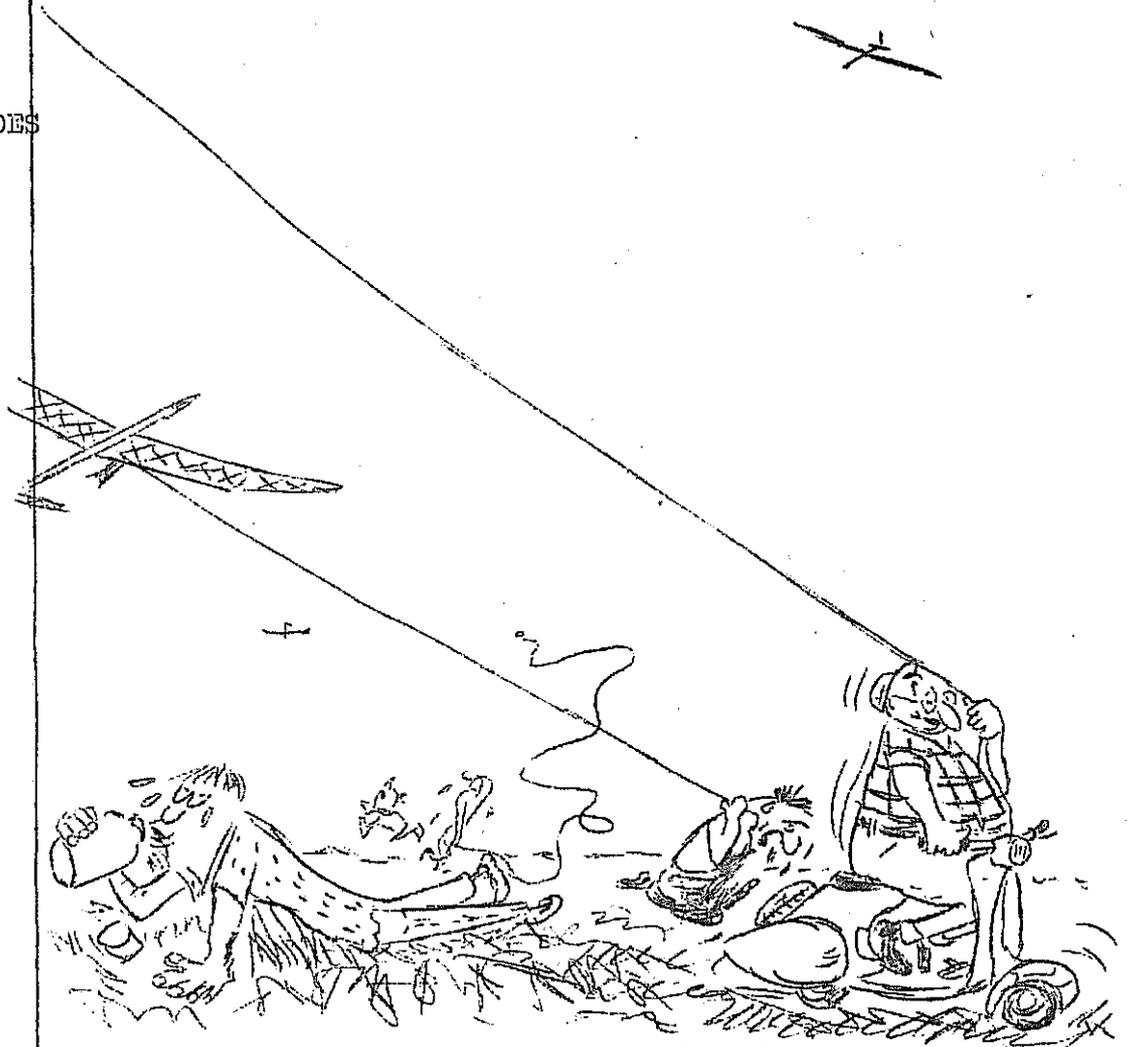


MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

MITTELLUNGS- UND
SCHULUNGSBLATT
des
ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES

7 . Jahrgang
1961
Juli
7
August
8



nach "American Modeller"

SO EIN WETTER HÄTTEN WIR BEI DEN STAATSMEISTER'-
SCHAFTEN GEBRAUCHT !

L i e b e S p o r t f r e u n d e !

Große sportliche Erfolge der Modell-Flugsektion unseres Verbandes sind das sichtbare Zeichen einer gut geplanten und gut geführten Organisation, aber auch ein Beweis der beachtlichen Leistungssteigerung unserer aktiven Sportler! Erst die gediegene Zusammenarbeit, Organisation und aktive Sportler haben diese Erfolge ermöglicht und nicht zuletzt war es der Einsatz fähiger und selbstloser Funktionäre, deren Verdienste mit Dank und Anerkennung gewürdigt werden sollen.

Die Organisationsleitung des Bundes hofft, daß auch im zweiten Halbjahr weiter erfolgreich gearbeitet wird und erinnert daran, daß es von wesentlicher Bedeutung ist, nunmehr durch Ablegung der Prüfungen A,B, und insbesondere der C-Prüfung den Kreis leistungsfähiger Modellsportler zu vergrößern.

Es wurde mehrfach von den Modellsportlern darauf hingewiesen, daß der K o n t a k t mit der Bundesleitung nicht entsprechend wäre, was nur zum Teil stimmt, denn gemäß den Beschlüssen des Bundesvorstandes kann dieser angestrebte Kontakt nur über die zuständigen Landesleitungen erfolgen. Die Mitglieder der Modellbaugruppen werden daher gebeten, in erster Linie mit ihren Landesleitungen engeren Kontakt zu halten und über diese allfällige Wünsche und Beschwerden an die Bundesleitung übermitteln zu lassen. Direkten Kontakt können die Mitglieder jedoch mit der Redaktion der Modellsportzeitung aufnehmen, da diese gerne bereit ist, Berichte, Anregungen und Wünsche zu veröffentlichen. Anschrift: Franz Czerny, Wien XII, Ruckergasse 40!

Die Bundesleitung hat sich bemüht, durch eine Reorganisation der Materialstelle des ÖMV den berechtigten Wünschen der Mitglieder weitgehendst Rechnung zu tragen und kann versichern, daß die Materialstelle nunmehr in der Lage ist, raschest alle Wünsche der Modellbauer erfüllen zu können. Eine Überprüfung der Bücher zeigt jedoch, daß die Modellbaugruppen bisher nur im bescheidenen Maße von der Materialstelle des ÖMV Waren beziehen und erinnert daran, daß es zum Schaden der Modellbauer selbst ist, wenn sie ohne fachliche Beratung - Franz Czerny ist aber ein anerkannter Fachmann - Material kaufen. Besonders für die jungen und im Bauen noch unerfahrenen Modellbauer hat die Materialstelle die Standardmodelle des ÖMV lagernd und weist darauf hin, daß mancher junge Modellbauer die Freude an unserem schönen Sport verliert, wenn er Modelle mühevoll baut und diese dann weder sportlichen Anforderungen oder Maßen entsprechen sowie durch die Art des verwendeten Materials beim ersten Frei-Flug in Brüche gehen. Die Standardmodelle jedoch sind in jeder Hinsicht erprobt, ermöglichen eine ökonomische Bauweise (Bauanleitung, Fluganweisung und Kostenzusammenstellung liegen den Bauplänen bei) und haben ihre Festigkeit selbst bei grober Beanspruchung und hervorragender Flugfähigkeit bewiesen! Der sportliche Erfolg kann aber nur durch eine echte sportliche Disziplin erreicht werden und die Erziehung zu sportlicher Disziplin beginnt praktisch schon beim Bauen der Modelle! Obwohl unser schöner Sport dem Einzelnen großen Spielraum zur Entfaltung seiner Persönlichkeit bietet, darf nicht übersehen werden, daß erst der Gedanke einer einheitlichen sportlichen Gesinnung die späteren und oft heißersehten Erfolge bringt und jeder einzelne Sportler notwendig auf eine gediegene Zusammenarbeit mit seinen Sportfreunden angewiesen ist.

Die Bundesleitung hat daher zwei große sportliche Ziele:

- 1.) Die Förderung und Entwicklung des Breitensportes;
- 2.) Die Förderung und Entwicklung der Begabtenauslese.

Die Förderung des Breitensportes ist bei aller Anerkennung der wertvollen Impulse, die in technischer Hinsicht und auch auf sportlicher Ebene durch den Einzelnen gegeben werden, ein Gebot der Erhaltung und des Ausbaues der Organisation. Abgesehen von den Eigentümlichkeiten unseres schönen Sportes, kann eine wirk-same materielle Hilfe nur erfolgen, wenn damit eine deutlich sichtbare Jugenderziehungsarbeit auf großer Basis erreicht wird, eine möglichst große Anzahl von Sportlern die Ausübung unseres Sportes demonstrieren. Diese Förderung setzt aber schon beim Anfang, also beim Bau der Modelle ein. Hier muß durch Schaffung von geeigneten Werkstätten eine beachtliche Zahl von Aktiven erreicht werden und diese sollen nun nicht eig e n e Wege gehen, die in der Regel in sportlicher Hinsicht s t e r i l sind, sondern durch die Erfahrenen im Modellbau zum sportlichen Zweckbau geführt werden. Daher der Appell zum Bau der Standardmodelle, die den eigentlichen sportlichen Zielen dienen. Die Freude am Bau von Modellen, die mehr den individuellen Wünschen des Einzelnen entsprechen muß deswegen nicht genommen werden, sondern darf als sinnvolle Ergänzung der schöpferischen Kräfte gefördert und ge-wertet werden. Hingewiesen darf auch darauf werden, daß der r a s c h e Bau flugfähiger Modelle und die Erprobung im Frei-Flug letzten Endes das Ziel jedes Flugmodellbauers ist und nicht selten verlieren wir Freunde unseres Sportes deshalb, weil die Bauzeit und die Kosten eines Modelles in keinem Einklang mit der Leistung bzw. Lebensdauer des Modelles bei der praktischen Erprobung stehen. Die einschlägige Industrie ist logischerweise nur an dem raschen Verbrauch der auf den Markt gebrachten Modelle interessiert und weniger an standfesten und sportlich absolut leistungsfähigen Mo-dellen, wobei sich hier die G e i s t e r scheiden zwischen dem Modell-Flugsportler und dem B a s t l e r schlechthin! Die Bundesleitung richtet daher an die Mitglieder der Modellbaugruppen unter Bedachtnahme auf die Wünsche der Landesleitungen neuerlich die dringende Bitte, den Breitensport besonders zu fördern und für unseren schönen Sport auf jede erdenkliche Art werbend in Erscheinung zu treten.

Die Förderung der Begabtenauslese kann der Meinung der Bundesleitung nach nur dann erfolgen, wenn aus dem bereits bestehenden großen Stand an erfahrenen und erprobten aktiven Flugmodellsportlern sich jener Kreis entwickelt, der in technischer Hinsicht und durch seine sportliche Erfahrung sich bemüht eine Weiterentwicklung unserer Sportart tätig zu fördern. Wir unterscheiden dabei zwei Möglichkeiten:

- 1.) Die Entwicklung auf dem Sektor B a u durch planende Arbeit der rein technischen Möglichkeiten und Ausnützung der neuesten Erkenntnisse des Flugmodell-Bau-Sportes;
- 2.) Durch straffe Organisierung einer sportlichen Eliteeinheit in allen Sparten und Klassen des Flugmodellsportes und deren Einsatz bei besonderen nationalen und internationalen Bewerben.

Schon beim Bauen selbst beobachten wir die Art der Auslese dadurch, daß eben der eine mehr, der andere weniger begabt ist und hier ist es erforderlich, daran zu denken, daß man den weniger Begabten gerade durch den Bau von normierten Standardmodellen den richtigen Weg zeigt und diesen nicht der Mut und die Freude deshalb genommen werden soll, weil sie in falscher Einschätzung der eigenen Schaffenskraft Modelle zu bauen versuchen, die sie einfach zu bauen nicht imstande sind. Der Begabte jedoch bedarf aber auch der Förderung durch erfahrene Sportfreunde, denn außer der Begabung ist die Erfahrung von unschätzbarem Wert und daher ein Kontakt zu diesem Kreis von Technikern, sei es auf Landesebene oder Bundesebene von entscheidender Bedeutung. Es wäre daher in den Modellbaugruppen notwendig, eine klare Konzeption des sportlichen und technischen Arbeitsprogrammes einzuhalten, damit zeitraubende und für den Modellsport unnütze **A r b e i t e n** und Tätigkeiten vermieden werden. Die Bundesleitung glaubt daher den Modellbaugruppen empfehlen zu können, daß alle Anregungen dieser Art über die zuständigen Landestechniker raschest an den Bundestechniker weitergegeben werden und würde einen derartigen Kontakt als besonders positiv bezeichnen.

Im Leistungssport wird verständlicherweise die Spitze immer hinsichtlich der personellen Zahl kleiner sein, da die Voraussetzungen zur Erfüllung aller Prüfungen und Leistungen ein hohes Maß von Erfahrung und Ausdauer erfordern. Auch hier können wirkliche Steigerungen nur erfolgen, wenn über das rein persönliche Maß des einzelnen, über das, wenn auch im positiven Sinne zu wertende egoistische Gruppendenken, manchmal auch selbstsüchtige, aber durchaus natürliche Denken in den Bundesländern, das selbstlose und nur im Interesse des dem Gesamtsport dienende Denken den aktiven Sportler erfüllt. Gesunder Konkurrenzgedanke innerhalb eines Bundeslandes durch die Modellbaugruppen, faires und ehrgeiziges Streben bei Bundesveranstaltungen seitens der Länder, aber im freien Wettkampf mit anderen Organisationen auf nationaler oder internationaler Ebene disziplinierte Haltung nur im Interesse des ÖMV ohne Ansehen der Person, der Gruppe oder des Landes !!!! Die besten jeder Gruppe in einem sportlichen Kader des Landes, die Landesbesten in einem sportlichen Kader des Bundes, dann kann eine Leistungsspitze erreicht werden, die mit den erreichten Erfolgen nicht zufrieden sein, sondern ständig neue Erfolge erreichen wird. Das größte Opfer, das aber jedem Spitzensportler zugemutet werden muß ist, nicht auf einsamer Höhe zu thronen, sondern sein Können und Wissen in selbstloser Art allen zugute kommen zu lassen. Dadurch allein schon unterscheidet sich der Arbeitersportler vom Sportler anderer geistiger Einstellung! Die Spitze das Vorbild, Ehre dem einzelnen, über allem aber die Gemeinschaft!!! Dies ist das erstrebenswerte Ziel im Leistungssport!

Die Bundesleitung wünscht allen Modellsportfreunden einen vollen Erfolg und hofft weiterhin auf gute Zusammenarbeit, bittet um aktive Mitarbeit als Funktionäre, wird jede positive Kritik objektiv anerkennen und glaubt mit diesem Artikel einen Beitrag zu guter Arbeit für unseren schönen Sport geleistet zu haben!

F.d. Bundesleitung
Der Organisations-Referent
Franz Hahofer

Österreichischer Modellsportverband-Bundesleitung-Organisationsreferat

Das Organisationsreferat der Bundesleitung gibt zur Frage der Haftpflichtversicherung bekannt:

Auf Grund eines Vertrages, abgeschlossen zwischen dem Österr. AERO-CLUB einerseits und der "Ersten Allgem. Unfall- und Schadensversicherungsgesellschaft" W i e n I, Brandstätte 7-9 andererseits, betreffend Versicherungspolizze Nr. L 51/01.407 besteht eine Haftpflichtversicherung für sämtliche Modellflugsport betreibenden Mitglieder für die S u m m e n

S 100.000.-- für jede getötete oder verletzte Person
S 400.000.-- für jedes Personenschadensereignis und
S 40.000.-- für jeden Sachschaden.

Im Sinne der luftfahrtgesetzlichen Bestimmungen gelten als "Modelle" solche unter 5 kg Fluggewicht.

Der Versicherungsschutz wird für j e d e s Mitglied mit der Bezahlung des Mitgliedsbeitrages und Einkleben der Beitragsmarken (d.s. die Jahresmarken des Österr. AERO-CLUBS) w i r k s a m .

Im Schadensfalle ist folgendes zu unternehmen:

Schriftliche Sachdensmeldung unter genauer Darstellung des Sachverhaltes und Beibringung der erforderlichen Beweismittel an den Österr. AERO-CLUB W i e n III, Prinz Eugen-Strasse 12, zu Händen Herrn Dipl.-Ing. K r i s c h Josef eingeschrieben einsenden!!!! (Es wird empfohlen, von jeder Schadensmeldung und den Beweismitteln eine Abschrift anzufertigen!)

Das Organisationsreferat der Bundesleitung ist gern bereit, Urgezen durchzuführen, wenn die Erledigung von Schadensfällen sich aus sachlichen oder sonstigen Gründen verzögern sollte.

Der Organisationsreferent
Franz Hahöfer e.h.

.....
Erich Jedelsky

ÜBER DEN WERT DES MODELLFLUGSPORTES!
=====

Neben Familie und Beruf gewinnt heute mit zunehmender Freizeit, das Hobby als sinnvolle Freizeitgestaltung der Jugend und der Erwachsenen immer mehr auch an öffentlicher Bedeutung. Unter den vielen "Steckenpferden" des modernen Menschen bietet gerade der Modellflugsport die vielfältigsten ideellen Werte und wäre würdig, von den hierzu berufenen und befähigten Stellen und Institutionen weitgehendst gefördert zu werden. Schon charakterisiert durch die

Bezeichnung erwachsen dem Menschen die inneren Werte des Modellflugsportes auf dreifache Art: aus reiner Beschäftigung einmal mit dem Modell, zum zweiten mit dem Flug und drittens mit dem Sport.

Der Modellflugsport ist ein Teil einer immer umfangreicher werdenden Modell-Technik. Ein Modell ermöglicht es, etwas Großes mit erschwinglichen Mitteln an Geld und Zeit im kleinen Maßstab nachbilden zu können, es zu betreiben und seinen Formen und Gesetzen nachzuspüren. Was für unsere Eltern früher die Modelldampfmaschine war, ist heute für uns der Modelldieselmotor. Es ist daher auch nicht verwunderlich, wenn sich im Zeitalter des Flugwesens das Flugmodell nach dem "klassischen" Modellsport der Modelleisenbahn, flugs auf den zweiten Platz die Verbreitung betreffend vorgeschoben hat.

Im Gegensatz zu seinen verwandten Modellsportarten, die sich in der Dimension der Ebene abspielen, ist der Flugmodellsport ein dreidimensionaler. Mit der freien räumlichen Bewegungsmöglichkeit des Flugmodells erhöht sich einerseits der Reiz, andererseits auch die Schwierigkeiten dieses Modellsportes graduell. Mit dem Reiz steigt jedoch beim Tüchtigen auch die Kraft ausdauernd und zäh immer wieder die Opfer zu tragen, die der Neubau eines total verlorenen oder die Reparatur eines teilweise zerstörten Flugmodelles bedeuten. Stellt doch schon das einfachste des Fliegens, nämlich einen glatten stabilen Flug überhaupt zu Stande zu bringen, hohe Anforderungen an Geschicklichkeit und Beobachtungsvermögen und setzt ein beachtliches Wissen um die Gesetzmäßigkeiten des Fluges voraus. Der geistige Inhalt beim tieferen Eindringen in das Spiel der Kräfte beim Flug ist der des Harmonisierens. Die polaren Faktoren wie Form und Festigkeit, Leistung und Stabilität, Gewicht und Luftkraft, Auftrieb und Widerstand, müssen ständig ins rechte Verhältnis zueinander gebracht werden. Kein verneinen, aus der Welt schaffen oder vernachlässigen des andersartigen gegensätzlichen Faktors ist möglich, ohne daß der Flug nicht leidet oder gar erst gar nicht zustande kommt. Aus diesem Zwang zum steten Ausgleich erwächst beim Verbessern des Flugmodelles als rationellste Methode der verändernden Entwicklung die, der Evolution, welche nicht auf aus den Trümmern des Alten etwas völlig Neues macht, sondern neben und zum alten Bewährten ein Neues nach dem andern zur eigenen Erprobung und schrittweisen Ablöse des weniger tauglichen Alten hinzufügt. Beides, Harmonie und Evolution als Geistesgrundhaltung sind eminent sozialpolitische Werte eines Individuums.

Und von bedeutendem sozialpolitischem Wert ist der Modellflug in seiner Gesamtheit, wird er als Sportbetrieben, bringt er doch vielfach jene immense ausgleichende Befriedigung zum ganzen Menschentum, die das Berufsleben entweder fordert oder nicht bieten kann. Modellflugsport als spielerisches Vergnügen betrieben, aus Freude an der Schönheit des Fluges, ist ein Aug' und Herz erfreuendes Erlebnis, welches nach des Tages Müh' und Lasten, Entspannung und neue Kräfte bringt. Aber auch sein Gegenteil, Modellflug als Kampfsport, als Leistungssport, welcher die Zusammenfassung und Anspannung aller Kräfte erfordert, ist in der Lage Ausgleich zu sein; Ausgleich für den im Beruf unbefriedigten Ehrgeiz, mehr zu erreichen als die anderen und erster zu werden. Und immer mehr wird der einzelne im Beruf in seiner Arbeit zum innerlich beziehungslosen Rädchen im unüberschaubaren großen Getriebe. Das Flugmodell läßt ihn eine Ganzheit erleben, von der Planung über die Teilfertigung zum Zusammenbau des Ganzen und zu seiner Erprobung. Hier wird nicht unbeteiligt gearbeitet, sondern ein ganzes eigenes Werk geschaffen.

Der Modellflugsport bietet hierbei eine künstlerische schöpferische Tätigkeit im Formen und Bilden ungeformter Rohteile zu schöner und zweckvoller Gestalt, bietet schöpferische Betätigungsmöglichkeit im gefühlsmäßigen Entwerfen von Formen und erkenntniskritisches Konstruieren des Planes für das Modell. Und er bietet dabei als Krönung der Ganzheit des Erlebnisses die unmittelbar folgende Kontrolle der Vorstellungen des Geistes an Hand der praktischen Erprobung des Modelles durch das Experiment. Geht damit über in den Bereich der Wissenschaft in dem sich Vorstellung und Realität decken müssen. Und diese Befriedigung des forschenden Geistes ist wohl der höchste Wert, den der Modellflugsport seinen Jüngern bieten kann, läßt er doch beim immer tieferen Eindringen in die Gesetze des Fluges Stufe für Stufe erst die anteiligen Faktoren überhaupt, dann ihren qualitativen Zusammenhang und als letztes erreichbare den quantitativen Zusammenhang erkennen.

Fragt man sich abschließend welche Richtung man nun dem Modellflugsport in seiner Gesamtheit wünschen und welche ihm durch seine Organisation erteilt werden sollte, dann einfach die, daß er auf Grund der ihm innewohnenden Werte die größtmögliche Verbreitung bei jung und alt finden möge und daß als oberste Richtschnur jeglicher Reglementierung stehen sollte:

"SUUM CUIQUE - JEDEM DAS SEINE."

BERICHT ZU DEN FREIFLUG-STAATSMEISTERSCHAFTEN 1961

am 1. und 2. Juni 1961, in Wiener Neustadt.

Es waren dies die dritten Staatsmeisterschaften des heurigen Jahres und zum dritten Mal ließ uns das Wetter teilweise im Stich. Scheinbar ist Petrus doch kein Modellflieger.

Doch wollen wir chronologisch vorgehen. Die Staatsmeisterschaften waren vom 1. bis 3. Juni angesetzt. Ein Großteil der Teilnehmer traf schon am ersten Tag ein und es folgte das bekannte Begrüßen unter Freunden. Leider waren wir diesmal mit dem Quartier etwas beengt, denn von früher einmal 3 Stockwerken stand uns heuer nur mehr ein Stockwerk des Hauses zur Verfügung.

Die Nennliste hatte heuer einen Rekordstand erreicht, waren doch in der Klasse Wakefield 17, in Motorfreiflug 40 und bei den A/2 Seglern 120 Nennungen eingelangt. Ein noch nie dagewesenes Ergebnis!

Man sah dann auch gleich Modelle aller drei Klassen über dem Wiener-Neustädter Flugplatz schweben.

Am 1.6. pünktlich um 14 Uhr wurden die Meisterschaften eröffnet und um 15 Uhr begann der erste Durchgang für die Wakefield-Modelle. Es war stark wolkig und Wind bis zu 5-6 m/Sek. Dennoch konnte man sehr schöne Steigflüge der Modelle sehen und trotz des nicht gerade für diese Klasse günstigen Wetters waren die Leistungen relativ gut. Am Donnerstag wurden 3 Durchgänge geflogen. Am Freitag den 2.6. um 6 Uhr früh ging es wieder los und die restlichen beiden Durchgänge der Klasse Wakefield wurden ausgetragen. Das Wetter war nun ideal, keine Wolke trübte den Himmel und auch der Wind war noch nicht aufgestanden. Man sah deshalb auch wunderschöne Flüge in der Nähe des Startplatzes und es war ein Vergnügen für die Zeitnehmer auf diese kurze Distanz die Modelle zu beobachten und zu stoppen. Um 8.30 Uhr war dann auch diese Meisterschaft beendet und der erste Staatsmeister ermittelt. Bei den Modellen sah man etwa halb und halb beplankte (Schalenflügel) und bespannte. Im Endergebnis erwiesen sich aber die vollbeplankten Modelle überlegen. Es wurden 12 und 14 Gummifäden verwendet und man sah eigentlich keine extremen Konstruktionen, sondern hatte sehr schmale Luftschraubenblätter und sein Modell stieg phantastisch, doch auch die Modelle von Breith und Wagner stiegen sehr hoch, dabei hatte Breith eine Breitblattlatte und Wagner seinen Propeller,

den er schon seit einigen Jahren verwendet und der schon einige Modelle überlebt hat!

Dann war Pause bis 13 Uhr und es wurde wiederum fleißig zum Training geflogen. Es waren nun noch um etliche Teilnehmer mehr angekommen und so herrschte auf dem Platz ein reger Betrieb, wie schon lange nicht.

Um 13 Uhr stellten sich die Motorfreiflugmodelle zum Kampf. Das Wetter war genau so schön wie bei den "Gummifliegern" und ließ harte Kämpfe erwarten. Und so kam es dann auch. Die neue Regel, wonach nur 10 Sekunden Motorlauf gestattet sind, wirkte sich nicht allzusehr aus. Die Höhe des Steigfluges hatte wohl gelitten, doch ist bei uns der allgemeine Standard gestiegen. Ohne Thermikeinfluß ist allerdings ein Maximum kaum zu erfliegen und so kam es auf den taktischen Einsatz an. Es wurde bis zuletzt gekämpft, denn keiner der Teilnehmer flog die volle Wertung und so war bis zuletzt alles drin. Der größte Teil flog mit Parasol-Modellen, man sah nur 3 Modelle mit hoher Zugrichtung (Motor vor der Fläche). Ebenso hatte sich der größte Teil auf Dieselmotoren verlegt und es flogen nur 3 Mann mit Glühkopfmotoren (1 Cox Tee Dee 2,5cc und 2 Cox Olympic 2,5 cc). Bei den Dieseln dominierte der österreichische BUGL 2,5 ccm mit 11 Stück, dann folgten 7 Webra Rekord 1,5 ccm, 4 Webra Mach, 1,2,5ccm, 1 ETA 15 2,5 ccm und 1 Taifun Hurrikan 1,5ccm.

Die Steigflüge aller Modelle waren sehr rasant doch merklich niedriger als früher. Man konnte beobachten, wie ausschlaggebend der taktische Einsatz war, denn mit gleicher Ausgangshöhe flogen einige Modelle die volle Zeit und gleich daneben langte es nur für einen Absauser mit einigen Sekunden.

Herrlich waren die "first flick" Starts von Wagner, der mit nur einmaligem herumreißen der Latte seinen Motor in Gang hatte. Genauso rasant starteten die Cox-Olympic mit den eingebauten Startern. In nur ganz wenigen Fällen allerdings, sah man einen Modellflieger mit seinem Motor kämpfen, bei den meisten "kam" der Motor in weniger als einer Minute (sogar unter 30 Sekunden). Man hat also auch hier sehr viel dazugelernt und das ist auch richtig so bei einer Staatsmeisterschaft.

Am Ende der Meisterschaft wurde im Überschwang der Gefühle ein gemeinsamer Luststart von mehreren Modellen vorgeführt. Dabei konnte man die Modelle einmal richtig steigen sehen, denn alle flogen ohne Motorlaufbegrenzung. Als dann die Thermikbrüsen kamen, teilweise bei noch laufenden Motoren, sah man die tollsten Kapriolen. Leider wurde bei diesem Start auch ein Modell und ein Auto stark in Mitleidenschaft gezogen.

Am Abend wurden dann noch schnell die Segler eingeflogen und für den kommenden Tag fit gemacht. Doch leider kommt es immer anders als man denkt und so begann der Samstag Morgen!

Am Samstag morgens um 6 Uhr waren die Teilnehmer der Seglerklasse auf dem Flugfeld versammelt, doch oh Schreck, es regnete in Strömen und der Wind wollte sich scheinbar für den verlorenen Freitag revanchieren und blies dafür umso stärker. 8 m/Sek. war das mindeste was gemessen wurde. So wurde der Beginn der Meisterschaften vorerst auf 9 Uhr verschoben. Um 9 Uhr kam man wieder zusammen und verschob den Beginn wiederum um eine Stunde. Um 10 Uhr ging es dann richtig los, ohne Rücksicht auf Verluste. Das Wetter war gleich schlecht und der Wind hatte noch etwas aufgefrischt. Rund 50 Teilnehmer gingen an den Start. Davon zerstörten etwa 25 ihre Modelle beim Start oder bei der Landung. Einige Modelle flogen auch und es wurden sogar 2 Maximalflüge und 1 mal 175 Sek. geflogen. Leider war die Bruchgefahr zu groß und es wäre keine richtige Meisterschaft geworden also entschloß man

sich die Meisterschaft abzubrechen und auf ein unbestimmtes Datum zu verschieben, denn bei dem herrschenden Wetter hätte der gewonnen, der am Schluß übrig geblieben wäre. Es wurde dann auch die Siegerehrung für die geflogenen Klassen vorverlegt.

Um 16 Uhr fand dann die Siegerehrung statt. Erstmals konnten die Modellflieger bei einer Siegerehrung den Präsidenten des Ö.Ae.C. begrüßen. Nach einleitenden Worten von Sektionsleiter Ing. Krill, ergriff der Präsident Staatssek. a. D. Grubhofer das Wort und würdigte den Modellflug im besonderen. Unter anderem führte er aus, daß er bestrebt sein werde, dem Modellflug weiterhin zu helfen. Anschließend nahmen der Präsident und der Bundessektionsleiter die Siegerehrung vor. Hierbei wurde auch der Dr. Igo Ettrich-Preis an die 4 ersten der Klasse 1 ausgegeben.

Anschließend blieb man noch beim gemeinsamen Essen beisammen und damit gingen die Freiflugstaatsmeisterschaften zu Ende. Gedankt sei noch Herrn Gemeinderat Hautz für seine aufopfernde Arbeit, die er mit uns Modellfliegern hatte.

ERGEBNISLISTE DER ÖSTERR. FREIFLUGSTAATSMEISTERSCHAFTEN 1961

Klasse: Wakefield Gemeldete Teilnehmer: 17

1. und Staatsmeister:									
1.	WAGNER Horst	UMFC-Salzburg	180	162	180	180	180	180	882
2.	GRÜNBAUM Peter	UMFC-Graz	137	156	161	180	180	180	814
3.	HORCICKA Wenzel	UMFC-Salzburg	164	180	127	117	180	180	768
4.	MOHRINGER Erich	UMFC-Graz	180	93	123	175	180	180	751
5.	BREITH Franz	ÖM V-Wien	180	180	40	157	180	180	737
6.	TAMEL Ernst	UMFC-Wien	180	142	118	75	162	180	577
7.	JANTSCHER Norbert	ÖMV-ASV-Puch	49	63	77	96	106	180	391
8.	SCHNECK Rupert	ÖMV-St. Pölten	61	69	0	77	180	180	387
9.	HAIDEN Alfred	ÖMV-St. Pölten	99	110	41	75	58	180	383
10.	HLAVKA Hans	ÖMV-St. Pölten	61	68	53	57	97	180	336
11.	FUXA Friedrich	AMV-Wien	3	39	56	0	0	180	98

Alle anderen ausgefallen!

Klasse I (Motorfreiflug) Gemeldete Teilnehmer 40

1. und Staatsmeister:									
1.	BILLES Peter	ÖMV-Wien	136	180	180	180	131	180	807
2.	NITSCHHE Heinz	USFC-Feldbach	180	134	180	162	120	180	776
3.	HORCICKA Wenzel	UMFC-Salzburg	95	180	180	180	96	180	731
4.	BAJC Karl	Weißer MÖve Wels	161	113	180	180	94	180	728
5.	HÖBINGER Rudolf	UMFC-Baden	180	101	180	180	85	180	726
6.	CZEPA Oskar	UMFC-Wien	68	129	147	180	180	180	704
7.	BREITH Franz	ÖMV-Wien 3	180	180	81	180	65	180	686
7.	NIEDERMAYR Ferdinand	S.C. Steyr	109	180	180	116	101	180	686
9.	WAGNER Horst	UMFC-Salzburg	180	52	180	179	0	180	591
10.	LAGGER Erich	ÖMV-Klagenfurt	84	52	180	170	51	180	527
11.	TLAPAK Leopold	UMFC-Wien	180	61	180	37	72	180	530
12.	BUGL Paul	ÖMV-Wien	75	90	97	180	80	180	522
13.	KNIEELY Walter	ÖMV-Kufstein	180	59	114	44	102	180	499
14.	STARK Werner	UMFC-Baden	60	180	148	84	16	180	488
15.	EBNER Oswald	UMFC-Baden	101	107	139	92	45	180	484
16.	Ing. BERGER E. hard	ÖMV-Laa/Thaya	66	180	76	64	82	180	468
17.	BAUMGARTNER Franz	ÖMV-Wien	98	74	180	102	0	180	454
18.	DÖLLER Alexander	ÖMV-Laa/Thaya	37	138	97	84	97	180	453

19.	TRUPPE Reinhard	ÖMV-Klagenfurt	0	86	180	66	108	440
20.	KIRCHERT Gert	ÖMV-Wien	75	116	85	71	67	414
21.	HENGESBERGER Franz	ÖMV-ASV-Puch	95	33	150	41	60	379
22.	SCHAIGER Othmar	MBC-Ikarus	74	39	29	33	30	205
23.	FENZ Heinz	ÖMV-ASV-Puch	0	0	18	103	81	202
24.	KRAGL Josef	ÖMV-St.Valentin	65	40	32	52	10	199
25.	RAUCH Alfred	USFC-Feldbach	58	34	7	55	39	193
26.	KRCH Josef	ÖMV-Laa/Thaya	180	0	0	0	0	180
27.	REITER Herwig	ÖMV-Eisenerz	57	42	7	0	0	106

Alle anderen ausgefallen!

Offizielle Wertungsliste

=====

Österr. Ausscheidung für das Europa-Kriterium in Brüssel und Internat. Städtekampf Wien-München.

Klasse Kunstflug:

1.	KROH Dieter	MFJ.-München	1.570	Punkte
2.	TÜRK Helmut	UMFC-Wien	1.568.5	"
3.	RICHTER Heinz	ÖMV-Wien	1.384	"
4.	KROH Horst	MFJ.-München	1.341.5	"
5.	LISCHAK Willi	UMFC-Baden	1.264	"
6.	MESSINGER Avi	ÖMV-Wien	1.210	"
7.	GLASER Adolf	Weißer Möve Wels	1.114	"
8.	MOTHWURF Ewald	UMFC-Graz	851	"
9.	KALTENBACH Ernst	ÖMV -Ö.Ö.	781	"
10.	HAGER Wilhelm	ÖMV-Kärnten	671	"
11.	FREUNDT Heinz	MFC-Salzburg	654	"
12.	DAXER Fritz	ÖMV-Kärnten	645	"
13.	BRADACH Hans	ÖMV-Kärnten	467	"
14.	GANGL Helmut	ÖMV-Kärnten	446	"
15.	GREGORI Michael	ÖMV-Kärnten	255	"
16.	BUGL Paul	ÖMV-Wien	94	"
17.	LANSCHÜTZER Ernst	OSK-Oberndorf	80	"

Anzahl der gemeldeten Teilnehmer 40, der Rest wegen Bruches und Nichterscheinen ausgefallen.

Klasse Geschwindigkeit:

1.	MALIK Adolf	MFJ.-München	172,25	169.02	<u>173.91</u>
2.	BUGL Paul	ÖMV-Wien	155,17	155,17	<u>168,23</u>
3.	FREUNDT Heinz	MFC-Salzburg	164.38	0	0
4.	LISCHAK Willi	UMFC-Baden	137.93	0	<u>156.57</u>
5.	-- 7. BEHREND, STENGL, HOFMANN ohne Wertung				

KLASSE MANNSCHAFTSRENNEN:

Vorläufe:

KOMINEK Robert	-	KOMINEK Hubert	6.20	6.10
TÜRK Helmut	-	SCHMITTNER Robert	6.33	5.58
RÖGGL Franz	-	GLASER Adolf	5.33	5.36
DÜBELL Johann	-	STENGL Wilfried	0	6.41
FREUNDT Heinz	-	HINTNER Helmut	8.49	8.42
FISCHER Josef	-	MEUSBÜCKER Har.	6.23	5.53
HAIDNER Walter	-	PUCHINGER Günther	6.42	6.00
BEHREND Hartm.	-	MALIK Adolf	5.21	5.50

ÖSTERREICHISCHES FINALE:

1. RÖGGL	- GLASER	5,43	Minuten
2. FISCHER	- MEUSBURGER	6,07	"
3. TÜRK	- SCHMITTNER	6,33	" bei Bauprüfung disqualif.
3a HALDNER	- PUCHINGER	aus Vorlauf	rückt vor
		6.00	

INTERNATIONALES FINALE:

1. BEHREND	- MALIK	München	5.46	Minuten
2. FISCHER	- MEUSBURGER	Salzburg	6,14	"
3. RÖGL	- GLASER	Bregenz	6,46	"

Die Mannschaftswertung im Städtekampf zwischen München und Wien und damit den Wanderpokal des Herrn Bundesministers Dipl.-Ing. Karl WALDBRUNNER gewann

Modellflugjugend München

mit der Platzwertungsnote aus allen drei Klassen 3.

FESSELFLUGAUSSCHIEDUNG FÜR BRÜSSEL UND INTERNATIONALER STÄDTEKAMPF
am 10. und 11. Juni 1961
auf dem Fesselflugplatz des Österreichischen Modellsportverbandes
in Wien.

In Wien wurde am 10. und 11. Juni um die Ausscheidung der Fesselflieger für die Teilnahme am Europa-Criterium in Brüssel gekämpft. Gleichzeitig damit fand erstmalig ein internationaler Wettbewerb statt, der vom Österr. Modellsportverband ausgeschrieben war. Diesmal gaben nur die Münchner Modellflieger dem Treffen die Internationalität. Der Wettbewerb soll nun alljährlich ausgetragen werden und soll womöglich noch mehr Städte aus dem Ausland erfassen. Bei diesem Städtekampf, der immer in der Zeit der Wiener Festwochen ausgetragen werden soll, handelt es sich um eine Mannschaftswertung bei der jeweils von den Besten jeder Stadt in den Klassen: Kunstflug, Mannschaftsrennen und Geschwindigkeit, die Platzziffern genommen werden. Die geringste Summe der Platzziffern bestimmt die Siegermannschaft (Stadt). Doch genau der Vorreden und nun zum Fliegen selbst:

Dieses begann um 9 Uhr am Samstag mit dem Mannschaftsrennen. Von 12 gemeldeten Teams waren 8 am Start. Es wurde in zwei Vorläufen geflogen und in 2 Endläufen. Das erste Rennen war auch gleich das schnellste des ganzen Bewerbes. Das Münchner Team: Malik-Behrend flog was das Zeug hielt und erzielte die Bestzeit mit 5,21 Minuten. Diese Zeit wurde von keiner anderen Mannschaft unterboten. Bei den Österreichern flogen Röggl-Glaser am besten. Diese Reihung blieb auch bis zum Ende erhalten. Bei den einzelnen Läufen wurde ein Modell am Boden zerstört und zwei rollten in den Kreis und so ging der jeweilige Durchgang verloren. Die Renner selbst waren ziemlich konventionell im Aussehen. Ein Modell hatte Einradfahrwerk, ein anderes hatte V-Leitwerk und eines überhaupt kein Seitenleitwerk. Material war von Balsa, über Fiberglas zum Leichtmetall alles vertreten. An Motoren kann man sagen, es war ein Kampf "Bugl" gegen "Bugl", denn dieser Motor wurde von fast allen Teilnehmern eingesetzt, außer einem stark frisierten Mach I und dem Oliver Tiger von Röggl.

Die Endläufe waren äußerst spannend und konnten sogar eingefleischte Freiflieger begeistern. In beiden Finalen, dem internationalen und dem

rein österreichischen wurde hart und bis zur letzten Runde gekämpft, da die Modelle fast gleich schnell waren. Einige zeogen beim Start besser an, die anderen wurden wieder gegen Ende des Tankinhaltes schneller und man war bis zuletzt im Ungewissen, wer siegen würde. Es waren dann die Tankpausen entscheidend und es siegten doch die Favoriten Malik-Behrend bzw. Röggl-Glaser.

Am Nachmittag ging es dann mit dem Kunstflug weiter. Es wurde hier nur das FAI-Programm geflogen. Leider war der Wind sehr stark geworden und so waren die Flüge etwas unruhig. Zum Zug kamen die schnelleren Modelle. Der Wind forderte auch seinen Tribut und so manches Modell mußte ins Gras, pardon, in den Beton beißen. Waren im Vorjahr noch die Dieselmotoren vorherrschend, so dominierten heuer die Glühkipfe. Bei den Modellen sah man Nobler's, Don Still's Stuka, den Thunderbird, einige Cugars, die sich bei dem Wetter durch ihre Schnelligkeit gut bewährten, sowie etliche Eigenkonstruktionen. Infolge des starken Windes wurde am Samstag nur einer von 2 vorgesehenen Durchgängen geflogen.

Sonntag um 8 Uhr begann dann der zweite Durchgang im Kunstflug und gleich anschließend folgte der dritte. Der Wind hatte etwas nachgelassen und so sah man auch bereits bessere Flüge, die Programme wurden flüssiger und exakter geflogen. Dieter Kroh zeigte in allen Flügen großes Können, doch konnte er erst im dritten Durchgang das komplette Programm fliegen, denn in den vorherigen hatte ihn immer sein Fox 35 im Stich gelassen und dem er vorzeitig aussetzte und so das Programm nie ganz ausgeflogen werden konnte. Der mit Tarnfarben versehene Nobler von Türk wirkte auch sehr gut und flog sehr schön. Gefallen haben auch die beiden Stukas von Richter und Messinger.

Es kam nun noch eine "langsame" Sache an die Reihe. Dies war das Geschwindigkeitsfliegen. Die Modelle sind ja sehr schnell, doch die Vorbereitungszeiten dauern immer relativ lange. Es wurde beim Sprit nach den alten, sonst aber nach den neuen Regeln geflogen. Da bisher niemand genau weiß, ob Diesel dürfen, oder nicht, flog fast alles Diesel, nur die Münchner Freunde waren mit "Super Tigre" Glühzündern gekommen und flogen einen "heißen" Sprit und keinen "Apfelsaft", wie das Einheitsgemisch so schön getauft wurde. Sie wurden dann auch Sieger mit fast 174 km/h. An zweite Stelle und als bester Österreicher kämpfte sich Bugl von Durchgang zu Durchgang vor und erreichte mit seinem Diesel 168 km/h. Keine schlechte Leistung bei den dicken Leinen. Das Modell mit dem Bugl-Motor von Freundt lag wie ein Brett in der Luft und war auch nicht gerade langsam, ebenso wie das Modell mit dem gleichen Motor von Lischak. Die anderen Modelle kamen entweder nicht vom Boden, oder leider nicht über die nötige Rundenzahl. Und das wars dann.

Am Nachmittag gab es dann das nun schon obligatorische gemeinsame Essen mit anschließender Siegerehrung. Diese wurde von Ing.E.Krill, Bundessektionsleiter Modellflug im Ö.Ae.C. und Bundesobmann des ÖMV vorgenommen. Nach herzlich gehaltenen Worten konnte dann dem siegreichen Münchner Team, mit der Idealnote 3, der Wanderpreis des Herrn Bundesministers Waldbrunner überreicht werden.

Von unseren Münchner Freunden wurde der Pokal angefüllt und zum Umtrunk kreisen gelassen. Und dies war der endgültige Schluß dieser schönen Veranstaltung. Es blieb nurmehr ein herzliches Verabschieden bis zum nächsten Mal übrig!

Wettbewerb für Magnetgesteuerte Segelflugmodelle
am 25. Juni 1961 - in Obertauern
(Bericht von Landessektionsleiter
Franz SPILKA)

Der Wettbewerb hat um 7 Uhr 30 mit dem ersten Durchgang auf dem Südhang begonnen und wurde um 9 Uhr 30 auf dem Westhang fortgesetzt. Um 14 Uhr 30 wurde der Wettbewerb mit dem letzten Start beendet. In dem hochalpinen Gelände - die Startstelle befand sich auf ca. 1.880 m über NN in einem Talkessel, umrahmt von über 2.000 m hohen Bergen - wurde von allen Wettbewerbsteilnehmern ein hartersportlicher Einsatz abgefordert. Die Wahl des Wettbewerbsgeländes wurde anfangs von allen Wettbewerbsteilnehmern sehr skeptisch betrachtet und nur drei Durchgänge vorgeschlagen. Bis auf zwei Teilnehmer, haben alle anderen fünf Durchgänge geschafft. Bei der Preisverteilung war man sich einig, daß es eine sehr schöne Veranstaltung war und daß dieser Wettbewerb im nächsten Jahr in einem größeren Rahmen wiederholt werden soll. Aber auch für die Bräute und Frauen der Modellflieger, die meist die Stiefkinder des Hobbys der Männer sind, war der Aufenthalt in dieser herrlichen Gegend ein Erlebnis.

Die Ergebnisse: Klasse A/2 M

1. Püttner Siegfried	Regensburg	300	156	300	300	258	1.314
2. Kaczor Ferdinand	Landshut	63	210	300	300	243	1.116
3. Schmidt Herbert	Neumarkt	300	254	293	214	49	1.110
4. Kollmannsberger Jos.	Regensburg	224	300	300	91	164	1.079
5. Eckard Werner	Hof Obb.	161	225	284	191	151	1.012
6. Hlavka Johann	St.Pölten	116	127	261	250	153	907
7. Ludwig Friedrich	Berlin	117	164	176	284	49	850
8. Gaull Siegfried	Landshut	98	172	250	197	108	825
9. Gottstein Gerhard	Fulda	174	295	115	121	112	817
10. Schiebelhut Ludwig	Fulda	242	300	11	131	96	780
11. Elbl Klaus	Hamburg	223	131	300	95	17	766
12. Dokulil Heinz, Ing.	Salzburg	107	171	122	144	176	720
13. Kargl Heribert	Amstetten	120	135	99	172	157	683
14. Heinemann Kurt	Fulda	80	35	211	164	181	671
15. Haider Franz	Amstetten	116	23	100	140	217	596
16. Griehsler Herwig	Obergrafend.	71	143	121	129	105	569
17. Horcicka Wenzel	Salzburg	167	31	163	--	--	361
18. Schobel Felix	Obergrafend.	23	28	175	30	60	316
19. Gram Johann	Obergrafend.	25	23	200	13	26	287
20. Huber Franz	Obergrafend.	31	29	--	--	--	60

Nurflügelklasse N/M

1. Schobel Felix	Obergrafend.	15	25	18	26	17	101
2. Horcicka Wenzel	Salzburg	19	23	9	30	18	99
3. Dokulil Heinz, Ing.	Salzburg	16	9	30	16	23	94
4. Gram Johann	Obergrafend.	25	15	20	19	8	87

Herr LUDWIG aus Berlin war mit einem Alter von 53 Jahren der älteste Teilnehmer. Beim dritten Durchgang flog sein Modell ein max. konnte aber der Flug von den Zeitnehmern nicht länger beobachtet werden.

HORCICKA hat beim ersten Durchgang sein Modell verloren und nach mehreren Stunden suchen wieder gefunden. Aus Zeitmangel konnten die beiden letzten Durchgänge nicht mehr geflogen werden. Nach dem dritten Durchgang wurde das Modell angeblich entwendet. Mit einem Alter von 15 Jahren waren GRAM und HUBER, die jüngsten Teilnehmer. Der Sieger war 17 Jahre und der Zweite 19 Jahre alt.

Geschrieben im Sommer 1961

Kleine Zwischenbilanz

Das gute Flugmodell des anderen, gemeint ist damit derjenige, der mit seinem Modell beim Wettbewerb Erfolg hat und damit den stillen Neid seiner Sportkameraden erweckt. Aber woran liegt es, daß immer wieder ganz bestimmte Modellbaufreunde mit eigenen oder anderen Konstruktionen zum Erfolg kommen? Bestimmt nicht oder nur in ganz geringem Sinn an der Güte der Konstruktion, sondern an der des Sportlers, des Könners. Viele hoffen schon bei der Anreise zum Wettbewerb auf das Glück, das Ihnen den Wettbewerbserfolg gönnen möge und kehren dann ohne diesem, jedoch mit einer kleinen Portion Erfahrung nach Hause zurück. Hätten diese ihre Erfahrungen jedoch schon zu Hause gesammelt, in vielen Stunden ihre Modelle geflogen, nicht nach dem Wettbewerb bis zum nächsten in der Transportkiste gelassen, wäre Ihnen die Grundlage zum Erfolg gesichert gewesen.

Otto F. Krammer

Internationaler Magnetseglerwettbewerb auf dem Radstädter-Tauernpaß
Bericht von Hans HLAVKA, ÖMV-St. Pölten.

Nachdem ich heuer in der Klasse der Magnetsegler Staatsmeister wurde, habe ich mich entschlossen, auch in diesem Wettbewerb teilzunehmen, um weitere Erfahrungen zu sammeln. Da ich als einziger vom ÖMV teilnahm, möchte ich den Gruppen von diesem Bewerb berichten.

Ich verbrachte den Samstag im Zug, der mich erst am späten Nachmittag nach Radstadt brachte. Es war ein heißer Tag und ich wäre schon gerne auf dem Berg gewesen, um einen Probestart zu machen, aber leider sollte es an diesem Tage nicht mehr dazu kommen. Vorläufig war ich im Tal und wartete auf den Postautobus. Die Fahrt zum Tauernpaß war sehr schön und die schneebedeckten Berge rückten immer näher. Auf dem Tauernpaß hatte es sich schon herumgesprochen, daß ein Modellfliegen stattfindet und ich wurde zum Seekarhaus verwiesen. Quartier bezog ich im Theodor-Körner-Haus, da hier Modellflieger aus Amstetten untergebracht waren. Nun betrachtete ich das Gelände und konnte feststellen, daß es für Hangflug geeignet ist. Die anderen Modellsportler waren schon früher eingetroffen und kamen, da es schon Abend wurde, vom Hang herunter. Wie gesagt, zum Einfliegen kam ich nicht mehr, da um 20 Uhr Nennung mit anschließendem Lichtbildervortrag war. Herr Gremmer (Deutschland) zeigte Konstruktionsverbesserungen, welche die Gäste am Sonntag praktisch vorführten.

Nach einer kurzen Nacht begab ich mich noch vor Sonnenaufgang auf das Gelände. Beim ersten Probestart zeigte es sich, daß mein Modell nicht mehr so sicher flog, wie bei der Staatsmeisterschaft. Durch den Transport und die große Hitze muß es einen Verzug bekommen haben. Durch Gegenwirken mit dem Seitensteuer konnte ich es einigermaßen korrigieren. Nun war es an der Zeit, an die Startstelle zu gehen, denn für 7 Uhr war der erste Durchgang angesagt. Bei Start-

beginn herrschte noch immer Windstille, aber man vermutete, daß es auf dem sonnenbeschienenem Hang am günstigsten wäre. An der Startstelle angekommen stellten sich 20 Teilnehmer den Zeitnehmern. Interessant war, daß davon 11 Deutsche waren. Die italienische Mannschaft war nicht erschienen. Man kann sagen, daß von den Gästen alles am Start war, was in dieser Sparte Rang und Namen hat. Herr Gremmer zeigte einen herrlichen Geradeausflug, dann Vollkreis und wieder Geradeaus. Die Gäste brachten es auch zu den ersten Max's. Ich hatte Startnummer 7 und zu diesem Zeitpunkt spürte man den Wind schon leicht im Rücken und so erreichte ich im ersten Durchgang nur 116 Sekunden. Es gab nach mir noch einige Absaufer, dann entschloß man sich, die Startstelle zu verlegen.

Hier möchte ich noch bemerken, daß das Rückholen der Modelle sehr anstrengend war. (Hochgebirge) Auch ist das Gelände sehr sumpfig und so braucht man unbedingt Gummischuhe, besonders wenn es kalt sein sollte. Diesmal war es sehr heiß und so war man froh, daß man nasse Füße bekam.

Ich hatte bei meinem Modell keine Vorrichtung für einen Kurvenflug eingebaut, was sich bei dieser Windstille sehr nachteilig auswirkte. Fast bei jedem Durchgang kam mein Modell noch vor der Landung außer Sicht, was natürlich bei etwas Wind nicht der Fall gewesen wäre. Daß ich mein Modell wieder nach Hause brachte, verdanke ich dem Umstand, daß ich mir nach jedem Start ein Fernglas auslieh und mein Modell bis zur Landung damit beobachtete und dann erst losmarschierte. Horcicka, der auch bei diesem Wettbewerb nicht fehlte, verlor im 3. Durchgang sein Vollbalsammodell. Er vermutete, daß es von Touristen mitgenommen wurde. Da der Tauernpaß ein beliebtes Ausflugziel ist, herrscht dort ein Betrieb wie in einem Park. Mir passierte es zweimal, daß Spaziergänger mein Modell nach der Landung nahmen und mehrmals in die Luft warfen. Mit Schreien und Drohungen konnte ich sie dann verjagen. Daß das Modell bei diesen Spielereien jedesmal beschädigt wurde ist wohl selbstverständlich. Wie man sich bei so etwas ärgert, wird wohl jedem Modellflieger verständlich sein, wenn das Modell in diesem hindernisreichen Gelände den Flug gut übersteht und dann kommt so ein (Ri....) Laie und haut es zusammen. Bei Wiederholung eines derartigen Wettbewerbes müßte die Organisation besser aufgebaut werden, damit solche Zwischenfälle nicht passieren können, dies wurde auch von den deutschen Freunden angeregt.

Vom weiteren Wettbewerbsverlauf kann ich nicht viel berichten, da ich fast jedesmal eine Stunde brauchte, um wieder an der Startstelle zu sein. Es wurden 5 Durchgänge geflogen und als bester Österreicher erzielte ich eine Zeit von 907 Sekunden. Der beste Deutsche brachte es auf 1314 Sekunden.

Abschließend möchte ich noch bemerken, daß man in Herzogenburg/NÖ. wo die Staatsmeisterschaften abgehalten wurden, an einen weitaus niedrigerem Hang fast leichter sein Max. fliegen kann, als auf dem Tauernpaß. Der eine Vorteil in den Hochaopen ist, daß wir mit dem Flurschadengesetz nicht in Konflikt geraten und man den ganzen Sommer hindurch Wettbewerbe durchführen kann.

Nach einer kleinen Siegesfeier, die für Österreich nicht gerade rühmlich war, da die ersten 5 Plätze an Deutschland gingen, ging dieser landschaftlich schöne Bewerb zu Ende.

(Anmerkung der Redaktion: Auch von anderer Seite haben wir gehört, daß das Gelände an die meisten Modellflieger sehr schwere körperliche Anforderungen stellte, was auch nicht verwunderlich ist, wenn man die Alpen etwas näher kennt! Dabei ist es so, daß ein Höh'geher normalerweise einmal eine Leiten im Tag hinaufgeht, aber nicht gleich mindestens 5 mal, wie die Modellflieger. Ob dieses Handicab dann von der herrlichen Landschaft aufgewogen werden kann?)

4. Internationaler Städtekampf um den

ALPENPOKAL DER STADT WIEN

am 1. und 2. Juli 1961

Mannschaftswertung: (1. Zeile Klasse I, 2. Zeile Klasse A II).

1. und Gewinner des Alpenpokals		1.676 I
Modellbauclub OLTEN Schweiz	mit 2.783 Punkten	1.107 V
2. ASKÖ-ÖMV-Wien, Österreich	mit 2.694 "	1.203 III
		1.491 III
3. UNION-MFC-Baden, Österreich	mit 2.505 "	1.404 II
		1.101 VI
4. MFC-Nürnberg, Deutschland	mit 2.358 "	728 V
		1.630 I
5. UNION-MFC-Wien, Österreich	mit 2.214 "	769 IV
		1.418 III
6. Modellflugjugend München Dtsch.	mit 1.520 "	353 VI
		1.520 IV

Gesamteinzelwertung und Durchgangszeiten:

1. Billes Peter	ÖMV-Wien	180	96	180	456	3.	
		180	180	96	456	4.	912
2. Brühwiller Karl	Olten	156	180	133	469	1.	
					356	10.	825
3. Beck Hans	Nürnberg	116	0	163	279	12.	
					540	1.	819
4. Ebner Oswald	UMFC-Baden	180	52	103	335	10.	
					455	5.	790
5. Gastner Georg	Nürnberg	154	91	156	401	6.	
		31	180	101	312	13.	713
6. Tlapak Leopold	UMFC-Wien	151	180	68	399	7.	
		108	107	61	276	16.	668
8. Koelliker Werner	Olten	147	180	58	385	9.	
		76	165	39	280	15.	665
9. Wälti Martin	Olten	180	131	77	388	8.	
		28	180	56	264	17.	652
10. Kirchert Gerd	ÖMV-Wien	52	67	113	232	13.	
		180	180	60	420	7.	652
11. Schiller Alfred	Olten	180	166	88	434	4.	
		33	80	94	207	20.	641
11. Breith Franz	ÖMV-Wien	0	128	180	308	11.	
		102	77	54	333	11.	641

13. Swoboda Siegfried	UMFC-Wien	44	49	81	<u>174</u>	17.	
		180	65	180	<u>425</u>	6.	599
14. Tammel Ernst	UMFC-Wien	0	0	0	0	-	
		180	180	180	<u>540</u>	2.	540
14. Wagner Horst	UMFC-Baden	180	100	135	<u>415</u>	5.	
		33	36	52	<u>121</u>	24.	536
17. Schwenn Rainer	München	21	66	34	<u>121</u>	18.	
		65	180	157	<u>402</u>	9.	523
18. Höbinger Rudolf	UMFC-Baden	0	108	80	<u>188</u>	16.	
		60	93	170	<u>323</u>	12.	511
19. Roemer Gerhard	München	0	95	0	<u>95</u>	20.	
		180	180	48	<u>408</u>	8.	503
20. BAUMGARTNER Franz	ÖMV-Wien	167	40	0	<u>207</u>	15.	
		89	180	13	<u>282</u>	14.	489
21. Cuepa Oskar	UMFC-Wien	180	43	0	<u>223</u>	14.	
		44	42	91	<u>177</u>	22.	400
22. Endres Werner	Nürnberg	48	0	0	<u>48</u>	21.	
		180	24	34	<u>238</u>	19.	286
23. Meyer Werner	München	0	0	0	<u>0</u>	-	
		43	28	180	<u>251</u>	18.	251
24. Schmidt Karl	München	35	48	36	<u>119</u>	19.	
		55	35	34	<u>124</u>	23.	243

B e r i c h t über den 4. Internationalen Städtekampf um den
Alpenpokal der Stadt Wien am 1. und 2. Juli 1961
=====

Zum vierten Male wurde heuer der Wettbewerb um den Alpenpokal der Stadt Wien ausgetragen. Dieser Bewerb besteht nun schon seit 8 Jahren und wurde diesmal zum 2. mal in Wiener Neustadt ausgekämpft.

Endlich, in dieser Saison, hatte auch das Wetter ein Einsehen mit den Modellfliegern und es war schon fast zu schön, auf jeden Fall war es sehr heiß. Doch wollen wir beim Anfang beginnen. 6 Mannschaften hatten ihre Nennungen abgegeben, 2 deutsche (München und Nürnberg), 1 Schweizer (Olten), und 3 österreichische (ÖMV-Wien, Union-Wien, Union-Baden).

Am Freitag dem 30.6. traf bereits der größte Teil der Wettbewerber ein, teils per Bahn, teils per Auto und sogar per Schiff (Donaudampfer). Man traf sich im Jugendgästehaus der Stadt Wien (ein ehemaliges Schloß), welches das Quartier für die kommenden Tage sein sollte. Am Abend ging es gleich geschlossen zu einem Begrüßungsumtrunk (inoffiziell).

Samstag nach dem Frühstück fuhren wir per Autobus nach Wiener-Neustadt. Dort angekommen erfolgte die offizielle Begrüßung durch Bundessektionsleiter Ing. Edwin Krill, Bürgermeister von Wr. Neustadt, Herrn Werl, Herrn Gen. Sekr. des Ö. Ae. C. Ing. Rubelli und Herrn Gemeinderat Hautz.

Dann konnte der "Kampf" losgehen und tat es auch. Es begannen die Motormodelle. Es wurde in 3 Durchgängen geflogen. Für jeden Durchgang standen 1 - 1/2 Stunden zur Verfügung und jeder Teilnehmer konnte nach Wunsch an seiner, von den 3 Startstellen, starten. Es ging also alles ohne Hast zu. Das Wetter war, wie schon erwähnt, einmalig, Temperaturen von 30 Grad im Schatten gibt es nicht alle Tage, dazu windstill und natürlich viel Thermik (aber auch viele Abwinde). Es ging darum auch gleich mit richtigem Elan los und so wurden im 1. Durchgang gleich am meisten Max. geflogen, nämlich 7. Im zweiten Durchgang waren es nur mehr 4 und im Dritten gar nur 2. Die Modelle piffen fast alle mit einer Affenfahrt in den blauen Himmel, doch bei der jetzigen Formel braucht man doch etwas Thermik um oben zu bleiben und wer das Pech hatte, diese zu verpassen, hatte auch nichts mehr zu bestellen. An Modellen sah man alle Typen, von VHTL (Motor über der Fläche), über HTL (Motor vor der Fläche) zu den normalen Parasol-(Pylon)-modellen. Eine Überlegenheit eines Typs konnte man nicht feststellen, denn wenn auch die Parasolmodelle gewannen, so flogen die anderen auch nicht schlecht, wie schon der zweite Platz eines HTL-Modelles beweist. An Motoren sah man mit einer Ausnahme (Cox Tee Dee) nur Dieselmotoren und zwar 1,5 ccm und 2,5 ccm. Doch sah man diesen Glühzylinder auch nicht sehr lange, denn nach einem herrlichen Flug empfahl sich das Modell leider auf Nimmerwiedersehen. Ein besonders interessantes Bild bot der Steigflug von einem Modell (1,5 ccm) als dieses sofort nach der Freigabe in eine Windhose geriet. Wie das Modell hin- und hergeworfen wurde, kann man sich ungefähr vorstellen, wenn man erfährt, daß von dieser Böe sogar eine Modelltransportkiste hochgehoben und ca. 50 m weit durch die Luft gewirbelt wurde. Zum Glück wurde das Modell hochgerissen und flog anschließend noch sehr gut. Durch die starke Sonneneinstrahlung verzogen sich leider einige Modelle und so konnte man zur Freude der Zuseher, aber nicht der Teilnehmer, einige nette Spiralstürze, Unterschneider usw. sehen.

Das siegreiche Modell hatte einen 1,5 ccm Motor (Taifun Hurrikan) in der Verkleidung von Schenker, eingebaut. Es war ein Parasolmodell. Das Modell des Zweitplatzierten hatte den Motor vor der Fläche (Bugl 2,5 ccm) und interessanterweise den billigen E.D. Zeitschalter, der angeblich schon überholt ist, jedoch in diesem Falle tadellos funktionierte. Allgemein wurden die diversen Zeitschalter zur Motorabstellung verwendet, doch sah man in einem Falle auch einen "Timertank", der das Modell allerdings durch vorzeitiges Abstellen im dritten Durchgang um seinen guten Platz brachte.

Nun noch kurz zu den Modellen: In normaler Skelettbauweise (& Rippenpapier) waren 16 vertreten, 4 in Schalenbau und 1 in "Standard"-Vollbauweise. Von diesen Modellen waren wieder 17 Parasol (Pylon), 3 highthrustline (Motor vor der Fläche) und 1 VHTL (Motor über der Fläche). Motoren im Einsatz waren: 7 Bugl 2,5 ccm, 7 Webra Rekord 1,5 ccm, 3 ETA 15 D, 2 Webra Mach I, je 1 Enya 15 D, Oliver Tiger, Taifun Hurrikan, Cox Tee Dee 15.

Nach Beendigung des Fliegens der Motormodelle wurden noch kurz einige Segler getestet und dann ging es per Autobus wieder zurück nach Wien. Ein ausgiebiges Nacht Mahl wurde eingenommen und dann fuhr man in den "Prater". Auf der Hinfahrt zeigte Ing. Rubelli kurz einige Sehenswürdigkeiten in der Stadt. Im Prater angekommen wurde eine gemeinsame Rundfahrt auf dem Riesenrad absolviert, um den ausländischen Teilnehmern einen Blick über das nächtliche Wien zu zeigen. Anschließend stürzte sich dann jeder nach seinem Wunsch ins Vergnügen. Um 23 Uhr fuhren wir wieder ins Quartier zurück. Hier sei besonders die Pünktlichkeit aller Teilnehmer gelobt, denn beim Treffpunkt

Autobus, waren alle rechtzeitig versammelt und es mußte auf niemand gewartet werden.

Am Sonntag in der Früh, ging es, wie schon am Samstag, gleich nach dem Frühstück, mit dem Autobus hinaus nach Wiener Neustadt aufs Fluggelände. Der Tag war womöglich noch heißer als der vorangegangene und nun mußten die Teilnehmer ihr Können mit den A/2 Seglern zeigen. Bei den Schnurmessungen mit 5 kg, ergaben sich keine Beanstandungen und es riß auch keine Schnur. Man hatte sich hier also auf die neue Regel eingestellt und bei dem herrschenden Wetter waren auch die verlorenen 5 m der Leinen kein allzu großes Handikap. Interessehalber sei vermerkt, daß 0,6 mm und 0,81 mm Perlon, Rebschnüre (dünne Angelschnur) sowie Stahldraht als Hochstartschnüre verwendet wurden.

Im ersten Durchgang war die Thermik noch etwas zerrissen und so konnte man die Modellflieger vorbereitet warten sehen und beim ersten Zeichen einer Ablösung gings los und hinein mit dem Modell in den Bart. 9 mal ist dies gelungen und es wurden daher auch 9 Maxima in diesem Durchgang geflogen. Beim zweiten Durchgang klappte es sogar noch besser und es wurden 13 Max. geflogen. Hier zeigte sich, daß man auch Geduld beim Hochstart haben muß und nicht nur ins Blaue hinein starten darf. Auch spielte die körperliche Kondition eine große Rolle, denn bei Windstille ein Modell hochzustarten und Thermik suchen ist ganz schön anstrengend. Noch krasser machte sich dies aber beim 3. und letzten Durchgang bemerkbar, denn hier war die Thermik schon großflächig geworden und es half nicht, auf eine Ablösung zu warten, denn diese Ablösungen kamen nurmehr sehr selten. Hier hieß es also, Beine in die Hand nehmen. Es zeigt sich dies auch an den geflogenen Max. In diesem Durchgang wurden nur 5 "erlaufen". Hier versuchte man auch, die Thermik durch Laufen unter dem Modell abzulösen. Die Experten sind über diese Methode geteilter Meinung, aber in einem Falle zumindest, hat es geholfen.

Allerdings war in diesem Falle das Modell noch genügend hoch. In anderen Fällen, als das Modell schon tiefer war, half diese Methode nicht, im Gegenteil, man konnte beobachten, wie das Modell durch die Wirbelbildung regelrecht herabgezogen wurde. Besonders kraß war es, als man mit einem Auto die Thermikauslösung versuchte.

Es gelang aber dennoch 3 Teilnehmern, die volle Wertungszeit zu fliegen und so kam es zu einem Stechen. Beim Stechen mußte nach Aufruf gestartet werden. Das Maximum wurde um 30 Sek. verlängert. Interessanterweise gelang es beim Stechen keinem das Maximum zu erreichen. Es machte sich bei allen dreien eine gewisse Nervosität bemerkbar und darauf dürfte dann auch die geringere Flugzeit der Modelle zurückzuführen sein. Auf jeden Fall war damit die Entscheidung in der Einzelplatzierung gefallen.

Kurz einiges von den Modellen: In Skelett (Rippen-Papier) waren 11, Schale 6 und "Standard" (Vollbalsa) 7 Modelle ausgeführt. Turbulenzdrähte vorgespannt hatten 2 Modelle, auf der Nase 1. Bei einem Modell wurde eine Tragfläche von einem Motormodell verwendet und dieses flog damit sehr gut, es kurvte in die Thermik ein, flog im Abwind gerade, dabei ohne jeden Verzug. Die "Brettlbomber" (Vollbalsa) haben sich im allgemeinen gesehen sehr gut gehalten und flogen ebenso ihre Max. wie die anderen. Auch die Kö III konnte man in einigen Exemplaren sehen. Bei einer allerdings hat es nicht ganz geklappt, denn dieses Modell flog im Aufwind gerade und kurvte im Abwind. Die anderen funktionierten schon. Einige Modelle waren durch Brüche gehandikapt denn trotz Schnellreparatur fehlten dann eben die nötigen Probestarts. Alles in allem gesehen war auch dieser Bewerb sehr schön und vor allem ging es auch hier ohne Hast zu.

Anschließend wurde gepackt, es ging zum Mittagessen, das wohl für jeden ausreichend war, denn wenn man schon mit der Torte kämpfen muß um diese wegzubekommen, will das etwas heißen. Nach dem Essen ging es dann mit dem Bus zurück nach Wien zur Siegerehrung.

Diese wurde auf der Terasse des Jugendgästehauses vorgenommen und fand dadurch einen würdigen Rahmen.

Die Siegerehrung wurde von Bundessektionsleiter Ing. Edwin Krill, Generalsekretär des Ö.Ae.C. Ing. Rubelli und Landesverbandspräsident Fischer vorgenommen. Die Schweiz konnte wieder einmal den Alpenpokal, aus geschliffenem Glas, in Empfang nehmen. Die anderen Mannschaften erhielten Erinnerungsschalen und Plaketten. An die Funktionärsdamen wurden als nette Geste kleine Blumensträußchen verteilt.

Es soll zum Schluß vielleicht noch einmal der Sinn des Alpenpokals, der von Ing. Krill ins Leben gerufen wurde, erklärt werden. Man vergißt derlei Sachen immer zu schnell. Wie aus der Wertung hervorgeht, soll die beste Allroundmannschaft gefunden werden. Es werden darum die Gesamtpunkte aus allen Flügen eines Teams zusammengezählt, um den Sieger zu ermitteln. Um gut abzuschneiden, müssen also alle Teilnehmer einer Mannschaft in beiden Klassen antreten und auch fliegen, denn der Einzelsieg in einer Klasse ist im Gesamten nicht so wichtig, sondern die gute Mannschafts-Durchschnittsleistung entscheidet. Damit aber andererseits der Wettbewerb nicht zu einem Marathon wird, sind in jeder Klasse nur 3 Durchgänge vorgesehen. Dies bewirkt wiederum, daß kein Flug verpatzt werden darf um noch gut in der Wertung zu bleiben.

Und jetzt bleibt nur noch zu sagen, daß der Wettbewerb in gemütlicher und netter Art durchgeführt und abgeschlossen wurde. Als letztes vor dem Heimfahren ging man zum "Heurigen" um den Alpenpokalwettbewerb 1961 zu begießen und zu beenden.

- - - - -

NEUIGKEITEN :

Der "Wankelmotor" im Modellflug?

Der original "Wankelmotor" ist während seiner Konstruktion aus Modellmotoren entstanden. Jetzt wird er von einigen Modellbauern nachempfunden und wieder als Modellmotor versuchsweise gebaut. Bisher haben wir von zwei funktionierenden Exemplaren erfahren. Jedes aus einem anderen Land und sogar aus einem anderen Erdteil. Einer stammt aus Polen und wurde von dem bekannten Modellflieger Gorski entworfen und gebaut, der durch die Herstellung der "Jaskolka" Motoren bekannt ist. Von diesem "Wankelmotor" ist nur bekannt, daß er einen Hubraum von etwa 12ccm hat, bei einem Gehäusedurchmesser von 78 mm.

Der zweite Motor wurde in den USA gebaut und auch in einem Modell geflogen. Er wurde von Floyd Neal, einem Werkzeugmacher aus St. Louis, Mo.. Der Motor ist ein Glühzünder und benötigt nur eine Batterie beim Start, wie die normalen Glühkopfmotoren. Bei den ersten Starts wurde eine Anwurfvorrichtung verwendet, doch wird der Motor jetzt normal mit der Hand angeworfen. Keine Leistungsdaten sind zur Zeit erhältlich, denn der Motor ist noch in Entwicklung, doch wurde er in einem "Smog Hog" Fernsteuermodell von 3,7 kg Gewicht eingebaut und geflogen. Dabei hatte er noch genügend Kraftreserven und besonders auffallend war der vibrationsfreie Lauf. Der Motor wiegt rund 540 Gramm und ist 63,5 mm hoch, 81,3 mm breit und hat eine Länge von 38 mm, einschließlich der Propellerwelle.

Zur Zeit sind diese Motoren noch nicht für internationale Wettbewerbe zugelassen, doch dürften sie bereits den Weg zeigen, wie sich der Motorenbau im Modellflug weiter entwickeln wird, wenn nur noch einige der Modellmotorenhersteller sich mit dem "Wankelmotor" befassen werden und diesen dann auch auf Serie legen.

- - - - -

Weil wir schon bei Motoren sind, gleich zu einem neuen Rennmotor: Der neue "K & B Torpedo 15 R", Preis U.S. Dollar 19.95, wurde getestet und dreht mit dem vorgeschriebenen FAI-Gemisch (25 % Öl und 75 % Methanol) eine Luftschraube 5 1/2 x 10 mit 16.000 U/m. In ein Speedmodell nach FAI-Formel eingebaut, zog er dieses mit 115 mph = 184 kmh. um die Bahn. Auch die Touren mit anderen Luftschrauben können sich sehen lassen z.B. 8 x 4 Nylon - 17.200, 8 x 3 1/2 Holz - 18.500, 6 x 3 Nylon 20.000 und mit einer 9 x 4 Nylon sogar noch 15.000. Der Motor wurde von Bill Wisniewski entworfen und es ist ein kugelgelagerter Glühzünder mit Flachdrehschieber.

- - - - -

Der Kohlendioxidmotor wird wieder entdeckt!

Die Firma "Herkimer Tool and Model Works", bekannt durch ihre O.K. Motoren hat ihren C.O.2 Motor wieder zu neuem Leben erweckt! Wenn man vor 8 bis 10 Jahren durch die amerikanischen Modellbauzeitschriften blätterte, sah man CO 2 Motoren von mehreren Firmen angeboten. Damals jedoch konnten sich diese Motoren nicht so richtig durchsetzen. Die Zeit war noch nicht reif, wie bei so manchen anderen Dingen. Heute hat sich einiges geändert. So sucht man jetzt einen "narrensicheren" Modellflugmotor, der keinerlei Vorkenntnisse beim starten erfordert. Weiters kommt heute hoch hinzu, daß in den USA und auch in anderen Ländern, die Modellflieger nicht gerade gerne gesehen werden, da ihre Motoren zuviel Lärm machen. Dies führt teilweise dazu, daß Verbote für Modellflug ausgesprochen werden. Nun und der CO 2 Motor ist fast geräuschlos. Es wird nun an der Zeit zu erklären, was so ein CO 2 Motor eigentlich ist. Es ist im wesentlichen nichts anderes als eine kleine Dampfmaschine, bei welcher anstelle des normalen heißen Wasserdampfes eben Kohlendioxid aus einer Heimsyphonpytrone verwendet wird. Im Zylinderkopf ist ein Kugelventil, welches durch den Kolben den Einlaß steuert. Als Auspuff dienen einige Bohrungen an der gewohnten Stelle. Zum Starten braucht man nur die CO 2 Patrone in ihrer Halterung befestigen und gibt der Luftschraube einen leichten Schubs, und schon läuft das Ding. Ein Start kostet S 1.50 (Motorlaufdauer etwa 1 Minute). Was kann der Motor noch? Er schleppt ein Modell mit etwa 150 Gramm Gewicht. Der Preis liegt bei Dollar 6.95. Und jetzt lesen wir noch, was der Hersteller selbst zu diesem Motor schreibt.

Sicher Einfach Sensationell!
Sofortiger Start, ein Schlag auf den Propeller und er läuft!
Kolben-Propeller Motor ohne Batterie, Kerze oder Sprit!
Genieße die Erregung von Wettbewerbsleistung beim allerersten Flug.
OK-s sensationeller CO 2 Motor macht dies so sicher und einfach.
Keine Feineinstellung ist vorzunehmen.... kein Sprit zu verschütten....
keine Batterien oder Kerzen zu prüfen.

Und so geht es weiter. (Wir wollen hier nicht unbedingt Reklame machen, sondern nur ein Beispiel bringen.)

- - - - -

In Warschau wurden von der dortigen Modellbauleitstelle Berechnungen vorgenommen, wieviel Balsa eigentlich zum Bau von Wettbewerbsmodellen benötigt wird. Man kam hierbei zu erstaunlichen Ergebnissen: Für einen A/2 Segler werden 350 Gramm Balsa verarbeitet. Ein Wakefield braucht 250 g und für die Luftschraube noch einmal 200 g. Für ein Verbrennungsmotormodell KL I sind es 550 g, für ein Speedmodell 250 g und für ein Fesselkunstflugmodell gar 700 Gramm. Es sind dies Durchschnittswerte, doch sind diese auch von Interesse.

Überall auf der Welt herrscht ein Mangel an Modellflugplätzen. So auch in den USA und Kanada. Dort hat man einen Ausweg gefunden, der sich allerdings nicht überall durchführen läßt, denn die Modellflieger in Übersee kaufen sich einen Platz für die Ausübung ihres Sportes. Wenn dieser Weg nicht möglich ist, dann wird ein Platz gemietet. Der letztere Weg dürfte auch bei uns gangbar sein.

In USA ist es nun schon soweit, daß man sich beim Fernsteuerfliegen anstellen muß und nur eine bestimmte Zeit fliegen darf, damit an einem Wochenende jeder einmal drankommt. Wird diese Flugzeit wesentlich überschritten, so drohen drastische Strafen.

FÜR DEN GRUPPENLEITER:

Unsere Aufgabe ist es nach wie vor, möglichst viele Jugendliche für unseren Sport zu begeistern, sie dadurch einer vernünftigen Freizeitbeschäftigung zuzuführen und so der Straße zu entziehen. Die Methode, Mitglieder zu werben ist recht verschieden und richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Oft werden anfangs recht viele Mitglieder erfaßt, jedoch verbleibt dann nur ein kleiner Rest als treue Mitarbeiter. Allzuleicht lassen wir uns jedoch zu dem Urteil verleiten, daß man mit den Jungen nicht viel anfangen kann. Wir dürfen aber nicht auf den Fehler verfallen, zu verallgemeinern.

Will eine Gruppe nicht so richtig florieren, so kann die Schuld an verschiedenen Dingen liegen. Die Mitglieder bekommen keinen richtigen Kontakt mit den Funktionären oder umgekehrt, sie werden überbeansprucht, kein Mensch geht mit den Jungen fliegen oder kümmert sich um sie usw. Mit einem Wort, sie werden nicht richtig angesprochen.

Eine Gruppe, bei der der Gruppenleiter u n e i g e n n ü t z i g für sie da ist, wird immer Erfolg haben und nie an Mitgliedermangel leiden.

Der Werkstätten- bzw. Gruppenleiter ist und bleibt nun einmal der Blickpunkt der Mitglieder und mit ihm steht und fällt die Gruppe.

Wie nun der ideale Gruppenleiter sein soll, sei hier in 10 Punkten zusammengefaßt:

- 1.) Bist Du Vorbild - in persönlicher, praktischer und fliegerischer Hinsicht?
- 2.) Übst Du Deine Funktion uneigennützig und mit Freuden aus, auch wenn Du selbst wenig zum Bauen kommst?
- 3.) Bist Du immer freundlich und geduldig mit den Mitgliedern, selbst wenn es mit der Arbeit nur langsam vorangeht?
- 4.) Gehst Du oft mit den Mitgliedern fliegen und trachtest, daß viele die Prüfung ablegen?
- 5.) Bist Du selbst immer pünktlich und genau?
- 6.) Verzichtest Du, wenn es sein muß, der Gruppe zuliebe auf private Vergnügungen, KINO usw.?

- 7.) Bist Du stolz, wenn Deine Leute bei Wettbewerben gut abschneiden?
- 8.) Freust Du Dich, wenn Deine Leute in fachlicher und fliegerischer Hinsicht an Deine Leistungen herankommen?
- 9.) Bist Du bereit, für Deine Gruppe einen Teil Deines Urlaubes zu opfern?
- 10.) Erziehst Du Deine Mitglieder zu fairen Sportlern und zu guten Verlierern?

GRUPPENLEITER - Dich geht es an!

Prüfe Dich selbst, wieviele Fragen Du mit "Ja" beantworten kannst!
Je mehr, desto besser!
Und wenn Du vielleicht draufgekommen bist, daß Du auch manchmal mit "Nein" antworten mußt, so trachte, Deine eventuellen Fehler zu verbessern, damit Du bald mit ruhigem Gewissen zehnmal "Ja" sagen kannst. Denke immer daran, daß auch Du mithilfst, die Jugendlichen zu aufrechten und pflichtbewußten Menschen zu erziehen!
Es liegt also auch an Dir!

Und darum: Fliegt Prüfungen!

Ing. Edwin Krill

Österreichischer Modellsportverband - Landesverband Niederösterreich

Bericht über die Ausstellung der ÖMV-Gruppe St. P ö l t e n

Der Eisenbahnersportverein St. Pölten feierte vom 1. bis 8. Juli 1961 sein 25-jähriges Bestandsjubiläum. Die Gruppe des ÖMV St. Pölten benutzte diese Gelegenheit zur Werbung für den Modellsport. Mit viel Vorarbeit wurde eine Ausstellung in den St. Pöltener Stadtsälen vorbereitet und durchgeführt. In der Koje der Gruppe gab es folgendes zu sehen: Magnetmodelle der Klasse A 2 (Staatsmeisterschaftsmodell von Hlavka Hans, siehe MODELSPORT vom Juni 1961) Meisterschaftsmodelle der Klasse A/2 Freiflug, Motorsegler mit PEE - WEE Motor = Klasse A/1 Freiflug, A/2 Standard - Kombi mit Jedelsky - Profil in Schalenbauweise. Dieses Modell kann als Magnetmodell am Hang geflogen werden, als Motorsegler mit einem 0.5 ccm Motor und als Freiflugmodell in der Klasse A/2. Die Flugleistung dieses Modelles kann als sehr gut bezeichnet werden. Bei diesem Modell handelt es sich um eine Verbesserung des ÖMV Standard Modelles. Die Umgestaltung wurde vom Landestechniker Josef Haslhofer vorgenommen. Geflogen wird dieses Modell von Alfred Haiden. Eine Zeichnung wird von der Gruppe noch amgefertigt und in der Zeitschrift "Modellsport" erscheinen. Ein Modell, das für Modellsportler empfohlen werden kann. Weiters konnte man sehen: KL I Motorfreiflugmodell, RC Modell "Bergfalke", ein Rohbau, ein Wakefield - Modell, zwei schöne Schiffsmodelle und zuletzt drei herrliche Super-Fesselflugmodelle von unserem Modellsportler Martin. Diese drei Fesselflugmodelle zeugen von bester Handarbeit und hervorragender Oberflächenbehandlung, die kaum noch zu überbieten ist. Dies wurde uns von den Besuchern der Ausstellung bestätigt. (Keine Eigenkritik der Gruppe!!) Somit wurden sechzehn Modelle zur Schau gestellt. Mit Werbebildern und Modellzeitschriften, Büchern, Pokalen, Urkunden und einem Scheinwerfer wurde die Koje gefällig ausgestaltet. Gleichzeitig führten wir eine Publikumswertung durch, um die Ansichten und Gedanken der Besucher in einer Statistik

festzuhalten. Die Ergebnisse bringen wir am Anschluß unseres Berichtes. Gewertet wurden 15 Modelle. Alle Modelle wurden mit Nummern zur Bewertung versehen. Der Erbauer des Modelles war den Besuchern nicht bekannt. Das Ergebnis kann somit als eine objektive Wertung betrachtet werden. Sollten Gruppen in den Bundesländern solche Möglichkeiten für Ausstellungen bei Sportfesten vorfinden, kann ich nur empfehlen, solch eine Gelegenheit zu nützen. Andere Sportsektionen sind bestimmt bereit, Modellsportler miteinzuschließen, bei einer solchen Ausstellung. Die Auslagen für die Ausstellung betragen für die Gruppe nur S 25.-- in Worten: Schilling fünfundzwanzig. Also billigste Werbung für den Modellsport und ein MAXIMUM an Erfolg. Können wir dies doch immer wieder feststellen: Es kommt nur auf die Gruppe bzw. die Gruppenleitung an, solche Gelegenheiten zu nützen. Die nötige Arbeit und Vorbereitungen sind natürlich von der Gruppe zu leisten. Idealismus für den Modellsport wird dafür mit Erfolg belohnt.

Am Eröffnungstag dem 1. Juli 1961 wurde unserem Modellsportler

H a n s H l a v k a das Ehrenzeichen in Silber verliehen.

Der Landestechniker Josef Haslhofer erhielt das Ehrenzeichen in Bronze für Verdienste um den Modellsport.

Von 12.30 Uhr bis 15.30 Uhr führte die Gruppe im Stadion von St.Pölten Fesselflugvorführungen durch. Leider konnten wir zum erstenmal bei unseren Vorführungen einen Mangel an Besuchern feststellen. Bedingt durch die große Hitze flüchteten viele Personen in die Bäder. Zu gleicher Zeit wurde in Völtendorf am Flugfeld der erste Flugtag von St.Pölten abgehalten. Hier konnten wir nach Ende unserer Vorstellung große Massen von Zuschauern antreffen, die es vorzogen, als Gast bei den Großen zu sein. Zu bemerken ist noch, daß beide Flugtage der Segel- und Motorflieger bei herrlichem Wetter ein voller Erfolg waren.

Am Samstag dem 8. Juli hatte unsere Gruppe prominente Besucher bei der Ausstellung zu verzeichnen. Auf Einladung unseres Gruppenobmannes Hans Hlavka konnten wir den Obmann und Sekretär der Arbeiterkammer Niederösterreich, Herrn Franz H a h o f e r und Bundessektionsleiter Herrn Ing. Edwin K r a i l l begrüßen. Die Gruppe war über solch einen Besuch sehr erfreut und dankt nochmals an dieser Stelle für das Kommen. Wir würden uns freuen, in einer der nächsten Zeitschriften "Modellsport" eine Kritik oder Stellungnahme über die Ausstellung von den genannten Funktionären vorzufinden.

Am Nachmittag des 8. Juli 1961 waren Fesselflugvorführungen im Stadion angesetzt. Wir begaben uns zur selben Zeit (12.30 - 15.00 Uhr) zur Startstelle. Umringt von Besuchern und Neugierigen begann unsere Fesselflugvorführung. Besondere Begeisterung fanden beim Publikum die Fuchsjagden und Modelle mit 5 - 6 ccm Motore. Die Modellsportler Harald Eigner und Rupert Schneck führten einige herrliche Fuchsjagden durch. Die letzte Jagd endete mit einem Absturz der beiden Modelle (Kreuzen der Seile), das dem Geschmack der Besucher entsprach. Viele Viele Auskünfte und Fragen wurden fachlich und verständlich von den Sportlern der Gruppe beantwortet. Um 15 Uhr startete das letzte Modell zum Schluß unseres Schaufliegens.

Somit konnte festgestellt werden, daß Hitze und andere Sportveranstaltungen eine große Konkurrenz für den Modellsport sein können. Bei der Eröffnung der Ausstellung war auch Bundesrat und Bürgermeister der Stadt St. Pölten Herr Rudolf S i n g e r und Vizebürgermeister Engelbert L e i m e r anwesend und über die Leistung der Gruppe erstaunt. Dies konnten wir im Gespräch mit den beiden Herren feststellen; richteten doch beide Besucher viele Fragen an uns.

Liebe Modellsportler, nützt solche Gelegenheiten, diese kommen nicht täglich, um unseren schönen Sport zu propagieren, mit einem Minimum an Auslagen.

Nachstehend die Ergebnisse der Publikumswertung:

Ergebnisse der P U B L I K U M S W E R T U N G :

Modell Nr.:	I. Platz= 3 Punkte	II. Platz= 2 Punkte	III. Platz= 1 Punkt	Summe der Punkte
1	45 45	36	22	103
2	23 24	14	11	49
3	24 24	34	14	72
4	6 6	18	11	35
5	3 3	24	10	37
6	3 3	4	11	18
7	9 9	12	5	26
8	588 588	174	60	822
9	12 12	22	16	50
10	177 177	140	72	389
11	294 294	260	72	626
12	171 171	110	85	366
13	15 15	32	43	90
14	12 12	10	14	36
15	6 6	6	5	17

Nachstehend die Namen der Erbauer sowie Bezeichnung der Modelle und Reihung in der Folge von 1 bis 15:

1.	H a i d e n Alfred	RC Bergfalke	822
2.	M a r t i n Hans	Delta Düsenfesselflugmodell	626
3.	Rollenitz H.	Schiffsmodelle "Wappen v. Hamburg"	389
4.	M a r t i n Hans	Me 109 G	366
5.	Hlavka Hans	Staatsmeisterschaftsmodelle A2 Magnet	103
6.	Hans M a r t i n	Mannschaftsrenner	90
7.	Alfred H a i d e n	"Standard A 2 Kombi Modell"	72
8.	Rupert Schneck	Wakefieldmodell	50
9.	Josef H a s l h o f e r	KÖ A2 Modell	49

A U S S C H R E I B U N G

für die NIEDERÖSTERREICHISCHE LANDESMEISTERSCHAFT DES Ö M V

Die Gruppen des Ö M V St. P ö l t e n und Ö M V O b e r -
G r a f e n d o r f a.d.Pielach veranstalten am

26. und 27. August 1961
=====

die Ö M V - Landesmeisterschaften von Niederösterreich.

Organisationsleitung: Hans H l a v k a und Alfred H a i d e n
vom Ö M V St. P ö l t e n .

Austragungsort: Truppenübungsplatz V ö l t e n d o r f .
Der Platz ist von St.Pölten über Spratzern -
Völtendorf zu erreichen. Kann mittels Auto-
bus ebenfalls erreicht werden. 5 km von St.Pölten
entfernt. (Siehe nachfolgende Lageskizze)

Wettbewerbsklassen: Klasse A 1 Motormodelle bis 2,5 ccm
Gummimotormodelle (Wakefield)
Klasse A 2 Segelflugmodelle von 32 - 34 dm 2
Klasse A 2 Segelflugmodelle J u g e n d !!!
Klasse A 1 Segelflugmodelle

Teilnehmerberechtg.: Österr. Staatsbürger, die Mitglied des Ö M V
sind. Alle Modelle sind mit der Dauerstart-
nummer zu versehen. (Linke Tragfläche 3 cm
große Nummern)

Nennung: Schriftliche Nennungen sind bis 10. August 1961 an Alfred
H a i d e n , Groß-Sierning Nr. 14, Bezirk
St.Pölten, N.Ö. einzusenden.

Nenngeld: Pro Teilnehmer in der Höhe von S 3.-- ist vor
Beginn der einzelnen Wettbewerbsklassen einmal
zu zahlen.

Ankunft u. Meldung: Spätestens eine Stunde vor Beginn der einzelnen
Wettbewerbsklassen.

Platzordnung: Die für den Wettbewerb geltende Platz- und
Wettbewerbsordnung wird vor jedem Wettbewerb
bekanntgegeben. Sie ist für alle Teilnehmer
bindend. Bei Vergehen kann die Wettbewerbs-
leitung Startverbot verhängen bzw. Disqualifi-
kationsfälle die O N F verständigen.

Einsprüche: Einsprüche können während des Wettbewerbes bei
gleichzeitigem Erlag von S 20.-- mit schriftli-
cher Begründung erhoben werden. Der Einspruch
wird sofort von der Wettbewerbsleitung ent-
schieden. Die Rücklagegebühr wird rückerstattet,
wenn dem Einspruch stattgegeben wird; sie ver-
fällt, wenn gegen den Einspruch entschieden wird.
Entscheidungen sind als endgültig zu betrachten.

Haftung: Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für eventuell entstehenden Personen- oder Sachschaden. Alle Teilnehmer sind auf Grund der Dauerstartnummer haftpflichtversichert.

Unterkunft: Unterkunft ist in den umliegenden Orten (Gasthöfen) zu normalen Preisen zu erhalten.

Preise in den einzelnen Klassen:

- I. Platz P o k a l mit einer Urkunde
- II. Platz P o k a l mit einer Urkunde
- III. Platz P o k a l mit einer Urkunde (Plakette)

Programm:

Samstag, 26. August 1961

13 Uhr Eröffnung der Meisterschaft

14 - 16 Uhr drei Durchgänge in der Klasse A 1
Motorfreiflugmodelle

16 - 18 Uhr drei Durchgänge in der Klasse
Gummimotormodelle

Sonntag, 27. August 1961

8 - 10 Uhr I. Durchgang in der Klasse A2 und A1

10 - 12 Uhr II. Durchgang in der Klasse A2 und A1

12 - 14 Uhr III. Durchgang in der Klasse A2 und A1

Um 15 Uhr findet die Siegerehrung im Gasthaus B u g l in Völtendorf statt.

Änderung in der Zeiteinteilung und in der Reihenfolge des Programmes bleiben der Wettbewerbsleitung aus witterungsmäßigen und organisatorischen Gründen vorbehalten.

Österreichischer Modellsportverband Landesverband Niederösterreich

Der Obmann und Sekr.d. AK-NÖ
Franz Hahofer e.h.

Wettbewerbsleitung
Hans Hlavka u. Alfred Haiden e.h.

Skizze über die Lage des Truppenübungsplatzes bzw. des Fluggeländes:

