

ausflug modell

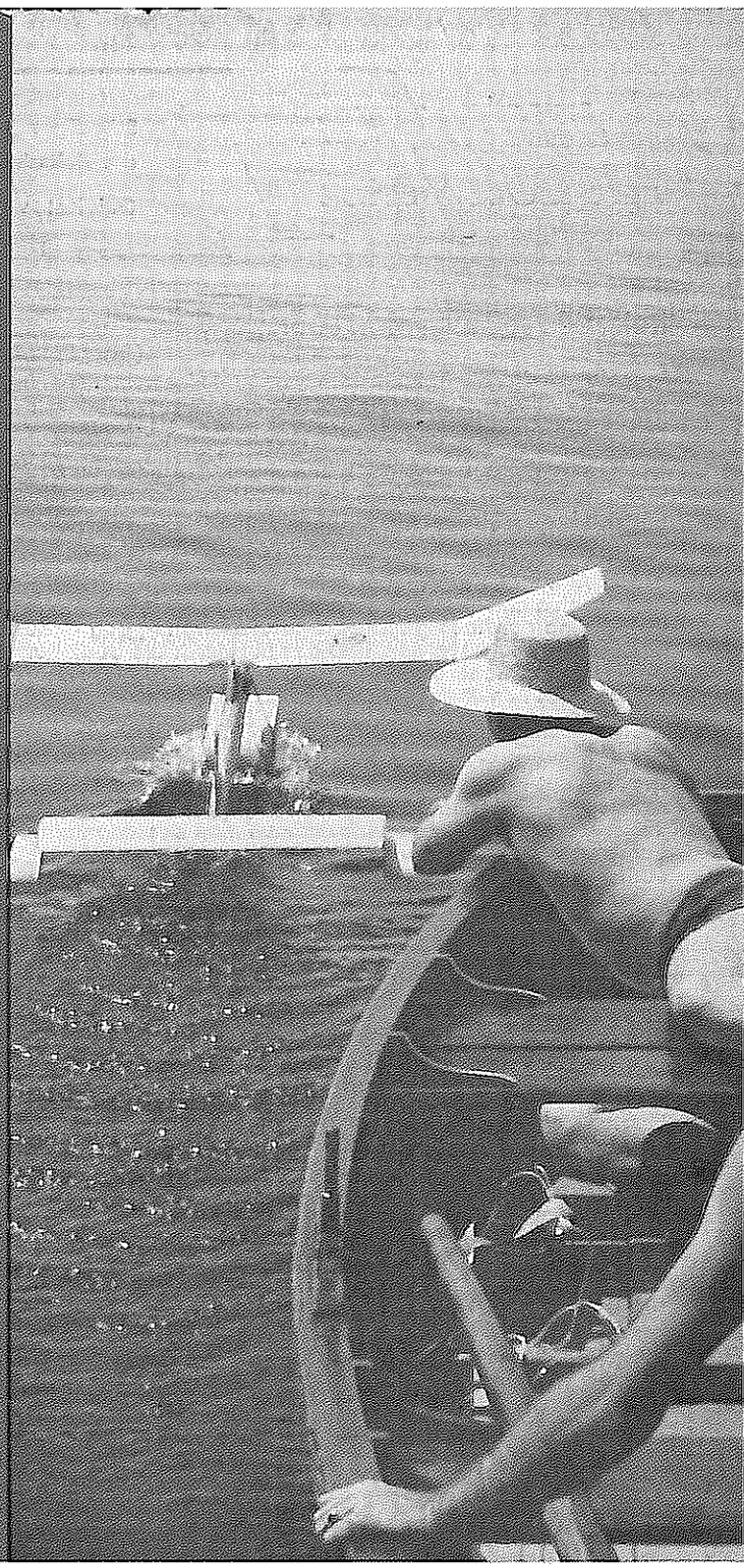
IN DIESEM HEFT

„MOVE-POKAL“ 1964

•
WAKEFIELD-MODELL
VON HORST WAGNER

•
GEDANKEN ZUM
„JUGENDPROBLEM“

10/1964



Reisende soll man nicht aufhalten!

(Alter Spruch)

In meinen Leitartikeln habe ich mich immer bemüht, Probleme der Modellflieger aufzugreifen und zu besprechen. Dabei ging es nie darum, technische Dinge zur Sprache zu bringen. Dies ist Angelegenheit der Fachreferenten und steht anderswo geschrieben. Ich wollte zum Beispiel nicht mehr und nicht weniger, als daß dem Modellflug der ihm gebührende Platz im gesamten Flugsport zuerkannt und daß er endlich ernst genommen wird.

Diese Bemühungen blieben nicht ohne Erfolg, denn über die große Aktivität der Sektion und die internationalen Erfolge konnte niemand hinwegsehen. Schon lange nimmt die Sektion im Vorstand des ÖAeC eine durchaus gleichwertige Stellung mit den anderen Sparten ein. Es muß aber auch gesagt werden, daß das nur durch die bedingungslose Zusammenarbeit der Hauptfunktionäre geschehen konnte.

Ein weiteres Bemühen in meinen Leitartikeln ist es immer, die Modellflieger menschlich einander näher zu bringen, die inländischen und die ausländischen. Jeder Sport wird das, was man aus ihm macht. Allzu oft gibt es Ansätze bei manchen Modellfliegern, ihre Erfolge — ihre Person — zu überschätzen. Da werden die Funktionäre als Freiwild behandelt und allzu oft fühlen sich Wettbewerber benachteiligt. Gerade sie! Niemandem soll eine Leistung geschmälert werden, aber alles hat schließlich seine Grenzen. Immer wieder muß man besonnen eingreifen, um siegesgierige Sportler vor Unbesonnenheiten zu bewahren und mißgünstige Streitereien zu schlichten. Oft und oft erreichen diese Zänkereien die Grenze des Normalen und manchmal hat man den Eindruck, daß — das Flugmodell in der Hand — einige die Lehren der guten Kinderstube vergessen läßt und der Verstand in eine Ecke zusammenläuft. Wo bleibt denn da der wahre Sinn unseres so schönen Hobbys — Alltagsausgleich, Freude am selbsttätigen Schaffen, Vergnügen, Kameradschaft? Wie engstirnig können doch manche Menschen sein!

Beim Dolomiten-Pokalfliegen der Fernsteuerer anfangs Oktober in Lienz gab es in der Seglerklasse im zweiten Durchgang Aufregung, weil einige Piloten nicht vorschriftsmäßig ihren Landeanflug durchführten, was aber von den Punktrichtern wegen des sich dauernd drehenden Windes toleriert wurde. Vorhalte, die mir als Wettbewerbsleiter in sachlicher Form gemacht wurden, konnten nach längerer Diskussion beigelegt werden, wenngleich die Betroffenen nicht sonderlich zufrieden waren. Doch ließen es die Beschwerdeführer darauf beruhen, damit der Wettbewerb zu Ende geflogen werden konnte. Anders war es bei einigen unserer Landsleute. Obwohl sie sich in keiner Form an der Diskussion beteiligten, und ehe noch ein endgültiger Entschluß gefaßt war, verließen die vier Teilnehmer des KFC-Klagenfurt mit den Worten „Danke, das genügt“ den Wettbewerb. Es hat zwar niemand geweint, als sie uns verließen, und der Wettbewerb wurde trotzdem friedlich zu Ende geführt, aber es ist zumindest gegenüber den ausländischen Gästen eine arge Unhöflichkeit. Wenn sie gar so unzufrieden waren, warum haben sie nicht von dem Mittel des offiziellen Protestes Gebrauch gemacht? Aber diese Leuten haben eben keine Ahnung von sportlicher Fairness, sie kennen nur das eigene Ich. „Danke, das genügt“, sagen auch wir. Auf solche „Sportler“ können wir gerne verzichten. Wer nicht verlieren kann, der soll ruhig zu Hause bleiben.

Der deutsche Jury-Mann Jacobsen sagte dazu ganz richtig: „Reisende soll man nicht aufhalten“!



Wassermodellflug- Wettbewerb um den „MÖVEN-POKAL“

Der Luftsportverband Bayern veranstaltete heuer am Starnberger See bei München einen Wassermodellflug-Wettbewerb mit sehr guter internationaler Besetzung.

Es war der erste Wasserflugwettbewerb, den ich überhaupt gesehen habe. Da ich mit meinen deutschen Freunden Norbert Trupfheller und Helmut Walther der internationalen Jury angehörte, hatte ich die Möglichkeit, alles genauestens zu sehen und mitzuerleben.

Der Wettbewerb wurde in vier Klassen ausgetragen:

Klasse Hydro I: Wasserfreiflugmodelle mit Verbrennungsmotor

Klasse Hydro II: Wasserfreiflugmodelle mit Gummimotor

Klasse Hydro III: Wasserfernlenkflugmodelle mit Mehrkanalsteuerung

Klasse Hydro V: Wasserfernlenkflugmodelle mit Einkanalsteuerung.

Der Wettbewerb wurde in zwei Gruppen durchgeführt:

Die eine Gruppe, die RC-Modelle, starteten von einem Bootssteg am Ufer des Starnberger Sees, während die andere Gruppe, die der Freiflugmodelle, ihre Startstelle etwa in der Mitte des Sees hatte.

Alle Klassen wurden gleichzeitig geflogen, da es ja kaum vorkommt, daß ein RC-Flieger auch in einer Freiflugklasse startet.

„Flugzeugträger“ als Startstelle

Die Freiflieger wurden gruppenweise mit einem großen Motorboot der Deutschen Bundeswehr etwa in die Mitte des Sees gebracht, begleitet von einem einfachen Ruderboot, von dem aus gestartet wurde und einem Schnellboot mit Außenbordmotor, mit dem Soldaten die Modelle zurückbrachten. Im großen Boot waren die Wettbewerbsleitung, die Zeitnehmer, jeweils ein Mitglied der Jury und natürlich die Wettbewerber auf engstem Raum zusammengepfercht und das Ganze war eine ziemlich wacklige Angelegenheit.

Die Teilnehmer konnten in freier Reihenfolge starten. Dazu mußte sich der jeweilige Starter vom großen Boot etwa 1,5 m tief in das Ruderboot begeben und von dort den Wasserstart durchführen. Dieses Ruderboot schaukelte besonders stark. Aber auch das Übersteigen vom großen ins kleine Boot war schon rein körperlich eine Leistung für sich.

Die Hydro-I-Modelle waren Klasse-I-Modelle, mit drei Schwimmern versehen; zwei vorn und einer hinten. Bei den Hydro-II-Modellen, den Gummimotormodellen, war es ebenso. Sehr schwierig erwies sich allerdings das Aufziehen des Gummimotors, was im großen Boot durchgeführt werden mußte und ein reines Kunststück war. Beim Start kam so manche Gummilatte mit dem Wasser in Berührung, daß die Blätter davonflogen und andere Modelle wiederum machten einen Kopfstand, quirlten mit dem Propeller im Wasser und suchten nach Fischen.

Erstaunlich ist die Tatsache, daß die Gummimotormodelle bessere Zeiten erzielten als die VM-Modelle, obwohl für diese eine Motorlaufzeit von 15 Sekunden zulässig war. Die „Landungen“ erfolgten durchwegs im Wasser, wenn auch manches Modell bei der harten Landung zu Bruch ging. Garantiert hätten sich Modelle in Standard-Bauweise besser bewährt.

Die RC-Flüge waren elegant

Weit exakter und eleganter waren die Starts bei den RC-Modellen. Der fest verankerte Bootssteg war nur etwa 60 Zentimeter über dem Wasser, so daß die Modelle weitaus leichter als die Freiflugmodelle zu Wasser gebracht werden konnten, wenngleich die Größe der RC-Modelle doch einige Schwierigkeiten mit sich brachte.

Hier gab es im Gegensatz zu den Freiflugmodellen verschiedene Schwimmer und Schwimmerformen zu sehen:

1. Dreipunktschwimmer — wie bei den Freiflugmodellen, doch wurden nur wenige und nur bei Einkanalmodellen verwendet,
2. zwei, bis zu 70% der Rumpflänge große Schwimmer und
3. Flugboote — wo der Rumpf als einziger Schwimmer ausgebildet ist, teilweise mit kleinen Stützwimmern an den Flügelenden.

Das Flugprogramm:

In der Klasse Hydro V (Einkanal) standen dem Wettbewerber 8 Minuten, in der Klasse Hydro III (Mehrkanal) 12 Minuten zur gesamten Durchführung des Programms zur Verfügung.

Hydro V: Abwassern — 10 Sekunden gegen den Wind — 180 Grad Linkskurve mit Rückkehr über den Sender — horizontale Acht mit dem Schnittpunkt über

dem Sender — Anwassern (Zwischenlanden) und neuer Start — Platzrunde und Landeanflug — Anwassern und Rückfahrt (!) des Modells nach dem Anwassern zum Sender.

Hydro III: wie Klasse V, doch dazwischen noch eingebaut: zwei Loopings mit darauffolgender Rolle und Gegenrolle — Männchen (hat keiner zusammengebracht) — senkrechte Rolle aufwärts und weiters wie vorher.

4.2 Das Flugprogramm der Klasse Hydro III ist in der Zeit von 12 Minuten auszuführen und besteht aus:

- | | |
|--|--------|
| a) Abwassern | K = 10 |
| b) stetiger Steigflug 10 Sekunden in gerader Richtung gegen den Wind | K = 3 |
| c) 180 Grad Linkskurve mit Rückkehr über den Sender | K = 4 |
| d) Looping vorwärts 1 | K = 6 |
| Looping 2 unmittelbar darauf folgend | K = 8 |
| e) Rolle und | |
| Rolle in entgegengesetzter Richtung unmittelbar folgend | K = 11 |
| f) Männchen | K = 13 |
| g) horizontale Acht mit Schnittpunkt über dem Sender | K = 5 |
| h) senkrechte Rolle aufwärts | K = 12 |
| i) Anwassern und neuer Start | K = 15 |
| k) Platzrunde mit Landeanflug | K = 3 |
| l) Anwassern | K = 5 |
| m) Rückfahrt des Modells nach dem Anwassern zum Sender | K = 5 |

4.3 Das Flugprogramm der Klasse Hydro V ist in der Zeit von 8 Minuten auszuführen und besteht aus:

- | | |
|--|--------|
| a) Abwassern | K = 10 |
| b) stetiger Steigflug 10 Sekunden in gerader Richtung gegen den Wind | K = 3 |
| c) 180 Grad Linkskurve mit Rückkehr über den Sender | K = 4 |
| d) horizontale Acht mit dem Schnittpunkt über dem Sender | K = 5 |
| e) Anwassern und neuer Start | K = 15 |
| f) Platzrunde mit Landeanflug | K = 3 |
| g) Anwassern | K = 5 |
| h) Rückfahrt des Modells nach dem Anwassern zum Sender | K = 5 |

Imposant wirkte das Anwassern und neuerliche Starten, doch wurde das nicht von jedem gemeistert. Manche Modelle benötigten zum Abwassern oft mehr als 200 bis 300 Meter, speziell dann, wenn die Wellen etwas höher waren; da spritzte das Wasser oft auf die Luftschraube und die Drehzahl des Motors fiel sofort herunter. Sehr schwierig erschien mir die Rückfahrt des Modells zum Sender. Dies konnte meist nur mit gedrosseltem Motor erfolgen und da wirkte das Seitenruder kaum noch. Aber einige Modellflieger hatten dem bereits Rechnung getragen und das Seitenruder mit einem Schwimmer an einem Schwimmer gekoppelt.

Es war eine sehr nette Veranstaltung mit gar nicht so streng ausgelegten Regeln, noch besonders begünstigt von herrlichem Badewetter. Der Initiator des Möven-Pokal-Wettbewerbes, der Referent für Wasserflug im D.Ae.C., Karl Schmidt, kann damit zufrieden sein. Es wäre aber auch höchst an der Zeit, daß in Österreich, dem Land der Seen, ebenfalls diese Sparte bald betrieben wird.

Fotos zum Bericht über den „Möven-Pokal“ auf den Seiten I und XI

ERGEBNISLISTE

Einzelwertung Hydro I

1. Francois Tapernoux, MG-Zürich	105	97	105	180	487
2. Fritz Schneeberger, MG-Frauenfeld	180	132	66	5	383
3. Hans Seelig, MFC-Augsburg	102	144	—	82	328

Einzelwertung Hydro II

1. Oskar Ehmman, MFC-Reutlingen	85	155	141	148	529
2. Dieter Siebenmann, MG-Zürich	121	139	125	107	492
3. Günter Rupp, MFG-„Strators“ Nbg.	84	120	78	73	355

Kombinationswertung um den „Möven-Pokal“, Klasse Hydro I und Hydro II

Dieter Siebenmann, MG-Zürich 35 + 492 = 527

Mannschaftswertung

1. Platz: Mannschaft Schweiz mit 1362 Punkten
2. Platz: Mannschaft MFG-„Stratos“ Nbg. mit 709 Punkten

1. Platz: „Condor“ Berlin mit 1650 Punkten
2. Platz: FSV Passau mit 1529 Punkten
3. Platz: IFM-München mit 1099 Punkten
4. Platz: „Helmut Kermess“ Fürstenfeldbruck mit 971 Punkten

Einzelwertung Hydro III

1. Kurt Spindler, IFM-München	670	520	—	1190
2. Ludwig Kragleder, FSV-Passau	503	603	—	1106
3. Hermann Moosbauer, FSV-Passau	402	369	260	871

Einzelwertung Hydro V

1. Willy Tiede, „Condor“ Berlin	374	289	341	715
2. Wolfgang Sörgel, „Ikarus“ Nürnberg	333	363	—	696
3. Gerold Röckle, „Condor“ Berlin	291	266	309	600

HERIBERT KARGL:

Die Jagd hat begonnen!

Nachdem Heinz Freund mit seinem Geschwindigkeitsmodell den ersten österreichischen Rekord überhaupt aufstellte, hat nun Ossi Czepa mit seinem RC-Segelflugmodell einen Rekordflug hingelegt. Geschah der Flug bei Freund noch anlässlich einer WM, also ohne eigene Rekordvorbereitung, so war Czepas Flug von Beginn an auf Rekord ausgerichtet. Er nahm sich seine Leistungsprüfer mit allen notwendigen Utensilien mit und zog los. Wie mir bekannt ist, versuchte es Czepa schon fast zwei Jahre lang an allen möglichen Geländen, bis er nun wieder auf ein traditionelles Hangsegelfluggelände aus den Anfängen der Segelfliegerei stieß. In Winden beim Neusiedler See gelang der Rekord mit 7 Stunden 1 Minute und 18 Sekunden. Czepa erzählte mir kurz am Telefon über die Schwierigkeiten: Erst der dritte Versuch gelang an diesem Tag. Nach 1½ Stunden hatte er einen Schwächeanfall (eine Parallele zu allen anderen Lei-

stungssportarten). Da er ständig gegen die Sonne fliegen mußte, sah er das Modell oft doppelt. Bei dem für diesen Dauerflug notwendigen Wind mußte er das Modell natürlich dauernd im Auge behalten und ständig tasten. Und das 7 Stunden lang! Trotzdem legte er vor Dunkelwerden noch eine Ziellandung hin. Vielleicht erzählt uns Czepa einmal in dieser Zeitschrift mehr über diesen Flug. Der Nächste, der diesen Rekord überbieten will, wird sich Schwielen holen, nicht nur auf den Fingern an der Sendetaste...

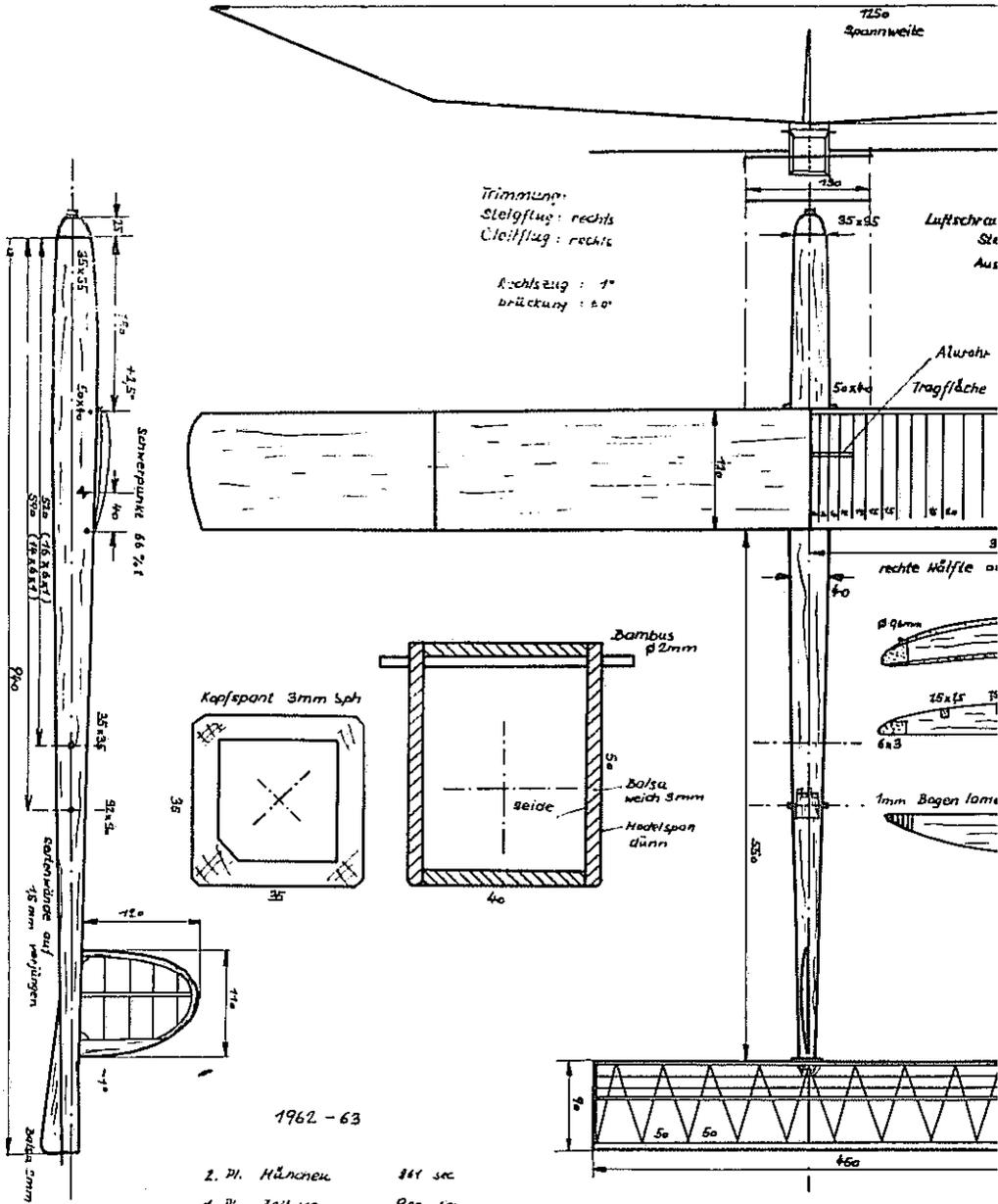
Alle Anerkennung für diesen Flug und Gratulation!



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

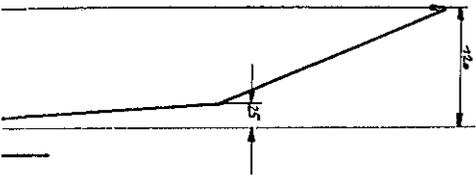
große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen

wien 17, ottakringer straße 12



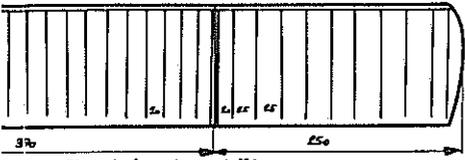
1962 - 63

2. Pl.	Hilfenen	861 sec
1. Pl.	Zellweg	900 sec
1. Pl.	Hallein	900 sec
3. Pl.	Penaberg	880 sec
4. Pl.	W. Hauslast	900 sec
5. Pl.	STH	725 sec
2. Pl.	Kollein	740 sec

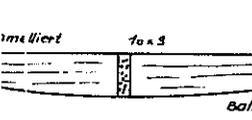
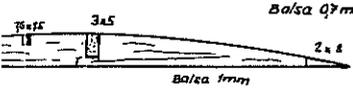


raube ϕ 50 mm
 Steigung 850 mm
 Auslager r 65 mm

für ϕ innere 26 mm
 ist in die Zeichenebene gedreht



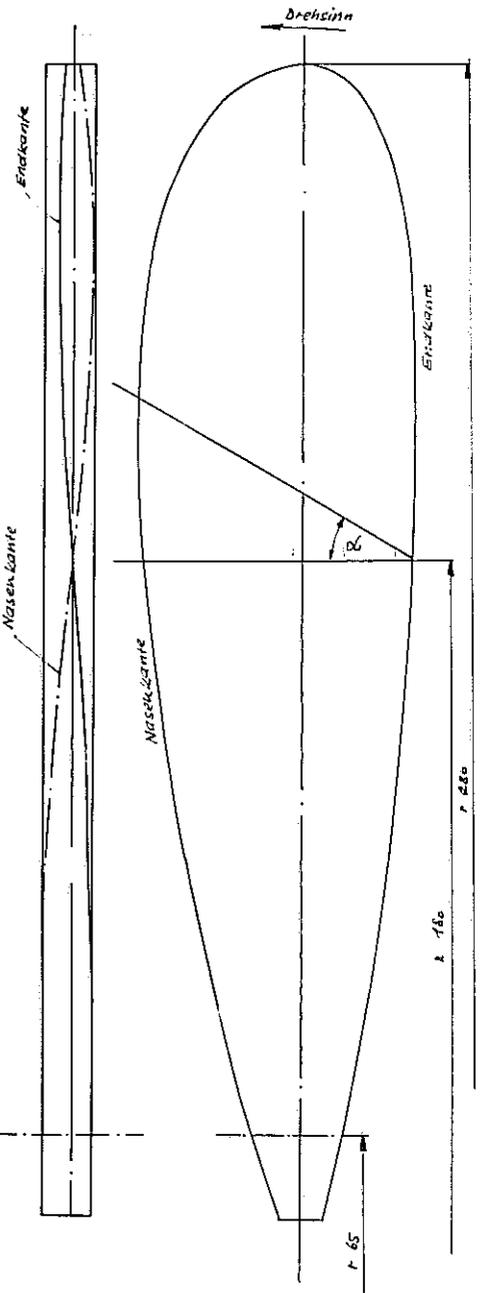
ohne Oberschale dargestellt



WAKEFIELD-Modell 1962-1963
 Horst WAGNER Österreich

Technische Daten:

- Tragflügel: Fläche 17,90 dm² Gew. 65g
- Leitwerk: Fläche 4,05 dm² Gew. 7g
- Rumpf + Luftschraube Gew. 110g
- Ges. Fl. 19,95 dm² Ges. 182g
- Lümmli + 50g



DIPL.-ING. HORST WAGNER:

Wakefield-Modell

4. Platz bei den Weltmeisterschaften in Wr. Neustadt — nach Stechen.

Auf eine lange Baubeschreibung meines Modelles möchte ich verzichten und auf den bei der Fa. O. Czepa erscheinenden ausführlichen Bauplan verweisen, welcher mein Ersatzmodell (mit gespannter Tragfläche) behandelt. Die Bauzeichnung hingegen stellt das Originalmodell von der WM in Wiener Neustadt dar. Mir scheint es vielmehr bedeutend, die Gedanken, welche zu diesem Modell führten, näher zu erläutern.

Beschäftigt man sich mit der Konstruktion von Wettbewerbsmodellen, so kann man sich nur innerhalb gewisser Schranken bewegen, die einerseits durch Baubestimmungen, andererseits durch die Wettbewerbsregeln gezogen sind. Dies mag dem oberflächlichen Betrachter als unsinnig erscheinen, doch gerade die Wettbewerbsregeln sind es, welche an die Konstruktion große Anforderungen in sicherheitlicher Hinsicht stellen. Bei dem international gültigen Reglement wird die Reihung der Bewerber auf Grund der Summierung von fünf zeitlich mit drei Minuten begrenzten Starts durchgeführt. Beim heutigen hohen Niveau der Klasse W bedeutet ein schlechter Start bereits einen der hinteren Plätze. Sicherheit steht daher über der Leistung. Glücklicherweise ist es in der Klasse W möglich, die geforderten drei Minuten ohne Hilfe der Thermik zu erreichen, ja, extreme Modelle fliegen bereits mehr als vier Minuten. Nun bedeutet jedoch Steigerung der Leistung Verminderung der Sicherheit, dies gilt nicht nur hier sondern ganz allgemein. Warum daher auf Sicherheit verzichten, wo doch jede Sekunde über drei Minuten nicht mehr gewertet wird, sondern nur eine Verminderung der Stabilität bedeutet. Aus diesen Gründen setzte ich mein Leistungsziel auf 3min 30 sec.

Wie erreiche ich nun die bereits vielfach erwähnte Sicherheit:

1. Durch die aerodynamische Konzeption
2. Durch den statischen Aufbau des Modells
3. Durch die Abstimmung des Modells auf ein taktisches Konzept.

ad 1. 1. Durch die Auswahl des Tragflächen- und Leitwerksprofils

1. 2. Durch die Schwerpunktlage und damit im Zusammenhang durch den Leitwerkshebelarm

1. 3. Durch die Abstimmung von Modell und Luftschraube.

ad 2. 1. Tragflächen und Leitwerksaufbau. Hier ist auf größtmögliche Verzugsicherheit Wert zu legen. Die kann durch Schalenbauweise oder geodätische Bauweise erreicht werden.

2. 2. Der Strangteil soll ausreichende Festigkeit besitzen und etwaige Strangrisse ohne größeren Schaden überstehen können.

2. 3. Das Modell soll in seiner Gesamtheit handlich sein.

ad 3. 1. Motorlaufdauer: In der Klasse W sind grundsätzlich zwei Möglichkeiten gegeben:

3. 1. 1. eine lange Motorlaufzeit mit einem langsamen Steigflug

3. 1. 2. eine kurze Motorlaufzeit mit rasantem Steigflug und

3. 1. 3. eine Motorlaufzeit, die dazwischen liegt.

3. 2. Betrachtet man die Motorlaufzeit und damit die Steigflugcharakteristik von der taktischen Seite her, so ergeben sich interessante Perspektiven:

3. 2. 1. Eine lange Motorlaufzeit ermöglicht es dem Modell während des Kraftfluges eine große Fläche (in Bodennähe) zu bestreichen, wodurch sich die Möglichkeit des selbständigen Auffindens von Thermik vergrößert. Erkennt man jedoch eine bereits abgelöste Thermikblase, so ist es mit dieser Art von Steigflug meist nicht mehr möglich, aus der Kenntnis der Thermikblase Nutzen zu ziehen. Dies hingegen ermöglicht

3. 2. 2. der kurze, rasante Steigflug, mit welchem man obendrein noch größere Höhen und somit eine größere Basis findet. Die Vorteile von 3. 2. 1. sind die Nachteile des rasanten Kraftfluges wozu noch die Schwierigkeiten der Beherrschung desselben kommen.

3. 2. 3. Steigflüge, die zwischen diesen beiden Extremen liegen, dürften hinsichtlich Sicherheit und der Möglichkeit des taktischen Einsatzes am günstigsten sein. Mir scheint eine Motorlaufzeit von etwa 40 sec als günstiger Wert.

Ich hoffe, mit diesen kurzen, absichtlich sehr allgemein gehaltenen Erläuterungen einige Anregungen zu geben.

Wieweit mein Modell diesen Anforderungen gerecht wird, werden die Wettbewerbe zeigen.

Im Falle eines Falles... UHU

hier spricht die onf

HERIBERT KARGL:

Gedanken zum „Jugendproblem“

Es ist doch eine Tatsache, daß der Modellflug der Sport der fliegerisch interessierten Jugend sein soll und ich möchte sagen, bei uns auch ist. Denn auch alle älteren Semester werden bei der Ausübung unseres Sports wieder jung. Nun haben wir in Österreich einen Passus geschaffen, daß man erst ab dem 16. Lebensjahr an den Staatsmeisterschaften teilnehmen darf. Obwohl dieser Beschluß in einer Sektionsleiter- und in einer Sektionsvollversammlung einstimmig gefaßt wurde, weiß ich, daß viele, vor allem auch Gruppenobmänner, damit nicht einverstanden sind. Zu dem Beschluß kam es einerseits aus der kaum überprüfbarer Forderung der FAI, daß jeder sein Modell selber bauen muß und im allgemeinen können Kinder noch kein Hochleistungsmodell (vor allem mit Fernsteuerung) allein bauen, andererseits zum Schutz der Jugend selbst, weil wir die Erfahrung machten, daß einer, der durch Zufall einen großen Wettbewerb gewonnen hat, derart überheblich wird, daß er für den Modellflug verloren ist. Nun schreibt die FAI in dieser Sache leider nichts vor und so ist bei internationalen Wettbewerben eine Ablehnung von Kindern unter Bezug auf den Code sportif nicht möglich. Wenn nicht der Veranstalter in seiner Ausschreibung eine Einschränkung macht (was ich dringend empfehlen möchte), ist jede Teilnahme möglich und ich will nun kurz zwei Situationen als Beispiele schildern, die sich x-fach wiederholen. Beim Dolomitenpokal, einem der größten RC-Wettbewerbe überhaupt, war Jahre hindurch ein Teilnehmer, ein Kind noch; Helfer war (wie immer in solchen Fällen) der Vater. Dem Modell war es anzusehen, daß es niemals von diesem Kind gebaut sein konnte. Beim Fliegen stand der Vater daneben als Helfer und sagte dem Bub an, jetzt links drücken, jetzt rechtes Knöpfchen usw. Der Bub schaute nur auf seinen Sender, um die Knöpfchen nicht zu verwechseln, nach dem Modell schaute der „Helfer“.

Ein anderer Fall: Europa Coupe 1964. Ein kleines Mädchen als Teilnehmer. Dieses Mädchen kann vielleicht schon Socken stopfen, aber den Magnetsegler hat es nie selbst gebaut. Der Vater richtete das

Modellflieger — einmal anders

Modell her und drückte es dem Mädchen zum Start in die Hand. Dann hieß es links ein bißchen tiefer — rechts ein bißchen vor, usw. Vom „Helfer“ wurde das ganze Mädchen samt Modell gegen den Wind ausgerichtet und dann ging's los. Da der Zufall und das Glück, wie in anderen Sportarten, auch im Modellflug eine große, ja oft entscheidende Rolle spielt, wäre es durchaus möglich, daß solche Fälle dann in der Siegerliste aufscheinen, bei dem Fernsteuerer ist das auch geschehen. Nun stelle ich zur Diskussion: Schießen wir Modellflieger uns damit nicht ein entscheidendes Goal? Wird damit eine Meisterschaft oder ein Wettbewerb nicht zur Farce? Wir kämpfen um die Anerkennung unseres Sports in der Öffentlichkeit. Sollen Zeitungen oder Fernsehen solche Fälle berichten und diese Kinder mit dem stolzen Vater daneben dann als Staatsmeister, Europameister usw. vorstellen? Die Zeit der inneren Abwertung als „Spielwarenabteilung“ haben wir Gott sei Dank hinter uns, wäre eine solche Beurteilung durch die Öffentlichkeit nicht noch viel schlechter? Dabei ist es gar kein „Jugendproblem“, wie übertitelt, sondern nur ein Problem mit dem ehrgeizigen Vater! Sicherlich gibt es bei Jugendlichen unter 16 Jahren Ausnahmen, es gibt ja überall Wunderkinder. Aber auch das Jugendschutzgesetz gilt für alle, obwohl manche Kinder mehr Schnaps vertragen als so mancher Alte. Wir müssen uns aber trotzdem unseren Sport von oben berichteten Fällen reinhalten und die Möglichkeiten dazu ausklammern.

Vergleiche mit anderen Sportarten hinken sehr, denn es braucht sich weder der Schwimmer seine Badehose selber stricken, noch der Fußballer den Fußball selber nähen, aber im Wasser und am Spielfeld sind sie allein. Nun noch zu dem Einwurf, daß bei Weltmeisterschaften, Olympischen Spielen usw. oft Kinder starten (Eislauf, Rollschuh usw.). Dazu ist zu sagen: Verfolgen Sie, wieviele dieser Kinder im Verlaufe dann körperlichen und charakterlichen Schaden erleiden. Körper wie Seele sind in diesen jungen Jahren den Anforderungen eben noch nicht gewachsen. Das alles wollen wir aber doch nicht und wir haben auch nichts davon!

Diskutieren Sie darüber und machen Sie sich selbst Gedanken. Wir werden dieses Problem bei der heurigen Sektionsversammlung behandeln und eine Lösung suchen.

Daß Modellflieger an Wettbewerben teilnehmen, an Vorführungen beteiligt sind, Ausstellungen beschicken und daß Modellfluggruppen solche Veranstaltungen durchführen, ist hinreichend bekannt.

Daß aber eine ganze Modellfluggruppe und deren Angehörige eine ganze Woche lang Schwerarbeit leisten, um an — einem Blumenkorso teilnehmen zu können, das dürfte wohl einmalig dastehen! Die Union-Modellfluggruppe Gnas des USFC-Feldbach in der Oststeiermark hat sich hier „bahnbrechend“ betätigt und Jung und Alt begeistert. Nicht nur die einheimische Bevölkerung, auch die zahlreichen Sommergäste und die von weither gekommenen Teilnehmer und Zuseher am ersten oststeirischen Blumenkorso in Gnas waren begeistert über die gebotene Veranstaltung und besonders begeistert über den Wagen — oder soll man sagen: das Flugzeug? — der Modellfluggruppe Gnas. Denn was anderes sollen Modellflieger und angehende Segelflieger als Objekt ihrer Bemühungen wählen als ein richtiges Flugzeug mit 6 m Spannweite, mit sich drehendem Propeller, einem lebenden Piloten und beweglichem Seitensteuer! Nur geflogen wäre das Ding nie, dazu war die auf dem stabilen Holzgerüst montierte Blumenpracht viel zu schwer. Von weit her wurden Blumen gebracht, in Körben und Bottichen und dazu noch Geschenkbüschel für die Zuseher — nicht für die Punkterichter! Diese waren unbestechlich und haben den Pkw Nr. 25 unter 40 Teilnehmern mit der höchstmöglichen Punktzahl bewertet. Fast doppelt so hoch, als das an zweiter Stelle gelegene Objekt. Dabei sahen auch die anderen Wagen sehr gut aus. Aber unsere Modeller haben auch auf nichts vergessen; nur der Vater des Gruppenleiters mußte einige Tage auf seinen Wagen verzichten und beim Fenster ein- und aussteigen. Dafür darf er den von der Gruppe gewonnenen Riesenkupol zu Hause aufbewahren, ein Verdienst, das er sich schon auf Grund seiner Begeisterung für den Flugsport der Jugend gegenüber erworben hätte. So haben unsere Mitglieder aus Gnas wieder einmal gezeigt, wie man auf originelle Art für den Flugsport werben kann.

(Bild hierzu auf Seite XII)

WETTBEWERB UM DEN „MÖVEN-POKAL“ 1964



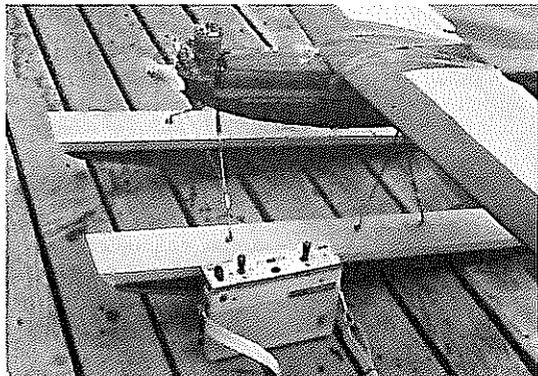
Die einzigen österreichischen Teilnehmer kamen aus Oberösterreich



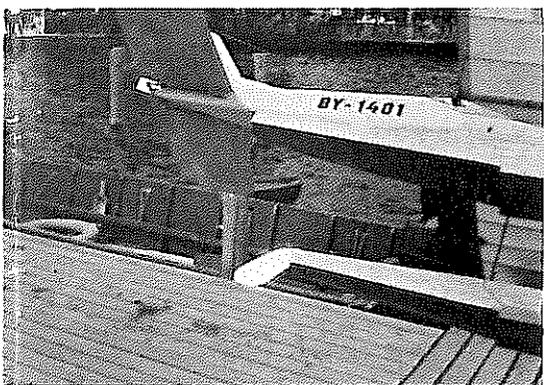
Ex-Wellmeister Schneeberger am Start



Flugboal



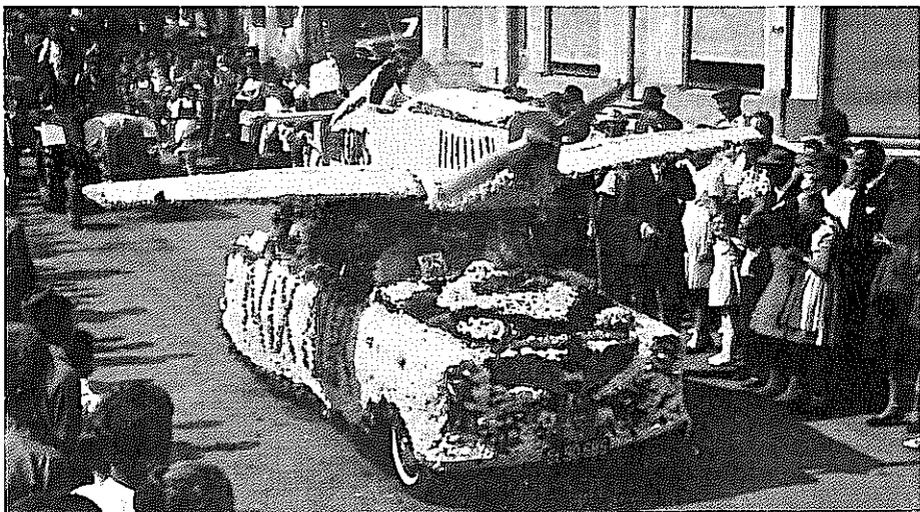
Fotos: Krill
Lange Schwimmer bei den Hydro-III-Modellen



Schwimmer mit Ruder



Kurze 3-Punkt-Schwimmer ▶



Die USFC-Modellfluggruppe Gnas beim Oststeirischen Blumenkorso

Foto: Etl

Resopal®

Die ideale Kunststoffplatte für Tisch- und Möbelbelag

sowie für moderne Werkstätten usw.

- hitzebeständig
- schlagfest
- säurefest
- lichtecht
- abwaschbar

... aber es muß auch wirklich echtes

Resopal®

sein!

Bezugsquellennachweis, Auskünfte durch den Generalvertreter für Österreich
WALTER SCHMADDEBECK, Wien VI, Worellstraße 3, 57 53 93, 57 52 39