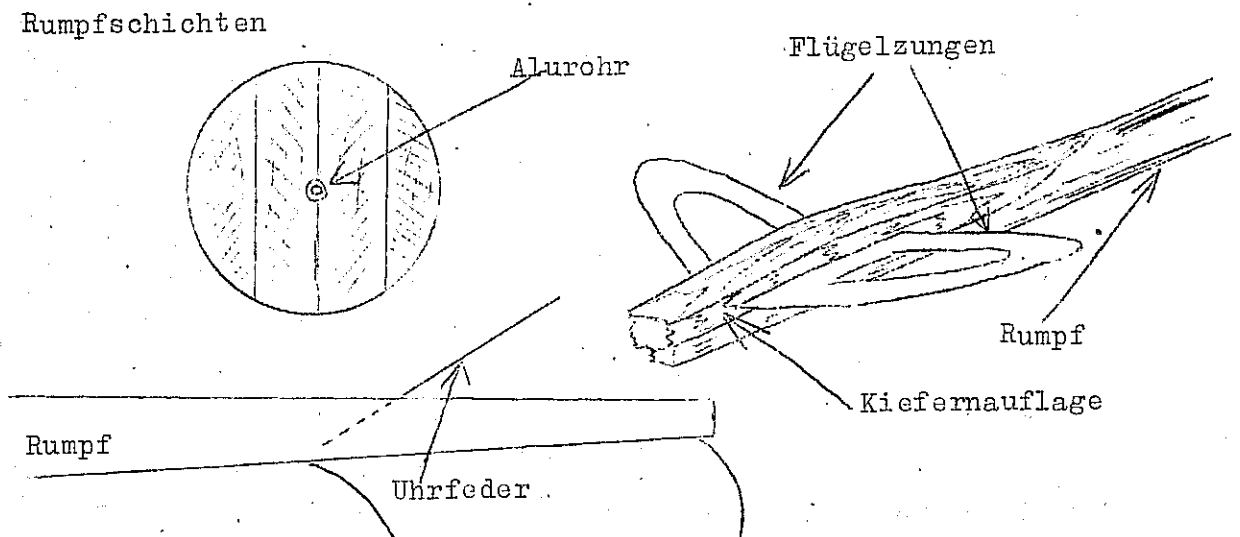


Sbaschnigg Johann, Graz, hielt sein Referat über Luftschrauben für Wakefieldmodelle und deren Herstellung auf ökonomische Art, siehe die beiden Artikel im "Modellsport" des vergangenen Jahres. Er hatte die Schablonen und auch verschiedene Blätter zur Demonstration mit. Sein Vortrag war gekonnt. Er begann mit Penaud, der als erster den Gummimotor und der auch als erster ein Höhenleitwerk verwendete und entdeckte. Sbaschnigg erwähnte, daß die ersten Luftschrauben aus Hühnerfedern waren. Später wurden diese aus Harthölzern gefertigt und in den 30 er Jahren ging man zu Balsaluftschrauben über. Diese wurden zunächst aus vollen Klötzen geschnitzt. Bilgri kam dann mit seiner Y-Schrauben, die zur Einsparung von Balsa und zur besseren Faserung der Blätter dienen. Benedek brachte dann während des Krieges die lammelierten Latten und diese hat nun Sbaschnigg weiterentwickelt. Er beschreibt dann seine Bauweise im Detail. Hierzu: die Holz Auswahl ist besonders wichtig und erfordert intensives und jahrelanges Suchen. Die Verleimung muß mit äußerster Sorgfalt erfolgen, damit diese nicht wieder aufgehen. An der Wurzel muß die Steigung genau kontrolliert werden, dabei ist zu beachten, daß die Spannung in den Blättern nachläßt, wobei die Steigung etwas größer wird. Es wird auch empfohlen, beide Blätter symmetrisch herzustellen, also nicht zuerst eins fertig machen und dann erst das zweite zu beginnen. Die Blätter werden dann 4 mal mit Glattex gestrichen und feinst verschliffen. Zum Einlaufen des Gummis schlägt Sbaschnigg vor, dies gleichzeitig mit dem Einfliegen des Modells zu verbinden. Eine intensive Beschäftigung ist bei der Wakefieldfliegerei unbedingt notwendig, lohnt den Aufwand aber dafür mit einer der schönsten und zufriedenstellendsten Art des Modellfluges.

Kragl Josef, St. Valentin, behandelt das leidige Rumpfproblem beim Segler. Jeder von uns weiß, daß wir bisher noch keinen Rumpf haben, der Stürze und dergleichen überlebt und dabei relativ billig ist.

Kragl hat sich dieses Problem durch den Kopf gehen lassen und kam zu einer billigen Lösung. Sein Rumpf wird aus Balsabrettchen lammeliert, das heißt aus vier Schichten 5 mm. Im Innern wird ein Aluröhrchen zur Führung der Steuerleine eingebaut. Der Rumpf ist

sehr elastisch, dabei nur unwesentlich schwerer als ein Rohrrumpf und soll laut Kragl fast unbrechbar sein. Zur Befestigung der Tragflächen ist im vorderen Teil eine Kiefernauflage eingeschäftet. Die Höhenleitwerksbefestigung ist auch sehr elegant gelöst und zwar mit einer Uhrfeder als Zunge. Diese bewirkt auch gleichzeitig das Hochklappen des Höhenleitwerks beim Thermikbremsen. Als Material für den Rumpf wird Balsa - hart verwendet. Als Leim: Kaselit, Kaltleim, Movicoll o.ä.



Köppel Josef, Wien, gab außer Konkurrenz einige Tips bekannt. Besonders interessant dürfte die Vereinfachung bei der Herstellung der Tragflächen in Vollbalsa-Standard-Bauweise sein. In diversen ausländischen Zeitschriften sah man jetzt unheimlich komplizierte Bauanleitungen unserer Bauweise. Die Methode von Köppel ist dagegen ein Kinderspiel und liefert ohne besonderen Arbeitsaufwand die gleichen, wenn nicht sogar bessere Resultate. Nun zum Bau selbst. Nach dem Feinschleifen der Unterseiten des Blockes und der Fahne, werden diese mit den Unterseiten zueinander zusammengeheftet (mit Stecknadeln). Dann wird die Stoßkante gemeinsam abgeschliffen, dadurch erhält man eine tadellose Passung. Als nächstes werden die Kanten, immer noch im zusammengehefteten Zustand, mit P-leim (Kontaktkleber) eingestrichen. Nach dem Antrocknen wird der Vollblock genommen, die Stecknadeln entfernt und hochgehalten, so, daß die Endfahne nach unten hängt. (Durch das Trocknen des Leimes hat sich ein dünnes Häutchen gebildet, an dem die Fahne hängen bleibt.) Dann wird der ganze Spaß auf den Tisch gelegt und Fahne und Block zusammengedrückt, da der Leim einen gewissen Druck benötigt. Dann erst werden die Rippen an der Unterseite angeleimt. Von nun an geht das Schleifen und die Weiterbearbeitung wie normal.

DIE "WAKEFIELD"-BUNDESMEISTERSCHAFTEN DES ÖMV.
am 16. Juni 1960 in Wiener Neustadt.

=====

Ergebnisse:

I. Mannschaftswertung:

1. Steiermark 1.755
(Sbaschnigg, Mittendrein, Jantscher)
2. Wien 1.569
(Tlapak, Zimmermann, Breith)

II. Einzelwertung:

1. Mittendrein Heämut, Graz	180	114	110	114	119	637
2. Tlapak Leopold, Wien	167	180	137	65	69	618
3. Jantscher Norbert, Graz	112	74	180	58	144	568
4. Sbaschnigg Johann, Graz	84	2	114	180	150	530
5. Breith Franz, Wien	174	63	61	64	152	514
6. Zimmermann Kurt, Wien	126	67	130	63	51	437
7. Krammer Otto, Meidling	--	77	30	78	83	268

Bei den heurigen Bundesmeisterschaften beteiligten sich 7 von 12 gemeldeten Teilnehmern. Außer Wien und Steiermark beteiligte sich an diesen Meisterschaften kein anderes Bundesland obwohl man munkeln hörte, daß in einigen weiteren Ländern "Wakefield" geflogen wird und auch gute Leistungen erreicht werden sollen. Warum diese sich nicht an Meisterschaften beteiligen, ist uns allerdings unverständlich.

Die Meisterschaften fanden am 16. Juni bei relativ schönem Wetter statt. Es war bewölkt und der Wind blies mit ca. 3 m/sec. 5 Mann flogen mit Skelettmodellen, 2 mit Modellen in Vollbalsa. Die Modelle waren durchwegs sehr sauber gebaut, was ja von Teilnehmern in dieser Sparte zu erwarten ist. Leider flogen nicht alle so, wie erwartet, obzwar alle Modelle zu besseren Leistungen fähig waren, als es laut den Ergebnissen scheint. Es waren eben wieder neue Modelle und teilweise waren einige schon vor den Meisterschaften davongeflogen, so daß die Ersatzmodelle herhalten mußten. Dann wurden die Teilnehmer noch von etlichen Gummirissen geplagt, denn es war ganz schön warm. Mittendrein flog sicher und konstant und hat sich den Titel ehrlich verdient. Besonders zu erwähnen wäre vielleicht, daß er derzeit seinen Wehrdienst leistet und eigens wegen der Meisterschaften kam. Er mußte auch gleich nach den Durchgängen wieder fort, da er zum Zapfenstreich zurück sein mußte und - wie bekannt - es von Wiener Neustadt nach Graz ein schönes Stück ist.

Tlapak und Jantscher vergaben viel durch ermüdete Motoren. Kramer und Sbaschnigg ließen ihre Hauptmodelle davonfliegen, Breith verlor sein Modell durch einen vom Helfer zusammgedrückten Rumpf und Zimmermanns Modelle wollten nicht so recht.

DIE BUNDES- UND KADERMEISTERSCHAFTEN DES ÖMV IN DER
KLASSE I (Motorfreiflug)

am 18. Juni 1960 in Wiener Neustadt.

Ergebnisse:

I. Mannschaftswertung:

1. Fesselfluggruppe Meidling (Wien) (Bugl, Kirchert, Billes Krammer)	1.947 Punkte
2. Entwicklungsgruppe, Wien (Jedelsky, Köppel, Tlapak)	1.522 Punkte
3. Eisenerz, Steiermark (Czerny, Reiter, Seitner)	885 Punkte
4. Klagenfurt, Kärnten (Lagger, Truppe)	421 Punkte

II. Einzelwertung:

1. Bugl Paul, Meidling	163	134	75	180	146	698
2. Kirchert Gert, Meidling	120	93	175	89	180	657
3. Tlapak Leopold, E.G.	180	78	92	83	180	613
4. Reiter Herwig, Eisenerz	148	83	71	123	180	605
5. Billes Peter, Meidling	134	63	162	180	53	595
6. Jedelsky Erich, E.G.	163	89	47	156	10	465
7. Köppel Josef, E.G.	--	118	65	143	118	444
8. Krammer Otto, Meidling	78	62	175	104	--	419
9. Truppe Reinh., Klagenfurt	75	180	--	--	--	255
10. Czerny Franz, Eisenerz	180	--	11	--	--	191
11. Lagger Erich, Klagenfurt	125	7	34	--	--	166
12. Seitner Johann, Eisenerz	85	4	--	--	--	89
13. Jantscher Norbert, Graz	10	3	5	9	36	63

III. Kaderwertung:

1. Reiter Herwig, Eisenerz	605	90	73	82	122	180	1152
2. Tlapak Leopold, E.G.	613	--	91	180	107	131	1122
3. Köppe Josef, E.G.	444	66	82	27	72	71	762
4. Jedelsky Erich, E.G.	465	72	51	60	--	--	648

Am Samstag, den 18. Juni um 7 Uhr früh stellten sich von 18 gemeldeten 13 Teilnehmer dem Starter bei leicht bewölktem Wetter und Windstärken von 7 - 8 m / Sekunde. Teilweise erreichte der Wind bei Spitzenböen über 10 m (Sekunde). Die Teilnehmer hatten mit dem Wind schwer zu kämpfen, vor allem beim Rückholen konnte man seine sportliche Kondition zeigen. Geflogen wurde hauptsächlich mit Modellen in Vollbalsa-Standardbauweise und Auslegung, 8 Teilnehmer.

Besonders bemerkenswert ist der Sieg von "Fesselfliegern" in der Einzel- und Mannschaftswertung. Bugl und seine Mannen flogen Standardmodelle mit 2,5 ccm Motoren von Bugl und einem besonders raffinierten Motorparasol aus Alu, der sich beliebig einstellen läßt. Ich kann von den ersten drei Durchgängen nicht allzuviel berichten, da ich als Teilnehmer meinen Morgensport (Geländeläufe) absolvierte. (Zweimal Motorlaufüberschreiten und ein Max.) Zum Glück bekam ich mein Modell wieder. Truppe, Lagger und Fenz waren schlechter dran, deren Modelle konnten bis zur Abfahrt nicht gefunden werden. Kirchert ließ sein Modell ebenfalls entfliegen, worüber Bugl eine besondere Freude haben dürfte, denn sein Mannschaftsrennermotor war in diesem eingebaut. Allerdings war Kirchert so schlau, das Modell erst nach Absolvierung der 5 Durchgänge davonfliegen zu lassen.

Einige Bruch gab es auch, aber das Hauptproblem war die Motorabstellung. Fast bei jedem Durchgang wurden von den meisten Teilnehmern zwei Starts gemacht. Das Dumme bei einer Motorlaufüberschreitung ist, daß das Modell gerade dann am besten fliegt und man bei dem herrschenden Wind ganz schöne Strecken zurücklegte. Am sichersten flog das Modell von Reiter, obwohl der Steigflug noch nicht das wahre ist, denn das Modell hingte sich an die Latte wie ein Hubschrauber und erreichte dadurch nur geringe Höhen. Allerdings war es das einzige, das ohne Rücksicht auf die Windrichtung gestartet werden konnte. Bugls Modell hatte von den Standardmodellen den besten Übergang und gewann dadurch sehr viel. Jantscher sorgte in altbewährter Weise für "Volksbelustigung". Dabei flog sein kleines Modell mit dem Star 0,5 nicht einmal so schlecht, nur war die Spritbemessung eine zu ungenaue Angelegenheit, sonst hätte er eine um vieles bessere Wertung erreichen können.

Bis Mittag war dann die Bundesmeisterschaft beendet und die Überlebenden durften am Nachmittag nochmals 5 Durchgänge für die Kadermeisterschaft absolvieren. Es waren dies nur mehr "4" Mann. Außer Reiter wurden alle vom Fehlstartteufel geplagt und so sieht die Wertung dementsprechend aus. Reiter ließ sich nicht aus der Ruhe bringen und siegte in souveräner Manier.

Steiermark hatte diesmal einen Windsack samt Wimpel aufgestellt. Auf einmal war die Wimpel weg und auch an Krill's Wagen fehlte ein Rad. Dies war ein heiteres Erlebnis am Rande der BM. Am Abend war dann alles wieder in Butter und die Preisverteilung unter der bewährten Manier unseres Bundesobmannes Krill konnte stattfinden. Die Plaketten und Urkunden wurden verteilt und ebenfalls der Wanderpreis (Mannschaftswertung). Dann dankte der Bundesobmann noch allen Teilnehmern und den Funktionären und gab der Hoffnung Ausdruck, daß im kommenden Jahre noch mehr Teilnehmer zum Wettstreit erscheinen mögen.

Hiermit war auch die letzte der Freiflugbundesmeisterschaften 1960 an ihrem Ende angelangt und es hieß für ein Jahr wieder auseinandergehen!

DIE BUNDESMEISTERSCHAFTEN DES ÖMV FÜR FERNSTEUER-
MODELLE

am 25. und 26. Juni 1960 in Linz

=====

Einzelwertung: Motor-Einkanal Kat. III

1. <u>Ing. DETTELBACHER</u> Walter	Kärnten	288,0	268.3	556.3	Punkte
2. <u>PRETTNER</u> Hans	Kärnten	248.3	249.3	497.6	"
3. <u>HOFMÜLLER</u> Karl	Salzburg	219.7	234.0	435.7	"
4. <u>Dipl. Ing. WOLSCHNER</u> Wilhelm	Kärnten	194.3	252.3	446.6	"
5. <u>MOLTAS</u> Werner	O.Österr.	219.3	203.3	422.6	"
6. <u>NEUBAUER</u> Franz	Wien	223.3	175.0	398.3	"
7. <u>SCHMIDHAMMER</u> Josef	Salzburg	208.7	183.3	392.0	"
8. <u>Ing. NEUBAUER</u> Josef	O.Österr.	182.7	197.7	380.4	"
9. <u>STRAUCHS</u> Franz	O.Österr.	139.0	238.3	377.3	"
10. <u>MEINHARDT</u> Ernst	O.Österr.	150.0	190.3	340.3	"
11. <u>ROSENAUER</u> Franz	Steiermark	165.0	167.0	332.0	"
12. <u>BIRKE</u> Alfred	Wien	130.0	195.0	325.0	"
13. <u>ECKERT</u> Karl	Steiermark	172.0	26.7	198.7	"
14. <u>MITTERMEIER</u> Fritz	O.Österr.	53.3	---	53.3	"
15. <u>HAUPTMANN</u> Hermann	Salzburg	47.7	---	47.7	"
16. <u>LUSTIG</u> Wilhelm Ing.	Salzburg				Bruch
17. <u>Ing. JOHN</u> Hans	Wien				ausgefallen.

Mannschaftswertung:

1. <u>Landesgruppe Kärnten</u>	(3 Starter)	1.500.5	Punkte
2. <u>Landesgruppe Oberösterreich</u>	(2 Starter)	1.180.3	Punkte
3. <u>Landesgruppe Salzburg</u>	(3 Starter)	893.4	Punkte
4. <u>Landesgruppe Wien</u>	(2 Starter)	723.3	Punkte
5. <u>Landesgruppe Steiermark</u>	(2 Starter)	530.7	Punkte.

Einzelwertung: Motorsegler MS

1. <u>KAINZ</u> Heinrich	Kärnten	240.0	Punkte.
--------------------------	---------	-------	---------

Einzelwertung: Segler - Einkanal Kat. IV

1. <u>Dipl. Ing. Wilhelm WOLLSCHNER</u>	Kärnten	432.0	Punkte
2. <u>Ing. Walter DETTELBACHER</u>	Kärnten	431.7	Punkte
3. <u>Hans PRETTNER</u>	Kärnten	231.0	Punkte
4. <u>Karl WOLLSCHNER (11 Jahre)</u>	Kärnten	190.7	Punkte
5. <u>Heinrich KAINZ</u>	Kärnten	184.0	Punkte
6. <u>Hermann HAUPTMANN</u>	Salzburg	178.0	Punkte
7. <u>Walter WALLAND</u>	Salzburg	171.7	Punkte
8. <u>Werner MOLTAS</u>	O.Österr.	166.7	Punkte
9. <u>Josef SCHMIDHAMMER</u>	Salzburg	98.0	Punkte

Mannschaftswertung:

Kärnten mit 1.093.4 Punkten.

Bericht über die BUNDESMEISTERSCHAFTEN
1960 in Linz / Donau am 25. und 26.6.1960
=====

Schon wochenlang vorher war in sämtlichen Bundesländern unter den Fernsteuern die große Frage, wer wird heuer alles nach Salzburg kommen, denn die Meisterschaft war zuerst für Salzburg vorgesehen. Mit welchen Modellen wird die Konkurrenz angetreten? Wer wird den Sieg nach Hause bringen? Die Zeit rückte immer näher, dann war der Tag da. Nicht nach Salzburg führte der Weg, sondern Linz wurde wieder als Austragungsort auserkoren, da Salzburg wegen Renovierungsarbeiten nicht freigegeben wurde. Hörsching war ja schon allen bekannt vom Wettstreit des vorigen Jahres, aber aus dem wurde nichts und so landeten wir in Alkoven bei Linz. Alkoven ist ein ehemaliger Ausweich-Flugplatz gewesen und liegt ca. 14 km. außer Linz, Richtung Passau.

Die ersten, die schon Freitag abends eintrafen, waren die Klagenfurter. Mit 4 Autos und auf jedem dieser Autos eine große Kiste mit Modellen voll, landeten sie nach fast 300 km Fahrt um 21 Uhr am Flugplatz in Alkoven. Dort sagte man ihnen, das Quartier sei 14 km von hier entfernt. Sofort wurden von der größeren Teilnehmerschar die mitgenommenen Zelte aufgeschlagen, denn bei so schönem Wetter fährt keiner mehr 14 km zurück nach Linz. Die kein Zelt hatten, mußten doch diesen Weg zurück ins Lager antreten. Das Quartier war sehr nett, rein und von der Dusche bis zum Bett war alles da. Die aber, welche auf dem Fluggelände über Nacht blieben, hatten ihren Vorteil. Nach einer ruhigen aber windstarken Nacht erwachten sie morgens bei herrlichstem Wetter und beide Tage konnten nicht schöner sein. Die Linzer haben selten solch schöne Tage erlebt. Leichter Wind und teilweise herrlichster Sonnenschein begleiteten unsere Vögel. Langsam kamen am Morgen die weiteren Teilnehmer angetrudelt. Salzburg, Wien, Oberösterreich und zuletzt noch Steiermark. Die Salzburger begannen sofort mit ihrem Einstarten der Modelle. Schmidhammers Kiste eröffnete den Reigen, dann gab es ein abwechslungsreiches verschiedenes Surren, denn auch die Wiener und O.Ö. trugen das ihrige bei. Nur die Klagenfurter in ihrer Zeltstadt-ecke rührten sich nicht. So manch alter Hase kam und besichtigte ihre

Modelle. Dort wurde noch das Frühstück gekocht und die fliegenden Modelle der Konkurrenten scharf unter die Lupe genommen. Die Zeit verging rasch und auch Bundesobmann Krill war da, er hatte viel zu tun, denn er hatte die gesamte Durchführung der Bundesmeisterschaft über. Nach kurzer Begrüßung aller Teilnehmer der Motormodell-Klasse gab BO. Krill den ersten Start frei. Es stellten sich 17 Teilnehmer. Die genauen Bestimmungen und Aufrufe der Reihenfolge der Startenden verkündete der Lautsprecher. Als erster startete der Salzburger HOFMÜLLER. Er flog ein gutes Programm, seine Spiralstürze waren sehr schön ausgeführt, Anflug, Eleganz der Landung und Genauigkeit der Landung gut, er erreichte in beiden Durchgängen den 50 m Kreis. Ing. NEUBAUER (O.Ö.), sämtliche Figuren gut geflogen, erreichte er einmal nach gutem Anflug und eleganter Landung den 50 m Zielkreis (29 m). Nun kam Spannung unter alle Teilnehmer der Bundesländer. Es wurde der Kärntner Landesmeister Ing. DETTELBACHER aus Klagenfurt als nächster gemeldet. Dettelbacher startete seinen "Cessna 182, Graupner Bellaphon, Mikroton und O.S. Motor Max. 29". Sämtliche Figuren waren so sauber und rein geflogen, besondere Begeisterung brachten seine 3 Spiralstürze, Anflug, Eleganz und Genauigkeit der Landung (13 m) im Zielkreis. Er führte schon im ersten Durchgang. Sein zweiter Durchgang brachte ihm den 1. Platz durch genaue Ziellandung im Innenkreis (12 m). Er erreichte 556.3 Punkte und konnte nicht mehr eingeholt werden.

MITTERMEIER hatte Pech, sein Modell versagte, er gab nach der 3. Figur auf. HAUPTMANN (Salzburg) ging es auch nicht besser, er gab ebenfalls auf. NEUBAUER Franz erreichte nach durchschnittlichen Flügen das gesamte Programm, im 1. Durchgang erreichte er sogar den 50 m Kreis, konnte aber nur den 6. Platz erreichen. Als nächster startete Dipl. Ing. WOLSCHNER, er flog ein sauberes, sicheres Programm, die Figuren waren alle mit 0-5 Punkten bewertet. Er erreichte die Genauigkeit der Landung mit 15 m und 22 m. Nun wurde der vorjährige Bundesmeister Koll. SCHMIDHAMMER aus Salzburg aufgerufen. Ein Raunen ging durch die Reihen. Wird er es schaffen? Wird Ing. DETTELBACHER auf den 2. Platz verwiesen? Wird er neuer Bundesmeister 1960? Er begann eine sehr gute Figurenarbeit, plötzlich versagte er vollständig und konnte keine Genauigkeit der Landung erreichen. Auch beim 2. Durchgang gelang die Ziellandung nicht. Er verlor dadurch alle wertvollen Punkte und fiel auf den 7. Platz zurück.

MOLTAS W. flog mittelmäßiges Programm, hatte aber sehr gute Landegenauigkeit (12m, 14 m). Er erreichte den 5. Platz. Mit sehr gutem Programm und ruhigem Fluge wartete der Klagenfurter PRETTNER H. auf. Die Kreise sowie die 3 Spiralen wurden einwandfrei gezeigt und nach ruhigem Anflug erreichte er bei beiden Durchgängen eine sehr gute Landegenauigkeit von 17 m bzw. 13 m. Sein gut eingeflogener "Satellit" brachte ihm den zweiten Platz. Auch MEINHART muß noch fest trainieren, es war ein mittelmäßiges Programm, trotz des einmaligen Landeanfluges von 28 m reichte es nicht für weitere Punkte.

Ing. JOHN Wien hatte Pech mit seiner Anlage und konnte nicht antreten. Ebenso erging es Ing. LUSTIG. Sein Relais klemmte an irgendeiner Stelle und mußte auch gleich nach dem ersten Start aufgeben. STRAUCHS Fr. (Oberösterreich - Urfahr) flog alle Figuren gut, brachte aber die dritte Spirale nicht mehr durch, verlor an Höhe, konnte daher keine weiteren Figuren ausführen. Infolge des zu tiefen Fluges kam es zu keinem Anflug, Eleganz und Genauigkeit der Landung. Im 2. Durchgang ging es ihm besser, nach ausgeglichenen Figuren konnte er elegant seinen Anflug sowie Genauigkeit der Ziellandung bis auf 4 m vor der Mitte bringen. Er ist ein guter Köhner, aber da der erste Durchgang versagte, war es für weitere Punkte zu spät.

BIRKE A. flog ein sehr schönes Programm, aber es fehlten Spiralen und Genauigkeit der Landung, daher konnte er keine Punkte sammeln.

ROSENAUER F. sahen wir schon besser. Z.B. im Vorjahr in Hörsching da holte er sich den 3. Platz sicher. Die ersten acht Figurenpunkte waren immer gut, dann kam der Versager, keine Eleganz und Genauigkeit der Landung. Also fest noch diese Figuren trainieren.

EGGERT (ECKERT) ist sehr gut versteht mit Fernsteuerung umzugehen, sein Modell ist für die Schnelligkeit und Wendigkeit, die für die Meisterschaft benötigt wird, zu langsam, kann daher keine Höhe gewinnen infolge der Größe des Vogels. Für Spiralflüge und deren sind gleich drei, ist dieses Modell überhaupt nicht geeignet. Dreht Kreise anstatt Spiralen und das bringt schlechte Punkte. Der 2. Durchgang mißlang überhaupt (Fehler in der Steuerung).

Nun hatte Bundesobmann KRILL mit seinen beiden Schreibern alle Hände voll zu tun, denn es mußte der Sieger und die Wertungsliste fertiggestellt werden.

Als Punkterichter fungierten: die Herren LUGER aus Oberösterreich,
SPITZ aus Wien und
PAST aus Kärnten.

Nach den Motormodellen (kl. III) starteten die Motorssegler (MS.) eine neue Klasse im Fernsteuern. In dieser Klasse siegte der bekannte Kärntner Modellbauer K A I N Z Heinrich mit Eigenbau-Modell-Sender-Empfänger mit 240 Punkten.
Stolz zog der aufgesetzte kleine Motor die Maschine hoch. Vorschriften-

mäßig setzte der Motor aus und nun mußte der Pilot die Figuren steuern (Programmfliegen), seine Zeit einhalten, denn ein zu frühes sowie zu spätes Landen bringt Schlechtpunkte. Mit großer Begeisterung wurde diese neue Klasse "M.S." Motorsegler aufgenommen.

Anschließend wurde zum Abendessen gegangen und dann nach diesem anstrengenden Tag rasch "Husch-Husch ins Bettchen". Gut ausgeschlafen weckte uns am nächsten Morgen wieder ein schöner Tag. Es war der Tag für die Fernsteuerungssegler. Um 9 Uhr meldeten sich beim Starttisch 9 Teilnehmer. Klagenfurt war mit 6 Mann angetreten. Nach kurzer Begrüßung und Bekanntgabe der Bestimmungen eröffnete der Bundesobmann den Start. Als erster startete PRETTNER Hans aus Kärnten-Klagenfurt, mit seinem Bergfalke II. Wunderbar und bestimmungsmäßig wurde der Vogel auf 200 m Flughöhe gezogen, er führte sein Programm genauestens durch, leider versagte die Genauigkeit der Landung. Als nächster startete WALLAND aus Klagenfurt. Er ist erst kurze Zeit Fernsteuerer, aber er machte seine Arbeit gut. Er flog seine Figuren im Durchschnitt, zeigte aber beim 2. Durchgang sein Können, durch eine elegante Landung im 50 m Zielkreis. Die gesamte Anlage sowie Modell waren Eigenbau.

Zum dritten Starter wurde Ing. DETTELBACHER Kärnten-Klagenfurt aufgerufen. Wieder gab es Spannung unter den Teilnehmern, denn Dettelbacher belegte im Vorjahr knapp hinter Dr. STIEGLER den 2. Platz. Seine vorgeführten Pflichtfiguren flog er genauestens, wunderbare Spiralstürze brachten ihm gute Punkte. Trotz eleganten Landeanflugs der einheitlich mit 5 Punkten von allen Punktrichtern gewertet wurde, konnte er beim ersten Durchgang die Genauigkeit der Landung nicht erreichen, da er sich außerhalb des Mittelpunktes befand und dadurch nur in den 50 m Kreis flog. Der zweite Durchgang war etwas schwächer der Landeanflug nicht so elegant aber dafür die Genauigkeit der Landung im inneren Kreis (2 1/2 m vom Zielmittlepunkt).

HAUPTMANN (Salzburg) hatte mit Wind zu kämpfen, dadurch fiel das Programm etwas schlechter aus. Die beiden Spiralen ließ er fallen, beim zweiten Durchgang versagte sein Programm vollständig.

Der nächste Starter war Dipl. Ing. WOLSCHNER (Kärnten-Klagenfurt). Er begann ein genaues Hochstarten, flog Kurven und Kreise sehr gut, die Spiralstürze waren nicht so einwandfrei, aber dafür holte er bei der Genauigkeit der Landung sämtliche Verlustpunkte auf, erreichte in beiden Durchgängen den Zielkreis I. (fast Mitte).

MOLTAS W. (O.Ö.) zeigte keine Eleganz sowie Gemüdigkeit und erreichte daher nur den achten Platz. Der jüngste Fernsteuerer, welcher bei der BM. antrat, war WOLSCHNER Karl (11 Jahre alt), zeigte für sein Alter ein gutes Programm und wird, wenn er so weiter trainiert, einer der besten werden. Er hat sehr viel Geschick und Erfahrung gezeigt. Im zweiten Durchgang erreichte er sogar die Genauigkeit der Landung im 50 m Kreis. KAINZ H. flog seine Figuren sehr gut, konnte aber keine Genauigkeit der Landung erreichen und verlor dadurch viel gute Punkte. Als letzter startete SCHMIDHAMMER, (Salzburg). Er erreichte nur 98 Punkte, konnte kein zufriedenes Programm zeigen und versagte bei den Landeanflügen sowie Eleganz und Genauigkeit vollständig. So konnten die Kärntner die Mannschaftswertung mit 1.093.4 Punkten mit nach Hause nehmen.

Nach Beendigung dieser Klasse traf man sich im benachbarten Gasthause, zu einem kräftigen Mittagessen. Nachher eröffnete Bundesobmann Ing. KRILL mit einer kurzen Ansprache die Siegerehrung und Verteilung der Plaketten und Urkunden. Im Namen der Kärntner Mannschaft dankte Koll. PAST für die gute Durchführung dem Bundesobmann, dem Landesobmann Stellvertreter STRAUCHS sowie den Salzburgern, Wienern, O.Ö. und Steierern für das nette und reibungslose Zusammenarbeiten bei der

Veranstaltung. Er betonte nochmals das kollegiale Zusammenwirken aller. Das herrliche Flugwetter trug vieles bei und jedem werden die Tage in Alkoven lange in Erinnerung bleiben. Zum Schluß dankte er noch seiner Mannschaft für den tatkräftigen Einsatz, die Strapazen und dass diese lange Fahrt nicht umsonst war. Mit einem feierlichen auf "Wiedersehen im nächsten Jahr" wurde die Bundesmeisterschaft 1960 beendet.

Otto PAST (Kärnten).

=====

GRUPPENBERICHTE:

Vergleichswettbewerb der Kärntner Modellfernsteuerer.
(Eine gutgelungene Veranstaltung; die neuesten Modelle am Start;
"Cessna 170" und "Cessna 182" unter der Lupe; die erste Dreikanal-
steuerung bei den Vorführungen.)

Wenn man sonntags einen kleinen Ausflug unternimmt und in Richtung Viktring oder Maiernigg sein Ziel hat, kann man auf einer Wiese eine kleine Personengruppe bemerken, welche geschäftig an ihren Modellen herumbastelt. Es ist dies das Fluggelände der Klagenfurter Fernsteuergruppe. Es dauert nicht lange und schon erhebt sich einer Hummel gleich zum Himmel steigend surrend ein Modell oder es wird ein Segler hochgezogen. Er kreist und kurvt die verschiedenen Figuren, um dann wieder elegant im Ziel zu landen. Das ist das Hobby der Fernsteuerer.

Wer am Sonntag, den 29.5.1960 glaubte, es gehe nur um das Fernsteuern, wurde eines anderen belehrt, denn es war ein Vergleichskampf um den besten "Kärntner Fernsteuerer". Von Nah und Fern kamen sie mit und ohne Modellen. Bei herrlichsten Wetter begann nach der Begrüßungsansprache und Festlegung der Bestimmungen der erste Start. Den vier Punkterichtern stellten sich 10 Mann mit ihren Modellen zum ersten Durchgang. Den Reigen eröffnete Herr PRETTNER mit seinem "Kondor". Bald war der Wettstreit in vollem Gange und Ing. Dettelbacher konnte sich an die Spitze setzen. Sein Eigenbaumodell erreichte durch genaues Fliegen 528 Punkte. Ing. Wolschner konnte durch einen wunderschönen Start und einem genau geflogenen Programm den 2. Platz behaupten. Weitere Maschinen wurden von den Herren Riedl, Storfer, Schuglitsch, Kainz, Prettnner und Walland geflogen.

In der nun eingeschalteten Pause führen Herr Egarter und Herr Faller, Gäste aus Gmünd, einen Motorsegler vor, dessen Flüge von den Anwesenden mit Begeisterung aufgenommen wurden. Ing. Dettelbacher führte mit seiner "Cessna 182" Kunstflüge vor. Man konnte Loopings, Rollen, Trudeln und Motordrosseln bewundern. Dieses Modell wurde nur mit einem Kanal gesteuert. Mit Spannung wurde der zweite Durchgang durchgeführt; und bald konnten folgende Sieger festgestellt werden:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| 1. Ing. Dettelbacher (688 Punkte) | 5. Storfa F. (182 Punkte) |
| 2. Ing. Wolschner W. (321 Punkte) | 6. Prettnner H. (143 Punkte) |
| 3. Schüglitsch S. (318 Punkte) | 7. Kainz H. (71 Punkte) |
| 4. Riedl W. (226 Punkte) | 8. Walland J. (45 Punkte) |

In der Gästeliste: 1. Egarter K. und 2. Faller J. beide aus Gmünd.
Jugendklasse: 1. Wolschner K. (442 Punkte).

Nun kam der Höhepunkt: Herr Egarter aus Gmünd führte seine "Cessna 170" vor. Nach einem guten Start (3 1/2 kg) wurden sämtliche Kunstflugfiguren mit und ohne gedrosseltem Motor und einer schönen Landung vorgeführt. Diese Maschine ist mit einer Dreikanal-Loetz-Steuerung ausgestattet. Die von den Firmen Herbst-Grüner, Rader, Schmaus, Hübner, Heyn usw. gespendeten Preise wurden bei der Siegerehrung verteilt.

O. PAST (Klagenfurt).
