

austroflug modellflug

IN DIESEM HEFT

ZWEITER
OSTERR. MODELLFLUG-
REKORD

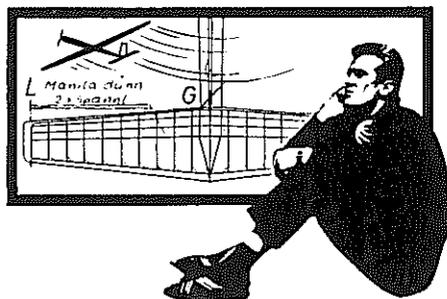
•
HANGFLUGMODELL
„WINDBOY“

•
LANDES-
MEISTERSCHAFT
IM SAALFLUG

7/1965



Woche der österreichischen Zivilluftfahrt



Vom 2. bis 9. Mai 1965 veranstaltet der Österreichische Luftfahrt- und Flugsicherungsverband im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eine Werbewoche der österreichischen Zivilluftfahrt.

Im besonderen soll während dieser Zeit in Verbindung mit den örtlichen Schulbehörden der Gedanke der Zivilluftfahrt in unsere Jugend hineingetragen werden.

In diesem Zusammenhang wurde von der Luftfahrtpresse in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium eine 32 Seiten starke Broschüre unter dem Titel

„Pilot müßte man sein“

herausgebracht. Dieses äußerst gut und geschmackvoll aufgemachte Büchlein ist reich illustriert und widmet dem Modellflug allein sechs volle Seiten.

„Mit dem Modell beginnt es ...“

heißt es am Anfang und es wird interessant und aufschlußreich über den Modellflug geplaudert. Man liest über den Betrieb in den Werkstätten, vom Flugbetrieb im Gelände und auf den eigenen Modellflugplätzen, man erfährt vieles über den Wert des Modellfluges als Schulung für den Großflug und die Zivilluftfahrt.

In den Wiener Wochenschaukinos liefen vor einigen Wochen die Streifen über die Fliegerei. Es handelte sich hier um einen recht schönen Farbfilm, der von der Modellfliegerei an über den Segelflug, Motorflug bis zum Verkehrsflug einen interessanten Streifzug zeigt.

Auch dieser Film wurde im Zusammenhang mit der Werbewoche hergestellt.

Das Generalsekretariat richtete mittels eines Rundschreibens an die Landesverbände und Sektionsleiter den Aufruf an die Vereine, durch geeignete Flugplatzführungen, Vorträge und eventuelle Flugvorführungen tätig in dieser Werbewoche mitzuhelfen, um vor allem der Schuljugend Sinn und Zweck des ÖAeC als Träger des Flugsports und der Allgemeinen Luftfahrt vor Augen zu führen.

Wir Modellflieger hätten hier einmal die Möglichkeit, einen richtigen Werbefeldzug aufzuziehen. Es könnten Führungen durch die Werkstätten erfolgen, Ausstellungen abgehalten werden und Flugvorführungen geboten werden. Es wäre sehr nett, wenn wir von den Erfolgen hier im amfl berichten könnten.

Alle näheren Einzelheiten können durch die Organisationsleiter der Landesverbände im Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Wien I, Elisabethstraße 9, bei Dr. Walter Dragon, dem Organisationsleiter dieser Werbewoche für die österreichische Zivilluftfahrt, erfragt werden.

Der Aufruf durch die Bundessektion Modellflug:

Alle Modellflugvereine beteiligen sich an der Werbewoche für die österreichische Zivilluftfahrt!

Edwin Krill

Jungfliegeraustausch 1965 — USA und Türkei

Die Landesverbände bzw. Sektionen (Fallschirmspringen, Modellflug, Motorflug, Segelflug) des ÖAeC werden gebeten, bis zum Luftfahrttag — 10. April 1965 — die Teilnehmer für den Jungfliegeraustausch 1965 (nach den USA fünf, nach der Türkei zwei Teilnehmer) an das Generalsekretariat zu melden.

Die Teilnehmer müssen folgende Bedingungen erfüllen:

Alter: 17 bis 20 Jahre

Mitgliedschaft: mindestens zwei Jahre Mitgliedschaft beim ÖAeC und Nachweis einer flugsportlichen Betätigung (auch Modellflug)

Sprache: gute Kenntnisse der englischen Sprache

Der zweite Modellflugrekord in Österreich

1964 war das Geburtsjahr der Rekordliste des österreichischen Modellfluges. Nachdem Heinz Freundt am 29. Juli 1964 im Rahmen der Weltmeisterschaften in Budapest den ersten österreichischen Rekord aufgestellt hatte, folgte kurz darauf ein neuer Rekord. Diesmal ein Dauerrekord.

Der Wiener Oskar Czepa stellte am 5. September 1964 in Winden im Burgenland vor den Leistungsprüfern Leopold Tlapak und Heinrich Machatsch einen Dauerflug in der Klasse der ferngelenkten Segelflugmodelle auf.

Die Leistung betrug 7 Stunden 1 Minute 18 Sekunden.

Diese hervorragende Leistung fand natürlich gebührende Anerkennung und der Flug wurde von der ONF am 11. Dezember 1964 als österreichischer Rekordflug anerkannt.

Wir veröffentlichen heute die Daten und eine Skizze des Rekordmodells.

Rekordziffer: 24

Name: Oskar Czepa

Österreichischer Aero-Club

Datum des Rekordes: 5. September 1964

Startort: Winden, Burgenland

Wetterverhältnisse:

Wind SO, 30 bis 40 km/h, sonnig

Dauerflug: 7 Stunden 1 Minute 18 Sekunden

offizielle mitteilungen bundessektion

Geldmittel: für USA S 3000.—, für die Türkei S 2000.— Teilnehmerbetrag und 1000 Schilling als Taschengeld.

Kleidung: nach Möglichkeit blauer Blazer und lange graue Hose.

Der Teilnehmer muß tadellose Umgangsformen besitzen.

Ehreste Meldung an das Generalsekretariat.

Die Bundessektion Modellflug weist darauf hin, daß als fliegerischer Nachweis auch die Betätigung als Modellflieger anerkannt wird.

hier spricht die onf

Kontrollmethode: 2 Stoppuhren und 3 Armbanduhren

Anschrift: Wien IX, Währinger Gürtel 150

Geboren: 1. 3. 1926

Dauerstartnummer: W 0105

Eigenschaften des Flugmodells:

Hauptdaten:

1. Gesamtfläche: 41,2 dm²

Flächeninhalt Tragflügel: 34,8 dm²

Flächeninhalt Leitwerk: 6,4 dm²

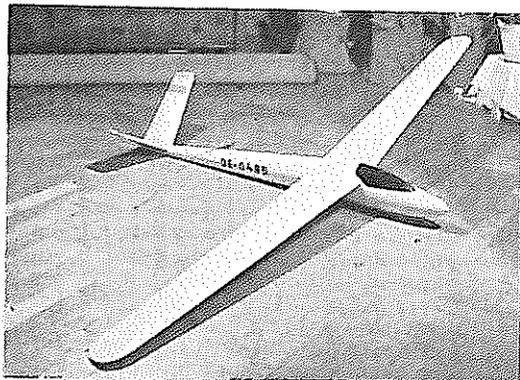
2. Gesamtgewicht des Modells: 1620 g

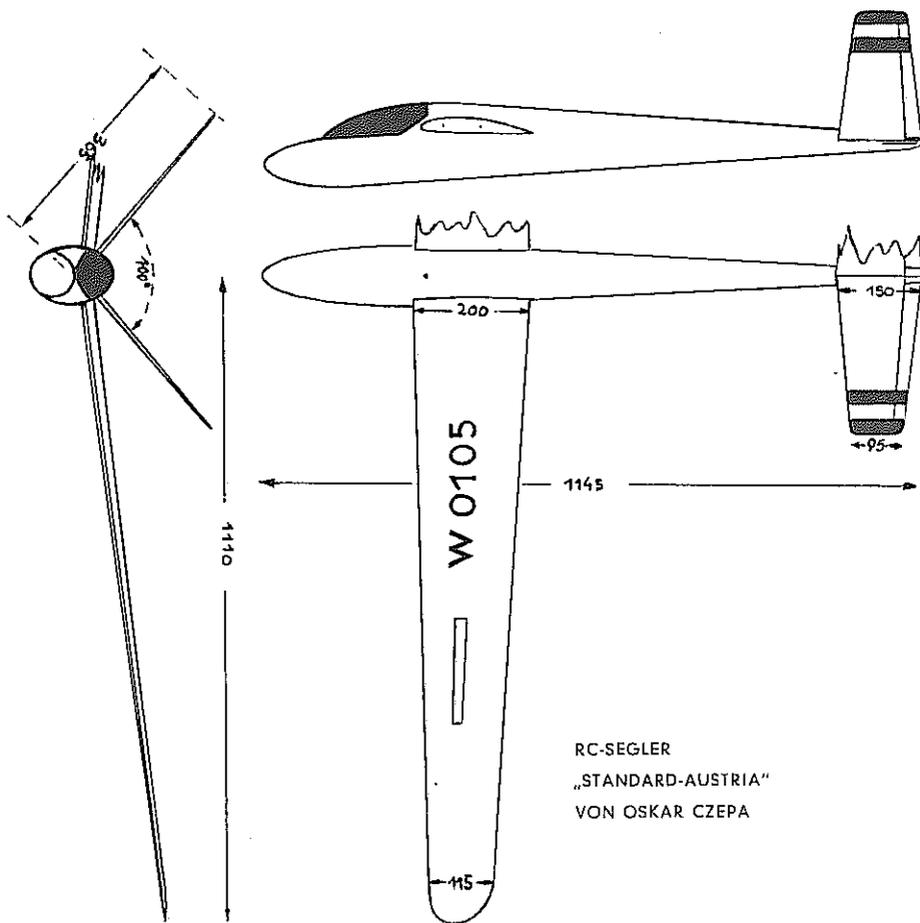
3. Gesamtbelastung pro dm²: 39,35 g

4. Fernsteuerung: Grundig-Varioton, Variophon 4-Kanal-Anlage

Um diesen Rekord zu überbieten muß nun eine Flugdauer von 7 Stunden 9 Minuten 44 Sekunden erreicht werden.

RC-Segler „Standard-Austria“





RC-SEGLER
 „STANDARD-AUSTRIA“
 VON OSKAR CZEPA

magnetsegler

HANGFLUGREFERENT ALFRED HAI DEN:

Hangwind...

Für unsere Hangflugmodellspor tler und werden den Hangflugmodellspor tler bringen wir bereits die erste Vorschau zur kommenden Europameisterschaft in der Schweiz.

Große Ereignisse werfen bereits heute am Beginn des Jahres einen Schatten voraus. Wie bereits bekannt, findet der **Europa-Cup 1965** im Hangflug der selbstgesteuerten Modelle vom 21. August 1965 an in der Schweiz statt. Ich konnte nun die erste Stellungnahme von den Schweizer

Freunden dieser Tage erhalten; sie übersenden zugleich herzliche Grüße an alle Hangsportfreunde mit der Einladung, 1965 in die Schweiz zu kommen. Die Vorarbeiten haben bereits begonnen und als Präsident fungiert E. Hausmann mit folgenden Herren: H. Weiss, M. Moor, W. Koelliker und H. Disler. Alles bekannte und würdige Vertreter für den Modellflug. Hier sei noch festgehalten, daß gerade die Schweiz es war, die viel zum Erfolg des österreichischen Antrags bei der FAI beigetragen hat, so daß unser Bundessektionsleiter Edwin Krill mit diesem Antrag in Paris bei der letzten Sitzung voll bestehen konnte. Es war neuerlich ein großer Erfolg von Österreich aus, den nun unsere aktiven Hangflieger in reichem Sportbetrieb nützen können.

Näheres über die Austragung des Europa-Cups

Nun zurück zum eigentlichen Thema! Als Austragungsort wurde Melchsee-Fruitt festgelegt, er liegt 1900 Meter hoch. Der Ort selbst befindet sich 35 km südlich von Luzern und ist mit dem Auto zu erreichen. Nach dem vorhandenen Kartenmaterial dürfte die Lage ähnlich unserem „Tauernpaß“ sein. Nur endet dort die Straße und das Gebirge bildet einen richtigen Kessel. Hier dürften unsere Sportler mit umlaufenden Winden zu rechnen haben. Ein See befindet sich auch dort, jedoch wesentlich größer als die Lache am Tauernpaß. Die Unterkunft erfolgt am gleichen Ort in zwei Hotels. Das Startgeld entspricht österreichischen Verhältnissen von über S 300.— pro Sportler und beläuft sich vom Freitagabend bis Montagmorgen (Verpflegung). Ein Privatfahrer würde etwa S 1000.— für eine Reise von Wien bis zum Wettbewerbsort und Verpflegung benötigen. (Rückfahrkarte etwa S 600.— = Wien—Luzern bis Wettbewerbsort.) Die maximale Teilnehmerzahl wurde von der Organisation auf 100 angesetzt.

Zwei Bewerbe zur „Vorbereitung“

Nun haben die österreichischen Sportler die günstige Gelegenheit, vor diesem Treffen zwei Bewerbe zu besuchen. Dies ist die Niederösterreichische Landesmeisterschaft und der „Tauernpaß-Bewerb“ mit internationaler Beteiligung. Es ergeht bereits heute die Einladung an die Hangflugsportler, diese beiden Bewerbe als Probe unbedingt zu benützen. Davon wird unser Erfolg abhängig sein, um aus diesem „Europa-Cup 1965“ mit günstigen Ergebnissen heimzukehren. Vergessen wir nicht, in dieses Gebiet vielleicht mit drei bis vier Modellen zu reisen (Leichtwind, für Mittelwind und zwei Starkwindmodelle). Versuchen wir neue technische Wege bis dorthin zu gehen und deren gibt es viele (Auswahl von Profilen, Änderung der Spannweite, neue Modellformen bzw. Flügelformen und so weiter). Wir haben 1965 freien Flächeninhalt in der Schweiz. Es handelt sich um ein Versuchsjahr, aber unser Ideal-Vogel dürfte nach wie vor bei 32 bis 34 dm² Flächeninhalt liegen.

Hangflug-WM 1966 in Österreich

Wollen wir unsere Vorschau noch weiter erstrecken, so wird 1966 mit großer Wahrscheinlichkeit die Weltmeisterschaft

im Hangflug in Österreich geflogen und natürlich am Spitzerberg! Auch unsere RC-Flieger werden 1965 wieder von Hängen unserer Heimat starten. Hier haben wir die vorbildliche Niederösterreichische Landesmeisterschaft und als neuen Bewerb auch am Tauernpaß einen RC-Bewerb mit Segler. Hier ist es der bekannte Landessektionsleiter Niederwimmer aus Salzburg, der die Lage des Hangfluges richtig erkennt. Vielleicht könnten sich die österreichischen RC-Flieger über ein Hangflugprogramm etwas den Kopf zerbrechen und Vorschläge bringen. Auch RC ist bestens für den Hangflug geeignet (siehe Bericht über Versuche am Tauernpaß 1964 der Gruppe ÖMV St. Pölten und einiger deutscher Sportfreunde), um wieder enger beisammen zu sein. Zwingt uns doch gerade der Hangflug von Natur aus, bei Bewerben und beim Training näher zusammenzurücken und wir bekommen wieder bessere Verständigung und besseres Verstehen unter uns Sportlern. Es gibt als Folge der Technik heute Modellflugklassen, die die Sportler voneinander trennen und nicht zusammenschließen. Ein Hangwettbewerb hat eine eigene Atmosphäre und die Hangflieger laden zu solchen Bewerben herzlichst ein; und wenn Sie als aktiver Sportler einer anderen Klasse nur als Zuseher zum Hang kommen, nehmen Sie bestimmt „Hangflugatmosphäre“ nach Hause. Versuchen Sie es und Sie kommen bestimmt wieder zum Hang, bei gemütlichem Zusammensein, Training und Wettbewerb!

Auf Wiedersehen am Hang!

Wir wollen

unser Organ

*austro
modellflug*

heuer noch weiter ausbauen.

Wir brauchen

dazu mehr Leser

mehr Bezieher

mehr Mitarbeiter

Hel f t a l l e m i t !

Zeittafel für Fesselflug

Messstrecke 1 km 10 Runden

Ø 15,92

Sek.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
12	300,00	297,51	295,08	292,68	290,32	288,00	285,71	283,46	281,25	279,07
13	276,92	274,81	272,73	270,67	268,66	266,67	264,71	262,67	260,87	258,99
14	257,14	255,32	253,52	251,74	250,00	248,27	246,58	244,89	243,24	241,61
15	240,00	238,41	236,84	235,29	233,77	232,26	230,77	229,30	227,85	226,41
16	225,00	223,60	222,22	220,85	219,52	218,18	216,86	215,56	214,28	213,01
17	211,76	210,52	209,30	208,09	206,89	205,71	204,55	203,39	202,25	201,12
18	200,00	198,89	197,80	196,72	195,65	194,59	193,55	192,51	191,49	190,48
19	189,47	188,48	187,50	186,53	185,57	184,62	183,67	182,74	181,82	180,90
20	180,00	179,10	178,22	177,34	176,47	175,61	174,76	173,91	173,07	172,25
21	171,43	170,62	169,81	169,01	168,22	167,44	166,67	165,90	165,14	164,38
22	163,64	162,90	162,16	161,43	160,71	160,00	159,29	158,59	157,89	157,21
23	156,52	155,84	155,17	154,51	153,85	153,19	152,54	151,90	151,26	150,63
24	150,00	149,38	148,76	148,15	147,54	146,94	146,34	145,75	145,16	144,58
25	144,00	143,43	142,86	142,29	141,73	141,18	140,63	140,08	139,53	139,00
26	138,46	137,93	137,40	136,88	136,36	135,85	135,34	134,83	134,33	133,83
27	133,33	132,84	132,35	131,87	131,39	130,91	130,43	129,96	129,50	129,03
28	128,57	128,11	127,65	127,21	126,76	126,32	125,87	125,43	125,00	124,57
29	124,14	123,71	123,29	122,87	122,45	122,03	121,62	121,21	120,81	120,40
30	120,00	119,60	119,21	118,84	118,42	118,03	117,65	117,26	116,88	116,50

A 2/M-Hangflugmodell Windboy

Von FELIX SCHOBEL

In der Jännernummer des amfl schrieb Staatsmeister Felix Schobel die Geschichte seines Staatsmeistermodells „Windboy“. Heute wollen wir den Bauplan und eine kurzgefaßte Bauanleitung dieses Modells bringen.

Bauanleitung (Kurzfassung)

Rumpf: Wegen der großen Beanspruchung ist es vorteilhaft, den Rumpf als Rohrrumpf herzustellen: drei Schichten aus 1-mm-Balsabrettchen mit Seide oder Glasfasergewebe als Zwischenlagen bzw. Außenüberzug. Der Rumpf soll nach hinten konisch zusammenlaufen. Alle Ausmaße sind dem Plan zu entnehmen. Als Zunge verwende man doch anstatt Alu 3 bis 4 mm Sperrholz; Alu-Zungen können bei starkem Aufprall etwas verbogen werden, Sperrholzzungen jedoch nicht. Die Zunge direkt auf Rumpf aufleimen und als Anschlußrippe eine mindestens 1,5 mm starke Sperrholzrippe verwenden.

Leitwerk: Trapezleitwerk ist wegen der geringeren Verzuggefahr vorzuziehen. Halbseitig oben und unten beplanken und zwischen der Beplankung sperren. Halbhartes bis hartes Holz verwenden. Höchstgewicht 25 g.

Tragflächen: Da Gewicht beim Windboy zweitrangig ist, verwende man für die Beplankung (oben und unten vollbeplankt) das härteste Balsaholz (1 mm) bis zum Knick, dann mittleres Balsa. Die Flächen haben eine harte Balsa-Nasenleiste und eine weiche Balsa-Endleiste (keine Holme); die Beplankung zieht sich über Nasen- und Endleiste. Die verhältnismäßig starke Verschränkung der Knickendleiste (5 Grad) erscheint mir gerade bei diesem Hangmodell sehr stabilisierend. Zungenrippen sind aus mindestens 2 mm starkem Sperrholz anzufertigen (je drei Stück), Schlitz für Zunge von der 1. bis 3. Rippe etwas versetzen, damit die leichte V-Form der Flügel erreicht wird. Profil (NACA 6409) und alle übrigen Abmessungen sind dem Plan zu entnehmen.

Technische Daten:

Fläche und Gewicht:

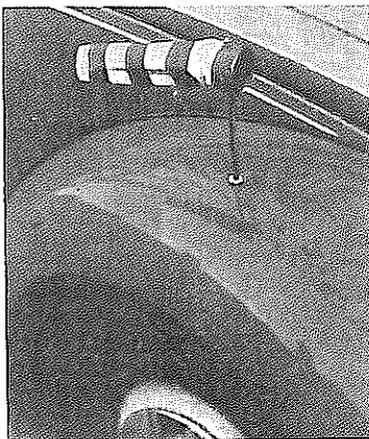
Leitwerk: 5 dm², 20 g
Tragfläche: 28,56 dm², 300 g
Total: 33,56 dm², 320 g
Rumpf komplett: 280 g
Gesamtgewicht: 600 g

Erprobte Ballastzuladung (beim Schwerpunkt):

Windgeschwindigkeit 15 m/sec: 440 g (das Modell zog etwas zu rasch nach vor und war bald aus der Aufwindzone; 40 g weniger wäre wahrscheinlich gerade recht!)
12 m/sec: 280 g (das Modell schob zu rück; 320 g wären gerade recht gewesen)
8 bis 10 m/sec: 260 g, Standflug
Etwa 7 m/sec: 260 g (Modell zog zu rasch aus der Aufwindzone).

Zur Praxis: Das Einfliegen hat bei jedem Wind ab 6 m/sec zu erfolgen. Bleistöbchen (mit Gewichtsangaben) von 80 mm Länge sind vorzubereiten und bei Bedarf bis zum Balsa-Stöpsel zu bringen. Auf kleinem Karton ist eine Kontrolltabelle anzulegen.

Das Modell „Windboy“ ist bei jedem Wind von 6 bis 15 m/sec zum Standflug zu bringen, nur bedarf dies einer sorgfältigen Erprobung.



Miniatur-Windsack als Zierwimpel für Kraftfahrzeuge

S 45.— Zu beziehen durch
EUROPUBLICA VERLAGSGES.M.B.H.
Karl-Schweighofer-G. 3, Wien VII.

Mein Weg zur Silber-C

Im Herbst 1962 wählte ich für die Erlangung der Modellflug Silber-C die beiden Freiflugklassen A 2 und A 2-Magnet. Zunächst suchte ich an verschiedenen Orten ein geeignetes Fluggelände für den selbstgesteuerten Hangflug, das vor allem in kurzer Zeit vom Wohnort erreichbar sein soll. Meine ganze Freizeit im September und Oktober war nötig, um alle möglichen Hänge zu prüfen. Dabei wollte mich einmal ein Grundeigentümer wegen sogenanntem „Hausfriedensbruch“ bei Gericht verklagen, zunächst beschlagnahmte er mein Modell und nur durch Zahlung von S 100.— ließ sich der Besitzer von diesem ersten Schritt abhalten. Mein Flugmodell mußte in diesen Monaten viel aushalten, ehe es endgültig an einem schwer zugänglichen Felsen zerschellte. Von Mitte bis Ende April 1963, vor allem im Rahmen des 2. Internationalen Freiflugwettbewerbes in Zell am See, erflog ich ohne weitere Schwierigkeiten die 10 Prüfungsflüge der Klasse A 2. Obwohl wir unter dem katastrophalen Mangel eines Trainingsgeländes für Freiflug zu leiden haben, ergab nun das Flugfeld von Zell die ideale Lösung.

Vom ersten ...

Aber erst am 2. November 1963 gelang trotz Rückenwind, nach vielen drei, vier und viereinhalb-Minuten-Flügen, das erste Max in der Magnetseglerklasse. Sicherlich war der Aufwand enorm, berechnet man die Fahrkilometer von Salzburg nach Kaprun und zurück für ein Max. Diese Tatsache veranlaßte mich, wieder in der Nähe von Salzburg einige Flüge durchzuführen. Der Südosthang des Nockensteines am Fuße des Gaisberges wurde trotz dem, in modellfliegerischer Hinsicht, gefährlichen Gelände dafür vorgesehen. Es gab zwar ein weiteres Max, aber der Magnetsegler verabschiedete sich, wahrscheinlich infolge eines Defektes der Zeitauslösung, nach 6 Minuten 57 Sekunden auf Nimmerwiedersehen.

Erst die Ausschreibung zum Kolibripokal 1964 um die Kombinationsklassen A 2 und A 2/M, brachte für mich in der Ma-

gnetseglerklasse neue Impulse. Innerhalb zwei Wochen baute ich teils nach Bauplan, teils nach eigenem Entwurf ein neues Modell. Schon der dritte Flug seines Bestehens bescherte mir ein Max, geflogen am Kälbling in Niederösterreich. Ich beneidete natürlich jene Modellflugkameraden, die in der Nähe des einzigartigen „Magnetsegelberges“ zu Hause sind. Wie gerne wollte ich wieder dorthin zurückkehren, um vielleicht übers Wochenende bei günstiger Wetterlage die sieben noch verbliebenen Prüfungsflüge fliegen zu können, aber ich fand keinen Leistungsprüfer, der gerade Zeit gehabt hätte. So suchte und fand ich endlich einen mittelmäßigen Hang in unmittelbarer Nähe von Salzburg; leider ist die Kuppe an den unteren Ausläufern teilweise von einer waldrreichen Gegend umgeben. Doch schon der zweite Probeflug war eine volle Zeit, das Modell landete zwar im dichten Wald und konnte erst in einer Woche wieder aufgefunden werden. Obwohl der strömende Regen das Modell völlig durchnäßte, war es in einigen Tagen wieder starkklar. Am 22. November 1964 stellte ich in meiner „Magnetsegler-Laufbahn“ einen Rekord auf, denn es gelangen binnen 100 Minuten vier Maximalflüge im Standflug, an majestätischem Eindruck und Eleganz unübertrefflich.

Freilich fallen einem solche Erfolge nicht ohne weiters in den Schoß, aber jede Leistung im Freiflug hat ja nur dann einen Sinn, wenn man um jede Sekunde ringen muß!

Sogar bei starkem Schneeschauer am 6. Dezember glückte ein 5-Minuten-Flug, obwohl das Wetter sehr harte Bedingungen an den Leistungsprüfer und an mich stellte, die Freude über das 9. Max ließ aber die Strapazen vergessen.

... bis zum letzten Max

Eine Woche später, am Sonntag, dem 13. Dezember 1964 wurde der letzte Prüfungsflug fällig. Das Wetter war verhältnismäßig gut für diese fortgeschrittene Jahreszeit, gegen Mittag kam sogar die Sonne durch und erwärmte ein wenig die winterliche Landschaft. Noch dazu brach bei einem Probeflug das linke Tragflügelohr und ich konnte es nur mit Stecknadeln wieder anheften, zuweilen trat auch Windstille auf, doch schon der zweite Flug langte zu einem schönen Max, zum letzten auf meinem Weg zur Silber-C...

ASKÖ-Landesmeisterschaften im Saalflug

Zum Jahresausklang fanden im Festsaal des Kongreßhauses in Wien die Landesmeisterschaften für die leichtesten und zartesten aller Modelle — die Saalflugmodelle — statt. Es ist schade, daß sich in den anderen Bundesländern auf diesem Sektor nichts rührt. Wohl gibt es nicht überall geeignete Säle, doch hat die Erfahrung gezeigt, daß auch in 6 bis 7 m hohen Hallen durchaus passable Zeiten zu erreichen sind. Freilich, an die Zeiten der „Kanonen“ im Ausland mit über 45 Minuten kommen wir nicht ran. Aber der Anfang muß einmal gemacht werden. Das Kongreßhaus in Wien hat auch nur eine Höhe von 7 m und doch sind dort ganz schöne Zeiten geflogen worden.

Besuch von Fernsehen und Presse

Der Aufwand an Material ist bei diesen Modellen sehr gering. Selbst bei Verwendung von ausgesuchtestem Balsam wird ein Beitrag von etwa 10 S pro Modell nicht überstiegen werden. Bei unserem Wettbewerb hatten wir die Freude, den Sportkommentator des österreichischen Fernsehens, Dr. Kurt Jeschko, als Gast begrüßen zu können. Er kam mit seinem Aufnahme-Team und filmte die Saalflugmodelle für das Fernsehen. Sowohl Dr. Jeschko als auch seine Mitarbeiter waren von den Modellen sehr begeistert. Der Filmbericht der Meisterschaft wird in Kürze im Fernsehen zu sehen sein.

Austragung von vier Klassen

Es wurde wieder in mehreren Klassen geflogen. Klasse DK ist eine Klasse des papierbespannten Bauplanmodells „Deckenkratzer“ von 30 cm Spannweite. Außerdem wurde in den Klassen P 1, papierbespannte Modelle über 35 cm, M 1 — mikrofilmbespannte Modelle bis 35 cm, M 2 — über 35 cm geflogen. Größere Modelle — über 60 cm — sind in den uns zur Verfügung stehenden Sälen nicht zu fliegen.

Bei der Meisterschaft beteiligten sich die Gruppen Schulgemeinde, Fünfhaus und Ottakring.

Den Hallenrekord stellte Walter Hach mit einer Zeit von 6 : 12 Minuten auf. Er flog mit einem mikrofilmbespannten Modell von 35 cm Spannweite. Sein Modell flog Kreise in einer Höhe von etwa 5 m und kam so nicht in die Luftströmung, die fast alle Modelle in größerer Höhe zu spüren bekamen. Je leichter die Modelle waren, desto eher wurden sie an die Wand abgetrieben und rutschten hoffnungslos an der Wand zu Boden.

Wie schon gesagt, waren die Ergebnisse aber durchwegs zufriedenstellend, zieht man die nur 7 m hohe Halle dabei in Betracht.

Titelbild: Herausheben der Mikrofilmhaut für das Bespannen der Saalflugmodelle aus der Wanne

Ergebnisse der ersten drei Sieger:

Klasse DK:

1. Alfred Zunt, 2 : 43 min
2. Edwin Krill, 2 : 31 min
3. Hans Gürtler, 2 : 11 min

Klasse P 1:

1. Georg Prechler, 3 : 23 min
2. Hans Gürtler, 3 : 07 min
3. H. Baumgartner, 3 : 01 min

Klasse M 1:

1. Walter Hach, 6 : 12 min
2. H. Baumgartner, 3 : 51 min
3. Alfred Konsal, 3 : 47 min

Klasse M 2:

1. Walter Hach, 3 : 46 min
2. Georg Prechler, 2 : 37 min
3. Eduard Heller, 1 : 05 min

Jugendwertung:

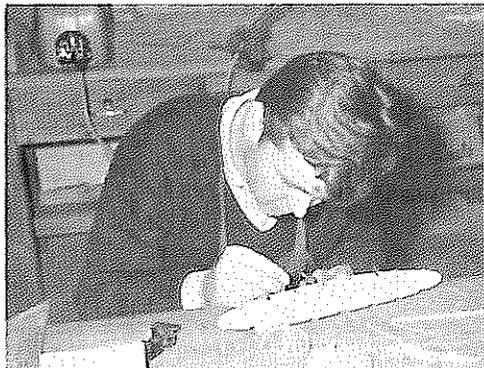
1. Hans Prihoda, 4 : 01 min
2. Werner Schaupp, 3 : 36 min
3. Otto Binder, 2 : 41 min

Die Mannschaftswertung gewann ÖMV-Schulgemeinde mit 1271 Punkten vor ÖMV-Fünfhaus mit 1023 und ÖMV-Ottakring mit 246 Punkten.

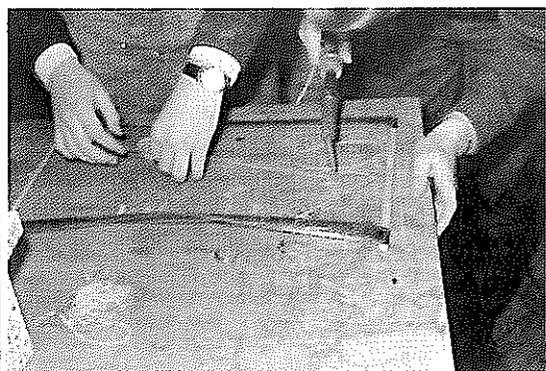
Ende Februar sind die Wiener nach Prag zu einer Saalflugveranstaltung eingeladen. Wir wünschen ihnen dort viel Glück.



Die dünnen Leisten werden sorgfältig geschliffen
Fotos: Krill



Sorgfältig werden die Rippen in die Flügelumrandung eingerahmt



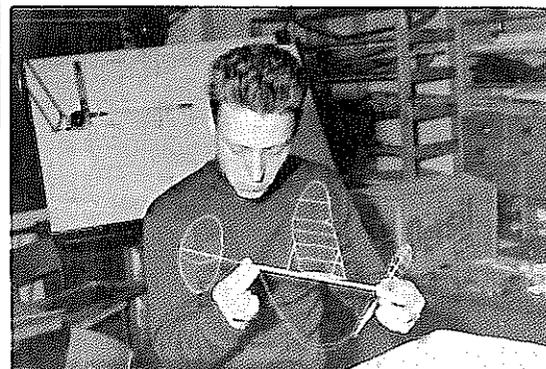
Schwierig ist das Bespannen der zarten Teile. Überstehende Haut wird mit dem Lötcolben weggeschmolzen

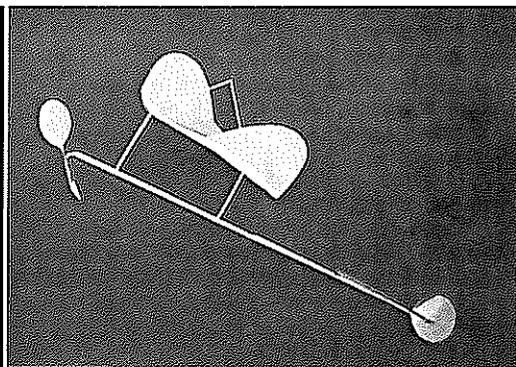


Die fertige Luftschraube wiegt 0,3 Gramm!

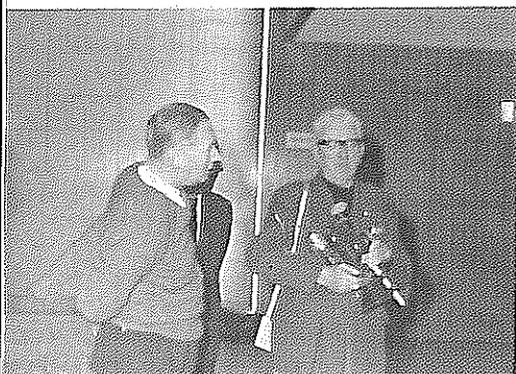
Der Gummimotor wird eingehängt — er wiegt halb so viel wie das ganze Modell

Schon in der Werkstätte werden die ersten Flugversuche gemacht

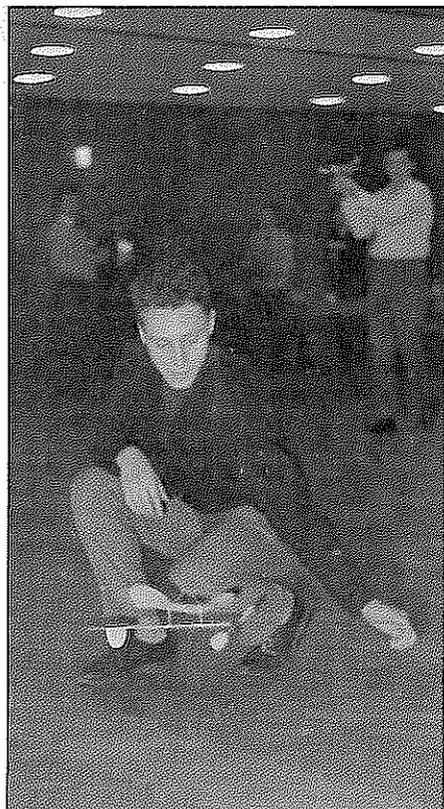




Papierbespanntes Saalflugmodell; Spannweite 35 cm, Gewicht 2,5 g!



Dr. Kurt Jeschko und Kameramann Imber vom Fernsehen als interessierte Besucher



Jeder Meter Raum muß ausgefüllt werden, wenn das Fliegen „im Saale stattfindet . . .“

Das Aufdrillen des Gummistranges erfordert viel Gefühl — aber „mit G'walt“ geht beim Saal-Modellflug ja eigentlich gar nichts . . .

