

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

P. b. b.
ÖMV-Bundesleitung

Wien XII

Ruckergasse 40

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
**ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES**

Ständige Mitarbeiter:
Alle Baugruppen
des ÖMV

Mitteilungen der
Bundesleitung

Die Bundesländer
berichten . . .

•

Aus dem österr.
Modellsport

Auslandrundschau

•

TECHNISCHE ECKE

PRAKTISCHE WINKE

•

Materialstelle

•

Briefkasten



Bericht von den

Bundesmeisterschaften

1959

5. Jahrgang

1959

8

August

Wir waren dabei!

Anläßlich des ASKÖ-Bundesfestes vom 16.-19. Juli in Linz wurden auch die ÖMV-Bundesmeisterschaften in Linz/Hörsching ausgetragen. Leider waren diese vom Wetter nicht begünstigt und dadurch war die Stimmung sehr gedrückt. Auch schlichen sich einige Mängel ein, die nicht gerade zur Hebung der allgemeinen Stimmung beitrugen. Allerdings waren wir gegen diese machtlos und es ist unseren Organisatoren zu danken, daß die Meisterschaft doch im wesentlichen reibungslos abgewickelt werden konnte. Es hat sich auch herausgestellt, daß eine Modellflugmeisterschaft im Rahmen eines allgemeinen Sportfestes nicht das Ideale ist und bei nächsten derartigen Veranstaltungen es zweckmäßiger sein wird, nur publikumswirksame Vorführungen zu bringen und die Meisterschaften getrennt auszutragen. Ebenso ist es unzweckmäßig, die Teilnehmer getrennt unterzubringen, denn es ist nun mal so, daß die Modellsportler nur einmal im Jahr zusammenkommen und hierbei Wert auf einen Gedankenaustausch legen, da unser Sport ja eine technische Sportart ist, die ohne Gedankenaustausch dahinzuvegetieren beginnt. Beim Wettbewerb ist für Fachsimelein keine Zeit.

Wir kamen also am Donnerstag den 16.7. in Linz mit einer Stunde Verspätung an. Wie nicht anders zu erwarten, regnete es. Zuerst gingen wir dreimal im Kreis und dann fanden wir endlich die Unterkunft. Um 14 Uhr sollte der erste Wettbewerb beginnen! Mittlerweile war es 15 Uhr geworden und wir waren immer noch nicht auf dem Flugplatz, da der angekündigte Sonderzug nicht fuhr. Die Teilnehmer am "Wakefield"-Wettbewerb wurden mit einem Auto zum Flughafen gebracht. Hier erwartete uns die nächste Überraschung. Es mußte noch eine Flugplatzbegehung absolviert werden und dann endlich um 17 Uhr konnte der Wettbewerb beginnen. Es wurde uns ein begrenztes Gebiet des Platzes zugewiesen, damit der Großflug nicht gestört würde. Der Platz beherbergt nämlich: Bundesheer, Luftverkehr und Sportflug und eine Fliegerschule, von den Segelfliegern nicht zu reden.

Wir bringen nun die Berichte der einzelnen Bewerbe und zwar getrennt nach Frei- und Fesselflug, wobei jeweils eine Sparte auf den ungeraden Seiten aufscheint, die andere auf den geraden (Schaukasten). Fehlen der Bundesländer und teilweise der Vornamen der Teilnehmer ergab sich dadurch, daß ich die Startkasten nicht hatte und eine Anforderung aus Zeitmangel nicht mehr möglich war. Die erstplatzierten jeder Klasse sind auch gleichzeitig Bundesmeister!

FESSELFLUG:

Bericht von Ernst Oehlinger.

Donnerstag nachmittag flog die Klasse Speed.

Speed = Geschwindigkeitsflug.

Leider wie fast in jeder Fesselflugklasse waren die Nennungen größer als die zum Bewerb antretenden Teilnehmer. Die erhofften Geschwindigkeiten wurden nicht erreicht und somit wurde dem Bewerb der richtige Anstrich genommen.

Die vier gestellten Modelle bestanden aus drei Mannschaftsrennen und einem reinen Speedmodell. Ebenso waren die Zeiten, d.h. Geschwindigkeiten mehr Mannschaftsrennermäßig als reine Geschwindigkeitszeiten.

1. 135,34 km/h	M. Renner
2. 126,32 km/h	M. Renner
3. 122,04 km/h	Speedmodell
4. 111,8 km/h	M. Renner

Röggel mußte seinen Start um 14 Stunden verschieben, da der Zug aus Vorarlberg 14 Stunden, infolge der Hochwasserkatastrophen, Verspätung hatte. Er sorgte dann auch für die Überraschung, als er sich bei dem am Vortag abgeschlossenen Bewerb den 2. Platz holen konnte.

Ergebnisse der Klasse Geschwindigkeit:

1. Leitner Gerhard, Z.W. Wien	135,338 km/h
2. Röggel Franz, Bregenz	126,318 km/h
3. Kerschbaum Adolf, ÖMV-Urfahr	122,038 km/h
4. Luger Wolf, ÖMV-Urfahr	111,801 km/h

Freitag:

Mannschaftsrenner:

In dieser Klasse stellten sich nur 2 Mannschaften dem Starter, von 9 gemeldet. Es waren das die Teams:

Röggel-Bugl und Leitner-Buder.

Vom Start weg zog Leitner mächtig an. Bugl folgte nach 2 Runden. Beim ersten Auftanken war Leitner bereits 6 Runden vorne. Beim ersten Auftanken jedoch wurde der Vorsprung durch Bugl wieder aufgeholt. Schneller war das Modell der Mannschaft Leitner-Buder mit einem Oliver Tiger ausgerüstet, doch klappte das Anwerfen des Motors nicht. Bei 76 Runden, als der Motor endgültig nicht mehr wollte, ging dieses Team endgültig aus dem Rennen. Röggel flog seinen sehr schönen Renner sehr gekonnt, mußte aber in der 98. Runde nochmals tanken, was ihn wertvolle Sekunden kostete. Interessant ist auch, daß sein Renner sich vor dem Beginn einen Motorwechsel gefallen lassen mußte.

"Wakefield".

Diese Klasse war durch das herrschende Regenwetter besonders behindert. Wetter: Regen, Wind 1 - 2 m/sec. Um 17 Uhr begann der Start. Die geflogenen Zeiten des ersten Durchganges zeigten schon, daß das Wetter vielen einen Strich durch die Rechnung machte. Sbaschnigg aus Graz, derzeit unser bester Wakefieldmann, zeigte sein Können und setzte sich mit einem Max. in souveräner Manier an die Spitze, die er bis zum Ende nicht mehr abgab. Seine Höhe war größer als die der anderen Modelle. Es machte sich für ihn das intensive Training jetzt bezahlt. Mit dem Mut der Verzweiflung wurden die 5 Runden durchgestanden und am Ende konnte Sbaschnigg die Gratulationscour über sich ergehen lassen, nachdem er noch zwei Max. erflogen hatte. Er war übrigens der einzige der Maxima flog. Die Leistungen Breith's und Wantscher's waren auch sehr gut. Einen besonderen Heiterkeitserfolg konnte ein Modell buchen, bei dem der Gummihaken im Kopf nicht zurückgebogen wurde und das Modell dadurch Geräusche wie ein Traktor von sich gab. Es wurden dabei im Motorflug 80 Sekunden erreicht. (Ein neuer Weg um die volle Zeit im Kraftflug zu fliegen?). Bis auf das ungewöhnlich schlechte Wetter verlief dieser Wettbewerb reibungslos und ohne Zwischenfälle und es konnte eine Hebung des Leistungsniveaus um ca. 80 % erreicht werden.

An technischen Neuerungen fiel uns auf, daß nur 4 Modelle in normaler Bauweise ausgeführt waren, es waren allerdings der 1. und 3. platzierte darunter. Die anderen waren alle Vollbalsamodelle in Variationen der "Standart Wiener Schule". Einige dieser Modelle hatten auch Rumpfe aus Pertinax, die unzerstörbar und feuchtigkeitsunempfindlich sind. Einige hatten auch Luftschrauben aus Plastikmaterial, doch müssen diese noch weiterentwickelt werden.

Am Donnerstag Abend war dann im Ausstellungssaal der Arbeiterkammer die offizielle Begrüßung der Teilnehmer durch Bundesobmann Ing. Edwin KRILL, Landesobmann von O.Österreich Ing. A. Oswald und den O.Ö. Landestechniker und Sportleiter Ernst Öhlinger. Im gleichen Raum fand auch eine Ausstellung von Flug- und Schiffsmodellen statt, die sich im weiteren Verlauf als sehr publikumswirksam erwies. Dann ging es schnell zum Nachtmahl und husch husch ins Bett (Es war mittlerweile 24 Uhr geworden!)

Der ursprünglich eingebaute, noch nicht eingelaufene Oliver Tiger wurde gegen einen neuen "BUGL-Motor" ausgewechselt, doch war dies ein Tausch nicht zu seinen Ungunsten und es konnte der Sieg erflogen werden.

Ergebnisse der Klasse "Mannschaftsrennen!":

1. Mannschaft: Röggl Franz, Bregenz, Pilot
Bugl Paul, Wien, Mechaniker
Zeit: 7 min. 16 sec.
2. Mannschaft: Leitner Gerhard, Pilot
Buder Josef, Mechaniker
beide Z.W.Wien
beide 76 Runden aufgegeben.
Zeit: 7 min. 16 sec.
-

Freitag flog auch die Klasse:

Concours d'elegance.

Die Klasse CD stand im Zeichen des Vorarlbergers RÖGGL Franz, welcher mit 27 Punkten den ersten Platz vor TURNER mit TA 152 (FW 190) holte. Sein "Thunderbird" (Bob Palmer) war auch schön.

Die Bewertung der Flugleistungen wurde, nachdem die bestgebauten Kunstflugmodelle auch zur Konkurrenz antraten, eine Angelegenheit für sich. Es wurden für Start, Flug und Landung der naturgetreuen Nachbauten ein Punktevorsprung von 3 Punkten gewährt. Diese Einteilung erwies sich als gerechtfertigt. Röggl und Turner erreichten die gleiche Punktezahl und es mußte ein Stechen um den Meistertitel geflogen werden. Röggl flog diesen sehr sicher und Turner verzichtete auf seinen zweiten Flug und begnügte sich mit dem zweiten Platz. Die Do 27 von Schörg war gekonnt gebaut, doch der Pilot muß noch ein wenig mehr trainieren, um die Maschine sicherer über die Runden zu bringen. Allen anderen auf den folgenden Plätzen sei für ihren Einsatz und Fairness gedankt, die dadurch einen schönen Verlauf des CD Wettbewerbes ermöglichen

Ergebnisse der Klasse CD:

1. RÖGGL Franz, Bregenz, "Thunderbird" 27 Punkte
2. TURNER, Kärnten "Ta 152 (FW 190)" 27 Punkte
3. SCHÖRG Helmut, Korneuburg, "Do 27" 23 Punkte
-

Am Freitag hieß es um 1/2 4 Uhr aufstehen und marsch, marsch zum Bahnhof, da der Sonderzug um 5 Uhr abfahren sollte. Auf dem Platz angekommen, sah es einige Zeit nach Schönwetter aus, doch erfüllte sich dieser Wunsch nicht, es blieb bedeckt und am Nachmittag kamen auch einige kleine Regenschauer. Nach Abfütterung der Massen, jeder bekam einen Becher Kakao und 2 Semmeln, setzte sich der Konvoi quer übers Feld in Bewegung. Um 8 Uhr begann dann der F 3 = A/2 Wettbewerb.

Klasse "F 3"

Beim Bewerb der F 3 Segler war das beste Wetter der ganzen Meisterschaften. Es war bedeckt und der Wind von 2 - 4 m/sec. war auch im Rahmen des normalen. Die Thermik war sehr schwach und zerrissen. Bei den einzelnen Durchgängen zeigte es sich, daß das Thermiksuchen richtig angewandt, seinen Zweck erfüllt. Im ersten Durchgang wurde 5 mal Max. geflogen. Hier hatte Seitner das Pech, daß sein Modell in einem Kornfeld landete und trotz zweieinhalbstündigem Suchen nicht mehr gefunden werden konnte, obwohl ein Pilot des Bundesheeres zu uns kam und die genaue Lage des Modelles beschrieb, da er es aus der Luft in seiner Landebahn sehen konnte. Der zweite Durchgang brachte die meisten Maxima und zwar 11 Stück. Es war dies die Zeit, wo sich die Thermik am meisten bemerkbar machte. Beim dritten Durchgang waren es dann 8. Anschließend war Mittagspause.

Die Wettbewerber waren schon etwas ermüdet und die Pause tat allen sichtlich wohl. Daß sie sich dann 4 Stunden lang ausdehnte, war ein anderes Kapitel. Die Kantine des Platzes hatte sich bereit erklärt, uns mittags zu versorgen, konnte den Massenandrang aber nicht bewältigen und der Spaß dauerte 3 Stunden! Eine Stunde verging, als Ing. Gumpert mit seinem Bücker "Jungmann" über unserem Gelände Kunstflug übte. Doch diese Stunde nahmen wir gerne in Kauf. Seine riskanten Kunstflugfiguren in Bodennähe waren auf jeden Fall sehenswert. Nach den diversen Verzögerungen konnte dann um 16 Uhr der vierte Durchgang beginnen. Die Thermik war restlos weg, dafür hatte der Wind etwas aufgefrischt. Hier schieden sich nun die Geister und manches Modell mußte ins Gras, bzw. den Beton beißen. Es gab diesmal 4 Max., dafür aber mehr Bruch. Bei der fünften Runde gab es gar nur 2 Max. und wiederum konnte man sehen, daß das beste Modell nicht viel hilft, wenn die Beherrschung desselben nicht klappt.

Der Wettbewerb dieser Klasse hatte, wie nicht anders zu erwarten, den größten Zuspruch. Rund 50 % der Modelle waren bereits in Vollbalsabauweise ausgeführt. Man sah aber auch Seraph, Passat Spinne und andere Typen, die genauso gut flogen. Es kommt eben nur aufs Können an.

Es fiel uns angenehm auf, daß es kaum noch ein Wegwerfen der Hochstartwinden gab, auch wenn einige Flieger damit noch Schwierigkeiten hatten.

Kunstflug:

Diese Klasse flog am Samstag.

Der Wettbewerb der Klasse Kunstflug sollte um 6 Uhr anfangen. Leider waren die Asse nicht in der Lage, pünktlich zu erscheinen und so begann er erst um 9 Uhr.

Deshalb konnten dann auch nur zwei Durchgänge geflogen werden. Die Punkterichter waren die allseits bekannten Brüder Glaser sowie unser unermüdlicher und vor Humor sprühender Raimund Andexlinger. Die Figuren wurden nach erfolgtem Handzeichen vom Lautsprecher angesagt. Die Spitzenklasse zeigt, daß Röggl, Bugl, Leitner, Keinrath und Kaltenbach durchwegs für den Sieg gut gewesen wären. Röggl litt sichtlich unter Nervosität und kam im ersten Durchgang nicht vom Boden. Bugl flog im ersten Durchgang besser und ruhiger als im zweiten. Gerhart Leitner flog episch für den Laien vielleicht am ruhigsten. Der zweite Durchgang war entscheidender für seinen zweiten Platz. Keinrath aus Feldbach hat die volle Wettbewerbsreife, doch müßten bei der liegenden Acht die Schnittpunkte an der gleichen Stelle sein, ebenso wäre das Kleeblatt noch besser zu trainieren. Sein zweiter Durchgang war um ca. 80 Punkte besser als der erste. Kaltenbach, welcher sich als Clown keinen guten Ruf geschaffen hat, dürfte mit mehr Ernst die fehlenden Punkte auf den 4. Platz bestimmt erreicht haben. Seine geschleuderten Runden mit stehendem Motor brachten ihm im ersten Durchgang die Landepunkte.

Kunstflug Jugend:

Diese Sparte stand im Zeichen des talentierten Salzburger Landschützer, welcher sich mit seiner Combat-Maschine selbst übertraf. Er dürfte die Zeit seit dem Städtekampf gut genützt haben, was ihm auch den Jugendmeister einbrachte.

Blamauer, Urfahr verhalf die Zusammenarbeit mit seinem Start Helfer viel zum zweiten Platz und er dürfte noch einiges zu üben haben. Privas, mit seinen 14 Jahren, flog mit ganzem Einsatz und es war auch wirklich nicht mehr zu verlangen. Es wird sich zeigen, wie sich unser Jüngster nach einem Jahr entwickelt hat.

Meine wirklich aufrichtige Anerkennung für die Leistungen in der Jugendklasse.

Ergebnisse Kunstflug Jugend:

1. LANDSCHÜTZER, Berndorf	659 Punkte
2. BLAMAUER, Urfahr	381 Punkte
3. PRIVAS	283 Punkte
4. TURNER	75 Punkte

Klasse RC IV

Paralell zum A/2 Wettbewerb flogen am Freitag nachmittag die Segler der Klasse RC IV. Bei diesem, sowie beim RC III Bewerb herrschte die beste Disziplin und die Veranstaltung rollte flüssig ab. Die Segler konnten in der Höhe kaum gegen den Wind anfliegen und so sah man nach der Wendung keinen Geradeausflug mit Rückenwind, sondern ein seitliches Zurückschieben quer zum Wind. So dürfte die Figur am ehesten zu erklären sein. Da in dieser Klasse nicht viele Teilnehmer waren, können wir uns mit jedem einzelnen näher befassen, gleich in der Reihenfolge ihrer Platzierung:

Dr. Stiegler zeigte schöne gut berechnete Flüge. Die Flüge mit Rückenwind waren geschoben, doch waren die Kreise, dem Wetter entsprechend sehr schön. Die Landeanflüge waren die schönsten überhaupt, in gerader Linie, doch konnte der Zielkreis leider nicht erreicht werden.

Ing. Trettelbacher startete taktisch besser, indem er weiter gegen den Wind startete. Die Höhe war überwältigend. Dann stand das Modell lange gegen den Wind. Der Spiralsturz war etwas flach. Als nächstes wurde der Landeanflug etwas hoch angesetzt, so daß vor dem Ziel noch durch Kurven Höhe abgearbeitet werden mußte, ebenso wie im zweiten Durchgang, bei welchem auch die 8 etwas wackelig war. Im allgemeinen war das Programm gut geflogen.

Kainz zeigte gutes Hochstarten. Er zog mit einer Hand das Modell in die Höhe und steuerte mit der anderen. Auch hier waren die Kreise nicht ganz sauber. Steinschneider hatte zu wenig Höhe beim Programm und fiel im zweiten Durchgang aus.

Bei etwas schwächerem Wind wären bei allen die Figuren bestimmt besser ausgefallen. Vielleicht ist hier ein Hinweis angebracht und zwar sollte bei Flügen zum Vergnügen auch öfters das geltende Programm geübt werden. Die Modelle und Anlagen funktionieren einwandfrei und auch die Modellflieger können mit ihren Modellen gut umgehen, doch wird bei Rückfragen, was jetzt kommt, sehr viel Zeit verloren und das Programm wird eckig und verliert von seiner optischen Wirkung.

Nach einer handvoll Schlaf ging es Samstag morgens wieder los. Die Bahnfahrt, Anmarsch und Frühstück klappten etwas besser als am Vortag. Das Wetter war im wesentlichen auch gleich geblieben: Bedeckt, Wind 1 - 2 m/sec. gegen Mittag einsetzender Regen.

Es war der Tag des meisten Lärms, es flogen alle Motorklassen!

Ergebnisse der Klasse Kunstflug:

1. RÖGGL, Vorarlberg	1412 Punkte
2. BUGL, Wien	1398 Punkte
3. LEITNER, Wien	1298 Punkte
4. KAINRATH, Steiermark	1113 Punkte
5. KALTENBACH, Oberösterreich	1076 Punkte
6. RABENIK	996 Punkte
7. ANGERER	692 Punkte
8. POINTNER	690 Punkte
9. HOFMANN	300 Punkte
10. KRAPP	75 Punkte

Fuchsjagd - Combat.

Am Samstag wurde auch noch Fuchsjagd geflogen. Leider stand dieser Bewerb unter Zeitdruck. Der Regen setzte verstärkt ein und die Streifen lösten sich während des Fluges beinahe von selbst auf. Die Teilnehmer waren durch die 2 Tage Regen und Entbehrungen beinahe ohne jeden Kampfgeist. Die Sache war eine gemähte Wiese für den oftmaligen Sieger Franz Röggl. Kaltenbach flog diesmal sehr vernünftig, was ihm auch den 2. Platz einbrachte. Andexlinger flog mit einem asiatischen Lächeln und war nicht aus der Ruhe zu bringen. Angerer dürfte nicht das richtige Modell eingesetzt haben. Ich möchte an dieser Stelle auch Kollegen Reinhart danken, für seine Unterstützung beim Kunstflug und bei der Auslosung der Bewerber beim Combat. Ebenfalls für die beiden Modelle, welche er unter den Jüngsten im Fesselflug verschenkte. Ich danke dem Freund der Jugend an dieser Stelle auf das herzlichste. Die Modelle waren ganz neu und noch nie geflogen. Ein schöner Zug eines großen Sportsmannes.

Beim Combat wurde kein Modell, wie es so schön heißt, "abgeschossen", was eine Seltenheit ist.

Klasse I (Motorfreiflug):

Diese Klasse könnte man auch als Klasse der fliegenden Bomben bezeichnen. Die Bezeichnung erscheint gerechtfertigt, wenn man die Modelle auf dem Beton zerplatzen sah. (Anders kann man das Zerlegen in die einzelnen Bestandteile nicht nennen.) Die Modelle der Entwicklungsgruppe Wien waren durchwegs Seglertypen in Vollbalsa, mit hochgesetzten Motoren, ähnlich dem "Hammerhead" von Stan Hill USA. Die anderen Modelle waren alle Parasoltypen in normaler Bauweise, die allerdings nicht an die Leistungen der Segler herankamen. Hier spielt aber auch das Einfliegen und die Routine eine große Rolle. Jedelsky hätte die volle Wertung erreichen können, doch verlor das Modell beim Übergang vom Kraft- zum Gleitflug rund 30 % seiner Höhe, da es jedesmal einen Looping drehte. (Man soll keinen zu "heißen" Sprit verwenden) Das Modell dreht normalerweise kurz vor Aussetzen des Motors eine Linkskurve, doch diesmal funktionierte dies nicht, da der Motor durch Überhitzen um 1-2 Sekunden zu früh aussetzte. Köppel kurvte im Gleitflug unwahrscheinlich eng. Tlapak hatte das Pech in die Luftschraube zu greifen und zog sich eine stark blutende Verletzung zu. Jantscher flog mit seinem kleinen Modell die üblichen Luststarts und platzierte sich dennoch ganz gut. Von den anderen Modellen ist nicht viel zu sagen, höchstens, daß sie noch nicht richtig eingeflogen waren, denn man sah kaum zwei gleiche Steigflüge, bei ein und demselben Modell. Nett waren zwei kleine Modelle mit 0,5 bzw. 0,8 ccm Motoren und Baldachinen aus Plexiglas. Leider blieb auch ihnen nicht der bittere Weg der anderen erspart.

"J e t e x"

Als es dann zu regnen begann, durften die Jetexflieger ihr Können zeigen. "Jetex-Jimmy 2" wurde Fenz, der sich am Vorabend schon den Haß aller Zimmerkollegen zuzog, da er mitten in der Nacht sein Modell lackierte. Doch gebührt ihm der Preis, da sein Modell wirklich gut flog. Die anderen Modelle waren alle noch zu unsicher, ein Flug schön, beim nächsten nichts mehr. "Jetex-Jimmy 1" Pepi Köppel konnte diesmal auch nicht zu seiner gewohnten Form auflaufen. D.H. Laufen konnte er schon, doch nur hinter seinem Modell. Jetex wäre wieder d e r Spaß geworden, doch leider machte das Wetter nicht mit. Auch vermißten wir heuer die umherhüpfenden Düsen. Es waren heuer auch schon die größeren Düsen (Jetmaster) dominierend. Es zeigte sich ein gewisser Fortschritt, doch die Volksbelustigung "litt" sehr darunter.

Ergebnisse der Klasse Fuchsjagd:

1. RÖGGL Franz, Vorarlberg.
 2. KALTENBACH, Oberösterreich.
 3. ANDEXLINGER, Wien.
 4. ANGERER, Vorarlberg.
-

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß die diesjährige Bundesmeisterschaften im Fesselflug ganz im Zeichen der drei Städte: Wien, Bregenz und Urfahr stand. Die Preisträger verteilen sich wie folgt:

Bregenz: 4 x Bundesmeister, 1 x 2. Platz.

Wien: 1 x Bundesmeister, 1 x 2. Platz, 1 x 3. Platz.

Urfahr: 2 x 2. Platz, 1 x 3. Platz.

Salzburg: 1 x Jugendmeister.

E. Oe.

Die Bundesmeister im Fesselflug:

Klasse Geschwindigkeit: LEITNER Gerhard, Wien.

Klasse Mannschaftsrenner: RÖGGL Franz, Bregenz,
BUGL Paul, Wien.

Klasse Concours d'élégance: RÖGGL Franz, Bregenz.

Klasse Kunstflug: RÖGGL Franz, Bregenz.

Klasse Fuchsjagd: RÖGGL Franz, Bregenz.

Jugendmeister Klasse Kunstflug: LANTSCHÜTZER, Salzburg.

Klasse RC III (Motormodelle):

Wie schon bei den RC-Seglern erwähnt, herrschte auch bei beiden RC-Motormodellen hervorragende Disziplin. Die Meisterschaft begann am Samstag gegen 11 Uhr. Nach dem ersten Durchgang wurde eine halbe Stunde Pause eingelegt, um Kollegen Neubauer Gelegenheit zu geben, sein entflogenes Modell zu suchen. Diese Suche blieb leider ohne Erfolg. Da es leicht zu Regnen begann, wurde der Bewerb nach dieser Pause gleich wieder mit neuem Elan aufgenommen. Wir bringen nun wieder, wie bei den Seglern einen Bericht von den einzelnen Teilnehmern, und zwar zwecks Einfachheit auch gleich wieder in der Reihenfolge ihrer Platzierung.

Hier sei auch dem Kollegen Müller und Birke gedankt, die es durch ihre Notizen ermöglichten, daß die Berichte über RC etwas ausführlicher sind.

Josef Schmiedhammer aus Salzburg flog mit seinem "Satellit" mit einem Mach I ausgerüstet, das komplette Programm in eleganter Manier und erreichte dadurch den Sieg. Als "Sonderzuteilung" flog er Spiralen, Turns und Loopings. Das Modell dürfte sich beim Piloten für die unsanfte Landung - im Zielkreis - noch bedanken; die hatte es nämlich nicht verdient. Aber was macht man nicht alles der Punkte wegen!!

Dr. Stiegler konnte sich mit seiner "HS 81" den zweiten Platz sichern. Es war ebenfalls ein rasanter und einwandfreier Flug, doch leider konnte im 1. Durchgang trotz großer Höhe der Zielkreis nicht erreicht werden und das Modell setzte ca. 150 m vorher auf. Auch bei diesem Programm gab es Kunstflüge und zeugte von großer Übung.

Als dritter konnte sich Franz Rosenauer aus der Steiermark platzieren. Vor dem Start montierte schon das Seitenruder ab, doch kam es dennoch zu wertbaren Flügen. Die Steilspiralen waren wirklich steil und beinahe schon Trudeln. Der Gleitflug war gut, leider die Landung auch zu weit vom Ziel. Bei der Landung stellte sich das Modell vor "Freude" auf den Kopf.

Mittermayer Fritz. O.Ö. startete sein Modell aus der Hand und zeigte etwas zu wenig Übung im Programmfliegen. Der Schaltstern blieb einmal hängen, beim anderen mal lief er durch. Dadurch dürften auch die Notizen der Korrespondenten zu erklären sein, die da heißen: "Maximale Landepunktentfernung" bzw. "Örop" (Petroleumbohrer).

Ludwig Führlinger aus Tirol zeigte einen guten Bodenstart. Er verwendete als einziger eine Proportionalsteuerung. (Die ersten zwei hatten "Telematic", die nächsten beiden Schaltsterne). Doch zeigte sich, daß unser Tiroler Freund schon lange nicht mehr geflogen ist. Beim zweiten Flug wollte auch er nach Petroleum bohren und fand auch welches, d.h. die Steilspirale ging bis in den Boden. Dazu eine Frage der Redaktion: Wurden die Modelle mit einer Schaufel ausgebuddelt, oder wurden die Reste mit dem "Vereinsbesen" weggekehrt?

Fortsetzung auf Seite 20

Impressionen eines Teilnehmers und Zuschauers an den Fesselflugwettbewerben:

Die Irrfahrten des Odysseus oder der Ringkampf mit dem Bürodrachen:
Bericht über die Bundesmeisterschaften in Linz Hörsching.

Von trüben Hoffnungen begleitet, begab man sich nach Linz, all dort, wo die Wettkämpfe stattfinden sollten. Die Vehemenz des Regens war nur in einer Vorerfüllung des Plansolls an Regenfällen erklärbar. Ein paar Optimisten, die von einer bevorstehenden Hitzewelle faselten, holten sich alle einen mehr oder minder starken Schnupfen und ihre Nasen tröpfelten mit dem Himmel um die Wette. Doch der Regen war bei weitem nicht das Ärgste, das da unser harren sollte; noch böseres sollte uns widerfahren. Wußte man doch während der Fahrt noch nicht, daß der Flugplatz Hörsching durch einen Drachen bewacht war, der den Höllenhund Zerberus bei weitem übertraf. Jenes Tier, das den Namen "AUSTRIA BÜROKRATENSIS LINCENSUM" besitzt, und bis dato ins Reich der Fabel verbannt war, bewies in Linz seine durchaus reale Lebensfähigkeit. Zum Schrecken aller besaß dieses Tier fünf Köpfe, wobei jeder Kopf einen eigenen Hohlraum, allgemein Gehirn genannt, besaß, wodurch der eine nicht wußte, was der andere ausheckte.

Bundesobmann Ing. Krill unterstützt von Landesobmann Ing. Oswald und von unserem Freund Oehlinger ließen sich am Ariadnefaden der Organisation in das Höhlensystem der Bürokratie hinab und konnten mit tausenden Listen dieses Tier endlich an die Kette hängen, an die es schon lange gehört. Allerdings soll es, wie böse Zungen behaupten, unserem Bundesobmann, sobald er den Namen Linz hörte, die Haare aufstellen; doch dies ist nicht genau verbürgt. Die Organisation war einmalig. In Linz angekommen, quetschte man uns in einen Autobus, der bereits über die "Vurschrift" besetzt war. Um die einzelnen Bundesländer vor den Teilnehmern anderer Gegenden zu beschützen, (Modellflieger sind ja bekanntlich unverträglich), teilte man sie auf ganz Linz auf. Einige Kollegen, die mit anderen ins Gespräch kommen wollten und deshalb abends die Quartiere eines anderen Bundeslandes aufsuchen wollten, sollen noch heute in Linz umherirren. Dadurch verhinderte man eine Aussprache untereinander, die vielleicht furchtbringend gewesen wäre. Der Regen wurde dadurch zwar auch nicht weniger und auf dem Weg vom Flugplatzbuffett zur Fesselflugbahn wurden wir naß und nasser.

Ergebnisse der Klasse "WAKEFIELD" (Gummimotormodelle):

Mannschaftswertung:

1. Steiermark 1	1983
2. Wien 1	1628
3. Wien 2	1475
4. Steiermark 2	957

Einzelwertung:

1. SBASCHNIGG JOhann	180	158	174	180	180	872
2. BREITH Franz	146	136	120	139	124	665
3. JANTSCHER Norbert	134	121	117	100	170	642
4. SÜSSER Otto	111	120	106	117	140	594
5. JEDELSKY Erich	78	82	136	107	148	551
6. ZIMMERMANN Kurt	90	103	112	92	95	492
7. TLAPAK Leopold	95	100	98	78	90	471
8. MITTENDREIN Helmut	95	93	101	102	78	469
9. REITER Herwig	53	53	108	88	64	366
10. KIRCHERT Gert	59	79	54	85	53	330
11. FENZ Heinz	91	96	75	37	7	306
12. CZERNY Franz	65	87	41	11	81	285
13. HACH Walter	50	68	35	36	47	236
14. KÖPPEL Josef	--	--	--	--	--	---

Bundesmeister Klasse Wakefield:

Johann SBASCHNIGG, Steiermark.

Bundesmeister Klasse F 3:

Peter RANNER, Kärnten.

Dort bereitete man uns wieder große Freude, unser B.H. (nicht Büstenhalter!) bewachte uns mit geschultertem Gewehr vor bösen Zuschauern, die eh nicht gekommen wären. Um keinen von uns den Unannehmlichkeiten eines Blasenkatarrhs auszusetzen, wurde das Betreten von Büschen zu hinterlistigen Zwecken, kurzerhand verboten, denn das nächste W.C. war ja nur eine halbe Stunde weit entfernt. Der Platz selbst war allerdings ideal. Es waren 2 erstklassige Bahnen gezeichnet und der Beton ließ, außer der Härte, nichts zu wünschen übrig. Einige Regenlachen von der Größe kleinerer Dorfteiche störten uns kaum, da alle schwimmen konnten.

So begann man mit dem Training. Hier war Bugl der schnellste Speedmann. Er flog an die 160 km/h, was für einen Mannschaftsrenner eine beachtliche Geschwindigkeit ist. Reine Geschwindigkeitsmodelle sah man nur 2 (zwei) Stück, kein Wunder, wo sollen denn die Leute eine Speedmaschine einfliegen? Unverständlicherweise wurde vor dem Start keine Leinenkontrolle vorgenommen, dieser Fehler war zum Teil schuld, daß Bugl seine Maschine mit 165 km/h in den Beton knallte. Wären die Leinen auf Zug geprüft worden, wäre dieser Fehler zutage getreten und Bugl hätte ein Modell und einen Motor mehr. So mußte er einen beachtlichen finanziellen Verlust in Kauf nehmen, der ohne weiteres zu vermeiden war. Der Sieger hieß dann Gerhart Leitner, der ebenfalls einen Mannschaftsrenner mit Oliver Tiger flog. Zweiter wurde Franz Röggl, ebenfalls mit einem Team-Racer und Oliver Tiger. Erst an dritter Stelle lag ein Speedmodell mit OS-MAX 15.

Die Verwendung von Team-Racer in Speed ist leicht zu erklären, da im Jahr für uns höchstens zwei Wettbewerbe stattfinden, kann von niemandem verlangt werden, sich für zwei Teilnahmemöglichkeiten einen Speedmotor zu kaufen, diesen dann mit hohen Kosten herzurichten, eine Menge Geld für Treibstoff auszugeben und, da keine andere Möglichkeit vorhanden ist, ein paar Stunden vor dem Wettbewerb die Maschine einzufliegen. Obwohl die Geschwindigkeit des Staatsmeisters Niederwimmer nicht erreicht wurde, war der Leistungsdurchschnitt weitaus besser als bei den Staatsmeisterschaften. Hätten unsere Teilnehmer die Möglichkeiten der Salzburger, so wären andere Geschwindigkeiten geflogen worden, dessen bin ich vollkommen sicher.

Bei Team fiel Bugl aus, da er sein Modell am Vortag verlor. So waren zwei Mannschaften am Start. Bugl, der nun arbeitslos war, machte für Röggl den Mechaniker. Die zweite Mannschaft bestand aus Buder-Leitner. Das Rennen versprach spannend zu werden, als sich zeigte, daß beide Modelle gleich schnell waren. Sieger wurde schließlich das Team Bugl-Röggl. Die Wiener gaben wegen Motorschaden auf.

Ergebnisse der Klasse "F 3" (A/2 Segler):

Mannschaftswertung:

1. E.G. Wien 1	2126
2. Niederösterreich	2091
3. Steiermark 3	1899
4. Steiermark 2	1842
5. Tirol	1832
6. E.G. Wien 2	1722
7. Oberösterreich	1530
8. Kärnten 1	1384
9. Kärnten 2	1207
10. Steiermark 4	915
11. Steiermark 1	787
12. Steiermark Jugend	717
13. Niederösterreich 2	---

Einzelwertung:

1. RANNER Peter	180	180	180	150	106	796
2. SCHNECK Rupert	180	180	180	65	168	773
3. JEDELSKY Erich	139	180	180	123	144	766
4. TLAPAK Leopold	180	180	55	129	180	754
5. KEUSCH Heinz	103	180	180	178	84	725
6. EIGNER Harald	128	148	155	180	66	677
7. LEX Johann	97	98	180	155	155	672
8. KNIELY Walter	103	79	164	180	138	664
9. KUSSIAN Josef	64	180	180	70	170	664
10. HAIDEN Alfréd	129	180	180	77	75	641
11. KERN Günther	180	144	134	132	40	630
12. ECKER Franz	177	175	96	89	92	629
13. HASELHOFER Josef	172	105	33	180	138	628
14. KEINRATH Hans	69	175	180	49	152	625
15. ZIMMERMANN Kurt	98	90	174	78	180	620
16. BURGSTALLER Johann	119	73	139	144	142	617
17. KÖPPEL Josef	92	113	102	133	166	606
18. HIRSCH Bernd	62	180	67	130	161	600
19. HLAVKA Hans4	91	180	69	139	105	584
20. JURITSCH Hermann	159	78	170	90	80	577
21. KRAGL Josef	110	121	85	105	150	571

Dann begann der Schönheitswettbewerb.

Da keine Punkterichter vorhanden waren, nahm man einige Soldaten des Bundesheeres, die die Wertung der Bauausführung durchführten. Hier siegte Franz Röggl mit einem "Thunderbird" einer Kunstflugmaschine. Seine 4-motorige DC 6 B war auf der Ausstellung in der Arbeiterkammer. Er hatte keine Möglichkeit, sie auf den Platz zu bringen, da der Bundeswagen zur Hälfte mit Familienmitgliedern und Schlachtenbummlern besetzt war. Am Abend gab es dann die einzige Streiterei des ganzen Wettbewerbes, die allerdings nicht von schlechten Eltern war. Da unser Zug erst um 21 Uhr nach Linz fuhr und Röggl seine Motore aus der DC 6 ausbauen mußte (er benötigte sie für Combat), ersuchten wir den Chauffeur, uns nach Linz mitzunehmen. Dadurch war der Wagen um eine Person überbesetzt. Zwei junge Teilnehmer, der eine davon ein A/2 Flieger der gar nicht startete, waren zu faul, auszusteigen. Der Chauffeur weigerte sich daraufhin abzufahren und ließ uns kameradschaftlich sitzen. Mit einigen aus der Luft gegriffenen Behauptungen von Vorschrift ist Vorschrift und der Jammerei wegen einer Strafe vom Vortag (nicht wegen Überfüllung, sondern wegen Fahren ohne Licht), sagte er uns, wir sollen schauen, wie wir nach Linz kommen. Daß ein Kollege von uns erst kurz nach einer schweren Operation aus dem Spital kam und die anderen 4 durch den Regen, schlaflose Nächte und miserables Essen am Ende waren, störte ihn nicht im Geringsten. Dem möchte ich die Kameradschaft unseres Shauffeurs aus dem Vorjahr, unseres Hansi Zielmaier, entgegenzustellen, der, als er sah, daß wir nicht wußten wie wir nach Hause kömen sollten, kurzerhand in einen für zwei Personen zugelassenen Lieferwagen 16 Personen mitnahm. Dazu wäre noch zu sagen, daß der Wagen sein Eigentum war und daß er ebenfalls eine Staatsanstellung hatte.

Wir taten das Beste was wir tun konnten und stiegen gemeinsam aus und überließen den 2 Faulpelzen den Wagen und fuhren mit dem Zug nach Linz. Da zwei keine Fahrkarten hatten, mußten sie noch einen Zuschlag zahlen. Dies hinderte uns nicht und Kameradschaft überwand wieder einmal sture Paragraphenreiterei. Nun genug davon, der Freundlichkeit gewisser Aparatschicks werden wir noch lange gedenken.

Am Samstag war dann Kunstflug und Combat. Am Start waren 15 Teilnehmer. 45 erschienen nicht oder gaben die Nennung zurück. Es zeigte sich, daß im Kunstflug ein allgemeiner Trend zu großen und schweren Modellen; mit großen Diesel- oder Glühzündermotoren vorherrscht. 5 Thunderbirds, 2 Nobler, Bugsl phantastisch gebaute 4 ccm Maschine und die zwei Eigenkonstruktionen des Steirers Keirath für den Allen Mercury 35, bewiesen dies deutlich. Beachtlich waren der Fleiß und das Können der jungen Teilnehmer, deren jüngster gerade erst 14 Jahre alt war. Wenn man sie fördern wird, braucht man sich um den Nachwuchs keine Sorgen zu machen. Nach harten Kämpfen siegte Franz Röggl knapp vor Paul Bugl und Gerhart Leitner.

22. KÖCK Manfred	100	52	130	115	166	563
23. KIRCHERT Gert	103	180	68	98	109	558
24. SÜSSER Otto	127	77	110	96	134	544
25. CERNE Volker	77	88	169	121	86	541
26. HACH Walter	88	88	63	180	117	536
27. GALLOWITSCH August	168	2	64	161	88	483
28. FENZ Hugo	106	94	44	141	88	473
29. RIEDINGER Robert	94	87	140	65	85	471
30. AUER Thomas	58	124	47	158	79	466
31. FENZ Heinz	88	98	--	81	178	445
32. OBERSTALLER Herbert	73	107	80	49	134	443
33. HOFFELNER Erich	145	180	31	28	48	432
34. BREITH Franz	71	109	71	65	116	432
35. MOLTAS Werner	99	119	31	71	108	428
36. MOLTAS Johann	67	95	71	91	97	421
37. MOROKUTTI Georg	105	135	--	54	117	411
38. SACKL Karl	130	95	54	86	29	394
39. SALZBURGER Max	60	69	72	85	102	388
40. MÖRTL	95	34	110	79	70	388
41. KNOLL Karl	26	53	103	54	132	368
42. HAIDEN Klaus	119	115	--	54	67	355
43. DAMM Albert	31	7	75	70	106	289
44. WOLFE Franz	46	47	22	55	107	277
45. REITER Herwig	87	39	3	11	136	276
46. SEITNER Johann	180	8	83	--	--	271
47. SCHELLANDER Walter	62	72	46	58	27	265
48. MÜHLPARZER	109	48	20	61	23	261
49. NISSELMÜLLER Manfred	78	150	--	--	--	228
50. FELLNER Eugen	56	47	6	39	66	214
51. STEINSCHNEIDER Stanislaus	42	63	103	--	--	207
52. PICHLER Anton	42	125	--	--	--	167
53. PEERYKajetan	4	44	--	22	84	154
54. HOHENGASSER Anton	21	46	36	--	--	103
55. RUFFERT Manfred	58	40	--	--	--	98
56. THEMEL Richard	32	35	6	--	--	73
57. SEGL Gottfried	22	--	35	--	--	57
58. HOYER Hans	39	--	--	11	--	50
59. BERTHOLD Rudolf	48	--	--	--	--	48

60. APFELAUER Bruno	--	--	--	--	--	--
61. HEIDEN Otto	--	--	--	--	--	--
62. KÖNNEN Karl	--	--	--	--	--	--
63. LAGGER Erich	--	--	--	--	--	--
64. MAYER Wilhelm	--	--	--	--	--	--
65. SCHÖRG Helmut	--	--	--	--	--	--
66. TOMMTO Helmut	--	--	--	--	--	--

Bugl hatte das Pech einer verpatzten Landung und mußte mit dem zweiten Platz vorlieb nehmen. Bugl und Röggl sind für die nächste Zeit kaum zu schlagen, ihr Leistungsniveau ist durchaus international.

Die Organisation klappte hier zusammen wie ein Taschenmesser. Es waren nicht einmal 3 Punkterichter vorhanden. Hätte Raimund (Andexlinger) nicht auf seine Teilnahme verzichtet und wären die Gebrüder Glaser, welche man vor nicht allzu langer Zeit wegen ihres Austrittes aus dem ÖMV hart angriff, in Linz gewesen, wäre die Sache mehr als problematisch geworden. Der Verantwortliche hatte keine Ahnung, wie man ein Kleeblatt fliegt und verwechselte den Schwierigkeitsfaktor mit der Punktezahl. Als er sah, daß die Zeit knapp wurde, ließ er einfach den 3. Durchgang aus, er befragte zwar alle Teilnehmer darüber, aber was sollten die noch retten?

Am Vortage wurde ein halber Tag mit dem Schönheitswettbewerb vertrödelt und die fehlende Zeit war nicht mehr aufzuholen. Doch war dies gewiß nicht seine alleinige Schuld. Man hätte ihn ja früher instruieren können und an Hand der startenden Teilnehmer hätte man sich leicht die nötige Zeit ausrechnen können. Der Beweis: 15 am Start-Höchstflugzeit 6 Minuten, das gibt bereits 1 1/2 Stunden reine Flugzeit, x 3 Durchgänge sind 4 1/2 Stunden, 3 Minuten bis zum Start gibt wieder 2 1/4 Stunden. Dabei sind allerdings noch keine etwaigen Verzögerungen eingerechnet. Zusammen ergeben sich 6 3/4 Stunden. Was wäre gewesen, wenn statt 15 30 Leute am Start gewesen wären? Vielleicht nur ein Durchgang? Das nächste Mal wird man bestimmt aus diesen Fehlern lernen und es besser machen. Übrigens soll bei Freiflug kein Mangel an Zeitnehmern gewesen sein, wollen böse Zungen wissen. (Es war hier auch ein Mangel, denn dort war ich dabei. RED.) Combat war durch den Betonboden und die sich durch den Regen auflösenden Streifen nicht so spannend, wie allgemein erwartet wurde. Hier wurde auch ohne jede Regel geflogen, bloß die 6 Minuten wurden eingehalten. Von Punkten usw. keine Spur!

Daß nur einige harte Burschen am Festzug teilnahmen, darf niemand wundern, wo doch die Funktionäre nicht zu sehen waren. (Zur Ehrenrettung dieser muß gesagt werden, daß auch Urkunden zu schreiben waren und die Auswertung der Wettbewerbslisten gemacht werden mußte. Am nächsten Tag wollten ja alle ihre Preise haben. RED.) Als Abschluß möchte ich noch sagen, daß solche Wettbewerbe nicht gerade fördernd sind, eine allgemeine Verärgerung war dadurch nicht zu vermeiden. Der Regen allein war bestimmt nicht schuld. Dies soll keine Meckerei oder Demagogie meinerseits sein, sondern eine allgemeine Meinung.

Ergebnisse der Fernsteuer-Klassen:

Klasse RC IV (Segelflugmodelle):

1. Dr. Robert STIEGLER	339 Punkte
2. Ing. Walter TETTELBAUER	325,5 Punkte
3. Heinrich KAINZ	168 Punkte
4. Stanislaus STEINSCHNEIDER	22,5 Punkte

Klasse RC III (Motorflugmodelle):

1. Josef SCHMIEDHAMMER	480 Punkte
2. Dr. Robert STIEGLER	444 Punkte
3. Franz ROSENAUER	306 Punkte
4. Fritz MITTERMAYER	219 Punkte
5. Ludwig FÜRLINGER	215 Punkte
6. Franz NEUBAUER	19 Punkte

Klasse RC I (Motor-Mehrachsen):

1. Ekkehart MÜLLER	712 Punkte
--------------------	------------

Bundesmeisterklasse RC III: Josef SCHMIEDHAMMER, Salzburg

Bundesmeisterklasse RC IV : Dr. Robert STIEGLER, Oberösterreich

Bundesmeisterklasse RC I : Ekkehart MÜLLER, Tirol.

RC III Fortsetzung:

Franz Neubauer hatte besonderes "Glück", Zunächst war seine Steueranlage nicht in Ordnung und er hatte einige Mühe, das Modell klar zu kriegen. Dann wollte der Motor nicht und starb nach 10 m Anlaufstrecke ab. Hatte das Modell Vorahnungen? Nach Startwiederholung klappte es dann und das Modell flog anfangs auch gut. Auf einmal jedoch reagierte es nicht mehr auf die Kommandos und trieb ab. Nun wurde versucht, mit anderen Sendern das Modell zurückzuholen. Als auch dies keinen Erfolg zeigte, wurde die Verfolgung in einem Auto mit dem Sender aufgenommen. Auch dieses Unterfangen nützte nichts. Der ungefähre Landeort konnte noch beobachtet werden, doch war das Modell nicht aufzufinden (Kornfeld). Es bleibt nur zu hoffen, daß die Suchaktion durch Rundfunk und Presse den gewünschten Erfolg bringt!

Allgemein wäre noch zu sagen, daß die Steueranlagen durchwegs zufriedenstellend arbeiteten und auch das Anwerfen der Motoren erstaunlich gut klappte; hier könnten sich die Klasse I Flieger noch ein Stück abschneiden, ebenso auch bei den Drehzahlen der Motoren, die mit gewöhnlichem Sprit, wie er in jedem Modellbaugeschäft zu haben ist, erreicht wurden.

Für eventuelle Neuanfänger kann der "Satellit" besonders empfohlen werden. Er hält allerhand aus und hält auch was er verspricht.

Damit war nun der fliegerische Teil der Bundesmeisterschaften 1959 beendet.

Wie schon anderswo kurz erwähnt, fand in der Arbeiterkammer während der Zeit der Flugbewerbe, eine Ausstellung von Modellen statt. Es waren sehr schöne Frei- und Fesselflugmodelle zu sehen, aber es waren auch andere Modellsportarten vertreten. So sah man verschieden Motorboote, drei Segelyachten, zwei Rennwagen und auch einige ältere Benzin- und Dieselmotoren. Die Pokale und Wanderpreise nahmen eine eigene Wand ein. Wie wir vom Organisationsleiter der Ausstellung, Franz BOBER, erfahren, war das Publikum, das größtenteils aus Laien bestand, von der Schau begeistert und viele konnten nicht glauben, daß die Modelle selbst angefertigt wurden. Hier muß den Kollegen gedankt werden, die bei den Führungen die Zuschauer aufklärten und dadurch dem Modellsport bestimmt einen guten Dienst erwiesen haben.

Hier nun noch die Reihung der Publikumswertung:

Flugmodelle:

1. F.Röggli, Bregenz DC 6 B
2. R.Heuberger, ÖMV-Urfahr/Nr.34
3. B.Angerer, ÖMV-Bregenz/Nr.40
4. Ju 87 Nr. 32
5. R.Heuberger, ÖMV-Urfahr/Nr.24

Schiffsmodelle:

1. F.Schaupp, Z.W.Wien ÖMV. Nr. 9
 2. A. Reich, Z.W.Wien Nr. 12
 3. F.Neubauer, Wien Nr. 11
 4. F. Bober, Wien Nr. 6
 5. K. Rollenik, St. Pölten Nr. 7
-

Ergebnisse der Klasse "I" (Verbrennungsmotormodelle):

Mannschaftswertung:

1. E.G. Wien 1	1876
2. E. G. Wien 2	1522
3. Kärnten 1	1106

Einzelwertung:

1. Erich JEDELSKY	61	180	180	146	180	747
2. Josef KÖPPEL	85	180	114	180	145	704
3. Gert KIRCHERT	180	119	117	95	180	691
4. Reinhold TRUPPE	46	121	180	165	119	631
5. Werner MOLTAS	110	87	134	132	72	535
6. Herwig REITER	180	84	104	26	64	458
7. Leopold TLAPAK	95	112	82	68	68	425
8. Franz BREITH	97	45	85	65	127	419
9. Walter HACH	33	91	37	71	180	412
10. Erich LAGGER	44	116	--	180	50	390
11. Norbert JANTSCHER	57	31	58	102	45	293
12. Kurt ZIMMERMANN	69	53	96	39	--	257
13. BILLES	60	75	57	19	19	230
14. HOFFELNER	110	56	--	--	--	166
15. Josef KRAGL	42	38	30	--	--	110
16. Kajetan PEER	17	81	--	--	--	88
17. Günther KERN	28	54	3	--	--	85
18. Franz CZERNY	13	46	16	--	--	65

Bundesmeister Klasse I:

Erich JEDELSKY, Wien.

Am Sonntag waren wir im Lokal auf dem Freienberg versammelt. Am Vormittag fand dort auch eine Versammlung des Bundesvorstandes statt.

Hieraus einige kurze Auszüge:

Zunächst wurde über die Bundesmeisterschaften gesprochen und allgemein bedauert, daß trotz der guten Vorbereitung durch Ing. Oswald und E.Oehlinger dennoch die diversen Schwierigkeiten auftraten. Es wurde der Beschluß gefaßt, daß eine getrennte Unterbringung der Teilnehmer nicht mehr in Frage kommen darf.

Dann wurde eine Neugruppierung vorgenommen.

In Kürze werden auch allen Mitgliedern neue Mitgliedsausweise durch die Landesgruppen ausgegeben werden. Bitte, aber die Landesgruppen noch nicht zu belästigen, da ein eigenes Rundschreiben herauskommt.

Es wurde auch als Grundsatzbeschluß ein einheitlicher Mitgliedsbeitrag für das ganze Bundesgebiet beschlossen und die Mitglieder werden in ihrem eigenen Interesse ersucht, diesen regelmäßig zu entrichten. In diesem Beitrag wird dann der Bezug unserer Zeitschrift inbegriffen sein und, was noch wichtiger ist, es wird eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen, in deren Genuß nur der kommen kann, der auch seinen Pflichten nachgekommen ist.

Über andere Punkte wäre es noch verfrüht zu reden, doch nur soviel, daß wir großen und für jeden günstigen Entwicklungen im österreichischen Modellsport entgegengehen. Diese Dinge lassen sich allerdings nicht übers Knie brechen, wie es die meisten von Euch gerne hätten. Doch die Geduld wird sich lohnen!

Um 13 Uhr 30 kam dann der langersehnte Augenblick und die Siegerehrung begann. -

Ing. Oswald dankte den Teilnehmern für ihren Einsatz und bedauerte, daß das Wetter nicht mitgemacht hatte. Als nächstes war Bundesobmann Krill an der Reihe. Auch er dankte den Teilnehmern sowie den Funktionären und begann mit der Preisverteilung. Eine Reihe namhafter Firmen hatten Warenpreise, Motoren, Baukästen etc. spendiert und wir wollen ihnen an dieser Stelle danken, denn dadurch wurde die Preisverteilung beinahe zu einem Weihnachtsfest (zumindest für die Sieger).

Die Siegerehrung dauerte eine Stunde. Zum Abschluß dankte Herr Ing. Oswald nochmals dem Bundesobmann für seine selbstlose Arbeit. Dieser ergriff dann nochmals das Wort und wünschte allen eine gute Heimfahrt und ein frohes Wiedersehen bei den nächsten Bundesmeisterschaften.

Mit dieser eindrucksvollen Feier waren dann die Bundesmeisterschaften 1959 endgültig abgeschlossen.

Anschließend verteilte E. Oehlinger noch die Preise des Städtekampfes Linz - Salzburg.

Ergebnisse der Klasse "JETEX" (Düsenantriebsmodelle):

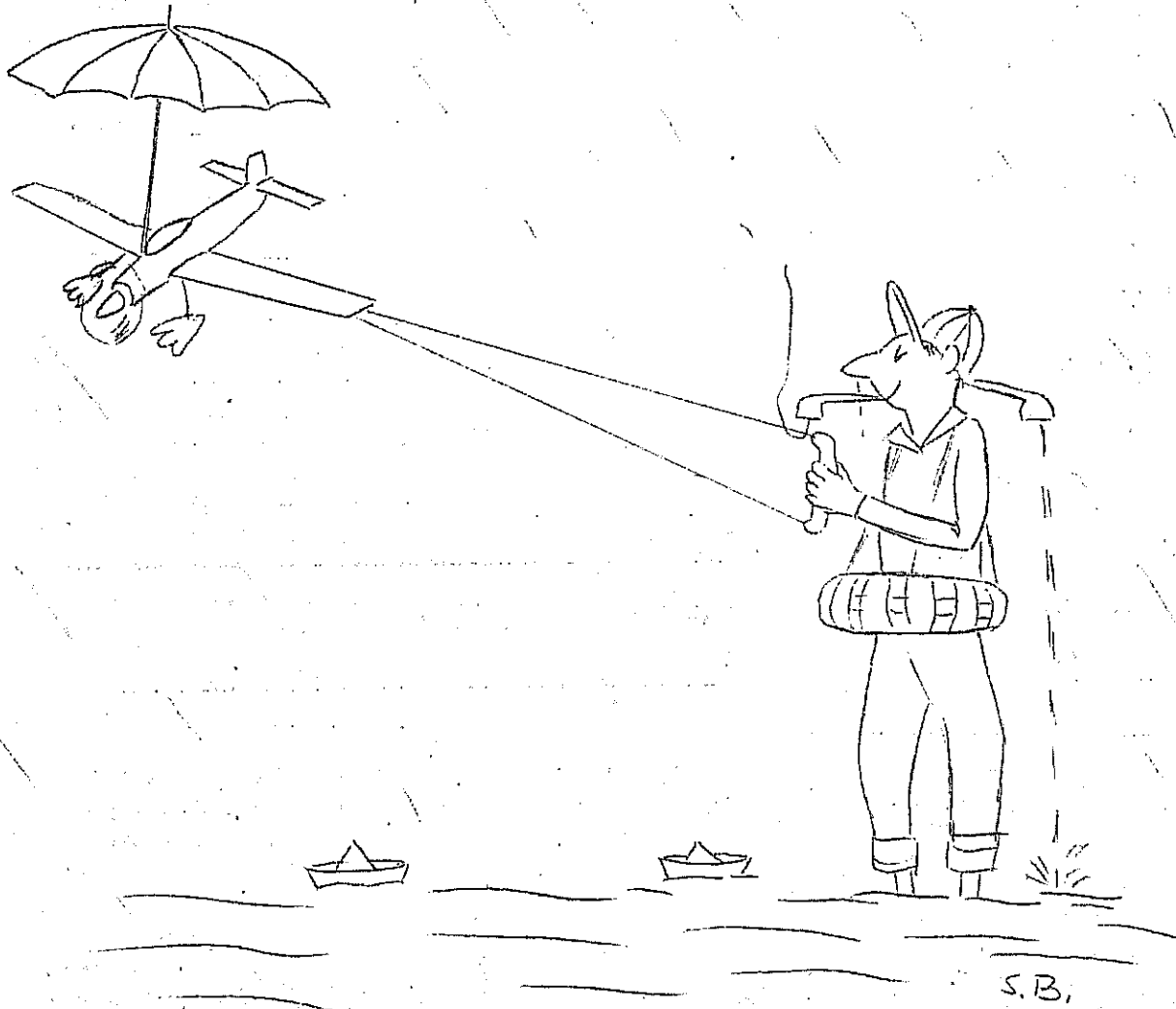
1. Heinz FENZ	65	180	172	98	100	615
2. Walter KNIELY	105	116	180	47	24	472
3. Josef KÖPPEL	42	35	40	48	48	213
4. Johann SEITNER	52	44	39	--	--	135
5. Erich JEDELSKY	33	65	--	--	--	98
6. Gert KIRCHERT	25	33	34	--	--	92
7. Franz CZERNY	49	21	15	--	--	85
8. Herwig REITER	22	6	--	--	--	28
9. Norbert JANTSCHER	11	--	--	--	--	11
10. Walter HACH	7	--	--	--	--	7

Bundesmeisterklasse Jetex: Heinz F e n z , Steiermark.

Es gehört zwar nicht direkt hierher, doch war das "Ding" so eindrucksvoll, daß eine kleine Beschreibung am Platz ist. Ich meine eine der "Fliegenden Untertassen", die am Samstag Abend beim Feuerwerk im Stadion abgeschossen wurden.

Diese Feuerwerksrakete hatte ca. 30 - 40 cm Durchmesser. Nach kurzer Anlaufzeit stieg ein orangefarbener Feuerring, der von einer Funkenglocke umgeben war, ca. 30 m hoch, mit unheimlicher Geschwindigkeit. Dort blieb er kurze Zeit stehen, fiel dann blitzartig um ca. 10 Meter und sauste nochmals um wiederum 30 Meter hoch, um dann durch Brennschluß zu verschwinden. Wer von den Modellfliegern dies gesehen hat, war zum mindestens beeindruckt. Ich persönlich war hellauf begeistert und freute mich, als noch eine zweite losgelassen wurde, da ich bei der ersten vor lauter staunen nicht zu einer genaueren Beobachtung kam.

"Man muß sich nur zu helfen wissen!"



SCHIFFSMODELLBAU:

Wir bitten die Schiffsmodellbauer zu entschuldigen, daß sie diesmal leer ausgehen. Durch die Berichte von den Bundesmeisterschaften sind wir diesmal nicht in der Lage, auch für die Schiffsmodellbauer etwas zu bringen, da die Zeit sehr knapp wurde und auch leider kein Platz mehr vorhanden war. Bitte nochmals um Entschuldigung!
