

austroflug modellflug

IN DIESEM HEFT:

RC-KUNSTFLUG-WM-1963



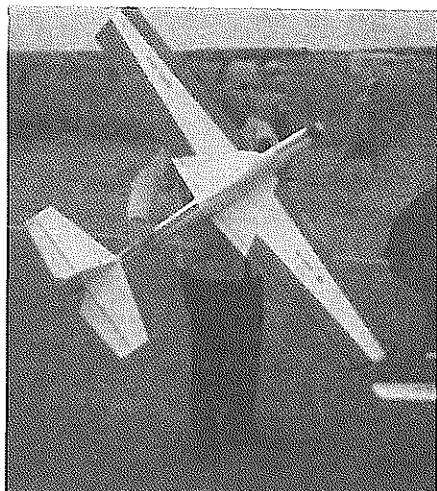
„PROXY“ BEI DER
FREIFLUG-WM



WETTBEWERBSKRITIK

10 / 1963



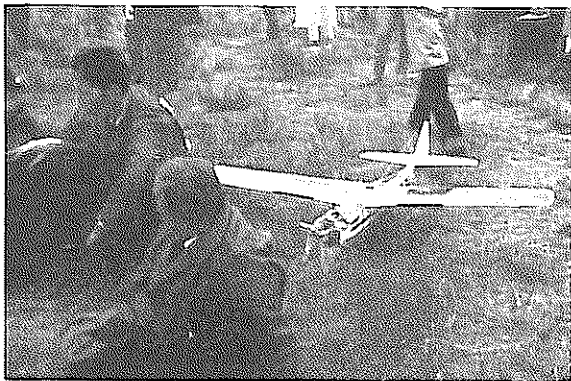


Weltmeister 1963 Dr. Ralph Brook, USA, mit seinem schnellen Tiefdeckermodell unmittelbar nach dem Stechflug

RC-KUNSTFLUG-WM Genk-Zwartberg

Die Südafrikaner Culverwell (links) und Connacher (rechts) sowie Malherbe gewannen im Nu die Sympathien des Publikums und begeisterten durch besonders schneidige und saubere Flüge mit ihren attraktiven Tiefdeckern

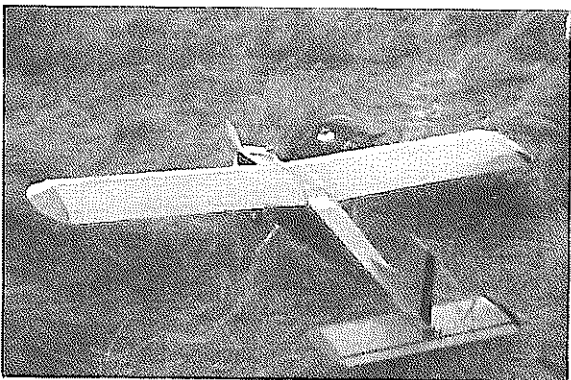
Der Drittplazierte Ed Kazmirski, USA, mit seinem Original-Taurus. Im Hintergrund der „Zwartberg“ (= schwarzer Berg)



Die Maschine des Vize-Weltmeisters F. Bosch, B. R. Deutschland (Bosch links im Bild, sitzend)



Einseltener Moment, in welchem der „Uproar“ Ohlsen's unbeschädigt zu fotografieren war . . .



DR. W. KLAUS:

Radiokunstflug - Weltmeisterschaft 1963

Unter dem Titel „Flugmodell-Weltwoche“ brachte der belgische Aeroclub vom 21. bis 26. August 1963 auf dem Modellfluggelände Genk-Zwarberg (Bild) gleichzeitig die dritte Weltmeisterschaft im Fernlenkflug und das 12. Internationale Kriterium für Fesselflug zur Austragung. Damit hatten sich die Organisatoren der Monsterveranstaltung zweifellos eine gewaltige Aufgabe gestellt — und diese auch gemeistert.

39 Spitzenflieger aus 15 Ländern trugen mit vorbildlicher sportlicher Fairneß unter meist schwierigen Weiterbedingungen den Wettkampf um den Weltmeisterpokal des Königs der Belgier aus. Zur Durchführungstechnik ist zu sagen: Es wurden 3 Durchgänge geflogen, jeder Teilnehmer startete einmal pro Tag. Die Startreihenfolge wurde für die Länder ausgelost, nicht für die Teilnehmer. Nach Aufruf des betreffenden Landes laut Reihenfolge schickte der Mannschaftsführer noch Goldkinder jeweils einen seiner Leute auf die Piste. Der Lautsprecheraufruf erfolgte lange vor dem Startaufruf, so daß reichlich Zeit für Anmarsch, Startvorbereitung und Beläuen der Piste gegeben war. Wenn der Bewerber seine Startvorbereitungen abgeschlossen hatte, kam erst das Startzeichen. Es wurde dadurch jegliche Hasterei am Start vermieden. Interessant war auch die Zusammensetzung des Punktrichter-Teams. Man hatte den Versuch unternommen, jedem Punktrichter (5) einen Schreiber beizugeben, damit die Beobachtung der sehr rasch geflogenen Kunstflugfiguren nicht durch die Schreibarbeit gestört würde. Es war bald zu bemerken, daß sich die Herren weit über den Platz verteilten, offenbar um eine gegenseitige akustische Beeinflussung zu verhindern. Ob dies die Ideallösung ist? Die Figuren sehen von abseits gelegenen Standorten manchmal recht verschieden aus, was sich auch in unterschiedlicher Bewertung ausdrücken muß.

Technische Einzelheiten der Modelle und Anlagen

Ein Blick auf die Modelle vor Beginn des 1. Durchganges zeigte klar, daß es sich durchwegs um schnelle, labile, annähernd gleichwertige Kunstflugmaschinen mit starken Motoren handelte, welche in ihren Leistungen annähernd gleichwertig sein mußten. Es waren wohl vorwiegend Tiefdecker, etwa Taurus- oder Orion-ähnliche Konstruktionen. Bemerkenswert diesmal aber auch der Anteil an Schulterdeckern, wie Caravelle, Stormer, Uproar usw. Offenbar scheint ein Trend zum tiefen Schulterdecker, vielleicht durch Samanns-Modell inspiriert, einzusetzen. Wie sich später zeigte, waren die Flugeigenschaften auch vollkommen gleichwertig. War bei der 1. Weltmeisterschaft in Zürich die große Frage zu entscheiden, ob sich das konventionelle europäische Langsammodell mit schwerem Dieselmotor und Pneumatik den schnellen amerikanischen Tiefdeckern mit Glühzylinder gegenüber behaupten können, so lautete nun drei Jahre später in Belgien die Frage: Wer wird der beste Pilot dieser gleichwertigen nun allgemein verbreiteten schnellen Maschinen sein? Die Spannung vor dem Wettbewerb war deshalb nicht kleiner und die Arbeit der Punktrichter sicherlich beträchtlich schwieriger.

Wenn wir die verwendeten Fernsteueranlagen betrachten, sehen wir gegenüber Zürich 1960 eine ebenso enorme Veränderung. Damals waren bei den Europäern Eigenbauanlagen mit Steuerknüppelsendern und pneumatischer Ruderbetätigung und als Flucht vor dem „veralteten, miserablen“ Zungenrelais die „Endlösung“ Tonkreis vorherrschend. Nur Kazmirski kam mit dem „veralteten“ Knöpfchen-Sendersystem, Marke „Orbit“, und holte sich mit dem biederen Zungenrelais haushoch den Orden. („Gehöhnt sei, wer schlecht davon denkt“). Und wie sah das Bild diesmal in Genk aus? Die Eigenbauanlage ist so gut wie vollkommen verschwunden, sie wird vom Kunstflieger, welcher seine ganze Zeit und Kraft dem eigenhändigen Erbauen des Modelles und dem Training widmen muß, kaum mehr verwendet. Ferner hat das Zungenrelais dank der stabilen amerikanischen Sender die Tonkreise weitgehend verdrängt. 85% der Teilnehmer benutzten Zungenrelais-Anlagen mit transistorsierten Kudermaschinen und Knöpfchen-

sendern, also ohne Steuerknüppel. Erfreulich zu beobachten war aber auch die gute Funktion einer deutschen 9-Kanal-Anlage ohne Zungenrelais. Natürlich kamen die Amerikaner wieder mit einer elektronischen Überraschung, der echten Vollproportionalanlage mit elektrischen Rudermaschinen, wobei alle Ruder nicht nur simultan betätigt, sondern auch während des Fluges nachgetrimmt werden können. Und das Überraschende dabei, die Anlagen funktionierten wirklich.

Die Teilnehmerzahl an Weltmeisterschaften scheint allmählich, wenn auch langsam, in die Höhe zu klettern. Neben den bekannten Namen mit Stammsitz gibt es nun auch neue, meist jüngere Teilnehmer. In Zürich waren es 20, in Kenley 32 und diesmal in Genk 39. Mit voller Mannschaft nahmen zum erstenmal Südafrika, Kanada und Norwegen teil. Die Oststaaten fehlten. Österreich war durch G. Hörmann vertreten.

Der Verlauf des Wettbewerbes

Während des ersten Durchganges herrschte noch einigermaßen freundliches Wetter, nur der Wind nahm am Nachmittag beängstigende Stärke an. Der erste Eindruck: Das Programm wird von der Mehrzahl der Teilnehmer vollständig, perfekt und schnell durchflogen. Kaum Motorstörungen. Wenn etwas nicht klappte, waren es die elektronischen Anlagen. Der Amerikaner Brooke setzte sich schon mit dem ersten Flug (1924 Punkte) deutlich an die Spitze. Er flog das ganze Programm einschließlich Landung in 9 Minuten (!). Was dahinter kam, war bis etwa Platz 20 noch immer so ausgezeichnet, daß jeder für einen Weltmeister gut gewesen wäre. Wie aus untenstehender Reihungsliste hervorgeht, zeigte sich schon nach dem ersten Durchgang ein klares Spitzefeld, welches mit nur geringen Verschiebungen der Endwertung entsprach. Das beweist, daß die Leistungen der ersten zehn keine Zufallsstreifer waren. Die großen Pechvögel des Bewerbes waren diesmal die Engländer. Oben trainierte schon am Vortag seine sämtlichen Modelle so gründlich zu Tode, daß er am 1. Durchgang überhaupt nicht teilnehmen konnte. Brooks fiel wegen Fernsteuerung-Schadens aus. Nur Van den Bergh gelang mit seinem „Sky-dancer“ ein ausgezeichneter Flug.

Während des 2. Durchganges hatten die Teilnehmer mit noch stärkerem Wind zu kämpfen. Nachmittags kamen auch noch Regenschauer dazu. Abstürze und elektronische Versager gab es reichlich. Beim Engländer Brooks setzte schon am Beginn des Programmes der Motor aus. Verschiedene Italiener, Schweizer, Finnen und Holländer mußten ihr Programm mit unsanfter Bodenberührung beenden. Selbst dem ausgezeichneten Südafrikaner Matherbe kam sein schneller „Sultan“ kurzfristig außer Kontrolle. Sein Modell raste im Tiefflug zwischen den Camping-Zelten hindurch, er riß es aber noch hoch und brachte es unter Kontrolle. Auch Mantelli's „Stormer“ legte nach dem Trudeln im Tiefflug über die Köpfe des Publikums hinweg. Allgemein fiel auf, daß das Programm, besonders die Rücken-Acht, außerordentlich tief und meist über dem Publikum geflogen wurde. Die Endwertung des zweiten Tages zeigte, daß sich Bosch, Deutschland, mit 1812 Punkten knapp vor Brooke, USA (1806 Punkte), an die Spitze vorgeschoben hatte. Der Taurus allgemein und besonders jener des Konstrukteurs Kazmirski hatte etwas entfauscht. Trudeln und senkrechte Rolle mißlangten oft. Kazmirski landete am zweiten Tag auf dem 9. Platz.

Am Sonntag wurde der entscheidende 3. Durchgang bei teilweise noch stärkerem Wind geflogen. Es ging eigentlich nur mehr um die Frage, ob Bosch mit seiner Telecont-Anlage so viele Punkte herausfliegen könnte, um Brooke (Orbit-Proportional) zu übertreffen. Wer die offenbar schwierigste Figur — das Männchen (tail-slide) — einwandfrei hinbekam, hatte die besseren Chancen. Und tatsächlich gelang Bosch der beste Flug des ganzen Wettbewerbes. Die Maschine — eine modifizierte Caravelle — lag ungemein ruhig in der Luft, und die Figuren wurden präzise wie im Buch durchgearbeitet. Die Begelsterungsrufe der deutschen Schlachtenbummler waren manchmal lauter als die Motoren. Gleich dahinter kam nicht Brook, sondern der junge Amerikaner Nelson, welcher mit „Orbit-Proportional“ das Letzte aus seinem kleinen Tiefdecker herausholte. Südafrikaner, Belgier und Kanadier legten ausgezeichnete Leistungen hin. Allerdings gab es auch saftige Stürze, wie z. B. von Gast — Deutschland — im Looping vorwärts, ferner einen Flächenbruch während eines Loopings, einen Absturz aus einer sehr tiefen Rücken-Acht mitten in die Presseleute usw. Mittlerweile hatte das große Kopfrechnen unter den Zuschauern und Mannschaften eingesetzt. Es war zu erraten, wieviel Punkte Bosch brauchen würde, um zu gewinnen oder ins Stechen zu kommen. Zur Verleihung eines Weltmeistertitels sind mindestens 2% Punktevorsprung erforderlich. Viele meinten, Brooks sei auf alle Fälle unerreichbar. Erst abends wurde die Wertung bekannt. Bosch hatte 50 Punkte Gesamtvorsprung herausgearbeitet. Es mußte also wie 1962 ein Stechen durchgeführt werden. Der Amerikaner flog zuerst. Er hat gute Nerven bewiesen und zeichnete das Programm einschließlich Männchen einwandfrei und schnell in den Himmel. Es war vielleicht nicht ganz geschickt, daß man Bosch diesen Flug mit ansehen

ließ, denn er kam sichtlich belastet an den Start. Auch die Belagerung durch die Pressephotographen wird nicht gerade beruhigend gewirkt haben. Jedenfalls war der erste, sonst ganz einfache Turn deutlich verwackelt und somit die Entscheidung schon gefallen. Das Ergebnis: Brooke lag um 72 Punkte höher und wurde somit Weltmeister 1963. Zusammenfassend ergab sich der Eindruck, daß diesmal nicht die Benützung einer bestimmten Anlage oder Modellkonstruktion, sondern ausschließlich das fliegerische Können der Piloten für die beste Leistung ausschlaggebend war.

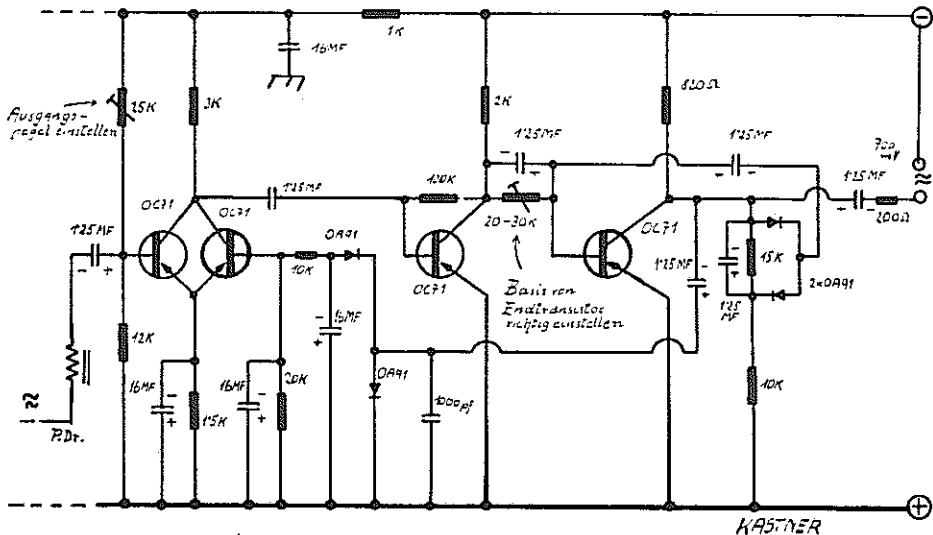
Offizielle Ergebnisliste

1. Brooke R., USA	1924	1806	1798	3730
2. Bosch F., Deutschland	1724	1812	1968	3780
3. Kazmirski E., USA	1670	1503	1760	3430
4. Louis P., Belgien	1608	1607	1783	3391
5. Nelson G., USA	600	1556	1800	3356
6. Culverwell, Südafrika	1661	1576	1667	3328
7. Vandenbergh F., England	1543	1625	1653	3278
8. Teuwen Ch., Belgien	1409	1541	1530	3071
9. Marot P., Frankreich	1503	1327	1537	3040
10. Tom H., Kanada	1470	1329	1552	3022
31. Hörmann G., Österreich	805	816	874	1690
39. Sederholm J., Finnland	120	120	82	240

Hier spricht Orion zu seinen Freunden **werkstattpraxis**

Wir werden uns nicht scheuen, im Verlaufe unserer Weiterentwicklung kleine Änderungen bekanntzugeben, so z. B. können wir Ihnen bereits eine Verbesserung unseres Empfängers aus Heft Nr. 7, 1963 mitteilen.

Im Bild 3 ist auf jene Teile Wert gelegt, die geändert werden sollen. Der Empfänger ist dadurch noch stärker geregelt und gibt bei konstanter Speisespannung eine noch besser begrenzte Ausgangsamplitude. Die neu dazu gekommene Diodenstrecke gibt eine Gegenkopplung in der Endstufe, die die obersten Spitzen der empfangenen Sinuskurven abflacht. Das hat sich für Simultanbetrieb als vorteilhaft erwiesen. Nicht das gleiche wäre es, den Endtransistor selbst durch Übersteuerung als Begrenzer wirken zu lassen. Die drei spannungsstabilisierenden Dioden wurden durch einen Widerstand ersetzt. Man erreicht damit mehr Signal vom Empfänger, hat aber den Nachteil, daß der Regeleinsatz der Regelstufe von der Speisespannung abhängig wird. Da aber Kleinst-Akkumulatoren verwendet werden (DAC-Zellen), spielt dies keine Rolle.



Internationaler Wettbewerb für Fernlenkmodelle in Fürth

Der Luftsportverband Bayern veranstaltete vom 30. 8. bis 2. 9. 1963 in Fürth einen Revanche-kampf für die Weltmeisterschaft in der Klasse RC I, die eine Woche davor in Genk/Belgien durchgeführt wurde.

Vorbildliche Bahn

Zwei Feststellungen gleich zuvor: die Veranstaltung wurde auf einer schönen Startbahn durchgeführt, und die Besetzung war ausgezeichnet. Von den 23 gemeldeten Teilnehmern starteten nur vier nicht bei der Weltmeisterschaft in Belgien, fünf fielen vorher aus. Der neue Weltmeister R. Brooke, USA, sowie der 2. bei der WM, F. Bosch, Deutschland, und der Ex-Weltmeister 1961, E. Kazmirsky, USA, gingen neben weiteren 15 Wettbewerbern aus England, Deutschland, Südafrika, Belgien Frankreich und den USA an den Start. Der sehr rührige Modellflugklub Fürth unter seinem Vorstand Dr. med. Horvath schuf eine herrliche Startbahn aus quadratischen Steinen in der Größe 75 x 20 Meter unter eifrigster Mithilfe der Mitglieder. Diese Bahn, die sich auf erhabener Stelle eines riesigen, ebenen Terrains befand, bewährte sich ausgezeichnet. Die geplanten drei Durchgänge konnten am Samstag und Sonntag vormittags reibungslos durchgeführt werden. Die geflogenen Leistungen waren sogar höher als bei der WM, was dem weitaus besseren Wetter zugeschrieben wurde.

Exakte Programmdurchführung

Die Amerikaner Brooke, Kazmirsky und Nelson waren eine Klasse für sich, wenn sich auch in der Wertung der ausgezeichnet fliegende Belgier Teuwen und der deutsche Vizeweltmeister Bosch dazwischenschoben. Als Jury fungierten Degen, Schweiz, Krill, Österreich, und Trumpfhelder, DBR, und als Punktrichter arbeiteten zur vollsten Zufriedenheit der Teilnehmer Bob Dunham, USA, Rudi Beck, Ungarn, A. Birke, Österreich, und die beiden Deutschen Brand und Steinhauer. Es war eine Freude, den Modellen zuzusehen. Einige Figuren, wie Männchen, senkrechte Rolle und Trudeln waren einigen Teilnehmern auf den Leib geschrieben. Das Feld blieb in der Mitte ziemlich geschlossen und fiel erst ab dem 15. Platz auseinander. Der Franzose Plessier zerlegte beim ersten Durchgang seinen Kahn, flog aber zum Erstaunen der Experten die beiden anderen Durchgänge mit einem einfach umgebauten Fesselflugmodell (!) von knapp einem Meter Größe. Es war sichtlich sehr schwer zu fliegen, doch meisterte der Pilot mit viel Geschick alle Schwierigkeiten. Gefallen hat auch

die exakte Ansage der Figuren durch einen eigenen „Figurensager“ mit Megaphon für die Punktrichter und Zuschauer. Die vorgesehene Figur wurde angesagt und bei „now“ direkt begonnen und mit „ready“ beendet. Das war eine unmißverständliche Programmdurchführung und wirkte auch auf die sehr zahlreich erschienenen Zuschauer recht gut. Nach Beendigung des offiziellen Wettbewerbes fand ein Schauliegen statt. Mitglieder des Modellbauclubs Fürth zeigten einige Demonstrationsflüge mit verschiedenen Modellarten.

Interessante Schaulflüge

Meister Brooke flog das neue RC-AMA-Programm, welches die Amerikaner der CIAM-Tagung 1963 zur Annahme vorlegen wollen. Ähnlich dem Fesselflugprogramm kommen darin eine Reihe eckiger Figuren vor nebst vielen Rollen nach beiden Seiten, und es wird auch viel auf dem Rücken geflogen. Die Südafrikaner flogen mit 3 Modellen gleichzeitig ein gekanntes Staffelprogramm, und Herr Schuhmacher versuchte einen Schlepplflug eines Seglers, welcher etwas danebenging. Zum Gaudium aller zeigte Vize Bosch einen Bannerschlepp, mit richtigem Aufnehmen des Banners. Teuwen flog mit Rauchpatronen und machte dadurch die geflogenen Figuren sehr schön sichtlich. Waters flog Huckepack, und sein kleiner Segler löste sich beim Rollen vom Modell. Johnson flog mit eingezogenem Fahrwerk normal und im Rückenflug knapp über die Piste und landete wieder mit ausgefahrenen Rädern. Nette humoristische Einlagen der Franzosen und Belgier sollen hier nur erwähnt, aber nicht beschrieben werden. Bei passender Gelegenheit können sie bei uns gezeigt werden. Die Veranstaltung war ein schöner Erfolg und wird bestimmt viele neue Freunde gewinnen. Schade, daß diesmal noch keine Österreicher dabei waren. Es war sehr viel zu sehen und zu lernen.

Ein Empfang beim Bürgermeister der Stadt Fürth und eine fröhliche Siegerehrung gaben der Veranstaltung einen festlichen Rahmen.

—ek—

**Werbet für den
austro-modell-flug**

Mehr Bezieher — mehr Inhalt!

		1. Durchg.	2. Durchg.	3. Durchg.	Gesamt
1. Ralph C. Brooke	USA	(1777)	2080	2025	4105
Ehrenpreis des Luftsport-Verbandes Bayern e. V.					
2. Christian Teuwen	B	(328)	1709	1828	3537
Ehrenpreis der Gemeinschaft zur Förderung der Luftfahrt in Bayern					
3. Fritz Bosch	D	1754	(1616)	1728	3482
Ehrenpreis der Stadt Fürth					
4. Ed. Kazmirsky	USA	1764	1670	(1627)	3434
5. Gerald Nelson	USA	(1332)	1915	1376	3291

„Proxy“-Flieger bei der Weltmeisterschaft

Die Gruppe ÖMV St. Pölten wurde vom AERO-CLUB verständigt, daß vier Modellsportler in der Wakefield-Klasse PROXY zu starten haben. Alle vier Teilnehmer waren als Funktionäre für die WM gemeldet.

Mit guten Hoffnungen nach Wr. Neustadt

Mit guten Hoffnungen und gemischten Gefühlen traten wir (Harald Eigner, Hans Hlavka, Rupert Schneck und Alfred Haiden) unsere Reise nach Wr. Neustadt an, wo wir gleich abgeholt und zur Leitung der WM gebracht wurden. Hier erhielten wir sofort alle Unterlagen übergeben, und jeder konnte seine Unterkunft aufsuchen. Gleichzeitig erhielten wir die Modelle in ihren Verpackungen überreicht. Harald Eigner erhielt die Modelle für einen Modellsportler aus Australien, die restlichen drei Teilnehmer die übermittelten Modelle aus Japan. Alle Modelle waren auf dem Luftwege nach Wien gesandt worden.

Verpackungsaufwand — soviel wie ein Neubau

Der Australier (Sean O-Connor) schickte zwei gleiche herrliche Modelle mit guten Flugleistungen; der japanische Modellflieger Ono AKIRA = proxy Haiden übermittelte ebenfalls zwei Modelle, Owada KAZUTOSHI = proxy Hlavka nur ein Modell und Omura TOMOEI = proxy Schneck ebenfalls nur ein Modell. Sämtliche Modelle waren bestens eingepackt. Jedem war ein ausführlicher Bericht in Englisch mit Zeichnungen beigegeben. Alle Angaben über die Leistungen der einzelnen Modelle stimmten mit den späteren Versuchen und Messungen genau überein. Weiters waren Photoreportagen bis zu 25 Aufnahmen beigegeben. Vom beschrifteten und gewogenen Gummistrang bis zum kleinsten Gummiring war alles in der Kasette zum Flugbetrieb enthalten. Die mitgebrachte Aufziehmaschine genügte, und der Flugbetrieb mit den Modellen konnte aufgenommen werden. Alles

f r e i f l u g

war bestens durchdacht, und viel Mühe wurde für die Verpackung aufgewendet. Allein dieser Arbeitsaufwand kostete Zeit für einen Neubau eines Gummimotormodells. Wir bauten die Modelle in der Unterkunft zusammen und beschäftigten uns eingehend mit allen. Auch kleine Geschenke hatten uns die Modellflieger aus den fernen Ländern übermittelt. Diese wurden mit großer Freude entnommen, und somit beginnt ein neuer Abschnitt mit dem Briefwechsel in unserer Modellfluglaufbahn.

Überprüfung der Modelle

Am Dienstag ging es gleich am Morgen auf das Flugfeld zur Überprüfung der Modelle auf die angegebenen Flugleistungen. Mit Vorsicht wurden die Modelle zur ersten Flugprüfung gestartet und zeigten gleich gutes Verhalten, nur die Modelle von Schneck und Hlavka waren schwieriger zu fliegen. Ihr Verhalten war immer sehr empfindlich, und dazu wurde bei keinem der Modelle ein einziger Ersatzteil (Ersatzluftschraubenblätter) mit übermittelt. Später führte dies leider zu Schwierigkeiten. Die beiden Modelle von Ono AKIRA brachten bei sechzehn Starts ebenfalls lauter volle Zeiten. Auch die beiden australischen Modelle zeigten gleiche Leistungen wie die des genannten Japaners, die Steigleistung war nicht besonders, aber der Gleitflug hatte es in sich. Um 16 Uhr beim letzten Start entflieg leider das erste Modell des Japaners AKIRA in die Stadt Wr. Neustadt.

Ehrliche Finder

Um eine Hoffnung ärmer stand ich am Flugfeld: Die Bremse hatte nicht funktioniert. Etwas erschüttert kehrte ich zum Zeit der Österreicher zurück, wo auch wir proxy-Flieger untergebracht waren. Hier mußte ich zu meiner Überraschung feststellen, daß das Modell von zwei Buben rückgebracht wurde. Leider konnte ich nicht mehr in Erfahrung bringen, wer diese beiden Rückbringer

waren. Herzlichen Dank! Das Modell hatte jedoch am Leitwerkende eine kleine Beschädigung abbekommen, und eine Reparatur war notwendig. Diese wurde sauber ausgeführt und am 14. August 1963 weitere Flugversuche gemacht, wobei das Modell wieder die gute Leistung zeigte. Somit erfüllten sich doch wieder unsere Hoffnungen, alle Modelle in bestem Zustand rückstellen zu können.

Nach der Bauprüfung ging es zurück in die Unterkunft in Erwartung des nächsten Wettbewerbstages. Leider brachte dieser Tag nicht das erhoffte „Gummiwetter“, das an den beiden ersten Tagen über Wr. Neustadt herrschte.

Die Ergebnisse im Wettbewerb

Eigner, startend für Australien, wurde einem anderen Teilnehmerpaar zugeteilt und war fast auf sich allein gestellt. Seine beiden Modelle waren mit Zeitschalter ausgestattet und hatten einen sehr langen Rumpf; die Luftschrauben waren sehr zart ausgeführt, die Modelle selbst hatten jedoch bei der Bauprüfung genaues Gewicht. Leider hatte Eigner das Pech, daß im dritten und vierten Durchgang das gestartete Modell von den Zeitnehmern nicht gesehen wurde und somit bei 144 bzw. 141 gestoppt wurde. Das zweite Unglück dazu, daß eines der Modelle verloren ging und bei bestem Willen nicht aufgefunden werden konnte. So mußte das zweite Modell allein seine Rückreise nach Australien antreten. (30. Platz = 180, 180, 144, 141 und 160).

Mit dem ersten Modell von Ono AKIRA wurden in den fünf Durchgängen folgende Zeiten erzielt (32. Platz): 94, 160, 180, 180, 180). Dieses Modell hätte jedoch fünf Volle in sich gehabt, aber es kommt immer anders, als man denkt. Der erste Durchgang wurde durch einen kleinen Startfehler vergeben, und schon waren viele Meter der Höhe dahin. Im zweiten Durchgang öffnete die Bremse bei 160, obwohl die Glimmschnur überprüft wurde. Durch den heftigen Wind dürfte die Glimmschnur rascher abgebrannt sein. Die weiteren Durchgänge konnten mit je 180 beendet werden. Auch im dritten Durchgang mußte das Modell wieder aus der Stadt „abgeholt“ werden, jedoch diesmal ohne Beschädigung.

Trotz Schäden durch alle Durchgänge

Hlavka und Schneck traf das Schicksal etwas härter. Beschädigungen an der Fläche und Luftschraube drückten die Leistungen, und wir mußten zusammenhelfen, um die Modelle über die fünf Durchgänge zu bringen. Schneck hatte dazu noch Luftschraubenschaden erlitten, und keine Ersatzschraube bzw. Blatt war

vorhanden. Mit viel Mühe und gutem Willen brachten wir auch diese beiden Modelle über die fünf Durchgänge und landeten am 58. und 59. Platz in der Endwertung.

Einzelheiten der Modelle

Alle Modelle entsprachen unserer bekannten Bauweise (Balsa mit Papierbespannung) und waren sauber in der Ausfertigung. Die Profile waren in verschiedenen Auslegungen bei den Modellen verwendet worden. Auch die Luftschrauben waren in der üblichen Ausführung angefertigt. Das Material für die Blätter der Luftschrauben war ähnlich unserem Lindenholz. Bis auf das Modell von Hans Hlavka = Kazutoshi (16 Stränge) waren alle Modelle mit 14 Strängen ausgestattet. Verwendung fand Pirelli-Gummi 1x6 mm. Das Modell von Ono AKIRO war für die Wettbewerbsflüge mit 1x3 mm-Gummi ausgestattet und hatte gute Antriebsleistung; für Testflüge übermittelte er 1x6 mm-Gummi. Sämtliche Stränge waren gut vorbereitet, und man konnte beruhigt die Höchstaufziehzahl aufdrehen. Bobbins fanden bei keinem der Modelle Verwendung. Der Gummistrang wurde bei den Modellen mit und ohne Stock in den Rumpf eingezogen. Die Rumpfe waren in viereckiger und runder Form angefertigt und hatten eine durchschnittliche Länge von 110 bis 125 cm. Aufgezogen wurden sämtliche Modelle von vorne.

Zwischen Austria und Australia ...

Am Freitag wurden die Modelle verpackt und an die Wettbewerbsleitung zurückgestellt zur Übersendung an die Modellflieger durch den AERO-CLUB. Über den Ablauf der WM wurden sämtliche Unterlagen in der Sendung abgeschlossen, mit kleinen Rückgeschenken und Andenken, sowie ein Brief über die Leistung der Modelle beigegeben. Auch weitere Briefe sind an die Modellsportler in der Zwischenzeit übermittelt worden und sollen eine Verbindung nach dem fernen Australien und Japan bilden.

Zwar werden wir vielleicht nicht alle ihre Hoffnungen erfüllt haben, aber den Sinn der Verbindung und der besseren Verständigung im Modellsport haben wir erfüllt.

Sollten österreichische Modellflieger in späteren Jahren die Möglichkeit haben, auch für eine Nation „PROXY“ zu starten, so soll man dieser Gelegenheit nicht negativ gegenüberstehen.

Für uns vier PROXYFLIEGER war es eines der schönsten Erlebnisse in unserer Modellfluglaufbahn und ein Höhepunkt bei dieser Weltmeisterschaft in Österreich.

Kritische Betrachtungen zur Weltmeisterschaft in Wr. Neustadt

Um es vorwegzunehmen, ich glaube mit allen Beteiligten übereinzustimmen, wenn ich behaupte, daß die Organisation dieses Monsterweltwettbewerb gut über die Bühne gebracht hat. Man darf bei solchen Anlässen Kleinigkeiten, die für den einzelnen wohl manchmal unangenehm sind, z. B. wenn er über Gebühr lange auf das Essen warten mußte usw., nicht der Gesamtorganisation zur Last legen. Wenn man aber bedenkt, daß so viele Länder nur Wettbewerber angemeldet haben und dann mit Kind und Kegel dastanden und unterzubringen waren, und es hat geklappt, dann muß ich sagen, war es bei anderen Weltveranstaltungen, z. B. den letzten beiden Olympischen Winterspielen, mit der Organisation viel schlechter, obwohl ein ganz anderer Mitarbeiterstab und andere Mittel zur Verfügung standen.

Auslegungsschwierigkeiten

Ich bildete mit den Herren Henry Nicholls und Arnold Degen die internationale Jury. Schon bei der Teilnehmerbesprechung zeigte es sich, daß Auslegungsschwierigkeiten im Code sportlich auftreten, dadurch hervorgerufen, daß die CIAM nicht immer alle Änderungen der Bestimmungen allen angeschlossenen Ländern bekanntgegeben hat. Auch zwischen Nicholls und Degen, die doch in der CIAM eng zusammenarbeiten, gab es keine einheitliche Auffassung in diversen Punkten. Es wäre dringendst notwendig, daß der Code sportlich neu überarbeitet und vereinfacht wird und daß vor allem dafür gesorgt wird, daß die Mitgliedsländer von den jeweils gültigen Regeln Bescheid erhalten. Der Wettbewerb am Flugfeld ging sehr reibungslos vor sich. Lediglich ein Protest wurde abgegeben, und zwar von der englischen Mannschaft. Dieser Protest mußte aber von der Jury wegen Verfahrensmangel unbehindert zurückgewiesen werden. Übrigens protestierten die Engländer, weil die Ansagen am Flugfeld nur deutsch durchkamen. Der Code sportlich spricht aber nur davon, daß die Ausschreibung dreisprachig sein muß. Im übrigen hatten alle Nationen die Möglichkeit, sich auch am Flugfeld in Englisch und Französisch zu informieren. Teilnehmer an der WM in England erzählten mir nachher, daß dort kein deutsches Wort durch den Lautsprecher kam.

Publikum und Schlachtenbummler . . .

Von Herrn Nicholls und Degen wurden mir gegenüber immer wieder die vielen Zuschauer bemängelt, die um die Akteure waren. Sie sagten aber nichts, daß bei ihren

hier spricht die onf

eigenen Nationalmannschaften alle mitgekommenen Schlachtenbummler bei den Starrenden waren. Zu einer echten Behinderung ist es aber nirgends gekommen. Auf dem riesigen Flugfeld, das alle Teilnehmer begeistert hatten, die Nationen die Möglichkeit, ihre Startplätze selbst zu bestimmen und weit auseinanderzulegen und machten davon auch reichlich Gebrauch. Außerdem wurden die Startplätze wegen des Windes oft gewechselt. Wenn wir die vielen Zuschauer in einen Kral eingesperrt hätten, hätten diese gar nichts gesehen. Zugegeben, die Teilnehmer hätten etwas mehr darauf achten können, daß die Zuschauer den Modellfliegern nicht zu arg auf den Pelz rücken.

„Quo vadis?“

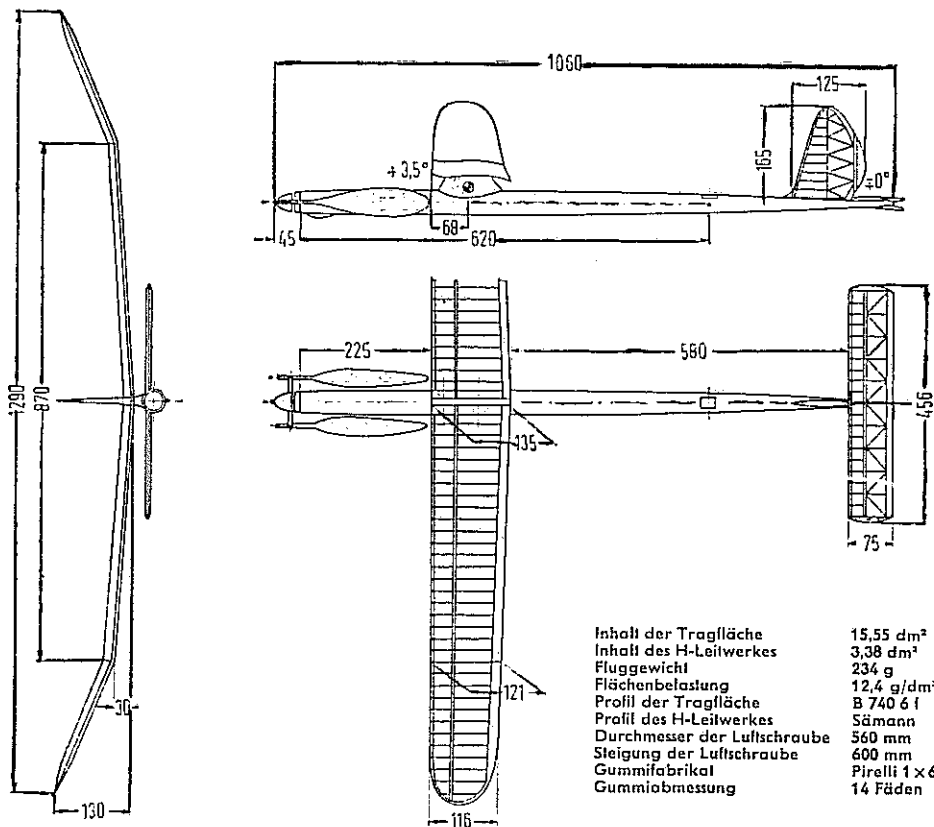
Wenig gefallen hat mir, daß eine Nation sich eines Autos bediente, nicht zum normalen Zweck des Rückholens, sondern zum Zweck der Thermikablässe mit dem Wagen unter dem Modell herumkurvte. Das war sehr unsportlich. Verwerflich aber finde ich den Einsatz von elektronischen Geräten zur Thermikmessung, wie sie von den Amerikanern und Engländern, zum Teil am Ballon hochgezogen, verwendet wurden. Da kann man nur sagen, „Modellflug quo vadis?“ Werden vielleicht bei der nächsten WM schon von Nationen, deren militärische Forschung sehr entwickelt ist, Modelle eingesetzt mit Infrarotköpfen, die die Thermik selber aufspüren, nach dem Muster ihrer Fla-Raketen? Da hat mir schon die Methode der Dänen besser gefallen, die sich mit einem Geräuschen der Spielwarenindustrie begnügten und Seifenblasen in die Luft pusteten. Man braucht doch nicht überall Ge- und Verbote, es muß einem doch das innere Gefühl sagen, was anständig und sportlich vertretbar ist und was nicht.

Internationaler Hangflugwettbewerb am Tauernpaß

Jedes Jahr leidet dieser Wettbewerb am Mangel an Teilnehmern. Andererseits sind die Wettbewerber selbst schuld, die immer wieder Probeflüge machen, über eine Stunde mit Rückholen brauchen und dann zu Durchgangsende ins Gedränge kommen. Es wäre besser, die fünf Durchgänge auf beide Tage aufzuteilen oder den Wettbewerb nur mit drei Durchgängen zu fliegen. In schwierigem, gebirgigem Gelände genügen bei Hangflug drei Durchgänge vollauf.

ONF Modellflug

41. Felix Schobel sen.	A 2	22. 7. 1960
42. Karl David	A 2 M	8. 8. 1960
43. Josef Pfisterer	A 2	30. 8. 1960
44. Heribert Kargl	A 2	12. 11. 1960
45. Rudolf Lugbauer	A 2, I und A 2 M	24. 11. 1960
46. Hubert Kaminak	FK, FM und FG	20. 12. 1960
47. Heinz Chladek	FK	6. 2. 1961
48. Heinrich Nitsche	FK	15. 4. 1961
49. Hans Hlavka	A 2 M	2. 5. 1961
50. Dr. Wilhelm Klaus	RC III	24. 5. 1961
51. Alois Allmüller	RC IV	24. 5. 1961
52. Gerd Kirchert	FM, A 2 und I	30. 5. 1961
53. Josef Fischer	FG	4. 7. 1961
54. Karl Lintner	A 2	12. 7. 1961
55. Alfred Rauch	FK, A 2 und I	14. 7. 1961
55. Franz Haider	A 2	9. 10. 1961
57. Josef Haseleiner	A 2, A 2 M und W	9. 10. 1961
58. Alfred Haiden	W, A 2 M und A 2	9. 10. 1961
59. Rupert Schneck	A 2 M, W und A 2	9. 10. 1961
60. Hans Zachaimel	A 2	9. 10. 1961
61. Franz Breith	W	21. 10. 1961
62. Ing. Alois Kitzler	RC IV	27. 10. 1961
63. Franz Loibl	RC III	27. 10. 1961
64. Ing. Alfred Rieckmann	RC III	27. 10. 1961
65. Heinz Richter	FK	27. 10. 1961
65. Harald Eigner	A 2	27. 11. 1961
67. Ing. Walter Dettelbacher	RC IV	27. 11. 1961
68. Peter Billies	I	13. 12. 1961
69. Wilhelm Lischak	FK	21. 12. 1961
70. Erich Jedelsky	I, A 2 und FK	27. 12. 1961
71. Hans Prettnner	RC IV	26. 2. 1962
72. Rudolf Schreiber	RC III	25. 5. 1962
73. August Rayer	RC III	25. 5. 1962
74. Johann Nachtelberger	A 2	12. 6. 1962
75. Franz Storfa	RC IV	31. 7. 1962
76. Siegfried Schuglitsch	RC IV	31. 7. 1962
77. Ing. Wilhelm Lustig	RC III	26. 9. 1962
78. Josef Schmidhammer	RC III	26. 9. 1962
79. Hermann Hauptmann	RC III	26. 9. 1962
80. Karl Hofmüller	RC III	26. 9. 1962
81. Gerhard Nitsche	A 2	14. 11. 1962
82. Gerhard Kaiser	FK	14. 11. 1962
83. Hans Keimrath	I, A 2 und FK	14. 11. 1962
84. Josef Kragl	A 2, I und A 2/M	14. 11. 1962
85. Kajetan Peer	A 2	28. 11. 1962
86. Herwig Griesler	A 2/M	6. 12. 1962
87. Adolf Zichl	A 2/M	6. 12. 1962
88. Thomas Auer	FM	6. 1. 1963
89. Franz Aicher	FM, A 2 und W	6. 1. 1963
90. Franz Hengsberger	FG, FM und A 2	15. 4. 1963
91. Johann Lex	A 2	15. 4. 1963
92. Wilfried Sporer	A 2	15. 4. 1963
93. Johann Sbaschnigg	W	19. 1. 1963
94. Johann Kropf	FK	19. 1. 1963



Weltmeisterschafts-Modell von Joachim Löffler

In Fortsetzung der Serie „Siegermodelle bei Staats- und Weltmeisterschaften“ bringen wir diesmal das Modell, mit dem Joachim Löffler, DDR, in der Klasse F 1-A in Wiener Neustadt Weltmeister wurde.

Um Zweifel auszuschließen . . .

. . . bringen wir das Titelbild von Heft 9 nochmals und mit der notwendigen „Ergänzung“: Eiliche Leser wunderten sich nämlich stark über den Bildtext (Als einziger Österreicher erzielte Horst Wagner fünf Volle) und dachten „Horst, wie hast du dich verändert!“. Das Bild zeigte nämlich das Modell, gehalten von einem Helfer — und Horst (im nebenstehenden Bild links) war dem Format zum Opfer gefallen. Er hat's, wie uns erzählt wurde, mit ebensoviel Würde getragen wie seinen vierten Platz bei der WM . . .





Der Pechvogel H. Brooks, England, mit seinem „Soraco“, der leider nur bei einem Durchgang voll zum Einsatz kam.



Eines der schönsten Tiefdeckermodelle flog R. Aebi, Schweiz, mit einer Eigenbau-Proportional-Anlage.

Das Modellfluggelände Genk-Zwartberg (Belgien) mit der kreisrunden Start- und Landebahn für RC-Modelle. Die Bahn entspricht einem flachen Kegel, dessen Spitze mit dem Zentrum des Landekreises zusammenfällt. Die Ideallandung sollte also genau auf der Kegelspitze erfolgen. Setzte das Modell früher auf, so gab es Bocksprünge.

