

austroflug modellflug

IN DIESEM HEFT

EINE LANZE FÜR
DEN FESSELFLUG



ERZIEHUNGSWERTE
IM MODELLFLUG



GÜMMIMOTOR-MODELL
VON HANS MARTIN



LISTE DER
WELTREKORDE

4/5/1965



Das geht jeden an

In der März-Nummer des „austro modellflug“ richtete ich wieder einmal einen Aufruf an unsere Modellflieger, an unserer Zeitung mitzuarbeiten. Auch bei der Sektions-Vollversammlung in Wels, anlässlich des Luftfahrtertages, wurde eingehend über dieses Problem gesprochen. Und alle waren der Meinung, daß schließlich der „austro modellflug“ unsere Zeitung sei, und daß alle, die etwas zu sagen hätten, dies über den amfl tun müßten.

Und was ich nicht zu hoffen wagte, trat ein:

Seit der letzten Nummer erhielten wir schon eine Reihe von Zuschriften und Beiträgen von Modellfliegern, die gewillt sind, mitzuarbeiten und die damit sagen wollen, das ist unsere Zeitung und

das geht jeden an.

Ich freue mich über diesen Geist, der nun wieder aufzukommen scheint — den Geist der Zusammenarbeit — und ich hoffe, daß sich noch viele finden werden, die bereit sind, mitzuarbeiten. Denn schließlich geht das wirklich jeden an.

Edwin Krill

Heute wollen wir gleich einen Artikel veröffentlichen über ein Problem, das uns schon lange Sorgen und Kopfzerbrechen macht und das ist der Fesselflug.

Kein anderer als Heinz Freundt, Österreichs erster Modellflug-Rekord-Inhaber, beleuchtet das Fesselflug-Problem und gibt auch „Etzes“, um den Nachwuchssorgen zu begegnen.

Dieser Artikel verfolgt aber auch den Zweck, eine Diskussion auszulösen und wir würden uns sehr freuen, viele Diskussionsbeiträge zu erhalten.

Luftfahrtertag in Wels:

Hangreferent Haiden (links) und
ONF-Kargl in reger Diskussion

Um die Beschickungsquoten zu den Staatsmeisterschaften wurde schwer geteilscht: „Feitscher“ Schobel (links), N.-O., und Grillmeier, Wien



Eine Lanze für den Fesselflug

Es ist kein Geheimnis, daß der Fesselflug langsam aber stetig zurückgeht. Dies ist nicht nur in Österreich, sondern in allen anderen Ländern der Fall.

Was ist nun die Ursache und wie kann man das Nachlassen des Interesses am Fesselflug verhindern?

Der Fesselflug entstand in seinen Anfängen 1940. Aber erst nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Entwicklung des Fesselfluges sehr stark vorangetrieben und gewann immer mehr an Popularität. Die Höhepunkte des Fesselfluges waren ungefähr 1955 bis 1960. Dann schob sich der RC-Flug immer mehr in den Vordergrund und viele Fesselflieger wanderten zu den Fernsteuerern ab. Warum eigentlich? Ich will versuchen, es kurz zu erklären:

Als der Fesselflug auf dem Höhepunkt seiner Popularität war, gab es auch genug Zuschauer. Die Sache war neu und interessant. Waren viele Zuschauer da, machte das Fliegen Spaß und man hatte neuen Anreiz. Mit anderen Worten, der Geltungstrieb wurde befriedigt. Das hört sich sehr hart an, ist aber eine ganz natürliche Sache. Ein gesunder Geltungstrieb ist der Motor fast aller aktiven Handlungen. Erst ein krankhaft übersteigerter Geltungstrieb ist schädlich und zu verwerfen. Wem macht es schon Spaß, dauernd für sich allein zu fliegen? Das wird fad. Die Zuschauer blieben nach und nach aus. Es wurde ja auch nichts Neues geboten. Stellt Euch doch einen Zuschauer bei einem Fesselflugwettbewerb vor: einen halben oder gar einen ganzen Tag sieht er Kunstflug. Ein, zwei oder höchstens drei Flüge mögen ja noch interessant sein, aber immer das Gleiche? Er sieht fast keinen Unterschied.

Nicht „fadisieren“ ...

Oder Speed: nach langen Vorbereitungen flitzt dann ein kleines Modell ein paar Sekunden lang herum. Dann wieder lange Pause und so geht es weiter. Soll das einen Laien begeistern? Dann Team-Fliegen: was, drei auf einmal? Sehr interessant! Was, es stößt keiner zusammen? Doch, na prima. Aber es geht stundenlang weiter. Es ist fad für den Zuschauer. Genau so fad wie für mich ein Fußballspiel wäre, mit zwei völlig unbekanntenen Mannschaften und ich kenne nicht einmal die Spielregeln. Das RC-Fliegen hat für den Zuschauer noch den Reiz der Neuheit und des Geheimnisvollen. Drahtlos das Modell steuern, den Motor drosseln usw., das ist doch etwas Tolles! Ich muß sagen, als ich die ersten Fernsteuerer sah, hat es mich oft gejuckt, auch einer zu werden. Wenn man es aber oft sieht, wird das Zusehen auch fad. Ich getraue mir zu sagen, daß es nicht mehr lange dauern wird, und das Interesse des Publikums wird für den RC genau so nachlassen wie für den Fesselflug. Ein kleines Beispiel möchte ich dazu noch anführen. Nach einer Anzahl von RC-Flügen machte ich mit einer Fesselflugmaschine Kunstflug. Großer Beifall der Zuschauer. Als ich dann fragte, warum es gefallen hatte, wurde mir gesagt: „Das ist doch einmal etwas anderes“, oder „da sieht man doch etwas, Rückenflug in einem Meter Höhe oder Looping in zwei Meter Höhe. Das kann man ganz genau sehen, die RC-Flieger fliegen ja so hoch, daß man kaum etwas erkennen kann“. Ich will mit diesem Beispiel nichts gegen den RC-Flug sagen, sondern nur darauf aufmerksam machen, daß das Publikum sehr für Abwechslung ist und daß es ein Trugschluß ist, daß nur RC gefällt und Fesselflug nicht.

Die Zuschauer sind für uns sehr wichtig. Nicht wegen des Geltungstriebes, sondern als Nachwuchsreservoir. In einer großen begeisterten Zuschaueremenge sind bestimmt einige, die das auch machen möchten, und die dann für uns als Nachwuchs in Frage kommen. Wo soll denn der Nachwuchs herkommen, wenn niemand den Fesselflug sieht. Wenn wir viele Zuschauer bekommen, so bekommt der Fesselflug wieder neuen Schwung. Um aber viele Zuschauer zu bekommen, muß man ihnen auch etwas Interessantes bieten. Dazu folgende Vorschläge:

... sondern interessieren!

Machen wir doch nicht nur Wettbewerbe, sondern auch direktes Schaufliegen für das Publikum. Dabei gibt es zwei Probleme. Das Schaufliegen selbst ist wahrscheinlich das kleinere. Das größere Problem ist das Herbeischaffen der Zuschauer. Wir haben es vor Jahren einmal so gelöst: Inmitten der Stadt auf einem öffentlichen Platz stellten wir unsere Modelle aus. Wurde noch kurz ein Motor gestartet, so kamen Leute in großen Mengen herbei. Wir gaben Erläuterungen und auf Schildern war der Hinweis: „Nächsten Sonntag ist da und da ein großes Schaufliegen“. Außerdem wurden noch Presse und Rundfunk eingeschaltet. Siehe da, es klappte. Publikum war da und das Schaufliegen konnte beginnen. Abwechslung war alles. Kunstflug, Speed und ein Lauf Team-Racing. Es mußte Schlag auf Schlag gehen. Dann Fuchsjagd, aber nicht wettbewerbsmäßig, sondern nur auf Schau. Dann als Höhepunkt das Attraktionsfliegen (haben wir schon ganz darauf vergessen?): Ballonstechen, Geschicklichkeitsfliegen durch Balsagalgen, Tuchaufnehmen mittels Drahtsporn, Punktzwischenlandungen und Kunstfliegen zu zweit und zu dritt (bei Windstille). Mit wenig Phantasie gibt es noch viele Möglichkeiten. Oder wie wäre es, als Pausenfüller bei einem Ländermatch, 70.000 Zuschauer auf einmal, wäre das nichts? — Ich bin sicher, daß ein Schaufliegen die Zuschauer begeistern wird. Wenn dies öfters und auf allen Fesselfluganlagen stattfindet, wird es mit dem Fesselflug wieder aufwärtsgehen. Und das möchten wir alle!

Schöne Erfolge unserer Fesselflieger in Prag

Auf Grund einer Rückeinladung der Prager Modellflieger nahmen 10 ÖMV-Fesselflieger zu Ostern an einem Freundschaftswettbewerb in Prag teil. Es war die gesamte tschechische Elite am Start und außerdem noch der Münchner Malik mit zwei Mann. Der Fesselflugplatz befand sich am Stadtrand und am Ostersonntag wurden je zwei Durchgänge in den Klassen Speed und Team geflogen.

In Speed waren sechs Mann am Start, darunter unser Rekordmann Freundt und der schnellste Deutsche Malik.

Nach den beiden ersten Durchgängen gab es folgende Reihung:
Pastyrik 206,8 km/h, Freundt 197,8 km/h, Burda 195,6 km/h.

Im Mannschaftsrennen starteten fünfzehn Mannschaften und es waren oft wunderschöne Kämpfe zu sehen. Nach den beiden Vorrunden gab es folgende Reihung:

1. Drajek-Trnka	4' 33"
2. Kropf-Ruß (Graz)	4' 42"
3. Klemm-Gürtler	4' 55"
4. Volhejn-Doljes	4' 58"
5. Türk-Hohenberg (Graz)	5' 06"
6. Richter-Kominek	5' 07"
12. Fischer-Meusburger (Slzbg.)	5' 45"

Der Kunstflug-Wettbewerb sollte auf einem Sportplatz durchgeführt werden, doch war der Wind zum Fliegen viel zu stark, so daß der Kampf auf den nächsten Tag verschoben werden mußte.

Hat es am Vortag öfter geregnet, so war das Wetter am Ostermontag schon wesentlich besser. Der Kunstflugbewerb konnte durchgeführt werden und in Speed und Mannschaftsrennen wurde der letzte Durchgang bzw. das Finale geflogen. In Speed konnte sich der Vorjahrsieger des Städtekampfes in Wien, der Tscheche Pech, mit einer Geschwindigkeit von 202 km/h noch vor den Salzburger Freundt setzen und auf den zweiten Platz vorrücken.

Beim Finale im Mannschaftsrennen wurden bereits laut letztem CIAM-Beschluß 200 Runden geflogen. Das Rennen war sehr scharf und vielleicht etwas zu hart. Alle drei Finalisten wurden zweimal verworfen. Dies hauptsächlich wegen „Schleudern“.

Schneller als angenommen waren die 200 Runden zu Ende geflogen, wie die geflogenen Zeiten beweisen:

1. Drajek-Trnka, Prag	9' 09"
2. Klemm-Gürtler, Prag	9' 46"
3. Kropf-Russ, Graz	10' 32"

Unsere ins Finale gekommene Mannschaft war also nahezu eineinhalb Minuten langsamer als die Siegermannschaft.

Das Grazer Modell flog zwar nicht ganz so schnell wie das der Sieger, doch hätte die Zeit beträchtlich besser sein können, würde beim Zwischentanken der Motor nicht gleich zweimal verkehrt herum angesprungen sein. Und das kostete viele Sekunden.

Der Kunstflug war für Helmut Türk eine „gemähte Wiese“. Er belegte vollkommen sicher und unangefochten den ersten Platz. Leider konnten wir bis zu unserer Abfahrt die weitere Reihung in der Kunstflugklasse nicht mehr erfahren.

Der Wettbewerb war sehr gemütlich — vielleicht manchmal zu gemütlich. Das soll kein Vorwurf sein, sondern vielmehr zeigen, daß die Gastgeber alles taten, um uns den Aufenthalt in Prag recht angenehm zu machen.

Unsere Leute waren alle privat untergebracht und wurden auf das allerbeste betreut.

Eine kleine Siegerehrung, bei der wir einen 1. und zwei 3. Preise einramschten, beendete diesen Freundschaftswettbewerb.



**hobby
magazin**

**fachgeschäft für den flug-, schiff-,
auto- und eisenbahnmodellbau**

**große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen**

wien 17, ottakringer straße 12

ING. ERNST REITTERER:

Erziehungswerte im Flugmodellbau und Modellflug

Es gibt kein Hobby, das so lehrreich und interessant ist wie der Flugmodellbau! Er erzieht nicht nur zu sauberem Arbeiten — denn jede Ungenauigkeit rächt sich ja beim Fliegen — er regt zum Nachdenken an, lehrt Geduld und Ausdauer und stärkt das Selbstbewußtsein. Viele Modellflieger bauen sogar nach eigenen Ideen, so verwirklichen sich ihre schöpferischen Gedanken, zuerst zwar nur durch nüchterne Zahlen, aber schon auf dem Reißbrett kommt die Schönheit der aerodynamischen Form zum Ausdruck. Ist erst das Flugmodell in sauberer Bauweise fertiggestellt, wer würde nicht angereizt, im Schauen des Schönen seine Freude zu haben an den fließenden Linien von Rumpf, Tragflügel und Leitwerk, an der vollendeten Symmetrie, an den glatt gespannten Flügeln, an sorgfältig gerundeten Nasenleisten und Übergängen, an messerscharfen, geraden Endleisten, an der gleichmäßig gewölbten Rundung des Rumpfkopfes, an der winkelrechten Architektur des Flügel- und Leitwerkgerippes, eben an der natürlichen, lebendigen Gesamtform, die nur darauf wartet, in Bewegung zu kommen . . .

Kein Modellflieger wird dann den Augenblick vergessen können, wenn die Eigenkonstruktion oder das selbstgebaute Flugmodell den ersten Flug ausführt. Es ist eine wahre Lebensfreude, das Werk seiner Hände mit Wind und Wolken in der Weite des Himmels segeln zu sehen. Die Bewegungsart des Fliegens löst im geistigen Bezirk eine besondere Art von dynamischer Lebensauffassung aus und wie frei sind dabei die Gedanken, die mit dem Segler der Lüfte dahinziehen!

Der Modellflug hat auch seine volle Berechtigung als sportliche Disziplin und als hochwertiges Jugenderziehungsmittel erlangt, dient er doch der Erholung und der Entspannung in freier Natur, zur Förderung der körperlichen und der geistigen Leistungen.

Der Sport allgemein hat sich durch die Bewertung nach ganz genauen Regeln aus dem Spiel entwickelt. Auch der Modellflug ist an bestimmte Vorschriften gebunden, ohne sie wäre er wertlos. Jeder Modellflugwettkampf spornt die Modellflieger zu Höchstleistungen an, verlangt Können, Geschicklichkeit und körperlichen Einsatz.

Geistige Regsamkeit, Ausdauer, Geduld und schöpferische Ideen kommen uns in jedem Berufe zugute, mancher Modellflug-Jünger erhielt hier, halb im Spiel, wertvolle Anregungen, die ihm im späteren Leben Nutzen brachten.

So bietet der Flugmodellbau und der Modellflug für die Jugend durch die ideale Einheit von handwerklicher, geistiger und körperlicher Leistung, die besten Voraussetzungen, die Freizeit sinnvoll zu nützen, zur Bereicherung des Gesamtschatzes von Körper und Geist.

Die ersten Landesmeisterschaften wurden bereits durchgeführt

Es erreichten uns bereits die ersten Berichte über die Durchführung von Landesmeisterschaften.

Am 10. und 11. April wurden in der Steiermark die Fesselflug-Landesmeisterschaften durchgeführt.

In der Klasse Mannschaftsrennen starteten insgesamt fünf Teams, davon zwei Teams aus Jugoslawien.

1. Hohenberg-Türk, Akafli-ASV-Puch, Graz	5' 58"	5' 05"	4' 47" Finale
2. Kropf-Russ, ASV-Puch	5' 16"	5' 23"	6' 35" Finale
3. Mothwurf-Kühnegger, Akaflieg	6' 48"	8' 21"	

Die Klasse Geschwindigkeit wurde ohne Gabel geflogen. Es starteten fünf Teilnehmer, davon wieder zwei Gäste aus Jugoslawien.

Ljubo Sofejic, Jugoslawien	—	—	189 km/h
1. Helmut Türk, ASV-Puch	167	—	— km/h
2. Günter Hohenberg, Akaflieg	156	163	— km/h
Peter Jug, Jugoslawien	—	—	163 km/h
3. Hans Kropf, ASV-Puch	155	162	— km/h

In der Klasse Kunstflug (AMA-Programm) starteten fünf Teilnehmer:

1. Helmut Türk, ASV-Puch	1980 Punkte
2. Ewald Mothwurf, Akaflieg	1905 Punkte
3. Fritz Kühnegger, Akaflieg	1775 Punkte

Die Anfänger im Kunstflug starteten nach dem FAI-Programm:

1. Franz Pirker, ASV-Puch	1285 Punkte
2. Peter Haas, UMFC-Graz	1022 Punkte
3. Walter Brand, ASV-Puch	51 Punkte

In der Fuchsjagd starteten neun „Jäger“.

1. Günter Hohenberg, Akaflieg
2. Alfred Rauch, USFC-Feldbach
3. Peter Grünbaum, Akaflieg

Klasse FC (naturgetreue Fesselflugmodelle). Wird zur Zeit nur in der Steiermark geflogen. Fünf Teilnehmer, ein ausländischer Gast.

Ljubo Sofejic, Jugoslawien	917 Punkte	Morava
1. Milenko Lucic, UMFC-Eggersdorf	830 Punkte	Bücker 133
2. Alfred Rauch, USFC-Feldbach	826 Punkte	Me 210
3. Fritz Schwarzinger, USFC-Feldbach	745 Punkte	Klemm 107

Aus „gut unterrichteter Quelle“ ist bekanntgeworden, daß die Geschwindigkeitsflieger mit Mannschaftsrennern geflogen sind. Dies, und dazu noch ohne Gabel, ist bestimmt nicht dazu angetan, die Klasse zu fördern. Wenn nicht ordnungsgemäß geflogen werden kann, soll diese Klasse ausfallen. (Red.)

Die Wiener führten am 2. Mai im Rahmen der „Woche der österreichischen Zivilluftfahrt“ bei ganz herrlichem Flugwetter ihre Fesselfluglandesmeisterschaften durch. Auch hier war die Beteiligung nicht besonders groß — das leider in der ganzen Welt in dieser Kategorie des Modellsports zu bemerkende Übel. Allerdings gab es bei dieser Landesmeisterschaft fast ausschließlich Nachwuchsflieger mit Ausnahme der alten Hasen Richter-Kominek, die auch prompt diesmal den Landesmeistertitel im Mannschaftsrennen den Nachwuchsfliegern Gürtler-Baumgartner abgeben mußten. Nur drei Teams starteten in dieser Klasse, nachdem beim vortägigen Rennen zwei Mannschaften ausgefallen waren.

Klasse Mannschaftsrennen — Finale laut neuestem FAI-Beschluß über 200 Runden:

1. Gürtler-Baumgartner, Schulgemeinde	5' 20"	—	10' 09" Finale
2. Richter-Kominek, ÖMV-LV	5' 36"	5' 51"	10' 36" Finale
3. Dietl-Lindovsky, ÖMV-23	5' 34"	5' 31"	13' 29" Finale

In der Kunstflugklasse wurde das C-Programm geflogen und es waren hier nur Nachwuchsflieger am Start. Von den neun genannten Wettbewerbern flogen dann beim Wettbewerb selber nur mehr drei, da die anderen kurz vor dem ersten Durchgang ihre Modelle zu Bruch flogen.

1. Heinz Kumhofer, ÖMV-16
2. Harald Pokorny, Schulgemeinde
3. Alex Dietl, ÖMV-23

1529 Punkte
1389 Punkte
92 Punkte

Viel Anklang, besonders beim Publikum, findet immer wieder die Fuchsjägerei. So auch dieses Mal. Neun Starter hatten sich gemeldet und der Wettbewerb wurde im Ausscheidungsverfahren durchgeführt. Der Verlierer einer Runde schied jeweils aus und nur Sieger gegen Sieger flogen die nächsten Runden.

Hier gab es schöne Kämpfe zu sehen und es bewies sich, daß nicht immer die schnellere Maschine siegen muß. So wurde der jüngste Teilnehmer Dritter und das wohl mit der langsamsten Maschine.

1. Harald Pokorny, Schulgemeinde
2. Alex Dietl, ÖMV-23
3. Robert Bummerl, ÖMV-23

Tiroler Landesmeisterschaft in allen RC-Klassen

Am 4. April 1965 fand in Lienz die Landesmeisterschaft im Modellflug in den Klassen RC IV, III und RC I statt. Obwohl alle Tiroler Vereine zu dieser Landesmeisterschaft eingeladen wurden, kam nur eine Mannschaft der ÖMV-Modellbaugruppe Schwaz. Es ist den Schwazer Kameraden umso höher anzurechnen, da sie aus arbeitstechnischen Gründen erst am 4. April in aller Frühe (4 Uhr) von Schwaz wegfahren konnten und noch am selben Tag die Heimreise antreten mußten.

In der Klasse RC IV waren fünf Meldungen, und alle fünf kamen zum Start.

- | | |
|-------------------------------|--------|
| 1. Hans Mitternöckler, Schwaz | 680 P. |
| Landesmeister 1965 | |
| 2. Walter Kozubowski, Lienz | 622 P. |
| 3. Rudolf Oberlechner, Schwaz | 535 P. |

In der Klasse RC III waren fünf Meldungen.

- | | |
|--------------------------------|--------|
| 1. Adolf Bergmeister, Lienz | 727 P. |
| 2. Rudolf Methlagl jun., Lienz | 395 P. |
| 3. Burghardt Köfler, Lienz | 394 P. |

In der Klasse RC I waren vier Meldungen.

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1. Walter Kozubowski, Lienz | 2087 P. |
| 2. Carl Semrad, Lienz | 1770 P. |
| 3. Ferdinand Martin, Lienz | 1138 P. |

Die Veranstaltung lief in sehr kameradschaftlicher Stimmung ab und es wurden als Erste Preise ein Pokal und eine Urkunde vergeben. Besonders hervorzuheben wäre, daß als Punkterichter Kameraden der ÖMV-Segelgruppe Lienz hervorragend und selbstlos mitgearbeitet haben. Mit der Auswertung betraut waren die Kameraden Methlagl sen. und Stanglechner. Gesamtleitung hatte Sektionsleiter für Tirol Carl Semrad.

radio control

Punkterichter waren S. Bodner, Oswin Schüller (beide von der Segelfluggruppe Lienz), Erich Burkia, Willi Lassnig und Felix Longo.

RC-REFERENT WERNER LEDL:

RC-Modelle für Meisterschaften

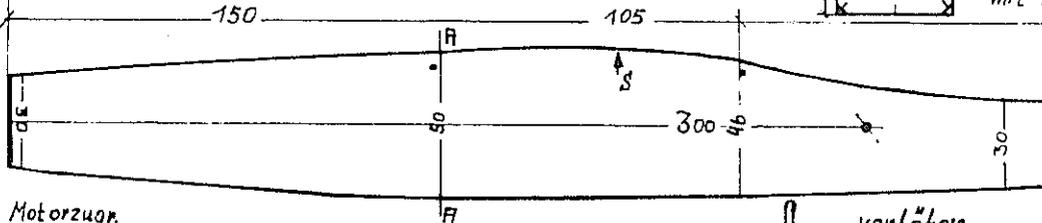
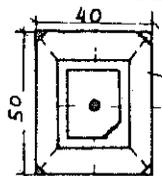
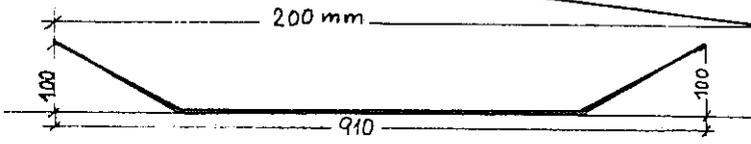
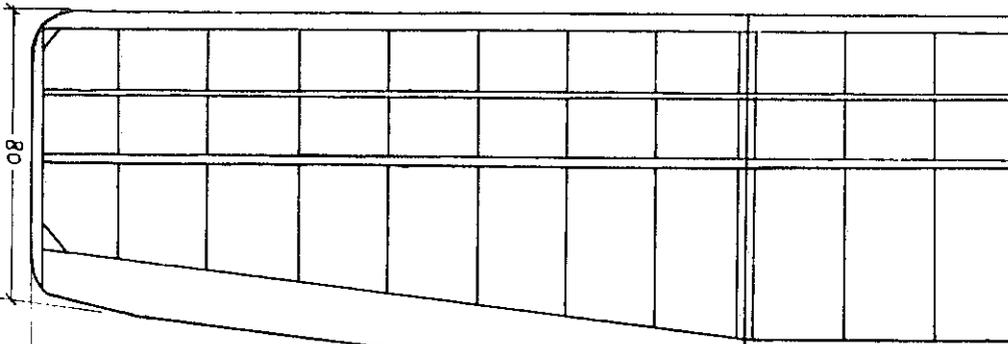
Bei den Meisterschaften kommt es immer wieder vor, daß Modelle die mehrachsgesteuert geflogen werden können, durch Blockierung einzelner Ruder zu RC III- oder RC-IV-Modellen „gestempelt“ werden. In den meisten Fällen ist es das Höhenruder, das mit Klebebändern o. ä. fixiert wird. In den vergangenen Jahren wurden wiederholt Teilnehmer ausgeschlossen, weil sich bei Kontrollen zeigte, daß trotz der Blockierung das Ruder sich leicht bewegt. Läßt sich aber das Höhenruder nur um einen einzigen Millimeter bewegen, so erleichtert es das Abheben eines Motormodells ganz beträchtlich und auch der Segler kann durch so eine unerlaubte „Trimmung“ beträchtlichen Nutzen ziehen. Außerdem entsprechen diese Modelle nicht den Bestimmungen des Code Sportifs für RC III und RC IV.

Beim Luftfahrttag in Zell am See wurden für beide Klassen folgende Bestimmungen festgelegt:

RC III (einachsgesteuerte Motormodelle).

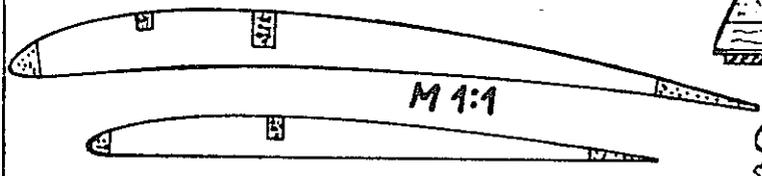
Seitenruder (oder Querruder) und Motordrossel.



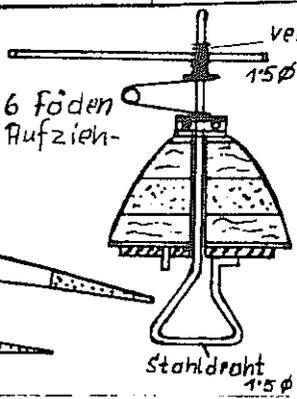


Motorzug,
nach unten u. rechts $0^{\circ}5'$

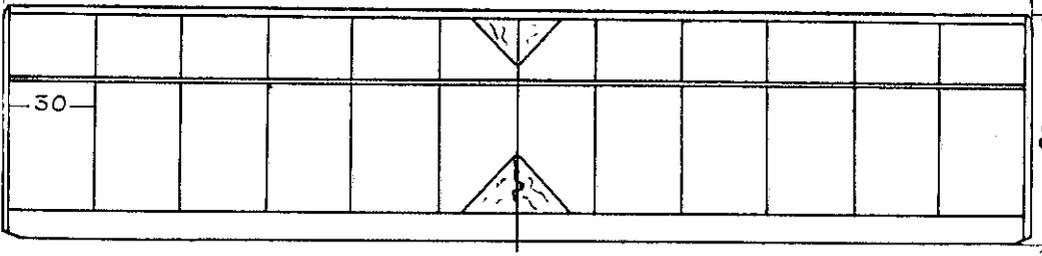
Gummimotor 6 Fäden
Pirelli 6x1 max. Aufzieh-
zahl 350 Umd.

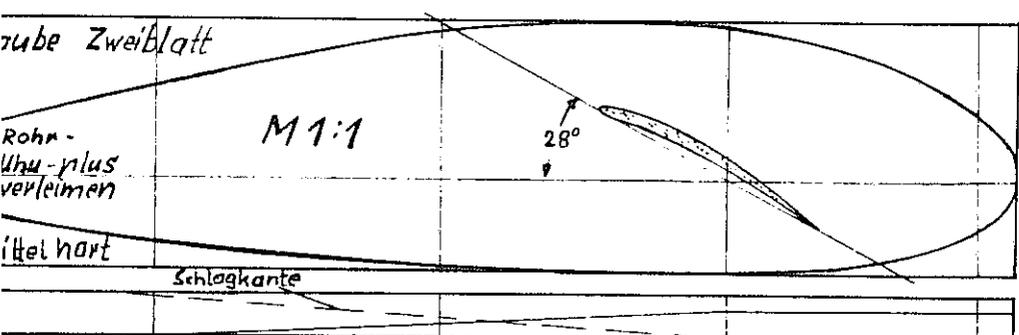
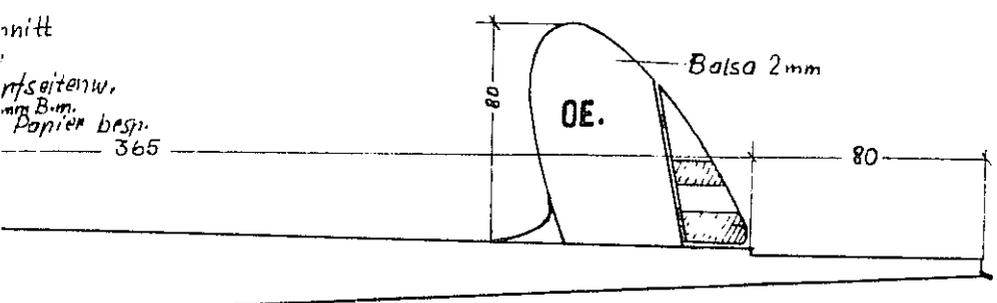
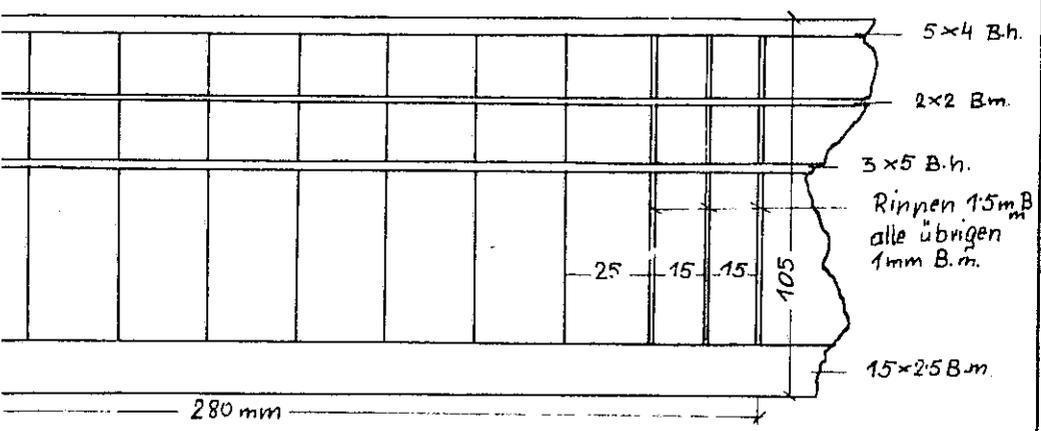


360



Luftschraube
360 φ
480 Stg.
MR
Mit U
gut ve
6mm
Balsa mit





20	Nasenl. 3x3 B.m.	Gew.	Fl.	Gummimotormodell der Coupe d. Hiver Klasse von Hans Martin St. Pölten Gesam. gew. d. Modells 85g Gummimotor 10g 6x1mm Strangl. 290m
	Holm 2x3 B.h.	Flä. 26g	9'03	
	Rippen B 0.8 mm	Leit. 8g	2'88	
	Endleiste 2x10 B.m.	Rumpf 26g	—	
		Lufts. 15g	—	
		Ges. 75g	1191dm ³	

RC IV (einachsgesteuerte Segelflugmodelle).

Seitenruder (oder Querruder) und Landklappen.

Hat ein Modell mehr als die oben angeführten Ruderfunktionen eingebaut, so wird es nicht zu den Meisterschaften der Klassen RC III und RC IV zugelassen. Viele Modellbauer sind der Meinung, diese Bestimmungen seien gegen jeden technischen Fortschritt. Das ist eine ganz falsche Auslegung.

Unsere Wettbewerbsbestimmungen darf uns nicht der technische Fortschritt diktieren! Wir haben auch auf solche Sportler Rücksicht zu nehmen, die sich keine sündteure 10-Kanalanlage leisten können. Die meisten RC-Flieger haben eine 2- oder 3-Kanalanlage und für die sind die Klassen geschaffen und da kann man nicht alle paar Jahre zusätzliche Ruderfunktionen erlauben.

Außerdem lassen sich in den einachs-gesteuerten Klassen die Leistungen so vieler Teilnehmer noch beträchtlich erhöhen. Auch bei Staatsmeisterschaften sind vollendete Vollkreise und Landeanflüge mit schönen eleganten Landungen nicht allzu zahlreich.

Es hat wohl noch keine Klasse so große Diskussionen ausgelöst wie die Klasse der RC-Motorsegler.

Nun erhielten wir von der OMV-Landesgruppe Steiermark wieder einen neuen Regelvorschlag für diese Klasse. Dabei ist das noch nicht alles. Am 1. und 2. Mai wurde in Salzburg-Kraiwiesen ein Motorsegler-Wettbewerb durchgeführt, der wieder nach anderen Regeln und Bestimmungen ausgetragen wurde. Wir werden diese Regeln in der nächsten Nummer unserer Zeitung abdrucken.

Wir wissen, daß sich sehr viele Modellflieger mit dem Motorsegeln beschäftigen, doch wird es bald Zeit, einheitliche Regeln zu schaffen. Vielleicht können wir nach den Erfahrungen der nun durchgeführten Veranstaltungen dieser Art bald gemeinsame und einheitliche Regeln herausarbeiten.

ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND LANDESGRUPPE STEIERMARK:

Wettbewerb-Durchführungsbestimmung für einachsferngesteuerte Motorsegler

A. Technische Bestimmungen:

1. Gesamtgewicht, flugbereit: 5 kg max.
2. Flächenbelastung: 12 g/dm² min., 50 g/dm² max.
3. Motorkubikinhalt pro $\frac{1}{10}$ kg Ges.-Gew.: $\frac{1}{10}$ ccm max.
4. Treibstoff nach freier Wahl.
5. Loser Startwagen für Bodenstart zugelassen.
6. Zwei Kanäle zur Beeinflussung der Flugrichtung — Hochachse — max.
 - a) zusätzlich zwei Kanäle für Landehilfe — Klappen dürfen nur gleichzeitig betätigt werden können — und
 - b) zwei Kanäle zur Regulierung und Abstellung des Motors zugelassen.

Die Überprüfung obiger Bestimmungen kann nach Wettbewerbsbeginn jederzeit, auch unmittelbar vor dem Start, von mindestens zwei Mitgliedern der Jury erfolgen.

B. Durchführungsbestimmungen:

1. Die Wertung erfolgt mit Zeitnehmung — Stoppuhren — durch mindestens zwei Zeitnehmer.

Der Aufruf zum Startantritt mind. fünf und höchstens 10 min. vor dem offiziellen Startaufruf in zum Wettbewerbsbeginn bekanntgegebener Reihenfolge. Betankung vor offiziellem Startaufruf!
2. Nach offiziellem Startaufruf darf der gekennzeichnete Startplatz — etwa 10-m-Kreis — vom Piloten, Helfer und Zeitnehmer betreten werden. Anwerfen des Motors und Beginn des offiziellen Fluges innerhalb drei Minuten. Überschreiten der 3 Minuten gilt als Versuch. Jeder Pilot hat Anrecht auf zwei Versuche je offiziellem Startaufruf. Als Versuch wird weiter bezeichnet, wenn die Motorlaufzeit nach erfolgter Modellfreigabe 10 sec. nicht

überschreitet. Die Versuche können nach Entscheid der Zeitnehmer sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

3. Nach erfolgter Modellfreigabe — aus der Hand oder vom Startwagen — ist offizieller Flug und dieser wird innerhalb acht Minuten bewertet.
4. Von dieser 8-Minuten-Wertungszeit dürfen max. drei Minuten für den Kraftflug benutzt werden. Bei Überschreitung der 3-Minuten-Kraftflugzeit wird je Sekunde ein Punkt von 180 Punkten abgezogen.

Nach Erreichung der Gesamtflugzeit — 8 Minuten — wird nicht mehr bewertet und gilt die bis dahin erreichte Punkteanzahl!

5. Landungen außerhalb des 100-m-Landerraumes werden mit 100 Punkten in Abzug gebracht. Die Eleganz der Landung wird nach Sicht und Entscheid der Zeitnehmer jedoch bewertet.
6. Zusatzpunkte für Landungen innerhalb des 100-m-Landerraumes:

im 100 bis 50 m Kreisring	10
im 50 bis 25 m Kreisring	30
im 25 bis 10 m Kreisring	70
im 10 bis 3 m Kreisring	100
im 3 m Kreis	140
7. Höchste erreichbare Punkteanzahl aus einem Durchgang:

Kraftflug	240
Gleitflug	340
Zusatzpunkte für die Landung	220
	800

Geflogen werden drei Durchgänge. Bei Punktegleichheit entscheidet die Landesituation: Die dem Landeraummittelpunkt nächste Landung ergibt höheren Rang.

EDWIN KRILL:

Osterreichische Saalflieger in Preßburg

Nach längerer Pause wurde am letzten Februar-Sonntag in Preßburg der traditionelle Saalflugwettbewerb der Slowakei zu Ehren des 1948 verstorbenen Allround-Modellfliegers Igor Maraka durchgeführt. Zu dieser Veranstaltung wurden österreichische Modellflieger aus Korneuburg und Wien eingeladen.

Auf vereisten Straßen machten wir Wiener uns auf, um die 60 km nach Preßburg zu kommen. Nach langem Suchen fanden wir dann endlich die Sporthalle,

C. Wertungsprogramm:

Wertungszeit 8 Minuten max.

Start

1. Kraftflug 180 sec. max., Unterschreitung gestattet 180 Punkte
Je Sekunde Überschreitung wird ein Punkt abgezogen.
2. Beurteilung des Kraftfluges nach Regelmäßigkeit, Raumeinteilung und Modellbeherrschung, Übergang zum Gleitflug ... K 6

Gleitflug

3. Geradeausflug in Richtung gegen den Wind, über den Sender beginnend, 10 sec. min. ... K 5
4. Geradeausflug in Richtung Wind und Richtung zum Sender, 10 sec. max. ... K 5
5. Linkskreis über den Landekreis von 50 m min. und 100 m max. ... K 6
6. Rechtskreis über den Landekreis von 50 m min. und über 100 m max. ... K 6
7. Spirale, 2 Umdrehungen unmitttelbar ... K 6
8. 3. Umdrehung unmitttelbar folgend ... K 6

Landung

9. Für die Eleganz der Landung ... K 8

10. Für die Präzision

im 100/50 m Kreis	10 Zusatzpunkte
im 50/25 m Kreis	30 Zusatzpunkte
im 25/10 m Kreis	70 Zusatzpunkte
im 10/ 3 m Kreis	100 Zusatzpunkte
im 3 m Kreis	... 140 Punkte

Diese probeweise Fassung gilt ab sofort bis auf Widerruf durch die Landesleitung.

s a a l f l i e g e r

in der der Wettbewerb ausgetragen wurde. Die Halle maß etwa 8 m und war langgestreckt. Vor Beginn des ersten Durchganges konnten die Modelle der Halle entsprechend eingeflogen werden.

Es wurden die Klassen micro 350, papier 350 sowie micro 900 und Helikopter geflogen. Die Gastgeber hatten recht sauber gebaute Modelle, zum Teil noch mit Strohalm-Rümpfen. Einige hatten ihre Gummifäden selbst geschnitten, so der Spitzenreiter Gabris.

Die österreichische Mannschaft bestand aus drei Korneburgern und sechs Wienern. Leider wurden wir nur in einer Gästeklasse gewertet. Die Modelle unserer Mannschaft waren erst ganz neu einzufliegen und dazu stand leider nicht genügend Zeit mehr zur Verfügung. Trotzdem konnten wir Zeiten erreichen, wie wir sie bisher nur selten erzielt haben.

Jugendklasse papier 350

1. A. Zunt (Schulgemeinde) 2'48"

Jugendklasse micro 350:

1. A. Konsal (Schulgemeinde) 5'26"

2. H. Baumgartner (Schulgemeinde) 5'08"

3. A. Zunt (Schulgemeinde) 4'15"

Senioren micro 350:

1. A. Birke (ÖMV 15) 6'01"

2. F. Chemelik (ÖMV-Korneuburg) 5'37"

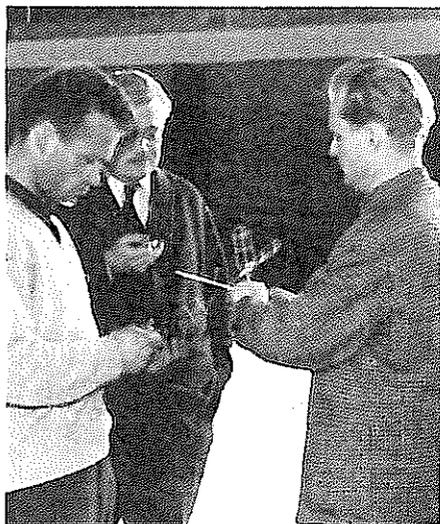
3. K. Können (ÖMV-Korneuburg) 5'35"

Die Sieger der Gastgeber flogen bessere Zeiten, sie verwendeten fast ausschließlich Modelle mit großer Flügel-tiefe.

J. Gabris, der Sieger in micro 350 flog 8'46". Also eine sehr gute Zeit. Hingegen enttäuschten die 900-Modelle, was allerdings an der nicht besonders gut geeigneten Halle gelegen sein dürfte. D. Filip erflieg mit seinem 900-Modell blaß 8'22".

Für uns neu und interessant waren die Helikopter-Modelle.

Ing. Kekely erreichte mit seinem Helikopter die beachtliche Zeit von 3'25"



Ein Helikopter wird aufgezogen

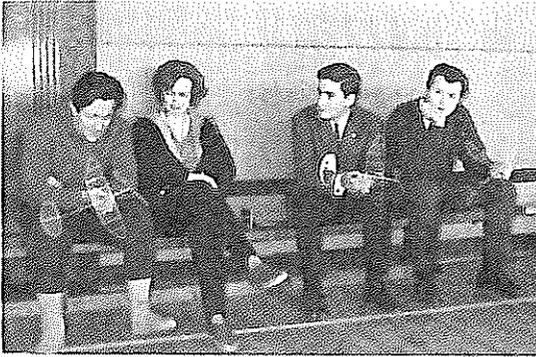
und es sah recht komisch aus, als das Modell fast die ganze Flugzeit an der Decke „steckte“.

Für uns brachte der Wettbewerb viel Neues und wir konnten etliche neue Kenntnisse sammeln.

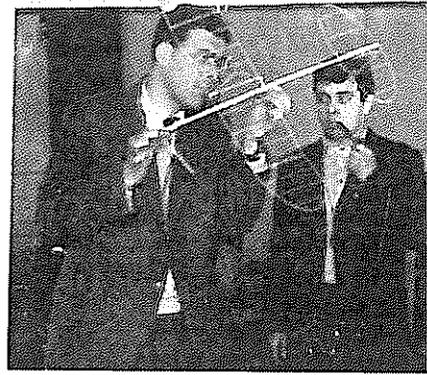
Nach einer kleinen Siegerehrung konnten wir uns von den Gastgebern verabschieden.

Unsere Mannschaft bei der Eröffnung in Preßburg





Warten auf den Start: Kircherl, Konsal, Baumgartner



CSSR-Modellflug-„BoB“ Černý wurde Zweiter in micro 900

Beschlußprotokoll

der am 9. 4. 1965 in Wels stattgefundenen Sitzung der ONF, Sektionsleiter und der Fachreferenten.

1. Jahreswettbewerb:

Jeder Wettbewerber muß sein Formular selbst ausfüllen und einreichen. Gästeklassen dürfen für den Jahreswettbewerb nicht mehr gewertet werden.

Der bisherige Schlüssel betreffend die Zusatzpunkte bleibt erhalten.

Die Auswertung erfolgt im Generalsekretariat nachdem die eingereichten Formulare vom zuständigen LSL auf die Richtigkeit überprüft wurden.

2. Als neuer Fesselflugreferent wurde einstimmig LSL Johann Niederwimmer gewählt.

3. Für den Europa-Cupe in der Schweiz wurden einstimmig S 6000.— genehmigt. Die Aufteilung dieser Summe obliegt dem Fachreferenten.

4. Aus finanziellen Gründen wird eine Beschickung der WM in Schweden und Finnland abgelehnt. Eine Teilnahme kommt auch bei Selbstübernahme der Kosten nicht in Frage.

5. Aus oben angeführten Gründen erübrigt sich auch die im Rahmen des Int. Wettbewerbes in Zell am See geplante Kadermeisterschaft.

6. Es wurde einstimmig beschlossen, daß zur WM-Revanche nach München 3 RC-I-Leute entsendet werden.

7. Zur Ausscheidung dieser 3 Teilnehmer findet vom 26. bis 27. 6. in Klagenfurt eine Kadermeisterschaft statt.

offizielle mitteilungen
bundessektion

8. Der Antrag von LSL O. Zitko, Herrn Neubauer auf eigene Kosten an der WM in Schweden teilnehmen zu lassen, wurde abgelehnt.
9. Der Antrag von Herrn Pfisterer, Jugendliche schon mit 14 Jahren bei den STM starten zu lassen, wurde abgelehnt.
10. Der Antrag von LSL Schobel, zukünftig eine Tagesordnung auszugeben, wurde genehmigt.
11. Der Antrag von LSL Schobel, für Nennungen bei STM Nennblätter auszugeben, wurde als nicht notwendig abgelehnt.
12. Offizielle österreichische Mannschaften, die im Ausland an Wettbewerben teilnehmen, sollen den Gastgebern kleine Geschenke überreichen. Die Auswahl dieser Geschenke obliegt dem Mannschaftsführer. Die Kosten werden, falls sie nicht zu hoch sind, von der Bundessektion vergütet.
13. Prüfungen mit Motorseglern können nur im Segelflug abgelegt werden. Nach Stillstand des Motors beginnt der Prüfungsbewerber mit dem normalen Programm laut Code Sportif.
14. Die C-Prüfung bei den RC-Seglern kann auch am Hang geflogen werden. Bedingung: Handstart, 10 min Segeln und deutlich sichtbare bruchfreie Landung.

15. Die Kosten für die Jury folgender int. Wettbewerbe wird vom O. Ae. C. getragen: Freiflugwettbewerb in Zell, Städtekampf im Fesselflug in Wien, Dolomitenwanderpokalfiegen.

16. Sollte der int. Städtekampf im Fesselflug nicht stattfinden, so wird eine österreichische Mannschaft nach Brüssel entsendet (max. S 3500.—).

17. Für die RC-IV-Staatsmeisterschaft in Wels wurden folgende Teilnehmerquoten festgelegt:

Burgenland	3
Kärnten	6
O.-Ö.	6
N.-Ö.	7
Wien	4
Steiermark	3
Salzburg	4
Tirol	3
Vorarlberg	2
	<hr/>
	38

18. Ab 1. Mai 1965 tritt die neue Modellflug-Versicherung in Kraft. Näheres siehe Rundschreiben!

An alle Modellsportfreunde und Wettbewerbsflieger in Österreich!

1965 begannen wir ein neues Wettbewerbsjahr. Inzwischen wurden neue Modelle angefertigt, doch auf eine Besonderheit vergessen viele Modellsportler: Die Kennzeichnung unserer Modelle mit „rot-weiß-rot“. Das betrifft besonders die Modellflieger, die international an Wettbewerben teilnehmen. Bei Wettbewerben im Ausland kann jeder andere Wettbewerbersofort erkennen, das ist ein Österreicher. Wir wollen alle Neubauten für 1965 bereits mit der Hoheitsfarbe versehen, und zwar das Seitenleitwerk. Es ist kein großer Arbeitsaufwand und doch eine schöne Schmückung unseres Modells. Unter der Devise „1965 alle mit Rot-Weiß-Rot“.

A. H.

Weltrekordliste der bis zum 1. Jänner 1965 anerkannten Flugmodellrekorde

Absolute Weltrekorde:

Dauer	
B. Barber, Neuseeland, 9. 10. 1960	9 Stunden, 4 Minuten
Entfernung in gerader Linie	
Evgueny Boricevitch, UdSSR, 14. 8. 1952	378,756 km
Höhe	
Georges Lioubouchkine, UdSSR, 13. 8. 1947	4152 m
Geschwindigkeit	
E. Zanin, Italien, 26. 4. 1964	327 km/h

Internationale Klassenweltrekorde:

Freiflug

Land- oder Wasserflugmodelle mit Gummimotor (F1 B)

Nr. 1 Dauer (UdSSR)	
V. Fiodorov, 19. 6. 1964, Doubrovitsi	1 Stunde, 41 Minuten, 32 Sekunden
Nr. 2 Entfernung in gerader Linie (UdSSR)	
G. Tchiglitsev, 1. 7. 1962, Tomsk	371,189 km
Nr. 3 Höhe (UdSSR)	
V. Fiodorov, 19. 6. 1964, Doubrovitsi	1732 m
Nr. 4 Geschwindigkeit (UdSSR)	
V. Davidov, 11. 7. 1940, Oufa	107,080 km/h

Land- oder Wasserflugmodelle mit mechanischem Motor (F1 C)

Nr. 5 Dauer	
Igor Koulakovsky, 6. 8. 1952, Soumy, Motor KMK-5, 3,3 cm ³	6 Stunden, 1 Minute
Nr. 6 Entfernung in gerader Linie (UdSSR)	
Evgueny Boricevitch, 14. 8. 1952, Borovaya, Mot. AMM-4, 9,5 cm ³	378,756 km
Nr. 7 Höhe (UdSSR)	
Georges Lioubouchkine, 13. 8. 1947, Silikatnaya, Mot. AMM-4, 9,5 cm ³	4152 m
Nr. 8 Geschwindigkeit (USA)	
Eugen Stilles, 20. 7. 1949, Alameda, Mot. Triumph 51, 8,2 cm ³	129,768 km/h

Hubschrauber mit Gummimotor (F 1 E)

- Nr. 9 Dauer (UdSSR)
 P. Motekaitis, 6. 7. 1963, Kivchikas 12 Minuten, 02 Sekunden
- Nr. 10 Entfernung (UdSSR)
 P. Motekaitis, 6. 7. 1963, Kivchikas 889 m
- Nr. 11 Höhe (Italien)
 G. Pelegi, 21. 7. 1958, Novi Ligure 205,12 m
- Nr. 12 Geschwindigkeit (Nicht besetzt)

Hubschrauber mit mechanischem Motor (F 1 E)

- Nr. 13 Dauer (Rumänien)
 S. Purice, 24. 7. 1963, Clinceni, Mot. Schlosser, 2,5 cm³
 2 Stunden, 53 Minuten, 37 Sekunden
- Nr. 14 Entfernung (UdSSR)
 V. I. Titlov, 1. 10. 1963, Kazan, Mot. Ritm, 2,5 cm³ 91,491 km
- Nr. 15 Höhe (Rumänien)
 S. Purice, 24. 7. 1963, Clinceni, Mot. Schlosser, 2,5 cm³ 3750 m
- Nr. 16 Geschwindigkeit (Nicht besetzt)

Segelflugmodelle (F 1 A)

- Nr. 17 Dauer (Jugoslawien)
 M. Moncilo, 15. 4. 1960, Kraljevo 4 Stunden, 58 Minuten, 10 Sekunden
- Nr. 18 Entfernung in gerader Linie (ČSSR)
 Z. Taus, 31. 3. 1962, Plzen 310,33 km
- Nr. 19 Höhe (Ungarn)
 G. Benedek, 23. 4. 1948, Budapest 2346 m

RC-Modelle (F 3 A und F 3 C), mit mechanischem Motor

- Nr. 20 Dauer (USA)
 M. L. Hill, 18. 7. 1964, Layhill, Mot. Merco 49, 8,04 cm³
 8 Stunden, 52 Minuten, 25 Sekunden
- Nr. 21 Entfernung (UdSSR)
 N. Malikov, 6. 10. 1964, Iakovlevo, Mot. K-10, 4,7 cm³ 249,636 km
- Nr. 22 Höhe (USA)
 M. L. Hill, 5. 7. 1963, Dahlgren, Mot. Fox 59, 9,62 cm³ 4062 m
- Nr. 23 Geschwindigkeit (USA)
 Mannschaft C. R. Scott und D. Jehlick, 4. 7. 1963, McCoy 60 204 km/h
- Nr. 31 Entfernung im geschlossenen Kreis (UdSSR)
 N. Malikov, 3. 7. 1964, Mot. 4,7 cm³, Toula 218 km

RC-Segelflugmodelle (F 3 B und F 3 D)

- Nr. 24 Dauer (Neuseeland)
 B. Barber, 9. 10. 1960, Paraparamu 9 Stunden, 4 Minuten
- Nr. 25 Entfernung (UdSSR)
 N. Malikov, 3. 8. 1962 11,503 km
- Nr. 26 Höhe (UdSSR)
 N. Drojjine, 6. 6. 1959, Tchertanovo 603 m

Fesselflug (F 2 A):

Geschwindigkeit — Cat. I, 0 bis 2,5 cm³

- Nr. 27 (USA)
 B. Lauderdale und T. McDonald, 4. 5. 1963, Huntsville,
 Mot. Super Tigre G 20 V 15 273,660 km/h
- Cat. II — 2,5 bis 5,00 cm³
 T. McDonald, 15. 7. 1964, Huntsville, Mot. KB 4,8 cm³ 288,95 km/h
- Cat. III — 5 bis 10 cm³ (UdSSR)
 A. Kouznetzov, Moskau, 30. 7. 1962, Mot. 9,81 316 km/h

Mit Rückstoßmotor

- Nr. 30 Geschwindigkeit (Italien)
 E. Zanin, Rom, 26. 4. 1964 327 km/h

Saalflugmodelle (F 1 D)

- Nr. 32 Dauer (Bundesrepublik Deutschland)
 K. H. Rieke, 22. 9. 1962, Cardington 45 Minuten, 40 Sekunden



UNION-Fernsteuerbahn Pregarten

Von der Eröffnung der 1. Union-Fernsteuerbahn erhielten wir nun zwei Bilder, die wir gerne wiedergeben wollen. Es ist eine 70×9 m große Bahn mit Asphaltdecke und befindet sich in Pregarten bei Linz. Damit haben jetzt die oberösterreichischen Modellflieger zwei Fernsteuerbahnen. Die erste befindet sich in Engerwitzdorf — ebenfalls bei Linz

