

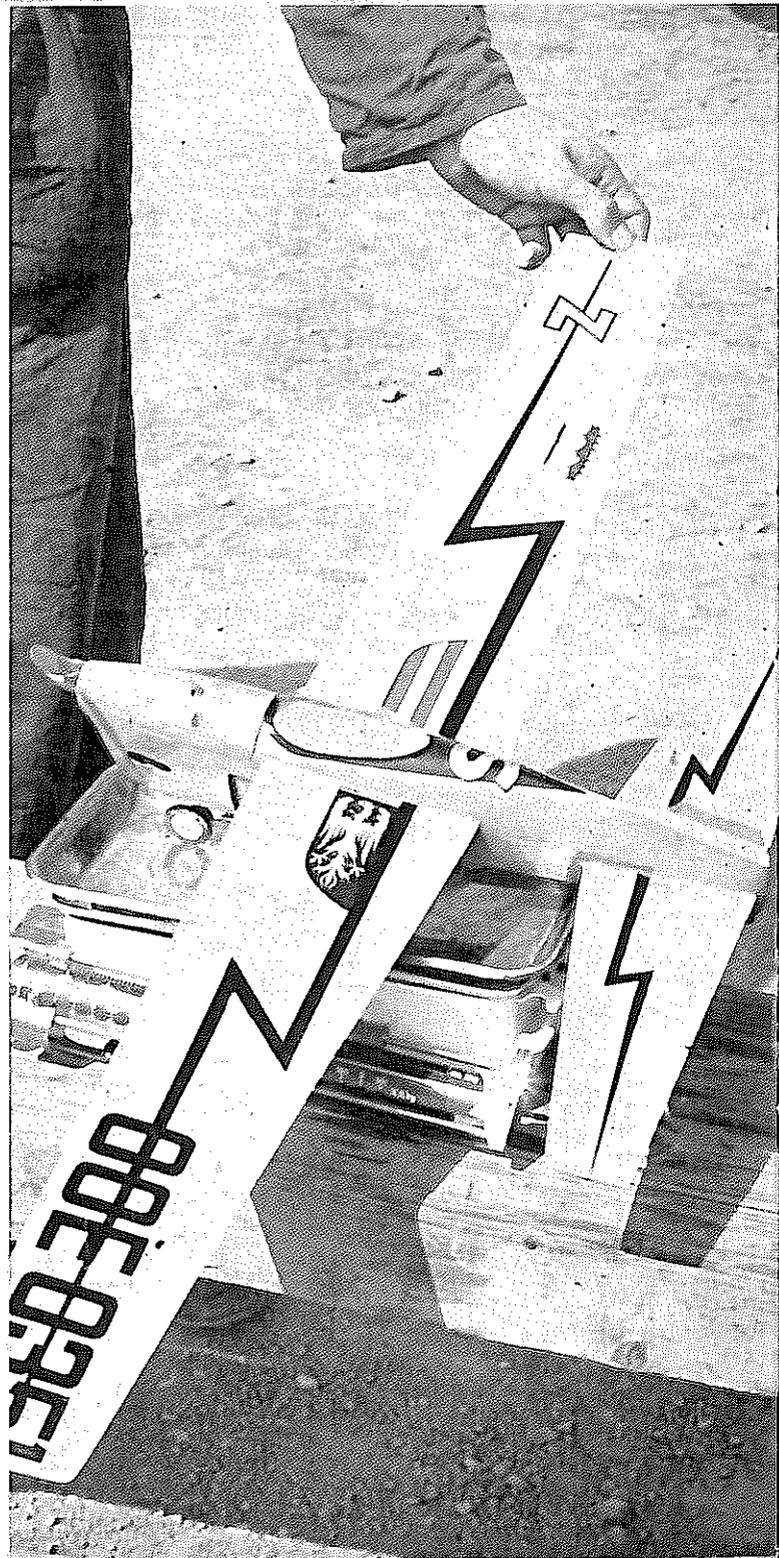
# *ausroflug* modellflug

IN DIESEM HEFT:  
MOTORFREIFLUG-  
MODELL „BIG BOY II“

■  
DER TONGENERATOR

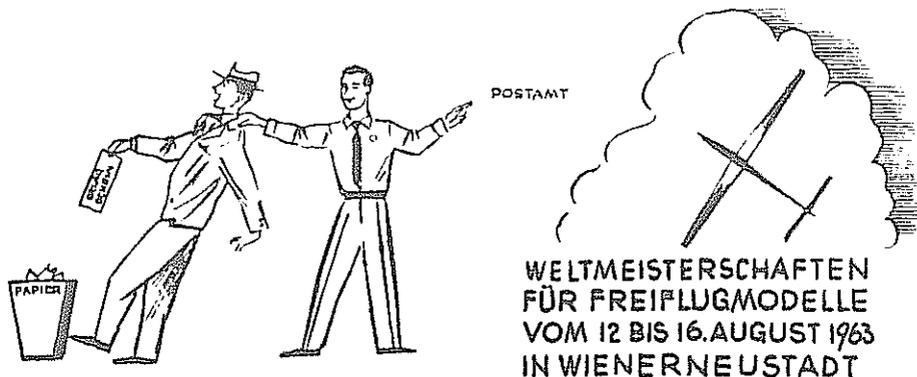
■  
FESSELFLUG-  
STAATMEISTER-  
SCHAFTEN 1963

■  
5 1963



# austro modellflug

Ständiger Modellflug-Teil  
der Zeitschrift „austroflug“  
Geleitet von Edwin Krill



Lieber Flugsportfreund!

Zum zweiten Mal haben wir in Österreich die Auszeichnung  
Modellflug-Weltmeisterschaften durchzuführen.

Als gastfreundliches Land haben wir die Verpflichtung,  
unsere Gäste eine gute Organisation und einen schönen  
Aufenthalt zu bieten.

Das kostet sehr viel Geld und ich glaube, daß es für uns  
alle eine Ehrensache ist, für diese große Veranstaltung  
ein Scherflein beizutragen.

Ich bitte auch Sie, Lieber Flugsportfreund, zum guten  
Gelingen mit einer Spende beizutragen.

Bundessektionsleiter

Edwin Krill

**5.4.2.15. Rückenflug in gerader Richtung**

Das Manöver beginnt mit dem Apparat im Rückenflug. Der Apparat fliegt 10 Sekunden lang in gerader Linie, auf gleicher Höhe gegen den Wind.

Strafpunkte, wenn:

1. der Apparat zu Beginn nicht horizontal liegt
2. der Apparat nach links oder rechts abweicht
3. der Apparat die Höhe wechselt
4. der Apparat weniger als 10 Sekunden am Rücken fliegt

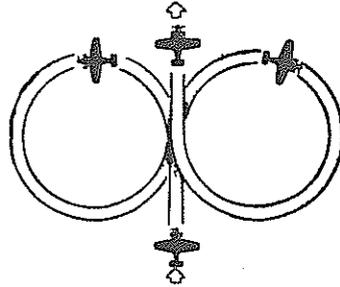
5.4.2: 10

**5.4.2.16. Rückenflug-Acht**

Das Manöver beginnt im Horizontalflug in gerader Linie auf dem Rücken, führt kurvend einen Vollkreis nach links aus, dann einen Vollkreis nach rechts und endet mit einem Horizontalflug in gerader Linie, immer auf dem Rücken, in gleicher Richtung wie zu Beginn.

Strafpunkte, wenn:

1. das Modell zu Beginn nicht horizontal liegt
2. der erste Kreis nicht rund ist
3. die Einleitung des ersten Kreises ruckartig ist
4. Höhenwechsel während des ersten Kreises eintritt
5. der zweite Kreis nicht rund ist
6. der zweite Kreis nicht denselben Durchmesser hat wie der erste Kreis
7. die Einleitung des zweiten Kreises ruckartig ist
8. Höhenwechsel während des zweiten Kreises eintritt
9. das Modell nicht im Horizontalflug endet
10. das Modell nicht auf gleichem Kurs endet wie zu Beginn
11. das Modell nicht auf gleicher Höhe endet wie zu Beginn



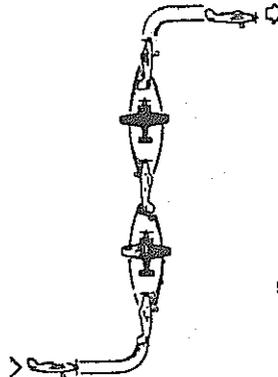
5.4.2: 10

**5.4.2.17. Senkrechte Rolle (aufwärts)**

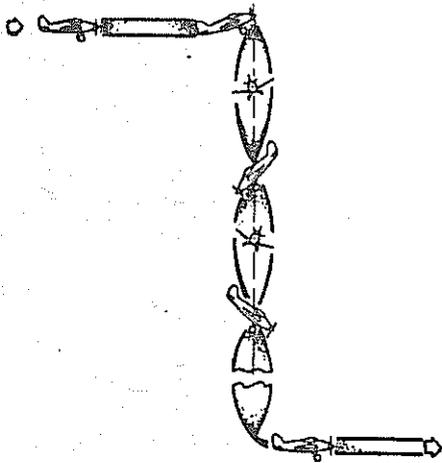
Der Apparat beginnt mit einem Horizontalflug in gerader Linie, klettert in die Vertikale (Senkrechte), führt eine volle Rolle aus, nimmt den Horizontalflug wieder auf und endet auf dem gleichen Kurs wie zu Beginn.

Strafpunkte, wenn:

1. das Modell zu Beginn nicht horizontal liegt
2. der Aufstieg nicht genau die Senkrechte erreicht
3. das Modell die Rolle nicht in einer vollen Umdrehung ausführt
4. das Modell von der geraden Linie während der Rolle abweicht
5. der Einstieg in die Gerade ungeschickt und zögernd ist
6. das Modell nicht im Horizontalflug beendet
7. das Modell nicht auf gleichem Kurs wie zu Beginn endet



5.4.2: 10



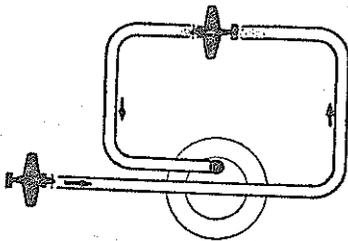
5 . 4 . 2 : 10

#### 5.4.2.18. Trudeln (5 Umdrehungen)

Der Apparat nimmt seinen Kurs im Horizontalflug in gerader Linie fliegend, überzieht („hängt aus“) und beginnt das Trudeln mit 1, 2 und 3 Umdrehungen, stellt den Horizontalflug in gerader Linie wieder her, demselben Kurs wie zu Beginn folgend. Der Punkterichter muß sehr aufpassen, daß das Manöver auch in Schraubenzieherform erfolgt und nicht in senkrechten Rollen oder in Spirale. Während des Trudelns hat immer ein beliebiger Teil des Apparates einen Schnittpunkt mit einer gedachten senkrechten Linie im Laufe des Abstieges. In der Spirale dreht der Apparat um diese Linie, aber ohne sie zu schneiden.

Strafpunkte, wenn:

1. die Ausgangsrichtung keine Gerade bildet
2. der Beginn der ersten Umdrehung zögernd und ungeschickt ist
3. der Apparat nicht genau 3 Umdrehungen vollführt. Für weniger als 2 Umdrehungen oder mehr als 4 muß 0 Punkte gewertet werden
4. das Modell auf anderem Kurs endet als zu Beginn
5. das Modell nicht im Horizontalflug beendet
6. eine Umdrehung das Aussehen einer Spirale annimmt, ist 0 Punkte zu werten



5 . 4 . 3 : 1

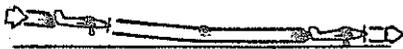
#### 5.4.3.1. Rechteckanflug

Dieses Manöver beginnt mit einem Horizontalflug gegen den Wind in gerader Linie über dem Landkreis, führt dann nacheinander aus: eine Linkskurve 90°, ein Durchlauf mit Seitenwind, eine zweite Linkskurve 90°, ein Durchlauf mit Rückenwind, eine dritte Linkskurve 90°, ein Durchlauf mit Seitenwind, eine vierte Linkskurve 90° und ein Geradeausflug bis zum Landepunkt.

N.B. Der Wettbewerbsleiter kann ebensogut, nach seiner Wahl, die Ausführung in Rechtskurven verlangen.

Strafpunkte, wenn:

1. die Linien des Rechtecks nicht gerade sind
2. die 90°-Kurven nicht weich und präzise sind
3. der Abstieg ruckartig ist
4. für jede Neigung zur Nichtausführung der auf-erlegten Figur beginnt man die Runde neu: 0 Punkte



5 . 4 . 3 . 2

#### 5.4.3.2. Eleganz der Landung

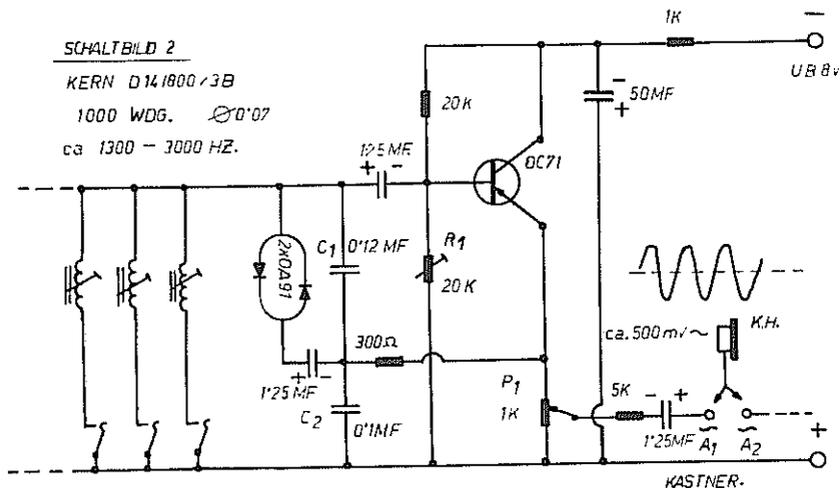
Das Modell richtet sich sanft auf, um den Boden ohne zu hüpfen zu berühren und ohne den Kurs vor dem Stillstand zu ändern.

Strafpunkte, wenn:

1. die Annäherung (an den Boden) zu steil erfolgt
2. das Modell durch ungenügendes Abfangen am Boden aufschlägt
3. das Modell bei der Landung hüpfet
4. ein Flügel niedriger als der andere ist
5. das Modell während des Rollvorganges am Boden vor der Geraden nach rechts oder links abweicht



Diese Bedingung ist wichtig für Simultanbetrieb. Es werden damit alle Toleranzen der verwendeten Transistoren, Kondensatoren, Widerstände gewissermaßen „auf gleich frisiert“ und ein Fundament für den weiteren Zusammenbau mit den folgenden Stufen geschaffen. Dieser Generator liefert keine Sinuskurve, wie Sie sehen. Sie folgt der Funktion, wie sie durch unsere Dioden gegeben ist. Schaltung 1 hat sich gut bewährt, aber der Umstand, daß bei den Spulenden Phasenanlagen zu beachten waren und die Sinuskurve bei Mehranlagen für Simultanbetrieb immer mehr berücksichtigt werden mußte, brachte eine Weiterentwicklung nach Schaltbild 2 mit sich.



### Zu Schaltung 2:

Unser Generator besitzt hier keine zweite Wicklung mehr. Die Rückkopplung erfolgt aus dem Emitterkreis über 300 Ohm in ein kapazitives Spannungsteilerglied. Der störende Kollektorstrom in der Spule fällt weg, die Auskopplung erfolgt an P1 im Emitterkreis. Das ergibt eine geringe Rückwirkung. Zwei Dioden bestimmen ihrer Reizschwelle entsprechend wieder unsere Ausgangsspannung. Der Einfluß dieser Dioden ist nicht so groß, daher stellt sich am Ausgang eine gute Sinuskurve ein.

### Zu beachten sind:

Beim Durchdrehen des Kernes — das heißt, Sie verändern den Ton zum Beispiel von Hoch auf Tief (am Ausgang sei ein gutes Instrument angeschaltet) — soll der Zeiger konstant stehen bleiben. Fällt er bei den Tiefen ab, so können Sie durch Verkleinern von R1 eine Linearisierung erreichen. Im umgekehrten Falle versteht sich das Entgegengesetzte.

### Ein Versuch, der sich lohnt!

Bauen Sie 2 Generatoren und kontrollieren Sie deren Frequenzkonstanz. Siehe Bild 2.

Es wird ein Kopfhörer von A1 auf A2 (Ausgang des 2. Tongenerators) in Serie geschaltet. Gleichen Sie einen Ton auf den anderen, bis Sie die Schwebung ganz langsam haben, ab. Nun können Sie bei einem Generator die Speisespannung Ub auf den halben Wert bringen oder Temperatur einwirken lassen. Sie werden auf Grund des ziemlich gleichen Schwebungstones die Konstanz Ihrer Generatoren feststellen und werden begeistert sein.

Bauen Sie in Komplexen, das heißt, Satz für Satz. Führen Sie Drähte in Farben von diesen weg. Verwenden Sie nur Polyester oder Styroflexkondensatoren in den Schwingkreisen.

Nun viel Spaß zum ersten Ton.

In der Folge bringen wir Ihnen: „DER TONKREIS“.

# Motorfreiflugmodell Klasse I

## „BIG BOY II“

Von Václav Horcicka, Salzburg

f r e i f l u g

„Big Boy II“ wurde aus seinem Vorgänger „Big Boy I“ entwickelt, in dem Bestreben, den Gleitflug zu verbessern, möglichst ohne Einbuße an Steighöhe. Dieses Ziel wurde durch drei Maßnahmen erreicht: Stärker gewölbtes Profil („BB I“ hat NACA 4409 mit spitzerer Nase), Weglassen der Nasenbeplankung beim Flügel und Rückverlegung des Schwerpunktes. Das Modell hat sowohl im Steig- als auch im Gleitflug sehr gute Stabilität.

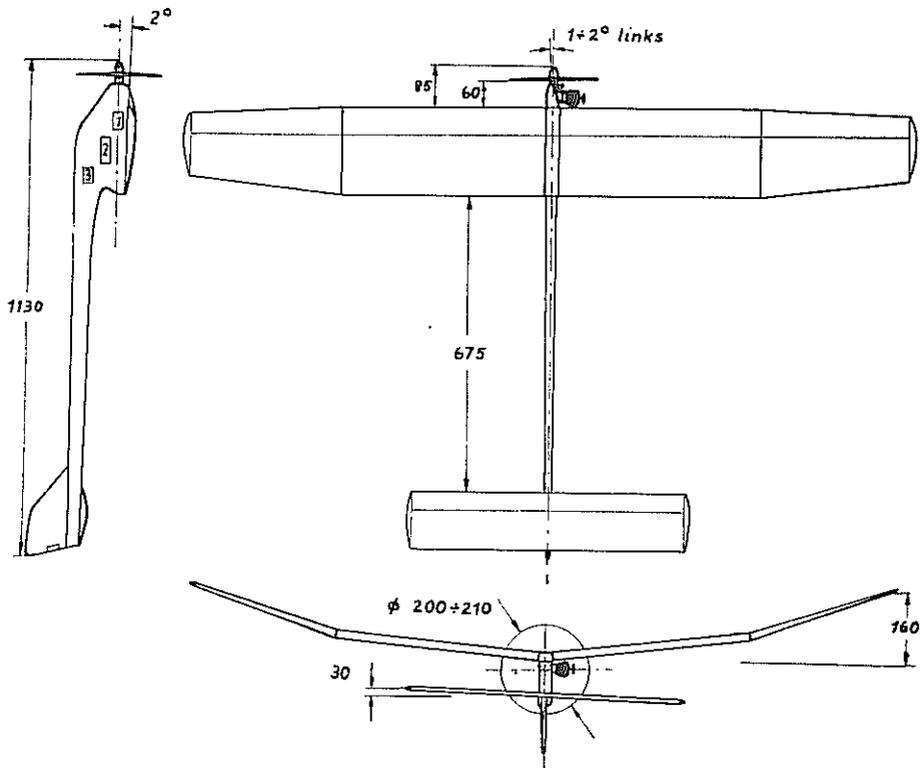
Reine Leistung des „BB II“ beträgt bei 9 sec Motorlaufzeit mit der MVVS-210  $\times$  90-Holzluftschraube (stat. Drehzahl um 16.800 UpM) etwa 210 sec. Die beiden Modelle bewährten sich bisher in 16 Wettbewerben, dabei wurden 10 erste Plätze erzielt.

Spannweite 1605 mm, Flügeltiefe innen 200 mm, Flügelfläche 30,18 qdm, Fläche des Höhenleitwerkes 8,32 qdm, daher Gesamtfläche 38,50 qdm. Fluggewicht 775 g. Schwerpunkt bei 78  $\%$ , Einstellwinkeldifferenz 3,5°. Als Motor wurde ein Bugl-Diesel 2,5 cm verwendet, der wahlweise eine MVVS-Holzluftschraube oder eine 8  $\times$  4-Zoll-Nylonschraube trieb. Zeitschalter: für Motorabstellung wurde ein alter ED-timer verwendet, ein Tatone-Thermikzeitschalter war ebenfalls eingebaut.

Profil: Flügel (durchgehend) und Höhenleitwerk gleich.

Daten des Profils: Oberseitenwölbung	$f_o = 9,7 \%$ in 35 $\%$ der Tiefe
Unterseitenwölbung	$f_u = 1,3 \%$ in 55 $\%$ der Tiefe
Mittellinienwölbung	$f_m = 5,2 \%$ in 42 $\%$ der Tiefe
maximale Dicke	$d = 9,2 \%$ in 30 $\%$ der Tiefe
Nasenkreisradius	$r = 0,7 \%$

Angaben gelten für „BB II“!



Die vorliegende „high thrust“-Bauweise beider Modelle wurde gewählt, um den Steigflug mit einem starken Motor besser beherrschen zu können. Durch den hochliegenden Motor geht dessen Zugachse ungefähr durch den Widerstandsmittelpunkt hindurch, so daß das bei Pylonmodellen übliche aufrichtende Moment, das zum Überziehen führt, hier weitgehend ausgeschaltet wird. Dabei hat es sich gezeigt, daß mit der gewählten Seitenflächenverteilung der Übergang vom Steig- zum Gleitflug völlig verlustlos ist; außerdem bringt der relativ hochliegende Schwerpunkt eine erhöhte Ansprechbereitschaft für Thermik mit sich.

## f e s s e l f l u g

## Staatsmeisterschaften 1963

Zum zehnten Male wurden heuer Staatsmeisterschaften für Fesselflug in Österreich ausgetragen. Als Austragungsort wurde wiederum die Modellflugganlage des OMV im Wiener Prater gewählt. Relativ schönes Wetter ließ spannende Kämpfe erwarten. So kam es dann auch.

Am 31. April um 15 Uhr war die Eröffnung, und eine halbe Stunde später begannen die Speedflieger mit ihren Durchgängen. Es war „spannend“ wie immer bei dieser Kategorie. Die Vorbereitungszeiten zogen sich in die Länge. Der technische Aufwand in dieser Klasse ist enorm. Türk eröffnete den Reigen mit seinem Diesel und baute Fehlstarts. Lischak kam als einziger mit einer Monoline an den Start, aber er konnte im ersten Durchgang ebenfalls nur einen Fehlstart landen. Fischer flog als dritter und erreichte 21 Sekunden. Als nächster kam Bugl dran. Sein Flug schien sehr schnell und war es auch. Die Uhren zeigten 20 Sekunden. Eine neue Bestzeit bei einer Staatsmeisterschaft seit Einführung der Spritbeschränkung war geboren. Freundt, der Favorit, erreichte nach einem Fehlstart die Zeit von 20,6 Sekunden. Nitsche, ebenfalls mit einem Diesel am Start, erreichte nur 24,5. Im zweiten Durchgang konnte keiner der Teilnehmer, außer Lischak, seine Zeit verbessern. Lischak zeigte artistisches Können beim Steuern mit dem „Drillbohrer“. Auch der dritte Durchgang brachte keine Verbesserung der Zeiten. Vier Teilnehmer flogen mit Glühzündern. Alle Motoren am Start waren Bugl. Ein interessantes Detail am Rande: werden die Bugl-Glühzündler mit über 10.000 Touren angeworfen, springen sie auch ohne angeklebte Batterie an!

Am Ostersonntag war schönes Wetter. Als erster kam der Osterhase, der für jeden Teilnehmer ein Geschenk mitgebracht hatte. Dann begannen die Durchgänge der Mannschaftsrenner. Man sah nur Bugl-Diesel am Start. Die Durchgänge wurden flüssig absolviert. Es gab diesmal keine bösen Überraschungen, und es wurde auch fair gekämpft. Ab und zu flog ein Modell zwar etwas hoch, jedoch kam es zu keinen Verwarnungen. Einige Mannschaften mußten während des Rennens Luftschrauben wechseln, denn man fliegt wieder Holz. Türk schied schon vor dem Bewerb praktisch aus, denn er hatte beim Training sein erstes Modell leider restlos am Boden zerstört. Das Ersatzmodell kam dann nicht über die Runden.

Nach dem Mittagessen absolvierten die Kunstflieger ihre Programme. Es wurde recht sauber geflogen, und es hatte den Anschein, als ob den Teilnehmern das AMA-Programm besser liegen würde als das der FAI. Glücklicherweise ging kein Modell zu Bruch und so war alles eitel Freude. Erwähnenswert ist das beachtliche Können des jüngsten Teilnehmers, Kaiser, aus Salzburg. Noch etwas mehr Routine und er wird immer im Spitzenfeld zu finden sein. Türk flog sein Programm gekonnt wie immer. Mothwurf kam ihm diesmal schon gefährlich nahe.

An Modellen sah man einen altbewährten „Stuka“ von Türk, Mothwurf hatte wieder eines seiner eleganten Modelle mit Dreiradfahrwerk. Die anderen Teilnehmer setzten den verlässlichen „Nobler“ ein. In dieser Klasse kamen nur O.-S.-Max-Motoren zum Einsatz. Damit war auch bereits der zweite Bewerb beendet.

Am Ostermontag wurde bei herrlichem Frühlingwetter nur mehr der letzte Durchgang der Mannschaftsrenner geflogen. Man war allgemein schon auf das Finale gespannt. Es war auch spannend, denn die Modelle waren fast gleich schnell. Bugl begann mit stotterndem Motor und holte dann den verlorenen Boden durch seine Routine auf. Fischer-Nitsche blieben ihm dabei immer knapp auf den Fersen. Kohlransch-Schmittner hatten etwas Pech, denn der Motor blieb in der vorletzten Runde stehen, und das im Gleitflug geschleuderte Modell war natürlich etwas zu langsam, um eine bessere Zeit zu erzielen. Auch mit Auftanken wäre es allerdings nicht schneller gegangen.

In den Mannschaftsrennen wurden wiederum nur Bugl-Motoren verwendet. Auch die Polyester-Rümpfe und Alu-Schalen von Bugl wurden fast von allen Teilnehmern verwendet. Man konnte die Modelle daher nur mehr an ihrer Dekoration erkennen. Damit war der Höhepunkt erreicht, und es folgte nur mehr die Preisverteilung durch Sektionsleiter Krill. Es wurde wieder darauf hingewiesen, daß der Nachwuchs mehr gefördert werden müsse, und mit einem Dank an die Anwesenden, die ihre Osterfeiertage geopfert hatten, gingen die Fesselflugstaatsmeisterschaften 1963 zu Ende.

#### ERGEBNISSE:

##### Geschwindigkeitsflug:

###### 1. und Staatsmeister 1963

Paul Bugl	ÖMV-Wien 12	180	171,4	169,8 km/h
2. Wilhelm Lischak	UMFC-Baden	0	176,4	0 km/h
3. Heinz Freundt	ÖMV-Salzburg	174,7	169,8	0 km/h
4. Josef Flischer	ÖMV-Salzburg	171,4	171,4	0 km/h
5. Heinz Nitsche	UMFC-Feldbach	146,9	0	146,9 km/h
6. Helmut Türk	ÖMV-Graz	0	0	0 km/h

##### Mannschaftsrennen:

###### 1. und Staatsmeister 1963

Bugl-Kircherl	ÖMV-Wien 12	5'42"	5'12"	4'45"
2. Fischer-Nitsche	Salzburg/Steiermark	4'52"	4'48"	4'50"
3. Kohlrusch-Schmittner	ÖMV-Wien	6'30"	5'05"	5'16"
4. Lischak-Lischak	UMFC-Baden	0	5'36"	
5. Kaminek-Kaminek	ÖMV-Wien 12	5'46"	5'42"	
6. Stark-Höbinger	ÖMV-Berndorf	5'46"	6'51"	
7. Hofmann-Luger	ÖMV-Urfahr	6'10"	6'02"	
8. Kropf-Ruß	ÖMV-Graz	7'42"	6'29"	
9. Türk-Hengsberger	ÖMV-Graz	6'30"	0	

##### Kunstflug:

###### 1. und Staatsmeister 1963

Helmut Türk	ÖMV-Graz	1001	1025	1050	2076 Punkte
2. Ewald Mothwurf	UMFC-Graz	950	1005	964	1969 Punkte
3. Gerhard Kaiser	ÖMV-Salzburg	662	655	867	1723 Punkte
4. Johann Kropf	ÖMV-Graz	212	774	223	997 Punkte
5. Heinrich Hofmann	ÖMV-Urfahr	334	124	0	458 Punkte

## offizielle mitteilungen bundessektion

### Luftfahrertag in Krems

Der vergangene Luftfahrertag brachte für die Modellflieger in Österreich wieder eine Enttäuschung. Seit nahezu zehn Jahren kämpfen die Modellflieger um ein gerechtes und demokratisches Stimmrecht im Aero-Club. Bisher waren alle Bemühungen vergebens, und so entschloß sich die Bundessektion, in diesem Jahr diesbezüglich keine Schritte mehr zu unternehmen. Doch immer kommt es anders als man denkt.

Bei der Sektionsvollversammlung berichtete der Union-Vertreter der Modellflieger in der Steiermark, Leo Fuchs, daß beim Landesverbandstag der Steiermark beschlossen wurde, an den Luftfahrertag den Antrag zu stellen, daß Modellflieger mit dem 14. Lebensjahr stimmberechtigt sein sollen. Nachdem aus unerfindlichen Gründen dieser Antrag nicht weitergegeben wurde (übrigens ging es uns im Vorjahr ebenso!), wurde ich von der Sektions-Vollversammlung beauftragt, diesen Antrag als Initiativantrag beim Luftfahrertag vorzubringen. So schön und harmonisch dieser Luftfahrertag bisher verlaufen war, begann nun eine sehr unfaire Hetze gegen die Modellflieger. Um es kurz zu machen: dieser Antrag wurde mit den verschiedensten Gründen abgelehnt, wobei sich sogar ein Landesverbandspräsident durch besondere Polemik hervortat. „Guat schau'n ma aus!". Ja, sogar die Vertreterin einer Jugendorganisation stimmte gegen diesen Antrag. Obwohl sich der Präsident des ÖAeC, Staatssekretär a. D. Grubhofer, und der Vertreter des Bundesministeriums, Sektionsrat Karner, für den Antrag aussprachen, fehlten uns auf die Dreiviertelmehrheit noch 15 Stimmen, so daß unser Antrag auch diesmal wieder zu Fall kam. Was sich die Modellflieger denken? ...

Dank will ich allen jenen Flugsportlern sagen, die sich der Jugend nicht nur aus propagandistischen Gründen bedienen, sondern durch die Tat auch beweisen und bewiesen haben, daß sie ein Herz für sie haben.

Edwin Krill

Im Rahmen des Luftfahrttages fand auch eine Sektions-Vollversammlung statt, bei der in einer Monstersitzung von 17 bis 24 Uhr viel gearbeitet wurde. Folgende Beschlüsse wurden einstimmig gefaßt:

#### Wahl der Modellflug-Bundesfunktionäre

Bundessektionsleiter: Edwin Krill  
 Stellvertreter: Heribert Kargl und Werner Ledl  
 Fachreferent Freiflug: Sepp Pfisterer  
 Fesselflug: Hans Keinrath  
 Radio control: Werner Ledl  
 Hangflug: Heinz Dokulif

Zur ONF wurden delegiert: Heribert Kargl, N.-Ö., Werner Ledl, Burgenland, Robert Grillmeier, Wien.

#### Etrich-Wettbewerb

Die bisherige Form dieses Wettbewerbes wurde nicht für gut geheißen. Ab 1964 soll in den Klassen Freiflug, Fesselflug und Radio control der Etrich-Wettbewerb mit naturgetreuen Flugmodellen ausgetragen werden. Es wurde eine Kommission gewählt, die die Wettbewerbsgrundlagen ausarbeiten soll. Es sind dies die Modellflieger: Krill, Niederwimmer, Ledl, Kargl, Dr. Klaus und Hörmann.

#### Jahreswettbewerb 1962

Die Einreichungen zum Jahreswettbewerb gingen nur sehr schleppend vor sich. Leider mußte auch festgestellt werden, daß einzelne Vereine ihre Mitglieder nicht oder nur mangelhaft über die Art der Durchführungsformalitäten informiert haben, obwohl in den Rundschreiben und bei den Leistungsprüfer-Lehrgängen wiederholt darauf hingewiesen wurde.

Bei der Auswertung haben sich verschiedene Mängel in der Punktebewertung der Ausschreibung herausgestellt, und die Bundessektion wurde beauftragt, unter Beiziehung der Fachreferenten die Ausschreibung in dieser Hinsicht neuerlich durchzuarbeiten. Es wurde beschlossen, daß auch weiterhin 5 Wettbewerbe eingereicht werden können, jedoch werden nur die **3 besten** zur Endwertung herangezogen.

Folgende Reihung wurde neu festgelegt:

1. Weltmeisterschaften.
2. FAI-Wettbewerbe,
  - a) die offiziell vom ÖAeC beschiedt werden,
  - b) die in Österreich durchgeführt werden.
 Nationale Wettbewerbe mit internationaler Beteiligung von mindestens drei Nationen.
3. Nationale Wettbewerbe und Landesmeisterschaften.

#### Staatsmeisterschaften

Es wurde beschlossen, daß grundsätzlich nur mehr alle zwei Jahre Staatsmeisterschaften ausgetragen werden.

Die Staatsmeisterschaften sollen dann durchgeführt werden, wenn in der betreffenden Klasse keine Kadermeisterschaft durchgeführt wird. Im Jahre der Weltmeisterschaft werden nur Kadermeisterschaften ausgetragen.

Als **VERSUCHSKLASSE** wird im Rahmen der Freiflugstaatsmeisterschaften 1963 eine Nurfügelklasse eingeführt. Die technischen Bestimmungen dazu:  $F = 32$  bis  $34$  qdm und die Flächenbelastung  $8$  gr/qdm.

#### Durchführungsplan der Staats- und Kadermeisterschaften 1963 bis 1965

1963		1964		1965	
Staatsmeist.	Kader	Staatsmeist.	Kader	Staatsmeist.	Kader
Fesselflug	—	—	Fesselflug	Fesselflug	—
RC I, III, IV	—	RC I, II	—	RC III, IV	—
Freiflug	Freiflug	Freiflug	—	—	Freiflug
Magnet	—	—	—	Magnet	—

eka



### 30 Jahre Modellflug in Kärnten

Als im Mai des Jahres 1933 eine kleinere Gruppe von Modellfliegern mit ihren Segelflugmodellen „Horst-Winkler“, „Winkler Junior“, „Grüne Post“, Eigenkonstruktionen und selbst schon mit einigen Nurfügeln von Klagenfurt zum sogenannten Eichkegel im Norden des Flughafens Annabichl zum ersten Kärntner Modellflugwettbewerb zog, ahnte man noch nicht, welch großartige Entwicklung dieser schöne Sport nehmen wird.

Es wurden für die damalige Zeit verhältnismäßig schöne Zeiten geflogen. Einen Hochstart, wie er heute hauptsächlich nach dem System „Horst Winkler“ von der Ebene aus durchgeführt wird, kannte man zu dieser Zeit noch nicht. So wurde der Wettbewerb als Hangflugmeisterschaft ausgetragen. Die Modelle waren noch in der damaligen Bauweise, Sperrholz-Kiefernleisten, Tonkingrohr, Kaltleim, bespannt mit Glasbatist und imprägniert mit verdünntem Kaltleim und einem Überzugslack, meist einem farblosen Bootslack, hergestellt. Freilich waren diese Modelle gegenüber den heutigen wesentlich schwerer, aber trotzdem wurden schöne Zeiten geflogen und die Gruppe fand immer mehr Begeisterte zum Flugmodellbau.

So wurden alljährlich Wettbewerbe abgehalten, und die Modelle sowie die Flugzeiten verbesserten sich zunehmend. Unermüdet war die Arbeit des damaligen Gruppenleiters Albin Hafner sowie die Forschungsarbeit nach neuen und verbesserten Modellen des Herrn H. Kainz.

Beim 3. Kärntner Modellflugwettbewerb auf der Schleppealm bei Klagenfurt, der anlässlich der Volksabstimmung um den 10. Oktober herum durchgeführt wurde, konnte man bereits eine Teilnehmerzahl von über 30 Modellen verzeichnen.

Von Jahr zu Jahr vergrößerte sich die Gruppe, und man konnte Modelle bestaunen, die in der Form den heutigen kaum nachstanden. Inzwischen wurden Wettbewerbe am Ulrichsberg und am Zollfeld, im Jahre 1949 anlässlich der Wörtherseesportfeste auf der Süduferstraße bereits mit den ersten Motor-Freiflugmodellen der Wiener Teilnehmer, durchgeführt.

In den Jahren 1957/58 machte H. Kainz schon mit seiner selbstgebauten Funkfernsteuerung die ersten Flugversuche, die allgemeine Bewunderung hervorriefen.

Nach diesen Jahren waren schon die ersten RC-Industrieanlagen bei einigen Mitgliedern in Verwendung, und ab dem Jahre 1958 entwickelte sich die RC-Gruppe ÖMV-Klagenfurt zu einer der stärksten im ganzen Bundesgebiet, wobei bei den einzelnen Bundes- und Staatsmeisterschaften hervorragend abgeschnitten wurde. Die in diesem Jahre durchgeführte Flugmodellausstellung konnte bei einer Anzahl von nahezu 100 Motor- und Segelflugmodellen der neuesten Bauart für RC-Flug beweisen, daß 30jährige Erfahrung im Flugmodellbau sichtliche Spuren hinterlassen hat. S. Schuglitsch



### Steiermark

Die heurige Flugsaison eröffneten die Steirer mit der 3. Modellflug-Vereinsmeisterschaft des UMFC Feldbach.

Es waren 22 Teilnehmer mit 37 Flugmodellen am Start.

Die Ergebnisse:

#### Klasse A 1, bis 18 qdm

1. Hermann Karner	574 Sekunden
2. Heinrich Nitsche	572 Sekunden
3. Gerhard Nitsche	521 Sekunden
Als Gast:	
Hans Keinrath	475 Sekunden

#### Klasse A 0, 18 bis 32 qdm

1. Alfred Rauch	413 Sekunden
2. Hermann Karner	296 Sekunden
3. Ernst Kreibler	289 Sekunden

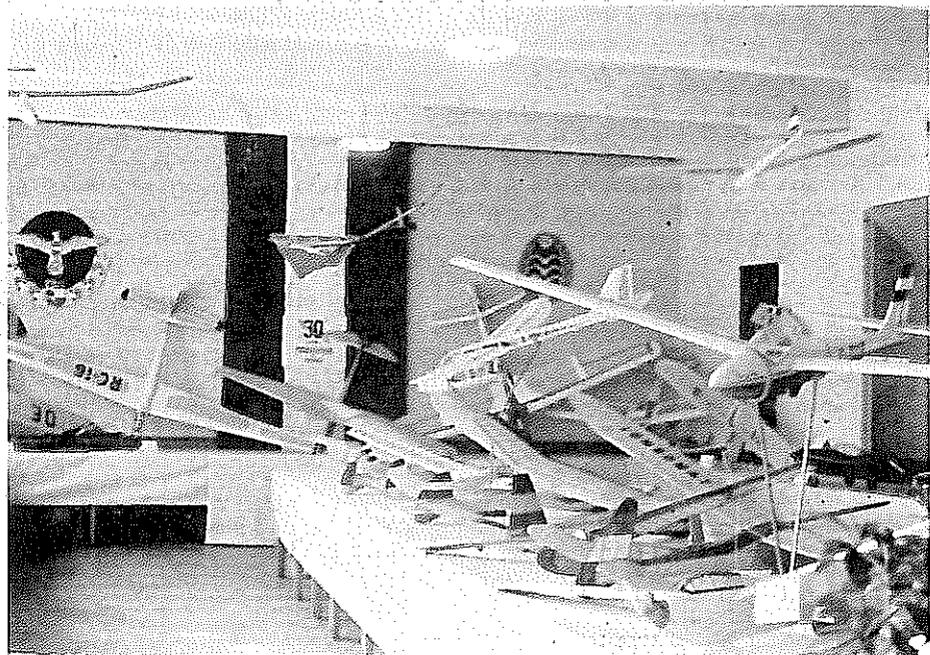
#### Klasse A II, 32 bis 34 qdm

1. Gerhard Nitsche	673 Sekunden
2. Franz Aicher	588 Sekunden
3. Alfred Rauch	539 Sekunden

#### Klasse A 3, über 34 qdm

1. Alfred Rauch	769 Sekunden
2. Hermann Karner	681 Sekunden
3. Wolfgang Baier	266 Sekunden

Leo Fuchs



Aus der Jubiläumsausstellung „30 Jahre Modellflug in Kärnten“

Fotos: Schugfilsch, Czerny

Der erfolgreiche junge Salzburger Kaiser mit seinem Kunstflugmodell (rechts)

