

# *austroflug modellflug*

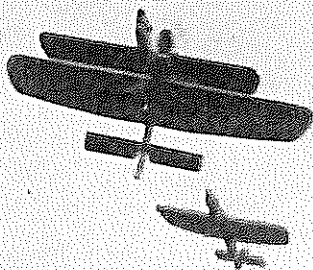
IN DIESEM HEFT:

INTERNATIONALER  
FREIFLUGWETTBEWERB  
IN WELS

●  
ST. HYPPOLIT-  
WETTBEWERB

●  
NURFLUGEL-  
TEAMRACER

6/1964



## Quo vadis – Sport?

Diese Zeilen schreibe ich noch unter dem Eindruck der furchtbaren Katastrophe vom Stadion in Lima. Wie weit Verblendung und Fanatismus führen können, bezeugen die hunderte von Toten bei diesem Unglück.

Der Sport, der ja der Erholung und zum Ausgleich des Alltages dienen soll, wird hier zum Massenmörder, stürzt Polizeipräsidenten und bringt Polizisten um ihr Brot. Es steht mir nicht an, über die getroffenen Maßnahmen zu urteilen, aber ausgelöst wurden Wirbel und Katastrophe durch die fanatischen Zuschauer.

Aber wir brauchen ja nur bei uns selber zu schauen, wie es oft auf unseren Sportplätzen zugeht. Zuschauer und Spieler schlagen sich und manche sind so gut (!), daß sie es sich erlauben können, den Schiedsrichter anzuspucken. Was wird da aus dem Sport gemacht!

Und was geschieht? Nichts! Ist es da ein Wunder, daß die Disziplin und damit auch der sportliche Erfolg leiden? So gut können diese Brüder gar nicht sein, daß man sie nicht mit einem kräftigen Tritt verabschieden könnte. Ein Sportler – noch dazu ein Spitzensportler – soll und muß Vorbild sein. In allem! Er muß zumindest die primitivsten Regeln der „guten Kinderstube“ kennen.

Was mich das angeht? Das geht mich viel an! Da gab es vor einigen Wochen eine Staatsmeisterschaft in Radio Control. Speziell in dieser Klasse gibt es einen ganzen Karb voll Regeln. Die Punktrichter haben nun die Aufgabe, die geflogenen Figuren zu bewerten. Das ist bestimmt eine undankbare Aufgabe, denn die Wettbewerber – oder sagen wir objektiverweise manche Wettbewerber, fühlen sich immer ungerecht behandelt. Obwohl 5 Punktrichter werten und die beste und schlechteste Wertung gestrichen wird, meinen diese „dauernd Benachteiligten“, daß man es just auf sie abgesehen hat. Da gibt es dann das ewige Meckern und Maulen, doch zu einem offiziellen Protest kommt es nie, dazu kennen sie offenbar die Regeln zu wenig. Leider vergessen die Leutchen nur zu oft ihre gute Kinderstube und beschimpfen die Funktionäre. Das ist wohl die primitivste und verwerflichste Methode, um sein vermeintliches Recht durchzusetzen. Wie gesagt, zum Protest kommt es nicht, dazu sind diese Größen zu feige.

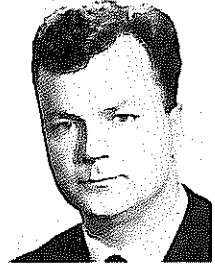
Wer an Wettbewerben teilnimmt, muß damit rechnen, daß er auch verliert. Und wer glaubt, nicht verlieren zu können, der soll lieber gleich zu Hause bleiben. Ich habe mir immer alle Klagen der Wettbewerber angehört und die Modellflieger aufgefordert, doch ihre Meinung schriftlich bekanntzugeben. Etwa unter dem Titel „Der Wettbewerb, mit den Augen des aktiven Teilnehmers gesehen“. Es wurde mir heilig versichert, dies zu tun. Aber dabei blieb es. Ich schließe daraus, daß die Kritiker eingesehen haben, im Unrecht zu sein und es daher unterließen, zu schreiben.

Ich möchte nochmals allen Teilnehmern an Wettbewerben sagen: Zuerst kommt der Funktionär, denn er arbeitet für die Gemeinschaft, während der Wettbewerber nur für sich selbst da ist. Wer glaubt, daß das nicht richtig ist, der soll einmal selber auf längere Zeit Funktionär „spielen“.

Natürlich kann aber auch einmal ein Funktionär irren – fehlerlose Menschen wurden bisher noch nicht „erfunden“ – und richtig vorgebrachte Beschwerden werden geprüft und objektiv behandelt. Hier macht eben auch wieder der Ton die Musik. Mit Halbstarckenmanieren wird keiner weiterkommen – diese sind eines wirklichen Sportlers unwürdig.

Betreibt den Sport aus Freude und denkt immer daran, daß er erholend sein soll. Fanatiker werden ohnehin bald vom Schlag getroffen.

Edwin Krill



RUDOLF BLACHER:

## Internationaler Freiflugwettbewerb in Wels

Drei Jahre planvoller Aufbauarbeit waren notwendig, ehe sich die Welsler Modellflieger an die Durchführung eines internationalen Freiflugwettbewerbs wagten. Große in- und ausländische Wettbewerbe wurden nicht zuletzt deshalb besucht, um Erfahrungen zu sammeln, Anregungen zu erhalten, aus Fehlern anderer zu lernen und jene wesentlichen Kontakte mit anderen, vor allem ausländischen Modellfliegern aufzunehmen, die notwendig sind, eine starke Konkurrenz an den Start zu bringen.

Und es hatte sich gelohnt.

Die offizielle Wettbewerbseröffnung wurde vom Bürgermeister der Stadt Wels durchgeführt.

Im Zeitplan des Wettbewerbs war vorgesehen, alle drei Freiflugklassen gleichzeitig zu fliegen, und zwar am Samstag drei und am Sonntag die restlichen zwei Durchgänge. Mit Befriedigung konnte festgestellt werden, daß der Zeitplan pünktlichst eingehalten wurde.

Nach der Teilnehmerzahl erreichte der Wettbewerb ungefähr den Umfang der Staatsmeisterschaften.

In der Klasse A 2	78
Wakefield	17
Motorfreiflug	21 Teilnehmer.

f r e i f l u g

### Zum Wettbewerbsverlauf

Als Folge des kühlen und windigen Wetters war es den Veranstaltern klar, daß es in der A2-Klasse nur Taktikern gelingen konnte, mit guten Zeiten über die Runden zu kommen. In den Klassen Wakefield und Motorfreiflug war es wiederum nur von einem kraftvollen Steigflug abhängig, Maxima zu erfliegen, denn wie sich im Verlauf der ersten drei Runden dann herausstellte, war die Basis der tragenden Schichte nicht sehr hoch und es war sogar einer Reihe von A2-Fliegern möglich, volle Zeiten zu erfliegen.

Bei den letzten zwei Durchgängen am Sonntag Vormittag war auch das übrige Feld auf Grund idealer thermischer Verhältnisse nicht mehr zu halten.

In der vierten Runde sorgte eine stationäre „Gemeindeblase“ dafür, daß über 60 Maximalzeiten erfolgen werden konnten. Ein Zeichen dafür, wie groß bereits die Anzahl der Modellflieger ist, die bei nur geringsten Anzeichen von Thermikfähigkeit ihre Chancen voll auszunützen verstehen.

Eine kleine Statistik möge kurz zeigen, wie in den einzelnen Klassen geflogen wurde:

	A 2 Nordic			Wakefield			Motorfreiflug		
	Anzahl der Flüge	Anzahl der Maxima	durchschn. Flugzeit	Anzahl der Flüge	Anzahl der Maxima	durchschn. Flugzeit	Anzahl der Flüge	Anzahl der Maxima	durchschn. Flugzeit
1. Durchgang	76	11	112	17	6	141	20	3	122
2. Durchgang	75	13	111	15	5	136	18	7	149
3. Durchgang	76	8	120	14	6	149	17	10	163
4. Durchgang	75	47	142	14	8	151	16	8	147
5. Durchgang	73	39	146	14	10	157	16	9	156
<b>S u m m e</b>	<b>375</b>	<b>118</b>	<b>129</b>	<b>74</b>	<b>35</b>	<b>146</b>	<b>87</b>	<b>37</b>	<b>146</b>
0- oder nicht gewertete Flüge	14 = 4 %			11 = 13 %			18 = 17 %		
Anzahl der Teilnehmer	Ausland	Inland	Summe	Ausland	Inland	Summe	Ausland	Inland	Summe
	31	47	78	10	7	17	17	4	21

## Dramatisches „Stechen“

Nachdem einige A2-Teilnehmer bereits am Samstag jeweils durch einen „Saufser“ ihre Hoffnungen auf ein volles Ergebnis (900 Punkte) begraben hatten, war es nur in den beiden übrigen Klassen notwendig, durch Stechen den Sieger zu ermitteln.

In der Klasse Motorfreiflug fiel bereits im ersten Stechen die Entscheidung. Der junge Malina (CSSR) brachte als erster sein Modell weg und nach einem rasanten Steigflug kam das Modell in ein kapitäles Abwindfeld und war nach 89 Sekunden bereits wieder am Boden. Aber auch der sofort nachstartende Savini erwischte keine Thermik mehr, hatte aber insofern Glück, daß er nicht mehr ins Zentrum des Abwindfeldes kam und sein Modell immerhin 160 Sekunden ausgleiten konnte. Sieger also: S. Savini (GB).

Dramatischer war das Stechen in der Klasse Wakefield. Mühelos erreichten alle drei Teilnehmer, H. Martin aus Österreich, M. Reichenbach und R. Hofsäss, DBR, die 2. Runde des Stechens. Pech hatte nur Reichenbach, da die Thermikbremse nicht funktionierte, sein erstes Modell davonflog und er mit seinem Ersatzmodell starten mußte. Prompt erreichte er auch in der 2. Runde nicht mehr die Maximalzeit. Zu einem wirklich dramatischen Endkampf standen sich also R. Hofsäss, vielen bekannt als großer Wakefield-Flieger, und der St.-Pöltener Martin gegenüber. Martin startete als erster, der Steigflug gelang nicht so wie bei den vorangegangenen Starts, und er erreichte keinen Thermikanschluß; immerhin schaffte das Modell noch gute 154 Sekunden. Das ganze Interesse konzentrierte sich nun auf R. Hofsäss, der das Mißgeschick seines Gegners beobachtet hatte und seine große Chance erkannte. Aber scheinbar hatte er sich beim Aufziehen seines Gummimotors etwas zuviel

vorgenommen. Mit einem Krachen und Splittern endete dieser Wettbewerb und ergab damit den zweiten Platz für R. Hofsäss. Sieger also H. Martin, Österreich.

Somit war der Wunsch der Veranstalter, nach einem starken internationalen Nennungsergebnis auch eine internationale Siegerliste zu haben, in Erfüllung gegangen.

Der im Programm als Versuchswettbewerb vorgesehene „Sunrise-Contest“ konnte trotz regen Interesses, vor allem der Modellflieger aus Deutschland (zirka 50 Nennungen), infolge des schlechten Wetters am Samstag früh nicht durchgeführt werden. Daß es von den Veranstaltern richtig gewesen wäre, diesen Versuchswettbewerb ins Programm aufzunehmen, wird durch das Nennungsergebnis bestätigt.

Bei der in Schloß Puchberg durchgeführten Siegerehrung konnten die Veranstalter den Bürgermeister der Stadt Wels begrüßen, der auch die persönliche Übergabe des von ihm gestifteten Pokals an den Sieger der Klasse Motorfreiflug, S. Savini, vornahm. Der Pokal des Landesverbandspräsidenten OO. des Österr. Aero-Club für den Sieger in der Klasse Wakefield wurde ebenfalls von Dr. Charwat persönlich H. Martin übergeben. Zum Schluß überreichte der Vorstand der Weißen Mäwe Wels, Herr Hamader, den Wanderpokal an den Sieger der Seglerklasse E. Mikulcic (Jugoslawien).

Nach Übergabe von Erinnerungsgeschenken an alle Helfer und an die internationale Jury, konnten die Veranstalter nochmals allen jenen danken, die fördernd und helfend zum Gelingen dieses internationalen Freiflugwettbewerbs beigetragen haben.

Wieder einmal wurde bewiesen, welcher hoher sportlicher Wert im Modellflugsport liegt, darüber hinaus wurde die Eigenständigkeit des Modellfliegens innerhalb des Flugsports demonstriert.

## Die Ergebnisse:

### Klasse A2

1. Mikulcic	Ju	180	167	151	180	180=858
2. Reitmeier	Ö	180	180	120	180	180=840
3. Schneck	Ö	134	180	143	180	180=817
7. Kargl	Ö	180	95	173	165	180=793
9. Hach	Ö	180	180	72	180	180=792

### Klasse I

1. Savini	GB	180	180	180	180	180=900+160
2. Malina	CSSR	180	180	180	180	180=900+ 89
3. French	GB	180	180	180	180	166=886
10. Horcicka	Ö	154	133	180	97	180=744

## Klasse W

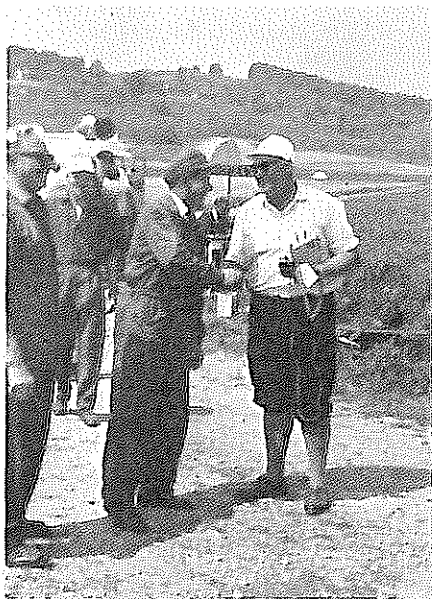
1. Martin	○	180	180	180	180	180=900+604
2. Hofsässs	DBR	180	180	180	180	180=900+450
3. Reichenbach	DBR	180	180	180	180	180=900+421
5. Wagner	○	177	101	180	180	180=818
7. Schneck	○	180	180	150	180	94=784
8. Grünbaum	○	180	173	76	139	180=748
9. Haiden	○	137	85	148	180	180=730

## RC-Staatsmeisterschaften in Weiz

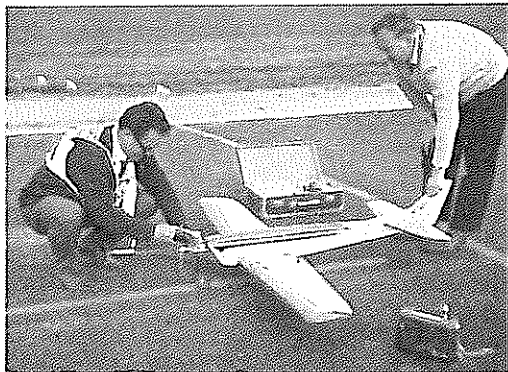
Hauer zu Pfingsten wurden die Österreichischen Staatsmeisterschaften für RC-Modelle in Weiz/Stmk. abgehalten. Schönes Wetter an allen drei Tagen begünstigte die Meisterschaft. Nur am Samstag, als die RC-I-Modelle flogen, wehte ein etwas frischerer Wind. Die Mehrachsmodelle wurden fast nicht beeinträchtigt. An den beiden anderen Tagen flogen die Klasse RC-III-Modelle bei fast windstillem Wetter.

Von 15 genannten Mehrachsmodellen erschienen 12 am Start, von denen wieder 9 wertbare Flüge zustande brachten. Das Niveau hat sich gegenüber früheren Wettbewerben wesentlich verbessert. Fünf Teilnehmer benützten die Kastner-Selbstbauanlage mit pneumatischer Ruderbetätigung. Nett und zweckmäßig waren auch

Nach dem „Stechen“: Staatsmeister Elsner und Woznik.



## radio control



Staatsmeister Neubauer mit seinem „Taurus“.

die eingebauten Kontrollämpchen für jeden Kanal. Vier Teilnehmer verwendeten kommerzielle Geräte. Die Programme variierten nur in der Form der Ausführung. Ing. Neubauer flog sehr sicher und gekonnt. Interessanterweise gelang es auch diesmal keinem der Teilnehmer, das Männchen zu fliegen. Durch Störungen wurden auch einige ungewollte Figuren in die Programme genommen. Es kam dadurch auch zu einem Absturz, wobei das Modell bis zu den Tragflächen im Boden steckte. Am nächsten Tag flogen die Einachsmodelle zwei Durchgänge. Hier hatten zunächst einige Teilnehmer Schwierigkeiten beim Abheben der Modelle. Diese wurden jedoch in fast allen Fällen bei den zweiten Versuchen gemeistert. Durch starke Thermik klappten die Ziellandungen nicht immer. Am ersten Tag blieb das Rennen noch offen. Am Montag wurde der dritte Durchgang geflogen. Zunächst ergab sich eine Verzögerung, denn der Wagen der Wettbewerbsleitung erlitt einen Unfall und mußte aus dem Graben geholt werden. Leider wurde der Fahrer schwer verletzt. Dann ging der dritte Durchgang los. Es kam zu einem spannenden Höhepunkt, nämlich dem Stechen der ersten zwei.

Allgemein war auch bei allen Flügen das Niveau gestiegen. Beim Stechen siegte Elsner. Wosnik hatte Pech und brachte sein Modell gerade bei der Entscheidung nicht vom Boden. Damit stand der Staatsmeister fest.

Die Siegerehrung beendete die Meisterschaften. Begrüßenswert die gestifteten Ehrenpreise der Firmen Graupner, Schuco und Steyrer. Als Gäste der Veranstaltung konnte Aeroclub-Präsident/Stmk. Dr. Gaisbacher und Herr Sörgel aus Deutschland begrüßt werden. Cy

#### Statistik:

Mehrkanalmodelle: 3 Eigenbau, 3 Karavelle, 2 Taurus, 1 Orion.

Motoren: 6 Super Tigre 56, 1 Super Tigre

36, 1 OS 45, 1 Bugl Diesel 6 cm.

RC-Anlagen: 5 Kastner, 2 Bellaphon, 1 OMU, 1 Schiebl.

Frequenzen: 5 auf 40 MHz, 4 auf 27 MHz.

Einachsmodelle:

15 Eigenkonstruktionen, 2 Thor, 2 Cherie, 1 Feuervogel, 1 Styrofix, 1 Satellit, 2 KW-Sittich, 1 Super 60, 1 Funkboy, 1 Sky-master, 1 HS 81.

Motoren: 4 OS 49, 4 Bison, 3 Enya 19, 2 Webra Winner, 2 Super Tigre 19, 2 Zyklon, 1 Enya 15dll, 1 Super Tigre 15 D, 1 Kyowa 45, 2 Enya 29, 1 Super Tigre 40, 1 Alag 1,5, 1 K&B 15, 1 Enya 35, 1 Super Tigre 35, 1 OS 15.

RC-Anlagen: 8 Grundig, 7 Telecont, 7 Bellaphon, 3 Metz, 3 Eigenbau.

Frequenzen: 23 auf 27 MHz, 5 auf 40 MHz.

#### Ergebnisse:

##### RC-I-Mehrachsmodelle:

1. Neubauer Josef, UNION-Pregarten	4901	5323	5241	10.564
2. Dobner Herbert, OMV-Wien	2582	3686	4338	8024
3. Hörmann Gerold, UMFC-Wien	2776	3706	3736	7442

##### RC-III-Einachsmodelle:

					Stechen
1. und Staatsmeister Elsner Wilhelm, OMV-Klagenfurt	874	1275	1407	2682	1207
2. Dobner Herbert, OMV-Wien	1423	927	1262	2685	
3. Ing. Dettelbacher Walter, OMV-Klagenfurt	1052	1362	1245	2607	

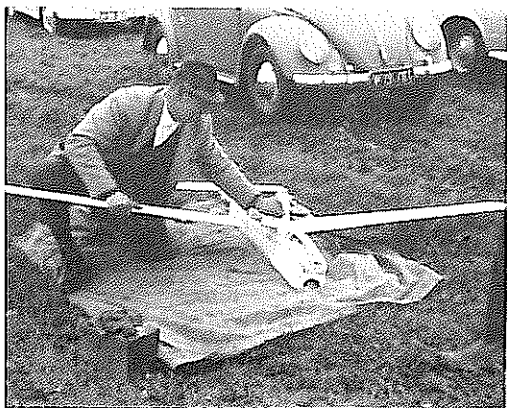
#### Mannschaftswertung:

(Jeweils die drei Besten)

1. Kärnten	7964	Unkomplette Mannschaft	
2. Wien	6069	6. Steiermark	5436
3. Oberösterreich	5951	7. Burgenland	2473
4. Salzburg	5181	8. Tirol	977
5. Niederösterreich	4726		

## St.-Hippolyt-RC-MS-Bewerb

Dieser St.-Hippolyt-RC-Motorseglerwettbewerb wurde nun zum erstmalig offiziell durchgeführt und war ein voller Erfolg. Am 1. Mai wurden zwei Durchgänge geflogen, am Vormittag des 2. Mai der dritte Durchgang. An beiden Tagen hatten alle Sportler mit heftigem Wind zu kämpfen. Es war wirklich „ein großer Kampf mit dem Element Luft“. Allen Startern sei hier für den Einsatz gedankt, die trotz dieser Wetterlage für Pionierarbeit sorgten und der Wettbewerbsleitung die notwendigen Aufschlüsse und Erkenntnisse lieferten. An beiden Tagen herrschte starke und leichtere Bewölkung,



vorbeziehende Gewitterfronten mit leichtem Regen; Windgeschwindigkeit bis zu 18 Meter. Geflogen wurde mit den Motorseglern bis 12 Meter Wind in der Sekunde. Nach Ende des zweiten Durchganges gegen Abend flaute der Wind ab. Samstag am Morgen war ruhiges Wetter. Am Beginn des dritten Durchganges setzte sofort der Wind mit seinen üblichen 12 Metern ein. Trotz dieser Windgeschwindigkeit ging nur ein Modell zu Bruch; durch Steuerfehler des Piloten über dem Baden. Ein Modell kam aus dem Bereich; das hätte bei genauerer Arbeit und Überlegung vermieden werden können. Die Gruppe Herzogenburg kam mit zwei Riesen-MS-Modellen an, die mit 2,5-cm<sup>3</sup>-Motoren betrieben wurden. Spannweite über 3 Meter. Leider machte der Sportler Ditterich mit seinem Modell bei einem Probeflug Bruch. Das Höhenleitwerk war zu wenig befestigt und eine Verdrehung durch die Strömung führte zu diesem Absturz. Das war so ein richtiger Anlaß für die Photosportler!



Konzentration und Kampf mit der Natur (Wind 12 Meter/sec), Siegfried Eberl vom ÖMV Rainfeld.

### Das Ergebnis:

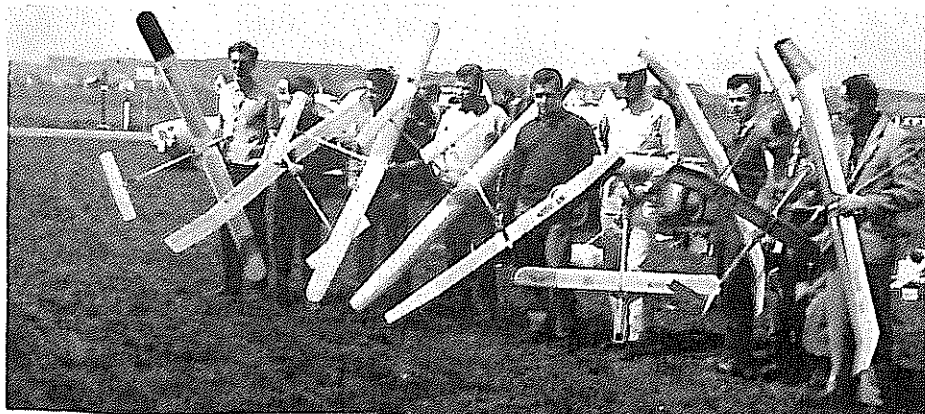
21 gemeldete Teilnehmer, 15 Starter.

#### Einzelwertung:

	1. Durchg.	2. Durchg.	3. Durchg.	Punkte
1. Franz Sumperhofer, ÖMV Rainfeld	437	399	336	1172
2. Otto Bayer, ÖMV St. Pölten	414	453	273	1140
3. Heinrich Eckmann, ÖMV Salzburg	272	401	424	1097
4. Siegfried Eberl, ÖMV Rainfeld	298	414	292	1004
5. Herbert Karner, ÖMV Rainfeld	303	333	242	878

Links: Franz Christian, ÖMV St. Pölten, beim Zusammenbau des Modelles Sepp II von Josef Haslhofer (Spannweite 260 cm, Motor COX, 1,5 cm<sup>3</sup>, und Melz-RC-Anlage).

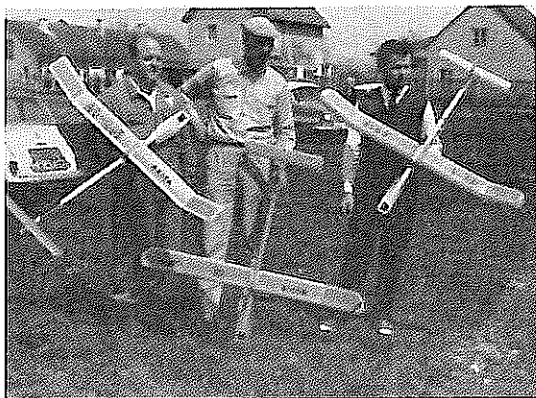
Unten: Die komplette ÖMV-Mannschaft von der Gruppe St. Pölten in Wels beim internationalen Bewerb; fünfter von rechts Kari Reitmeier (2. Platz), siebenter von rechts Rupert Schneck (3. Platz in der Klasse A 2).



## Mannschaftswertung der einzelnen Gruppen:

OMV Rainfeld; Franz Sumperhofer, Siegfried Eberl, Herbert Karner	3054 Punkte
OMV Salzburg; Heinz Wüstenberg, Heinrich Eckmann, Rudolf Schreiber	2272 Punkte
OMV St. Pölten; Franz Christian, Otto Bayer	1596 Punkte
UMFC Herzogenburg; Kurt Ditrich, Karl David	941 Punkte

Das Wakefield-Team aus St. Pölten: Haiden, Martin (der Sieger aus Wels) und Schneck (Staatsmeister 1963).

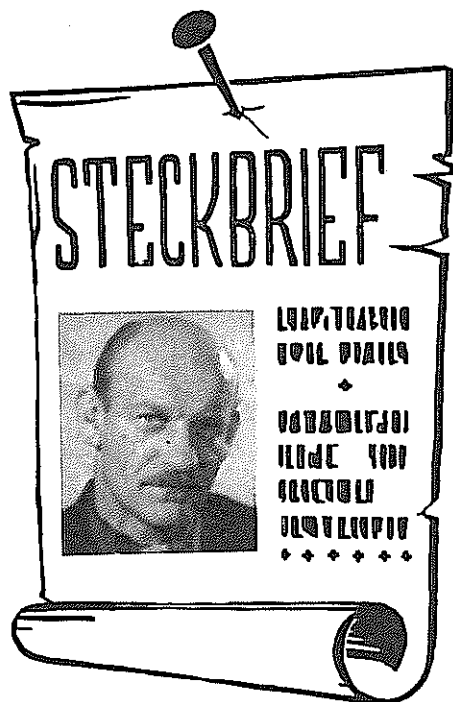


Die Siegerehrung wurde im Kulturheim der Stadt St. Pölten durchgeführt. Die Gruppe konnte hier begrüßen: Sekretär Franz Hahofer der AKNO, Bundessektionsleiter Ing. Edwin Krill, Bundestechniker Erich Jedelsky, Landessektionsleiter Johann Niedwerwimmer (Salzburg) und Landessektionsleiter Felix Schobel aus Niederösterreich. Durch diese Teilnahme der genannten Funktionäre wurde das Interesse für den Motorsiegler bekundet, und wir danken für das Erscheinen. Der „Gäbentisch“ war reich gedeckt durch die Unterstützung der Firma UHU, der Zeitschrift „Modell und Technik“, des Herrn Vizekanzlers DDr. Bruno Pittermann und des Herrn Ministers Dr. Bruno Kreisky, die herrliche Pokale stifteten.

(Technisches über den Bewerb in austro-modellflug Nr. 7/1964)

## HERIBERT KARGL

(Das Foto ist einige Jahre alt – „der Bart ist ab“.)



Jahrgang 1915, in Amstetten geboren. 1935 Gründungsmitglied der Segelfliegergruppe Amstetten Nr. 126 und Beginn der Mitgliedschaft im Österr. Aero-Club. Als Bauleiter der Gruppe hatte ich die Aufsicht über den Bau der ersten Segelflugzeuge dieser Gruppe. Nach der Matura an der Realschule in Krems zum Bundesheer. Ausbildung beim 2. Fliegerregiment in Graz-Thalerhof. Nach 1938 Offiziers- und Flugzeugführerausbildung in der Luftkriegsschule Werder bei Berlin. Als Ausgleichssport Segelflug. Jagdfliegerausbildung in Schleißheim und 1939 Aufstellung der 2. Gruppe des Jagdgeschwaders 27. Ausbildung zum Ing.-Offz. und Gruppen-TO. Geflogen habe ich meine ganzen Einsätze in Frankreich und in der Luftschlacht gegen England auf einer Me 109 mit Wr.-Neustädter Zelle. 1942 kriegsversehrte Stufe II/60% und vorübergehend an der Ausbildungsschule Zwölfaxing als Komp.-Chef. 1943 Meldung zu den Fallschirmjägern und Ausbildung in Garde-



legen. Anschließend im II. Fallschirmkorps von Beginn der Invasion bis Kriegsende.

Nach dem Krieg Eintritt in die jetzige Vereinigte Metallwerke Ranshofen-Berndorf AG.

Als im Jahre 1954 mein Kriegsleiden wieder aufflackerte, mußte ich einige Monate den Beruf aufgeben. In der Zeit der Rekonvaleszenz baute ich mein erstes Flugmodell, den „Wiesenschleicher“. Die Flüge damit begeisterten mich derart, daß ich vom Modellflug nicht mehr loskam. Aber auch meiner Frau hat das damals so gefallen, daß sie mich heute noch zu den meisten Wettbewerben begleitet und in der Wettbewerbsleitung mitarbeitet.

1957 gründete ich die „Flugmodellbaugruppe Amstetten“, der ich heute noch vorstehe. Bei den vielen Meisterschaften

und Wettbewerben war ich öfters auf den vorderen Plätzen zu finden. Mein schönster Erfolg war, 1961 in der Österr. Mannschaft bei der Freiflug-WM in Leutkirch zu stehen. Meine liebsten Modellflugsparten, die ich auch noch fliege, sind: A2, Magnet-Hangflug, Wakefield und RC. Beim Luftfahrttag 1960 in Salzburg wurde ich als Delegierter des Modellflug in die ONF gewählt und 1961 beim Luftfahrttag in Wien zum stellvertretenden Bundessektionsleiter. Diese Funktionen habe ich noch immer inne. Wenn mir BSL Krill auch immer wieder sagt, ich solle die aktive Modellfliegerei aufgeben und mich ganz der Organisation widmen, habe ich immer wieder dieselbe Antwort: „Solange ich noch einem Modell nachlaufen kann, solange werde ich Modellfliegen, auch wenn mir meine Funktionen nur wenig Zeit dazu lassen.“

HEINZ NITSCHÉ:

**ÖMV-Graz-Versuchsgruppe berichtet über den ersten für den Wettbewerb flugtauglichen**

## **Nurflügelteamracer**

**in Österreich, von Bugl, Nitsche und Hengsberger**

Seit August vorigen Jahres waren wir bestrebt, für Team einen Nurflügel zu entwickeln, was uns auch gelang. Dieser Typ hatte folgende Gestalt: Die Streckung (bxb/F) war 1:10, die Flügelprofilachse war in der Motorzugachse untergebracht, um das Moment der Motorzugachse um Profilmittelachse zu verhindern. Die Maschine flog sehr sicher, aber für den praktischen Wettbewerbsbetrieb schien sie uns zu unsicher, vor allem für den Mechaniker traten einige Schwierigkeiten auf. Im Winter traf ich mit meinem Freund Paul Bugl zusammen und besprach mit ihm einen neuen Typ eines Nurflügels, und er lieferte mir einen Grundentwurf.

Ich habe dann in Graz mit meinem Piloten, Freund Franz Hengsberger, diesen Grundentwurf neu bearbeitet. Die schwierigste Frage war, wo die Profilachse in bezug auf die Motorzugachse und wo der Schwerpunkt zu liegen kommt, um ein stabiles Fliegen zu erreichen. Ein genaueres Eingehen auf die Aerodynamik würde zuviel Platz einnehmen, daher erspare ich mir das. Die Hauptsache ist es, daß ein Nurflügel geschaffen worden ist, der für Wettbewerbe sehr gut geeignet ist. Die Maschine wurde mit einem Bugl-

## **werkstattpraxis**

Spezialmotor und einer Luftschraube 7/8“ ausgestattet und erlaubt eine sichere Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Schleudern von 23“ pro 10 Runden. Es bleibt also jedem Piloten und Mechaniker überlassen, aus dieser Zelle noch mehr herauszuholen. Das Teampaar Kropf-Ruß aus Graz hatte sich ebenfalls einen solchen Teamracer gebaut und ist mit ihm sehr zufrieden. Es wird sich bei den nächsten Wettbewerben zeigen, inwieweit sich dieser Typ durchsetzen wird. Auf jeden Fall ist ein neuer Grundzug für Team geschaffen, der sich in absehbarer Zeit meines Erachtens durchsetzen wird.

### **Aufbau des Racers:**

Fläche: Schalenbauweise mit 1,5 mm Balsa-Bepunktung (mh), Rippen 2 mm Balsa (w), Nasenleiste Kiefer 4/6, Endleiste Balsa 20 mm breit.

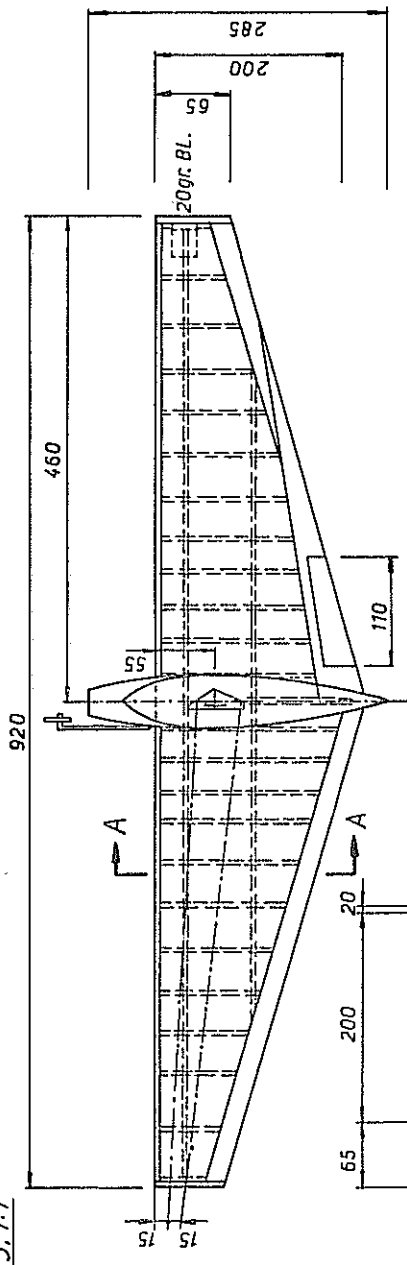
Rumpf: Sperrholz-Balsabauweise, aufgebaut auf 10 mm Buchenbrett (Tropfenform).  
Konstruktive Daten: Gesamtfläche 12,2 dm<sup>2</sup>, Gesamtgewicht 540 g, Breite 50 mm, Höhe 100 mm, Schwerpunktlage 22 % v. Nl., Ruderfläche 25 cm<sup>2</sup>.

Profil: symmetrisch, 8 % Dicke, höchste Wölbung auf 40 %. Nr r + 2 mm, Fläche mit einem Anstellwinkel von 1,5° eingebaut, Außenbereich 0° Motorzugachse und Profilmittelachse Abstand ca. 11 mm.

Bauzeichnung umseitig!

FAI TEAMRACER für 2.5cm von Bugl - Nitsche - Hengsberger 1.3.1964

M 1:5, 1:1



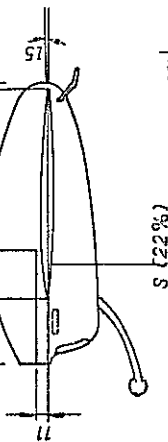
SCHWERPUNKT 22% v. NL

PROFIL: SYMM 8%/40%

ANSTELL  $\rightarrow$  INNEN 15° AUSZEN 0°

MOTORACHSE - PROFILACHSE 11mm

GESAMTFLÄCHE: 12.2 dm<sup>2</sup>  
GESAMTGEWICHT: 5.40gr



Schnitt A-A

8% 40%

Steg 2mm

Rippen 2mm

Kiefern.

Beplankung 1.5mm

Balsal.

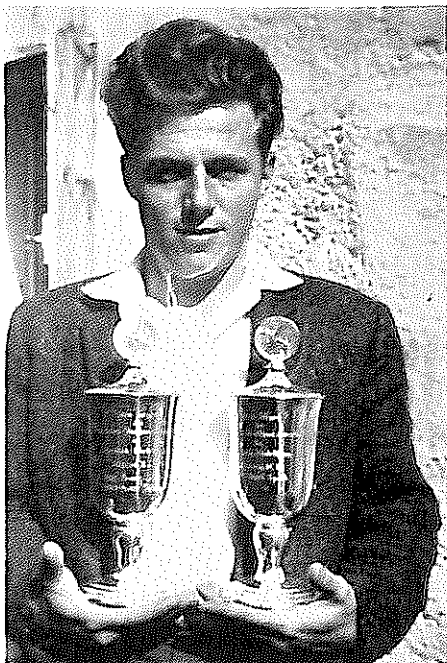
MERVART

NITSCHE

## Modellflug am grünen Inn

Im Nordwesten Oberösterreichs, dem Land ob der Enns, liegt am grünen Inn die Grenzstadt Schärding. Mittelalterliche Stadtmauern, alte Wehrtürme, Patrizierhäuser mit den eigentümlich nordischen Fassaden, künden noch heute von dem einstmals blühenden Handel mit Salz und Schiffsverkehr auf dem Inn und geben der Innviertlerstadt ihr besonderes Gepräge. Daneben sorgen die Steinindustrie, zwei Großbrauereien und eine moderne Kneipp-Kuranstalt für die wirtschaftliche Belebung der Stadt. Auch der Sport kommt in diesem Grenzort nicht zu kurz, besonders die fliegerische Tätigkeit.

Neben den „Großen“ – der Union Segelfliegergruppe Schärding – wagen auch die „Kleinen“ – Sektion Modellflug – ihre Schwingen über Schärding zu erheben. Die Sektion hat 14, meist jugendliche Mitglieder, von denen bisher 26 Segelflugmodelle gebaut wurden, darunter 5 Eigenkonstruktionen. Den schönsten sportlichen Erfolg hatte unser Mitglied Karl Späth jun., Sohn der ältesten oberösterreichischen Segelfliegerfamilie, den er beim internationalen Segelflugwettbewerb um den Wanderpokal der



Karl Späth mit den Wanderpokalen der Stadt Passau; links seine „Fliegerdecke“.

Stadt Passau im Herbst 1963 erzielen konnte. Späth gewann im RC-III- und im RC-IV-Fliegen jeweils den ersten Preis und gewann als Gästeflieger den Wanderpokal im RC III endgültig und den Wanderpokal im RC IV erstmalig. Jeder Pokal muß zweimal hintereinander gewonnen werden.

Gleich eine Woche später errang Karl Späth bei den oberösterreichischen OMV-Meisterschaften als Gästeflieger im RC-III-Fliegen den 1. Preis und im RC-IV-Fliegen den 3. Preis.

Die Sektion Modellflug der Union Segelfliegergruppe Schärding besitzt zwei eigene Sendeanlagen, ein eigenes Werkstatttraum im Segelfliegerheim steht zur Verfügung.

A. Rauchenwald



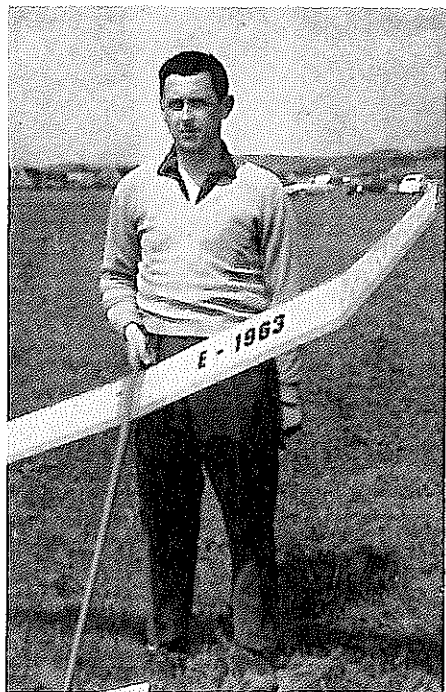
**POKALE**

**ABZEICHEN**

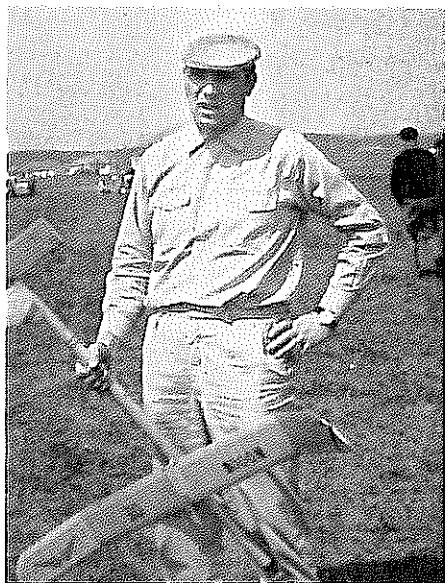
**PLAKETTEN**

**Rudolf Souval KG**

Wien VII, Siebensterngasse 23



Der Sieger in A-2, E. Mikulcic, Jugoslawien



H. Martin, St. Pölten, rettete als Sieger in der Klasse Wakefield die Ehre der Österreicher

#### INTERNATIONALER FREIFLUGWETTBEWERB IN WELS

E. Savini (rechts), England, wurde Erster vor Z. Malina (CSSR)

