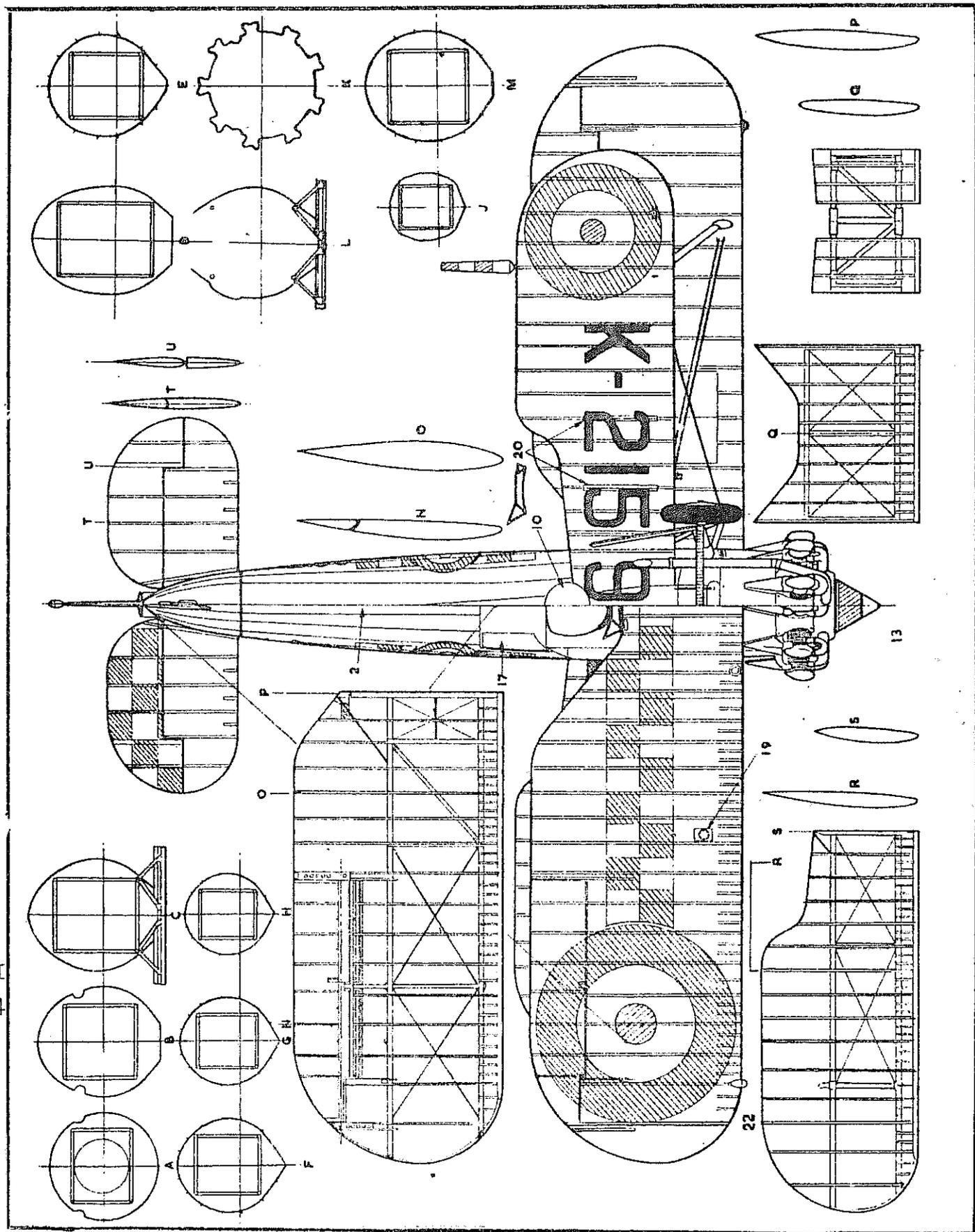


MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU



I-II
1964

Herausgeber: ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND/Bundesleitung
Wien I, Wipplingerstraße 35. Für den Inhalt verantwortlich: Kurt Bauer,
Wien XIX, Wenckebachgasse 13.

Liebe Kollegen!

Ich darf mich vorstellen, mein Name ist Kurt Bauer, ich habe den Auftrag erhalten Euer Blatt - den "Modellsport" - in der nächsten Zeit zu betreuen. Der Modellsport ist das Mitteilungs- und Schulungsblatt der im Österr. Modellsportverband vereinigten Modellsportler. Wir sind somit Angehörige einer Gemeinschaft, das gibt uns Rechte, denen aber auch Pflichten gegenüberstehen. Wir haben das Recht, die Einrichtungen unseres Verbandes in Anspruch zu nehmen, wir haben das Recht, daß unsere Stimmen und unsere Ansichten im Verband gehört werden, und wir haben schließlich das Recht, von unseren Funktionären zu verlangen, daß sie ihre Kräfte in angemessener Form für uns einsetzen. Nun zu unseren Pflichten. Wir haben die Pflicht, uns zu unserer Gemeinschaft, zu der wir freiwillig gestoßen sind, nach außen zu bekennen, wir haben die Pflicht, allen unseren Kollegen entgegenzukommen, ihnen zu helfen und sie anzuleiten. Wir haben aber auch die Pflicht, sollten unsere Kollegen nicht bereit sein, die Regeln unseres Verbandes zu akzeptieren uns von ihnen zu trennen. Selbstverständlich obliegt es uns auch die materielle Leistungen, die der Verband von uns verlangt, zu erfüllen.

Diese unsere Rechte und Pflichten sind nicht die Erfindung unserer Funktionäre, sie ergeben sich daraus, daß jeder Organisation gewisse Grundnormen inhärent sind, nach welchen sich die Angehörigen dieser Organisation zu richten haben, soll diese gedeihen. Unsere Rechte und Pflichten resultieren jedoch nicht nur auf diesen, für jede Organisation, vom Briefmarkensammlerverein bis zum Jacht-Club selbstverständlichen Regeln. Wir haben auch einen öffentlichen Auftrag, der sich dadurch ergibt, daß verschiedene Gebietskörperschaften an unserer Arbeit und an unseren Zielen lebhaften Anteil nehmen und uns mit bedeutenden materiellen Mitteln unterstützen. Wir müssen bedenken, daß es in Europa kaum ein Land geben dürfte, das die Modellsportler vornehmlich die Flugmodell-sportler in ähnlicher Form unterstützt.

Genug der Einleitung. In der nächsten Zeit wird es viel Arbeit für alle unsere Mitglieder und unsere Funktionäre geben. Dieses Mitteilungsblatt kann nicht das sein, was ich oder

irgend eine andere Person aus ihm macht, es kann nur gedeihen durch die Mitarbeit all unserer Freunde. Schickt uns also, bitte, Beiträge, Gedanken, Berichte, kurz alles, wovon ihr glaubt, daß sich auch andere dafür interessieren könnten und bedenkt dabei, daß der Mensch bekanntermaßen neugierig ist und ihn daher auch vieles interessieren wird. Im Zweifel also bitte alles einsenden. Das gilt auch für unsere Schiffs- und Eisenbahnmodellbauer.

Die Bundesleitung ersucht die Landesobmänner neuerlich dringend, Verzeichnisse der Ehrenzeigentäger an die Bundesleitung einzusenden. Anträge für goldene und silberne Ehrenzeichen sind ehebaldigst an die Bundesleitung zu richten. Es wird in Erinnerung gebracht, daß sämtliche ASKÖ-Mitglieder, die länger als 15 Jahre diesem Verband angehören, das silberne ASKÖ-Ehrenzeichen erhalten können. Auch diese Anträge, bitte, der Bundesleitung vorlegen.

Briefkasten:

=====

Von einem Kollegen, der jedoch nicht genannt sein will, hat die Redaktion folgendes Schreiben bekommen:

"In letzter Zeit ist mir aufgefallen, daß der Fesselflug an Anhängern verliert. Ich habe mich gefragt, wocrauf dies wohl zurückzuführen sei und bin zu der Erkenntnis gekommen, daß dieser Sport zumindestens was Speed und Mannschaftsrennen anbelangt, zunehmend entartet bzw. uninteressant wird. Das Schwergewicht bei den letztgenannten Disziplinen liegt heute nicht mehr bei der Zelle, sondern beim Motor. Ein Zustand, der, berücksichtigt man, daß der Fesselflug wie kein anderer Zweig des Modellfluges eine Massenverbreitung finden könnte, besonders die jüngeren unter unseren Kollegen, die keinerlei Möglichkeit zur Metallbearbeitung bzw. einen finanziellen Rückhalt haben, zunehmend abschrecken muß. Daß aber, z. B. im Mannschaftsrennen noch vieles drin steckt, wurde anlässlich des letzten Städtewettkampfes schlagend bewiesen. Ich glaube, es war die Ma-

schine der Stuttgarter, die gegenüber dem herkömmlichen Mannschaftsrennern infolge ihrer konstruktiven Konzeption große Erfolge erringen konnte. Meine Ansicht zur Belebung des Fesselflugsportes, vornehmlich aber des Mannschaftsrennens wäre nun folgende: Gegenwärtig lautet eine der Bestimmungen, daß das Flugmodell für Mannschaftsrennen naturähnlich sein müßte. Versuchen wir einmal, die Einführung einer Klasse, die das "Ähnlich" durch "im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten naturgetreu" ersetzt. Es gibt in der Flugzeuggeschichte eine ganze Anzahl von Flugzeugen, die einen naturgetreuen Nachbau zulassen, und mit welchen auch ganz respektable Leistungen erzielt werden könnten. Ich betone allerdings, daß naturgetreu natürlich nur mit den für Flugmodelle notwendigen Modifikationen verstanden werden soll. Der Nachbau, dessen Vorbildgetreueheit durch den Erbauer mittels Fotos, Zeichnungen usw. belegt werden müßte, könnte einer Punktwertung unterzogen werden, während die Flugleistungen im Mannschaftsrennen herkömmlich bewertet werden sollten. Eine sinnvolle Kombination beider Wertungen würde dann die Ermittlung des Siegers ermöglichen. Ich sehe den Vorteil dieser Regelung darin, daß der Modellsportler gezwungen würde, sich mit der Flugzeuggeschichte zu beschäftigen und auf Grund der hier erworbenen Kenntnisse seine Maschine selbst entwickeln muß, und daß das Flugmodell bzw. die Zelle wieder die Dominante im Fesselflug werden könnte. Schließlich und endlich würde das relativ einförmige Bild, das die Mannschaftsrennen heute für den Betrachter bieten, aufgelockert.

Ich bin mir selbstverständlich bewußt, daß obige Vorschläge noch vieler Detailregelungen bedürfen (Maßstab, zulässige Abweichung vom Original usw.)

Hinzufügen möchte ich noch, daß ich auch im Freiflug eventuell auch im RC eine ähnliche Klasse, die vor allem dem Vergnügungsflieger zugute kommen soll, für notwenig halte.

Unser Freund Ing. Berger aus Laa/Thaya hat folgendes Brieflein an uns geschickt:

....."Wir haben einige Fragen an alle Mitglieder zu richten, und wären sehr dankbar, wenn Sie diese Anfragen in geeigneter Form allen Mitgliedern zur Kenntnis bringen könnten:

- 1.) Wie ist nach Ihrer Meinung die günstigste Form der Start- und Landebahn eines Modellflugsportplatzes und wie sind seine Mindestmaße?
- 2.) Wir wollen uns heuer einige Mehrkanalfernsteuerungen kaufen und wollen wissen, welche als äußerst betriebssicher gelten, und vor allem, wohin man sich in Österreich wenden kann, wenn eine Reparatur notwendig ist? Die Erfahrungen mit unserer alten Metz hat gezeigt, daß wir sie zur Reparatur nach Deutschland schicken mußten und auf die Fertigstellung dann 2 Monate warten mußten!

Die Redaktion bittet um Antwort.

Modellflugtermine 1964Weltmeisterschaften:

28. Juli - 3. August	Ungarn	Weltmeisterschaft der FAI im Fesselflug in Budaors/Budapest
September	England	Weltmeisterschaft der FAI im Saalflug voraussichtlich in Cardington

Internationale Termine:

25. u. 26. April	Österreich	Internationaler Freiflugwettbewerb, 3 Kategorien in Wels. Veranstalter: Weiße Mäwe-Wels
28. - 31. Mai	Österreich	4. Internationaler Städtekampf in WIEN, Fesselflug: Kunstflug, Mannschaftsrennen, Geschwindigkeit und Combat.
13. u. 14. Juni	Deutschland	Internationaler RC-Wettbewerb für Wasserflugmodelle in MÜNCHEN
10. - 12. Juli	Österreich	5. Internationaler Städtekampf um den Alpenpokal der Stadt Wien in Wr. Neustadt. Kombinationswettbewerb in A 2 und I.
24. - 27. Juli	Jugoslawien	10. Internationaler Wettbewerb in VARASDIN für A 2 und Mannschaftsrennen
11. - 13. August	Jugoslawien	Europakriterium: Motor Freiflug in BLEED
15. u. 16. August	Jugoslawien	Internationaler Wettbewerb für Wasserflugmodelle in SPLIT
21. - 23. August	Österreich	Internationaler Wettbewerb für Segler (magnetgesteuert) am SPITZERBERG
5. u. 6. September	Deutschland	Internationaler Wettbewerb für ferngesteuerte Modelle (Mehrkanal) veranstaltet vom Aero-Club von Bayern in MÜNCHEN

Österreichische Termine:März

15.	Seglerwettbewerb des USFC Feldebach Alle Seglerklassen
20. u. 21.	LUFTFAHRERTAG in Vorarlberg und Sektionsleitertagung

April

4. u. 5.	Landesmeisterschaft NÖ im Hangflug am Köbling
----------	---

4. u. 5. Landesmeisterschaft Stmk. im Fesselflug
in Graz
11. u. 12. Wettbewerb um den NIBELUNGENPOKAL vom ÖMV-
Linz, alle RC - Klassen
12. 3. SCHULUNGSKURS für Leistungsprüfer in
Salzburg
19. Landesmeisterschaft NÖ u. Wien in RC. Aus-
tragungsort Deutsch-Wagram

Mai

1. u. 2. St. HIPPOLYT - Wettbewerb des ÖMV - St. Pöl-
ten in Völtendorf. RC-Motorsegler
- 1., 2. u. 3. Landesmeisterschaft Steiermark im Freiflug
in Zeltweg
2. u. 3. Landesmeisterschaft Kärnten in RC in Kla-
genfurt
3. Landesmeisterschaft Burgenland in RC und
Freiflug in Trausdorf
9. u. 10. Landesmeisterschaft Steiermark in RC in
Unterfladnitz bei Weiz
16. - 18. STAATSMEISTERSCHAFT in RC I und RC III in
Unter-Fladnitz bei Weiz
28. - 31. KADERMEISTERSCHAFTEN im Fesselflug. Diese
werden im Rahmen des internat. Städte-
kampfes ausgetragen

Juni

6. u. 7. Landesmeisterschaft Oberösterreich in RC
in Wels
6. u. 7. Landesmeisterschaft Wien im Fesselflug in
Wien
13. u. 14. FLUGPLATZERÖFFNUNG des ÖMV-Salzburg in Greis-
wiesen mit allgemeinem RC-Fliegen
14. Landesmeisterschaft Kärnten im Fesselflug
in Klagenfurt
20. u. 21. INT. HANGFLUGWETTBEWERB "Tauernkristall" des
Landesverbandes Salzburg am Radstätter
Tauernpaß
21. Landesmeisterschaften Wien im Freiflug. Aus-
tragungsort Wiener-Neustadt
27. u. 28. Landesmeisterschaft Oberösterreich im Frei-
flug/Wels

Juli

18. u. 19. Int. Seglerwettbewerb des ÖMV-Judenburg
in Zeltweg
18. u. 19. Landesmeisterschaft Niederösterreich im
Freiflug in Völtendorf

August

15. u. 16. Bezirksmeisterschaften des USFC Rosenthal
23. 3. Burgfliegen um den Khevenhüllerpokal
in RC IV, Burg Hochosterwitz, Kärnten
29. u. 30. Int. KOLIBRIPOKAL in Herzogenburg und
Völtendorf des UMFC Kolibri. Kombinations-
wettbewerb

September

5. u. 6. Landesmeisterschaft Salzburg im Freiflug
in Lambrechtshausen
6. Landesmeisterschaft Steiermark im Hang-
flug in Liezen
6. Landesmeisterschaft Kärnten im Freiflug
12. u. 13. Freiflugwettbewerb des ASV-Puch in Zelt-
weg, alle Freiflugklassen
19. u. 20. Landesmeisterschaft Salzburg im Fessel-
flug in Salzburg
26. u. 27. STAATSMEISTERSCHAFT im Freiflug in Wr.Neu-
stadt

Oktober

3. u. 4. Landesmeisterschaft Salzburg in RC in
Greiswiesen
10. u. 11. STAATSMEISTERSCHAFT im Hangflug am Köb-
ling/NÖ
11. Combatwettbewerb des ASV - Puch in Graz

Dezember

27. Sylvesterwettbewerb des FSV - Hallein.
Alle Freiflugklassen

RC - FREQUENZEN IN DER WELT laut FAI (1963)

Land	Frequenzen (MHz)				
1. BELGIEN	26,96 - 27,24	32,0 32,5	72,0 72,5		
2. DEUTSCHLAND(BRD)	13,6	27	40	433,2	
3. CSSR		27,120	40,68	120	
4. DÄNEMARK		27			
5. ENGLAND	26,96 - 27,24			465	
6. FINNLAND	13,65	27,12 ±	0,6 %		
7. FRANKREICH		27,120	72	144	
8. HOLLAND		27,095	27,105	27,115	144
		27,125	27,135	27,145	146
9. ITALIEN		27			
10. NORWEGEN		27			
11. <u>ÖSTERREICH</u>	16,95 ±	(Quarz)	27,12 ±	0,15%	40,68 ± 0,05 (Quarz)
					433,92 ± 0,2%
12. POLEN		27,12 ±	0,05%		
13. SCHWEDEN	26,96	27,27			
14. SCHWEIZ	13,56	26,965 -	27,195	40,68	434,6
15. TÜRKEI		27,12	40,68		
16. UDSSR		27			
17. UNGARN		28		144	
		29,75		146	
18. USA	26,995	27,045	27,095		
	27,145	27,195	27,255 ±	0,005%	465

Ein neuer " BRUMMER " kommt aus Japan

Der OS MAX R 60 RC ist mit seinem 10 ccm Hubraum eine Maschine für anspruchsvolle Fernlenker.

Der Motor hat doppelte Kugellagerung, die ihm ein exzellentes Durchstehvermögen verleiht und garantiert auch bei hartem Einsatz eine lange Lebensdauer. Der Leichtmetallkolben ist mit Kolbenringen versehen. Faszinierend ist die stufenlose Regelbarkeit der Drehzahl bis zur untersten Grenze.

Im Winter wird im Saal geflogen!

Wenn es draußen zu kalt ist, wenn einem die Tränen in die Augen kommen, wenn die Luftschraube beim Motoranwerfen auf die klammen Finger schlägt, dann ist es Zeit, den Flugplatz in den Saal zu verlegen. Nur ist mit den üblichen Modellen nichts anzufangen, es müssen dem neuen Flugplatz entsprechend, eigene Modelle gebaut werden: S A A L F L U G M O D E L L E. Obwohl es auch in dieser Klasse bereits Weltmeisterschaften gibt, werden in Österreich nur sehr wenige Saalflugmodelle gebaut. Das liegt aber meistens daran, daß keine geeigneten Hallen gefunden werden. Es hat sich aber gezeigt, daß es auch einigermaßen größere Turnsäle tun.

Die Landesgruppe Wien des Österreichischen Modellsportverbandes veranstaltete im November und Dezember einen Lehrgang zum Bau von Saalflugmodellen mit anschließenden Saalflug - Landesmeisterschaften. Es nahmen über 30 Modellflieger am Lehrgang und an den Landesmeisterschaften teil und das Ganze war wiederum ein recht schöner Erfolg. Es war dies nun schon der 3. Lehrgang, der vom ÖMV-Wien durchgeführt wurde. Die Leitung des Lehrganges lag in den Händen der bereits "alten" Saalflugspezialisten, Anton Schaupp und Walter Hach. Es wurden von jedem Lehrgangsteilnehmer mindestens 2 Modelle gebaut. Als Grundmodell wurde das papierbestante Modell "Deckenkratzer" gebaut, welches vom deutschen Saalflug - As, Gerry Weinkopf, konstruiert wurde. Als zweites Modell war ein mikrofilmbespanntes Modell von 35 cm Spannweite an der Reihe. Für manche war es das erste Mal, daß sie Saalflugmodelle bauten. Das Umgehen mit den so überaus dünnen Balsaleistchen, die oft nur einen Querschnitt von 0,5 x 0,3 mm (!) hatten, mußte erst gelernt werden. Und erst das Leimen! Das kleinste Tröpfchen war noch viel zu groß. Bei den papierbespannten Flugmodellen ging es ja noch, aber die mikrofilmbespannten Modelle mußten unendlich zart behandelt werden. Das ist ja auch kein Wunder, denn die Gewichte dieser Modelle sind so niedrig, die Konstruktion so zart, daß bereits ein etwas schnelleres Gehen mit dem Modell zum Bruch führt. Eine kleine Tabelle soll hier einen Überblick über die 3 besten mikrofilmbespannten Saalflugmodelle geben. Der Konstrukteur des Modelles, Gerry Weinkopf, bräch-

te das Modell durch mehrmaliges Bauen und Leichter machen auf ein Fluggewicht von insgesamt 0,51 Gramm. Die Zelle wog 0,24 Gramm und das Gummigewicht betrug 0,27 Gramm.

Bei unserem Lehrgang kamen wir nicht auf dieses Gewicht, da uns das ganz leichte Balsaholz, wie es für den Bau von Saalflugmodellenerforderlich wäre, nicht zur Verfügung stand. Trotzdem konnten sich die Gewichte unserer Modelle sehen lassen.

	Gerhard Leitner	Walter Hach	Alfred Birke
Rumpf + Leitwerksträger	0,25 g	0,26 g	0,28 g
Flügel	0,14 g	0,15 g	0,23 g
Luftschraube	0,08 g	0,09 g	0,11 g
Zellengewicht	0,47 g	0,50 g	0,62 g
Gummigewicht	0,28 g	0,28 g	0,5 g
Fluggewicht	0,74 g	0,78 g	1,12 g
Gummiquerschnitt + Gummilänge	1 qmm 28 cm	1 qmm 28 cm	2 qmm 50 cm

Wer diese Zahlen zum ersten Mal liest, wird an der Richtigkeit bestimmt zweifeln. Und dennoch ist es so. Die Modelle sind dafür aber im Flug derart empfindlich, daß sich bereits der aller kleinste Luftzug bemerkbar macht. Allein das Unterhalten der Hand bewirkt schon einen geringfügigen thermischen Auftrieb.

Nachdem in vielen Arbeitsstunden die Modelle hergestellt wurden, ging es zum Trainingsfliegen und anschließend zur Landesmeisterschaft. Es stand uns zum Fliegen die ASKÖ-Landesportschule mit ihrer etwa 8 m hohen Turnhalle zur Verfügung. Nun kam man aber erst zur Überzeugung, daß ein schön gebautes Modell nicht unbedingt gleich fliegen muß. Es ist

Sehr schwierig, Saalflugmodelle richtig einzufliegen. Es spielen dabei so viele Faktoren mit, und es gibt genauso viele Fehlerquellen. Aber auch hier kommt man durch Übung, aber vor allem durch Geduld zum Erfolg. Schon seit Jahren hielt Edwin Krill mit 5:33 Minuten den Hallenrekord. Doch diesmal ging es ihm an den Kragen. Es gelang Walter Hach, mit einem Flug von 5:57 Minuten diesen schon lange bestehenden Rekord beim Trainingsfliegen zu Fall zu bringen. Dem späteren Jugendmeister, Herbert Baumgartner, gelang mit seinem papierbespannten Saalflugmodell ein Rekordflug von 4:03 Minuten in der Klasse der papierbespannten Modelle.

Die Landesmeisterschaften wurden in 3 Klassen ausgetragen mit Jugendwertung.

Klasse DK Deckenkratzer (papierbespannt)
 Klasse P 1 Papierbespannte Saalflugmodelle bis
 35 cm Spannweite
 Klasse M 1 Mikrofилmbespannte Modelle bis 35 cm
 Spannweite

Es waren 3 Durchgänge zu fliegen ohne Fehlstarts. Die beste Zeit in einem dieser Durchgänge zählte zur Endwertung.

Die Ergebnisse:

Klasse DK

1. und Landesmeister

Hans GÜRTLER	Schulgemeinde	2:42	<u>2:47</u>	2:30 Minuten
2. Gerhard FUCHS	"	1:51	2:06	<u>2:12</u> "
3. Edwin KRILL	"	0:10	<u>1:55</u>	0:16 "

Klasse P 1

1. und Landesmeister

Georg PRECHLER	Fünfhaus	<u>3:13</u>	3:00	1:19 Minuten
2. Herbert BAUMGARTNER	Schulgem.	<u>3:03</u>	2:55	2:46 "
3. Hans GÜRTLER	Schulgemeinde	2:04	<u>2:44</u>	0:27 "

Klasse M 1

1. und Landesmeister

Gerhard LEITNER	Fünfhaus	<u>5:05</u>	2:42	4:15 Minuten
2. Walter HACH	"	<u>4:56</u>	2:55	2:06 "
3. Alfred BIRKE	"	3:03	2:55	<u>3:32</u> "

Die Mannschaftswertung bei den papierbespannten Modellen gewann die Mannschaft der Schulgemeinde, bei den Mikrofilmmodellen die Gruppe Fünfhaus.

Zu erwähnen wäre noch, daß jeder Lehrgangsteilnehmer zu Beginn des Lehrganges ein tadellos gemachtes Lehrheftchen erhielt, mit dem er sich auch weiterhin recht gut weiterhelfen kann.

Das war für diesen Winter nur der Anfang und es wird noch so manche Luftschlacht im Saale stattfinden.

E. Jedelsky

Elektroflug made in Austria

Als ich nach dem Kriege Bekanntschaft mit den Modelldieselmotoren gemacht und mir einen Überblick über die Möglichkeiten und Schwierigkeiten dieses Modellantriebes verschafft hatte, tauchte sofort die Frage auf, ob der Verbrennungsmotor nicht auch hier besser durch den Elektromotor ersetzt werden könnte. Damit wären auf einen Schlag die drei von Jahr zu Jahr immer dringender nach ihrer Lösung verlangenden Hauptübel des Verbrennungsmotors ausgeschaltet:

die Schwierigkeiten beim Inbetriebsetzen,
das Verschmutzen des Modells und
der Lärm.

Seine kinderleichte Handhabung und enorme Betriebsicherheit würden dem E-Motor eine große Verbreitung gewährleisten. Leider ist aber das Leistungsgewicht eines E-Motorantriebsaggregates um ein vielfaches schlechter als das des Verbrennungsmotors. Einen wesentlichen Anteil daran hat die Stromquelle. Da ich zu jener Zeit auch den Fesselflug kennenlernte, eröffnete sich damit die Möglichkeit, die Stromquelle am Boden zu belassen, also das Flugmodell damit wesentlich entlasten zu können, da ja die Stromzufuhr durch die Halteleinen erfolgen kann.

Der konkrete Anlaß mich auch praktisch mit diesem Problem zu beschäftigen war die große - in 3 Wochen von 25.000 Besuchern besichtigte - und von den Künstlern sehr schön ausgestaltete Modellbauausstellung 1950 im Künstlerhaus in Wien. Für diese baute ich ein Tischkreisflugmodell mit E-Motor, bei dem ich die ersten grundlegenden "motorischen" Erfahrungen auf diesem Gebiete sammeln konnte.

Bei der Suche nach einem brauchbaren E-Motor mußte aus Sicherheitsgründen - Halteleinen unter Strom von 220 Volt! - einmal die Möglichkeit des direkten Netzanschlusses ausscheiden. Ein geeigneter Motor wurde jedoch rasch im sogenannten "Wehrmachtsmotor" gefunden, einem 24 Volt Motor, der damals in fast allen österreichischen Modelleisenbahnen der Spur 00 verwendet wurde. Er stammte aus Beständen der ehemaligen deutschen Wehrmacht und war für ein Luftwaffengerät bestimmt.

Wehrmachtsmotor:

Gewicht	150 g
Länge	60 mm
Durchmesser	30 mm
Volt	24 (überlastbar bis 30 Volt)

Von den Modelleisenbahnen stand auch gleich der geeignete Trafo mit Regler und Umpoler zur Verfügung. Das Modell war als reines Demonstrationsobjekt - "damit sich etwas bewegt" - ausgelegt. Es war um seine Querachse ungesteuert und an einem Drehturm - (mit Schleifkontakten) - in der Flugkreismitte an rund 1 m langen isolierten Litzen befestigt. Der Trafo befand sich in einem Eck des Tisches von wo die Stromzufuhr zum Drehturm erfolgte. Start, Landung und Tempo konnten sehr "naturgetreu" simuliert werden, indem am Regler mehr oder weniger "Gas" gegeben wurde. Nach 2 - 3 Runden Rollen hob das Modell ab und stieg bis in die Waagrechte. Dabei erreichte es mit "Vollgas" - kurzfristige Überlastung auf 30 Volt - 52 km/h und bei 24 Volt rund 45 km/h. Nach dem Landen konnte das Ausrollen mit dem "Bremspropeller" - durch einfaches Umpolen lief der Propeller bremsend verkehrt herum - verkürzt werden. Auf dem kleinen Radius war das ein recht attraktiver "Flitzer" und das Publikum begeistert.

Einige Kinderkrankheiten mußten jedoch auch hier vorerst behoben werden. So müssen zuerst einmal die Räder sauber rollen und nicht - durch das nach Außen-streben des Modells infolge der Fesselung hinter dem Schwerpunkt - seitlich "radieren", sonst ist die Reibung zu groß und das Modell kommt nicht in Schwung und hebt nicht ab, weiters muß der Drehturm absolut fest stehen und darf nicht seitlich nachgeben oder gar wackeln. Sonst neigt sich nämlich die Ebene des Flugkreises immer mehr und das Modell schlägt schließlich am Boden auf. Und zum dritten mußte das Höhenleitwerk trimmbar gemacht werden - es wurde einfach aus Alu gefertigt und verbogen - damit die größte Flughöhe erreichbar wird.

Auch bei einer zweiten großen Modellbauausstellung, die im Rahmen einer Gebrauchsgüterausstellung 1953 im Palais Auersperg in Wien stattfand, und bei der in 4 Wochen 120.000 Besucher gezählt werden konnten, war dieses Tischkreisflugmodell wieder die ganze Zeit ohne jeder Störung mit gleichem Publikumserfolg in Betrieb.

Dieses Tischkreisflugmodell war ja nun noch kein Fliegen, sondern nur ein "Schleudern", weswegen ja auch kein Steigen über die Horizontale hinaus erfolgte. Ende 1956 griff ich das Problem E-Motorfesselflug wieder auf. Auf der Suche nach einem weiteren modellfliegerischen "Wintersport", den man wie den altbewährten Saalflug ebenfalls im Saale stattfinden lassen konnte, schien mir der Elektroflug etwas sehr Geeignetes zu sein. Dafür sollte das Modell unbedingt an größeren etwa 4 - 5 m langen - durch die Größe des zur Verfügung stehenden Saales bedingten - Leinenlängen und um die Querachse gesteuert, geflogen werden können. Dabei mußte also das Modell - auch über die Horizontale hinaus - wirklich fliegen. Auch diesmal wurde aus Sicherheitsgründen auf direkten Netzanschluß verzichtet. Ein Klubkollege stellte mir einen 6 Volt Motor zur Verfügung, der am geeignetsten schien und an der Autobatterie entwickelte er mit einer 6 x 4" Latte einen schönen Zug in der Hand. Ich war überzeugt, daß es gehen müßte. Die meisten lächelten mitleidig, als ich davon sprach elektrisch zu fliegen.

Um mir einen konkreten Überblick über die auftretenden Ver-

hältnisse zu schaffen, stellte ich folgende Überlegung an: Wenn ein Flugmodell wenigstens zum Waagrechtflug gebracht werden soll, ist hierfür als Minimum der Aufwand für die Horizontalschwebeleistung erforderlich. Die Formel der Horizontalschwebeleistung lautet:

$$N_e = \frac{G \times v_y}{75}$$

(N_e = Leistung in PS, G = Gewicht des Modells in kg,
 v_y = Sinkgeschwindigkeit des Modells in m/sec.)

Hieraus ergaben sich sofort die grundlegenden Richtlinien für die Konstruktion des optimalen Modells für den Motor. Es mußte also darnach das Gewicht des Gesamtmodells so klein als möglich gehalten werden und zum anderen seine Sinkgeschwindigkeit, sollte der erforderliche Aufwand zum Schweben so gering als möglich bleiben. Diese beiden Forderungen stehen jedoch in einem gewissen Gegensatz zueinander: denn wenn das Gewicht klein bleiben soll, muß auch die Zelle klein werden und eine kleine Zelle ergibt jedoch eine höhere Flächenbelastung und damit auch Sinkgeschwindigkeit. Da der Motor 130 g wog und eine im Verhältnis zu einem gleich schweren Verbrennungsmotor extrem geringe Leistung hat, war es von vornherein klar, daß nicht ein übliches Fesselflugmodell von hoher Flächenbelastung und Tropfenprofil als Vorbild dienen konnte, sondern ein Segler mit seinem hervorragenden Flügelprofil, hohem Antrieb, seinem geringen Widerstand und seiner niederen Flächenbelastung. Ausgehend von den bekannten Gewichten einer extrem leichten Wakefield-Zelle setze ich für das Zellengewicht 70 g an, wobei als oberste Zellengröße die eines Wakefieldmodells ins Auge gefaßt wurde, während sich eine kleinere Zelle mit den 70 g eben fester bauen ließe. Es ergab sich somit ein Gesamtgewicht von 0,2 kg. Da der Motor relativ kleine Ausmaße hatte, folgte daraus ein kleiner Rumpfquerschnitt und auf der kleinen Luftschraube ein kleines Fahrwerk also relativ geringer schädlicher Widerstand, so daß ich bei einer Zelle von 19 dm² und guten Profil sowie Flügelstreckung um 7 und einer Flächenbelastung von ca. 10,5 g/dm² mit einer Sinkgeschwin-

digkeit von etwa 0,4 m/sec. zu rechnen hatte, was entsprechende Segler in der Praxis aufweisen. Es ergab sich somit die Mindestschwebeleistung für diesen Entwurf:

$$N_e = \frac{0,2 \times 0,4}{75}$$

das ist rund 0,001 PS! Das war unwahrscheinlich wenig, erklärte jedoch andererseits die enorme Steigleistung eines Kl. I - Verbrennungsmotormodells. Nun war noch zu berücksichtigen, daß der Luftschraubenwirkungsgrad einer entsprechenden Luftschraube mit etwa 0,33 - 0,5 angesetzt werden kann, so daß also 3 - 2 tausendstell PS lediglich für das Modell nötig waren. Und hiezu kam noch der Leistungsaufwand zur Überwindung des Gewichtes und Widerstandes der Leinen, wofür etwa 1/3 - 1/2 der für das Modell nötigen Leistung veranschlagt werden mußte, so daß ein Gesamtaufwand von etwa 0,004 PS nötig waren. Als ich dann erfuhr, daß der Motor bei 6 Volt Normalspannung gemessene 4 Watt aufnahm und kurzfristig auf 10 Volt überlastet werden konnte, was also einer Leistung von 0,0054 PS entspricht, war ich fest überzeugt, daß ich fliegen würde.

Ein bißchen probierendes Hin- und Herrechnen mit kleinerem Gewicht und jeweils entsprechend höherer Sinkgeschwindigkeit zeigte, daß sich die Mindestleistung nur unwesentlich veränderte. In Hinblick auf nicht zu große Zerbrechlichkeit der Zelle, fixierte ich den Entwurf endgültig mit folgenden Maßen: Flügel 13,5 dm², Spannweite 920 mm (Weil da das Balsa so schön paßt), Höhenleitwerk 1,5 dm², zusammen 15,0 dm² und Gesamtflächenbelastung 13,3 g pro dm² und einer erträglichen Flügelflächenbelastung, wobei ich dann auch das theoretische Gewicht von 200 g beim fertigen Modell einwandfrei erreichen konnte. Da es mir beim ersten Modell nur darauf ankam überhaupt zu fliegen, hielt ich die Formgebung möglichst einfach. In Punkto Stabilität ist ja beim Fesselflugmodell nicht allzuviel zu beachten. Klar war mir jedoch, daß bei der Tragfläche mit dem starktragenden Profil und dem kleinen Flugkreisradius die Außenfläche mit der höheren Bahngeschwindig-

keit doch merklich mehr Auftrieb liefern würde und das Modell um die Längsachse die Tendenz haben würde, besonders da ich vorerst keinen Ballast in den Außenflügel geben wollte, sich nach innen zu drehen und in die Leinen zu kommen. Da ich jedoch in der Halle - ohne Boigheit - fliegen wollte, konnte das nicht so tragisch werden. Um das Modell zu steuern kamen zwei Methoden in Frage: einmal - wie schon beim Tischflugmodell - über einen Mast mit Schleifkontakten in der Mitte und mit einem Knüppel von außerhalb des Flugkreises zu steuern oder wie üblich im Fesselflug direkt durch einen Handgriff von der Mitte des Flugkreises aus. Da die Praxis des Fesselfluges mit Verbrennungsmotoren gezeigt hatte, daß das spielfreie und feste Einjustieren einer Knüppelanlage mit Mittelmast sehr zeitraubend ist und man dabei kritische Fluglagen in denen die Seile schlaff zu werden drohen, nicht durch Zurückgehen ausgleichen kann, entschied ich mich für die einfachere und wenig aufwendige übliche Steuerung vom Zentrum aus. Ein Problem bildet dabei die Stromzuführung von Außen in die Mitte zum Handgriff, sowie der Umstand, daß mit jedem geflogenen Kreis ein direkt angeschlossenes Kabel sich einmal verdrillt. Da ein auf dem Boden liegendes verdrilltes Kabel sich aufstellt und so zumindest die Landung des Modells gefährdet, verlegte ich die Zuleitung über die Decke des Saales und von dort senkrecht hinab zum Flugkreismittelpunkt. Die Leitung vom Modell her erfolgte folgendermaßen: die Steuerleinen waren zugleich die Schwachstromzuführung und mündeten im Steuergriff, wo sie festgemacht waren, jedoch von dort locker zum Trafo führten. Den Trafo hatte ich an einem um den Hals geschlungenen Band auf der Brust liegen, so daß ich mit der linken Hand die Spannung regeln und mit der rechten steuern konnte. Vom Trafo ging das Netzanschlußkabel zwischen den Beinen zum Rücken hinauf und wurde mit Steckkontakt mit dem von der Decke herabkommenden Zuleitungskabel verbunden. Bei jeder Runde drehte sich nun wohl das von der Decke herabführende Kabel ein, am Schluß des Fliegens brauchte jedoch nur der Steckkontakt zwischen Trafokabel und Zuleitungskabel gezogen werden und dieses drehte sich aus. Das funktionierte einwandfrei. Auf Grund dieser Anordnung

wurde ich gleich zum "Marsmenschen" erklärt, von außen gesehen schaute der Zauber wirklich etwas utopisch aus. Nicht utopisch hingegen war das Fliegen, denn es klappte auf Anhieb. Nach 1 - 2 Runden Rollen mit "Vollgas" hob das Modell an der 4,6 m langen Leine sauber ab und erreichte dabei eine Maximalgeschwindigkeit von 5 - 6 m/sec. Da es sich dabei sehr gutmütig steuern und das langsame Tempo für das Reagieren des Piloten von Vorteil war und den "Drehwurm", den der Anfänger sonst normalerweise nach einigen Runden bekommt, verhinderte, erlernten dabei einige "fesselfliegerische" Laien, völlig selbstständig nur durch Zurufe von außen geleitet, spielend "Käses-Rundfahrten", die im Freien beim normalen Fesselflug in 90 % der Fälle unweigerlich mit Bruch enden.

Bei den weiteren Flügen - auch im nächsten Winter und mit dem "Wehrmachtsmotor" - versuchte ich herauszubekommen, wieviel Kraftreserven in dieser Angelegenheit noch stecken. Dabei zeigte es sich zuerst, daß ab einem Leinenwinkel von 45 Grad nach aufwärts, die Gefahr des "in die Leine kommens" groß war. Darauf beschwerte ich die Außenflügel mit zwei Wäscheklammern, so daß das Modell um die Längsachse schon ziemlich schräg nach außen hing. Damit ließen sich ca. 60 Grad Wingover einwandfrei bewältigen, steilere Winkel mit größeren Höhen, ließ die Halle nicht zu. Dabei hatte man den Eindruck, daß mit einem bißchen Schwungholen auch ein Aufwärtslooping, was ja beim stark tragenden Profil leicht geht, möglich sein müßte, wiewohl natürlich an einen vollen Kunstflug beim derzeitigen Leistungsgewicht der kleinen E-Motoren wohl noch nicht zu denken ist. Ein einfaches Kreisfliegen mit einem Leinenwinkel von 60 Grad war trotzdem nicht möglich, denn das Modell kam nach kurzer Zeit in die Leinen. Die Ursache lag am hohen Gewicht der verwendeten ungünstigen Leinen von über 1 mm Durchmesser. Das Schwere an ihnen war die dicke Kunststoffummantelung. Dieses Problem der Leinen ist jedoch leicht lösbar, so daß ein aussichtsreicher "Wintersport" des Modellfluges gefunden war, der sich nach vielerlei Richtungen hin nicht nur für den Vergnügungssport, sondern auch für den Wettbewerbs- und Leistungssport variieren läßt. Dabei liegt es in der Natur der Sache, daß auch

einige dieser flugsportlichen Varianten nicht auf der Überlegenheit des Motorsektors, sondern der der Zelle basieren könnten, denn gerade hier läßt sich ja Motor und Stromaufnahme, kurz die Antriebsleistung leicht für alle gleich machen, daß also bei diesem Motor-Modellflugsport neben dem die Motorentwicklung forcierenden reinen Klassen für die "Motoristen" auch solche möglich wären, wo der "Aerodynamiker" zum Zug kommen kann. Dabei wäre es ferner nur natürlich auch nicht Höchstgeschwindigkeiten, sondern Geringstgeschwindigkeiten zu werten, etwa nach dem Motto: wer kann schon oder noch bei dieser Motorleistung fliegen? Also zum Beispiel ein verkehrtes Speed: wer braucht am längsten zu 10 Runden? Damit würde eine Basis des ganzen Elektrofluges, die geringste Horizontalschwebeleistung weiterentwickelt werden, was darüber hinaus auch für den Freiflug äußerst befruchtend wäre, da beim Elektroschwebeflug im Saal die Wirksamkeit aerodynamischer Maßnahmen nicht durch Glück, Thermik oder Taktik überdeckt, sondern eindeutig sicht- und dokumentierbar sein würde. Ja, an diesem "Umlaufgerät" Elektrofesselflug ließen sich daher eine ganze Reihe Grundlagenversuche durchführen.

Alles dies steht oder fällt jedoch mit dem Vorhandensein und Benützenkönnen entsprechender Räumlichkeiten, wie auch in allen übrigen Sparten des Modellfluges die Platzfrage immer mehr zur Lebensfrage unseres Sportes wird.

Bericht von der CIAM-SITZUNG am 3. und 4. Dezember 1963 in Paris

Alljährlich findet zum Jahresende eine CIAM-Sitzung statt. Für die, die es noch nicht wissen: CIAM ist die internat. Modellflugkommission in der FAI.

Diesmal war einmal ein Jahr, wo es nur wenige Berichtungen und Ergänzungen gab, obwohl es an Anträgen nicht fehlte.

Der CODE SPORTIF wurde neu aufgelegt und ist bei der FAI zur Zeit in englischer Sprache erhältlich. Die französische Ausgabe wird in absehbarer Zeit verfügbar sein. Kostenpunkt NF 4,- (kann beim Ö.Ae.C. bestellt werden).

In der Folge will ich nun die einzelnen Beschlüsse - spartenmäßig geordnet - bekanntgeben.

Der CODE SPORTIF (deutsche Übersetzung) ist entsprechend zu ändern.

RADIO CONTROL

5.3.3. - Konkurrenten und Helfer - Abänderung:

In allen Fällen muß der Pilot obligatorisch der Unterzeichner der Bewerbung und der Konstrukteur (hier soll es wohl heißen "Erbauer".Red.) des Modells sein. Jeder Pilot kann einen Helfer während des Bewerbes beanspruchen.

5.3.8. - Bestimmung eines Versuches

b) 5 Minuten durch 3 (drei) Minuten ersetzen.

5.3.12.- Reihung - Abänderung:

Aufhebung des Textes der letzten Paragraphen. Beibehaltung der beiden ersten, das weitere folgendermaßen zu ersetzen:

Wenn es zwischen dem ersten und den folgenden des Endklassements weniger als 2 % Differenz gibt, wird man die Endreihung auf Grund der Resultate des 3. Fluges ermitteln (aha! spät aber doch! Red.).

5.4. Programm im Kunstflug - keine Änderung

(Gott sei Dank, USA wollte ja bekanntlich die Einführung eines neuen Programms mit eckigen Figuren und allerlei tollen Späßen. Red.)

WELTMEISTERSCHAFT in Radio control 1965.

Sie wird in Kungälv Krigsflygskolen organisiert werden. Der Flugplatz der königl. Fliegerschule von Schweden in Lyungbyhed, 60 km nördlich von Malmö, wird verwendet werden. 2 Kilometer harte Piste und Kreis von 50 Meter Radius. Voraussichtlicher Termin: Ende Juli oder Anfang August 1965

Radio Frequenzen

Eine Aufstellung der Frequenzen in den verschiedenen Ländern befindet sich an anderer Stelle.

6.10.13 - Geschwindigkeitsrekorde

Der Paragraph ist aufzuheben und durch folgenden Text zu ersetzen:

Die Höhe des Modells muß innerhalb von 30 m während des 100 m - Anfluges und der 200 m Meßstrecke gleich bleiben.

F E S S E L F L U G

4.5.13. zu ersetzen: sein Handgelenk durch die Hand.

4.6.3. - Streckendistanz - Geschwindigkeit.

Paragraph 2 ist hinzuzufügen: Die normale Flughöhe darf weder unter einem Meter noch über drei Meter liegen.

4.5.11. - Nichtigkeitserklärung des Fluges - Geschwindigkeit.

..... neu hinzufügen: d) wenn ein Modell im Augenblick seines offiziellen Fluges die Höhe von 6 Metern überschreitet oder sich während mehr als einer Runde in einer über 3 Meter liegenden Höhe aufhält, wird der Flug für nichtig erklärt.

4.5.15. Die Resultate sind der nochmaligen Überprüfung der ausgegebenen Richtlinien der 1., 2. und 3. placierten Modelle unterworfen.

4.7.3. Reihung - Kunstflüge.

..... Wortlaut wie vorher.

4.9.1. Definition Team - Racing.

Hinzufügen: Wenn im Laufe der ersten 50 Runden eine einzige Mannschaft im Bewerb bleibt, wird der Lauf für null erklärt und die bleibende Mannschaft wird einer in dieser Partie konkurrierenden Mannschaft gegenübergestellt.

4.5.13 - Hinzufügen: Während des offiziellen Fluges muß die Hand ununterbrochen mit der Gabel in Berührung bleiben.

4.7.1. - Ausführung

hinzufügen: Diese mit 7 Minuten begrenzte Zeit beginnt mit dem Augenblick, in dem der Propeller vom Konkurrenten in Schwung gesetzt wird.

4.8. - Kunstflug - ein von USA vorgeschlagenes Kür-Pro-

gramm wurde abgelehnt.

4.5.13. - Beginn der Zeitmessung

..... Eine komplette Tour ist durch zwei komplette Touren zu ersetzen.

WELTMEISTERSCHAFT im Fesselflug v. 28.7 - 3.8.1964 in
Budapest.

Folgende Punkterichter wurden nominiert:

R.G. Moulton (G.B.), M. Bienvenu (Belg.)

M. Vassilichenko (UdSSR), N. Trumpfheller (DBR),

Barth (Ungarn) - Reserve Liska (CSSR).

F R E I F L U G

Grundsätzlich wurden keine Änderungen durchgeführt. Der Unterkommission aber wurde empfohlen, folgende Änderungen zu studieren:

Wakefield: a) Totalgewicht 280 Gramm (Frankreich)

b) Gummigewicht 40 Gramm (AMA)

Klasse I : Hubraum 1,5 ccm max., F - total min.
500 g/ccm (Finnland)

Saalf Flugmodelle: Maximale Flügelspannweite
65 cm (G.B., Österreich)

Die Freizügigkeit bei der vom Ö.Ae.C. durchgeführten WM bezüglich der freien Wahl des Startplatzes wurde von einigen Ländern kritisiert und folgende Empfehlung an die Organisatoren von FF - WM gegeben:

1. Alle Wettbewerbsflüge müssen auf einem eigenen Platz stattfinden, der abzugrenzen ist.

Diese Abgrenzung dürfen nur überschreiten:

der Wettbewerber, sein Helfer, der Mannschaftsführer, die Zeitnehmer und die Offiziellen.

Dadurch schafft man dem Konkurrenten alle möglichen Erleichterungen, um sich den letzten Vorbereitungen vor dem kritischen Moment des Starts zu widmen; außerdem sichern die Organisatoren auch eine bessere Kontrolle des Bewerbes, der Zeitmessung, der Schiedsrichterarbeit etc., die dadurch

erleichtert werden. (und über alles noch ein Dach, damit die "Buberln" nicht naß werden. Red.). Diese Startfläche müßte ein genügend schmales, senkrecht zur Windrichtung liegendes Rechteck sein.

2. Laut Code Sportif muß der Bewerb zwischen Sonnenauf- und Untergang abgewickelt werden. Um diese Bestimmung einzuhalten, wird es günstig sein, in den frühen Vormittagsstunden zu beginnen, um nicht in der Dunkelheit fertigzuwerden. (... und dabei wollen die Brüder nie rechtzeitig aufstehen, weil sie tags zuvor gefeiert haben. Red.)
3. Die Organisatoren müßten die Zeitnehmer auch unter anderen Ländern suchen, um international zu sein. Siehe 2.6.8. Abschnitt 4, Code Sportif (wer soll das bezahlen? Red.), diese Zeitnehmer sollen erfahren sein.
4. Das Wiegen der Modelle müßte vor jedem Start erfolgen. Bei Beachtung von Punkt 1 gibt das keine Schwierigkeiten.
5. Ein Trainingstag müßte in jeder Ausschreibung ersichtlich sein. Die Organisatoren müßten Namen und Adressen eines Verantwortlichen bekanntgeben.
6. Nur Bemerkungen bezüglich Visa.

Magnetgesteuerte Segelflugmodelle

Darüber wurde schon in Nummer 12/63 amfl berichtet.

Vom Vorsitzenden der Unterkommission für naturgetreue Modelle, Herrn L. Weber (USA), wurden Regeln ausgearbeitet, die vorläufig für ein Jahr Gültigkeit haben. Diese Regeln beziehen sich auf Fesselflug-, Freiflug- und Fernsteuermodelle.

(Wenn sich Interessenten für diese Kategorie finden, werden wir die vorläufigen Regeln in einer der nächsten Nummern des amfl abdrucken. Red.).

In der 1962 in den code sportif neu aufgenommenen Kategorie Raketen Modelle hat sich bisher nichts getan.

(Gibt es in Österreich schon Interessen dafür? Red.).

WELTMEISTERSCHAFTEN 1965, 1966 und 1967

<u>1965</u>	Radio control	- Schweden
	Freiflug	Bewerber Mexiko, event. England
<u>1966</u>	Saalflug	- England
	Fesselflug	- noch keine Bewerbung
<u>1967</u>	Radio control	- Deutschland
	Freiflug	- Tschechoslowakei

Nächste CIAM - Sitzung 20. und 21. November 1964 in Paris.

Die Zeichnung auf dem Titelblatt stammt von der italienischen Fachzeitschrift "rassegna di modellismo", die allen Mitgliedern wärmstens empfohlen wird. Das Pressereferat wird in Hinkunft Inhaltsangaben dieser Zeitung bringen.

ASKÖ-Modellsportverband, Landesgruppe Oberösterreich, Linz/Donau,
Hafenstraße 44 Franz Strauchs, Tel. 29 00 51
=====

A u s s c h r e i b u n g

für den 2. Nationalen Nibelungen-Pokal-Wettbewerb 1964.

- Veranstalter: ASKÖ-Modellsportverband, Landesgr. OÖ.
- Wettbewerbsbestätigung: Der Wettbewerb ist unter der Nr. N3/64 im nationalen Terminkalender eingetragen und als nationaler RC-Modellflugwettbewerb bestätigt
- Wettbewerbsleitung: Franz Strauchs, Linz, Hafenstraße 44.
Stellvertreter: Heinrich Hofmann
Linz, Linke Brückenstraße 39
- Ort und Zeit des Wettbewerbes: Der Wettbewerb wird am 11. u. 12. April 1964 auf der Modellflug-Sportanlage in Engerwitzdorf b. Linz durchgeführt und beginnt am Samstag, 11. April 1964 um 8.00 Uhr.
- Ankunft und Meldung: Spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettkampfleitung am Platz.
- Wettbewerbsklassen: RC I, RC III und RC IV
- Teilnahmeberechtigung: Jeder Teilnehmer hat den AERO-Club-Ausweis mit gültiger Jahresmarke 1964, sowie die gültige Sportlizenz vorzuweisen.
- Nennungen: Schriftliche Nennungen mittels beiliegendem Formular sind bis spätestens 1. April 1964 an die Wettbewerbsleitung zu richten. Das Nenngeld beträgt pro Teilnehmer S 20,-- und ist der Meldung beizulegen. Dieser Betrag wird zur teilweisen Kostendeckung verwendet und nicht zurückerstattet.
- Wettbewerbsbestimmungen: Die Modelle haben der Definition des Code-Sportiv der FAI Sektion 4/5. Teil zu entsprechen. Als Wettbewerbsregeln gelten die Bestimmungen des Code-Sportiv der FAI, Sektion 4/5. Teil (deutsche Übersetzung nach dem Stand vom November 1963).
- Unterkunft u. Verpflegung: Für Unterkunft wird vom Veranstalter gesorgt. Die Kosten sind vom Teilnehmer selbst zu tragen. Bei der Anmeldung ist dies anzuführen.

Platzordnung: Diese wird vor Wettbewerbsbeginn bekanntgegeben und ist für alle Teilnehmer bindend.

Proteste: Einsprüche sind bei der Wettbewerbsleitung mit einer Rücklage von S 50,-- schriftlich einzubringen. Über ein zu Rechtbestehen des Einspruches entscheiden die Funktionäre des Wettbewerbes und damit über den Verfall oder Zurückerhalt der Rücklage.

Preise: Der Sieger jeder Klasse erhält den Wanderpokal (Nibelungenpokal), der ein Jahr im Besitze des Siegers bleibt und endgültig in seinen Besitz übergeht, wenn der Pokal insgesamt dreimal in Abständen oder zweimal hintereinander gewonnen wird. Nachdem im Jahre 1963 dieser Wettbewerb aus organisatorischen Gründen nicht durchgeführt werden konnte, gilt natürlich der 1964 abgehaltene als zweiter Bewerb. Daraus ergibt sich, daß die Wanderpreise zum zweiten-Mal vergeben werden.

Haftung: Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für eventuell entstehende Schäden. Dagegen müssen alle Teilnehmer über den AERO-Club haftpflicht-versichert sein.

P R O G R A M M

=====

Samstag, 11. April 1964: 8,00 Uhr Begrüßung der Teilnehmer
8,30 Uhr Beginn des Wettbewerbes m.Kl.RC.4
14,00 Uhr Klasse RC 3 1.Durchgang

Sonntag, 12. April 1964: 8,00 Uhr Klasse RC 3 2. Durchgang
14,00 Uhr Klasse RC I 1. Durchgang mit
Abstand einer Stunde RC I 2. Durchgang

Heinrich Hofmann e.h. Josef Kragl e.h. Franz Strauchs e.h.
(ASKÖ-Landesfachwart)

N e n n u n g e n

für den 2. Nationalen Nibelungen-Pokal-Wettbewerb 1964

Nennender Verein:

Klasse I: - Motorflugmodelle mit mehreren Ruderfunktionen

Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.

Klasse III - Motorflugmodelle mit einer Ruderfunktion

Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.

Klasse IV - Segelflugmodelle mit einer Ruderfunktion

Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.
Teilnehmer: Dauerst.Nr.

Quartierwünsche:

Eingelangt am: Nenngeld von S erhalten

Teilnahmevoraussetzung geprüft:

ASKÖ-Modellsportverband, Landesgruppe Oberösterreich, Linz/Donau
Hafenstraße 44 z.H. Franz Strauchs