

austroflug moderflug

IN DIESEM HEFT:

DRACHENSTEIGEN
UND HANGFLUG



COUPE D'HIVER 1965



BESCHLÜSSE DER
CIAM

12/1965



Abschied vom alten Jahr

Nun ist auch das Jahr 1965 zu Ende. Ein Jahr, ausgefüllt mit Arbeit, ein Jahr voll Freude am Modellsport. Wenn noch vor wenigen Jahren zum Jahresabschluß jeder Wettbewerb aufgezählt werden konnte, so ist das jetzt nicht mehr möglich. Zu groß war die Zahl der durchgeführten Wettbewerbe und Veranstaltungen.

Leider bescherte uns das Jahr 1965 aber auch eine bittere Pille. Es war uns nicht möglich, österreichische Modellflieger zu den beiden Weltmeisterschaften im Freiflug nach Finnland und Radio control nach Schweden zu entsenden. Durch die zahlreichen Katastrophen im letzten Jahr und die daraus resultierenden Mehrausgaben des Bundes ist auch die Finanzierung von Weltmeisterschaftsteilnahmen nicht möglich gewesen. Wenn diese Maßnahme unsere WM-Teilnehmer auch sehr hart getroffen hat, so haben sie doch das Verständnis aufgebracht, daß es für einen Staat noch viel wichtigere Dinge gibt, als einen Sportverband zu subventionieren; vor allem, wenn andere in Not sind. Trotzdem wird man an den zuständigen Stellen unseren Zweck und unsere Aufgabe jederzeit würdigen.

Die Arbeit in den Vereinen ging aber dessen ungeachtet unverdrossen weiter. In allen Bundesländern wurden in vielen Klassen Landesmeisterschaften abgehalten und viele Prüfungen geflogen. Allein bis November wurden 146 A-, 142 B-, 132 C-, 38 Silber-C- und 1 Gold-C-Prüfungen geflogen. Das ist zumindest bei den C- und Silber-C-Prüfungen eine Rekordzahl. Aber wie viel Arbeit dahinter steckt, wissen nur die Betroffenen. Ihnen allen, den Gruppenleitern, den Leistungsprüfern und nicht zuletzt den Modellfliegern, gilt unser besonderer Dank. Aber auch den Landessektionsleitern, den Fachreferenten und den ONF-Delegierten wollen wir recht herzlich danken. Sie alle tragen durch ihre unermüdliche Arbeit dazu bei, den Modellflug in Österreich weiterzubringen und vielen Menschen Freude zu geben. Und da drängen sich einem unwillkürlich Dankesworte für alle die vielen Förderer auf, die in finanzieller Hinsicht unseren Modellfliegern helfen. Wir sagen danke und bitten alle, im neuen Jahr wieder mit uns am Aufstieg des Modellfluges in Österreich mitzuwirken.

Recht frohe Festtage wünscht allen

Bundessektionsleiter
Edwin Krill

Umschlagbild:

Neujahrswünsche sind es ganz gewiß nicht, die der Herr Sportleiter hier „hinausposaunt“ — aber wir wünschen, weniger lautstark, doch umso herzlicher, allen Lesern, Mitarbeitern und Freunden des austro-modell-flug ein frohes und erfolgreiches Jahr 1966!

Aus der Perspektive eines Gasfliegers

Zum Jahresabschluß sei hier der Beitrag eines Modellfliegers gebracht, den auch unsere „großen Brüder“ lesen sollten, damit der eine oder der andere von ihnen seine Meinung revidieren könnte.

Wie schon seit zwei Jahren, so kam ich auch in diesem Jahr, am 15. Mai, mit Freude nach Wels, um bei den Oberösterreichischen Landesmeisterschaften im Freiflug in der Gästeklasse teilnehmen zu können. Zu dieser Zeit ist es in der näheren und weiteren Umgebung von Salzburg vollkommen unmöglich, den Freiflug zu betreiben.

Der Tag begann verheißungsvoll, denn der Wettergott war den Teilnehmern gut gesinnt, nachdem es vorher wochenlang geregnet hatte. Die Sonne schien erbarungslos von einem wolkenlosen Himmel und ließ die Quecksilbersäule schon am Vormittag bis gegen 23 Grad ansteigen. Ein leichter Wind aus SW bis W von 2 bis 4 m/sec ließ keine Flächen-thermik aufkommen. Man war auf spannende Kämpfe gefaßt, denn jeder Ausgang konnte bei dieser Wetterlage erwartet werden.

Gleich zu Beginn stellte ich mit Enttäuschung fest, daß die Wettbewerbsleistung mit beinahe unüberwindlichen Schwierigkeiten in bezug auf die Benützung des Welser Flugfeldes zu kämpfen hatte. So mußte z. B. dreimal der Startort gewechselt werden, ehe um 10.30 Uhr Landessektionsleiter Otto Zitko die Landesmeisterschaft eröffnen konnte.

Gerade zur Eröffnung kamen noch vier junge Modellflieger aus Linz an, die bei dieser schwülen Hitze die 27 km lange Strecke per Rad zurückgelegt hatten; auf dem Rücken trugen sie die Rucksäcke, mit Tragflügeln, Rumpfen und Leitwerken gefüllt. Es gibt also noch eine ideal veranlagte Jugend, die als Nachwuchs zu den Reihen der Modellflieger gefunden hat. Aber wieviele Vereine können sich schon glücklich preisen, einen solchen Jugendnachwuchs zu haben?

Der erste Durchgang brachte schon die ersten kapitalen Absaufer, auch „alte Hasen“ konnten zunächst mit der herrschenden Witterung nicht ganz fertig werden.

Inzwischen erschienen auch die Welser Segelflieger auf dem Flugplatz; sie räumten so ziemlich alle Maschinen aus dem Hangar, um diese in Reih und Glied in einer Entfernung von etwa 250 m von unserer Startstelle aufzustellen. Als dann beim zweiten Durchgang mein Flugmodell den Segelflugzeugen zu nahe kam, hörte ich gerade, wie einer der Flieger zu seinem Kameraden sagte: „Wie an Schmetterling wer' i die Luder (sprich Flugmodelle) mit dem Rock dachlagen, wann's uns zu nahe kommen!“ Später kam noch ein mir unbekannter Mann, der uns wissen ließ, daß er nun zur Bezirksbauernkammer gehen werde, um uns vom Platz zu vertreiben. Zwischen dem dritten und dem vierten Durchgang schien es dann wirklich so, als müßte die Meisterschaft abgebrochen werden. Mit einem Bus kamen einige Herren und zwei urwüchsige Bauern, die wütend unseren „Chef“ sprechen wollten.

Nachdem sich Landessektionsleiter Zitko verschiedene Grobheiten gefallen lassen mußte, brüllte einer der Bauern: „Der Betrieb wird sofort eingestellt, habt's ihr denn ka Hirn, i' wer' euch anzeigen“, usw. Nur der Standhaftigkeit der Wettbewerbsleitung ist es zu danken, daß der Wettbewerb innerhalb von viereinhalb Stunden doch noch mit Erfolg zu Ende geflogen werden konnte.

Fluchtartig verließen wir hierauf das Welser Flugfeld, um uns in einem gewöhnlichen Gastgarten unter Kastanienbäumen zur Siegerehrung zu versammeln, gleichsam als Krönung dieser Meisterschaft. Im Saal spielte die Musikbox sogenannte „Kulturmusik“, nach der halbwüchsige Burschen mit Beatle-Frisuren und noch jüngere Mädchen tanzten. Daneben freilich hat der Modellflug keinen Platz, denn er scheint ja geradezu polizeiwidrig; aber halbstark sein, Mopedfahren, Boogiehöhlen und Sittenfilme besuchen, ist heute offenbar jugendbildend.

Eines Tages aber wird allen Schuldigen und Verantwortlichen, die nicht erkennen wollten, was für ein hochwertiges Jugenderziehungsmittel der Flugmodellbau und der Modellflug sind, die Rechnung präsentiert werden. Gerade im Jahr der Jugendwerbung sollten sich die zuständigen Herren im Landesverband Oberösterreich und auch im Aero-Club erste Gedanken über die diskriminie-

renden Vorfälle bei einer Landesmeisterschaft machen, um endlich eine gesunde Basis, auch für das „Stiefkind“ Freiflug zu schaffen. Sollte aber weiterhin „fortgewurschelt“ werden, wie man so schön in Österreich sagt, so wird sich kaum noch ein Funktionär finden, der die Arbeit auf sich nimmt, unter solchen

magnetsegler

HANS GREMMER:

Drachensteigen und Hangmodellflug

Der Hangflug ist ein schöner Sport. Nicht nur, daß er als Modellsparte eine interessante Sache ist, auch in rein sportlicher Hinsicht muß ihm ein wertvoller Platz eingeräumt werden. In keiner anderen Modellsparte wird soviel körperliche Tätigkeit geleistet wie gerade im Hangflug. Den Berg hinauf — den Berg hinunter, einmal, zweimal, viele Male (vielleicht schreckt das auch manche Spießer ab?). Hier wird reiner Körpersport betrieben — ohne Rekordmarken.

Der Vater des Hangfluges — der Deutsche Hans Gremmmer — hat uns einen Beitrag zur Verfügung gestellt, der so richtig die Wünsche, Sorgen und Nöte aufzeigt, die uns alle berühren. Er soll neue Freunde für den Hangflug gewinnen helfen, der außer seiner Schönheit und Interessantheit noch den großen Vorteil hat, nicht viel zu kosten.

Jedesmal, wenn der Herbstwind über die abgerenteten Felder streicht, habe ich einen Traum: Über jedem Hügel sehe ich Segelflugmodelle schweben, langsam aus der Hand auf 50 bis 150 m Höhe kletternd, im Winde hin und her pendelnd, dann fast unbeweglich und majestätisch über dem Hang stehend, bis sie schließlich aus der Aufwindzone herausgedrängt werden und dann langsam zu Boden sinken, die Nase immer gegen den Wind.

Ich fahre durch das Land und erwache: Statt eleganter Segelflugmodelle sind es buntgeschwänzte Drachen, wie man sie im Herbst zu Dutzenden am Rande einer Stadt beobachten kann. Einen Volkssport möchte man das Drachensteigen nennen, und wohl jeder Junge hat schon versucht, hier seine Kunst zu zeigen. Ältere Jahrgänge beschäftigen sich sogar noch damit und wollen vor allem mit Sonderkonstruktionen Aufsehen erregen, sei es mit Vogeldrachen, Kastendrachen oder Riesengebilden, mit denen sie große Höhen erreichen

Bedingungen einen Wettbewerb zu organisieren.

Was soll aus dem ohnehin so spärlichen Nachwuchs werden? Sie alle beginnen doch mit dem Freiflug, oder ist es überhaupt das Ziel gewisser Leute, dem Freiflug langsam aber sicher den Todesstoß zu versetzen?

und oft Dutzende Kilometer fahren, um ihre Schöpfungen in einem hindernisfreien und windgünstigen Gelände — am besten gleich auf Anhöhen steigen zu lassen.

Man kann im Herbst bei einem Ausflug hunderte Kilometer zurücklegen, überall wird man Drachen sehen, aber nirgends Flugmodelle. Dabei kann man nicht behaupten, es sei für den Flugmodellsport kein Interesse vorhanden. Wird doch der Fesselflug mit Drachen nur als Ersatz für wirklichen Freiflug mit Modellen angesehen. Er steht stellvertretend für eine Art des Segelns, die der Hangflieger mit „Standflug“ bezeichnet. Modellflug wäre wie das Drachensteigen ein Volkssport, wenn er genau so einfach wäre. Die Experten wissen es: Eher lernt man einen üblichen Beruf als Leistungsmodellfliegen. Selbst für einen schlichten Flugmodellsport sind ungleich mehr Kenntnisse, Fertigkeiten, Arbeitsaufwand und Geduld vonnöten als für den Drachenbau. Dabei wäre die Jugend durchaus für den Flugmodellsport ansprechbar. Im Werkunterricht an Volksschulen wird der Bau von Flugmodellen jedem anderen Werkstück vorgezogen. Es fehlt zwar nicht an einfachen, billigen Anfängermodellen, die bei entsprechender Anleitung auch gut fliegen. Sie könnten aber ein dutzendmal mehr leisten, wenn es gelänge, sie mit einer Einfachst-Kurssteuerung kursstabil im Hangaufwind zu halten. Heute keine Utopie mehr, sondern in den Bereich des Möglichen gerückt.

Wir experimentieren gerade mit Selbststeuerungen für Anfängermodelle. Da man in solchen Fällen am besten auf schon im Handel erhältliche Magnetstäbe zurückgreift, benützen wir solche aus Trix-Baukästen. Bei 26 mm Länge und einem Durchmesser von 6,5 mm haben sie ein Gewicht von etwa 8 g. Ihre



Hans Gremmmer

Magnetkraft ist so groß, daß sie einen eisernen Gegenstand von etwa 400 g Gewicht anziehen können. Sollte diese Steuerung auf Serie gelegt werden, könnte man ja direkt von einer Magnetfabrik derartige Stäbe aus einer noch stärkeren Legierung beziehen. Der Preis der Trix-Magnete beträgt etwa 12 Schilling. Ein Vorteil ihrer Abmessungen: Als Wirbelstrombremse, die bekanntlich unerwünschte Pendelbewegungen des Magneten dämpft, könnte eine Filmdose von 30 mm Durchmesser dienen, wie sie als Verpackung für alle unsere Kleinbildfilme verwendet wird. Als Ring zur Aufnahme der Achse können Schraubmuttern entsprechender Größe benützt werden. Statt einer Bohrung kann man von einer Kante zur gegenüberliegenden einfeilen oder einsägen und zwei Muttern zusammenkleben. Man kann nun einwenden, so eine kleine Steuerung sei genau so schwierig zu bauen wie eine große, ja im Gegenteil noch empfindlicher gegen Unwucht und in der Lagerung. Deshalb schwebt uns eine Konstruktion vor, bei der sich der Magnetstab von selber auswuchtet und bei der die Lagerung vollkommen reibungsfrei arbeitet — nämlich ohne Spitzenlager. Wie man das macht? Nun, die Konstruktion von Wetterhäuschen brachte uns auf diese Idee — mehr sei vorerst nicht verraten. Erfahrungsgemäß sind aber für solche Entwicklungsarbeiten Jahre vonnöten, so selbstverständlich und einfach auch hernach die Lösung aussehen mag.

Nun zum Modell selbst: Als rentabelste Größe für Anfängermodelle halten wir Spannweiten von 70 bis 80 cm. Man kann die Flügel aus einem Brettchen Balsa von 2 mm Dicke herstellen. Am besten ist eine gewölbte Platte, welche ihre Profilform durch unten aufgeleimte Stützrippen erhält. Außerdem liegt die genannte Größe gerade für einen Rezahlbereich günstig, bei dem sich die Strömung „überkritisch“ infolge des kleinen Nasenradius anlegt. Unterhalb der genannten Größe nehmen die Leistungen rapide ab, bis 30 cm herab etwa um das Doppelte und mehr, ab der genannten Größe von 70 bis 80 cm nehmen sie aber nur langsam zu. Die empfohlene Größe ist gerade noch geeignet, um einen Tragflügel als gewölbte Platte mit Stützrippen bauen zu können, und die Leistungen dieses Profils sind besser als eines um die Hälfte größeren Modells

in Skelettbauweise mit einem Profil mit gerader Unterseite. Die Baukosten betragen etwa 10 Schilling.

Einen weiteren Vorteil hätten diese kleinen Dinger für den Hang: Man kann sie mit viel Blei beschweren, wenn es die Windstärke erfordert. Bei 7 bis 8 m/sec Eigengeschwindigkeit erreichen sie dann fast den Gleitwinkel eines A-2-Modells, das bei stärkerem Wind meistens kopflastig geflogen wird und deshalb nicht mehr viel leistet. Es könnte aus diesen kleinen Seglern eine Art „Allwindmodell“ entstehen. Voraussetzung ist, daß das Steuerungsproblem selbst für den unerfahrensten Bastler erfolgreich gelöst wird.

Man mag einwenden, daß der Flugmodellbau erst richtig mit der Skelettbauweise beginnt. Doch wendet sich die Entwicklung im Hangflug immer mehr der verzugsfesten, witterungsunempfindlichen Vollbalsa Bauweise verschiedener Versionen zu. Für dicke Profile wird man allerdings aus Gewichtsersparungsgründen die Skelettbauweise bevorzugen, und in einem späteren Stadium sollte sich der Anfänger auch mit kleinen Modellen dieser Art beschäftigen. Es gibt hier auch gute Baupläne.

Das oben im Prinzip beschriebene Modell dünkt uns als geeignet als Schulmodell im Werkunterricht. Techniken wie das Balsaschneiden und -schleifen, das Leimen und Kleben usw. können schon an diesem Modell systematisch geübt werden, dem Grundsatz folgend: Nie mehr als eine Schwierigkeit auf einmal! Wir haben diese Kleinsegler an mehreren Schulen bauen lassen. Sie flogen im Hangstart ausnahmslos gut, und sie mußten sich auch im Hochstart bewähren. Eine Klasse nahm sie im Herbst in ein Schullandheim im Bayerischen Wald mit und ließ sie von einem Berg zum anderen fliegen. Natürlich erreichten nur wenige den etwa 500 m entfernten Gegenhang, wie es bei ungesteuerten Modellen nicht anders möglich ist, aber die Begeisterung über die Flüge war groß. Es herrschte fast windstilles Wetter. Wie würde die Jugend über die Flüge staunen, die sich bei Wind mit einem kursgesteuerten Modell erzielen lassen! Wenn der Bau eines derartigen Seglers einmal jedem möglich sein sollte, dann kann man gewiß damit rechnen, daß im Herbst 2000 neben einem Dutzend Drachen einmal auch ein Hangmodell über dem Gelände schwebt.

Austria Coupe d'Hiver 1965

Der erste Austria „Hiver-Bewerb“ wurde am 5. Dezember 1965 in St. Pölten-Völkendorf von der Gruppe ÖMV-St. Pölten veranstaltet. Bei der ersten Durchführung eines Winterbewerbes in Salzburg-Hallein (Silvesterbewerb) 1964 konnten drei Teilnehmer verzeichnet werden. Aus dieser Teilnahme entsprang der Gedanke zu diesem Bewerb in St. Pölten. Nun wurde der erste Bewerb zu einem Erfolg; mit 12 aktiven Sportlern. Das mag wenig erscheinen, aber ein Zuwachs von neun Aktiven bestätigt die Richtigkeit des Weges und es können immer noch Sportler in solchen Richtungen angesprochen werden. Die Erwartungen des Veranstalters wurden hier übertroffen und wir können auf technischem Gebiet von einem Leistungszuwachs sprechen. Die ersten Teilnehmer trafen schon zwei Stunden vor Beginn des Bewerbes ein und nützten die Stunden zum Training. Die Vortage versprochen laut den Wetterberichten keine besonderen Hoffnungen auf gutes Wetter für den Bewerb. Aber am Wettbewerbstag wurde es am Platz ruhig und nur leichter Wind wehte. Um 9.45 Uhr wurde eine Wettbewerbsbesprechung abgehalten und um 10 Uhr ging es richtig los. Langsam begann sich die Sonne durch die Wolkendecke zu schieben und es gab die herrlichsten Wettbewerbsstunden. Hier konnte der spätere Sieger Martin sein erstes Max. (120 Sekunden) erfliegen und den Grundstein für weitere drei legen. Der zweite Durchgang brachte gleich für fünf Teilnehmer ein Max. und hier gab es wirklich bestes Flugwetter mit ganz leichter Thermik. Der dritte Durchgang ergab 3 Max., der vierte 2 Max. und der fünfte wieder 2 Max. = 13 aus allen Durchgängen. Wegen der gleichen Wetterlage in allen Durchgängen kann von einem Wettbewerb ohne große thermische Einflüsse gesprochen werden und es waren gleiche Voraussetzungen für jeden Teilnehmer gegeben. Die „Wetterregelung“ ist nun der Wettbewerbsleistung „gelungen“; ob dies auch 1966 am 4. Dezember sein wird?

Betrachten wir unsere Tabelle, so hätte der Zweite, Leopold Fritsch, MBC-Ikarus Eisenstadt, nach einer schlechten Durchgangsleistung des Ersten auch hier noch Erster werden können.

Technische Einzelheiten

Zu sehen gab es die verschiedenen Versionen von Hiver-Modellen. Eine „Ente“ von Oskar Czepa war die Attraktion unter den Modellen. Das Modell selbst kam über eine Höhe von 20 Meter nicht hinaus und es ist bestimmt nicht leicht, dieser „Ente“ einen richtigen Steigflug beizubringen. Alle übrigen Modelle waren in der bekannten Bauweise angefertigt. Wir sahen Rumpfe in eckiger und in runder Form mit Längen um die 80 Zentimeter und die Spannweiten der Modelle bewegten sich ebenfalls zwischen 80 bis 90 Zentimeter, der Flächeninhalt durchschnittlich um 12 dm², was den internationalen Werten gleichkommt. Bei den Luftschrauben gab es auch wieder Ein- und Zweiblattschrauben in der normalen Ausführung und dazu einige Modelle mit Ausleger. Auch das Siegermodell war mit einer Auslegerluftschraube gebaut und zeigte Steigflüge von bester Qualität. Dieses Modell erzielte Höhen von 40 bis 45 Meter bei jedem Start und daraus ergeben sich diese guten Flugzeiten mit bester Sinkgeschwindigkeit. Diese Leistung fand unter den Teilnehmern große Beachtung, versuchte doch Martin vorerst dieses Modell mit acht Strängen zu fliegen und hier konnte es nicht beherrscht werden wegen dem schnellen Steigflug. Ein Umbau auf sechs Stränge brachte die gute Leistung.

Stränge . . .

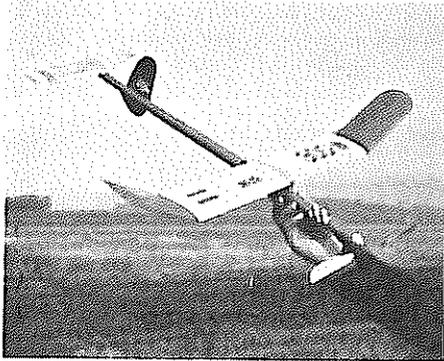
Geflogen wurden alle Modelle mit sechs Strängen, das entspricht einer Gummilänge von 160 bis 180 cm bei 10 Gramm.

Für den Flugmodellbau

liefern wir Baukästen, Modellmotoren und Zubehör, Funkfernsteuerungselektronik und Ersatzteile

Walter Geppert

Flugsport- und Luftfahrtbedarf
Traungasse 6, Wien III



Das Siegermodell von Hans Martin

Der fertige Strang hat 32 cm mit Gummi 1×6 mm. Der Gummi wurde ausschließlich in dieser Stärke verwendet. Die Laufzeiten der Luftschrauben lagen zwischen 25 und 35 Sekunden bei einer Aufziehzahl von 380 bis max. 400 Umdrehungen.

... und Querschnitte

Für diesen ersten größeren Bewerb können die Leistungen als sehr gut bezeichnet werden und weitere Bewerbe werden hier noch die notwendigen Erfahrungen vermitteln. Auch brachte hier das Maß des Rumpfquerschnittes keine Aufschlüsse und es dürfte im Steigflug keine Rolle spielen, ob ein Querschnitt von 20 cm² verwendet oder kleiner gehalten wird. Schönere Bauformen werden nur unter dem genannten Querschnitt erreicht und 20 cm² in einer Rohrform sind unmöglich, so daß nur noch das Viereck zum Bau verbleibt, um hier international zu entsprechen. Aber auch im Mutterland Frankreich wird davon schon abgegangen.

Am Schluß des Bewerbes wurde ein Massenstart durchgeführt und jeder Teilneh-



Ing. Schulze mit hilfreicher Gattin

mer war mit großer Freude bei der Sache. Die Modelle wurden gemeinsam aufgezogen und dann kam das Kommando zum gleichzeitigen Start. Wie eine Menge Vögel stiegen die Modelle in die Höhe und auch hier landete der Sieger und der Zweite erst nachdem sich alle Modelle schon am Boden befanden. Solche Abschlußflüge sollen auch für andere Freiflugklassen empfohlen werden. Anschließend ging es zur Siegerehrung mit der Vergebung des Wanderpokales sowie der Plaketten und Urkunden. Parole für 1966: Am 4. Dezember wieder auf nach St. Pölten-Völkendorf zum II. Austria Coupe d'Hiver!



**hobby
magazin**

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

**große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen**

wien 17, ottakringer straße 12

Ergebnisse des ersten „Austria Coupe d'Hiver“

1. Hans Martin, ÖMV-St. Pölten	120	120	120	120	98	578
2. Leopold Fritsch, MBC-Ikarus Eisenstadt	86	120	120	100	120	546
3. Horst Tammel, UMFC-Wien	104	120	93	120	85	522
4. Franz Pressler, MBC-Ikarus-Eisenstadt	90	74	90	95	120	469
5. Alfred Haiden, ÖMV-St. Pölten	42	120	73	107	98	440
6. Hans Zachhalmel, ÖMV-St. Pölten	79	116	57	65	80	397
6. Ing. R. Schulze, ÖMV-Wien (Gast)	56	80	120	89	80	425
7. Friedrich Fuxa, UMFC-Wien	53	120	97	64	32	366
8. Rupert Schneck, ÖMV-St. Pölten	60	76	55	17	76	284
9. Hans Ployer, UMFC-Wien	43	49	31	24	87	234
10. Oskar Czepa, UMFC-Wien	29	62	45	46	51	233
11. F. Hartwagner, MBC-Ikarus Eisenstadt	54	69	51	43	4	220

Sitzung der CIAM

Alljährlich findet im November in Paris diese Sitzung statt. Die CIAM ist die internationale Modellflugkommission der FAI.

Am 18. November wurde die Tagung vom Generalsekretär der FAI, Hennecart, eröffnet. Zum Unterschied von den vorhergegangenen Jahren wurden nur in den Kategorien Freiflug und Radio control eigene Unterkommissionen gebildet. Dies soll nun alle Jahre so sein und im Folgejahr immer die anderen Kategorien an die Reihe kommen.

Der Großteil der Delegierten schloß sich der Freiflug-Unterkommission an, galt es doch einige Regeln in den Freiflug-Klassen zu ändern. Der Rest von nur sieben Delegierten bildete dieses Jahr die Unterkommission für Radio control.

Behandelt wurden nur Anträge und Vorschläge, die zeitgerecht, das war bis zum 10. November, eingebracht wurden. Das ist zwar ein Grundsatzbeschluß, doch wurde er wiederholt durchbrochen oder einfach umgangen.

Die Unterkommissionen tagten sofort anschließend an die Eröffnung der CIAM-Sitzung bis abends. Freiflug-Vorsitzender: Pimenoff; RC-Vorsitzender: Nicholls.

Am 19. November fand die Plenarsitzung statt, bei der die endgültigen Beschlüsse für die nächste Zeit gefaßt wurden.

Beschlußfassung der Agenden der Unterkommissionen

Unterkommission Freiflug:

- Code sportif, Sektion 4, Punkt 3.4.1 c wird gestrichen.
- Punkt 3.4.1 a — anstelle von „take-off“ (Abfliegen) ist „launch“ (ein Modell starten) zu setzen ... im Deutschen etwa ... wenn das Modell gestartet wurde.

Regeländerungen bei den Weltmeisterschaftsklassen:

- **F 1 A (A 2)** — keine Änderung.
- **F 1 B (W)** — hier gab es sehr lange Debatten:
 - a) keine Regeländerungen,
 - b) Erhöhung des Gesamtgewichtes von 230 auf 300 Gramm und
 - c) Reduzierung des Gummigewichtes.

Schließlich wurde mit 12 : 6 beschlossen:

- **3.11.2** — Höchstgewicht des oder der geschmierten Stränge 40 Gramm.
 - **F 1 C (I)** — Allgemein wurde angenommen, daß das Hubvolumen des Motors geändert werden würde. Es gab heiße Debatten, bei denen auch die Industrie ins Treffen geführt wurde. Es wurde dann auch ein Beschluß mit 14 : 4 (!) gefaßt, der meiner Meinung nach kaum als Fortschritt gewertet werden darf:
 - **3.12.2** — anfügen: Standard-Brennstoffe für Glühkerzenmotoren und ähnliche, der vom Veranstalter geliefert werden soll.
 - Formel I: 80% Methylalkohol — 20% Rizinusöl,
 - Formel II: 75% Methylalkohol — 25% Rizinusöl.
- Brennstoffe für Dieselmotoren unterliegen keiner Einschränkung.

Startfläche bei Wettbewerben

Sehr lange Debatten für und wider von Startflächenbegrenzungen. Es wurde eine Lösung gefunden, die gerade noch annehmbar ist:

- Startfläche 50 m gegen den Wind — Länge quer zum Wind egal, mindestens aber 100 m.
 - Die Gewichtskontrollen sollen vermehrt werden (nach Möglichkeit).
- Überaus lange Debatten behandelten das Problem des „Außersichtkommens“ beim Starten eines Seglers. Bisher wurde der Start bzw. Flug eines Seglers mit Null bewertet, wenn das Ausklinken nicht mehr beobachtet werden konnte. Mit 11 : 7 Stimmen wurde (leider) beschlossen:
- 3.9.4 c — als Versuch wird gewertet, wenn das Ausklinken des Startseiles nicht beobachtet werden kann.
- NS.: Den Veranstaltern bleibt es aber weiterhin überlassen, Zeitbegrenzungen festzulegen.

- Das „Außersichtkommen“ in Wolken wurde lebhaftestens erörtert — eine Beschlußfassung aber vertagt.
- Testläufe von Motoren und Testflüge in Startnähe sollen vermieden werden.
- Der Veranstalter soll möglichst einen eigenen Raum dafür zur Verfügung stellen.

Magnetflug:

Überraschend einfach gingen folgende deutsche Anträge durch:

- 3.13.2 — Gesamflächeninhalts-Beschränkung gestrichen und Streichung des dementsprechenden Punktes.
- 3.13.3 und 3.13.6 — als gemeinsamer Punkt in Punkt 3.13.3 aufgenommen. Punkt 3.13.6 gestrichen.

Saalflug:

Um für jeden die Möglichkeit zu schaffen, im Saalflug Rekorde zu fliegen, wurden vier Saal-Höhen-Kategorien geschaffen:

- Kategorie I: Saalhöhe bis 8 m,
II: Saalhöhe 8 bis 15 m,
III: Saalhöhe 15 bis 30 m und
VI: Saalhöhe über 30 m.

In jeder dieser Kategorien kann nun ein Rekord geflogen werden. Die alle zwei Jahre stattfindende Weltmeisterschaft im Saalflug kann in einer dieser Kategorien geflogen werden (also nicht in jeder Kategorie). Modellcharakteristika wurden nicht geändert.

Unterkommission Radio control:

Nachdem sich (nach Meinung der CIAM-Majorität) das neue Punkterichtersystem bei der WM in Schweden bewährt hat,

- wurde es mit 14 : 2 Stimmen fest in den Code sportif übernommen (siehe CIAM-Protokoll 1964 — unsere Übersetzung — Seite 7/8, Punkt II — 1 bis 6).

Von der Unterkommission wurden neue Flugfiguren in RC I ausgearbeitet, die in der Plenarsitzung aus Zeitmangel nicht besprochen werden konnten und die auch erst probeweise geflogen werden sollen. Mit großer Sicherheit werden sie dann im nächsten Jahr endgültig beschlossen werden. Welche Änderungen vorgeschlagen werden, ist dem Protokoll zu entnehmen (das wohl erst im Jänner erscheinen wird).

NS.: Bisher nur durchgeleuchtet: Flugzeit von 12 auf 10 Minuten reduziert, Start soll ohne Helfer erfolgen (mit gedrosseltem Motor). Insgesamt sollen 18 neue Figuren geschaffen werden.

Ohne erst neue Regeln (Ersatzregeln) festzulegen, wurde mit 13 : 2 Stimmen beschlossen:

- Die Regeln aus 5.5, 5.6, 5.7 (RC II, RC III, RC IV) sind bei einer Neuauflage des Code sportif (voraussichtlich nächstes Jahr) zu streichen.

Für unsere RC-Flieger gibt es jetzt ganz neue Momente zu beachten.

Fesselflug:

Hier wurden die durch die nationalen Aero-Clubs und die offizielle Unterkommission eingesandten Vorschläge behandelt, da ja keine eigene Unterkommission in Paris tagte.

- Nach längerer Diskussion wurden Diesel-, Glühkerzen- und Benzin-Motoren definiert.
- Vorläufiger Beschluß in 4.5.2 — Standard-Brennstoff für Glühkerzenmotoren ist einzufügen ... und andere Nicht-Diesel-Motoren wird vom Veranstalter geliefert.
- Sehr wichtig für die Team-Racer-Flieger: Mr. Nicholls, englischer CIAM-Delegierter und Organisator der WM 1966, weist darauf hin, daß in England ganz korrekt die Bestimmungen 4.9.3 und 4.9.4 beachtet werden (Cockpit verglast, Größe usw.).

Die offizielle Unterkommission hat 7 Punkte für die Fesselflieger und Organisatoren von Fesselflug-Wettbewerben ausgearbeitet, die vorerst einmal erprobt werden sollen:

1. Ein Sicherheitskreis von 20 m Radius sowie der 19 m Flugkreis soll in 6 Segmente geteilt werden zur Festlegung der Start- und Wiederauftankplätze.
 2. Das Modell muß immer hinter der Sektoren-Linie wiederaufgetankt werden und mit seiner Landevorrichtung außerhalb des 20-m-Sicherheitskreises sein.
 3. Die Modelle müssen mit ihrer Landevorrichtung den Boden innerhalb des 19-m-Kreises berühren.
 4. Der Mechaniker soll bis zur tatsächlichen Landung (Wiedererlangung) außerhalb des 20-m-Sicherheitskreises bleiben.
 5. Die Wiedererlangung muß auf einem radialen Näherungsweg vom 20-m-Kreis aus erfolgen.
 6. Während der Wiedererlangung, Wiederauftanken und Abflug soll dem Piloten erlaubt werden, einen Fuß außerhalb des 3-m-Zentralkreises (Pilotenkreises) zu setzen.
 7. Das Modell darf nicht aus der Luft mit laufendem Motor oder vor dem Berühren des Bodens mit stehendem Motor wiedererlangt werden.
- Die Debatten über naturgetreue Modelle und Raketen sollen hier nicht erwähnt werden, da diese Kategorien in Österreich nicht geflogen werden.

die Bundesländer berichten . . . die Bundesländer

LSL. FELIX SCHOBEL:

Freiflug-Landesmeisterschaften Niederösterreich

Die diesjährigen Freiflug-Landesmeisterschaften fanden in vier Klassen auf dem Flugplatz Völtendorf bei Ober-Grafendorf statt.

Landessektionsleiter Felix Schobel eröffnete um 9 Uhr Vormittag bei trübem aber relativ ruhigem Wetter die Landesmeisterschaften. Am Vormittag wurde die Motor-Freiflugklasse I geflogen. Von 16 genannten Teilnehmern fielen noch vor dem ersten Durchgang sechs Wettkämpfer durch Totalbruch bei Probearts aus. Darunter auch Ex-Landesmeister 1964 Höbiger. Sehr sicher feierte aber sein Klubkollege Ebner vom ÖMV-NÖ/Berndorf einen klaren Sieg über seine Konkurrenten. In den fünf Durchgängen erzielte er als einziger drei Maximalzeiten.

Bei sehr turbulenten Windverhältnissen wurden am Nachmittag unter der Leitung des Sportleiters Hans Wurm parallel in den beiden Klassen Wakefield und Nurfügel-Freiflug die Landesmeisterschaften ausgeflogen. In der Klasse Wakefield reduzierte sich die genannte Teilnehmerzahl noch vor Durchgangsbeginn um 50%. Hier feierte der Klub ÖMV-NÖ/St. Pölten wie im Vorjahr einen dreifachen Erfolg. Während der Wakefield-„Neuling“ Zachhalmel Landesmeister wurde, landete der Vorjahrslandesmeister Martin diesmal auf dem 3. Platz, und Haiden konnte seinen zweiten Platz des Vorjahrs sicher behaupten. Wegen des stürmischen Windes am späten Nachmittag wurden in dieser Klasse nur vier Durchgänge geflogen, wodurch natürlich auch die Vorjahrszeiten nicht erreicht werden konnten.

Sehr spannend und abwechslungsreich gestaltete sich die Landesmeisterschaft in der Klasse „Nurfügel“. Einerseits ist dies eine verhältnismäßig schwierige Klasse — nur sehr selten werden Maximalzeiten erfolgen — andererseits machte der stürmisch werdende Wind den Wettkämpfern viel mehr zu schaffen als in den anderen Klassen. Von den gemeldeten Teilnehmern fiel nur ein Wettkämpfer durch Bruch vor Durchgangsbeginn aus, so daß das bisher größte Teilnehmerfeld erzielt werden konnte. Wie im Vorjahr wurde auch heuer diese Klasse eine „Beute“ des UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf. Verwies im Vorjahr Felix Schobel jun. seinen Vater auf den 3. Platz, so war es heuer umgekehrt. Felix Schobel sen. legte mit einer Maximalzeit im 3. Durchgang den Grundstein für seinen späteren Sieg. Auf den zweiten Platz schob sich vor seinen Sohn der Amstettner Haider mit recht konstanten Leistungen.

Bei Wertung der drei Besten jedes Vereines siegte in der Klasse:

I (Motorfreiflug)	ÖMV-NÖ/Berndorf	1486 Punkte
W (Wakefield)	ÖMV-NÖ/St. Pölten	1631 Punkte
N 1 (Nurflügel)	UMSC-Kolibri/O.-Grafendorf	899 Punkte

Der Sonntag war der größten Klasse allein vorbehalten. Unter dem stellvertretenden Landessektionsleiter Haiden wurde die Klasse A 2 (Segel-Freiflug) um 9 Uhr Vormittag als Landesmeisterschaft eröffnet. Der Beginn des ersten Durchganges wurde wegen des strömenden Regens und des herrschenden Sturmes um eine halbe Stunde verschoben. Da sich das Wetter nicht besserte, wurden nur drei Durchgänge geflogen und es spricht für großen Sportgeist der Teilnehmer, daß trotz der fast irregulären Witterungsverhältnisse mehr als die Hälfte der genannten Teilnehmer sich zum Wettkampf stellten. Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß sich heuer drei jugendliche Teilnehmer an die Spitze des Feldes setzen konnten. Landesmeister wurde W. Zach vom FRA-Wr. Neustadt vor Hübiger (ÖMV-Berndorf) und Clemens Schobel vom UMSC-Kolibri, Ober-Grafendorf.

Am Nachmittag führte Landessektionsleiter Felix Schobel im Gasthaus Pugl (beim Flugplatz Völtendorf) die Siegerehrung durch. Er dankte allen Funktionären, die ihre Arbeitskraft zur Verfügung gestellt haben für ihre Mühewaltung, allen Wettkämpfern aber für ihre sportliche Haltung und ihren Einsatz und dafür, daß die Landesmeisterschaften Niederösterreich 1965 protestlos abgewickelt werden konnten.

Die ersten drei jeder Klasse empfingen mit herzlichen Glückwünschen aus seiner Hand Plaketten des Niederösterreichischen Aero-Clubs und Urkunden.

Ergebnisliste:

Klasse I (16 Nennungen):

1. und Landesmeister 1965

Oswald Ebner, ÖMV-NÖ/Berndorf	180	133	180	174	180	847
Gast Heinz Knoll, ÖMV-Wels, Oberösterreich	111	131	180	168	180	770
Gast Otto Zitko, ÖMV-Wels, Oberösterreich	41	180	180	154	139	694
2. Erhard Berger, ÖMV-NÖ/Laa a. d. Thaya	159	96	101	120	178	654
3. Werner Stark, ÖMV-NÖ/Berndorf	36	145	180	153	125	639

Klasse W (11 Nennungen):

1. und Landesmeister 1965

Hans Zachhalmel, ÖMV-NÖ/St. Pölten	170	180	180	136	—	666
2. Alfred Haiden, ÖMV-NÖ/St. Pölten	180	180	114	81	—	555
Gast Heinz Dokulil, LSV-Salzburg	154	81	111	104	84	534
3. Hans Martin, ÖMV-NÖ/St. Pölten	101	180	129	—	—	410

Klasse N 1 (12 Nennungen):

1. und Landesmeister 1965

Felix Schobel sen., UMSC-Kolibri	57	65	180	44	17	363
2. Franz Haider, FMG-Amstetten	69	72	58	88	67	354
3. Felix Schobel jun., UMSC-Kolibri	73	41	92	73	47	326

Klasse A 2 (51 Nennungen):

1. und Landesmeister 1965

Wolfgang Zach, FRA-Wr. Neustadt	172	67	131	370
2. Rudolf Hübinger, ÖMV-NÖ/Berndorf	79	180	101	360
Gast Ernst Reitterer, LSV-Salzburg	36	101	157	294
3. Clemens Schobel, UMSC-Kolibri	56	127	176	259

In der inoffiziellen Mannschaftswertung (bei Wertung der drei Besten jedes Klubs) ergab sich in der Klasse A 2 folgende Reihung:

1. Mannschaft:	ÖMV-NÖ/St. Pölten	679
2. Mannschaft:	UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf	651
3. Mannschaft:	FRA-Wr. Neustadt	639
4. Mannschaft:	FMG-Amstetten	580
5. Mannschaft:	ÖMV-NÖ/Berndorf	517

Steirische Landesmeisterschaften im Freiflug

Am Samstag Nachmittag flogen beide Kategorien der Motormodelle. Ein frischer Wind, der für die Wettbewerbe in Zeltweg recht selten ist, machte den Bewerbern zu schaffen. Flogen die Modelle die drei Minuten, so wurden sie weit außerhalb des Platzes abgetragen und im hohen Gras waren sie schwer zu finden.

Bei den Gummimodellen wurde Hengsberger Landesmeister, die Bestzeit erfolgte jedoch der als Gast startende Dipl.-Ing. Horst Wagner mit 825 Sekunden. In der Klasse I siegte dank seiner technischer Überlegenheit unangefochten Hans Keinrath. Ganz besonders erfreulich ist es festzustellen, daß diesmal acht Teilnehmer am Start waren! Es werden wohl wenige Bundesländer sein, die diese Zahl bei ihren Landesmeisterschaften aufweisen können. Das Interesse schien in dieser Klasse ganz besonders zugenommen zu haben.

Der nächste Tag, das Wetter war sonnig bis bedeckt und ruhig, war für den Reigen der A 2-Segler und der Klasse A 1, die zwischendurch flogen, bestimmt. Von 63 gemeldeten Teilnehmern stellten sich 42 zum Start. Und wie immer, stets ein erbitertes Ringen um die Sekunden und ein Kampf mit den Tücken der Thermik und der Abwinde, der so manchen aussichtsreichen Bewerber um einige Enttäuschungen und auch Erfahrungen reicher werden ließ und der Bewerb dadurch bis zum letzten Durchgang spannend und offen blieb.

So wurde praktisch unbemerkt der schon so oft dabeigewesene, jedoch stets etwas im Schatten der Erfolgreichen stehende Hans Appel vom ÖMV-Liezen Landesmeister.

Erstmalig bei einer Meisterschaft startete auch mit recht gutem Erfolg eine weibliche Teilnehmerin. In der kleinen Seglerklasse konnte sie sogar den 3. Platz belegen. Von 17 gemeldeten Teilnehmern in der letztgenannten Klasse starteten dann tatsächlich nur mehr 10. Die ersten drei Ränge blieben im Lande, bzw. in der Familie. Diese Klasse scheint überhaupt eine Domäne der Gruppe Mureck zu sein.

Sektionsleiter Herbert Haberl verstand es abermals, von den verschiedenen Institutionen sehr schöne Ehrenpreise erbeten zu haben, auf daß ihm hier besonders gedankt sein soll und welche er bei seiner in launigen Worten gehaltenen Siegerehrung neben den Urkunden und wertvollen Materialpreisen an die Erfolgreichen vergab.

Ergebnisse:

Klasse A 2:

						Punkte
1. und Landesmeister ASKO Hans Appel, ÖMV-Liezen	180	180	108	155	180	803
2. und Union-Landesmeister Franz Tonweber, USFC-Feldbach	180	180	71	180	180	791
3. Hans Lemmer, ÖMV-Liezen	180	180	154	85	172	771
4. Kajetan Peer, ÖMV-Liezen	180	180	125	90	180	755
5. Erich Pawlica, USFC-Feldbach	32	180	175	180	180	747
6. Hans Keinrath, ÖMV-Feldbach	180	136	180	90	151	737
7. Siegfried Felleger, UMFC-Semriach	128	180	137	114	180	732
8. Bernd Hirsch, ÖMV-St. Margarethen	180	180	180	—	180	720
9. Harald Sitter, ASV-Puch	180	70	135	140	180	702
10. Leo Fuchs, USFC-Feldbach	99	109	163	139	180	690

Klasse I, Segler:

	Punkte
1. Fred Rauch	UMFC-Mureck 628
2. Hermann Karner	UMFC-Mureck 622
3. Renate Rauch	UMFC-Mureck 520
4. Erwin Mennel	Union West 517
5. Ernst Kreisler	UMFC-Mureck 485
6. Kajetan Peer	ÖMV-Liezen 448
7. Johann Fuchs	UMFC-Mureck 375

8. Johann Suppan	UMFC-Mureck	Punkte	359
9. Siegfried Fellegger	UMFC-Semriach		356
10. Josef Hackl	UMFC-Wörschach		272
Klasse I, Motorfreiflug:		Punkte	
1. Hans Keirath	ÖMV-Feldbach		785
2. Fred Rauch	UMFC-Mureck		579
3. Erwin Mennel	Union West		566
4. Hermann Karner	UMFC-Mureck		415
5. Franz Hengsberger	ÖMV-Graz		349
6. Leo Fuchs	USFC-Feldbach		346
7. Siegfried Fellegger	USFC-Semriach		301
8. Werner Mayer	UMFC-Mureck		213
Klasse W:		Punkte	
Gast: Horst Wagner	Union Salzburg		845
1. Franz Hengsberger	ÖMV-Graz		789
2. Helmut Mittendrein	ASV-Puch		743
3. Franz Fodermayr	ASV-Puch		285
Klasse A 2, Jugend:			
1. Hermann Karner	UMFC-Mureck		677
2. Siegfried Bonstingl	ÖMV-Judenburg		669
3. Gerhard Interkörner	ÖMV-Judenburg		622
Klasse A 2, Mannschaftswertung:			
	Punkte	Punkte	
1. Union West	2164	6. ÖMV-Graz I	1828
2. ÖMV-Liezen	1954	7. USFC-Feldbach	1750
3. USFC-Wörschach	1881	8. ÖMV-Graz II	1500
4. UMFC-Mureck I	1849	9. USFC-Feldbach	1324
5. ÖMV-Judenburg	1834	10. USFC-Hartberg	1128

Landesmeisterschaften des ASKÖ-Wien im Freiflug

Ende Oktober führte der ASKÖ-Wien seine Freiflug-Landesmeisterschaften durch. Austragungsort war das bisher noch immer unübertroffene Flugfeld in Wiener Neustadt. Dieses über 15 Quadratkilometer große Fluggelände ist derart ideal für den Flugsport, daß sämtliche Flugsparten gemeinsam ihren Flugbetrieb durchführen können. Leider schwebt schon seit geraumer Zeit das Damoklesschwert über den Flugsportlern, den Platz zu verlieren, um dem Militär Platz zu machen. Noch ist es nicht ganz so weit, und es bleibt zu hoffen, daß noch sehr lange der Flugsport sich dieses herrlichen Geländes bedienen darf.

Das Wetter war zum Wettbewerb ganz schön, doch machte der oft starke Wind mit Spitzenböen bis 60 km/h den Modellen schwer zu schaffen.

Am Vormittag starteten die Wakefield-Modelle. Landesmeister wurde der junge und doch schon „alte Wettbewerbschase“ Hans Gürtler, der mit 822 von 900 möglichen Punkten bei diesem Wind eine ganz hervorragende Zeit flog. Er verwies den Landesmeister des Vorjahres auf den zweiten Platz. Breith war, das konnte man deutlich sehen, ganz ohne Training und hat wieder eine Menge aufzuholen. Kirchert fiel bereits nach dem zweiten Durchgang aus und belegte, weil kein anderer mehr da war, mit 130 Punkten den 3. Platz.

Sehr spannend waren die Durchgänge in der Seglerklasse. Hier waren 25 Starter gemeldet und das Feld war buntest gemischt: alte Hasen und blutjunge Anfänger. Und wie schon so oft, einer der Jüngsten machte das Rennen. Der noch nicht ganz 15 Jahre alte Werner Zednicek von der Schulgemeindegruppe legte so ausgezeichnete Flüge hin, daß er mit immerhin fast 30 Sekunden Vorsprung neuer Landesmeister in der Klasse A 2 wurde. Ihm folgten Rieger, ÖMV-Nord, und Hans Hoyer, ÖMV-Kagran. 11 Modelle waren in der Standard-Bauweise gebaut, zwei oder drei

in Schalen-Bauweise und der Rest in Holm-Rippenbauweise. Das Siegermodell war das von Erich Jedelsky konstruierte A-2-Voilbalsammodell „KÖ C“. Es weist so gute Flugeigenschaften auf und ist derart einfach gebaut, daß es vor allem den A-2-Anfängern bestens empfohlen werden kann.

Der starke Wind machte manchem arg zu schaffen, und beim Hochstart ging es einigen Modellen an den Kragen, wie aus der Reihenwertung leicht zu erkennen ist.

epi

Klasse W (Gummimotormodelle):

1. und Landesmeister						
Hans Gürtler, Schulgemeinde	123	180	162	177	180	822
2. Franz Breith, Schulgemeinde	53	65	110	58	115	401
3. Gerd Kirchert, Schulgemeinde	90	40	—	—	—	130

Klasse A 2 (Segelflugmodelle):

1. und Landesmeister						
Werner Zednicek, Schulgemeinde	158	88	180	180	153	579
2. Wolfgang Rieger, ÖMV-Nord	78	180	114	180	180	732
3. Hans Hoyer, ÖMV-Kagran	134	132	180	173	111	730

Mannschaftswertung:

1. Schulgemeinde (W. Zednicek, Konsal, Gürtler)	2086 Punkte
2. Schulgemeinde (M. Zednicek, Groß, Kirchert)	1565 Punkte
3. ÖMV-Kagran (H. Hoyer, Riedl, M. Hoyer)	1502 Punkte

Flugring „Austria“ Wr. Neustadt:

Vereinsmeisterschaften im Modellflug

Am 17. 10. 1965 führte die Modellflugsektion des Flugringes „Austria“ Wr. Neustadt am Flugplatz Wr. Neustadt-West die diesjährigen Vereinsmeisterschaften im Modellflug durch. Geflogen wurde bei relativ günstiger Thermik jedoch windiger Witterung am Vormittag in zwei Freiflugklassen (A 2, Klasse I) und am Nachmittag in zwei Fernsteuerklassen (RC III, RC IV).

In der Klasse A 2 (Segelfreiflug) setzte sich Wilfried Sporer mit 5 „Vollen“ vor dem als Gast mitfliegenden Freiflugreferenten im Aero-Club, Sepp Pfisterer, an die Spitze des Feldes. Der aussichtsreichste Bewerber dieser Klasse, Raimund Kosel, hatte einen schlechten Tag und wurde Dritter.

In der Klasse I (Motorfreiflug) hatte der favorisierte Wolfgang Zach Pech — bei einem Probestart ging im Steigflug die Thermikbremse aus, das Modell „demonierte“ und so konnte Wilfried Sporer auch diese Klasse für sich entscheiden.

In der Klasse RC III (Motorflugmodelle ferngesteuert) hatte der Routinier Otmar Zeiner keinen der Konkurrenten zu fürchten und landete vor dem „Überraschungszweiten“ Alois Hadrawa einen klaren Sieg. Walter Schreiber hatte

durch sein schlecht getrimmtes Modell mit dem herrschenden Wind zu kämpfen und wurde dadurch nur Dritter.

Die Klasse RC IV (Segelflugmodelle ferngesteuert) wurde durch die exakten Ziellandungen eine sichere Beute von Raimund Kosel. Er dürfte mit seinem Modell (eine Konstruktion von Gottfried Zach) derzeit kaum zu schlagen sein.

Alles in allem kann gesagt werden, daß diese Meisterschaften eine gelungene Demonstration dieses schönen Flugsportzweiges waren, und es wäre zu wünschen, daß sich mehr junge Menschen für die interessante Sportart interessieren würden.

Hier die Placierten in den einzelnen Klassen:

Klasse I:

1. Wilfried Sporer	673 sec
2. Otmar Zeiner	624 sec
3. Gottfried Zach	618 sec

Klasse A 2:

1. Wilfried Sporer	900 sec
Gast Sepp Pfisterer	809 sec
2. Gottfried Zach	802 sec
3. Raimund Kosel	719 sec

Klasse RC III:

1. Otmar Zeiner	2771 Punkte
2. Alois Hadrawa	2100 Punkte
3. Walter Schreiber	1493 Punkte

Klasse RC IV:

1. Raimund Kosel	2. Wolfgang Zach
	3. Walter Schreiber

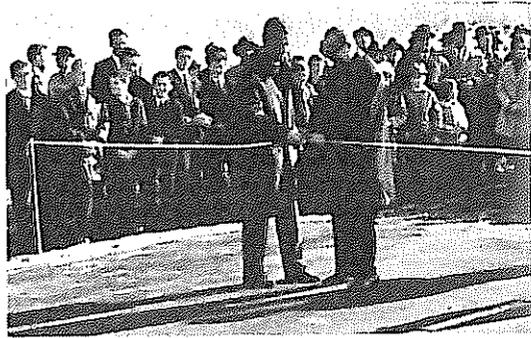
UMBG-Waidhofen/Thaya — Modellflugplatzzeröffnung

Am 10. Oktober 1965 fand in Waidhofen/Thaya die feierliche Eröffnung einer Modellfluganlage statt. Nach einer kurzen Ansprache des Bürgermeisters NR. Franz Leisser durchschnitt dieser das Eröffnungsband und gab die neue Start- und Landebahn für den anschließenden Wettbewerb um den Wanderpokal der Stadt Waidhofen in den Klassen RC I und RC III frei.

Zu diesem Wettbewerb waren alle Modellfliegergruppen der angrenzenden Bundesländer eingeladen. Obwohl am gleichen Tag am Spitzerberg die STM. für Hangflug stattfanden, war die Beteiligung der Modellflieger größer als erwartet. Das Wetter war günstig und auch beim Publikum fand die Veranstaltung großes Interesse.

Am Vormittag wurde RC III geflogen. Bei 10 Nennungen konnten in drei Stunden zwei Durchgänge geflogen werden. Ab 13 Uhr traten dann die RC-I-Flieger in Aktion, die nach zwei Durchgängen um 16.30 Uhr ihren Bewerb beendeten. Hierauf wurde mit einem Schaufliegen begonnen. Der gastgebende Verein flog im Bewerb selbst nicht mit, um sich den Gästen besser widmen zu können.

Bei der Siegerehrung um 18.30 Uhr überreichte NR. Leisser im Hotel Haberl die



Eröffnung durch Bürgermeister NR. Leisser

vielen Preise und Pokale (gestiftet von der Sparkasse, der Raiffeisenkasse, der Niederösterreichischen Handelskammer, der Segelfliegergruppe der Union-Waidhofen, der Modellbaugruppe; Sachpreise: Fa. Bittner und Fa. Kragleder, Passau, und der Omega-Generalvertretung) mit anerkennenden Worten, und bei guter Stimmung fand der für die rührige Modellbaugruppe schönste Tag sein Ende.

Kombinationswertung:

- | | |
|--|--------|
| 1. und Gewinner des Wanderpokals der Stadt Waidhofen/Thaya | Punkte |
| Heinrich Spöttl, Wien | 13.368 |
| 2. Josef Neubauer, Pregarten | 11.611 |

Ergebnisliste

Klasse RC III:

1. Josef Neubauer
2. Heinrich Spöttl
3. Gerhard Baitas
4. Ludwig Kolmbauer
5. Erwin Hörmann
6. G. Bleichenbach
7. E. Grabmann
8. Schmiedinger
9. Hermann Marzi
10. Gerold Hörmann

Punkte

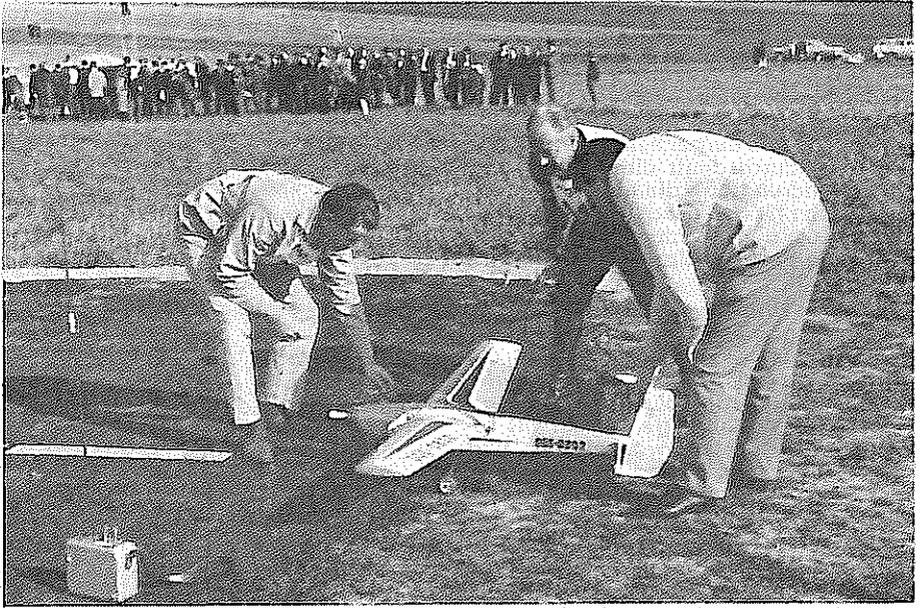
Prägarten	1434	1410	2844
Wien	960	1735	2695
Leiben	1099	1445	2543
Prägarten	1155	1074	2229
Krems	1107	1060	2167
Prägarten	930	1127	2057
Prägarten	919	922	1941
Prägarten	1004	760	1764
Wien	1231	0	1231
Krems	743	0	743

Klasse RC I:

1. Heinrich Spöttl
2. Gerold Hörmann
3. R. Markowetz
4. Josef Neubauer
5. Wilhelm Kowalt
6. Kolmbauer
7. Hermann Marzi
8. Bleichenbach

Punkte

Wien	5438	5235	10.673
Krems	4933	5117	10.050
Steyr	3965	4950	8.917
Pregarten	5297	3470	8.767
Wien	4406	3782	8.188
Pregarten	3113	765	3.878
Wien	1410	1329	2.739
Pregarten	1786	0	1.786



Das schönste . . . ▲

unter den vielen Modellen bei der Eröffnung in Waidhofen/Thaya ▼

