

austroflug modernflug

IN DIESEM HEFT

EUROPA COUPE
AM SPITZERBERG

●
RESOLUTION
AN DIE CIAM

●
ÖSTERREICHS GRÖSSTER
KINDERWETTBEWERB

9 1968



Gleichberechtigung!

Die C.I.A.M. ist die Modellflugkommission in der FAI. Die C.I.A.M. setzt sich aus den Delegierten der einzelnen nationalen Aero Clubs zusammen. Die C.I.A.M. ist also jene Institution, bei der das Geschehen des internationalen Modellfluges besprochen und beschlossen wird. Man sollte nun meinen, daß es für sie eine Freude sein soll, den Modellsport — unseren Sport — auf möglichst breite Basis zu stellen. Daß es nicht immer so ist, beweist die Verzögerungstaktik, mit welcher der vom O.Ae.C. eingebrachte Antrag bezüglich des selbstgesteuerten Modellfluges behandelt wird. Es ist uns vollkommen unverständlich, warum einer Sparte, die schon seit vielen Jahren in mehreren Ländern betrieben wird — und zwar sehr erfolgreich — die Anerkennung versagt wird.

Wer hat denn einen Schaden davon?

Es drängt sich dabei ganz von selbst der Vergleich mit der vor zwei Jahren neu eingeführten Raketenklasse auf. Die Antragsteller waren die Amerikaner, die mit einer großen Delegation und einem gut gemachten Farbfilm die Delegierten der C.I.A.M. förmlich überrumpelten. Ich gehörte selbst zu den Überrumpelten, doch warum sollte ich einer Aufnahme dieser Sparte negativ gegenüberstehen, die anderen vielleicht Freude macht? Kostet es der FAI Geld oder kann sich sonst jemand gestört fühlen? Ich stimmte zu. Ich hatte aber nun erwartet, daß bei der Sitzung 1963 unser Antrag mit der gleichen Fairneß behandelt würde. Aber wie wurden wir enttäuscht!

Seit fünf Jahren werden regelmäßig internationale Wettbewerbe in der Kategorie der selbstgesteuerten Segelflugmodelle sehr erfolgreich durchgeführt und es wurden mehr als genug Erfahrungen gesammelt. Was ist nun wirklich der Grund, warum gerade hier kein positiver Beschluß gefaßt wird? Hat die FAI damit zu viel Arbeit? Ich glaube nicht, denn bei allen Veranstaltungen sind ja doch immer nur die nationalen Aero Clubs die Träger der Arbeit und auch der Verantwortung.

In einer mehr als vier Stunden dauernden Monsterversammlung wurde anläßlich der Europa Coupe am Spitzerberg eine Resolution unseres ONF-Delegierten Kargl behandelt und mit großer Beteiligung diskutiert. Es waren alle Anwesenden der gleichen Meinung, daß der C.I.A.M. mit aller Deutlichkeit der Standpunkt der betroffenen Sportler und auch der betroffenen Länder bekanntgegeben werden muß. Die gemeinsam aufgestellte Resolution und die gemeinsam abgestimmten Regeln wurden der FAI mit den Unterschriften aller Anwesenden übermittelt. Es obliegt nun der nächsten C.I.A.M.-Sitzung im November, über unseren Antrag einen positiven Beschluß zu fassen.

Wir hoffen, bei den Delegierten Verständnis zu finden.

Edwin Krill

C.I.A.M.-Delegierter Österreichs

Resolution der beim „EUROPA COUPE 1964“ beteiligten Modellflieger

Die beim Europa Coupe 1964 am Spitzerberg beteiligten Modellflieger verlangen die Anerkennung des selbstgesteuerten Hangfluges. Sie protestieren energisch gegen die verschleppende Behandlung des österreichischen Antrages durch die C.I.A.M.

Schon 1962 hat Österreich einen mündlichen Antrag eingebracht und es hieß damals, es müßten erst Erfahrungen gesammelt werden. Wenn die Delegierten der C.I.A.M. Erfahrungen brauchen, so ist das ihre Sache. Wir aktiven Hangflieger haben uns diese Erfahrungen schon über ein Jahrzehnt in den großen Hangflugwettbewerben „Coppa stella Italia“, „Coppa Bavaria“ und nun im „Europa Coupe“ erfohlen. Italien, Deutschland, Schweiz und Österreich veranstalten Jahr für Jahr, außer den vorgenannten, noch eine Reihe anderer Hangflugwettbewerbe mit starker internationaler Beteiligung, in denen nicht nur die Modellkonstruktionen, sondern auch das Reglement ausreifte.

Im Jahre 1963 wurde der Antrag von Österreich schriftlich eingebracht. Von der C.I.A.M. an eine Unterkommission verwiesen, wurde er nun wieder ohne Angabe von Gründen an diese zurückgereicht. Wir müssen annehmen, daß keines dieser Unterkommismissionsmitglieder je ein selbstgesteuertes Hangflugmodell fliegen sah, geschweige bei einem solchen Wettbewerb anwesend war. In derselben Sitzung wurde aber ein Antrag auf Raketenflug angenommen, der bisher nur von einem Land betrieben wurde und in Europa, sowie auch den Kommissionsmitgliedern, völlig unbekannt war! Wo waren hier die Erfahrungen?

Wir sind der Ansicht, daß die C.I.A.M. den Modellflug fördern und nicht hemmen soll, sonst geht die Entwicklung über unsere Oberste Flugsportkommission hinweg und nimmt sie niemand mehr ernst. Es ist uns unbegreiflich, daß seit über ein Jahrzehnt größte internationale Wettbewerbe geflogen werden, ohne daß die C.I.A.M. davon Notiz nimmt. Die beim Europa Coupe 1964 beteiligten Modellflieger aus den Ländern Deutschland, Italien, Schweiz und Österreich ermächtigten den österreichischen Delegierten Edwin Krill zur Vorlage dieser Resolution bei der C.I.A.M.-Tagung im November dieses Jahres und verlangen die Anerkennung des vorliegenden österreichischen Antrages über den

Selbstgesteuerten Hangflug!

Spitzerberg, am 22. August 1964.

Laut Besprechungen anlässlich der „Coppa Europa“ am Spitzerberg neuformulierter Antrag des Österreichischen Aero-Club zur C.I.A.M.-Sitzung im November 1964 in Paris:

Der Österreichische Aero-Club stellt den Antrag, eine Klasse für selbstgesteuerte Segelflugmodelle in den Code Sportif aufzunehmen, und erlaubt sich folgenden Wortlaut für den Code Sportif vorzuschlagen:

Besondere Bestimmungen: Segelflugmodelle mit Selbststeuerung, Klasse F3/B, Kategorie 1.

3.13.1 Begriffsbestimmung Segelflugmodell mit Selbststeuerung:

Segelflugmodell mit selbsttätiger Kurssteuerung, die vom Boden nicht beeinflussbar ist. Die Steuerung muß direkt oder indirekt auf das Ruder wirken und muß automatisch erfolgen. Die Richtwirkung kann für besondere Flugbewegungen (Kreisen) außer Tätigkeit gesetzt werden.

3.13.2 Kennzeichnung der Modelle Formel „Weltmeisterschaft“:

Gesamtflächeninhalt: 32 bis 24 Quadratdezimeter.

Gesamtgewicht: Keine Flächenbelastung vorgeschrieben.

Ablauf der Prüfung:

3.13.3 Start:

Der Start erfolgt von Hand. Der Wettbewerber steht auf dem Boden. Die Startstelle ist auf einem Berghang, der möglichst gegen die Windrichtung gelegen sein soll.

3.13.4 Versuch:

Jeder Flug von weniger als 20 Sekunden Dauer nach Freigabe des Modelles.

3.13.5 Offizieller Flug:

Als offizieller Flug wird gewertet:

a) der erste Versuch mit 20 Sekunden und mehr,

b) der zweite Versuch, egal welche Zeit,

c) der Wettbewerb besteht aus fünf Flügen zu je max. 300 Sekunden Dauer.

3.13.6 Organisation des Starts:

Der Wettbewerber muß die Vorbereitung zum Einstellen der Steuerung selbst treffen und das Modell selbst starten.

Hangwind am Spitzerberg: „EUROPA COUPE 1964“

Am Bewerb beteiligten sich folgende Nationen: Deutschland, Schweiz, Italien und Österreich. Die Anzahl der Starter betrug 68 und war nach folgender Aufstellung verteilt: Deutschland 33, Schweiz 6, Italien 11 und Österreich 18 Starter. Der Teilnehmer aus Dänemark fiel leider, angeblich durch einen Unfall auf der Reise nach Österreich, aus. Die Austragung selbst war ein voller Erfolg in der Organisation und Durchführung ohne Protest. Die ersten Teilnehmer meldeten sich bereits am 19. 8. 1964 bei der Wettbewerbsleitung an. Natürlich kam die größte Anzahl am Freitag in der Fliegerschule Spitzerberg an. Hier empfing jeder Teilnehmer seine verschiedenen Unterlagen und Erläuterungen zum Wettbewerb in einem UHU-Säckchen verpackt. Der Freitag und der Samstag stand bis 10.30 Uhr zum Training zur Verfügung und es wurde von den einzelnen Sportlern reichlicher Gebrauch gemacht. Über die kurze Entfernung zum Hang selbst von der Unterkunft aus war nur allgemeines Lob zu hören.

Eröffnung bei Regen . . .

Die Eröffnung erfolgte am Samstag pünktlich 11 Uhr durch BSL Krill im Beisein von Sekt.-Rat Dr. Ernst Karner (BMf. Unterricht), und Sekt.-Rat Dipl.-Ing. Dr. Walther Wisternmayer (BMf. Verkehr) sowie der Bürgermeister von Deutsch-Altenburg, Straßer, und Hundsheim, Kupler und anderer Ehrengäste. Um 13 Uhr wurde der erste Durchgang eröffnet und jeder weitere dauerte 90 Minuten. Leider hatte bereits am Ende der Eröffnung der Regen leicht eingesetzt und im vierten Durchgang gab es bereits heftigen Regen. Nach den geflogenen Leistungen herrschte vorzüglicher Hangwind und am Ende des dritten Durchganges waren bereits drei Starter zeitgleich mit 900 Sekunden an der Spitze. Alles begab sich in die Unterkunft zum Trocknen und später zum Abendessen mit einem gemütlichen Belsammensein bei Getränken und guten Speisen. Um Mitternacht herrschte bereits starker Wind und mit gemischten Gefühlen war der nächste Tag zu erwarten.

. . . Ende im Sturm

Das herrliche Wetter der ersten Trainingstage war gänzlich verschwunden und der Sonntag brachte schlechtes, sehr schlechtes Wetter, mit fast Sturm am Hang. Der Regen hatte aufgehört und der Wind an Heftigkeit zugenommen. Der Windmesser zeigte Windgeschwindigkeiten bis zu 80 km/h mit Durchschnittswerten von 60 km/h am Hang. Am ersten Tag befand sich die Startstelle im ersten Drittel des Spitzerberges und wurde am zweiten Tage für den vierten Durchgang um etwa 15 m nach unten verlegt; für den fünften Durchgang neuerlich um weitere 15 m nach unten. Die Wertungsliste dürfte im Modellsport eine gewisse Seltenheit haben, bei Betrachtung der einzelnen Durchgänge: Am ersten Tag vorzügliche Leistungen und beste Propaganda für den Hangflug — und am zweiten schlechte Leistungen. All dies ist natürlich nur auf den herrschenden Sturm zurückzuführen und es wagte nur der noch einen Start, der sich seine Position verbessern konnte oder gar für den Sieg in Frage kam. Um 11 Uhr waren am Sonntag die fünf Durchgänge geflogen und es ging um 13.30 Uhr zur Siegerehrung.

Österreich zweitbeste Nation

Erzielt wurden 42 MAX und davon 9 von Österreichern. Zeiten von über 200 wurden 34 geflogen und davon 12 von Österreichern, Zeiten von über 100 wurden 54 erzielt und davon 15 von Österreichern. Die Nationenwertung zeigt, daß Österreich zur Zeit die zweitbeste Hangfluggation ist. Aber in der Mannschaftswertung sieht es nicht mehr so günstig und zufriedenstellend aus. Allerdings spiegelt sich das Kräfteverhältnis fast nach dem Alphabet wieder. Somit trägt zumindest für Österreich die erzielte Nationenwertung in der Leistung unserer Hangflieger. Wir verfügen nach wie vor nur über einige Sportler, die in nächster Zeit international in dieser Sparte entsprechen können und es ist höchste Zeit, daß der Nachwuchs den notwendigen Anschluß findet. Auch auf nationaler Ebene.

Gute Modelle

Der größte Teil der Modelle war gut gebaut und gute Leistungen steckten in diesen Sportgeräten. Vollendete Bau-



ausführungen gab es zu sehen bei den italienischen Teilnehmern und auch bei österreichischen Sportlern. Leider ging eine große Anzahl von Modellen am zweiten Tag zu Bruch und hier besonders bei Italienern, die nur schwachen Wind zum Hangflug gewohnt sind. Auch die Schweiz wurde hier betroffen und zog die Nennung vor den weiteren zwei Durchgängen zurück.

Hier zeigte sich, daß die Teilnehmer der österreichischen Mannschaften auch bei diesem Sturm die Modelle an den Start brachten und auch flogen. In der Starterliste werden wir vorwiegend Österreicher im vierten und fünften Durchgang vorfinden. Es ist durchaus möglich, bei Wind bis zu 60 km/h am Hang den Sport

in einem Bewerb zu betreiben. Einige Sportler aus Österreich sind hier bereits auf dem besten Weg und anderen Ländern voraus. Nur darf hier nicht bei dem derzeitigen Stand verblieben werden und bis zur nächsten „EUROPA COUPE“ sind weitere Entwicklungen notwendig, um gegen die Kraft der Natur am Hang stehen zu bleiben. (Auswahl von neuen Profilen mit ebener Unterseite oder sogar mit Außenwölbung). Der taktische Einsatz wurde nur von einem Teil unserer Vertretung genützt und spiegelt sich im Endergebnis wieder. Zu der Leistung auf den vorderen Plätzen sei an dieser Stelle herzlichst gratuliert. Das Fehlen eines Mannschaftsführers war deutlich zu spüren. Hier zeigte uns Deutschland, wie es gemacht wird und gemacht werden soll.

Siegerehrung und Geschenke

Die Siegerehrung war eine Demonstration für den Hangflug in jeder nur erdenklichen Form.

Der Austausch von Geschenken der einzelnen Nationen an Österreich zeigte die Verbundenheit im Modellsport nach allen Richtungen ohne Unterschied der Nation. Geschlossen wurde der Bewerb mit der neuerlichen Bekräftigung, sich 1965 zum „EUROPA COUPE“ zu treffen.



Oben: Der „Vater der Magnetsteuerung“, Gremmer (rechts) und E. Jedelsky, waren interessierte Gäste.

Rechts: Mit „Papas Hilfe“ flogen auch die Kleinen . . .

Links: Kommentar — Hundewetter!



DIE BUNDESSPORTSCHULE SPITZERBERG begeisterte mit Gastfreundschaft und Gelände Teilnehmer und Besucher; für die Windstärke konnte sie schließlich nichts...

Start in den Hangwind.



Die Ergebnisse:

Nationenwertung:

1. Deutschland	4617
2. Österreich	3898
3. Italien	2570
4. Schweiz	1628

Mannschaftwertung:

1. Landshut (D)	2732
2. Hof I (D)	2714
3. Hof II (D)	2558
4. Österreich A (Ö)	2205
5. Berlin-Salzgitter (D)	2011
6. Österreich B (Ö)	1839
7. Fulda-Gersfeld (D)	1831
8. Österreich D (Ö)	1677
9. Rovereto (I)	1503
10. Affoltern (CH)	1144
11. Österreich C (Ö)	1117
12. Dörfles II (D)	1073
13. Verona (I)	962
14. Vicenza (I)	929
15. Dörfles I (D)	749

Einzelwertung:

1. Helmut Schuberth (D)	947
2. Renate Schuberth (D)	938
3. Siegfried Püttner (D)	932
4. Clemens Schobel (O)	926
5. Herbert Schmidt (D)	900

Konsequenzen für 1965

Für die Hangflieger in Österreich sei noch gesagt, daß für 1965 nicht allein der Jahreswettbewerb entscheidend sein wird, sondern auch eine Nominierung durch den Fachreferenten vorbehalten bleibt. Es steht auch noch nicht fest, daß zum nächsten Bewerb zwei Mannschaften entsendet werden müssen beziehungsweise sollen. Lieber eine Mannschaft mit fünf vorzüglichen Startern zum internationalen Bewerb entsenden, als eine Aufsplitterung herbei-

führen und einen Erfolg vorbeiziehen lassen! Bemühen wir uns alle bis 1965, ein besseres und taktisch richtigeres Fliegen zu lernen und auch den notwendigen Einsatz, der teilweise sehr mangelhaft war und noch ist.

Der Großteil unserer Hangflieger war bereits international tätig und sollte doch daraus gelernt haben, bei solchen großen Treffen die eigene Nation nach besten Kräften zu vertreten. Mit einem schlechten Durchgang ist ein Bewerb noch nicht verloren und auch keine Veranlassung gegeben, den Bewerb zu beenden. Ein Kräftemessen ist erst nach der vorgesehenen Durchgangszahl beendet und es ist zugleich unsportlich, es vorher abzubrechen! Die Vertretung der eigenen Nation bei sportlichen Bewerben ist immer eine Ehre und Auszeichnung!

Klasse I von O. EBNER, ÖMV-Berndorf

Die Entwicklung dieses Modells begann im Jahre 1961 mit dem Ziel eines möglichst guten Gleitflugs. Motor war der Eta 15 D (Diesel). Mit dem Erscheinen des Cox Tee-Dee und später Cox Special konnte mehr Sorge auf einen guten Steigflug gelegt werden. Dieser wurde durch eine Profiländerung erreicht. Die besten Ergebnisse wurden erreicht mit:

Motor: Cox Special

Tank: Drucktank (von Kader), Motorabstellen durch Tankentlüften

Luftschraube: MVVS 8 × 3 3/4

Sprit: 40% Nitromethan, 3% Nitrobenzol.

Einstellung: Kraftflugkurve durch

1. 1 Grad Motorzug nach rechts;

3 Grad Motorzug nach unten;

2. 1 bis 2 mm Seitenruderausschlag nach rechts.

Gleitflugkurve durch schräges

Höhenleitwerk (ca. 30 mm).

Mit dieser Einstellung steigt das Modell sehr schnell und steil (ca. 1/2 Rechtsdrehung in 10 sec) auf ungefähr 90 bis 100 Meter. Der Gleitflug ist sehr gut. Die Zeit bei ruhiger Luft liegt um 200 bis 210 sec.

A 2 von R. HÖBINGER, ÖMV-Berndorf

Das Modell wurde als Allwettermodell mit mehr Hinblick auf Stabilität und Hochstartsicherheit als auf besonders niedrige Sinkgeschwindigkeit hin entworfen. (Sichere Profile, kurzer Hebelarm, viel Einstellwinkeldifferenz.)

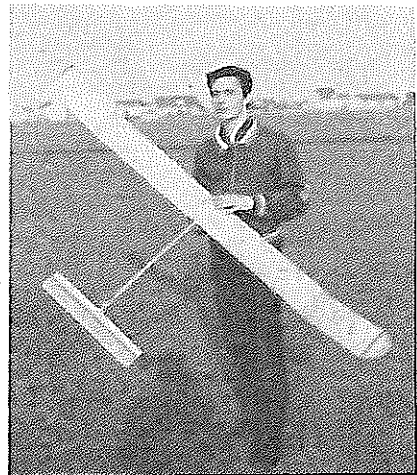
werkstattpraxis

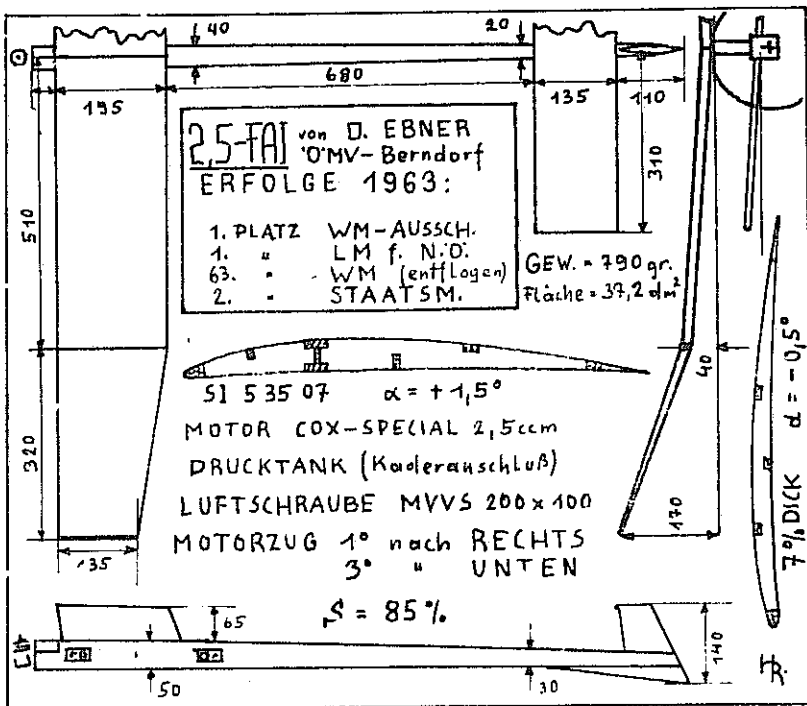
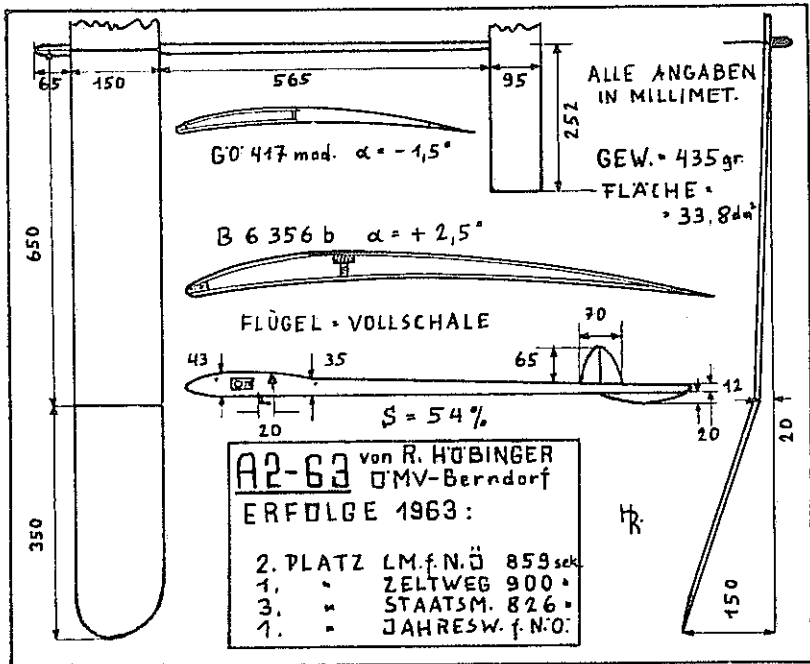
Einstellung:

Rechtes Mittelteil 3 mm positiv geschränkt. Dadurch ergibt sich ein Seitenruderausschlag von 15 mm nach links im Hochstart und 2 mm nach rechts im Gleitflug.

Mit dieser Einstellung fliegt das Modell mittelweite Rechtskurven, die in der Thermik sehr eng und im Abwind ziemlich weit werden. Die Gleitflugzeit bei ruhiger Luft beträgt, soweit überhaupt feststellbar, 155 bis 165 sec.

Rudolf Hübinger mit seinem Segler.





hier spricht die onf

HERIBERT KARGL:

„... es ist vollbracht!“

Vor eineinhalb Jahren haben wir die österreichischen Rekordbestimmungen ausgearbeitet. Sie wurden in der Sektionsleitersitzung bestätigt und dann veröffentlicht. Dies geschah auf dringendsten Wunsch vieler Modellflieger, die geradezu rekordwütig waren. Als aber alles soweit war, wurde es still um die Rekorde.

Der erste österreichische Rekord

Jetzt machte aber doch endlich einmal einer ernst. Unser Freund Heinz Freundt aus Salzburg hat einen Rekordflug im Geschwindigkeits-Fesselflug angemeldet mit einer Geschwindigkeit von 210 km/h, die er anlässlich der WM in Budapest geflogen hat. Die Rekordliste ist vollständig, alles ist in Ordnung beigebracht und es bedarf nur mehr der offiziellen Anerkennung anlässlich der nächsten ONF-Sitzung. Ich freue mich, daß es gerade Freundt ist, der den ersten Rekord eingebracht hat, denn er ist einer der stillsten Modellflieger, aber einer, der sich mit der Materie wohl am intensivsten befaßt. Dabei ist die Klasse, die er fliegt, Speed, nicht sehr angetan, einen Modellflieger im allgemeinen zu ereifern. Es ist dies die richtige „Paradoxe Klasse“, denn nirgends im Modellflug sind die Vorbereitungen zum Start so langsam und optisch fad wie bei Geschwindigkeit. Es gibt auch beim fachkundigen Publikum beim Speedrennen immer mehr lästernde als anerkennende Bemerkungen. Nun kommt gerade aus dieser Klasse der erste Rekord. Dies zeigt von unendlicher Ausdauer und Idealismus. Herzliche Gratulation!

EDWIN KRILL:

Österreichs größter Modellflug-Kinderwettbewerb in Wien

Noch nie sah man eine so große Kinder-schar mit Flugmodellen, wie kurz vor Schulschluß auf dem ASKO-Segelfluggelände Donauwiese. Das Landesjugendreferat Wien hatte einen Modellflugwettbewerb ausgeschrieben, an dem sich sämtliche Schulen, an denen Flugmodellbau betrieben wird, beteiligen konnten. Nahezu 300 (!) Kinder ka-

Der 1. österreichische Rekord — aufgestellt im Geschwindigkeitsflug steht also auf 210 km/h.

Auch die Redaktion des amfl gratuliert Heinz Freundt.

Gutes Beispiel für Werbung

Vor kurzem erhielt ich in meiner Funktion als Landesobmann des ÖMV-Niederösterreich einen Brief des Gruppenobmannes der ÖMV-Gruppe Rainfeld, Kurt Gruber, der mir so gut gefiel, daß ich ihn einem größeren Kreis Modellflieger zur Kenntnis bringen möchte ...

„Beim St. Veiter Volksfest vom 28. bis 31. Mai 1964 haben die ÖMV-Modellflieger Karner, Eberl und ich zwei Tage lang mit RC-Modellen Vorführungen gezeigt. Eingesetzt waren die Modelle Weihe, Consul, Bergfalke, Kurzwellensittich und ein Topsy von wilder Natur (viele werden sicherlich schon den Topsy aus Rainfeld kennen). Es war für uns ein schöner Erfolg. Tausende Ausstellungsgäste sahen den Vorführungen zu und die meisten staunten, daß es so etwas überhaupt gibt. Wir erhielten von der Ausstellungsleitung neben der Verpflegung noch S 600.—. Damit kauften wir uns eine bessere Stoppuhr und konnten mit dem Rest des Geldes noch die Spritkosten decken ...“

K. Gruber

Ich möchte diesen Brief als Beispiel vorführen, wie man unseren Sport in die Öffentlichkeit bringen kann. Es liegt nur an uns selbst, den Modellflug „unter die Leute zu bringen“. Alle sollten solche Vorstöße bei jeder sich bietenden Gelegenheit durchführen. Es wird immer wieder einige Interessierte geben, die wir als Mitglieder gewinnen können.

A. Haiden

men zu diesem Wettbewerb, betreut durch ihre Lehrer. Leider spielte das Wetter gar nicht gut mit. Es regnete und der Wind blies, wie er es schon lange nicht getan hatte. Trotzdem wurde beschlossen, den Wettbewerb durchzuführen und siehe da, das Wetter besserte sich von Stunde zu Stunde, jedenfalls so, daß einigermaßen geflogen werden konnte.

Gestartet wurde in drei Klassen: Klasse A = Modelle bis 60 cm Spannweite, Klasse B = von 60 bis 100 cm und Klasse C über 100 cm Spannweite.

Und hier die Nennungsahlen:

A = 188 Schüler

B = 99 Schüler

C = 54 Schüler

und fast alle flogen, und das mit einer Begeisterung, daß einem das Herz im Leibe hüpfte.

Die Organisation wurde mir übertragen und der Wettbewerb konnte mit Hilfe einiger Lehrer-Kollegen reibungslos abgewickelt werden.

Die neue Standard-Bauweise

Schon ein halbes Jahr vorher begannen dafür die Vorbereitungsarbeiten. In einigen Kursen konnte ich 31 Lehrer mit der neuen Standard-Bauweise von E. Jedelsky bekanntmachen. In der Klasse A bis 60 cm gab es zwei Modelle, Weihe und Pfeilflieger, in der Klasse B bis 100 cm den Lehrling und in der Klasse C das A I-Standard-Modell mit 125 cm Spannweite. Sehr viele Lehrer bauten mit ihren Kindern diese Modelle, doch gab es auch welche, die blieben bei der bisherigen Bauweise. Teils aus Tradition, teils, weil sie mit den Kindern schon papierbespannte Flugmodelle zu bauen begonnen hatten. Nach Beendigung des Wettbewerbes schworen aber alle, in Zukunft nur mehr Modelle in Standard-Bauweise mit ihren Kindern zu bauen. In einer der nächsten Nummern des amf werde ich ausführlich über die Standard-Bauweise für Jugendmodelle berichten. Ich selber arbeite mit einer Kindergruppe von sechs Kindern, von denen der Jüngste 10 und der Älteste 13 Jahre zählt. Das Bauen der Modelle ist für die Kinder überhaupt keine Schwierigkeit. Der Lehrer braucht die Arbeiten nur zu überwachen, und es kann dabei nichts schief gehen. Anders ist es mit dem Starten. In einigen Schulen wurden Laufkatzen gebaut und Kastendrachen, mittels denen man die Modelle auf eine beliebige Höhe bringen kann. Richtig bewährt hat sich die Laufkatze, wie sie schon während des Krieges verwendet wurde. Mit der Katze kann man bei einigermaßen Wind gleich zwei und sogar auch mehrere Modelle gleichzeitig hochbringen. Die beim Wettbewerb eingesetzten Geräte funktionierten nicht richtig, es ging alles zu langsam, und so wurde in der Klasse A nur von der Hand aus gestartet. Natürlich waren die Zeiten auch nicht besonders. Hier gewann derjenige, der sein Modell am besten schleudern konnte.

A-Abzeichen für den Sieger

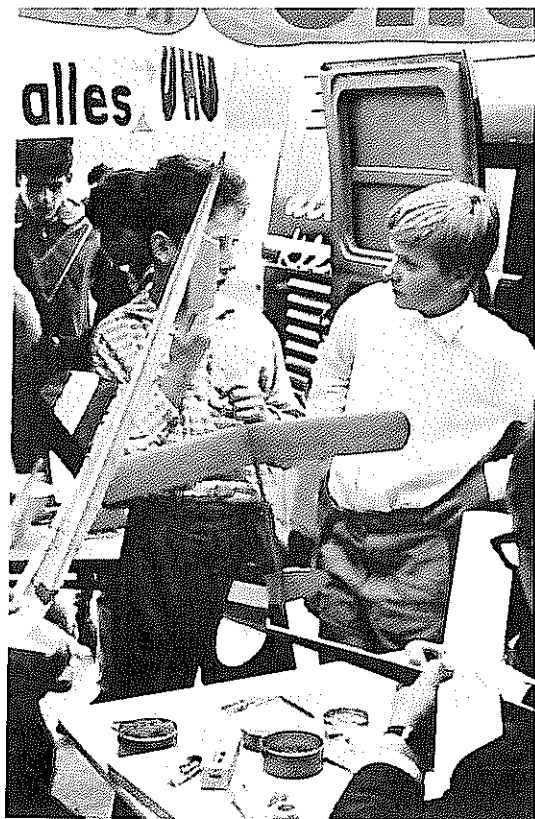
In der Klasse B mußten die Modelle bereits hochgestartet werden, doch mußte dies noch nicht der Erbauer des Modells selber tun. Hier konnte meine Gruppe den 1. und den 2. Platz belegen und außerdem die Mannschaftswertung gewinnen (wir hatten natürlich vorher schon die Modelle eingeflogen). Außerdem wurden meine Kinder von Gerd Kirchner und Franz Czerny betreut, so daß überhaupt nichts schiefgehen konnte. Ich selbst war bei der C-Startstelle tätig. Hier mußten die Kinder ihre Modelle selbst hochstarten, was natürlich für manche sehr schwierig war. Bei dem Wind und dem Regen konnten sich nur die A I-Standard-Modelle durchsetzen. Die papierbespannten Modelle lösten sich größtenteils schon vorher auf, die Bespannung wurde wellig, oder sie zerbrachen beim Start. Die Standard-Modelle vertrugen das Wetter viel besser; es gab kein Verziehen und Welligwerden der Bespannung. Es wurden oft bessere Zeiten erzielt als mit manchem A II-Modell. Dem Sieger in der Klasse gelang es, fünf Flüge über eine Minute zu fliegen und Landes-Sektionsleiter Grillmeier überreichte dem strahlenden Buben das A-Abzeichen.

Im Falle eines Falles . . .

Hervorheben bei diesem Wettbewerb möchte ich noch den mustergültigen Einsatz der Fa. UHU, die den Kindern mit ihrer Reparaturstelle dauernd zur Verfügung stand, wie wir es nun schon seit geraumer Zeit auch bei unseren Modellflugwettbewerben in Österreich gewöhnt sind. Selbst der Jugendreferent des D.Ae.C., Pempe, kam mit einer „UHU-Piper“ nach Wien.

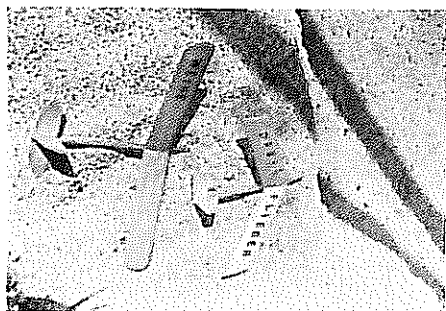
Ein großer Erfolg

Diese Veranstaltung war ein großer Erfolg, obwohl das Ganze erst als Versuch gedacht war. Wesentlich bei der Sache ist; daß den Kindern funktions-tüchtige Flugmodelle in die Hand gegeben werden, die schnell gebaut werden können und die tadellos fliegen. Und noch etwas ist wichtig: nicht nur aufs Bauen kommt es an, man muß auch mit den Kindern gelegentlich fliegen gehen, damit sie so richtig mit der Materie vertraut werden.



KINDERWETTBEWERB WIEN/DONAUWIESE

Links oben: Start einer Laufkatze. Oben: In „pausenlosem Einsatz“ wurden die Modelle von der „UHU-Werft“ repariert. Links: Äußerste Konzentration beim Handstart. Unten: Zwei Flugmodelle der Klasse A.



KINDERWEITBEWERB



Die siegreiche Mannschaft in der Klasse B: Erste Reihe links der Sieger Gerhard Krill (Vaters Sohn . . .!); G. Pec (zweite Reihe Mitte) folgte mit einer Sekunde Abstand.

Großes Gedränge herrschte bei den Startstellen.

Fotos: Krill

