

austroflug modellflug

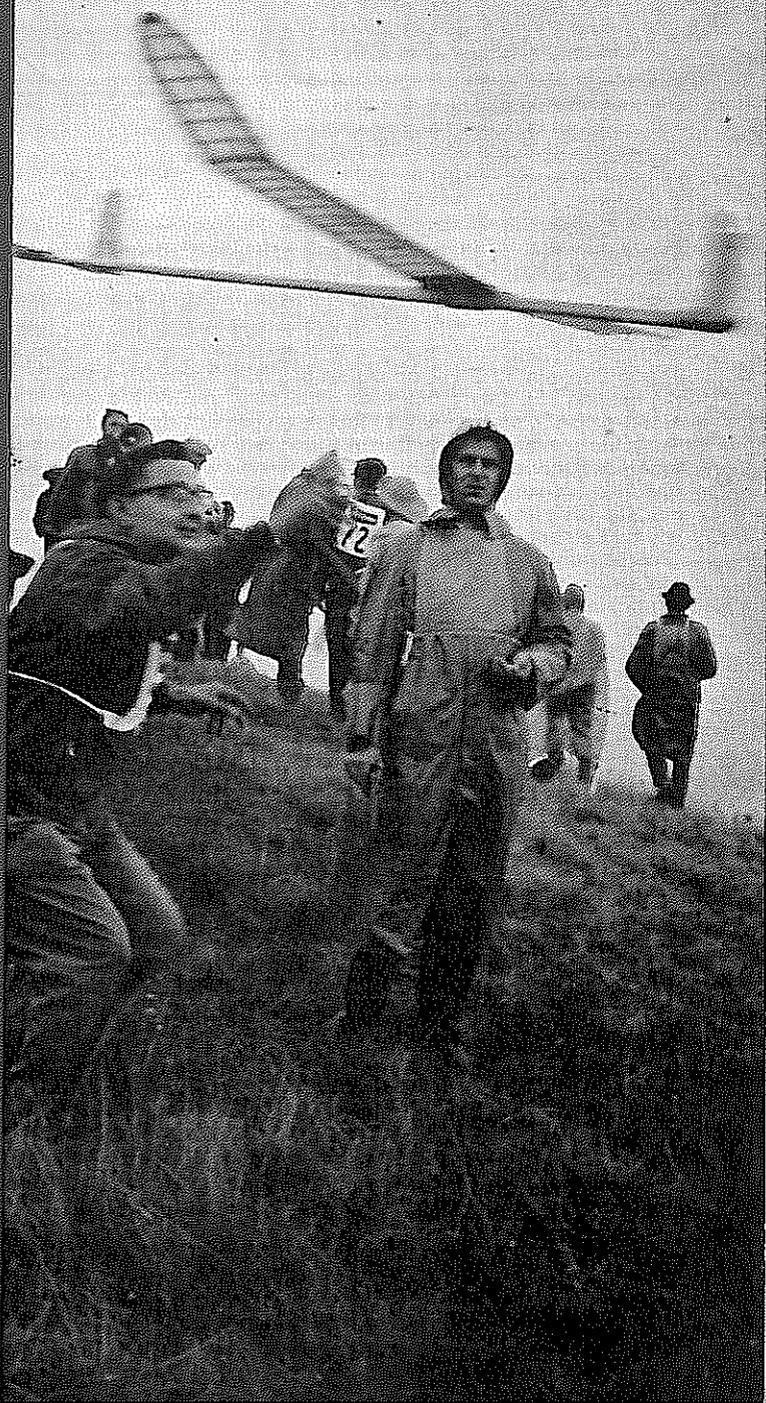
IN DIESEM HEFT

THEMA „SPEED“

RC-HANGFLUGMODELL
„ALPHA“

LANDES- UND
VEREINS-
MEISTERSCHAFTEN

6/1965



HEINZ FREUNDT, SALZBURG:

Thema „Speed“ oder „Der Hilferuf eines Einsamen“

Liebe Freunde, warum, warum nur fliegt denn in Österreich niemand Speed? Mir ist das ganz unbegreiflich. Ich bin auch nicht immer Speed geflogen. Nachdem ich mich aber beim Kunstflug über die Punkterichter geärgert habe, und beim Team-Racing immer von einem Zweiten abhängig bin, habe ich Speed gewählt. Da brauche ich nur gegen die Uhr zu fliegen und es kann im Wettbewerb fünfmal schiefgehen, wenn es beim sechstenmal klappt, so genügt das auch noch. Außerdem braucht ein Kunstflieger bei einem Internationalen Wettbewerb für seine zwei Modelle fast einen Möbelwagen, während ich meine zwei Modelle im Köfferchen habe. Ebenso brauche ich zum Bauen wenig Platz; daß es schneller geht als ein großes Modell möchte ich allerdings nicht behaupten. Eines ist aber beim Bauen Voraussetzung: Ich muß exakt und sauber bauen! Ich darf mir keine Schlamperei leisten. Mit einem „Fetzenbabler“ als Kunstflieger kann ich zur Not noch rundherum fliegen, ein schlampig gebautes Speed fliegt aber den Außenstehenden um die Ohren. Ich hörte den Einwand: Ja, wenn ich einen guten Motor hätte, dann hätte ich schon gewonnen. Nun, der Super-Tigre gehört zu den besten Motoren der Welt, und den gibt es ohne große Schwierigkeiten zu kaufen. A. Malik ist mit dem Super-Tigre mit 218 km/h vor kurzem Deutscher Meister geworden.

Es muß ja nicht gleich ein Mono-Modell sein. Ich gebe zu, Mono-Line-Modelle bauen und fliegen ist nicht leicht, aber durch den neuen 0,4-Draht bei Mono-Line ist der Geschwindigkeitsunterschied nicht mehr wesentlich.

Welche Voraussetzungen werden nun vom Modellbauer verlangt, der Speed bauen und fliegen will? Er muß ein wenig mehr mit Metallarbeiten Bescheid wissen. Steuersegment, Steuerhorn und vor allem der Tank müssen selber gemacht werden. Löten mit dem LötKolben ist Voraussetzung. Und dann denken, denken und nochmals denken. Nichts geht so schematisch. Immer muß einem das „Warum“ und „Wieso“ klar sein. Dann das Wichtigste: Verständnis und Gefühl, viel Gefühl für den Motor. Dies soll zum Teil schon vorhanden sein, der andere Teil kommt durch lange Erfahrung dazu. „Frisiert“ wird bei Motoren kaum etwas, wenn man vom Polieren der Gaspassage absehen will.

Nun liebe Freunde, frisch ans Werk! Die Chancen sind riesengroß. Wer jetzt schon anfängt, kann bei der Staatsmeisterschaft einen erstklassigen Platz erreichen. Ist das kein Ansporn?

Internationaler Freiflugwettbewerb in Zell am See

In der letzten April-Woche fand bei ausgesprochen gutem Flugwetter in Zell am See ein sehr gut besuchter internationaler Freiflugwettbewerb statt. Obwohl wir in der nächsten Nummer unserer Zei-

tung einen ausführlichen Bericht bringen werden, soll jetzt schon gesagt werden, daß dem Initiator dieses Bewerbes, LSL Niederwimmer, höchstes Lob zu zollen ist. Der Wettbewerb hat bis auf kleine Mängel (darüber schreibt an anderer Stelle ONF-Kargl) ausgezeichnet geklappt und ich glaube feststellen zu kön-

nen, daß fast alle Wettbewerber recht zufrieden waren. Fast — deshalb, weil es auch hier wieder (allerdings sehr wenige) Wettbewerber gegeben hat, die natürlich viel bessere Augen als die Zeitnehmer hatten und ihr Modell viel länger gesehen haben. Sie haben immer die Meinung, daß ausgerechnet sie von

den Zeitnehmern benachteiligt werden. Schön langsam könnte man diese Komplexe ablegen, vor allen Dingen dann, wenn man schon länger Modellflieger ist. Aber wie gesagt, mehr über diesen Wettbewerb in der nächsten Nummer des amfl.

Krill

Nachtrag vom Saisonbeginn:

Vereinsmeisterschaften in Feldbach



Der USFC-Feldbach konnte am 21. März 1965 gemeinsam mit der Union-Kirchbach bei herrlichem Modellflugwetter die Modellflugsaison 1965 eröffnen. 17 Modellflugvereine bzw. -gruppen mit 44 Teilnehmern und 74 Flugmodellen meldeten sich zum Start. Der offen ausgeschriebene Bewerb konnte planmäßig abgewickelt werden, wofür besonderer Dank den beiden Wettbewerbsleitern Mr. König und Dir. Lamberger, aber auch den eingesprungenen Startleitern und den wirklich fleißigen Zeitnehmerinnen und Zeitnehmern gebührt. Die Leistungen der Teilnehmer und deren Disziplin waren als vorbildlich zu bezeichnen. Und nun die Ergebnisse:

Klasse A 1 (Flugmodelle bis 18 dm² Gesamtfläche):

1. und Vereinsmeister 1965
Alfred Rauch, UMFG-Mureck, 548 sec
2. Hermann Karner, UMFG-Mureck, 445 sec
3. Vaclav Horcicka, UMFC-Salzburg, 433 sec

Jugend-Klasse A 1 (Teilnehmer der Jahrgänge 1949 bis 1954):

1. Hermann Karner, UMFG-Mureck, 445 sec
2. Franz Kocjan jun., ASV-Puch, 224 sec
3. Johann Suppan, UMFG-Mureck, 216 sec

Mannschaftswertung Klasse A 1 (je 3 bzw. 2 Gruppenmitglieder):

1. UMFG-Mureck (Rauch, Karner, Kreisler) 1337 sec
2. UMFC-Hartberg (Peklar, Polzhofer, —) 547 sec
3. UMFG-Radkersburg (Ivanic, Masser, —) 28 sec

Klasse A 0 (18 bis 32 dm²):

1. Alfred Rauch, UMFG-Mureck, 427 sec
2. Josef Schuchlenz, UMFG-Kirchbach, 98 sec
3. Hermann Karner, UMFG-Mureck, 77 sec

Jugend-Klasse A 0:

1. Hermann Karner, UMFG-Mureck, 77 sec
2. Herbert Monschein, UMFG-Gnas, 50 sec
3. Peter Fuchs, UMFG-Eggenberg, 37 sec

Mannschaftswertung — Klasse A 0:

1. UMFG-Mureck (Rauch, Karner, —), 504 sec

Klasse A 2 (32 bis 34 dm², 12 g/dm² Flächenbelastung):

1. und Vereinsmeister 1965 (Wanderpreis von H. Mr. König)
Franz Tonweber, UMFG-„West“, 736 sec
2. Werner Mayer, UMFG-Feldbach, 710 sec
3. Johann Fuchs, UMFG-Mureck, 703 sec

Mannschaftswertung — Klasse A 2:

1. UMFG-Mureck I (Fuchs, Rauch Karner), 1900 sec
2. Akaflieg-Graz (Nitsche, Nebenführ, —), 1347 sec
3. UMFG-Eggenberg (Schwarzinger, Kahr, Fuchs), 1319 sec

Klasse A 3 (über 34 dm²):

1. und Vereinsmeister 1965

- Alfred Rauch, UMFG-Mureck, 581 sec
- Hermann Karner, UMFG-Mureck, 549 sec
- Renate Rauch, UMFG-Mureck, 543 sec

Mannschaftswertung — Klasse A 3:

- UMFG-Mureck (Rauch, Karner, Rauch), 1673 sec
- UMFG-Feldbach (Mayer, Aicher, —), 607 sec

Gruppen-Gesamtwertung (alle Klassen, alle Flüge):

- und Gewinner der Materialpreise der Fa. Sing/Graz
UMFG-Mureck, 7 Teilnehmer, 7388 sec
- ASV-Puch, 5 Teilnehmer, 1685 sec
- UMFC-Salzburg, 2 Teilnehmer, 1617 sec

Ergänzend wird noch festgestellt, daß vormittags drei Durchgänge mit 18 m Leinenlänge bei 120 sec Maximalzeit und nachmittags drei Durchgänge mit 50 m Leinenlänge bei 180 sec Maximalzeit geflogen wurden. 330 gewertete Flüge (ohne Fehlstarts) mit einer Gesamtflugzeit von 6 Stunden, 16 Minuten und 23 Sekunden wurden innerhalb des Wettbewerbes geflogen. Besonderer Dank gebührt noch den Grundeigentümern von Kirchbach für die anstandslose Beistellung ihrer Grundflächen, voran unserem Ehrenmitglied, Herrn Ill. Präsident des Nationalrates, Ök.-Rat Josef Wallner und unserem Franz Aicher, der auf seine Starts freiwillig verzichtete, als er als Startleiter einspringen mußte. Aber auch der Union-Kirchbach, die alle Teilnehmer zum Mittagessen eingeladen hatte.

Leo Fuchs

ASKÖ-Landesmeisterschaften der Klassen AI/K-J-S

(Segelflugmodelle bis 19 dm² Gesamtfläche)

Es erging uns jetzt schon mehrmals so: schlechtes Wetter die ganze Woche hindurch, zittern der Verantwortlichen und beim Wettbewerb bestes Flugwetter. So auch diesmal.

Am letzten März-Sonntag fand die erste Veranstaltung in diesem Jahr statt. Wetter, siehe oben.

Diese Tatsache und die sehr gute Beteiligung ließ den Wettbewerb für alle zur großen Freude werden.

In der Kinderklasse AI/K wurden drei Starts mit 18 m Schnur durchgeführt und die Leistungen der Kleinsten waren zum Teil sogar besser als die der Großen.

Die „alten Rivalen“ seit nun schon mehreren Wettbewerben führten auch diesmal wieder die Spitze an. Nach aufregendem Kampf (aufregend für die Kleinen, aber auch den Großen), siegte Zednicek W. vor Krill und Pec (146, 135 und 133 Punkte).

In der Jugendklasse AI/J wurden fünf Starts mit 18 m Schnur vorgeschrieben. Hier siegten ausschließlich Neulinge und verwiesen die „Erfahrenen“ auf die Plätze. Es siegte Leischner mit 269 Punkten vor Fuchs und Wawra mit 177 und 172 Punkten.

Aber auch in der Seniorenklasse AI/S schob sich ein Neuling an die Spitze. In dieser Klasse war das Programm schon viel schwieriger, denn neben drei Starts mit 18 m Schnur mußten noch zwei Starts mit 50 m Schnur durchgeführt werden. Und gerade die beiden 50 m Starts waren schwierig, da unser Flugplatz im Überschwemmungsgebiet der Donau nicht übermäßig groß ist und die Modelle in größeren Höhen leicht davonfliegen konnten, was schließlich auch drei Ausreißer taten.

Die Meisterschaft gewann der Neuling Braun mit 462 Punkten vor Gürtler mit 366 und Kirchert mit 316 Punkten. Letzterer war 1961 Staatsmeister in der Seglerklasse. Die Sieger in sämtlichen Klassen gehören der Modellfluggruppe der Schulgemeinde an, die demnach auch in sämtlichen Klassen die Mannschaftswertung gewann.

Die Schulgemeindegruppe besteht schon seit 1950 und ist eine Schulgruppe von Lehrlingen der Wiener Berufsschulen aller Berufssparten.

Im Rahmen dieser Landesmeisterschaften wurden auch eine Anzahl C-Prüfungen geflogen und eine große Anzahl von Bedingungen für die C, Silber- und Gold-C.

Ergebnisse des AI-Wettbewerbes-Donauwiese-Wien

28. März 1965 (Maximum bei 18 m = 65 sec)

Klasse AI/K, 3 Starts mit 18 m Schnur

1. Werner Zednicek, Haus der Jugend	46	65	35	146 sec
2. Gerhard Krill, Haus der Jugend	51	34	50	135 sec
3. Gerhard Pec, Haus der Jugend	36	63	34	133 sec

Klasse AI/J, 5 Starts mit 18 m Schnur

1. Hermann Leischner, Schulgemeinde	65	42	45	52	65	269 sec
2. Heinz Fuchs, Schulgemeinde	65	30	24	22	36	177 sec
3. Wawra, Schulgemeinde	29	42	35	40	26	172 sec

Klasse AI, 3 Starts mit 18 m, 2 Starts mit 50 m Schnur

1. Braun, Schulgemeinde	42	53	65	180	122	462 sec
2. Hans Gürtler, Schulgemeinde	65	25	24	180	72	366 sec
3. Gerd Kirchert, Schulgemeinde	24	28	44	180	40	316 sec

Mannschaftswertung:

Klasse AI/K: 1. Haus der Jugend 414, 2. ÖMV 15—103.

Klasse AI/J: 1. Schulgemeinde 618, 2. ÖMV 15—309, 3. ÖMV 23—120.

Klasse AI: 1. Schulgemeinde 1144, 2. Schulgemeinde 703, 3. ÖMV 22—482.

Landesmeisterschaften Niederösterreich



Am Samstag, dem 15. und Sonntag, dem 16. Mai 1965 wurden auf dem Fluggelände des Flugplatzes Wiener Neustadt erstmals in der Klasse RC-I und RC-III Landesmeisterschaften durchgeführt. Infolge von militärischen Vorführungen an beiden Tagen stand den Teilnehmern die Betonpiste nicht zur Verfügung und sie mußten mit einer vom FRA-Wr. Neustadt gut präparierten Grasfläche vorlieb nehmen. Den RC-I-Startern konnte dies nichts anhaben, umso mehr kämpften die RC-III-Flieger beim Starten, um von der Piste „loszukommen“.

Schließlich wurde in dieser Klasse den Teilnehmern freigestellt, Bodenstart mit oder Handstart ohne Wertung durchzuführen. An beiden Tagen herrschte relativ gutes Wetter, und auch die gezeigten Leistungen waren sehr zufriedenstellend. Am Sonntag vormittag erschien über Einladung des Landessektionsleiters F. Schobel bei den niederösterreichischen Modellfliegern (erstmalig in der Geschichte des Flugmodellsports) Bundeskanzler Dr. Klaus in Begleitung des niederösterreichischen Verbandspräsidenten des ÖAeC NR. Marwan-Schlosser. Der Wettbewerb wurde kurz unterbrochen und nach einer kurzen Begrüßung durch den LSL, führten zwei Kameraden des Ikarus-Weinland dem Bundeskanzler und seiner Begleitung einen Verbandsflug zweier einkanalgesteuerter Modelle vor. Diese zwei Tage in Wiener Neustadt waren alles in allem wertvolle für den Flugmodellsport und seine Werbung in bezug auf Besucher und Leistungen.

Klasse RC-I (6 Nennungen, 5 Starter):

1. und Landesmeister Niederösterreich 1965 Franz Bittner, UFC-Waidhofen/Thaya	4015	3838	7853 Punkte
2. Anton Ringl, UFC-Waidhofen/Thaya	2278	2590	4868 Punkte
3. Alfred Riekman, UMFC-Baden	1110	2660	3770 Punkte
4. Franz Loibl, UMFC-Baden	1103	1457	2560 Punkte
5. Gottfried Balga, UMFC-Ikarus/Weinland	—	1889	1889 Punkte

Klasse RC-III (18 Nennungen, 12 Starter):

1. und Landesmeister Niederösterreich 1965 Otmar Zeiner, FRA-Wr. Neustadt	1351	1267	2618 Punkte
2. Gottfried Balga, UMFC-Ikarus/Weinland	245	1124	1369 Punkte
3. Ernst Balga sen., UMFC-Ikarus/Weinland	775	566	1341 Punkte
4. Kurt Svoboda, UMFC-Baden	476	789	1265 Punkte
5. Heribert Kargl, FMG-Amstetten	160	626	786 Punkte

Radio-Control-Landesmeisterschaft Wien

Klasse RC I:

1. und Landesmeister				
Gerold Hörmann, Union	5378	4055	6056	11.434 Punkte
2. Wilhelm Kowald, ÖMV	3898	5403	5440	10.843 Punkte
3. Heinrich Spöttl, ÖMV	3721	4649	4386	9.035 Punkte
4. Rudolf Majdan, Union	1868	1053	4332	6.200 Punkte
5. Gerhard Vogel, Union	290	4987	900	5.887 Punkte

Klasse RC III:

1. und Landesmeister				
Gerold Hörmann, Union	974	1573	1745	3.318 Punkte
2. Alfred Birke, ÖMV	0	1006	1434	2.440 Punkte
3. Heinrich Spöttl, ÖMV	718	0	1433	2.151 Punkte
4. Hermann Marzi, ÖMV	485	350	737	1.222 Punkte
5. Bruno Morauf, Union	679	0	0	679 Punkte

Versuchsklasse — Motorsegler (Mehrkanal):

1. Josef Sterba, ÖMV	561	527	512	1088 Punkte
2. Otto Binder, FMBC	0	589	365	954 Punkte
3. Herbert Dobner, ÖMV	294	399	327	726 Punkte
4. Helmut Rabel, ÖMV	384	192	150	576 Punkte
5. Hermann Marzi, FMBC	242	0	147	389 Punkte

LSL. FELIX SCHOBEL:

Nö. Landesmeisterschaften im Hangflug

Am 27. März 1965 begannen auf dem Kölbling die Landesmeisterschaften im Hangflug mit den magnetgesteuerten Nurflügel-Modellen und den ferngesteuerten Seglern.

Teilweise Regen und stark aufkommender, auf Nordwest drehender Wind stellte an die Modellsportler und die Modelle große Anforderungen. Nach dem zweiten Durchgang in der Nurflügelklasse mußte die Startstelle auf die Leeseite des Berges verlegt werden, wodurch natürlich keine entsprechenden Leistungen mehr erzielt werden konnten.

magnetsegler

Der Sieger in A 2/M,
Landesmeister Rupert Schneck

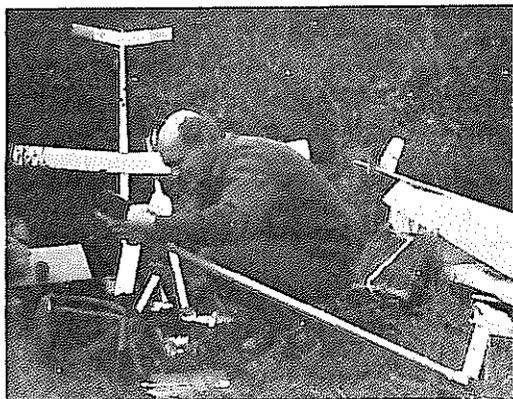


**hobby
magazin**

**fachgeschäft für den flug-, schiff-,
auto- und eisenbahnmodellbau**

**große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen**

wien 17, ottakringer straße 12



Ex-Staatsmeister „ONF-Kargl“ belegte den 14. Platz vor Ex-Staatsmeister LSL Schobel

Links: Blinkende Flügelenden zur besseren Sichtung des Modells im Gelände

Als interessanter Versuch ist der des für KOLIBRI startenden Linzers Jaksch mit an ein Entenmodell erinnernden vorgefeilten Tragflächen zu bezeichnen. Auch die Fernsteuerer hatten mit Wetter und Gelände zu kämpfen, mußten sie doch über Busch und Baumwipfel hinweg ihre Modelle den Elementen übergeben. Umso beachtlicher sind die erreichten Leistungen. Neben guten Leistungen — auch mit schönen Eigenkonstruktionen sah man vorzügliches Hangsegeln mit der „Weihe“ (Wenger), einer „K 10“ (Gruber) und einer „Kö“ (Pukl) bei abflauenden Winden. Verzeichnete die Nurflügelklasse ein bedauerlich geringes Nennungsergebnis, stieg in der RC-Klasse die Zahl der Starter gegenüber dem Vorjahr um 100%. Der Sonntag war den magnetgesteuerten A 2-Modellen vorbehalten. Nach dem zweiten Durchgang wurde die berechtigte Hoffnung ausgesprochen, daß es vielleicht doch gelingen werde, erstmals bei einer Meisterschaft in Österreich fünf volle Zeiten zu fliegen. Eine im 3. Durchgang jäh stärker werdende böige Windströmung (7 bis 8 m/sec) zerriß sowohl das Spitzen und zerstörte auch manche Hoffnung auf einen inoffiziellen „Rekord“. Die Routiniers (Schneck, Hlavka) machten schließlich das Rennen. Beruhigend sind die hervorragenden Zeiten des Nachwuchses (Jaksch, Schobel Cl., Zach und Pasteiner), enttäuschend hingegen die relativ schwachen Leistungen des Vorjahrs-Staatsmeisters (Schobel).

Und hier die Ergebnisse:

Klasse N 1/M:

1. und Landesmeister 1965						
Adolf Zichtl, UMSC-Kolibri	130	158	3	10	9	310
2. Ernst Schobel, UMSC-Kolibri	52	35	20	14	2	123
3. Felix Schobel jun., UMSC-Kolibri	19	4	17	5	15	60

Klasse RC-IV/H:

1. und Landesmeister						
Kurt Gruber, ÖMV-NÖ/Rainfeld		1652		1203		2855
2. Otmar Zeiner, FRA-Wr. Neustadt		1524		1307		2831
3. Gottfried Wenger, UMBG-Waidhofen		1431		871		2302

Klasse A 2/M:

1. und Landesmeister						
Rupert Schneck, ÖMV-NÖ/St. Pölten	300	300	300	136	215	1251
2. Raimund Kosel, FRA-Wr. Neustadt	300	300	127	249	164	1140
3. Hans Hlavka, ÖMV-NÖ/St. Pölten	218	220	117	197	273	1025

OTMAR ZEINER:

So kam es zum RC-Hangflugmodell „Alphetta“

Voriges Jahr faßten die Wr. Neustädter Modellflieger den Beschluß, mit dem Modellfliegen am Hang zu beginnen — und ich im besonderen, ein RC-Segelflugmodell zu bauen, welches speziell am Hang eingesetzt werden sollte. Bevor ich noch mit der Planung begann, stellte ich schon von Haus aus folgende Anforderungen an das kommende Modell: Um den Gegebenheiten im Hangflug gerecht zu werden, sollte es 1. möglichst bruchfest, 2. sehr wendig — und um auch mit hohen Windgeschwindigkeiten fertig zu werden — schnell sein und 3. in der Form, ohne Rücksicht auf naturgetreues Aussehen, rein zweckmäßig sein.

Die Tragflächen sollten wegen der Beanspruchung beim Hangflug in Styroporbauweise ausgeführt werden. Nun war es aber so, daß ich im Schneiden von Styropor nur wenig Erfahrung hatte. Also besorgte ich mir bei Oskar Czepa in Wien bereits vorgeschchnittene Styroporkerne und baute mit diesen dann die Flächen auf. Übrigens war dadurch auch bereits die Frage der Profilwahl geklärt.

Der Rumpf wurde in Gitterbauweise ausgeführt und durch Verwendung von 4×4-Kieferleisten für das Gitter eine relativ hohe Bruchfestigkeit erreicht. Zur Verstärkung an der Unterseite wurde der Rumpf von der Nase bis zur Tragflächenhinterkante mit 1 ½ mm Sperrholz, sonst mit ebenso starkem Balsa beplankt. Die Oberseite erhielt eine Beplankung aus 4 mm Balsa. Zur Erzielung eines geringen Stirnwiderstandes wurde der Rumpfschnitt so klein wie möglich gewählt.

Als Höhenleitwerk wird eine ober- und unterseitengerade Platte verwendet, die jedoch aus Gewichtsgründen in Schalenbauweise gefertigt ist. Das Seitenleitwerk ist in der gleichen Art her-

gestellt, in seinen Ausmaßen aber mit kleiner Dämpfungsfläche und großem Ruderblatt. Sämtliche Maße sind in der beigefügten Bauskizze ersichtlich.

Die „Alphetta“ wurde bei den heurigen n.-ö. Hangflugmeisterschaften am Kälbling bei Herzogenburg in zwei Exemplaren durch meinen Vereinskollegen Raimund K o s e l und mich erstmals wettbewerbsmäßig eingesetzt und erreichte auf Anhieb einen zweiten und vierten Platz.

Auch Hochstart ist mit diesem Modell möglich — wegen seiner hohen Flugeschwindigkeit jedoch nur unter Verwendung einer Umlenkrolle. Das Flugbild ist nach Angaben aller meiner Vereinskollegen einmalig schön. Die Kurven brauchen zum Beispiel nur eingeleitet werden und das Modell fliegt darnach einen Kreis vollkommen rund durch.

Baubeschreibung

Gewicht:

Rumpf	280 g
Tragfläche	220 g
Höhenleitwerk	30 g

1. Der Rumpf besteht aus Balsa-Rohr. 2 Schichten Balsa je 1 mm werden über einen 30 mm Kern gedreht, und verleimt. Wegen der enormen Länge ist der Rumpf in der Mitte knapp hinter der Tragfläche teilbar.
2. Die Tragfläche wird in Schalenbauweise hergestellt. Die Unterseite besteht aus 1,5 mm Balsa, die Oberseite aus 1 mm Balsa. Die Rippen 2 mm Balsa. Der Nasenholm ist aus 10×10 Balsa, und die Endleiste aus 5×30 mm Balsa. Ein Hauptholm ist nicht erforderlich. Da die Tragfläche wie auch das Höhenleitwerk eine gerade Unterfläche aufweist, ist deren Herstellung einfach und schnell.
3. Das Höhenleitwerk wird ebenfalls in Schalenbauweise hergestellt. Ober- und Unterfläche bestehen aus je 1 mm Balsa, die Rippen 1 mm Balsa, Nasenleiste 8×8 mm Balsa und die Endleiste aus 3×15 mm Balsa.

Das Modell ist durch den langen Rumpf und die zurückgesetzten Ohren der Tragfläche besonders längs stabil. Ausgezeichnete Flüge erreicht man am Hang bei 4 bis 6 m/sek. Windgeschwindigkeit.

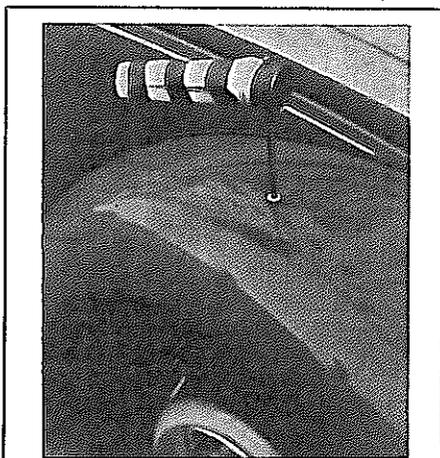
Auch so kann man werben . . .

Hangwind bringt heute keinen Bericht über einen Bewerb oder eine technische Neuheit, sondern etwas ganz anderes. Aber bitte lesen Sie trotzdem die folgenden Zeilen; Funktionär, Mitglied oder werdendes Mitglied. Alle werden sich noch an den aufsehenerregenden Bankraub in Linz/Donau erinnern können, über den die Tageszeitungen die verschiedenen Berichte brachten. Darin wurde auch über die Verletzung eines Schülers Ewald Hoffmann aus der genannten Stadt Mitteilung gemacht. H. verbrachte längere Zeit im Krankenhaus der Stadt Linz und ein Brief dorthin stellte die erste Verbindung her. Der junge Mann äußerte Wünsche während des Krankenhausaufenthaltes und betroffen war hier unser Modellsport. Für den ersten Versuch wurde in diesem Brief ein Baukasten des „Standard-A 1-Modelles“ angeboten. Nun folgte die erste Antwort und ein Baukasten mit Rückantwort trat die Reise nach Linz an. Im ersten Brief teilte H. schon mit, daß bereits mehrere Modelle von ihm gebaut wurden und der Bazillus „Modellflug“ auch bei ihm grassiere. Mit diesem Baukasten wurde zugleich für den Modellflug geworben und der beigegebene Brief unterrichtete Ewald, wie man Modellflieger werden kann und welche Organisationen dazu in Österreich bereitstehen. Nun folgte dieser Tage ein weiterer Brief an mich, wonach H. bereit ist, Mitglied des Österreichischen Modellfluges zu werden und nun auch wird.

Jeder wirbt ein Mitglied!

Nun mag dies nicht gerade aufregend wirken. Aber betrachten wir ein wenig weiter. Es erfolgte damit eine Werbung von Niederösterreich in Oberösterreich mit Erfolg für den Modellflug. Und das sollte für alle Modellflieger und Funktionäre eine Anregung sein: Versuchen wir mit festem Vorsatz, von 1965 auf 1966 je ein Mitglied für unseren Modellflug in irgend einer Form zu werben, so haben wir für unsere Modellfliegerei in Österreich eine wirkliche große Tat vollbracht. Damit würden wir gleich um 100 Prozent mehr Modellflieger haben und um, sagen wir, 5 bis 10 Prozent neue Wettbewerbsflieger. Das braucht nicht Utopie für uns alle zu bleiben, sondern

kann Wirklichkeit werden durch ernsthafte Mithelfer. Wollen wir hier alle Sportklassen im Modellflug gleich behandeln und es soll uns ganz gleich sein, ob hier ein Freiflieger, ein RC-Flieger oder ein Fesselflieger geworden wird. Es hat jeder bei uns gleichen Rang. Wir alle sollen helfen, die heute so wichtige Freizeitgestaltung sinnvoll anzubieten und dem neuen Mitglied einen Weg zu zeigen. Diese Werbung können wir mit ein bißchen Idealismus, den wir ja alle haben müssen, um Modellflieger zu sein, durchführen. Wir helfen alle zusammen, unseren Modellflug für die Zukunft zu sichern und Entwicklung auf breiterer Basis ist die Folge. Aus dieser großen Anzahl werden auch für die folgende Zeit die notwendigen Funktionäre kommen. Wir alle werden einmal vom Sport als Sportler und Funktionär scheiden, und sollen deshalb heute die Zukunft für den weiteren Bestand der Modellfliegerei sichern. Der richtige Weg wurde und wird von der Richtungssektion für Modellflug gewiesen mit dem an der Spitze stehenden Ing. Edwin Krill. Es ist keine Selbstverherrlichung, sondern eine Feststellung: viele Länder beneiden Österreich. Möge jeder seine Mithilfe leisten am Bau unseres „Modellflughauses“.



Miniatur-Windsack als Zierwimpel für Kraftfahrzeuge

S 45.—

Zu beziehen durch

EUROPUBLICA VERLAGSGES.M.B.H.

Karl-Schweighofer-G. 3, Wien VII.

Int. Modellflugwettbewerb Zell/See

Nach Ablauf dieses Monsterwettbewerbes soll nun eine kritische Durchleuchtung von Seiten der ONF erfolgen.

Die Frage der „Mannschaften“

Die Vorbereitung war mustergültig. Von der Ausschreibung bis zu kleinen Details war an alles gedacht. Leider ist mir bei der Überprüfung der Ausschreibung ein Fehler entgangen. In der Mannschaftswertung konnten sich beliebige Mannschaften vor Beginn des Wettbewerbes bilden. Demgegenüber besteht ein Beschluß, daß Mannschaften nur von gleichen Bundesländern sein dürfen (mein Vorschlag war damals sogar, nur vom gleichen Klub). Wer in Zell dabei war, muß mir recht geben, daß man sich unwillkürlich fragte, was denn das für eine „Mannschaft“ ist, als zwei Bundesdeutsche und ein Österreicher den Mannschaftssieg entgegennahmen.

Ein Vorschlag zur Kontrolle

Die Durchführung des Wettbewerbes hatte als „organisatorisches Meisterstück“ das Wetter zu verzeichnen. Während es rundherum regnete und schneite, war in Zell schönes Wetter, zum Teil Sonnenschein und gute Thermik. Wie Niederwimmer sein schon traditionelles Wetterglück schafft, ist allen unerklärlich. Ein Mangel ist, wie bisher immer, die Kontrolle der Sportlizenzen und ich mache für internationale Wettbewerbe folgenden Vorschlag: Bei Anmeldung im Wettbewerbsbüro, bei der doch meistens Startnummern und alles, was der Wettbewerber wissen muß, in einem Säckchen ausgegeben werden, ist die Sportlizenz abzuverlangen und bei Rückgabe der Startnummern ist sie wieder auszugeben. Damit ist die Kontrolle gegeben und die Wettbewerbsleitung bekommt sicher ihre Startnummern zurück. Ohne Sportlizenz gibt es keine Starterlaubnis. Ausreden auf den Aero-Club, Landesverband usw. sind alle aus der Luft gegriffen.

Dauerstartnummern ...

Wenn eine Bauprüfung gemacht wird, muß sie auch sorgfältig gemacht wer-

hier spricht die onf

den. Es waren einige Modelle zu sehen, die keine Dauerstartnummer trugen, aber von der Bauprüfung trotzdem gestempelt wurden. Ausreden verschiedener Ausländer, daß es in ihrem Land keine Dauerstartnummern gibt, sind eben nur Ausreden. Das hat sich auch in Zell bewiesen. Der Code sportif ist für alle nationalen Aero-Clubs bindend.

... und Zeitnehmer

Ein leidiges Kapitel war wieder der Mangel an Zeitnehmern und ich bitte da, meinen Artikel an dieser Stelle über den gleichen Wettbewerb vor zwei Jahren nachzulesen. Sicherlich trifft den Veranstalter keine Schuld, wenn zugesagte Zeitnehmer einfach nicht kommen, es soll überhaupt hier keine „Schuldfrage“ behandelt werden. Wenn Zeitnehmer am Wettbewerbstag ein Telegramm schicken, daß sie nicht kommen können, ist das wohl eine Geste, aber helfen kann das dem Veranstalter auch nicht. Es muß von den Organisatoren in Hinkunft aber trotzdem ein Weg gefunden werden, um genügend hieb- und stichfeste (ich meine in den Regeln) Zeitnehmer zu haben.

Viele Modellflugkameraden seien aber gemahnt, gegebene Zusagen als Zeitnehmer unter allen Umständen einzuhalten.

Wettbewerb in voller Disziplin

In einigen Fällen mußte ich klärend eingreifen und dem Code sportif zu seinem Recht verhelfen. Der Wettbewerb selbst ist aber in voller Disziplin und auch ohne die manchmal üblichen Plänkeleien (weil jeder gern gewinnen will) verlaufen. Und wenn man dann bei der Siegerehrung auf dem Tisch mit den Pokalen die ganze Bundesregierung als Spender versammelt sah (es war wie in Lienz), machte man sich nochmals Gedanken darüber, welch immense Vorarbeit zu so einem Wettbewerb notwendig ist. Und trotzdem zeigt dieser Bericht, daß es auch da noch immer Mängel zu verzeichnen gibt, die unter Umständen sogar folgenschwer sein könnten. Dies sollen alle diejenigen überdenken, die noch immer mehr internationale Veranstaltungen bei uns durchführen möchten.



Motorsegler

WIENER LANDESMEISTERSCHAFT 1965

Fernsteuer

