

austroflug *modernflug*

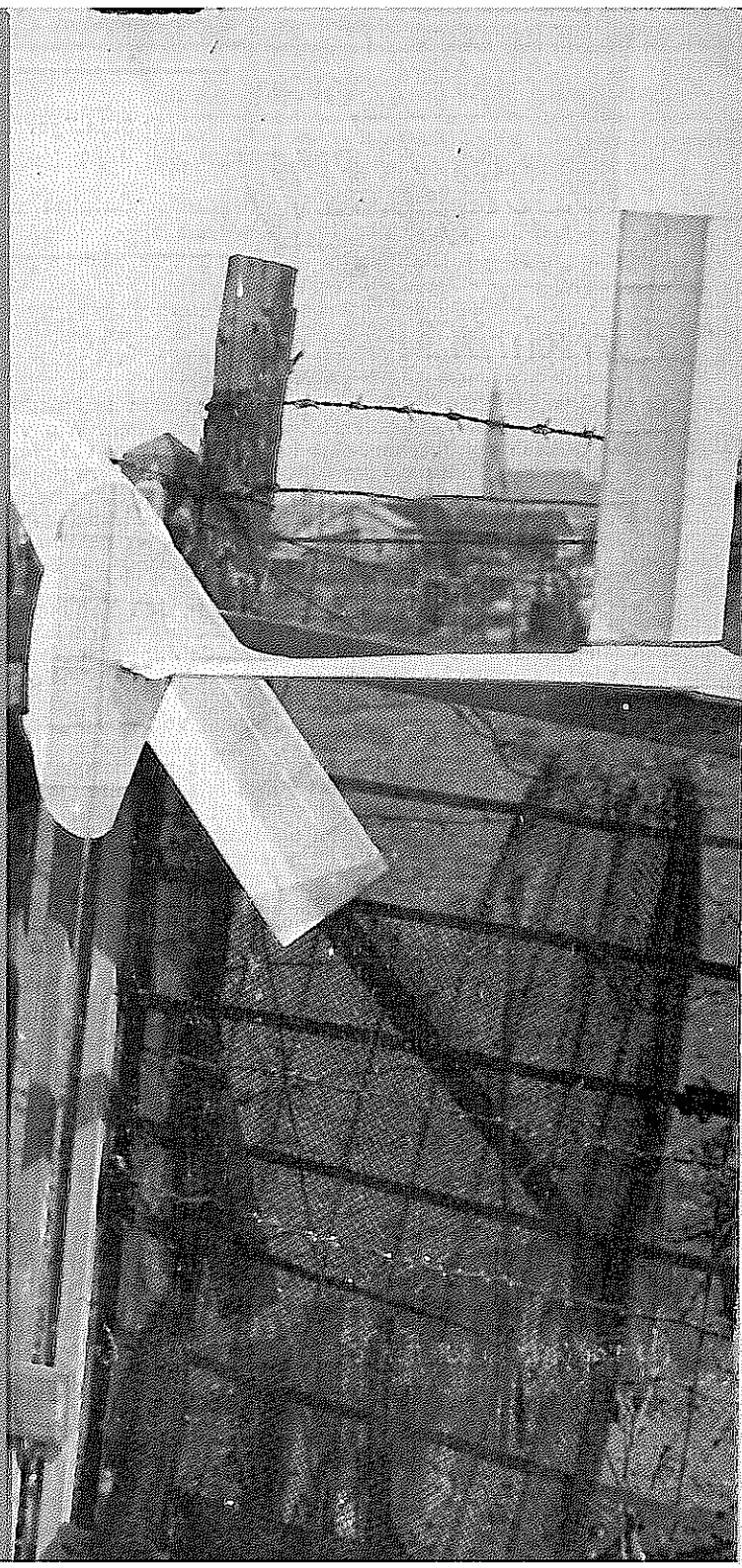
IN DIESEM HEFT:

FORTSCHRITT?!

•
STAATSMEISTER-
SCHAFTEN
HANGFLUG UND
FREIFLUG

•
BESCHLÜSSE DER
BUNDESSEKTION

11/1964



Fortschritt?!

Es wird wohl kaum jemanden geben, der den technischen Fortschritt unserer heutigen Zeit ableugnen kann. Wie viel wurde doch in den letzten Jahren geschaffen; was vor wenigen Jahren noch neu und sensationell war, ist heute bereits Selbstverständlichkeit. Bei der Modellfliegerei ist es ebenso. Wie oft konnte man schon hören: „Diesen Motor hätte ich vor einem Jahr gebraucht, ja, dann wär' ich Sieger geworden“ oder „Mit dieser Anlage hätte ich alle in Grund und Boden geflogen“ und so weiter und so fort.

Ich weiß nicht, vielleicht macht es das Alter, daß man manchmal an die vergangene Zeit denkt. Ich habe jedenfalls den Eindruck — und ich weiß, es geht vielen der älteren „Kaliber“ so — früher war die Modellfliegerei schöner — viel schöner. Wohl sind die Leistungen im Vergleich zu damals horrend gestiegen, aber — schöner war es trotzdem.

Heute herrscht in erster Linie die Technik vor, das Material. Damals war es der Mensch.

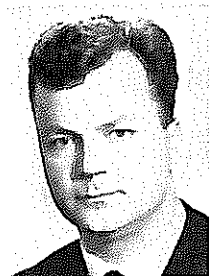
Ich habe vor einiger Zeit vom „Vater des magnetgesteuerten Hangfluges“, von Hans Gremmer aus Deutschland einen Brief erhalten, in dem er mir mitteilt, wie schwer es sei, Berichte über Freiflug-Wettbewerbe und überhaupt über den Freiflug in den meisten Fachzeitschriften unterzubringen. „Es ist überall das gleiche Lied: den Platz brauchen sie für die Fernsteuerer“, so schrieb er wörtlich. Und genau dasselbe habe ich in der letzten Sektionsleitersitzung gesagt: alles dreht sich um die Fernsteuerer, sie werden immer mehr (obwohl sie sich ohnehin selber schon stören) und die Freiflieger werden immer weniger.

Wenn ich meine Fotosammlung durchsehe, so habe ich selber die meisten Aufnahmen vom Fernsteuern. Offenbar sind die meisten von uns schon so technisch ausgerichtet, daß sie ganz von selbst dorthin gezogen werden. Es ist bedauerlich, daß der Freiflug langsam aber sicher immer weniger Anhänger findet. Und das, obwohl hier die Kosten viel geringer sind.

Lange habe ich mir den Kopf darüber zerbrochen, warum das so ist, bis mir vor kurzem eine durchaus plausible Antwort darauf gegeben wurde: Es fehlt ganz einfach am Platz. Wann und wo kann man denn so richtig freifliegen? Wo gibt es schon brauchbare Freiflugplätze, von denen die Modellflieger nicht systematisch verjagt werden? Bestenfalls im Herbst, wenn die Bauern trotz aller Bemühungen nicht schimpfen können. Aber ist das das richtige Training? Da treibt es denn viele zum Fernsteuern, denn hier ist der benötigte Platz bei weitem nicht so groß. Beides wirkt da nun zusammen: technisches Interesse einerseits und Platzmangel und Ärger beim Freifliegen andererseits... So betrachtet, kann man die Entwicklung schon besser verstehen. Aber ob es immer so weitergehen soll? Das Durchschnittsalter unserer österreichischen Modellflieger liegt bei 30 bis 35 Jahren — der junge Nachwuchs fehlt.

Wir müssen alles daransetzen, junge Menschen in unsere Reihen zu bekommen und Möglichkeiten zu schaffen, daß sie auch fliegen können. Die Bestimmung, Segelflugprüfungen mit 18-Meter-Schnur fliegen zu können, ist bereits ein erfolgversprechender Weg. Wir müssen noch weitere Wege suchen.

„Schuld“ aber an dieser Entwicklung ist — der Fortschritt.



Edwin Krill

Beschlüsse der Sektionsleitersitzung

Bei der am 31. Oktober stattgefundenen Sektionsleitersitzung wurden im Beisein des ONF-Delegierten und der Fachreferenten folgende Beschlüsse gefaßt:

Bei den Staatsmeisterschaften in den RC-Klassen wird unmittelbar vor einem Durchgang eine Programm-Besprechung abgehalten.

Eine Leistungsprüfer-Nachschulung kann fallweise durch den Landessektionsleiter erfolgen. Die Namen der neuen Leistungsprüfer sind unverzüglich dem Generalsekretariat und der ONF bekanntzugeben.

Eine Liste aller Leistungsprüfer wird nach Mitteilung der ONF ausgesendet. Der Bundessektionsleiter wird beauftragt, bei der Bundesvorstandssitzung bezüglich der einheitlichen Kleidung der offiziellen österreichischen Mannschaften einen Overall vorzuschlagen.

In Zukunft sollen bei internationalen Veranstaltungen von den offiziellen österreichischen Mannschaften kleine Geschenke überreicht werden.

Eine Entwertung der Beitragsmarken im Aero-Club-Ausweis soll von den Landessektionsleitern durchgeführt werden.

Die A-Prüfung bei den Seglern im Hochstart kann nun auch mit 18-m-Schnur geflogen werden. Die erforderliche Zeit beträgt 25 Sekunden.

Bei der Fesselflug-C-Prüfung wird die Stehende Acht und die Acht über den Kopf gestrichen.

offizielle mitteilungen bundessektion

Es ergibt sich nun folgendes Programm: Bodenstart — 2 Horizontalrunden — 3 Innenloopings — Rückenflug — 3 Außenloopings — 2 Horizontale Acht — Bruchfreie Landung.

Der Bewerber muß den Motor selbst anwerfen.

Debatte Versicherung ergibt Rückstellung und Rücksprache mit dem Versicherungsvertreter, Herrn Domberger, bis zur Sektionsleitervollversammlung.

Für den Jahreswettbewerb dürfen folgende Wettbewerbe eingereicht werden:

a) Sämtliche Wettbewerbe in Österreich

b) Fesselflug-WM in Budapest

c) Int. Freiflugmeisterschaften der DDR

International werden jene Wettbewerbe gewertet, wenn außer Österreich noch zwei Nationen daran teilgenommen haben.

Bis 31. Dezember 1964 müssen sämtliche geplanten Veranstaltungen der ONF gemeldet werden.

Die Leistungsprüfer haben ihre Lizenz bis spätestens 31. Dezember 1964 der ONF zur Verlängerung einzusenden.

Die Sektionsvollversammlung wird zum Luftfahrttag 1965 einberufen.

Die Prüfungsbestimmungen sollen nun gedruckt werden und sind bei Bedarf im Generalsekretariat anzufordern.

f r e i f l u g

Österreichische Staatsmeisterschaften

Am 26. und 27. September fanden die diesjährigen Staatsmeisterschaften für Freiflugmodelle wie üblich auf dem großen Flugplatz in Wiener Neustadt statt. Der Veranstalter zitterte wegen des Wetters, das noch einige Tage vorher alles erdenklich Schlechte ahnen ließ. Doch schien diesmal der Wettergott mit den Modellfliegern zu sein, denn mit Beginn der Veranstaltung am Samstag begann ein wundervolles Flugwetter, wie man es sich nicht besser wünschen kann. Herrlicher Sonnenschein sorgte für gute Laune aller Beteiligten und leichter

Wind mit teilweise zerrissener Thermik sorgte für die nötige Spannung.

Wettbewerbsleiter Sepp Pfisterer begann pünktlich mit dem ersten Durchgang am Samstag Morgen in den beiden Klassen I (Verbrennungsmotor-Flugmodelle) und Klasse W (Gummimotor-Flugmodelle). Die beiden Klassen waren diesmal etwas besser besetzt als im Vorjahr und neben den alten Koutliniers sah man schon einige neue Gesichter. So etwas ist besonders erfreulich.

In der Klasse Wakefield waren 12 Modelle am Start, um zwei mehr als im Vorjahr. Erstmals waren auch burgenländische Teilnehmer am Start. Die Spitzenleute lieferten sich bis zuletzt ein

hartes Gefecht. Der Vorjahrsieger Schreck hatte zwei Absauer und fiel gleich auf den 5. Platz zurück. Mit fünf Maximalflügen siegte Horst Wagner vor Hans Martin und Franz Breith. Martin flog im zweiten Durchgang 174 Sekunden und es schien, daß sich Breith und Wagner um die beiden ersten Plätze raufen müssen. Bis zum vierten Durchgang waren beide punktgleich. Doch erreichte es Breith im fünften Durchgang mit einem Absauer von 152 Sekunden, damit fiel er auf den 3. Platz zurück. Die beste Mannschaftsleistung bot die Gruppe ÖMV-St. Pölten mit einem 2., 4. und 5. Platz.

Mit 17 Teilnehmern war die Motor-kategorie ausgezeichnet besucht. Im Vorjahr waren es nur 6!

Unangefochten flog der Berndorfer Hübinger seine fünf Maximalflüge. Den Zweitplacierten Ebner erreichte das Geschick bereits im ersten Durchgang: mit 138 Sekunden Flugzeit mußte er seine Siegeschancen begraben. Den Vorjahrsieger Keinrath packte es im dritten Durchgang. Mit 100 Sekunden mußte er auf einen Sieg verzichten. Eindeutig Klassenbeste sind zur Zeit Hübinger, Ebner und Keinrath.

Mit einem 1., 2. und 6. Platz waren die Sportler des ÖMV-Berndorf beste Mannschaft.

Der Sonntag brachte die Sieger an den Start und als Versuchsklasse auch die Nurfügelmodelle.

Das Wetter war etwas schlechter als am Vortag und der Wind blies manchmal ganz heftig. Staatsmeister Zitko sicherte sich mit einem Max. Im letzten Durchgang auch in diesem Jahr wieder den Titel, knapp gefolgt von seinem Vereinskameraden Rudolf Blacher. Heimlich, still und leise arbeitete sich der St.-Pöltner Hlavka in die Spitzengruppe vor. Er belegte ganz knapp hinter dem Zweitplacierten den 3. Platz. Eindeutig beste Mannschaft war die Weiße Möwe Wels; sie errang einen 1., 2. und 4. Platz.

Der Nurfügelwettbewerb wurde nur als Versuchsklasse durchgeführt und es waren auch nur 7 Starter. Einige davon flogen mit ihren Original Magnet-Nurfüglern und es fragt sich, ob dieser Versuch noch einmal wiederholt werden soll.

Willkommen war das Erscheinen des Vizepräsidenten des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, der mit netten Worten für den Modellflug der Siegerehrung ein erfreuliches Gepräge gab.

EKA

Ergebnisse der 11. Staatsmeisterschaften im Freiflug

Gummimotormodelle:

1. und Staatsmeister

	1. D.	2. D.	3. D.	4. D.	5. D.	Gesamt
Horst Wagner, UMFC-Salzburg	180	180	180	180	180	900
2. Hans Martin, ÖMV-St. Pölten	180	174	180	180	180	894
3. Franz Breith, ÖMV-Schulgem.	180	180	180	180	152	872
4. Alfred Haiden, ÖMV-St. Pölten	180	147	180	140	180	827
5. Rupert Schneck, ÖMV-St. Pölten	144	180	180	87	180	771
6. Wenzel Horcicka, UMFC-Salzburg	121	119	180	135	137	692
7. Gerd Kirchert, ÖMV-Schulgem.	114	104	104	180	180	682
8. Franz Pressler, MBC-Ikarus	123	180	180	63	82	628
9. Leopold Fritsch, MBC-Ikarus	54	94	166	114	180	608
10. Karl Nebenführ, UMBG-Seiersberg	120	124	97	74	42	457

Motorfreiflug:

1. und Staatsmeister

	180	180	180	180	180	900
Rudolf Hübinger, ÖMV-Berndorf	180	180	180	180	180	900
2. Oswald Ebner, ÖMV-Berndorf	138	180	180	180	180	858
3. Hans Keinrath, ÖMV-Feldbach	180	180	100	180	180	820
4. Wenzel Horcicka, UMFC-Salzburg	168	180	103	180	180	811
5. Otto Zitko, Weiße Möwe Wels	174	96	101	180	180	731
6. Werner Stark, ÖMV-Berndorf	146	101	115	97	180	639
7. Gottfried Zach, FRA-Wr.-Neustadt	122	180	78	62	180	622
8. Wolfgang Zach, FRA-Wr.-Neustadt	142	—	169	180	128	619
9. Harald Meusbürger, UMFC-Salzburg	146	90	102	68	119	525
10. Franz Chmelik, ÖMV-Korneuburg	—	74	180	66	180	500

Segler:

1. und Staatsmeister	1. D.	2. D.	3. D.	4. D.	5. D.	Gesamt
Otto Zitko, Weiße Möwe Wels	180	180	73	180	180	793
2. Rudolf Blacher, Weiße Möwe Wels	148	172	167	91	180	758
3. Hans Hlavka, ÖMV-St. Pölten	152	163	180	58	169	722
4. Karl Bajc, Weiße Möwe Wels	180	180	107	112	160	719
5. Manfred Koller, FSV-Hallein	110	180	70	180	178	718
6. Erich Lemmerer, Union-Wörschach	132	180	180	62	163	717
7. Horst Wagner, UMFC-Salzburg	180	133	180	133	87	713
8. Helmut Schwarz, UMFC-Salzburg	177	180	96	75	180	708
9. Walter Hach, ÖMV-Fünfhaus	180	180	126	81	135	702
10. Alexander Zavodsky, ÖMV-St. Pölten	180	116	136	115	131	678

MANNSCHAFTSFÜHRER WERNER LEDL:

Tagebuch der Weltmeisterschaft



Zum zweiten Male innerhalb von vier Jahren war der Budapester Flugplatz Budaörs Austragungsort einer Weltmeisterschaft. Einundzwanzig Nationen nahmen daran teil mit dem festen Willen, ihr Bestes zu geben. Auch von Seiten der Organisation war alles gut vorbereitet, so konnte nach menschlichem Ermessen einfach nichts dazwischenkommen, doch der Wind ließ sich nicht „reglementieren“ und blies gelegentlich etwas zu unsaft.

Die Sportanlage ist wirklich mustergültig. In einer Ecke des Flugplatzes Budaörs ist dieses Fesselflug-Kleinod aufgebaut. Von der Terrasse des Flughafengebäudes kann man einerseits die großen Flugzeuge und gleichzeitig auch die Fesselflugmodelle bei ihren oft sehr lauten und mitreißenden Flügen beobachten. Vollständig eingezäunt — somit sind die Sportler vor allzu neugierigen Zuschauern sicher — sind die drei Kreisbahnen obendrein noch mit Schutzzäunen umgeben. Zwei Bahnen gehören den Fesselfliegern, die dritte ist für Automodelle. Dazu kommen noch zwei lange Reihen von Boxen für die Sportler und ihre Modelle und ein kleines Gebäude für die Wettbewerbsleitung.

Die österreichische Mannschaft hatte sich im Rahmen des „Internationalen Fesselflug-Städtekampfes“ in Wien, der Ende Mai zur Austragung kam, für dieses Welttreffen qualifiziert.

Kunstflug: Türk und Mothwurf aus Graz, Kaiser aus Salzburg.

Geschwindigkeit: Freundt aus Salzburg.

Mannschaftsrennen: Kominek-Kominek aus Wien, Fischer-Meusburger aus Salzburg und Kropf-Russ aus Graz.

Mannschaftsführung: Werner Ledl.

Dienstag, 28. Juli 1964

Im Laufe des Vormittags trafen alle österreichischen Teilnehmer wohlbehalten in Budapest ein. Nach Empfang einer schwarzen Plastikaktentasche, in der vom Wettbewerbsprogramm bis zu den Eßmarken alle notwendigen Utensilien verstaut waren, ging es gleich hinaus zum rund 10 km entfernten Flugplatz, um sich dort bei einem reichlichen Mittagessen von den Strapazen der Reise zu erholen. So zwischendurch wurde die Sportanlage begutachtet und nach alten Freunden Ausschau gehalten.

Anschließend mußten wieder alle zurück in die Stadt um die Zimmer zu beziehen und die Modelle bauprüfen zu lassen.

Nachmittags wurde etwas trainiert beziehungsweise den anderen Teilnehmern beim Training zugesehen.

Abends erfolgte im Rahmen der Mannschaftsführerbesprechung die Auslosung für Speed und Team und die Erläuterung des wirklich überspitzten Team-Reglements.

Mittwoch, 29. Juli 1964

Um 9 Uhr begann eine festliche Eröffnungszeremonie abzurollen. Unter den Klängen einer Militärkapelle zogen die Sportler länderweise vor die Tribünen. Mit Fanfarenklängen, Blumen, Wimpeln und einigen Ansprachen wurde die Weltmeisterschaft eröffnet und ein riesiger Schwarm von Brieftauben trug die Kunde davon hinaus in alle Welt. Der sportliche Teil brachte Fallschirmspringen, Motorkunstflug und RC-Kunstflug von Vize-Weltmeister Bosch aus Deutschland.

Sehr erfreulich für die österreichische Mannschaft war die Anwesenheit unseres Präsidenten Staatssekretär a. D. Grubhofer und Generalsekretär Major a. D. Fözö. Als der Wettkampf bereits in vollem Gange war, kamen die beiden Herren zur „Box“ der Österreicher, leider waren die Sportler schon teilweise auf ihren Startplätzen. Wir Sportler danken von ganzem Herzen für diesen Besuch. Er war uns der beste Beweis, daß sie für die Belange unserer Sportart regstes Interesse zeigen. Kaum eine Viertelstunde nachdem die beiden Herren das Flugstadion verlassen hatten, zog unser Speedspezialist Freund seine Kreise. Sehr schnell und ganz gleichmäßig. Der Erfolg — 210 km/h. Das ist eine erstklassige Leistung und obendrein ein österreichischer Rekord!

Fast gleichzeitig bestritt auf der Nebenbahn das Team Fischer-Meusburger das erste Rennen. Vom Start weg klappte alles, aber beim ersten Auftanken sprang der Motor nicht an, daher nur die mäßige Zeit von 5'18".

Den Brüdern Kominek ergings noch schlechter. Der Pilot hielt sich nicht genau an meine Weisungen und wurde in der 97. Runde ausgeschlossen. Der Handgriff war beim Fliegen nicht an der Brust und beim Zwischentanken nicht auf dem Boden, dazu kam noch das Stoßen mit dem Ellenbogen. Ja, mit Gewalt läßt sich kein Rennen gewinnen!

Dem Team Kropf-Russ erging es etwas besser, es kam mit zwei Verwarnungen über die Runden, aber die Zeit war nicht berühmt — nur 5' 38".

Nach dem Teamrennen war die Piste für das Kunstflugtraining frei und diese Gelegenheit wurde von den Österreichern reichlich genutzt.

Am Donnerstag, 30. Juli 1964

kam der zweite Durchgang in Geschwindigkeit und der erste Durchgang im Kunstflug zur Austragung. Bei der Auslosung zogen wir die Nummer 17 und waren damit die letzten in der Nationenreihenfolge. In der Frühe war es windstill. Bis zum Start unseres ersten Kunstfliegers Kaiser kam der Wind mächtig auf. Obendrein gab es Startschwierigkeiten und einen schweren Kampf gegen den immer stärker werdenden Wind.

Nach dem Mittagessen wurde wegen des Sturmes der gesamte Bewerb abgebrochen. Abends war für die Mannschaftsführer ein Empfang beim Bürgermeister von Budapest. Bei einem kleinen Imbiß war Zeit, sich ein bißchen auszuplaudern.

Freitag, 31. Juli 1964

Wegen des Abbruchs der Wettkämpfe am Vortag wurde schon um 6 Uhr morgens begonnen. Der zweite Durchgang in Speed wurde beendet und gleich der dritte angeschlossen.

Freund konnte sich nicht mehr verbessern. Beim ersten Versuch zersprang die Luftschraube und beim zweiten hatte er Bodenberührung.

Im Kunstflug wurde der erste Durchgang fortgesetzt. Türk flog wirklich hervorragend sein Programm, doch am Ende stellte sich heraus, daß er eine Figur vergaß — Pech! Als letzter Teilnehmer in dieser Runde kam Mothwurf an die Reihe, er flog sehr gut, aber nicht so exakt.

Am Nachmittag wurde der zweite Durchgang ausgetragen. Unsere Teilnehmer zeigten sehr gute Leistungen, was auch in höheren Wertungsergebnissen zum Ausdruck kam.

Samstag, 1. August 1964

Auf der einen Piste wurde der Kunstflugbewerb zu Ende geführt, auf der anderen hatten die Teamflieger Gelegenheit, „fleißig“ zu trainieren. Jede Nation durfte für 15 Minuten die Piste betreten, das reichte nur für ein Rennen. Aber außerhalb des Fesselflugstadions gab es keine Flugbeschränkungen und diese Trainingsgelegenheit wurde genügend ausgenützt.

Beim Kunstflugbewerb stieg von Minute zu Minute die Spannung. Wir Österreicher versuchten im letzten Durchgang noch recht viele Punkte zu hamstern um in der Gesamtwertung nach vorne zu rücken. Türk und Mothwurf strengten sich sehr an, doch Kaiser konnte nicht mehr starten. Er hatte bei Trainingsflügen beide Maschinen beschädigt und war daher nicht mehr einsatzfähig.

Den Höhepunkt bildete der Kampf um den Weltmeistertitel, der zwischen dem Russen Sirotkin und dem jungen Finnen Kari entbrannt war. Nach eigenen Beobachtungen und den eindeutigen Meinungen aller anwesenden Sportler war Kari der

„Sieger“, doch Sirotkin wurde Weltmeister. Selbst einige Punkterichter waren von ihrem „Werk“ enttäuscht. Als Sirotkin das Siegerpodest bestieg, erhielt er Applaus, als aber Kari aufgerufen wurde, brach stärkster Jubel und Beifall aus.

(Schluß folgt)

ALFRED HAIDEN:

Wieder im Hangwind am Spitzerberg

Staatsmeisterschaft in der Hangflug- klasse A 2 Magnet und Nurflügel-Magnet

Geflogen wurden beide Klassen vom 10. bis 11. Oktober 1964 am Spitzerberg, wo bereits vor einigen Monaten die Europameisterschaft ausgetragen wurde. Nettes Personal und gute Küche verschönern die Stunden in dieser herrlichen Bundessportschule bei einem solchen Bewerb. Am Samstag mußte auf dem südlichen Hang des Spitzerberges die Startstelle errichtet werden. Um 13.30 Uhr begann der erste Durchgang und es konnten bis 17.30 Uhr vier Durchgänge bewältigt werden. Hier schaffte sich der spätere Sieger bereits eine gute Ausgangsposition für den nächsten Tag. Der zweite an diesem Tag, Alfred Jelinek, konnte auch am folgenden Tag den zweiten Platz behalten. Am Abend war fast alles gemütlich beisammen bei regen Diskussionen — über den Modellflug natürlich...

Nach reichlichem Frühstück ging es wieder zum Hang, um den letzten Durchgang zu bewältigen. Dieser brachte für den Modellsportler Anton Pasteiner, ÖMV-St. Pölten, großes Mißgeschick. Trotz Verlustes eines Durchganges hatte er die Möglichkeit, im letzten Durchgang die Meisterschaft für sich zu entscheiden. Doch es kam anders. Eine Störung in der Steueranlage führte zum fünften Platz. Der Schaden war trotz tatkräftiger Hilfe bis vor Durchgangsende nicht mehr zu beheben und so wurde der letzte Durchgang mit blockiertem Magnet geflogen. Es ist eine harte Lehre für P. aus diesem Bewerb; einen guten Platz hätte Pasteiner verdient, denn 150 km Weg zum Spitzerberg mit einem Moped bei tieferen Temperaturen zeugen von Willen und Idealismus. Aber in zwei Jahren kann dieser junge Modellsportler neuerlich einen Versuch machen, in eine Staatsmeisterschaft tatkräftig einzugreifen.

magnetsegler

Ab 9 Uhr wurden die fünf Durchgänge in der Klasse Nurflügel-Magnet geflogen. Aber leider kann diesmal nicht positiv von dieser Klasse berichtet werden. Ein Bewerb mit zum Teil sehr mageren Zeiten, die einer Staatsmeisterschaft wirklich nicht entsprechen. Wenn wir die Werte aus der Landesmeisterschaft von Niederösterreich und dem Internationalen „Kolibri-Pokal“ betrachten, so steht man fast vor einem Rätsel. Wo sind diese guten Zeiten? Es kann nicht allein der Wechsel eines Hanges sein und es dürfte hier Mangel an Training vorliegen. Technisch gab es in dieser Klasse nichts Neues zu sehen und auch keine neuen Konstruktionen.

In der Klasse A 2 Magnet gibt es immer etwas zu sehen. Jelinek hält zur Zeit den Rekord von Europa in der Länge der Rumpfe (2 Meter) und die Modelle verfügen über eine gute Stabilität. Profile mit ebener Unterseite zeigen den richtigen Weg, um am Hang gegen den Wind bestehen zu können. Der Wind selbst hielt sich an beiden Tagen in den Grenzen von 10 bis max. 11 Meter/Sekunden Geschwindigkeit. Er stellte zwar einige Anforderungen an die Teilnehmer und Modelle, aber solche Schwierigkeiten sind für die Prüfung eines Staatsmeisters schon zulässig. Weiters gelang es einem jungen Teilnehmer aus Wien (Konsal) in die Spitze einzudringen. Sein Modell wurde in der „Jedelsky-Bauweise“ angefertigt und gute Flugleistungen sind damit zu erzielen. Auch im Nurflügel war das Siegermodell (Stark) in der genannten Bauweise angefertigt. Die Siegerehrung fand am Sonntag im Beisein von Bundessektionsleiter Edwin Krill, Gen.Sekr. Fözö, Schulleiter Harrer und Sekt.L. Schlusche statt. Die Übergabe von Plaketten und Preisen beendete diese letzte Staatsmeisterschaft im Jahre 1964. Auf Wiedersehen 1965 bei den neuerlichen Bewerben! Vergessen wir nicht auf den Bau von Neukonstruktionen — und Training, Training und wieder Training für das neue Sportjahr!

ERGEBNISSE

Klasse A 2/M

1. und Staatsmeister							
Felix Schobel, NÖ	300	300	82	161	102	945	Sekunden
2. Alfred Jelinek, NÖ	120	196	177	199	157	849	Sekunden
3. Alfred Konsal, Wien	103	129	70	240	300	842	Sekunden
4. Hans Hlavka, NÖ	139	161	80	142	300	822	Sekunden
5. Anton Pasteiner, NÖ	0	300	62	300	77	739	Sekunden
6. Adolf Zichtl, NÖ	233	106	64	123	152	678	Sekunden
7. Rupert Schneck, NÖ	48	110	177	136	179	650	Sekunden
8. Franz Haider, NÖ	106	130	52	132	209	629	Sekunden
9. Karl Lintner, NÖ	103	68	146	127	124	568	Sekunden
10. Heribert Kargl, NÖ	23	21	64	121	208	437	Sekunden

Klasse N 1/M

Da die vorgeschriebene Punktezahl nicht erreicht wurde, wird diese Klasse nicht als Staatsmeisterschaft gewertet.

1. Werner Stark, NÖ	91	52	57	59	50	309	Sekunden
2. Felix Schobel jun., NÖ	14	88	68	34	4	208	Sekunden
3. Adolf Zichtl, NÖ	45	24	70	30	13	182	Sekunden

ALFRED HAIDEN:

Nachtrag zum „Tauernkristall-Bewerb“

Der wegen Nebel und Regen abgesagte Tauernbewerb um den „Tauernkristall“ in der Klasse A/2 Magnet wurde wie beschlossen am 15. August 1964 am „Kölbling“ bei Herzogenburg nachgeflogen.

Um 13 Uhr begann der erste Durchgang in Abständen zu einer Stunde. Er herrschte vorzügliches Hangwetter mit Wind von 2 bis 6 m/s. Der Großteil aller Sportler des A-Teams und des B-Teams zeigten sich den Anforderungen im Einsatz der Modelle und in taktischer Hinsicht gewachsen. Der erste Durchgang brachte 4 Max., der zweite 6 Max. und der dritte 3 Max. zu je fünf Minuten = 300 Sekunden am Hang. Der größte Pechvogel war Alfred Jelinek. Er war diesmal dem Sieg nach zwei vollen Durchgängen so nahe und im letzten Durchgang unterlief ihm der entscheidende Fehler im richtigen Einsatz des Modells. Die ungenaue Beachtung der Windrichtung führte in der Tabelle abwärts zum sechsten Platz.

Nun noch zur technischen Seite der Modelle. Der größte Teil der Modelle war ausgestattet mit den bekannten unterzogenen Profilen. Ein Teilnehmer benützte vorn vom Magnet zum Flügel nur einen kurzen Hebelarm und hier ist bei Wind nicht viel zu erwarten, da die notwendige Richtkraft nicht erzielt wird.

Zwei ganz neue Konstruktionen sollen hier noch angeführt werden und zwar von Alfred Jelinek und Rupert Schneck. Beide verwendeten in ihren Modellen Profile mit gerader Unterseite und Jelinek dazu noch einen überlangen Rumpf. Mit dieser Konstruktion wurde vorzügliche Richtungsstabilität erzielt. Beide Modelle sind jedoch bei Wind erst leistungsfähig. Schneck konnte sein Modell in den Durchgängen noch nicht einsetzen, da der Wind noch zu wenig war; benötigt doch dieses Modell bereits Wind von 8 m/s. Im Training war jedoch eine vorzügliche Leistung zu sehen. Den Hangfliegern sei empfohlen, sich bei neuen Konstruktionen mit diesem Problem zu beschäftigen.

Ergebnisse:

1. D.	2. D.	3. D.	Gesamt
-------	-------	-------	--------

1. und Gewinner des „Tauernkristalls“

Hans Hlavka, ÖMV-St. Pölten			
272	300	267	839
2. Karl Lintner, ÖMV-Obergrafendorf			
300	155	300	755
3. Rudolf Lugbauer, ÖMV-Obergrafend.			
274	300	156	730

Gästeklasse:

1. D.	2. D.	3. D.	Gesamt
-------	-------	-------	--------

1. und zugleich Tagesbester			
Rupert Schneck, ÖMV-St. Pölten			
300	300	251	851
2. Alex. Zavodsky, ÖMV-St. Pölten			
257	129	300	686
3. Ludwig, Berlin			
122	300	130	552

Im Falle eines Falles... UHU

radio control

Steirische Landesmeisterschaften RC

Die steirischen Landesmeisterschaften in den Klassen RC I, RC III, RC IV, RC-MS wurden am 17. und 18. Oktober 1964 unter guter Beteiligung am Fliegerhorst Zeltweg ausgetragen.

Landessektionsleiter Herbert Haberl war um die Organisation, Alfred Sebl um die sportliche Leitung am Wettbewerbsort bemüht.

Durch die kameradschaftliche Zusammenarbeit aller teilnehmenden steirischen RC-Flieger, konnte der Bewerb am Samstag, dem 17. Oktober pünktlich um 14 Uhr beginnen. Gutes Können konnte man bereits in der Klasse RC III feststellen. In der Klasse RC-MS, die darauf folgte, wurde bis zum Einbruch der Dunkelheit geflogen.

Am Sonntag wurden bei sehr kaltem, aber trockenem Wetter, jedoch tiefhängenden Wolken, der Rest RC-MS, RC IV und zum Schluß der Bewerb RC I durchgeführt. Es gab durchwegs gute Flüge und der Bewerb war bis zuletzt offen. Dies hat gezeigt, daß die steirischen RC-Flieger nach langem Schwelgen ihr Können unter Beweis stellten. Nicht zuletzt soll hier den Punkterichtern für ihre Arbeit gedankt werden.

Die Ergebnisse:

Klasse RC I:

1. und Landesmeister
Rudolf Rain-Chott, UMFC-Graz
2. Heinrich Sekirnjak, UMFC-Graz
3. Rauter, ÖMV-Leoben

Klasse RC III:

1. und Landesmeister
Ernst Preujer, FSC-Weiz
2. Karl Eckert, Union Knittelfeld
3. Heinrich Sekirnjak, UMFC-Graz

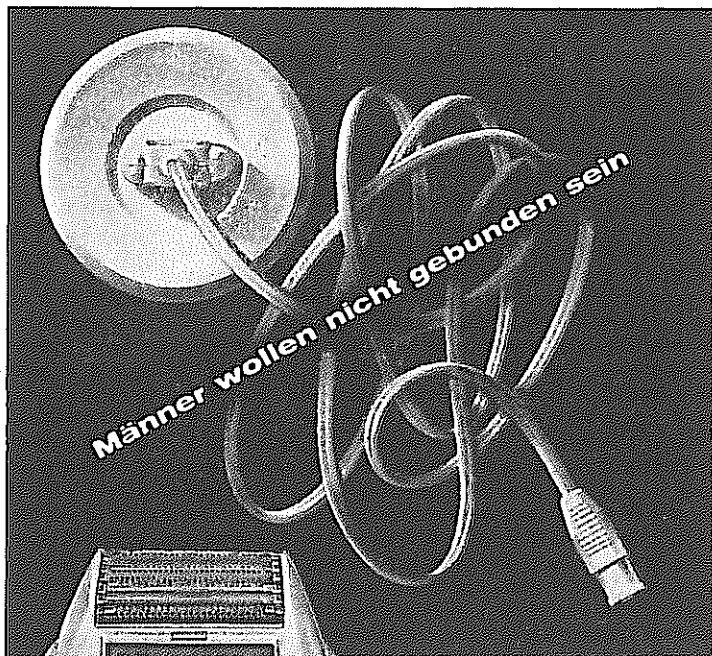
Klasse RC IV:

1. und Landesmeister
Rudolf Rain-Chott, UMFC-Graz
2. Ernst Projer, FSC-Weiz
3. Gerhard Haiden, UMFC-Graz

Klasse RC-MS:

1. und Landesmeister
Alois Heller, UMFC-Graz
2. Ernst Projer, FSC-Weiz
3. Rudolf Rain-Chott, UMFC-Graz

Alfred Sebl



Männer wollen nicht gebunden sein



... ohne Kabel geht's auch.

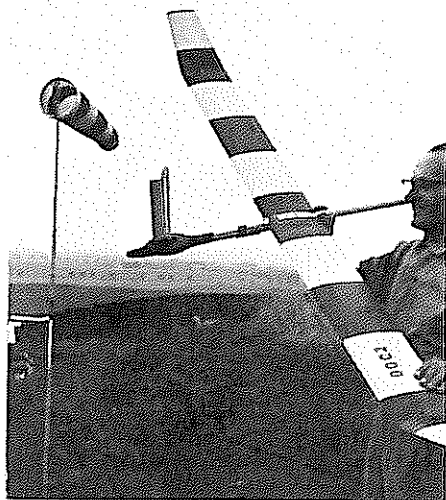
Wo immer Sie sind, überall und jederzeit sauber und blitzschnell rasiert mit dem kabellosen REMINGTON LEKTRONIC II

Frühmorgens, wenn das Badezimmer besetzt ist, abends im Büro, auf Reisen und beim Sport - Ihr REMINGTON LEKTRONIC ist stets betriebsbereit. Seine Kadmium-Zellen speichern an jedem Stromnetz über Nacht Energie für die Rasuren einer ganzen Woche.

s 750. -
nicht kartelliert

REMINGTON®

Lektronic II

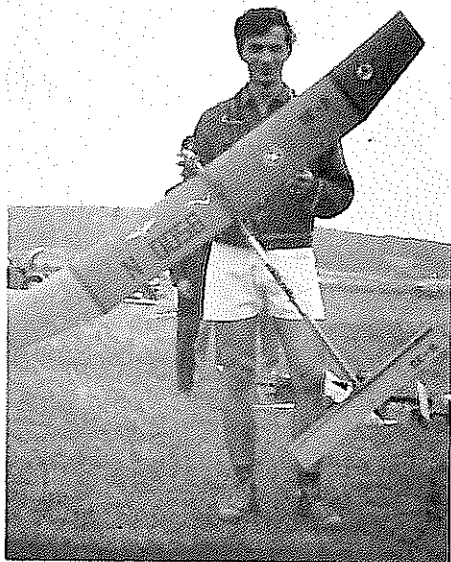


Links oben: Anton Pasteiner, ÖMV-St. Pölten, der große Pechvogel am Spitzberg, bei der Staatsmeisterschaft 1964

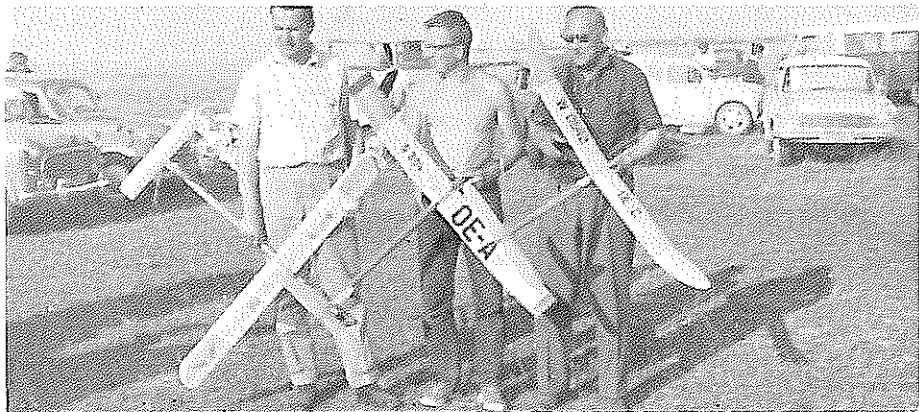
Links: Alfred Jelinek vom SFC-Herzogenburg, 2. Platz bei der Staatsmeisterschaft 1964, und hier bereits mit ebenem Profil. Der lange Rumpf folgte erst nach dieser Aufnahme (wie geschildert in unserem Bericht)

Oben: Und hier ein vorzüglicher Anstrich eines Magnetseglers. Die Sichtung des Modelles im Gelände ist hier besser, aber noch keine perfekte Lösung. Hier sind noch weitere Versuche von den Modellfliegern notwendig. Den fliegenden Bahnschranken kennen wir alle von Bewerbten!

STAATSMEISTERSCHAFTEN HANGFLUG UND FREIFLUG

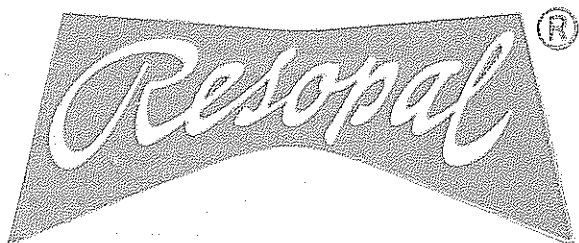


Der neue Staatsmeister A 2/M F. Schabel
Links: 5 Max. schaffte der neue Staatsmeister in Klasse I, Rudolf Höbinger



Die Sieger im Wakefield, v.l.n.r.: Martin, Wagner, Breith

Titelbild: Die Landung gelingt nicht immer nach Wunsch — Bruchlandung im Stacheldraht



Die ideale Kunststoffplatte für Tisch- und Möbelbelag

sowie für moderne Werkstätten usw.

- hitzebeständig
- schlagfest
- säurefest
- lichtecht
- abwaschbar

... aber es muß auch wirklich echtes



sein!

Bezugsquellennachweis, Auskünfte durch den Generalvertreter für Österreich WALTER SCHMADDEBECK, Wien VI, Worellstraße 3, 57 53 93, 57 52 39