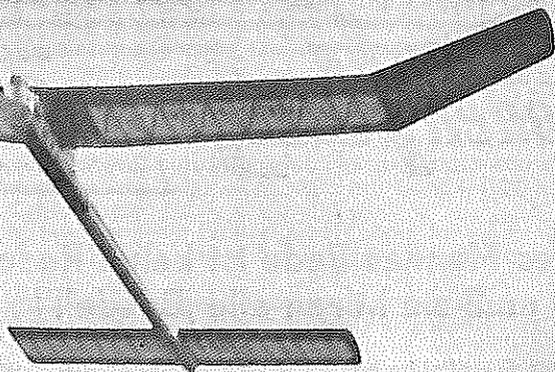


Luft modell flug



IN DIESEM HEFT

ALPENPOKAL
DER STADT WIEN



NEUE FESSELFLUG-
BESTZEIT



FERNSTEUERN
OHNE ZOLL

6/7/1966



„Eines Mannes Rede ist keine Rede – man muß sie hören alle ‚Beede‘!“

Zu meinem Artikel im amfl 3/1966 „Jedem das Seine!“ und meinen Ausführungen in dieser Angelegenheit beim Luftfahrertag in Graz, schreibt der Landesverband Oberösterreich an den Präsidenten des ÖAeC einen Brief, der hier abgedruckt werden soll.

Ich möchte aber gleich feststellen, daß dieser Brief in keiner Weise meine Meinung und meine Ausführungen entkräften oder irgendwie beeinflussen kann.

Der Kern der Sache wurde nicht einmal berührt:

Es muß den Sektionen vorbehalten sein, ihren Vorsitzenden selbst zu wählen!
Edwin Krill, Bundessektionsleiter

Die Stellungnahme des LV Oberösterreich:

Der Landesverband Oberösterreich ist eine eigene Rechtspersönlichkeit mit eigenen Statuten.

Für die Wahl der Funktionäre sind daher ausschließlich diese Satzungen entscheidend.

Die Wahl der Funktionäre beim Landesverbandstag 1966 in Linz erfolgte streng nach diesen Satzungen, auch die Wahl des Sektionsleiters für Modellflug.

(Während es in den Statuten des Bundes-Aero-Clubs unter § 14 heißt: „Die Ausarbeitung der Wahlvorschläge für den Luftfahrertag, mit Ausnahme der Sektionsleiter und des Fachreferenten für Wissenschaft, obliegt der Wahlkommission, in die jeder Landesverband und jeder Interessenverband je einen Vertreter entsenden kann...“ heißt es in den Statuten des Landesverbandes unter § 13: „Die Ausarbeitung der Wahlvorschläge für den LV-Tag obliegt der Wahlkommission, in die jeder Verein und jeder Interessenverband, ASKO, ASVO und UNION, je einen Vertreter entsenden kann. Diese Vertreter werden von den einzelnen Vereinen und den 3 Interessenverbänden nominiert und vom Präsidenten des LV einberufen.

Die Wahlkommission tritt vor Beginn des Landesverbandtages zusammen und wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden. Die Wahlkommission faßt ihre Beschlüsse mit $\frac{2}{3}$ -Mehrheit. Alle Vereine und Einzelmitglieder können Wahlvorschläge an die Wahlkommission bis zu deren Zusammentritt einbringen.

Die Wahlkommission hat die Vorschläge zu reihen und dem LV-Tag vorzulegen.“)

Damit kommt deutlich zum Ausdruck, daß auch die Sektionsleiter von den Vereinen vorgeschlagen werden können und vom LV-Tag mit allen Stimmen gewählt werden. Sämtliche Sektionsleiter wurden bisher so gewählt, auch Herr Zitko seinerzeit.

Wenn etwas satzungswidrig war bei der Wahl des Sektionsleiters für Modellflug, so war es am ehesten der Wahlvorschlag der Sektion selbst, denn unter § 16 der LV-Satzungen heißt es:

„4. Für die Stimmberechtigung und die Ausübung des Stimmrechtes gelten sinngemäß die Bestimmungen des § 11 Punkt 11...“

Auf diese Weise kommt aber nie ein Stimmverhältnis von 55 (50 : 5) zustande. Außerdem ist die Sektionsversammlung nicht satzungsgemäß ausgeschrieben worden, so daß auch die Stimmberechtigung der einzelnen Stimmführer angezweifelt werden könnte.

Um aber den Formalismus nicht bis ins Uferlose zu treiben, hat die Wahlkommission diesen „Wahlvorschlag der Sektion“ in den Wahlvorschlag des LV-Tages aufgenommen und Herrn Zitko als 1. Kandidaten gereiht. Dieser wurde aber dann bei der Wahl im LV-Tag mit Stimmenmehrheit abgelehnt.

Sowohl der Sektionsvollversammlung als auch dem Herrn Bundes-Sektionsleiter für Modellflug scheinen also die Satzungen nicht bekannt gewesen zu sein.

Es scheint ihnen aber auch unbekannt zu sein, daß die Anfechtung einer Wahl (und das gilt ja nicht nur bei Vereinswahlen) nur durch eine Feststellungsklage möglich ist, also weder die Sektionsvollversammlung, noch der Herr Bundessektionsleiter und letztlich auch nicht der Luftfahrertag dafür zuständig sind.

Weiters scheint unbekannt zu sein, daß ein Wahlergebnis nicht über Antrag einer bestimmten Gruppe einfach „korrigiert“ werden kann (auch das gilt ja nicht nur bei Vereinswahlen).

Mit äußerstem Befremden mußten wir daher vernehmen, daß der Herr Bundessektionsleiter die Anfrage ohne weiteres an den Luftfahrertag gerichtet hat und in einer den Landesverband diskriminierenden Form. Man hat es weder von Seiten der Vollversammlung noch von Seiten des Herrn Bundessektionsleiters für notwendig gefunden, sich zunächst an den Landesverband um Stellungnahme zu wenden, bevor man derart schwerwiegende Beschuldigungen in aller Öffentlichkeit vor dem Luftfahrertag erhebt.

Es ist uns heute noch nicht bekannt, wer eine diesbezügliche „Beschwerde“ oder wie man es nennen will, bei der Sektionsvollversammlung eingebracht hat. Bezeichnend für die ganze Angelegenheit scheint folgender Vorfall:

Als der Herr Bundessektionsleiter seine Anfrage an den Luftfahrertag in Graz richtete, wollte Herr Zitko den Saal verlassen. Er wurde von einigen Vertretern des Landesverbandes, die von dieser Anfrage höchst überrascht waren, sofort diesbezüglich gefragt, worauf er erklärte, er wisse nicht was Herr Krill will und ihm sei von einer Beschwerde nichts bekannt.

EDWIN KRILL:

Internationaler Städtekampf um den Alpenpokal der Stadt Wien

Die Veranstaltung findet in einem Turnus von zwei Jahren statt und wurde dieses Mal am 2. und 3. Juli 1966 in Wiener Neustadt ausgetragen. Während der Alpenpokal von der Stadt Wien für die beste Mannschaft in der Kombinationswertung gestiftet wurde, stellte die Stadt Wiener Neustadt erstmalig einen Pokal für die beste Einzelleistung in der Kombinationswertung. Ursprünglich sollte es ein „Rudolf Wehrl“-Gedenkpokal werden, zum Andenken an den leider verstorbenen Bürgermeister, der uns seit vielen Jahren immer wieder hilfreich zur Seite stand und immer wieder bei uns war. Doch gibt es bereits einen Rudolf-Wehrl-Pokal, und so kam es zum Wanderpokal der Stadt Wiener Neustadt.

Trotz widriger Umstände, die unmittelbar vor dem Beginn der Veranstaltung auftraten, wurde das Ganze ein recht schöner Erfolg. Wesentlich dazu beigetragen haben das besonders gute Wetter und einige stets treue Funktionäre, die nicht viel fragen sondern arbeiten.

Erstmals wurden in der Kombinationsklasse die Wakefieldmodelle zugelassen, so daß gegenüber der letzten Veranstaltung eine Teilnehmersteigerung von 100 Prozent erfolgte.

Aus der BRD, DDR, Schweiz, Belgien, Frankreich und Österreich wurden insgesamt 11 Mannschaften mit 44 Teilnehmern gemeldet.

Bei herrlichem Modellflugwetter wurde der Wettbewerb vom Landesverbandspräsidenten von Wien, Ing. Fritz Schneider, eröffnet. In der Motorklasse und der Gummimotorklasse waren zwei Exweltmeister am Start, die bei der WM in Wiener Neustadt zu Weltmeisterehren gelangten: Der Ungar Ernő Frigyes (I) und der Mitteldeutsche Joachim Löffler (W).

Beide Klassen wurden parallel geflogen. Etwas umständlich ist die Ausgabe des vorgeschriebenen Kraftstoffes in der Klasse I. Dazu soll aber gleich gesagt werden, daß die Einführung des Einheitskraftstoffes überhaupt keine Leistungseinbuße brachte, wie die vielen geflogenen Maximalzeiten zeigten:

Durchgang:	1.	2.	3.	4.	5.	gesamt
Klasse W	10	6	6	6	8	36
Klasse I	13	11	10	10	7	51

In der Motorklasse gelang es dem jungen Wiener Neustädter W. Zach 5 Volle zu fliegen. In der Wakefieldklasse gelang dieses Kunststück dem sympathischen Exweltmeister Löffler aus Ostberlin.

Wie die vielen geflogenen Maximalzeiten ja zeigen, gab es herrliche Flüge zu sehen. Überhaupt, selten gab es so einen sportlich guten Wettbewerb wie diesen. Am Abend gab es im Arbeiterheim Wiener Neustadt ein gemütliches Beisammensein, bei dem jeder Teilnehmer als Erinnerungsgabe ein Römer-Weinglas mit Gravur (Alpenpokal 1966) erhielt. Eine Zweimannkapelle sorgte für Musik und ehe man sich versah, war Mitternacht.

Sehr gefreut haben wir uns über die Anwesenheit unseres ständigen Freundes für den Modellflug, Herrn Stadtrat Franz Hautz, der uns die Grüße der Stadt Wiener Neustadt überbrachte und bis zum Schluß bei uns ausharrte. Dasgleiche ist für den Wiener Landesverbandspräsidenten Ing. Fritz Schneider zu sagen, der mit seiner Gattin bis zum Schluß bei uns blieb.

Am zweiten Wettbewerbstag war das Wetter vielleicht noch besser als tags zuvor: wenig Wind und schönster Sonnenschein. Dazu kam noch das Lautlose der Segler. Es gab natürlich wieder eine beträchtliche Anzahl an Maximalzeiten:

Durchgang:	1.	2.	3.	4.	5.	gesamt
A II	23	28	27	20	19	117

In dieser Klasse gab es nicht einen Teilnehmer, der nicht mindestens ein Max geflogen hat. Es wären bestimmt noch mehr geworden, wenn nicht etliche Modelle davongeflogen wären. Dramatisch wurde es zum Schluß, nicht weniger als 5 Wettbewerber erflogen 5 Maximalzeiten.

Beim 1. Stechen fielen die beiden Österreicher Haiden mit 49" (!) und Höbinger mit 146" aus dem Rennen, während die anderen das auf 240" hinaufgesetzte Max erreichten. Das zweite Stechen setzte den für den Deutschen Beck proxí fliegenden Schlesinger mit 65" und den Österreicher Keinrath mit 90" außer Gefecht. Souverän gewann der junge Deutsche Günther Gastner, der auch beim 2. Stechen die neue Maximalzeit von 300 Sekunden flog.

In der Mannschaftswertung kam der Sieger des Jahres 1964, Ungarn, diesmal nur auf den 5. Platz. Mit einem Max-Vorsprung gewann Feldbach vor Nürnberg und St. Pölten.

Bei einer netten Siegerehrung und gemeinsamem Mittagessen konnten im Beisein von Stadtrat Hautz die Sieger geehrt werden.

Mit dem gegenseitigen Versprechen, das nächste Mal wieder dabei zu sein, endete der Wettbewerb.

Eine besondere Überraschung hatte sich diesmal die Firma UHU ausgedacht. Mit der viersitzigen UHU-Morane wurden pausenlos Wettbewerber und Funktionäre über Wiener Neustadt geflogen. Es war für alle ein schönes Erlebnis. Vielen Dank dafür.

ERGEBNISLISTE

Klasse F1 A (A2)

1. Günter Gastner, Nürnberg, BRD	180	180	180	180	180	900
			Stechen: 240	300		
2. Hans Keinrath, Feldbach	180	180	180	180	180	900
			Stechen: 240	90		
3. Beck proxí Schlesinger, Nürnberg, BRD	180	180	180	180	180	900
			Stechen: 240	65		
4. Rudolf Höbinger, Korneuburg	180	180	180	180	180	900
			Stechen: 164			
5. Alfred Haiden, St. Pölten	180	180	180	180	180	900
			Stechen: 49			
6. Otto Zitko, Feldbach	180	180	180	180	160	880

7. Dieter Siebemann, Thun, Schweiz	180	153	180	180	180	873
8. Ernö Frigyes, Budapest, Ungarn	180	180	150	180	180	870
9. Oswald Ebner, Korneuburg	180	151	139	180	180	830
10. Joachim Löffler, Berlin, DDR	180	115	180	172	180	827

Klasse F1 B (W)

1. Joachim Löffler, Berlin, DDR	180	180	180	180	180	900
2. Jacques Delcroix, Paris, Frankreich	180	180	170	169	180	879
3. Hans Martin, St. Pölten	180	180	165	86	180	791
4. Fritz Söltner, Nürnberg, BRD	180	137	180	102	180	779
5. Alfred Haiden, St. Pölten	180	95	180	109	180	744
6. Günter Gastner, Nürnberg, BRD	155	128	180	64	180	707
7. Günter Rupp, Nürnberg, BRD	114	180	107	180	123	704
8. Georg Gastner, Nürnberg, BRD	180	90	132	180	118	700
9. Alfred Zillinger, Nürnberg, BRD	180	60	85	180	180	685
10. Hans Zachhalmel, St. Pölten	180	100	180	82	140	682

Klasse F1 C (I)

1. Wolfgang Zach, Wr. Neustadt	180	180	180	180	180	900
2. Leopold Fritsch, Eisenstadt	180	180	150	180	180	870
3. Werner Mayer, Feldbach	180	180	124	180	180	844
4. Siegfried Reda, München, BRD	146	180	180	180	140	826
5. Hans Keinrath, Feldbach	180	169	105	180	130	764
6. Andras Meczner, Budapest, Ungarn	180	106	180	101	180	747
7. Otto Zitko, Feldbach	180	180	90	180	104	734
8. Janos Szecsn, Budapest, Ungarn	109	72	180	180	180	721
9. Ing. Erhard Berger, St. Pölten	180	67	180	147	139	713
10. Ernö Frigyes, Budapest, Ungarn	180	180	180	—	161	701

Mannschaftswertung

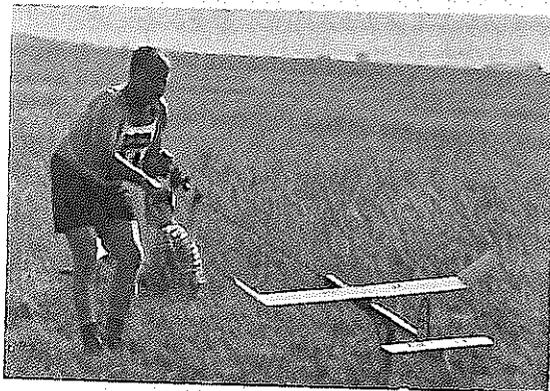
1. und Gewinner des Alpenpokals

Feldbach, Österreich	(Keinrath, Mayer, Zitko)	4897
2. Nürnberg, BRD	(Gastner, Gastner, Beck)	4693
3. St. Pölten, Österreich	(Haiden, Martin, Berger)	4565
4. Wiener Neustadt, Österreich	(Zach, Sporer, Horcicka)	4524
5. Budapest, Ungarn	(Frigyes, Meczner, Fischer)	4347
6. Nürnberg, BRD	(Zillinger, Rupp, Reda)	4031
7. Berlin, DDR	(Ducklaus, Löffler, Benthin)	3869
8. Eisenstadt, Österreich	(Pressler, Hartwagner, Fritsch)	3856
9. Korneuburg, Österreich	(Chmelik, Höbinger, Ebner)	3279
10. Wien, Österreich	(Taborsky, Gürtler, Semotan)	2956
11. Thun, Schweiz	(Haldemann, Gänzli, Siebemann)	2939

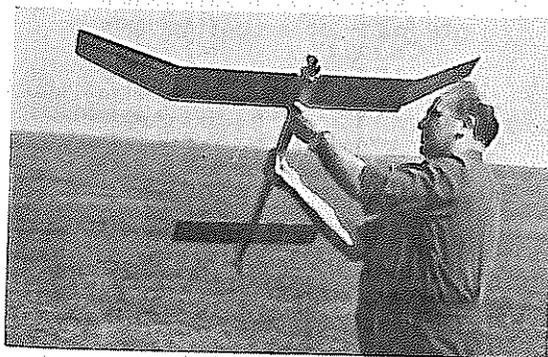
Einzelwertung Kombination

1. Joachim Löffler	Berlin, DDR	A 2/W	1727 Punkte
2. Wolfgang Zach	Wr. Neustadt	A 2/I	1708 Punkte
3. Hans Keinrath	Feldbach	A 2/I	1664 Punkte
4. Alfred Haiden	St. Pölten	A 2/W	1644 Punkte
5. Werner Mayer	Feldbach	A 2/I	1619 Punkte
6. Otto Zitko	Feldbach	A 2/I	1614 Punkte
7. Günter Gastner	Nürnberg, BRD	A 2/W 1	1607 Punkte
8. Siegfried Reda	Nürnberg, BRD	A 2/I	1603 Punkte
9. Beck proxi Schlesinger	Nürnberg, BRD	A 2/I	1599 Punkte
10. Ernö Frigyes	Budapest, Ungarn	A 2/I	1571 Punkte
11. Leopold Fritsch	Eisenstadt	A 2/I	1568 Punkte
12. Georg Gastner	Nürnberg, BRD	A 2/W	1487 Punkte
13. Ing. Erhard Berger	St. Pölten	A 2/I	1461 Punkte
14. Hans Martin	St. Pölten	A 2/W	1460 Punkte
15. Oswald Ebner	Korneuburg	A 2/I	1446 Punkte
16. Wilfried Sporer	Wr. Neustadt	A 2/I	1417 Punkte

17. Karoly Fischer	Budapest, Ungarn	A 2/I	1401 Punkte
18. Vaclav Horcicka	Wr. Neustadt	A 2/I	1399 Punkte
19. Andras Meczner	Budapest, Ungarn	A 2/I	1375 Punkte
20. Janos Szecsi	Budapest, Ungarn	A 2/I	1312 Punkte
21. Franz Hartwagner	Eisenstadt	A 2/I	1305 Punkte
22. Alfred Zillinger	Nürnberg, BRD	A 2/W	1281 Punkte
23. Hans Zachalmel	St. Pölten	A 2/W	1267 Punkte
24. Dieter Ducklaus	Berlin, DDR	A 2/I	1198 Punkte
25. Johann Gürtler	Wien	A 2/W	1193 Punkte
26. Horst Wagner	Feldbach	A 2/W	1171 Punkte
27. Günter Rupp	Nürnberg, BRD	A 2/W	1147 Punkte
28. Paul Haldemann	Thun, Schweiz	A 2/W	1129 Punkte
29. Fritz Söltner	Nürnberg, BRD	A 2/W	1107 Punkte
30. Herbert Taborsky	Wien	A 2/W	1073 Punkte
Ernst Schöberl	Nürnberg, BRD	A 2/W	1073 Punkte
32. Dieter Siebemann	Thun, Schweiz	A 2/W	1053 Punkte
33. Franz Pressler	Eisenstadt	A 2/I	983 Punkte
34. Walter Schreiber	Wr. Neustadt	A 2/I	982 Punkte
35. Anton Wurm	Eisenstadt	A 2/I	963 Punkte
36. Joachim Benthin	Berlin, DDR	A 2/I	944 Punkte
37. Franz Chmelik	Korneuburg	A 2/I	933 Punkte
38. Rudolf Höbinger	Korneuburg	A 2	900 Punkte
39. Jacques Delcroix	Paris, Frankreich	W	879 Punkte
40. Karl Braasch	Berlin, DDR	A 2/I	837 Punkte
41. Fritz Gänzli	Thun, Schweiz	A 2/W	757 Punkte
42. Rudolf Semotan	Wien	A 2/I	690 Punkte
43. Jean Bogaerts	Brüssel, Belgien	A 2	494 Punkte
44. Raimund Hotzi	Korneuburg	A 2	483 Punkte



Adolf Semotan, ein „neuer Adler“, am Start bei den Wiener Landesmeisterschaften



Eine praktische Haltevorrichtung zum Selbstaufziehen seines Wakefield-Modells zeigte der Schweizer Haldemann

Foto: Semotan

Weitere Bilder vom Alpenpokal auf Seite XVI.

MANFRED RUSS:

Internationaler Wettbewerb Zagreb

Wie in den vergangenen zwei Jahren, wurden wir Grazer Fesselflieger, die mit den Jugoslawen einen guten Kontakt pflegen, auch heuer zu ihren Staatsmeisterschaften in Fesselflug eingeladen. Wir, das waren Mothwurf, Nebenführ, Hohenberg von AKAFLEG und Türk, Kropf, Russ von ASV-Puch.

Am Samstag um 5 Uhr fuhren wir ab in Richtung Zagreb, wo wir um 9 Uhr auf dem Flugplatz von Lucko eintrafen. Das Wetter war herrlich und so konnten wir dem Geschehen vorerst von der Ferne folgen. Es wurden zuerst Speed und anschließend die Vorläufe in Kombi geflogen.

Erwähnenswert ist, daß der Fesselfluggreis sich etwa 50 Meter vom Flugplatz entfernt befindet, auf welchem in bunter Reihenfolge Motorflieger und Segelflugzeuge mit Motorschlepp starteten

und landeten und wir zwischen Kreis und Hangar uns aufhielten, so daß praktisch jede startende und landende Maschine an uns vorbei mußte und teilweise uns mit ihren Tragflächen überflogen, die wir dort saßen und dem Renngeschehen folgten. Trotzdem war die Freundschaft zwischen den großen und kleinen Brüdern sehr herzlich und keiner der Piloten fand unser Vorhandensein als störend und wir fühlten uns wieder richtig wohl.

Am Nachmittag wurde dann mit Kunstflug begonnen. Hier war wie in den vergangenen Jahren unsere Überlegenheit eindeutig und es war ein reines Duell zwischen unseren Startern Türk, Mothwurf und Kropf um die ersten Plätze. Türk begann als erster und hatte Pech, als sein Motor vor der letzten Figur, dem Kleeblatt, abstarb und somit für diese Figur keine Wertung bekam. Mothwurf gelang als nächstem genau das gleiche Mißgeschick. Kropf flog überraschend ausgeglichen und bekam auch gute Noten. Im zweiten Durchgang passierte es dann, daß Türk der Motor bereits bei den Achtern über Kopf-Figuren aussetzte und die Maschine ziemlich hart aufsetzte, so daß für ihn der Bewerb zu Ende war. Wie sich dann herausstellte, war beim Tankrohr die Lötstelle aufgegangen wobei Sprit ausran, welcher Mangel beim Training noch nicht in Erscheinung trat und wie so etwas schon passiert, gerade bei gewerteten Starts als Novum auftritt. Mothwurf flog souverän und auch Kropf konnte an seinen ersten Durchgang in der Leistung anschließen.

Der nächste Tag war dann im Zeichen der Mannschaftsrennen, welche Klasse sich auch in Jugoslawien größter Beliebtheit erfreut. Es war an diesem Sonntag wolkenlos und als erste Durchgang gestartet wurde, bereits extrem heiß. Unsere Teams präsentierten sich in bester Verfassung und so erreichten auch im ersten Durchgang nach jeweils

fehlerlosem Rennen Kropf/Russ 4,47 min und Türk/Hohenberg 4,31 min. Mothwurf/Nebenführ hatten Pech, als sie nach gutem Rennen im letzten Drittel des Durchgangs, mit einem Jugoslawen in der Luft zusammenstießen und aufgeben mußten.

Im letzten Kunstflugdurchgang, der dann geflogen wurde, ergaben sich keinerlei Verschiebungen und somit belegte Mothwurf den ersten Platz vor Kropf und Türk, die auf den nächsten Rängen folgten.

Nach dem Mittagessen wurde dann der zweite Team-Durchgang ausgetragen. Türk/Hohenberg starteten nicht mehr, da sie das Risiko einer Karambolage scheuten, was von uns allen richtig empfunden wurde. Kropf/Russ erreichten 4,46 min und Mothwurf/Nebenführ hatten wieder Pech, da die Holzlatte nach dem 2. Zwischentank brach und Nebenführ nach Lattenwechsel die Maschine in den Kreis startete. Somit standen zwei Grazer Teams und ein Team aus Zagreb fürs Finale fest. Vorerst wurden die Finalläufe in Kombi ausgetragen und anschließend das nationale Finale, welches Varjacic/Gabrijel gewinnen konnten, die auch im anschließenden Teamfinale unsere Gegner waren.

Das Finale war überaus spannend und eindrucksvoll, welches schließlich Türk/Hohenberg mit 9,26 min dank des etwas besseren Motors und der noch präziseren Mechanikarbeit vor Kropf/Russ mit 9,46 min gewinnen konnten. Das Team aus Zagreb erreichte 10,43 min und damit den dritten Platz.

Anschließend fand eine kleine Siegerehrung statt und wir fuhren noch am selben Tag nach Hause.

Neben den guten Leistungen auf diesem Wettbewerb, sind es vor allem die gute Zusammenarbeit und große Kameradschaft zwischen den zwei Grazer Gruppen und allen übrigen Teilnehmern, die uns diesen Bewerb in guter Erinnerung bleiben läßt.

Kunstflug:

1. Ewald Mothwurf, Graz	6899 Pkt.
2. Hans Kropf, Graz	6364 Pkt.
3. Helmut Türk, Graz	6039 Pkt.

Mannschaftswertung:

1. Graz	19.302 Pkt.
2. Belgrad	5.237 Pkt.
3. Marburg	3.701 Pkt.

Mannschaftsrennen:

1. Türk/Hohenberg, Graz	4'31"	—	9'26"
2. Kropf/Russ, Graz	4'47"	4'46"	9'46"
3. Varjacic/Gabrijel, Zagreb	4'57"	4'54"	10'35"

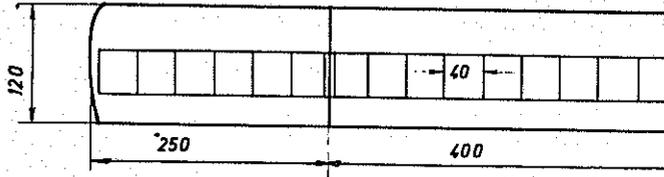
ANTRIEB:

LUFTSCHRAUBE: Durchm. 600 mm

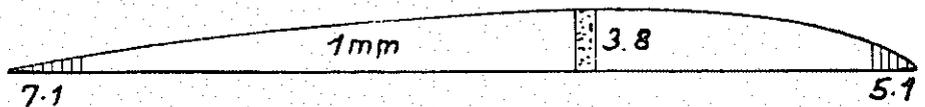
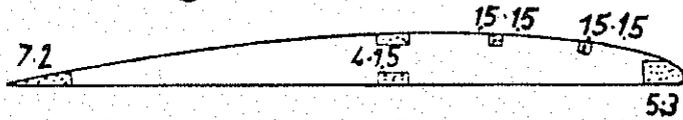
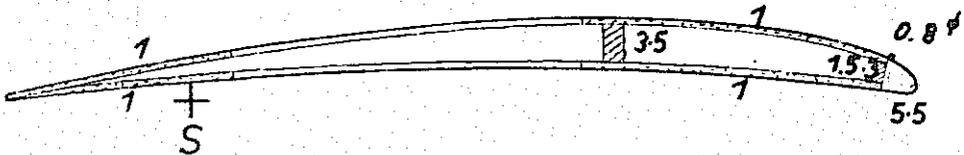
Steigng. 700 mm

MOTOR: Pirelli $\times 6$ mm 16 Fäden

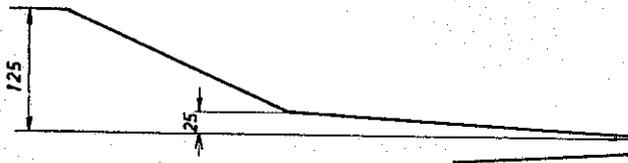
420-440 Umdr. 32 sec.

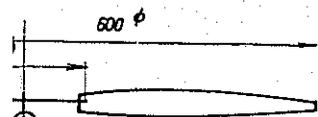


B 6405 b



Profile 1 : 1





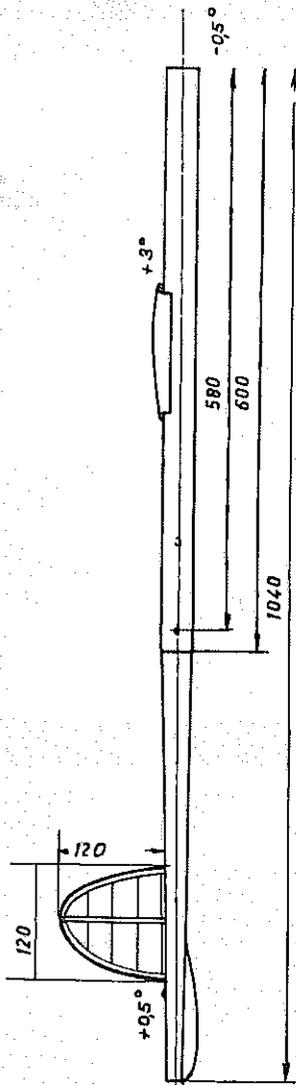
0,5° rechts

GLEITFLUG rechts
STEIGFLUG rechts

14,9 dm²

W-1964		
Fläche	14,9 dm ²	65 g
Leitwerk	4,05 dm ²	7 g
Rumpf		70 g
Luftschr.		40 g
Gesamt	18,95 dm ²	232 g
Schwerpkt.	80%	
Maßstab	: 1:5 , 1:1	
gez. H. WAGNER Mai 1965		

4,05 dm²



Wakefield-Modell von
Horst Wagner

Neue Formel: Motor 16 X 1 X 6 Pirelli, rd. 480 mm
max. Drehzahl 320-360
Motorlaufzeit etwa 28-30 sec

offizielle mitteilungen bundessektion

Wettbewerbsprogramm der Klasse RC-III

Motormodelle einachsgesteuert mit Motordrossel.

Allgemeine Bestimmungen

Gesamtzeit vom Betreten der Startbahn (offizieller Startaufruf) bis einschließlich der Landung 8 (acht) Minuten.

Der Motor muß bei allen Flugfiguren, daher auch bei der Landung laufen!

Landungen mit stehendem Motor werden nicht gewertet.

Figurenprogramm:

1. Bodenstart ohne Anstoßen mit gleichmäßigem Steigen bis 5 Meter Höhe K = 5
2. Rechteckplatzrunde (links oder rechts, je nach den Platzverhältnissen) bis über den Sender. Seitenlänge mindestens 50 Meter. K = 10
3. Flug in gerader Linie gegen den Wind, über dem Sender beginnend. Dauer mindestens 10 Sekunden. K = 5
4. Linkskurve 90 Grad und sofort anschließend Rechtskurve 270 Grad. K = 8

5. Geradeausflug bis über den Sender. K = 5
6. Linkskreis über dem Landekreis. Der Mittelpunkt des Kreises soll über dem Landekreuz liegen. Durchmesser mindestens 50 Meter, max. 100 Meter. Max. Flughöhe 50 Meter. K = 6
7. Rechtskreis (Ausführung wie in Punkt 6). K = 6
8. Drei Steilspiralen ohne Unterbrechung. K = 5
9. Abfangen aus den Steilspiralen. Der Weiterflug soll geradlinig und horizontal erfolgen. Anflug- und Abflugrichtung müssen gleich sein. K = 10
10. Landeanflug in Rechteckform beginnend über dem Sender. Seitenlänge mindestens 50 Meter. K = 10
11. Eleganz der Landung. K = 5
12. Genauigkeit der Landung
Außerhalb des Landekreises
Punkt 11 mal 0
50-Meter-Kreis Punkt 11 mal 2
25-Meter-Kreis Punkt 11 mal 3
5-Meter-Kreis Punkt 11 mal 4

Fortsetzung der Leistungsprüfer-Liste folgt im amfl 8/66

f e s s e l f l u g

Was gibt es Neues im Fesselflug!

Diese Rubrik, die unser „Speed-Kaiser“ Heinz Freundt nun ständig schreibt, ist dieses Mal nur ganz kurz.

Heinz teilt uns nur kurz mit, daß er anläßlich eines Schaufliegens in Salzburg-Kraiwiesen einen neuen österreichischen Rekord im Geschwindigkeitsflug geflogen hat. Er flog mit seinem neuesten Modell eine neue österreichische Bestzeit von 15,6 Sekunden und das entspricht einer Geschwindigkeit von **250,77 km/h.**

Mit dieser Geschwindigkeit hätte Freundt bei der letzten WM in Budapest 1964 Weltmeisterwürden erreicht. Bei der letzten WM wurde mit einer Geschwindigkeit von 227 km/h der Amerikaner B. Wisniewski Weltmeister.

Genauere Unterlagen über Modell, Motor usw. bringen wir nach Erledigung der üblichen Einreichungsformalitäten.

radio control

Fernsteuern ohne Zoll!

Den unermüdlichen Bemühungen des Generalvertreters der Fa. Graupner, Dkfm. Hengelhaupt, ist es gelungen, eine Zollbefreiung für Fernsteuerungen und Zubehör bei der österr. Finanzbehörde zu erreichen. Eine Gegenüberstellung bisher und jetzt soll die Preissenkung veranschaulichen.

Bezeichnung	bisher S	jetzt S
Steckquarze 3550-61 je	160.—	132.—
Steckquarze 3570-81 je	160.—	132.—
Ausbaustufe 3684	630.—	520.—
2-Kanal-Sender 3707	1475.—	1170.—
4-Kanal-Sender 3710	2540.—	2095.—
10-Kanal-Sender 3712	3395.—	2798.—
Grundbaustein 3728	655.—	540.—
Schallstufe 3729-32 je	670.—	550.—
Grundbaustein 3735	1860.—	1530.—
Schallstufe 3734	670.—	550.—

Neu:

Sender DIGITAL TX 14 3715	S 6660.—
8-Kanal-Grundelnheit 3735	S 4560.—
6-Kanal-Ausbaustufe 3736	S 840.—

Grupner

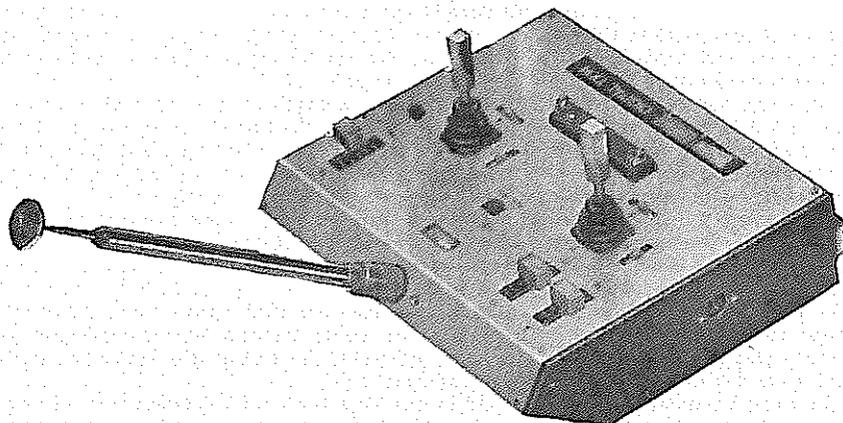
GRUNDIG

DIGITAL

Fernlenkanlage

Die Hauptmerkmale:

Voll-digitale Technik, 14 Kanäle
7fach simultan, 7fach proportional
8 Kanäle trimmbar (4 Trimmhebel)
Ausfall-Automatik (fail-safe)
Steckvarze nach intern. Frequenz-Einteilung
Elektronische Spannungsstabilisierung

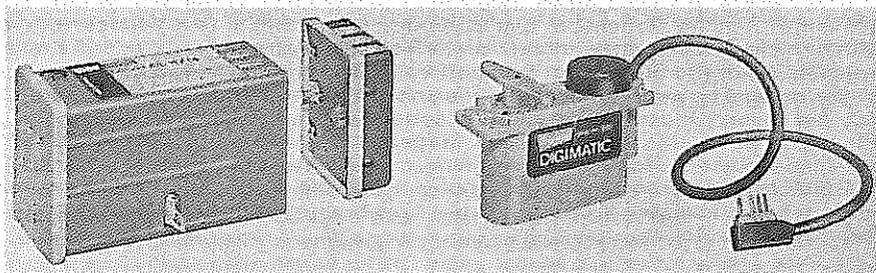


Sender DIGITAL TX 14

Bestell-Nr. 3715

Hohe Ausgangsleistung
Hohe Betriebsdauer: 8 Stunden
Robustes Stahlblechgehäuse
Griffgerechte Bedienungselemente

Knüppelaggregate austauschbar
Anzeigeelement für abgestrahlte Leistung
Neuartige zentrale Aufhängung,
dadurch beste Bedienbarkeit
Puls-längenmodulation



Empfänger DIGITAL RX 14

Bestell-Nr. 3735 8-Kanal-Grundeinheit

Bestell-Nr. 3736 6-Kanal-Ausbaustufe

SUPERHET-Empfangsteil
Ausfall-Automatik (fail-safe)
Kleine Abmessungen; geringes Gewicht
Robuster Aufbau (starke Epoxydplatten)
Hohe Trennschärfe: ± 5 kHz
Miniatur-Steckverbindungen
Zentrale Stromversorgung

2-Kanal-Rudermaschine DIGIMATIC R

Bestell-Nr. 3761

Kleine Abmessungen; geringes Gewicht
Hohe Ruderkraft
Eingebaute Rutschkupplung
Gekapselte Ausführung (Schutz vor Verschmutzung)
Präzisions-MICRO-Elektromotor
Miniatur-Flachstecker, 5stuf. Verstärker
Universell verwendbar für Ruder- und Motordrosselbetätigung

LSL FELIX SCHOBEL:

Freiflugmeisterschaften Niederösterreich

Am 25. und 26. Juni 1966 fanden auf dem Flugplatz Wiener Neustadt die diesjährigen Landesmeisterschaften für Freiflug in vier Klassen statt. Wenn an beiden Tagen auch trübes und teilweise stark windiges Wetter herrschte, gab es doch in allen Klassen spannende Kämpfe und gute Leistungen.

Am Samstag leitete LSL Schobel die Landesmeisterschaften in drei Klassen. In der Klasse F1 A/N (N1) gelang es erstmals dem „Kolibrianer“ Griehsler zu Landesehren zu kommen, nachdem der bis zum 4. Durchgang in Führung gelegene St. Pöltner Haiden wegen Bruch zum 5. Durchgang nicht mehr antrat. Zach, Wr. Neustadt, gefährdete mit einer Bestzeit im 5. Durchgang beinahe Griehsler.

In der Klasse F1 C (I) gab es mit Bramböck, Korneuburg, einen Sensationssieger. Er lag bis zum 5. Durchgang hinter dem Vorjahrsieger Ebner an 2. Stelle und erst ein „Max“ in diesem Durchgang und ein „Absauer“ Ebners sicherte ihm den Landesmeistertitel.

In der Klasse F1 B (W) ist die Tatsache bedauerlich, daß schon Jahre hindurch nur wenige starteten. Diesmal gelang es Haiden, seine beiden Vereinskollegen abzuschütteln und Landesmeister zu werden. Erfreulich ist dabei die Tatsache, daß die Leistungen der drei St. Pöltner sehr konstant sind.

Am Sonntag Vormittag fanden die LM in der Klasse F1 A (A2) unter der Leitung des stellvertretenden Landessektionsleiters Haiden statt. Bis zum Wettbewerbsbeginn um 9 Uhr gab es bei immer stürmischer werdenden Winden bereits sehr viel Bruch, und es wurde hier schon ein bißchen „Weizen vom Spreu“ getrennt. Schließlich konnten 10 der gemeldeten 44 Teilnehmer wegen Totalschaden zum 1. Durchgang nicht mehr antreten. Nach Beginn der Meisterschaft flaute der Wind wieder etwas ab, blieb aber bei bedecktem Himmel etwas böig und zeitweise turbulent richtungswechselnd. Daß gute thermische Einflüsse vorhanden waren, beweisen die 60 „Max“, die geflogen wurden. Vom Beginn weg entwickelten sich bereits spannende Positionskämpfe, die bald einen Zweikampf zwischen St. Pölten und Wiener Neustadt aufzeigten. Im Gegensatz zum Vorjahr konnte diesmal FRA-Wiener Neustadt überlegen die Mannschaftswertung vor ÖMV-NÖ/St. Pölten in der Klasse F1 A (A2) gewinnen. An dritter Stelle folgt Berndorf vor dem Vorjahrszweiten Kolibri.

Erfolgreichster Einzelsportler war zweifelsohne der Wiener Neustädter Wolfgang Zach, der in drei Klassen startete und dabei jedesmal unter den ersten drei zu finden ist, einmal (Kl. A2) sogar als Sieger aufsteht. Gefolgt wird Zach vom ÖMV-Landesobmann Haiden. Er belegte in zwei Klassen einen 1. und 2. Platz.

Am Schluß des Bewerbes konnte LSL Schobel sofort die Siegerehrung auf dem Platz vornehmen. Mit launigen Worten dankte er allen ehrenamtlichen Funktionären und überreichte den Siegern Urkunden.

ERGEBNISLISTE

Klasse F1 A / N) 7 Nennungen — 7 Starter

1. und Landesmeister 1966

Herwig Griehsler, UMSC-Kolibri	68	95	62	87	142	454
2. Alfred Haiden, ÖMV-NÖ/St. Pölten	116	170	147	10	—	443
Wolfgang Zach, FRA-Wr. Neustadt	84	74	62	58	165	443

Klasse F1 B (W) 4 Nennungen — 3 Starter

1. und Landesmeister 1966

Alfred Haiden, ÖMV-NÖ/St. Pölten	156	156	87	180	180	759
2. Hans Martin, ÖMV-NÖ/St. Pölten	90	180	122	169	165	726
3. Hans Zachhalmel, ÖMV-NÖ/St. Pölten	72	180	160	121	713	

Klasse F1 C (1) 13 Nennungen — 9 Starter

1. und Landesmeister 1966						
Ernst Bramböck, ÖMV-NO/Korneuburg	76	123	116	122	180	617
2. Oswald Ebner, ÖMV-NO/Berndorf	90	180	163	45	112	602
3. Oswald Zach, FRA-Wr. Neustadt	27	72	180	84	147	510

Klasse F1 A (A 2) 44 Nennungen — 33 Starter

1. und Landesmeister 1966						
Wolfgang Zach, FRA-Wr. Neustadt	180	180	145	180	180	865
2. Hans Zachhalmel, ÖMV-NO/St. Pölten	180	180	180	180	101	821
3. Raimund Kosel, FRA-Wr. Neustadt	94	180	180	180	180	814
4. Karl Leeb, ÖMV-NO/St. Pölten	180	66	180	180	180	786
5. Gottfried Zach, FRA-Wr. Neustadt	180	180	180	136	108	784

Mannschaftswertung Klasse F1 A (A 2)

1. FRA-Wr. Neustadt	685	814	784	2463
2. ÖMV-NO/St. Pölten	821	786	699	2306
3. ÖMV-NO/Berndorf	721	666	540	1927
4. UMSC-Kolibri	623	524	503	1650

Landesmeisterschaften in Wien

Radio Control:

Die Meisterschaften wurden in Deutsch-Wagram ausgetragen. Das Wetter war gut, was sich natürlich auf die Leistungen positiv auswirkte.

Klasse RC I — 6 Teilnehmer

1. Heinrich Spöttl, ÖMV-Orion	4026	4051	8077
2. Wilhelm Kowald, ÖMV-Orion	3542	3901	7443
3. Hermann Marzi, ÖMV-Orion	1370	3833	5203

Klasse RC III — 7 Teilnehmer

1. Gerold Hörmann, Union	1369	1375	2744
2. Hermann Marzi, ÖMV-Orion	1119	1239	2358
3. Heinrich Spöttl, ÖMV-Orion	614	1412	2026

Klasse RC IV — 6 Teilnehmer

1. Heinrich Spöttl, ÖMV-Orion	760	1432	2192
2. Gerold Hörmann, Union	1122	796	1918
3. Wilhelm Ferdan, ÖMV-Nord	508	894	1402

Eine Augenweide war es, den Motorseglern zuzusehen. Ruhig zogen die Segler ihre Kreise und mußten zum Schluß noch heruntergedrückt werden, um nicht die vorgeschriebene Maximalzeit zu überschreiten. Der Sieger flog wieder mit seiner selbstgebauten Dezimeter-Anlage und zeigte gutes Können.

Klasse RC/MS — 6 Teilnehmer

1. Helmut Rabel, ÖMV-Fünfhaus	502	553	1055
2. Wilhelm Ferdan, ÖMV-Nord	430	570	1000
3. Erwin Hörmann, Union	433	529	962

Freiflug:

Wie alle Jahre, wurden die Wiener Freiflugmeisterschaften in Wiener Neustadt ausgetragen. Auch hier spielte das Wetter einigermaßen mit und so konnten alle 3 ausgeschriebenen Klassen gut über die Bühne gehen.

Klasse I — Nach langer Zeit konnte man wieder einen „alten Hasen“ sehen, der sich seinen Nachwuchs gleich mitbrachte. Doffi Semotan hat wieder mitgemischt, wiewenig sein Sohn den Vater überrundete. Nur dem Umstand, daß des Spröß-

lings Flugmodell beim 3. Durchgang unprogrammgemäß verduftete, kostete diesem den sicheren Sieg. Es ist zu hoffen, daß der Vater seinen Sohn zum guten Klasse-I-Flieger managt.

1. Herb. Taborsky, ÖMV-Schulgemeinde	56	76	155	120	140	547
2. Rudolf Semotan, ÖMV-Schulgemeinde	131	180	180	0	0	491
3. Adolf Semotan, ÖMV-Schulgemeinde	74	39	41	45	127	326

In der Klasse W siegte erwartungsgemäß der ehemalige Lehrling von Franz Breith, der aus beruflichen Gründen nicht mehr zum Fliegen kommt.

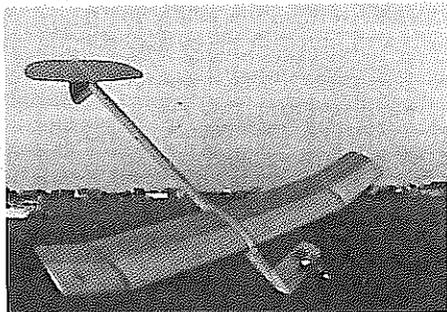
1. Johann Gürtler, ÖMV-Schulgemeinde	131	81	150	180	92	634
2. Friedrich Fuxa, Union	90	50	81	118	180	519
3. Oskar Czepa, Union	58	85	180	127	53	501

Die meisten Teilnehmer gab es natürlich in der Klasse A II. Insgesamt 38 Nennungen wurden abgegeben, von denen 30 wertbare Flüge erzielen konnten. Da der Wind etwas zugenommen hatte, gab es etliche Brüche, die ein Weiterfliegen vereitelten. Auch in dieser Klasse flog ein ehemaliger „alter Hase“ mit und konnte sogar Sieger werden. Hervorgehoben muß aber besonders der junge Drittplacierte werden, der mit seinen 14 Jahren nun schon des öfteren in der Spitzengruppe anzutreffen ist. In dieser Klasse ist es besonders erfreulich, viele Jugendliche vorzufinden, die auf guten Nachwuchs hoffen lassen.

1. Oskar Czepa, Union	180	79	180	180	156	775
2. Gerhard Leitner, ÖMV-Fünfhaus	164	180	68	180	141	733
3. Werner Zednicek, ÖMV-Schulgem.	62	180	180	180	114	716
4. Hans Hoyer, ÖMV-Kagran	180	180	59	166	71	656
5. Herb. Taborsky, ÖMV-Schulgemeinde	87	158	69	98	180	592

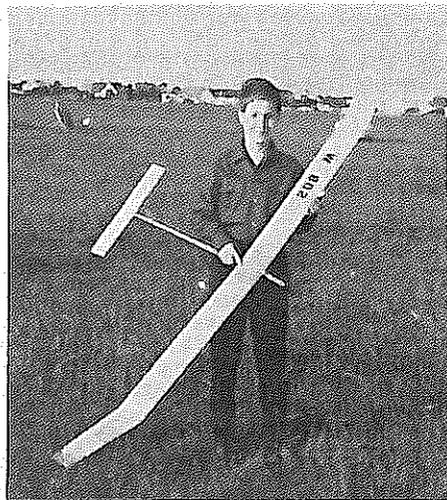
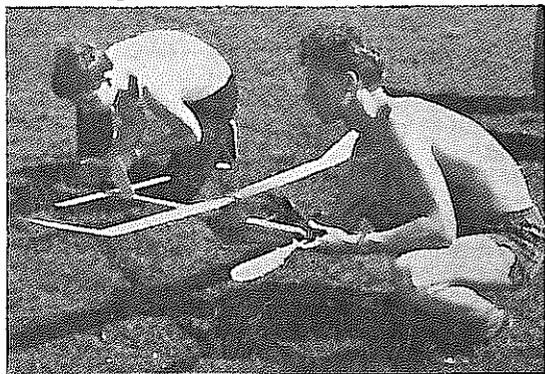


V. l. n. r.: 2. G. Leitner, 1. O. Czepa, 3. W. Zednicek
Sieger im Wakefield, J. Gürtler



Klasse-I-Standard-Modell von E. Jedelsky

Erst 14 und schon Dritter in A 2:
W. Zednicek, ÖMV-Schulgemeinde



Erste Salzburger ASVÖ-Jugendmeisterschaft im Freiflug

Am 26. Juni 1966 veranstaltete der Luftsportverband Salzburg, Modellfluggruppe, zusammen mit dem ASVÖ im Ibmer-Moos bei Lamprechtshausen die erste Salzburger Jugendmeisterschaft in der Internationalen Modellflugklasse FIA. Teilnahmeberechtigt waren alle Modellflieger, die das 16. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten. Von 15 Anmeldungen waren, bedingt durch das schlechte Wetter an den Vortagen und am frühen Morgen des Wettbewerbstages, nur 9 Teilnehmer am Start erschienen. Zwar regnete es nicht, aber ein mit Regengewolken verhangener Junimorgen und ein heftiger Nordwestwind wurde den Startern beschert. Um 9 Uhr konnte der Wettbewerb durch den ASVÖ-Landesfachwart und Obmann der LSV-Modellfluggruppe Ing. Ernst Reitterer eröffnet und in drei Stunden abgewickelt werden. Trotz mörderischem Wind (bis 10 m/sec) wurden insgesamt vier Maxima geschafft. Obwohl die Modelle in drei Minuten eine enorme Strecke zurücklegten, gelang es einem Teilnehmer, nach einer vollen Zeit, sein Flugmodell rechtzeitig wieder aufzufinden und den nächsten Durchgang zu fliegen. Dies sicherte dem 14jährigen Hauptschüler Gerhard Draschwandtnr den Meistertitel, denn die anderen drei Konkurrenten, die ein Max. flogen, hatten das Pech, ihre Modelle zu verlieren. Nach der Siegerehrung konnte bei einer ausgedehnten Suchaktion ein „Ausreißer“ wieder gefunden werden, die beiden anderen Modelle blieben bis jetzt verschollen.

Der Erste, der sein Modell bisher nicht finden konnte, flog den sogenannten „Eröffnungsflug“ dieser Meisterschaft überhaupt. Man sah das Modell in großer Entfernung und Höhe bremsen, allerdings erst nach 4 min! Jede Suchaktion in dem vermeintlichen Gebiet blieb bisher erfolglos.

Der Zweite, ein 12jähriger Teilnehmer, der Jüngste von allen, hatte das große

Pech, daß die Thermikbremse nicht funktionierte. Das Modell entflog ebenfalls beim ersten Durchgang in enormer Höhe in den Wolken. Zwei Modelle gingen gleich beim ersten Hochstart zu Bruch.

Außer einem Amigo I und einem KÖC flogen die Teilnehmer die bekannte Konstruktion „Max-Man“, das Hochleistungssegelflugmodell von Dipl.-Ing. Horst Wagner.

Zusammenfassend gesagt, gab es einen harten Kampf für die Jüngsten unter den Modellfliegern, aber alle bestanden diese ernste Prüfung auf dem manchmal steinigem Weg des Modellflugsports.

Zur Siegerehrung waren der Aero-Club-Landesverbandspräsident Hannes Wolf und der Obmann des LSV-Salzburg, Sektion Segelflug, Georg Fennes, erschienen. Herr Hans Wolf richtete in sehr herzlichen Worten eine Ansprache an die Jugend, er sprach jenen Trost zu, die ihr Modell verloren hatten und richtete an alle Teilnehmer die ernste Mahnung, neben dem schönen Modellflugsport nicht das Lernen zu vergessen!

Eine Befragung nach den beruflichen Zielen der jungen Modellflieger ergab ein interessantes Bild. Alle wußten genau, welchen Beruf sie einmal ergreifen wollen. Hauptsächlich sind es natürlich Berufe der modernen Technik: Flugzeugbau, Radio-Fernsehen, Elektronik und Wissenschaft. Daher ist es nicht überraschend, wenn sich diese Jugend dem technischen Modellbau und speziell dem lehrreichen Hobby Flugmodellbau und Modellflug widmen.

An dieser Stelle soll noch Herrn Bundesminister für Landesverteidigung Dr. Prader, der Fa. Porsche Salzburg, der Fa. UHU und vielen namhaften Salzburger Firmen, vor allem aber auch dem ASVÖ, dem LV-Salzburg und dem LSV gedankt werden, die durch die Stiftung von Ehren- und Sachpreisen soviel zum guten Gelingen dieser ersten Jugendmeisterschaft in Salzburg beigetragen haben.

Hier nun die Ergebnisliste (15 Nennungen, 9 Starter):

1. und Jugendmeister 1966

Gerhard Draschwandtnr, 14 Jahre

2. Wilhelm Ehrentraut, 15 Jahre

3. Robert Bacher, 15 Jahre

4. Kurt Strobl, 12 Jahre

112	180	52	64	68	476
31	129	74	121	102	457
131	101	180	—	—	412
55	96	68	40	51	310



Wakefeld-Modelle werden startklar gemacht

Foto: Semolan

ALPENPOKAL DER STADT WIEN

Emsiges Treiben bei der Ergebnistafel

Foto: Krill

