

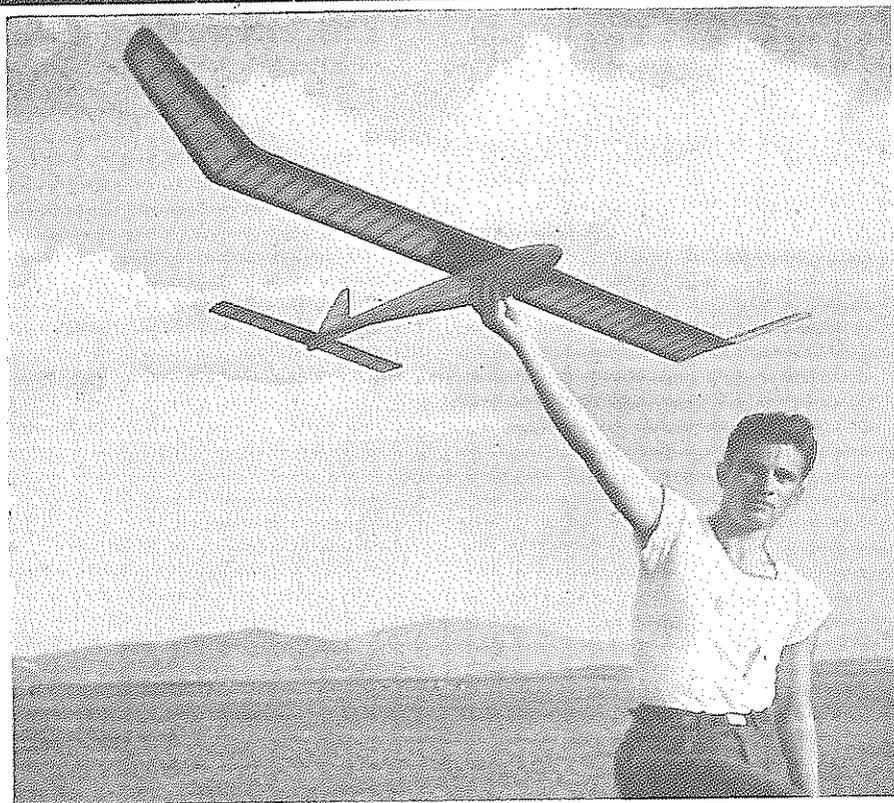
a u s t

modellflug

1

1. Jahrgang 1959

MITTEILUNGSBLATT
FÜR DEN MODELLFLUG



Neuer Anfang

Mit Jahresschluß pflegen nicht nur Firmen Bilanz zu ziehen und Rückschau zu halten, welche Erfolge das abgelaufene Jahr brachte. Auch Vereine und Verbände legen in Jahresberichten das Ergebnis ihrer Tätigkeit nieder, die so oder so den Maßstab ihrer Einsatzbereitschaft darstellt.

Der Jahresanfang ist die Zeit der guten Vorsätze; sie in die Tat umzusetzen, sollte der Ehrgeiz und der feste Wille jeder Gruppe sein, was aber um so schwerer fällt, je mehr sie auf sich selbst gestellt ist. Deshalb haben sich auch die Modellfluggruppen in Interessen- und Landesverbände zusammengeschlossen, da eine größere Gemeinschaft Vorteile und durch gegenseitigen Ansporn mehr Erfolge erzielen läßt.

Die keimende Kraft von unten ist wohl Voraussetzung für das Wachsen, doch kann sie niemals zur vollen Entfaltung kommen, wenn die Führung und Förderung von oben her fehlt. Diese Aufgabe hat über die Landesverbände der zentrale Aero-Club zu erfüllen, in unserem Falle die Sektion Modellflug im Österreichischen Aero-Club.

Damit kommen wir zur Sache.

Durch das Ausscheiden des ASKÖ, der sich stark genug fühlt, um ein abgeschiedenes fliegerisches Eigenleben zu führen, ist vor allem bei den Modellfliegern eine neue Situation eingetreten, da die ASKÖ-Gruppen im Modellflug am stärksten vertreten waren. Um den leistungs- und zahlenmäßigen Ausfall baldmöglichst auszugleichen, waren eine Reihe von organisatorischen Maßnahmen notwendig, die eine erfolgreichere Entfaltung des österreichischen Modellflugsportes ermöglichen. Aufbauend auf die von Edwin Krill geleisteten Vorarbeiten hat nun Werner Ledl als Leiter der Sektion Modellflug im ÖAeC die Aufgabe übernommen, mit Unterstützung der Sektionsleiter der Landesverbände den österreichischen Modellflug nach neuen Gesichtspunkten zu weiterer Breitenentwicklung zu bringen.

Dazu dienen vorerst die

Jugendwettbewerbe 1959

die zunächst ohne jede Vereins- oder Verbandszugehörigkeit der modellfliegerischen Nachwuchswerbung dienen.

Für eine erfolgreiche Breitenarbeit war ferner die Schaffung eines

Mitteilungsblattes

notwendig, das allen in Klubs erfahnten Modellfliegern möglichst direkt zugesendet werden soll.

Hand in Hand mit der Ausbreitung des Modellflugsportes wurde eine Haftpflichtversicherung wünschenswert, die unter der Bezeichnung

Modellflugversicherung

geschaffen wird. Sie ist vor allem durch die zunehmende Technisierung des Modellfluges notwendig geworden.

Neben organisatorischen Richtlinien, die der Aufwärtsentwicklung dienen und noch gegeben werden, ist vor allem verstärkte

Wettbewerbstätigkeit

notwendig, für die die Sektionsleiter der Landesverbände sorgen werden.

All diesen Aufgaben als Sprachrohr zu dienen, ist der Zweck des vorliegenden Mitteilungsblattes, das sich als Beilage bzw. Sonderdruck der Zeitschrift „austroflug“

„Austro-Modell-Flug“

nennt und sich hiermit den österreichischen Modellfliegern zur wohlwollenden Aufnahme vorstellt.

Es ist gar viel zu sagen und zu schreiben. Mögen die österreichischen Modellflieger die sich bietende Gelegenheit nützen und durch Anfragen, Anregungen und Beiträge an der Gestaltung „ihres“ Blattes lebhaft mitwirken!

Holm- und Rumpfrucht
Die Redaktion

Redaktionelle Anfragen, Anregungen und Beiträge

unmittelbar an Redakteur Hans Schatzer, Wien II/27, Postfach 118 erbeten

Wichtige Beschlüsse

bei der Sitzung der Sektionsleiter für Modellflug in Salzburg am 30. November 1958

Nach eingehenden Beratungen wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

Staatsmeisterschaften 1959

1. Startberechtigt sind nur Mitglieder des Österreichischen Aero-Clubs.
2. Vor den Staatsmeisterschaften müssen die einzelnen Landesmeisterschaften durchgeführt werden.

3. Nur der Modellflieger kann an den Staatsmeisterschaften teilnehmen, der sich vorher an den Landesmeisterschaften beteiligt hat. Ist jemand an der Teilnahme bei den Landesmeisterschaften verhindert (dienstliche Verhinderung, Krankheit), so kann ihn der Sektionsleiter des Landesverbandes für die Teilnahme an den Staatsmeisterschaften nennen. Dasselbe gilt auch für die Teilnehmer an jenen Klassen der Landesmeisterschaften, die infolge einer zu geringen Teilnehmerzahl nicht zur Austragung kamen.
4. Die Meldung zur Teilnahme an einer Staatsmeisterschaft erfolgt an den zuständigen Landesverband.
5. Folgende Termine und Austragungsorte wurden festgelegt:
 Fesselflug in Salzburg am 27. und 28. Juni 1959;
 Freiflug in Wiener Neustadt am 15. und 16. August 1959;
 Radio-Control in Wels am 29. und 30. August (oder 5. und 6. September) 1959.
 Sollte einer dieser Termine mit dem Termin eines bedeutenden internationalen Wettbewerbes zusammenfallen, so wird zeitgerecht ein Ausweichtermin bekanntgegeben.

Ausscheidung für internationale Wettbewerbe

Für die Auswahl der Teilnehmer an internationalen Wettbewerben ist nicht die einmalige gute Placierung maßgebend, sondern die Teilnahme und gute Qualifikation bei mehreren Wettbewerben, wobei auch die Leistungen der letzten Jahre zu berücksichtigen sind. Nennungsvorschläge erfolgen durch die Sektionsleiter.

Modellflugnachrichten

1. Vorliegendes Mitteilungsblatt soll monatlich erscheinen und jedem Mitglied des Österreichischen Aero-Clubs direkt zugesandt sowie der Zeitschrift „austroflug“ beigeheftet werden.
2. Der „Austro-Modell-Flug“ soll folgendes beinhalten: Offizielle Mitteilungen der Modellflugsektion; Berichte aus den einzelnen Landesverbänden; Laufender Terminkalender; Technische Berichte (Erfahrungsberichte, Modellfests, techn. Neuheiten, Beantwortung von Anfragen, etc.); Internationale Rundschau.

Dauerstartnummer

1. Jedes Mitglied des ÖAeC erhält eine Dauerstartnummer.
2. Die Ausgabe erfolgt durch die Landesverbände.
3. Die Dauerstartnummer besteht aus einem Buchstaben und einer vierstelligen Zahl (z. B. N 0512; N bedeutet das Bundesland, 05 ist die Nummer des Klubs im Landesverband, 12 die laufende Nummer im Klub).
4. Genaue Anweisungen für die Anbringung dieser Nummern an den Modellen folgen.
5. Modelle, die diese Kennzeichnung nicht tragen, können zu den einzelnen Meisterschaften nicht zugelassen werden.
6. Die Landesverbände melden bis 28. Februar 1959 namentlich die Inhaber von Dauerstartnummern.

Jugendwettbewerbe

Diese sollen weite Kreise der Schuljugend erfassen und der Förderung der Flugbegeisterung dienen.

1. Jeder Jugendliche bis zum vollendeten 15. Lebensjahr ist startberechtigt.
2. Zwei Modellklassen (Größen) sind zugelassen: Modelle bis einen Meter und über einen Meter Spannweite.
3. Hochstart mit 50 m Schnur; drei Durchgänge; keine Flugzeitbegrenzung.
4. Die Landesverbände veranstalten in mehreren Orten ihres Bundeslandes diese Wettbewerbe.

Leistungsabzeichen für Modellflieger

Die Bestimmungen vom 5. April 1957 wurden in verschiedenen Punkten abgeändert bzw. ergänzt. Die genauen Bedingungen sind in dieser Folge des „Austro-Modell-Flug“ veröffentlicht.

Modellflugversicherung

Es wurde beschlossen, daß jeder Modellflieger, der Mitglied des Österreichischen Aero-Clubs ist, haftpflichtversichert wird. Diesbezügliche Verhandlungen mit Versicherungsgesellschaften werden derzeit noch geführt. Die automatische Haftpflichtversicherung soll in Kürze in Kraft treten.

Neue Prüfungsbestimmungen für Modellflieger

Die Bestimmungen zur Erlangung von Leistungsabzeichen für Modellflieger vom 5. April 1957 wurden in verschiedenen Punkten abgeändert bzw. ergänzt und treten somit außer Kraft. Nachstehend die neuen, ab sofort gültigen Bestimmungen in ungekürztem Wortlaut.

Ausschreibung zum Leistungsabzeichen für Modellflieger

Die Modellflug-Leistungsprüfungen umfassen analog den Segelfliegerprüfungen die fünf Stufen A, B, C, Silber-C und Gold-C. Die äußere Form der Abzeichen gleicht der der Segelflieger, nur ist die Farbenzusammensetzung umgekehrt (blaue Möven auf weißem Grund).

Bestimmungen zur Erlangung der Prüfungsabzeichen

1. Die Leistungsabzeichen A und B kann jedermann erwerben.
2. Die Leistungsabzeichen C, Silber-C und Gold-C können nur von Mitgliedern des österreichischen Aero-Clubs erworben werden.
3. Sämtliche Flugmodelle, mit denen die Bedingungen erfliegen werden, müssen vom Bewerber gebaut worden sein und von ihm selbst gestartet werden.
4. Die Erwerbung bzw. Anerkennung kann nur in der Reihenfolge A, B, C, Silber-C, Gold-C, erfolgen.
5. Für die Abnahme der Prüfungen A und B ist ein Leistungsprüfer erforderlich.
6. Für die Abnahme der Prüfungen C, Silber-C und Gold-C ist ein Leistungsprüfer und ein Sportzeuge (als Sportzeuge kann jeder Modellflieger mit erworbenem Leistungsabzeichen fungieren) erforderlich.
7. Zugelassen sind alle Saal-, Segel-, Gummimotor-, Verbrennungsmotor-, Fesselflug- und Radio-Control-Flugmodelle, soweit (vor allem bei Segel- und allen Motor-Modellen) ihre Gesamtfläche 150 dm^2 , ihr Gewicht 5 kg und der Gesamthubraum der Motoren 10 cm^3 nicht übersteigt.

Ausgenommen sind die Klassen Mannschaftsrennen und Geschwindigkeitsflug, für die folgende Vorschriften gelten:

Mannschaftsrennen: Zylinderinhalt $2,5 \text{ cm}^3$, Gesamtfläche 12 dm^2 , Mindest-rumpfquerschnitt 50 mm Breite und 100 mm Höhe, Tankinhalt 10 cm^3 , Höchstgewicht 700 g .

Geschwindigkeitsflug: Zylinderinhalt $2,5 \text{ cm}^3$, Mindestgesamtfläche 2 dm^2 pro cm^3 Hubraum, Flächenbelastung max. 100 g pro dm^2 .

A-Prüfung Fliegerische Bedingungen

Alle Freiflugmodelle: Fünf Flüge von je mindestens 60 Sekunden Dauer. Schnurlänge bzw. Motorlaufzeit frei.

Alle Fesselflugmodelle: Fünf Flüge wie folgt: Bodenstart — Horizontalflug in 3 bis 5 m Höhe bis zur Landung — bruchfreie Landung (Motor muß selbst angeworfen werden).

B-Prüfung

Segler-Handstart: Fünf Flüge von mindestens je 100 Sekunden Dauer.

Segler-Hochstart: Fünf Flüge mit maximal 18 m Schnurlänge und je einer Mindestflugzeit von 40 Sekunden.

Gummimotormodelle: Fünf Flüge von je mindestens 100 Sekunden Dauer. Verbrennungsmotormodelle im Freiflug: Fünf Flüge im Verhältnis Kraftflug zu Gleitflug von mindestens 1 : 6, bei fünf Flüge bis maximal 15 Sekunden Motorlaufzeit.

Fesselflug-Kunstflug: Drei Flüge mit folgendem Programm: Bodenstart — Bodenrunde unter 2 m — hochgezogene Steilkurve — drei Bodenrunden unter 2 m — Looping nach oben — eine Bodenrunde unter 2 m — liegende Achl-Horizontalflug bis zur Landung — bruchfreie Landung (der Motor muß selbst angeworfen werden).

Fesselflug-Mannschaftsrennen: Zwei Flüge mit je 100 Runden unter 10 Minuten Dauer (abwechslend als „Pilot“ und als „Mechaniker“).

Fesselflug-Geschwindigkeit: Drei Flüge mit je mindestens 120 km/h . Radio-Control (Motor und Segler): Drei Flüge von mindestens je 5 Minuten Dauer mit bruchfreien Landungen. Motorlaufzeit frei, bei Seglern 200 m Schnur.

C-Prüfung

Segler-Handstart: Fünf Flüge von mindestens je 5 Minuten Dauer.

Segler-Hochstart: Sechs Flüge, davon drei Flüge mit 18 m Schnur und mindestens je 65 Sekunden Dauer, sowie drei Flüge mit 50 m Schnur und mindestens je 180 Sekunden Dauer.

Gummimotormodelle: Fünf Flüge von mindestens je 180 Sekunden Dauer.
Saalfugmodelle: Fünf Flüge von mindestens je 10 Minuten Dauer.

Verbrennungsmotormodelle im Freiflug: Fünf Flüge von je 180 Sekunden Dauer bei höchstens 15 Sekunden Motorlaufzeit.

Fesselflug-Kunstflug: Drei Flüge mit folgendem Programm: Bodenstart — Horizontalflug — stehender Halbkreis — fünf Loopings nach oben — fünf Innenloopings — zwei Runden Rückenflug — Wechsel-Halbkreis — drei horizontale Achten — drei stehende Achten — drei Achten über dem Kopf — bruchfreie Landung. Zwischen jeder Figur sind zwei Horizontalrunden zu fliegen.

Fesselflug-Mannschaftsrennen: Zwei Flüge mit je 100 Runden unter 7 Minuten Dauer (abwechselnd als „Pilot“ und als „Mechaniker“).

Fesselflug-Geschwindigkeit: Drei Flüge mit mindestens je 150 km/h.
Radio-Control Motor: Drei Flüge mit folgendem Programm (ohne Zeitbegrenzung): Boden- oder Handstart — Vollkreis links — Vollkreis rechts — Anflug gegen den Wind — Abflug mit 90 Grad zur Windrichtung — liegende Achte — Steilschleife von zwei Umdrehungen — bruchfreie Ziellandung in einem Landkreis von 50 m Durchmesser.

Radio-Control Segler: Drei Flüge ohne Zeitbegrenzung mit höchstens 200 m Schnur, Programm wie bei den RC-Motormodellen.

Silber-C

Diese wird a) jedem Staatsmeister in einer Modellflugklasse verliehen, b) kann sie unter folgenden Bedingungen erfolgen werden:

1. Fünf C-Prüfungen in einer Klasse mit zwei Monaten Mindestabstand von C-Prüfung zu C-Prüfung;
2. in drei verschiedenen Kategorien je eine C-Prüfung ohne Zeitbegrenzung.

Gold-C

Diese wird a) dem Weltmeister in einer Modellflugklasse oder dem Inhaber eines internationalen Rekords verliehen, b) kann sie unter folgenden Bedingungen erfolgen werden:

Je drei C-Prüfungen in fünf verschiedenen Klassen, wobei von den Gruppen Fesselflug und Radio-Control höchstens zwei Klassen gewählt werden dürfen.

Leistungsprüfer

1. Modellflieger, die Mitglieder des Österreichischen Aero-Clubs sind und das 18. Lebensjahr vollendet haben, können über Antrag ihres Klubs als Leistungsprüfer anerkannt werden.
2. Die Sektionsleiter für Modellflug sind während ihrer Funktion automatisch Leistungsprüfer.
3. Jedem Klub werden drei Leistungsprüfer zuerkannt.

Prüfungs-Anträge und Prüfungs-Anerkennungen

Der Verein bzw. Klub sendet die vollständig ausgefüllte Modellflug-Prüfungsbewerbung über seinen zuständigen Landesverband zur Prüfungs-Anerkennung bzw. zur Verleihung des Leistungsabzeichens ein.

Dabei ist darauf zu achten, daß das Bewerbungsformular dem Vordruck entsprechend genau ausgefüllt wird. Erforderlich sind

1. Name, Vorname, Geburtstag und Jahr, Geburtsort, Wohnort mit Adresse und die eigenhändige Unterschrift des Bewerbers;
2. die einzelnen Rubriken für die Prüfung (Datum, Modellart, Startart, Flugzeit) durch den Leistungsprüfer auszufüllen, der zu jeder Eintragung seine Unterschrift und den Leistungsprüfer-Stempel setzen muß;
3. Stempel des Vereines bzw. Klubs und Unterschrift des Modellflug-Gruppenleiters;
4. Kennzeichnung (durch o), was beantragt wird: A-, B- oder C-Prüfung, Abzeichen;
5. Beilage des Aero-Club-Ausweises mit der mit Jahresmarke versehenen Stimmkarte und S 4.— plus S 2.20 in Briefmarken, falls ein Abzeichen gewünscht wird.

Prüfungsbewerbungen, die nicht dem Vordruck entsprechend, ordnungsgemäß ausgefüllt sind und nicht die erforderlichen Beilagen aufweisen, müssen an den beantragten Verein bzw. Klub zur Ergänzung zurückgesandt werden.

FAI

Intern. Modellflug-Kommission

Kurzreportagen von den Kommissions-
Sitzungen in Löfflich
vom 28. bis 30. November 1958:

Höhenmessung bei Rekordflügen

„...der Vorschlag, zuzulassen, daß bei Rekordflügen die Höhe mittels eines Instrumentes gemessen wird, das sich an Bord eines Flugzeuges befindet, das dem Modell folgt, ist schon im Laufe der Überprüfung der Abteilung 4 des Code sportif angenommen worden. Es ist nicht notwendig, die Diskussion zu dieser Frage wieder aufzunehmen...“

Modellflug-Meisterschaften 1959

„...die Kommission gibt bekannt, daß von keinem Klub ein Vorschlag hinsichtlich der Veranstaltung der Modellflug-Meisterschaften 1959 für Gummimotormodelle, Verbrennungsmotormodelle und Segelflugmodelle eingereicht wurde. Die Mitglieder der Kommission drücken ihr Befremden dazu aus und diskutieren über diesen Punkt lange. Schließlich schlägt der Delegierte Belgiens im Namen seines Klubs vor, die Meisterschaften für Segelflugmodelle des Jahres 1959 in Belgien durchzuführen. Dieser Vorschlag wird von der Kommission mit Dank angenommen. Es wird beschlossen, daß alle Aero-Clubs davon informiert und eingeladen werden, weitere Vorschläge zur Abhaltung der Modellflug-Meisterschaften für Gummimotormodelle und Verbrennungsmotormodelle zu machen. — Der Delegierte Ungarns schlägt im Namen des Ungarischen Aero-Clubs vor,

die Meisterschaften für Fesselflug-Kunstflug, für Fesselflug-Mannschaftsrennen und für Fesselflug-Geschwindigkeit des Jahres 1960 in seinem Lande abzuhalten. Die Kommission nimmt diesen Vorschlag mit Dank an...“

Weitbewerb für ferngesteuerte Modelle

„... die Kommission ist darüber informiert, daß dieser Bewerb um den Pokal des Königs der Belgier 1959 zweifellos in Deutschland abgehalten werden wird...“

Für den

Flugmodellbau

liefert Ihnen:

Baupläne, Werkstoffpackungen, Schnellbaukästen, Werkzeuge
Ein- und Mehrkanalfernsteuerungsanlagen,
Rudermaschinen, Akkus, Batterien, Taifun- und Webrakleindieselmotoren, Strahltriebwerke, Balsahölzer

Fa. Walter Geynecht

Technischer Modellbau

Luftfahrtsbedarfshandel

WIEN III, TRAUUNGASSE 6

Geschäftszeit: 14 bis 18.30 Uhr

NATIONALER MODELLFLUG-TERMINKALENDER 1959

wird laufend ergänzt

9. März	Zeller See	Weitbewerb um den Wanderpokal der Stadtgemeinde Zell am See. (Für Segler A 1, A 2, N 1, F)
5. April	Salzburg-Flugplatz	Jugendweitbewerb (Für Segler unter 1 m und über 1 m)
27. — 28. Juni	Salzburg-Flugplatz	Staatsmeisterschaften für Fesselflug
15. — 16. August	Wiener Neustadt	Staatsmeisterschaften für Freiflug
29. — 30. August od. 5. — 6. September	Wels-Flugplatz	Staatsmeisterschaften für Radio-Control

Der
INTERNATIONALE MODELLFLUG-TERMINKALENDER 1959
folgt in der nächsten Ausgabe

AUS DER VERBANDS- UND GRUPPENARBEIT

Landesverband Salzburg: Jugendwettbewerb 1959

Termin: Sonntag, 5. April 1959,
Beginn 10 Uhr
Ort: Salzburger Flugplatz
Teilnahmeberechtigt sind Jugendliche unter 15 Jahren

Klassen:

- Altersklasse I unter 12 Jahren
- Altersklasse II 12 bis 15 Jahren
- Modellklasse 1 unter 1 m
- Modellklasse 2 über 1 m
- Hochstart 50 m Schnur

Wertung: Summe von drei Flügen
— keine Zeitbegrenzung

Die Teilnehmer an diesem Wettbewerb sind an keine Vereinszugehörigkeit gebunden und zu keinem Beitritt verpflichtet. Es ist jedoch jeder Modellflieger herzlich willkommen, der sich einer der bestehenden Modellfluggruppen anschließen will.

Anmeldung: Ab 9 Uhr am Start,
Nenngeld pro Modell S 2.—

Der Wettbewerbs Teilnehmer ist verpflichtet, die Vorschriften der Wettbewerbsleitung einzuhalten.

Die Vereine im Lande Salzburg werden aufgefordert, eigene Jugendwettbewerbe zu veranstalten!

(Soweit die Salzburger Ausschreibung. Wir freuen uns, daß Salzburg so schnell die Initiative ergriffen und bereits den ersten Jugendwettbewerb ausgeschrieben hat. Nur sähen wir es gerne, wenn der Salzburger Aufruf verallgemeinert aufgenommen werden würde und alle Landesverbände und deren Klubs ebenfalls derartige Jugendwettbewerbe aufziehen würden. Redaktion AMF.)

Wettbewerb um den Wanderpokal der Stadtgemeinde Zell am See

Termin: 9. März 1959

Ort: Zeller See

Klassen:

- Segler A 1 bis 18 dm²
- „ A 2 32 bis 34 dm²
- „ N1 Nurflügel
- „ F Freiklasse max. 150 dm²,
max. 5 kg
- Hochstart 50 m Leine

Den Pokal erhält die beste Mannschaft. Eine Mannschaft besteht aus drei Teilnehmern. Gewertet wird das beste

Modell jedes Teilnehmers. Genaue Ausschreibung folgt.

Zugleich mit diesem Wettbewerb wird auch der Jugendwettbewerb für den Pinzgau ausgetragen.

Landesmeister 1958

Klasse Segler A 2

Windischbauer Florian
LSV Salzburg 759 sec

Klasse Motor Freiflug I

Wagner Horst
UMFC Salzburg 564 sec

Klasse Wakefield W

Schnürer Olmar
LSV Salzburg 888 sec

Concours d'Elegance

Schreibern Rudolf
LSV Salzburg 325,5 Punkte

Fesselflug-Kunstflug

Niederwimmer Johann
LSV Salzburg 448,5 Punkte

Fesselflug-Geschwindigkeit

Hintner Helmut
LSV Salzburg 137,9 km/h

Fesselflug-

Mannschaftsrennen

Essl Hubert / Hintner Helmut
LSV Salzburg 6 min 34 sec

Landesverband Tirol:

Jahresbericht der Sektion Modellflug

Nachdem die Gruppe in Kufstein, die dem ASKO angehört, ausgeschieden ist und die Modellbaugruppe Reutte wegen ihres Flugplatzbaues den Modellbau vorübergehend eingestellt hat, besteht nur noch die Gruppe Innsbruck mit 16 Mitgliedern.

Die Innsbrucker Gruppe nahm an vier Wettbewerben teil:

1. Landesmeisterschaft; alle Plätze belegte der TMC.
2. Zell am See am 2. März 1958; belegt wurden 3., 6. und 8. Platz, in der Mannschaftswertung 3. Platz.
3. Pokal der Bozener Messe am 14. September 1958; belegt wurden 1., 2., 3., 4., 5., 6. und 10. Platz, in der Mannschaftswertung 1. Platz.
4. Wettbewerb Salzburg am 21. September 1958 anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Sektion Modellflug Salzburg; belegt wurden 2., 7., 11. und 24. Platz, in der Mannschaftswertung 3. Platz. In der Klasse RC

stellte Innsbruck bei den Staatsmeisterschaften einen 2. Platz sicher.

Da die Staatsmeisterschaften im Modellflug in den einzelnen Klassen zu verschiedenen Terminen abgehalten wurden, war es den einzelnen Gruppen aus finanziellen Gründen nicht möglich, Teilnehmer zu entsenden.

Landesverband Wien: Jahresbericht des Flugsport-Club Wien — Fesselfluggruppe

Die Fesselfluggruppe des FSCW wurde am 21. Februar 1958 gebildet. Bis Ende vergangenen Jahres wurden 1455 Starts bzw. Flüge ausgeführt. Startzahlbestler wurde Robert Kominek mit 535 Starts; ihm folgte Heinz Chladek mit 191 Starts.

An den Fesselflugmodellen sind derzeit 34 zum Teil verschiedene Typen vorhanden. Bisher wurden neun A- und sechs B-Prüfungen erlitten.

An Veranstaltungen bzw. Beteiligung an Veranstaltungen kann die Fesselfluggruppe melden:

Am 27. April 1958, „Tag der Luftfahrt“, Karlsplatz.

Am 18. Mai 1958 erster Fesselflugwettbewerb in Aspern, der später

wegen zu stürmischen Wetters abgebrochen und bis auf weiteres verschoben wurde.

In den Ferienmonaten war der Flugbetrieb sehr eingeschränkt und erst im Herbst in größerem Umfang wieder aufgenommen worden.

Am 30. November 1958 fand das „Johannes-Graupner-Mannschaftsrennen 1958“ auf dem Wiener Stadion-Parkplatz mit vier Mannschaften statt. Sieger wurde die Mannschaft Robert Kominek/Heinz Chladek vor Manfred Kienberger/Hubert Kominek.

Am 13. Dezember 1958 Mitwirkung der Fesselfluggruppe mit vier Mann und vier Modellen beim Unternehmen „Weihnachtsmann“ am Sportflughafen Aspern, wo zwei Verkehrsflugzeuge mit Kindern landeten und ein Weihnachtsmann mittels Hubschrauber hoch vom Himmel daherkam. In den Pausen wurden Fesselflüge vorgeführt.

Herausgeber: Österreichischer Aero-Club, Modellflug-Sektion, Wien III, Salesianergasse 1. Eigentümer und Verleger: Österreichischer Luftfahrt-Verlag, Wien VII, Lindengasse 26. Redaktion und für den Inhalt verantwortlich: Hans Schatzler, Wien II, Mexikoplatz 20. Druck: Bergland-Druckerei Ges. m. b. H., Wien VIII, Piaristengasse 9.

BÜCHER FÜR DEN MODELLFLIEGER

K. Müller: „Handbuch des Flugmodellbaues“

Verlag Klasing & Co., Berlin und Bielefeld, 144 Seiten, 172 Abbildungen, Halbleinen, DM 7.80 (S 53.—).

Vorliegendes Buch ist vor allem für den Anfänger bestimmt, der noch über keine oder wenig Bauverfahren und Werkstattpraxis verfügt. Es führt ihn über die Einrichtung einer Werkstätte für den Flugmodellbau und die Behandlung von Werkzeugen zum Bau von Flugmodellen. Durch Baulinien, Bauanweisungen für einfachere Einzelteile, aber auch schwierigere Bauelemente, werden die Grundlagen und das Verständnis für die technische Beschaffenheit und den konstruktiven Aufbau zugleich auch die erforderliche Handfertigkeit für die zu bauenden Modelle vermittelt. Seinem oben erwähnten Zweck entsprechend, werden nur Segelflugmodelle und Gummimotormodelle behandelt, ohne dabei aber eine Bauanweisung für ein bestimmtes Modell d. h. einer bestimmten Modelltype zu geben. Es ist ein umfassendes Handbuch, das alle im Modellbau vorkommenden Möglichkeiten berührt, die Herstellung von Rippen, Spanten, Holmen, Hellingen ebenso vorzeigt, wie den Bau von Laufrädern und Luftschrauben. Neben der Praxis des Einfliegens werden am Schluss noch die theoretischen Grundlagen des Modellfluges mit vielen erklärenden Zeichnungen dargestellt.

Wer viel „Lehrgeld“ beim Bau seiner ersten Modelle ersparen möchte, sollte sich dieses Buch anschaffen!

Hans Dieter Heck: „Fernsteuerung mit Transistoren“

Verlag M. Frech, Stuttgart-Botnang, 100 Seiten, 40 Photos, Zeichnungen und Schaltskizzen, kartoniert, DM 6.— (S 40.80).

Das Buch enthält eine Einführung in die Transistoren-Technik und die Anleitungen zum Bau von einfachen Einkanal-Fernsteuerungsanlagen, bei denen vor allem bei den Sendern nicht auf Röhren verzichtet werden kann. Zwei verschiedene Sender werden beschrieben, ein ganz einfacher, trotzdem leistungsfähiger und ein quartzgesteuerter mit allen Raffinessen. Bei den Empfängern haben wir ebenfalls einen einfachen mit Kristalldiode und Transistorenverstärker und einen mit Pendelaudion mit zwei-stufigem Transistorenverstärker. Die Steuerungsanlage wird sowohl für ein Flugmodell als auch für ein Schiffmodell beschrieben. Eine Proportionalsteuerung, die feinfühliges Steuern ermöglicht und für alle Einkanalverwendungen geeignet ist, wird zusätzlich erklärt. Als Einkanalsteuerung kann mit den beschriebenen Anlagen nur das Seitenruders des Segel- oder Kraftflugmodells betätigt werden. Bevor sich jedoch jemand mit Mehrkanalsteuerungen befassen will, tut er aus Erfahrungsgründen gut, sich erst im Einkanalsystem genügende Erfahrungen anzueignen. Vorliegendes Buch sei ihm dazu wärmstens empfohlen, das sehr anschauliche zeichnerische Darstellungen enthält und auch für den radiotechnisch Unbelasteten gut verständlich ist.