

austroflug modellflug

IN DIESEM HEFT:

UM EIN HAAR
WELTMEISTER



WELTMEISTERSCHAFT
IM SAALFLUG



DOLOMITEN- UND
KOLIBRI-POKAL



RC IM WESTERWALD

10/11/1966



HANS NIEDERWIMMER:

Um ein Haar „Weltmeister“!

Durch die Entsendung einer Mannschaft zu den Weltmeisterschaften im Fesselflug nach England hat Österreich in dieser Sparte auf Weltebene Beachtung erlangt und es dürfte schwer sein, den erreichten Erfolg auch weiterhin zu bewahren. Die Vorbereitungen wurden mit den Ausscheidungen bei internationalen Wettkämpfen in Salzburg, Stuttgart und Varasdin eingeleitet und dauerten bis zur letzten Minute mit Training und Anfertigung der Maschinen sowie Testen der Motoren und dergleichen mehr. Der Termin rückte immer näher und damit stieg auch die Nervosität. Die Trainingsflüge, die pausenlos bei jeder Witterung in Salzburg durchgeführt wurden, waren erfolgversprechend und auch in der Hauptklasse, dem Mannschaftsrennen, einhellig gleich. Auch in der schnellen Klasse, dem Geschwindigkeitsflug, wurden ansprechende Zeiten geflogen und es war für die Akrobaten nicht leicht, auch zu Trainingsflügen zu kommen, da die Piste fast immer ausgelastet war und die „Kleinen“ immer den Platz behaupteten. Kurz gesagt, es wurde alles versucht und unternommen, um die Farben „Rot-Weiß-Rot“ in England würdig vertreten zu können. Der Abflug aus Salzburg wurde noch in letzter Minute auf den 24. August vorverlegt und wir hatten dadurch auch die Möglichkeit, noch kurz vor dem großen Rennen einige Trainingsflüge auf der Insel mit den übrigen Nationen zu absolvieren, um uns mit dem Wind vertraut zu machen.

Die Verabschiedung der Mannschaft wurde in feierlicher Form durch Landesverbandspräsidenten Hans Wolf, nach einem vom Landesverband Salzburg gestifteten Abschiedsessen im neuen Salzburger Flughafengebäude durchgeführt, wobei Wolf auch die Grüße des Präsidenten Franz Grubhofer übermittelte. Als Vorsitzender der ONF erledigte Wolf auch die sportliche Verabschiedung, wobei die Mannschaft auf einen fairen und kameradschaftlichen Wettkampf vergattert wurde. Die Mannschaft, die in einheitlichen Anzügen angetreten war, dankte für den herzlichen Abschiedsgruß und versicherte, alles sportliche Können daranzusetzen, um die Farben Österreichs würdig zu vertreten. Vizepräsident Georg Kopp überbrachte die Grüße der Landessportorganisation Salzburg und wünschte der Mannschaft „Holm und Leistenbruch“ und einen guten Flug sowie eine gesunde Wiederkehr nach Österreich. Die Zeit zum Abflug rückte immer näher und es war erstaunlich und für uns eine große Freude, daß sich trotz der späten Stunde (23.45 Uhr) so viele Sportfreunde und natürlich auch Angehörige zum Abflug eingefunden hatten.

Es gab noch ein letztes Verabschieden und ab ging es zum Flugzeug. Die Sorgen mit dem Gepäck und den Flugmodellen waren in Salzburg nicht groß, da wir von AUA bevorzugt behandelt wurden. In der Maschine wurden einige, deren erster Flug es war, „ruhiger“, aber nach dem Start hat sich auch diese Scheu gelegt und wir flogen einen schönen und nie zu vergessenden Nachtflug, teils durch Regen und teils durch eine klare Nacht in einer zu kurzen Zeit von nur 2½ Stunden bis London.

Titelbild: Frau Szafranska (Schweiz) mit dem RC-IV-Modell ihres Mannes beim Dolomitenpokalfliegen in Lienz

In London angekommen, begann die Arbeit und die Sorge um die Modelle, die in vorbildlicher Kameradschaft durchgeführt wurde. Das Gepäck wurde empfangen, die Modelle mit Herzklopfen, da sie von Trägern nicht fachmännisch getragen wurden, vor das Flughafengebäude befördert, in die Taxis eingeladen, aus den Taxis ausgeladen usw.; es war neben Arbeit und Strapazen auch eine „Gaudi“ und vor allem ein Herzklopfen für die Kunstflieger, denn die hatten die größten Modelle und auch den meisten Platz benötigt. Wir fuhren ab London Flughafen mit nur zwei Taxi (11 Mann, 27 Gepäckstücke, 3 Kunstflugmodelle, 6 Team- und 6 Geschwindigkeitsmodelle) bis Bahnhof Kings Cross. Es dürften 30 km gewesen sein und wir sind gerade um 5 Minuten zu spät gekommen, um den Zug nach Newark zu erreichen und mußten auf den nächsten Zug bis 08.20 Uhr auf dem Bahnhof frierend warten. Die Zeit wurde in einem noch offenen Warteraum teils mit Schlafen und teils mit Wache bei den Gepäckstücken verbracht. Im Zug, der nicht ganz sanft und mit etwa 140 km/h durch die 250 km lange Fahrstrecke brauste, wurde um etwa 10.30 Uhr nach einigen Nickerchen und auch Andenken auf Hose und Hemd durch den ersten englischen Kaffee in Newark gewechselt und wir luden unsere Sachen im Blitztempo auf einen Triebwagen um, der uns in etwa 30 Minuten nach Lincoln brachte. Wieder die Gepäcksorgen, aber diesmal wurden 2 „Radlböcke“ mit „schwarzer Führung“ angeheuert, die uns glücklich und nur für eine Nacht in das „Grand Hotel“ von Lincoln brachten.

Nach der Einweisung in die Zimmer mußten wir uns orientieren, was nicht ganz leicht war, da das Haus unzählige Stiegen und Gänge hatte und im wahrsten Sinn des Wortes nicht dem Rang eines „Grand Hotels“ entsprach.

Training und Platzwahl

Nach einer kurzen Erfrischung wurde sofort mit einem Autobus das Trainingslager aufgesucht und in das Training eingeschaltet. Das Training war nicht leicht, da wie alle Tage ein starker Wind ging, der auch mehr Konzentration erforderte. Das Training wurde bis zum Abend durchgeführt und nach dem Abendessen ersehnte jeder schon das Bett, da vom Zeitpunkt des Abfluges am Vortag kein Auge zugemacht werden konnte. Der Freitag begann für die Mannschaftsrenner am Vormittag mit weiterem Training und für die übrigen mit Quartiermachen. Wir fuhren wieder mit 2 Taxi und allem Gepäck in das Camp und nach Einweisung belegten wir unsere neue Unterkunft. Wir hatten Glück, daß wir gleich im Parterre einen Schlafraum für 12 Mann bekamen, mußten dadurch aber auch einen englischen Funktionär beherbergen, den die anderen wegen seiner „nächtlichen Ruhestörungen“ nicht bei sich haben wollten. Der Nachmittag wurde zur allgemeinen Beschnupperung ausgenützt und auch die Kampfstätte genau begutachtet. Nach der Bauprüfung, die nicht minder mit Sorgen belastet war, da wir bis auf eine Maschine keine nationalen Buchstaben angebracht hatten, wurde der Abend mit der Anbringung der Buchstaben ausgefüllt, wobei es auch schwarze Finger gab. Die Mannschaftsführerbesprechung dauerte bis knapp vor 24.00 Uhr und trotz der vorgeschrittenen Stunde waren fast alle in ihren Betten wach, um die Neuigkeiten noch zu erfahren. Für FG wurde die Platznummer 6, für FK die Nummer 15 ausgegeben und im Mannschaftsrennen mußten wir im ersten Rennen mit Schweden und der Schweiz, im zweiten mit Finnland und Canada und im dritten mit USA und Deutschland fliegen. Kurz und gut, die Partner wurden noch unter der Decke studiert und mit mehr oder weniger Herzklopfen verging die erste Nacht im Camp. Durch die günstige Platzwahl mußten wir nicht als Erste aus den Betten sein, da schon um 06.00 Uhr die Prüfungsflüge angesetzt waren.

An der Spitze der Liste ...

Nicht ganz günstig wurde die Eröffnungszeremonie um 9.30 Uhr angesetzt, da schon alle Konkurrenzen geflogen wurden und wegen der Eröffnung unterbrochen werden mußten. Mit Fanfaren und der Flaggenhissung und einer kurzen Ansprache wurde der Reigen eröffnet und auch pünktlich nach Zeitplan wieder mit dem Fliegen weitergeführt. Für uns gab es manches Herzklopfen, das uns auch bis zum Abend des zweiten Tages begleitete, als wir lange Zeit an der Spitze der Ergebnisliste standen und erst am Abend durch die USA an die zweite Stelle verwiesen wurden. Freude und Herzklopfen begleiteten uns die ganze Nacht und auch besonders den

zweiten Tag, bis endlich der letzte „Gefährliche“ das Rennen beendete und wir uns noch immer unter den Finalisten befanden. Die Freude war groß und die Diskussionen enorm und der Traum vom Weltmeister stand damit offen. Im Kunstfluglager wurden die Figuren pausenlos in den englischen Wind gezeichnet und es ist uns unerklärlich, daß trotz einem sehr sauber geflogenen Programm unsere Leute nur bis knapp in das Mittelfeld kamen. Bei den „Schnellen“ waren die Flüge der Amerikaner derart niederschmetternd, daß jeder mit Nervosität in das Rennen ging und auch dadurch die Ausfälle zustande kamen. Trotz allem wurden die Österreicher von allen Nationen und in allen Klassen mit kritischen Augen beobachtet und vor allem wurde der Motor mit größtem Interesse begutachtet.

Am zweiten Tag hatten wir in FG Platznummer 11, in FK Nummer 3 und im Mannschaftsrennen mußten wir mit Deutschland und England im ersten Rennen, mit Frankreich und Kanada im zweiten und im dritten mit Belgien fliegen. Der Montag war einerseits eine große nervliche Belastung — wie wird das Finalrennen ausgehen — und andererseits eine große Freude, denn recht viel konnte nicht mehr passieren, da wir doch unter den Finalisten waren und damit einen sicheren dritten Platz in der Tasche hatten. Es war genügend Zeit, sich zu diesem Schaulaufen vorzubereiten, wenn auch die Jury die Finalmodelle einer gründlichen Kontrolle unterzog. In Kunstflug und Geschwindigkeit wurden auch die Endläufe geflogen, wobei sich für uns nichts wesentliches ergab und wir uns auch schon mit den Tatsachen abgefunden hatten. Am Abschlußtag gab es vieles zu sehen und es wurde auch wie immer „fachgesimpelt“. Wenn auch der Montag mit einem Regenschauer kurz unterbrochen wurde, so konnte trotz allem das Programm zeitplanmäßig auf die Minute eingehalten werden. Man hatte auch Zeit, die Konkour-Modelle und die Fuchsjäger zu bestaunen sowie die reichhaltige Modellausstellung zu besichtigen. Auch wurde von der RAF ein Flugprogramm mit Düsenmaschinen gezeigt, das so manchem bei ihren Tiefflügen das Herz fast zum Stehen brachte.

Eine halbe Sekunde entscheidet

Pünktlich um 16.00 Uhr war das Finalrennen angesetzt und es hatten sich dazu alle Anwesenden, zum Großteil mit Kameras bewaffnet, sowie die große Masse von Zuschauern, es dürften zusammen ungefähr 5000 gewesen sein, um die „Arena“ versammelt und harrten erwartungsvoll der Ergebnisse. Die Aufregung bei Veranstalter, Jury, Funktionären und Finalisten war zum Siedepunkt angestiegen und alle harrten der Dinge. Es wurde noch die Platzwahl ausgelost, die Plätze bezogen und das „Warmlaufen“ eingeleitet. Mit tonstarker Begleitung der Zuschauer begann das Rennen und es war nicht einfach, alles zu übersehen: die Rundentafel, die Strafpunkteln und die Finalisten. Es war spannend vom Anfang bis zum Ende und bis zur letzten Runde konnte nicht eindeutig festgestellt werden, wer gesiegt hat. Das Rennen zwischen USA und Österreich war derart knapp, daß es nur mit einer halben Sekunde Unterschied, die auf eine Sekunde aufgerundet wurde, abgeschlossen wurde. Die UdSSR wurde mit Abstand auf den dritten Platz verwiesen. Nach dem Rennen gab es Gratulationen am laufenden Band, die Kameras waren im vollen Einsatz. Nachmals wurden die Modelle auf Herz und Niere geprüft und in der Zwischenzeit wurde der offizielle Schlußakt durch die Einholung der Flaggen und einen Musikzauber durchgeführt. Mit Freud und Leid zogen die Teilnehmer von der Kampfstätte und im Lager der Österreicher herrschte freudige Stimmung durch das gute Abschneiden des Grazer Teams.

Der Abend wurde gesellschaftlich ausgefüllt und es gab wie immer ein schönes Fest, welches durch die Siegerehrung und Austausch von Geschenken und natürlich auch Abzeichen bis über den „Zapfenstreich“ dauerte. Befremdend waren die Ehrenpreise, die reine Firmenreklamen waren und dem Rang einer WM nicht entsprachen. Der Rest der Nacht wurde noch kurz in den Betten verbracht und schon zeitig in der Früh wurde nach kurzem Händedruck das Camp mit Autobus verlassen und ab ging es wieder Richtung London. Es war nicht leicht, für die eine Nacht eine Unterkunft zu bekommen, aber durch Hilfe der Österreichischen Botschaft wurde uns eine Jugendherberge vermittelt, wo ein Teil der Mannschaft nächtigte, der Rest war in einem Hotel untergebracht. Die Zeit in London verging zu schnell und jeder konnte nur die markantesten Sehenswürdigkeiten im Blitztempo bestaunen.

Am Flughafen wurden gleich Abfertigung und Abgabe des Gepäcks erledigt und wir hatten noch ein wenig Zeit zum Einkauf von Andenken und Besichtigung des großen Flughafens. Pünktlich wurde abgeflogen, wir hatten einen schönen Flug und landeten in Salzburg um 14.30 Uhr. Von seiten des ÖAeC, LV-Salzburg, wurden wir durch Vizepräsident Georg Kopp mit herzlichen Worten empfangen.

Es war schön, aber auch anstrengend; wir waren die Tage voll ausgelastet und hatten überall entsprechende Bewunderung durch die Einheitlichkeit der Kleidung ausgelöst und es freuten sich alle mit uns über den schönen Erfolg. Abschließend möchte ich als Mannschaftsführer allen Stellen, die uns Unterstützung angedeihen ließen, den herzlichsten Dank aussprechen. Auch der Mannschaft möchte ich für Kameradschaft und sportlichen Einsatz herzlich danken und dies mit dem Wunsch verbinden, auch weiterhin mit voller Kraft und Idealismus sich dem leider in Österreich wenig betriebenen Sport zu widmen und sich für die kommenden Weltmeisterschaften mit neuen Leistungen zu festigen.

Ergebnisse

Mannschaftswertung SPEED

	total (km/h)
1. USA	727,02
2. BRD	666,73
3. ČSSR	660,36
4. Großbritannien	641,73
5. Ungarn	639,52
6. Italien	632,44
7. Frankreich	623,18
8. Schweden	384,79
9. Österreich	372,51
10. Holland	206,09
11. Israel	194,59
12. Dänemark	162,51

Mannschaftswertung TEAM RACING

1. ČSSR	14,25
2. USA	14,33
3. Ungarn	14,42
4. BRD	14,52
5. Finnland	15,04
6. GB	15,26

Mannschaftswertung

KUNSTFLUG

1. USA	17473
2. ČSSR	16221

3. Italien	15597
4. UdSSR	15452
5. Holland	15329
6. Finnland	14850
7. Ungarn	14661
8. GB	13719
9. BRD	13246
10. Frankreich	13079
11. Österreich	12941
12. Schweiz	11258
13. Polen	10016
14. Irland	9833
15. Belgien	9580

Einzelwertung SPEED

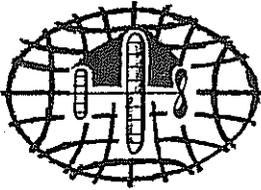
	1. Durchgang		2. Durchgang		3. Durchgang	
	km/h	m.p.h.	km/h	m.p.h.	km/h	m.p.h.
1. W. Wisniewski, USA	258,99	160,93	—	—	—	—
2. R. Theobald, USA	241,61	150,13	—	—	—	—
3. C. Schuette, USA	226,42	140,69	226,42	140,69	222,22	138,08
4. J. Sladky, ČSSR	225,00	139,81	215,57	133,95	220,86	137,24
5. F. Zilliken, BRD	216,87	134,77	—	—	225,00	139,81
30. P. Bugl, Österreich	—	—	192,51	119,62	—	—
31. J. Fischer, Österreich	—	—	—	—	180,00	111,85
33. H. Freundt, Österreich	—	—	—	—	—	—

Einzelwertung TEAM RACING

	1. Durchgang	2. Durchgang	Gesamt
1. Stockton/Jehlik, USA	4,28	4,25	9,22
2. Hohenberg/Türk, Österreich	4,33	—	9,23
3. Sharovalov/Radchenko, UdSSR	5,22	4,25	10,35
4. Gurtler/Klemm, ČSSR	4,36	6,10	—
5. Turner/Hughes, Großbritannien	6,35	4,42	—
24. Kropf/Russ, Österreich	5,04	5,21	—
48. Fischer/Meusberger, Österreich	—	—	—

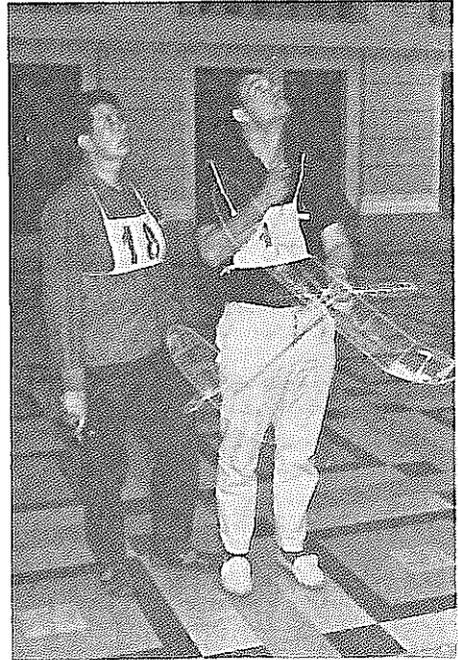
Einzelwertung KUNSTFLUG

	Durchgang			Gesamt
	1	2	3	
1. J. Gabris, ČSSR	2539	2917	3096	6013
2. J. Silhavey, USA	2584	2870	3012	5882
3. L. McFarland, USA	2635	2886	2992	5878
4. S. Woolley, USA	2690	2766	2947	5713
5. J. Karl, Finnland	2753	2715	2835	5588
27. E. Mothwurf, Österreich	2188	1780	2399	4587
32. H. Türk, Österreich	2081	2268	—	4349
38. G. Kaiser, Österreich	1926	2079	1905	4005



Österreichischer Erfolg auch in Debrecen

Der Salzburger Manfred Koller errang bei den Saalflugweltmeisterschaften in Ungarn einen beachtlichen 6. Platz, nachdem er sogar bis zum 4. Durchgang an 3. Stelle lag. Es ist das erste Mal, daß ein Österreicher an einer Saalflugweltmeisterschaft teilgenommen hat. Umso beachtlicher ist der Erfolg Kollers, der in der Zwischenzeit außerdem zwei österreichische Saalflugrekorde aufgestellt hat. In der nächsten Nummer wird ein ausführlicher Bericht mit Bildreportage folgen. Voraus die Ergebnisse:



Weltmeister Beck, Deutschland, und unser Sechstplacierter, M. Koller

Einzelwertung der Weltmeisterschaft für Saalflugmodelle 1966:

Name	Land	2 beste Flüge		Endwertung
1. H. Beck	BRD	32 : 42	32 : 12	64 : 54
2. J. Bilgri	USA	30 : 48	29 : 35	60 : 23
3. R. Hyvärinen	Finnland	27 : 14	26 : 59	54 : 13
4. J. Kalina	ČSSR	30 : 46	23 : 09	53 : 55
5. P. A. Romak jr.	USA	27 : 51	25 : 30	53 : 21
6. M. Koller	Österreich	27 : 13	25 : 52	53 : 05
7. Z. Ocsödy	Ungarn	27 : 52	24 : 57	52 : 49
8. E. Hamalainen	Finnland	26 : 12	24 : 40	50 : 52
9. W. Strattner	BRD	25 : 08	23 : 07	48 : 15
10. G. Várszegi	Ungarn	24 : 02	24 : 00	48 : 02
11. K. Vogler	BRD	23 : 57	23 : 51	47 : 48
12. F. Cummings	USA	23 : 15	23 : 14	46 : 29
13. H. Raulio	Finnland	23 : 43	22 : 35	46 : 18
14. K. Biró	Ungarn	25 : 15	20 : 46	46 : 01
15. O. Hints	Rumänien	23 : 01	21 : 42	44 : 43
16. J. Gabris	ČSSR	22 : 22	21 : 59	44 : 21
17. V. Kmoh	Jugoslawien	24 : 36	18 : 42	43 : 18
18. D. Chlubna	ČSSR	23 : 42	17 : 40	41 : 22
19. T. Strozberger	Jugoslawien	20 : 59	20 : 21	41 : 20
20. G. Leopold	Jugoslawien	22 : 42	16 : 38	39 : 20
21. M. Teuth	Rumänien	19 : 22	18 : 30	37 : 52
22. I. Serban	Rumänien	16 : 45	16 : 17	33 : 02

Kolibri-Pokal 1966

Eine Woche nach den Europameisterschaften für Hangflug in Deutschland waren Österreichs Hangflieger mit einigen ausländischen Hangflugspezialisten am ersten Tage des „Kolibri-Pokal 1966“ auf dem Kölbling bei Herzogenburg vereinigt. Bei starken Winden zwischen 8 und 16 m/sec wurden sowohl an die Modelle als auch an die den abschießenden Modellen nachhetzenden Konkurrenten die größten Anforderungen gestellt. Wie bei derartigen Witterungsbedingungen nicht unerwartet, gab es auch ein großes Favoritensterben. So landeten z. B. Landesmeisterschaftszweiter Zach (Wr. Neustadt), Exstaatsmeister Schobel, Europameisterschaftssexter Lugbauer (beide Obergrafendorf) und Exstaatsmeister Hübinger (Wr. Neustadt) im geschlagenen Feld. Aber auch Landesmeister Hlavka (St. Pölten) rangierte nach dem ersten Wettbewerbstag nur auf dem 6. Rang.

In der Mannschaftswertung gab es von Beginn an spannende Positionskämpfe. Bis zum dritten Durchgang führte von den sieben gemeldeten Mannschaften Kolibri I vor St. Pölten II und Hof/Berlin. Die Ausländer setzten sich jedoch an die Spitze, die sie am ersten Wettbewerbstag auch nicht mehr abgaben. St. Pölten II verwies Kolibri I nach dem 5. Durchgang mit 9 Punkten Vorsprung auf den 3. Platz.

Bester Einzelkombinierer nach dem ersten Tag war Karl Lintner von St. Pölten II.

Damit wurde die Entscheidung in allen Klassen und Kategorien auf Sonntag, den zweiten Wettbewerbstag und auf den Flugplatz Völtendorf verschoben.

Die ganze Nacht — bis zum Wettbewerbsbeginn — herrschte strömender Regen. Doch der Wettergott hatte ein Einsehen: Als um 8 Uhr der erste Durchgang begann, herrschte nur schwacher Wind und es wurden auch trotz regenschwerer Luft bereits 3 „Max“ erzielt. Während in der Einzelkombination vorerst keine Änderung stattfand, konnte sich in der Mannschaftswertung Kolibri I nach dem zweiten Durchgang wieder vor St. Pölten II und näher an die führende Mannschaft Hof/Berlin schieben. Nach dem dritten Durchgang wurde die führende Mannschaft von den stark drängenden Wr. Neustädtern überholt, welche sich mit 10 Sekunden vor Kolibri I setzten. Zu Beginn des vierten Durchganges kam die Sonne durch, was sich auf die Flugleistungen positiv auswirkte. Wr. Neustadt ging souverän in Führung, gefolgt von Kolibri I. Nach dem vierten Durchgang war Vortagsieger Lintner (Obergrafendorf) in der Einzelkombination noch knapp in Führung vor Kosel (Wr. Neustadt) und Peter Schobel (Kolibri). Erst der fünfte Durchgang brachte die Entscheidung: je eine gute Zeit von Lintner und Schubert (Sohn) und je ein schwächeres Abschneiden von Kosel und Schobel fixierte folgende Endreihung in der Einzelkombination:

Lintner siegte unangefochten vor Kosel, und Werner Schubert verwies Peter Schobel vom dritten auf den vierten Platz.

In der Mannschaftswertung siegt FRA-Wr. Neustadt überlegen vor UMSC-Kolibri I. Pünktlich um 16 Uhr fand im überfüllten Festsaal der Marktgemeinde Obergrafendorf die Siegerehrung statt.

Wettbewerbsleiter Direktor Streyczek begrüßte den Vertreter der Union-Bundesleitung Sekt.Chef Dr. Frcek, die Mitglieder der Jury, Söltner (Nürnberg) und Haiden (OMV-Landesgruppenobmann von Niederösterreich) sowie den Union-Bundesfachwart Direktor Schobel. Er dankte allen Funktionären, den Mitgliedern der Jury und allen Wettkämpfern, die alle mit beigetragen haben, daß der vierte internationale Kombinationswettbewerb um den „Kolibri-Pokal 1966“ so reibungslos vonstatten ging. Er dankte auch der Union-Bundesleitung und Landesleitung Niederösterreich und dem OMV-Niederösterreich für die Bereitstellung der Ehrenpreise und Ehrengeschenke.

Sekt.Chef Dr. Frcek fand zur Siegerehrung Worte der Anerkennung für die Sportler, den Flugmodellisport und die Funktionäre, ohne die es nun einmal nicht gehe. Vor der Ehrung überreichte er an verdienstvolle Funktionäre Erinnerungsgeschenke. Mit Bundesfachwart Schobel, welcher einen launigen Kommentar über den Ablauf des Bewerbes gab, überreichte er die Wander- und Ehrenpreise.

Für nächstes Jahr liegen bereits die Zusagen einer Beteiligung einer starken Schweizer und einer starken italienischen Mannschaft vor.

Ergebnisse:**Klasse N 1/M:**

1. Adolf Zichtl	61	30	89	31	7	218
2. Felix Schobel jun.	42	24	5	39	32	142
3. Ernst Schobel	35	3	—	—	—	38
4. Herwig Griehsler	15	10	—	—	—	25

Klasse A 2/M (30 Starter):

1. Karl Lintner	218	8	300	300	179	1005
2. Raimund Kosel	268	160	140	156	163	887
3. Helmut Schubert	88	300	153	177	142	860
4. Werner Schubert	107	160	300	158	119	844
5. Peter Schobel	300	87	155	184	114	840
6. Hans Hlavka	151	98	221	109	51	630
7. Adolf Zichtl	120	61	300	84	62	627
8. Hans Egert	174	43	132	120	72	541
9. Clemens Schobel	197	58	112	89	66	522
10. Felix Schobel	30	—	105	191	190	516

Klasse N 1:

1. Adolf Zichtl	67	138	38	57	47	347
2. Ernst Schobel	92	47	55	28	42	264
3. Felix Schobel jun.	74	69	—	7	31	181
4. Herwig Griehsler	49	33	—	—	—	82

Klasse A 2 (27 Starter):

1. Rudolf Höbinger	180	180	90	155	139	744
2. Wolfgang Zach	167	78	180	180	103	708
3. Josef Huttmann	131	103	168	44	180	626
4. Karl Lintner	69	106	180	113	131	598
5. Raimund Kosel	115	95	101	180	98	589
6. Alexander Zavodsky	144	176	72	82	58	542
7. Wilhelm Benesch	95	83	48	152	155	533
8. Hans Zachhalmel	180	28	47	180	88	523
9. Werner Schubert	122	91	85	89	141	518
10. Herbert Taborsky	111	102	64	180	48	515

Kombinationsklasse N 1/N 1/M (II):

1. Adolf Zichtl, UMSC-Kolibri III	477
2. Ernst Schobel, UMSC-Kolibri III	286
3. Felix Schobel jun., UMSC-Kolibri III	266
4. Herwig Griehsler, UMSC-Kolibri III	97

Mannschaftskombination:

1. FRA-Wr. Neustadt (Kosel, Höbinger, Zach)	2889
2. UMSC-Kolibri I (Peter Schobel, Felix Schobel, Clemens Schobel)	2501
3. ÖMV-Niederösterreich/St. Pölten II (Lintner, Benesch, Lugbauer)	2495
4. Hof/Berlin (Werner Schubert, Helmut Schubert, Ludwig)	2381
5. ÖMV-NO/St. Pölten I (Hlavka, Huttmann, Zavodsky)	2351
6. UMFC-Kolibri II (Zichtl, Plankl, Griehsler)	1434
7. Union Linz (Jaksch, Hofstadler, Brand)	1030
8. UMSC-Kolibri III (Zichtl, Ernst Schobel, Felix Schobel jun.)	1029

Kombinationsklasse A 2-A 2/M:

1. Karl Lintner	ÖMV-St. Pölten II	1201
2. Raimund Kosel	FRA-Wr. Neustadt	1121
3. Werner Schubert	Hof/Berlin	1024
4. Peter Schobel	UMSC-Kolibri I	954
5. Helmut Schubert	Hof/Berlin	944
6. Rudolf Höbinger	FRA-Wr. Neustadt	919
7. Wolfgang Zach	FRA-Wr. Neustadt	859
8. Hans Hlavka	ÖMV-St. Pölten I	835
9. Felix Schobel sen.	UMSC-Kolibri I	784
10. Josef Huttmann	ÖMV-St. Pölten I	776

Internationaler RC-I-Wettbewerb im Westerwald

Der Modellbauclub Mittelrhein mit seinem Sitz in Oberbieber feiert heuer seinen 10jährigen Bestand. Dieses Ereignis gab die Anregung zu einem internationalen RC-I-Treffen. Eine mustergültig arbeitende Organisation hatte diesen Wettbewerb so hervorragend vorbereitet, daß einfach alles klaglos funktionierte.

Es war sehr schade, daß nur 21 Teilnehmer starteten, 25 wären zugelassen worden. Aus Dänemark und Holland kamen je zwei Teilnehmer und die restlichen 17 aus Deutschland. Man sollte doch glauben, daß sich weit mehr Modellflieger hätten beteiligen können. Für die geringe Teilnehmerzahl sind zwei sehr wichtige Gründe ausschlaggebend.

In der heurigen Saison fanden sehr viele Meisterschaften, nationale und internationale Bewerbe statt und einige stehen noch bevor. Ein Großteil der RC-I-Piloten ist daher in letzter Zeit überfordert worden und will auch einmal eine kleine Erholungspause einlegen. Das intensive Training, in dieser Klasse unbedingt erforderlich, nimmt viel Zeit in Anspruch und die oftmalige Wettbewerbsteilnahme ist auch mit finanziellen Opfern verbunden.

Viele Besitzer herkömmlicher Tip-Anlagen sind der Meinung, sie hätten gegenüber den Prop-Anlagen keine Chancen und sind aus diesem Grund dem Bewerb ferngeblieben. Diese Meinung ist nicht ganz richtig. In erster Linie entscheidet das fliegerische Können des Piloten und weil die Prop-Anlagen jetzt letzter Schrei sind, deshalb dürfen die anderen doch keine Minderwertigkeitskomplexe bekommen. Das rund 4000 Einwohner zählende Oberbieber liegt im Tale und einige hundert Meter darüber auf einem Hand dient eine gut präparierte Wiese mit gepflegtem Rasen als Startbahn. Die Lage der Startbahn ist denkbar ungünstig. In Längsrichtung ist sie fast horizontal, dafür weist sie aber eine beträchtliche Querneigung auf, die den Modellen keine Schwierigkeiten bei Start und Landung bereitet. Die Umgebung ist dagegen gefährlicher. Rundherum stehen auf den Äckern sehr viele und hohe Obstbäume. An einem Ende der Startbahn steht in einer Sandgrube ein Betonwerk, am anderen breitet sich ein steil abfallender Sturzacker aus. Beim Starten gibt es keine Gefahrenmomente, weil die kräftigen Motoren die Modelle in steilem Winkel hochziehen, dafür aber beim Landen. Bei ungünstiger Windrichtung heißt es über Obstbäume anschweben und das ist kein angenehmes Gefühl.

Der Wettbewerb war für Samstag, den 27. August, und Sonntag, den 28. August, angesetzt. Der Wettergott hatte Einsehen mit den Modellfliegern und ließ es nicht regnen. Es war teils sonnig, teils bewölkt, mit mäßigem Wind.

Am Samstag, kurz vor 9 Uhr, wurde mit dem ersten Durchgang begonnen. Ein Wind von 10 km/h wehte etwas schräg zur Startbahn. Geflogen wurde das alte FAI-Programm. Die Flüge waren durchwegs recht gut, nur das Männchen wollte fast keinem der Teilnehmer gelingen und einige Motoren blieben bei dieser Flugfigur stehen. Nicht sehr schön war durchwegs das Trudeln, hier waren nur Steilschlangen zu beobachten. Trotzdem fast alle Bewerber Prop-Anlagen einsetzten, bis auf zwei, war die Ausführung der Figuren recht gut, aber keineswegs überragend. Mit diesen Anlagen müßte man die Flugfiguren viel präziser ausführen. Sehr große Ungenauigkeiten gab es in bezug auf An- und Abflugrichtung und der dazugehörigen Höhe. Bei den Achten waren oft die Kreise ungleich groß und die Schnittpunkte stimmten nur bei wenigen. Bei den Loopings war ein Größenunterschied und ein Weiterwandern zu beobachten. So setzte sich der bei Simprop beschäftigte Käseberg mit 1427 Punkten unangefochten an die Spitze, gefolgt von Schiffner mit 1311 P. Der Durchschnitt lag zwischen 1000 bis 1300 P. Die Ausländer konnten noch nicht überzeugen. Die Dänen Rasmussen und Andersen kamen auf 1074 und 905 P. Den Holländern erging es noch schlechter. Vliet erreichte 849 und Burg nur 796 P. Die Besitzer „alter“ Anlagen hielten sich recht gut und erreichten 1123 P. (Matke mit Metz 10) und 1109 P. (Wester mit abgeänderter Grundig).

Nach dem Mittagessen wurde der zweite Durchgang ausgetragen. Der Wind blies etwas kräftiger mit durchschnittlich 20 km/h aus der gleichen Richtung wie vormittags. Die Leistungen einiger Teilnehmer stiegen deutlich an. Müller führte mit 1598 P.,

gefolgt von Schmitz mit 1484, Rasmussen mit 1434 und dem jungen Elsässer mit 1431 P. Der bis dahin führende Käseberg erreichte nur 882 P., weil beim Männchen der Motor starb, dafür war die Figur wirklich einwandfrei. In diesem Durchgang blieben acht Teilnehmer unter 1000 Punkten. Eine Meisterleistung vollbrachte Andersen! Kurz nach dem Start brach ein Querruder und hing seitlich weg. Er behielt die Ruhe, landete die Maschine einwandfrei und war damit für den dritten Durchgang gerettet. Es stellte sich heraus, daß ein Nylonscharnier gebrochen war. Vogel baute nach einem recht unsicheren Flug eine böse Außenlandung. Man konnte am ständigen Drosseln des Motors erkennen, daß eine Störung vorlag; trotz Prop-Anlage!

Nach Durchgangsende gab es interessante Schauflüge zu sehen und alsbald kam auch eine Piper angeschaukelt und setzte zwei Fallschirmspringer ab, die erstklassige Ziellandungen zeigten. Der Mut der Sportler ist zu bewundern, in einem so schwierigen Gelände einen Fallschirmabsprung zu riskieren. Im Laufe des Nachmittags kamen immer mehr Zuschauer, die sehr aufmerksam den Flugvorführungen folgten.

Abends gab es noch eine große Feier anlässlich des 10jährigen Bestandes des „Modellbauclub Mittelrhein“ mit vielen Ansprachen und netten Liedern, vorgetragen vom Männergesangverein Oberbieber. Um 22 Uhr begann erst der Fliegerball, der bis weit über Mitternacht dauerte.

Am Sonntag vormittags stand der letzte Durchgang auf dem Programm. Zu Beginn war es windstill, später kam leichter Wind auf. Die Leistungsspitze des zweiten Durchganges konnte nicht mehr erreicht werden, dafür war ein allgemeiner Leistungsanstieg zu verzeichnen. Schmitz erreichte mit 1530 P. die höchste Wertung dieses Durchganges, gefolgt von dem erst 16jährigen Elsässer mit 1507, Käseberg mit 1470 und Müller mit 1407 P. Nur sechs Teilnehmer lagen diesmal unter 1000 P. Das soll nicht heißen, die Leistungen waren schlecht, denn in dieser Gruppe sind auch die Pechvögel, deren Motor einfach nicht bis zum Ende durchhielt.

Ganz allgemein stellten die meisten deutschen Teilnehmer fest, daß ihre Wertungen eine geringere Punkteanzahl aufwiesen als bei anderen Wettbewerben. Diese Erscheinung ist bei fast allen internationalen Bewerben zu beobachten. Bei nationalen Veranstaltungen sind lauter heimische Punkterichter, die erfahrungsgemäß etwas höher bewerten und die meisten Teilnehmer kennen. Hier in Oberbieber waren die Punkterichter aus sechs Ländern versammelt, sie kamen aus Deutschland, der Schweiz, Holland, Dänemark, der ČSSR und Österreich. In anderen Ländern herrschen andere Maßstäbe, besonders in der Schweiz und in Dänemark wird wesentlich strenger bewertet und Figuren, die nur so halb gelingen, erhalten eine Null.

Zu Mittag standen dann der Sieger und die Placierten fest.

1. Schmitz, BRD	3014 Punkte
2. Müller, BRD	3005 Punkte
3. Elsässer, BRD	2938 Punkte
4. Käseberg, BRD	2897 Punkte
5. Rasmussen, Dänemark	2723 Punkte

Der Sonntag Nachmittag brachte für die überaus zahlreichen Zuschauer ein abwechslungsreiches Programm. Tollkühne Schauflüge! Zwischendurch startete einige Male ein Modell-Hubschrauber und abermals kam eine Piper und setzte zwei Fallschirmspringer ab. So kamen die Zuschauer nicht aus dem Staunen heraus.

Als besondere Neuigkeit kann man die Bewertung der Schauflüge betrachten, denn es waren Sachpreise dafür vorgesehen. Vier Punkterichter bewerteten nach jedem Flug mit einer einzigen Note die Reichhaltigkeit, Waghalsigkeit und Besonderheit des Programms. Natürlich ist so eine Beurteilung nicht mit den Maßstäben eines Wettbewerbes zu benoten. Hier lag der Schwerpunkt der Wertung bei der Publikumswirksamkeit und die ist auch sehr notwendig. Es kamen viele andere Modelle zum Einsatz, darunter auch zwei Doppeldecker. Das beste „Kürprogramm“ flog der Wettbewerbssieger, der damit seine große Klasse bewies (angeblich soll er einer der WM-Teilnehmer 1967 sein). Er zeigte Rollenacht, Kleeblattloopings, Messerflug und viele sehr interessante Figurenkombinationen. Matke wiederum absolvierte fast sein ganzes Programm im Rückenflug und zeigte ein Trudeln mit weit über 20 Umdrehungen. Münnich flog viel im Rückenflug und sehr tief und immer tiefer, bis er mit dem Leitwerk streifte.

Im Verlauf des ganzen Wettbewerbs und beim Schaufliegen zeigten die meisten Teilnehmer sehr schöne Ziellandungen. Die ganz wenigen Außenlandungen waren meist die Folge irgendwelcher Störungen. Dieser Wettbewerb zeigte deutlich das lawinenartige Ansteigen der Proportionalanlagen, brachte interessante Details, aber keine grundlegenden Neuerungen.

Wettbewerbsmäßig kam dieser Veranstaltung schon ein besonderer Wert zu, weil heuer in dieser Klasse keine Weltmeisterschaft durchgeführt wurde und nur bei solchen internationalen Bewerben die Möglichkeit besteht zu erkunden, mit welchen Anlagen, Motoren und Modellen die Piloten an den Start gehen und wie sie damit fliegen.

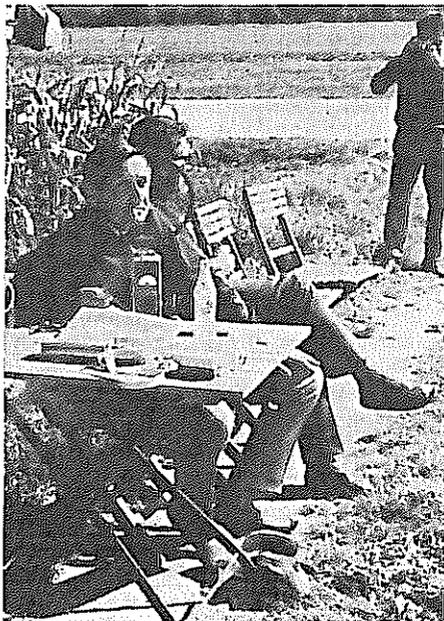
Über die recht interessanten technischen Einzelheiten dieses Bewerbes folgt ein eigener Bericht.

CARL SEMRAD:

7. Internationales Dolomiten-Wanderpokal-Fliegen

So wie an den letzten Septembertagen der Jahre vorher war unsere Stadt wieder Treffpunkt zahlreicher Modellflug-sportler. Der diesmal bereits zum 7. Mal durchgeführte Wettbewerb für funk-fern-gesteuerte Segel- und Motorflugmodelle brachte zum Ausklang der Sommersaison noch einmal fast sommerliche Betriebsamkeit in unseren Talboden und in manche Gaststätte. Sicher fiel so manchem ruhesuchenden Bewohner der Stadt in diesen Tagen die plötzliche Invasion von Bundesdeutschen und Schweizern inmitten der vielen schon gewohnten, Pipeline-bauenden Franzosen auf. Wenn nicht, so wurde er bestimmt durch das Summen der hochtourigen Kleinstmotoren daran erinnert, daß die Modellflieger jetzt wieder ihre „Miniatur-Olympiade“ abhalten. Deswegen spazierten doch einige junge oder jung gebliebene Lienzer hinaus zum fahnen geschmückten Modellflugplatz an der Amlacher Straße, um dort mit Interesse die Künste der Fernsteuer-Enthusiasten aus Ost und West zu bestaunen.

Das Wetter hatte diesmal ein Einsehen mit den Veranstalter und zeigte sich in den drei Tagen des Wettbewerbs von seiner besten Seite: es konnten bei Windstille und wolkenlosem Herbstwetter teilweise herrliche Flüge gemacht werden, was der Stimmung der Teilnehmer sehr zuträglich war. Während die oft recht „dürstigen“ Modellmotoren ihren Methylalkohol, der den Hauptbestandteil des Treibstoffes darstellt, für den Flug in den Tank bekamen, löschten die Modellflieger dann ihrerseits am Abend den großen Durst bei geselligem Beisammensein.



„Jury-Kö“ bei der Arbeit

Am Samstag fand der offizielle Gesellschaftsabend statt. Als Gäste konnten begrüßt werden: Degen als Vertreter des Schweizer Aero-Clubs, weiters Rupert Gasser als Obmann des Sportflieger-Clubs Lienz und Badner und Gruber von den Lienzer Segelfliegern. Von den Teilnehmern waren praktisch alle gekommen, so daß der große Saal des „Glöcklturns“ überfüllt war. Es war wirklich eine Freude, wie Schweizer, Bundesdeutsche, Jugoslawen und Österreicher durch ihr gemeinsames Hobby über Grenzschränken hinweg Freundschaften knüpften und erneuerten. Dies drückte auch BSL Edwin Krill aus, indem er in

seiner Begrüßungsrede diese Veranstaltung als eine „kleine UNO“ bezeichnete. Ist sie doch ein Beweis dafür, daß Freundschaft und Verständigung über Grenzen hinwegreichen kann, wenn man nur eine Basis mit gleichen Interessen zu schaffen vermag. So wäre es wünschenswert, im nächsten Jahr auch Teilnehmer aus Italien und angrenzenden Oststaaten begrüßen zu können.

Wie erwartet begann der Trainingsbetrieb am Donnerstag, am Freitag Morgen der Bewerb der Seglerklasse RC-IV. In dieser Klasse sah man kunstvolle Nachbauten bekannter, großer Segelflugzeuge. Besondere Aufmerksamkeit erregten die naturgetreuen Modelle der Klagenfurter Teilnehmer, die dann auch mit ihren Riesenvögeln in der Endwertung ganz vorn lagen. Da das Wetter ideal für die Segler war, wurden recht ansprechende Leistungen geboten, so daß die Freunde des lautlosen, ästhetischen Segelns voll auf ihre Rechnung kamen. Bei 38 gewerteten Teilnehmern ergab sich folgende Reihung:

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| 1. Max Wölwitsch, FSC-Klagenfurt | 2380 |
| 2. Bruno Lenzhofer, FSC-Klagenfurt | 2250 |
| 3. Herbert Hess, ÖMV-Villach | 2215 |
| 4. Heinrich Kainz, ÖMV-Klagenfurt | |
| 5. Karl Gloor, St. Gallen, Schweiz | |
| 6. Gerhard Schneeweis, FSC-Klagenfurt | |
| 7. Janez Pintar, Stane Zagar, YU | |

Am Samstag waren die Seiten- und Höhenruder-gesteuerten Motormodelle am Start. Es wurde ein für Österreich neues Versuchsprogramm geflogen, welches bei den Wettbewerbern teilweise noch nicht ganz beherrscht wurde. Auch waren die Ausfälle sehr hoch, so daß von 43 genannten Teilnehmern nur 31 gewertet werden konnten. Dabei gelangen dem Staatsmeister Heinrich Sekirnjak aus Graz mit 3352 Punkten und seinem Sohn Heinzl mit 2924 Punkten ein beachtlicher Familiensieg,

- | |
|----------------------------------|
| 3. Hans Burian, FSC-Klagenfurt |
| 4. Ing. Baltus, Leiben |
| 5. Ferd. Schaden, Olten, Schweiz |
| 6. Karl Wasner, MFSC-Dornbirn |

Der Sonntag schließlich sollte die Entscheidung in der mit Spannung erwarteten Kunstflugklasse RC-I bringen. An diesem Tag konnten die Lienzer Modellflieger als besonderen Gast Bürgermeister Hubert Huber auf ihrer Sportanlage begrüßen, wobei er sich mit viel Interesse über die Fliegerei mit ferngelenkten Modellen informierte.

Mit Kurt Bauerheim und Walter Schmitz (Bonn) waren zwei der Weltspitzenflieger am Start. Diese beiden Piloten werden Deutschland bei der RC-I-Weltmeisterschaft 1967 auf Korsika mit Erfolgchancen vertreten. Das Duell endete mit einem Sieg Bauerheims, der das Pflichtfigurenprogramm mit unglaublicher Präzision durchflog. Für die Zuschauer war der Abgabe-Streifen des Motors besonders wirkungsvoll, den das Modell in den tiefblauen Himmel zeichnete. Er verwendete übrigens den zur Zeit stärksten Flugmodell-Motor der Welt mit 1,7 PS. So enorm die Leistung des Motors ist, so groß ist aber auch sein Durst: für einen 15-Minuten-Flug soll er fast einen halben Liter Spirit benötigen!

Die Österreicher konnten sich bei dieser „Materialschlacht“ nicht durchsetzen, wiewohl gegenüber früheren Jahren der Abstand merklich geringer geworden ist bis zur Spitze. Nach Ende des zweiten Durchganges konnte man den Sieger beim Verbands-Schaufliegen bewundern. Aufsehen erregte noch ein Doppeldecker durch sein naturgetreues Flugbild.

Hier die Ergebnisse der Klasse RC-1:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Kurt Bauerheim, Knittlingen, BRD | 9567 |
| 2. Walter Schmitz, Bonn, BRD | 8554 |
| 3. Harald Budy, Steinen, BRD | 8250 |
| 4. Ing. Dettelbacher, ÖMV-Klagenfurt, Ö | 7942 |
| 5. K. Weixelbaum, Schürding, Ö | |
| 6. Rudolf Gödel, MFC-Herborn, BRD | |

Mannschaftswertung:

Klasse RC-IV:

- | |
|-------------------|
| 2. Klagenfurt II |
| 1. KFC-Klagenfurt |
| 3. Jugoslawien |
| 4. ÖMV-Villach |

Klasse RC-III:

- | |
|----------------------|
| 1. Österreich I |
| 2. KFC-Klagenfurt |
| 3. ÖMV-Villach |
| 4. Pfaff II, Schweiz |

Klasse RC-I:

- | |
|----------------------|
| 1. Baden-Württemberg |
| 2. Rheinland-Pfalz |
| 3. Österreich I |
| 4. Oberösterreich |

Kombination aus I, III, IV:

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. Edi Wallner, Ö | 134 |
| 2. Willi Gloor, Schweiz | 125 |
| 3. Herbert Hess, Ö | 123 |
| 4. Erwin Szafranska, Schweiz | 119 |
| 5. Karl Wasner | 109 |

Für die Sieger in den einzelnen Klassen gab es wieder prächtige Wanderpokale und Plaketten sowie wertvolle Sachpreise, gestiftet von den Firmen UHU, Klinger, Graupner, Schuco, denen für ihre Hilfe herzlich gedankt sei.

Auswertung in den einzelnen Klassen

RC IV

Modell		Anlage	
Eigenkonstr.	22	Grundig	11
Clou	3	Telekont	8
Curwi	3	Bellaphon	6
Spatz	2	Metz	3
Bocian	2	Kraft	3
Foka	2	Eigenkonstr.	2
Pot	1	Simprop	1
Bussard	1	F + M	1
Björn	1	Midas	1
H17	1	Schiebel	1

RC III

Modell		Anlage		Motor	
Eigenkonstr.	18	Grundig	16	Enya 29	9
Cherie	4	Telecont	4	OS 29	9
Caravelle	2	Metz	4	ST	8
Diabolo	2	Bellaphon	3	OS 40	3
Tauri	2	EK	3	Webra	2
Falcon	2	Simprop	2	KB	1
Floride	2	Midas	1	Veco	1
Hai	1	Multiplex	1	Merco	2
Bicki Delta	1	Kraft	1		
Taurus	1				

RC I

Motor		Anlage		Modell	
Taurus	8	Multiplex	8	ST 60	5
Eigenkonstr.	6	Simprop	5	ST 56 BB	5
Demoiselle	3	Grundig	3	Rossi	4
ME 609	2	Schiebel	2	OS 60	3
Crusader	1	Orbit	1	Enya 60	2
Thor	1	Bonner	1	OS 58	1
		Midas	1	Merco 60	1

DIPL.-ING. HORST WAGNER:

f r e i f l u g

14. Freiflugmeisterschaften der DDR

Zum zweiten Mal nahm eine österreichische Mannschaft an der international ausgeschriebenen Meisterschaft der DDR teil. Durch berufliche Schwierigkeiten von Manfred Koller schrumpfte unsere „Mannschaft“ auf Keirath und Wagner zusammen. Nach zahlreichen Aufregungen wegen der Visa schafften wir die mehr als 1000 km nach Magdeburg in einem Tag. In Magdeburg wurden wir bereits sehnsüchtig erwartet. Der Empfang war überaus herzlich und der Abend ein vergnüglicher. Außer den zwei offiziellen Mannschaften der DDR nahmen noch je eine Mannschaft aus der UdSSR, aus Polen, aus Bulgarien, aus Ungarn und aus Österreich teil.

Neben den Einzelwertungen wurde die Nationalwertung ausgetragen, wobei jede Mannschaft einen Teilnehmer pro Klasse stellte. Wie wir an Ort und Stelle erfahren, wurde noch nach den alten FAI-Regeln geflogen: 50 g Gummi und keine Kraftstoffbeschränkung. Der für das Training vorgesehene Freitags brachte Regenschauer und böse Ahnungen für den Samstag mit sich, doch gegen Abend besserte sich das Wetter und wir konnten unsere Modelle ausführen. Dabei zeigten sich bei Wagner Schwierigkeiten in der Beherrschung der mit 50 g übermotorisierten 40-g-Modelle. Keirath's Motormodelle waren hingegen bestechend sicher.

Der erste Bewerb am Samstag, die Klasse A-2 brachte ein für uns völlig ungeohntes Wetter und eine Enttäuschung. In der Einzelwertung lautete das Ergebnis:

Einzelwertung F-1-A

1. Schäper, Berlin	813
2. Ducklauß, DDR II	800
3. Schulz, Erfurt	789
14. Schreiner, DDR I	683
15. Keinrath, Österreich	680
17. Keselyak, Ungarn	657
19. Simonow, UdSSR	633
21. Trzopek, Polen	621
26. Abashiek, Bulgarien	595

In der Klasse W war das Wetter und die Stimmung in der Mannschaft unverändert. Hier siegte unangefochten und überlegen Matwejew mit 900 sec.

Einzelwertung Klasse F-1-B

1. Matwejew, UdSSR	900
2. Löffler, DDR II	882
3. Rasemann, Suhl	864
10. Stamenow, Bulgarien	806
12. Wagner, Österreich	797
15. Strzyz, DDR I	792
22. Kreiss, Ungarn	713
24. Lapinski, Polen	669

Nach den ersten beiden Bewerbungen lagen wir somit hinter DDR II und UdSSR an

dritter Stelle in der Nationenwertung. Hans Keinrath gelang es dann durch sein leistungsmäßig herausragendes Modell und taktisch hervorragenden Einsatz 900 sec zu fliegen und das Stechen gegen Benthin DDR II zu gewinnen.

Einzelwertung Klasse F-1-C

1. Keinrath, Österreich	900 + 240
2. Benthin, DDR II	900 + 120
3. Schmeling, Erfurt	873
4. Seegert, DDR I	830
5. Darew, Bulgarien	791
7. Sulisch, Polen	709
9. Orkenij, Ungarn	690
3. Schmeling, Erfurt	873
13. Werbitzkij, UdSSR	662

Nationenwertung

1. DDR II
2. Österreich
3. DDR I

In der Mannschaft gelang es Österreich, durch die Leistung von Keinrath auf den 2. Platz vorzustoßen. Somit fand ein Bewerb, der für uns wenig verheißungsvoll begonnen hatte, doch noch einen schönen Abschluß.

Dem Veranstalter sei an dieser Stelle Dank gesagt für die hervorragende Organisation und die Gastfreundschaft, die wir erleben durften.

ERGEBNISLISTE

Klasse F-1-A (43 Starter)

1. Wolfgang Schäfer, Deutscher Meister, Berlin	98	180	175	180	180	813
2. Dieter Ducklauß, Frankfurt/O.	151	180	180	162	127	800
3. Werner Schulz, Erfurt	180	180	132	180	117	789
4. H.-Peter Hauer, Halle	89	138	180	180	180	767
5. Wolfgang Benz, Suhl	180	86	137	180	180	763

Klasse F-1-B (27 Starter)

1. Wladimir Matwejew, UdSSR	180	180	180	180	180	900
2. Joachim Löffler, Deutscher Meister, Dresden	172	170	180	180	180	882
3. Gerhard Rasemann, Suhl	149	180	180	175	180	864
4. Horst Kubiak, Leipzig	166	180	180	135	180	841
5. Klaus Gieskes, Erfurt	180	171	130	180	180	841

Klasse F-1-C (23 Starter)

1. Hans Keinrath, Österreich	180	180	180	180	180	900 + 240
2. H.-Joachim Benthin, Deutscher Meister, Potsdam	180	180	180	180	180	900 + 120
3. Günter Schmeling, Erfurt	136	173	168	180	180	837
4. Dieter Seegert, Erfurt	130	180	160	180	180	830
5. Ljumbomir Darew, Bulgarien	180	147	111	173	180	791

HEINZ FREUNDT:

Was gibt es Neues im Fesselflug!

Die Weltmeisterschaften im Fesselflug sind vorbei. Es gab einige Überraschungen im positiven wie auch im negativen Sinne. Die größte Überraschung waren die Amerikaner in Geschwindigkeit. Wisniewski erreichte 258 km/h. Dies ist eine Geschwindigkeit, die jeder Fachmann für unmöglich gehalten hätte. Erreicht wurde diese Geschwindigkeit durch ein etwa 30 cm langes konisches Auspuffrohr. Dieses bewirkte einen Rückstau im richtigen Moment zum Auspuff hin. Der Motor, der normalerweise 0,45 PS hatte, erreichte durch diesen Trick 0,7 PS. Unwahrscheinlich war der Startvorgang bei den Amerikanern. Der Start erfolgte im Schrittempo. Nach etwa vier Bodenrunden hob das Modell mit rund 90 km/h ab. Nach weiteren 5 Runden in der Luft schnappte der Motor bei rund 150 km/h um und erreichte momentan seine volle Leistung. 258 km/h sehen im Flug schon sehr eindrucksvoll aus. Erster, zweiter und dritter Platz gingen an die USA. Wir Österreicher hatten in Geschwindigkeit keinen Erfolg. Diesmal lag es nicht an den Motoren, sondern an uns selber.

*

Im Mannschaftsrennen errang Österreich einen außerordentlichen Erfolg. Die Grazer Hohenberg-Türk erreichten im Mannschaftsrennen den zweiten Platz, mit einem Abstand von nur einer Sekunde auf den Weltmeister. Türk hatte sich mit dem neuen Bugi-Motor sehr intensiv beschäftigt und der Erfolg blieb nicht aus. Erster und Weltmeister wurde das USA-Team Stockton-Jehlik. Die Dritten wurden Shapovalov-Radchenko, UdSSR

*

Im Kunstflug gab es diesmal eine Umschichtung. Weltmeister wurde Gabris aus der Tschechoslowakei. Der zweite, dritte und vierte Platz fielen an die USA. Kari aus Finnland wurde diesmal Fünfter. Sirotkin wurde Achter. Wir Österreicher lagen im Mittelfeld.

*

Am 8. Oktober waren Fischer, Meusburger und Freundt bei einem Fesselflugwettbewerb bei Ingo Stadt. Nach sehr

harten Rennen wurden Fischer-Meusburger Zweite im Mannschaftsrennen. Erste wurden Lutkat-Lutkat. Im Combatfliegen siegte Pepi Fischer überlegen über 16 Konkurrenten. Freundt wurde in Speed mit 218 km/h Zweiter hinter Malik mit 219 km/h.

offizielle mitteilungen bundessektion

Leistungsprüfer-Liste (Schluß)

174	Heinrich Hofmann, Linz
175	Rudolf Böck, Linz
177	Franz Pressler, Bad Vöslau
178	Otto Reitmayer, Linz
179	Richard Gradischnig, Villach
180	Edi Wallner, Feld am See

Nachtrag:

Jahreswettbewerb Burgenland 1965

Klasse A 2:

1. J. Nachtelberger, MBC-Ikarus	2270
2. Franz Hartwanger, MBC-Ikarus	2217
3. Johann Bauer, MBC-Ikarus	2164
4. Leopold Fritsch, MBC-Ikarus	2145
5. Anton Wurm, MBC-Ikarus	1819
6. Franz Pressler, MBC-Ikarus	1818
7. Hans Liebig, MBC-Ikarus	1343
8. G. Pinzolitich, MBC-Ikarus	1296
9. sepp Pfisterer, MBC-Ikarus	1248
10. Franz Zeitelhofer, MBC-Ikarus	1191
11. Johann Pitsch, MBC-Ikarus	1185
12. Rudolf Grams, MBC-Ikarus	996

„Pokalsegen“, Marke Niederwimmer, beim Igo-Erich-Pokalfliegen





Bild-Nachlese (Bericht siehe amfl. 8/9/1966) zum

Modellflugzentrum Kralwiesen

Igo-Etrich-Wanderpokal-Fliegen

Sörgl und Niederwimmer

