

ausflug modellflug

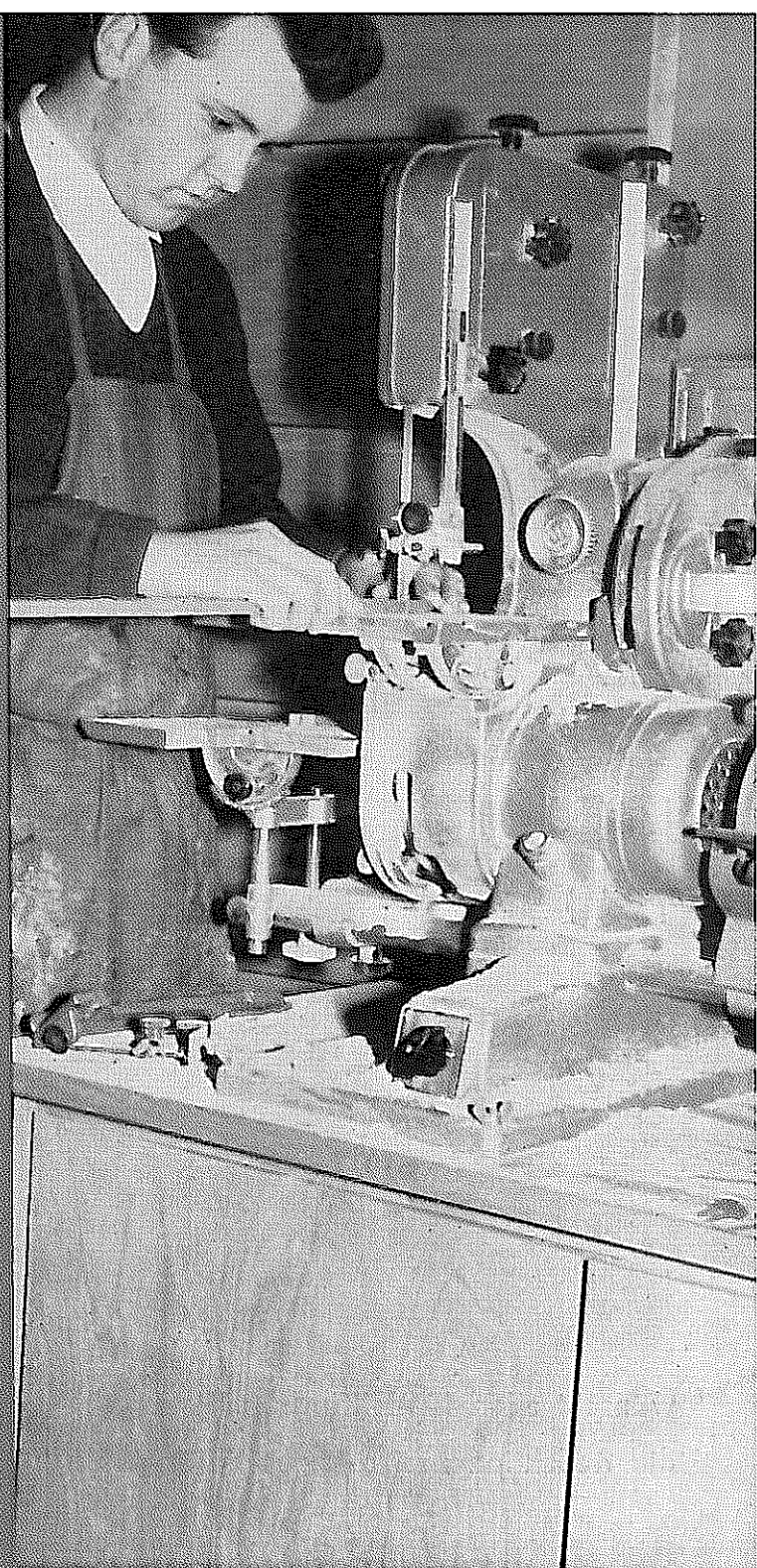
IN DIESEM HEFT:

TEAMARBEIT IN
KLASSE I

■
MODELLFLUG-
HAFTPFLICHTVER-
SICHERUNG

■
EIN ERFOLGREICHES
JAHR...

12 / 1963



GUTEN
START
INS
NEUE
JAHR
1964



wünscht allen Modellflugsportlern
die Redaktion austro-modell-flug

Ein Jahr ging zu Ende

Nun ist es vorbei, das Jahr 1963. Ein Jahr, das ausgefüllt war mit großer Aktivität in unserer Flugmodell-Gemeinschaft, ein Jahr, in dem wir Großes zu leisten hatten und auch leisteten. Es ist noch nicht allzulange her, daß auf dem Flugplatz in Wiener Neustadt die Freiflug-Weltmeisterschaften abgehalten wurden. 30 Nationen waren am Start und nahezu 500 Sportler, Funktionäre und Schlachtenbummler waren zu betreuen. Dank der Hilfe öffentlicher Stellen in Bund und der Gemeinde Wiener Neustadt und dank der Hilfe unserer Funktionäre konnte diese bisher größte Modellflug-Veranstaltung durchgeführt und reibungslos abgewickelt werden. Die ausländische Fachpresse war voll des Lobes, und bei der jüngst in Paris stattgefundenen CIAM-Sitzung wurde unsere Veranstaltung als gutes Beispiel hervorgehoben. Erklärlich, daß das übrige Modellfluggeschehen in Österreich im Schatten dieser Großveranstaltung stand. Aber trotzdem war die Aktivität in den Bundesländern und Gruppen und Vereinen recht groß.

An internationalen Veranstaltungen selten erwähnt: der große Freiflug-Wettbewerb in Zell am See, der internationale Fesselflug-Städtekampf in Wien, der internationale Magnetsegler-Wettbewerb am Tauernpaß und nicht zuletzt das 4. internationale Dolomiten-Pokalfliegen in Lienz. Darüber hinaus gab es aber auch noch viele andere Veranstaltungen, und in fast allen Bundesländern wurden in den verschiedenen Kategorien und Klassen Landesmeisterschaften durchgeführt. Nicht vergessen zu erwähnen darf man die Staatsmeisterschaften, die in üblicher sportlicher und fairer Art durchgeführt wurden.

Aber alle diese Veranstaltungen könnten nicht durchgeführt werden, gäbe es nicht die unermüdlischen und selbstlos arbeitenden Funktionäre. Allen, angefangen von der ONF und den Fachreferenten über die Landessektionsleiter bis zu den Gruppenleitern, sei herzlich für ihre wertvolle Arbeit gedankt. Sie sind die Träger der Verantwortung über das Wohl und Wehe im österreichischen Modellsport.

Gedankt werden muß aber auch allen Stellen, die den Modellflug unterstützen. Allen voran dem Bundesministerium für Verkehr, welches durch die Errichtung von Modellflugplätzen und Einrichtung von Werkstätten beweist, daß es den Modellflug als wichtiges Glied in der Werbung und Ausbildung für die Luftfahrt sieht.

Das alte Jahr ging zu Ende, aber unsere Arbeit geht weiter. Möge das neue Jahr uns alle, unsere Funktionäre, unsere Mitarbeiter, unsere Gruppen und Vereine, die ja das Modellflugleben darstellen, zur weiteren Arbeit anspornen.

Und so wünsche ich allen aktiven Sportlern, Funktionären und Freunden des Modellfluges einen guten Start ins neue Jahr.

Edwin Krill
Bundessektionsleiter

... und erste Vorschau auf 1964:

Folgende internationale Wettbewerbe werden in Österreich durchgeführt:

25. und 26. April 1964:

Wels, Internationaler Freiflugwettbewerb in den Kategorien F 3, F 1 B und F 1 A.

28. bis 31. Mai 1964:

Wien, 4. Internationaler Städtekampf im Fesselflug in der Kategorie Kunstflug, Team-Racing, Speed und Comabt.

10. bis 12. Juli 1964:

Wr. Neustadt, 5. Internationaler Städtekampf um den Alpenpokal der Stadt Wien in Kombination F 3 + F 1 B.

21. bis 23. August 1964:

Spitzerberg, Niederösterreich, Europa-meisterschaft für Magnetgesteuerte Flugmodelle.

Weitere Terminfolgen in der Jänner-Nummer.

Nachlese zur Freiflug-Weltmeisterschaft

Von Dkfm. Herbert Mayer, Mannschaftsführer der österreichischen Mannschaft

Das große Ereignis liegt nun schon einige Zeit zurück, und mit einigem Abstand von den Dingen ist es nun an der Zeit, sich mit der WM und mit dem Abschneiden der Österreicher dabei auseinanderzusetzen. Schönes und für Neustädter Verhältnisse ruhiges Wetter gab, zusammen mit der Weite des Platzes, dem großen Ereignis den passenden Rahmen. Aber nun zum Abschneiden unserer Mannschaft.

Um es gleich vorwegzunehmen, brachte uns der erste Tag mit Klasse A 2 eine Enttäuschung. Es gelang keinem der Teilnehmer, sich auf das schwach thermische und ruhige Wetter richtig einzustellen. Zudem waren die Österreicher auch modellmäßig auf dieses Wetter nicht vorbereitet, rechneten wir doch auf „unserem“ Platz mit Wind und Turbulenz und allem eher als mit den Verhältnissen, die wir beim Wettbewerb vorfanden. In diesem Zusammenhang soll auch auf einen Nachteil der derzeitigen Selektionierungsmethode hingewiesen werden. Die fünfzehn Durchgänge an einem Tag mit rauhem Wetter brachten jene drei Leute an die Spitze, die mit dieser Wetterlage am besten fertig wurden. Bei der WM herrschte, wie gesagt, gerade im A 2 ruhiges Wetter, das Ergebnis ist bekannt.

Der zweite Tag mit dem Wettbewerb im Motorfreiflug zeigte schon bedeutend bessere Ergebnisse. Ebner, etwas übertrainiert und vom Pech verfolgt, schied im dritten Durchgang durch Verlust auch des Ersatzmodelles aus. Unsere beiden anderen Teilnehmer zeigten beachtlich gute Leistungen und brachten Keinrath auf den ausgezeichneten 7. Platz. Leider verpatzte Keinrath mit einem nicht ganz geglückten Steigflug im ersten Durchgang seine Chancen, ins Stechen zu kommen. Bajc legte in den ersten vier Durchgängen vier volle Zeiten vor und war auch im letzten Durchgang für ein weiteres Max. gut. Unsere Hoffnungen aber begrub ein 94-Sekunden-Flug in der fünften Runde. Die später im Stechen gezeigten Leistungen waren aber derartig, daß kein Österreicher die Chance gehabt hätte, hier auf die Dauer mitzuhalten. Hält in Österreich der derzeitige Trend an, daß die Klasse Motorfreiflug immer weniger Anhänger findet, wie die letzten Staatsmeisterschaften einmal mehr bewiesen haben, so scheint es kaum möglich, daß wir den Anschluß an die absolute Spitze finden.

Der dritte und letzte Tag, Wettbewerb in der Klasse Wakefield, bescherte uns den größten Erfolg. Wagner gelingt es, fünf volle Zeiten zu fliegen und sich damit für das Stechen zu qualifizieren. Ihm gelang damit nicht nur die beste Leistung unserer Mannschaft bei dieser Weltmeisterschaft, sondern eine der besten Leistungen, die je von einem Österreicher bei einer WM gezeigt wurden. Sehr gut waren auch die Leistungen von Tlapak, befindet er sich mit vier Max. und einem Absauser in der Gesellschaft zahlreicher prominenter Namen, die alle ihre Chancen nach einem einzigen „Absaufer“ vergeben hatten. Der 9. Platz in der Mannschaftswertung brachte uns auch hier den größten Erfolg der drei Tage. Doch das Stechen zeigte: Auch in der Klasse Wakefield haben wir die absolute Spitzenklasse noch nicht erreicht, denn Wagner kommt im ersten Entscheidungsfliegen nur auf 185 Sekunden und muß sich mit dem 4. Platz begnügen. Mit seiner Zeit liegt er 47 Sekunden hinter dem Drittplacierten, die drei Spitzenreiter dagegen trennen nur 3 bzw. 8 Sekunden voneinander.

Die Weltmeisterschaft war nicht nur ein sporiliches, sondern auch ein gesellschaftliches Ereignis und gab damit reichlich Gelegenheit, mit Modellfliegern aus aller Welt Gedanken auszutauschen und sich ein Bild von Stand und Entwicklungstendenzen im Modellflugsport zu machen. Zwei Richtungen beginnen sich im Freiflug immer deutlicher abzuzeichnen:

Zwei Entwicklungsrichtungen

Die Methoden des Thermiksuchens werden immer mehr verfeinert und das Gefühl durch exakte Meßgeräte ersetzt. Die bei dieser Weltmeisterschaft erstmalig eingesetzten Thermikdedektoren werden zweifellos verfeinert und weiterentwickelt werden. Dadurch wird die Bedeutung des Modells naturgemäß etwas in den Hintergrund gedrängt, da für den Thermikflug keine besonderen aerodynamischen Qualitäten des Modells erforderlich sind, ein stabil fliegendes Flugzeug reicht aus, um 180 Sekunden zu fliegen.

Mit dieser Entwicklung sind viele und gerade ernsthafte Modellflieger nicht einverstanden. Sie sagen, in erster Linie sollte die aerodynamische Güte eines Modells für den Erfolg entscheidend sein, denn sonst entferne sich der Modellflugsport immer weiter von seinem Ursprung, der Weiterentwicklung des Fluggerätes in aerodynamischer Hinsicht. Die Absichten gehen allgemein dahin, die Thermik beim Wettbewerb auszuschalten (Wettbewerbsflüge vor Sonnenaufgang).

Ist es auch noch zu früh, Prognosen über die Zukunft des Freiflugsportes zu stellen, so kann doch schon soviel gesagt werden: Jeder Modellflieger, der weiterhin im Leistungssport und besonders im internationalen Leistungssport ein Wort mitreden will, tut gut daran, seine Aufmerksamkeit auf beide Richtungen des Modellfluges zu richten.

Teamarbeit in Klasse I

Vorwort

Hans Keinrath (Feldbach/Steiermark) errang bei der Weltmeisterschaft 1963 in Wiener Neustadt mit 884''(164''+4 Max.) den 7. Platz. Die Möglichkeit, ins Stechen zu kommen und damit zu einem realen Leistungsvergleich mit den verschiedenartigen Modellen der übrigen Finalisten zu gelangen, wurde durch die geringe Motorlaufzeit im ersten Durchgang vergeben. Hans Keinrath war bester Österreicher seiner Klasse und einziger Teilnehmer der WM, der Modelle des Very-high-trust-Typs und österreichische Motoren flog. Dieser, wie die vorhergehenden Erfolge, waren das Ergebnis einer fruchtbaren Teamarbeit zwischen Trainer, aktivem Sportler und Motortechniker.

Grundlegendes

Auch im Modellflug hat heute der Leistungssport jenen Grad an Perfektion erreicht, bei welchem eine weitere Leistungssteigerung bzw. weitere Erfolge auf die Dauer nur mehr durch das Prinzip der Arbeitsteilung möglich sind, wie es uns Wirtschaft und Wissenschaft seit längerem vorexerzieren. Bei der Vielfalt und dem Niveau des benötigten Wissens und Könnens ist der aktive Sportler heute selbst als Vollprofi nicht in der Lage, alle jene Teilgebiete, die zum Erfolg nötig sind, allein so intensiv zu bearbeiten, um immer up to date oder gar um die berühmte Nasenlänge voraus zu sein.

Müßte er doch im vorliegenden Falle in seiner Person das Wissen eines Modell-Aerodynamikers und -statikers sowie -motortechnikers (zur Konstruktion des Sportgerätes) und das eines „Mini“-Meteorologen (für den günstigsten Einsatzzeitpunkt des Modelles) vereinen mit dem Können als Modellbauer und Feinmechaniker zur Herstellung von Modell und Motor. Ferner muß er in der rein einsatztechnischen Handhabung des Sportgerätes durch andauernde Übung so perfekt sein, daß die nötigen Handgriffe, wie Motoranwerfen, Zeitschalter einschalten, Starten usw., so in Fleisch und Blut übergehen, daß sie bereits unbewußt getan werden, ähnlich wie der Artist oder Virtuose die Handhabung seines Gerätes automatisch vollführt; denn geringstes gedankliches Zögern oder Fehlen würde den Erfolg kosten. Und dann erst ist der Kopf frei für die ununterbrochene Analyse der laufend wechselnden Wettbewerbssituation, um als gefinkelter Taktiker blitzschnell jene Vorteile beim Einsatz seines Modelles wahrnehmen zu können, die Wetterlage, Gegner und Reglement ermöglichen. So sind denn auch alle so konträren Begabungen für obige Tätigkeiten kaum in einem Menschen geballt, ohne deren Vorhandensein letztlich jedes auch noch so heiße und ausdauernde Bemühen fruchtlos bleiben muß.

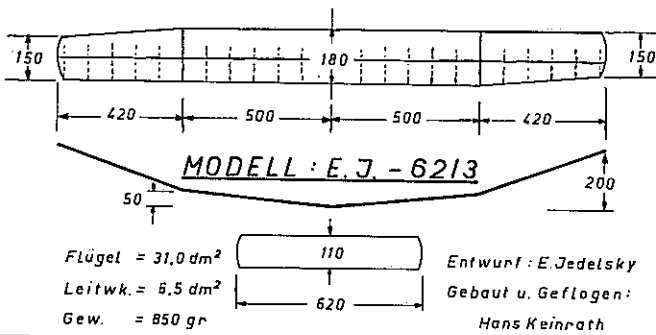
Und schließlich sind die zu Entwicklung, Anschaffung und Betrieb des Sportgerätes sowie die zum Training nötigen materiellen Mittel bereits so beträchtlich, daß sie von einem Normalverdiener aus eigenem nicht mehr aufgebracht werden können.

Teamarbeit – Schlüssel zum Erfolg

So hat sich denn ganz allgemein im Leistungssport die Arbeitsteilung in Form einer Teamarbeit zwischen Trainer und Aktivem herauskristallisiert. Das für den Leistungssport nötige umfassende Wissen und die große Erfahrungsroutine kann nur in jahrelanger, meist sogar jahrzehntelanger Tätigkeit erworben werden. In dem dann erreichten Lebensalter ist jedoch die physische und psychische Leistungsfähigkeit nicht mehr gleichwertig der des jungen Menschen. Auch die Triebfeder zur Leistungssteigerung, der Ehrgeiz, zuerst also das Streben, als Aktiver selbst zu siegen, ist meistens schon befriedigt und wird in diesem Alter auf sublimere Art ausgelebt. Wenn nun noch Talent zur Menschenführung vorhanden ist, also Persönlichkeit gereift ist, sind die Voraussetzungen für die Tätigkeit als Trainer gegeben.

Ihm gegenüber kann der noch körperlich und spannkraftmäßig voll belastungsfähige, von ungebrochenem, „direktem“ Ehrgeiz besessene junge Sportinteressent noch nicht das Nötige an Erfahrung und Wissen besitzen. Ist er sich jedoch seiner talent- und wissensmäßigen Grenzen aus natürlicher Einsicht und Bescheidenheit heraus bewußt, wird er als ambitionierter Aktiver einen ihn Leitenden suchen. Und nur aus diesem Naturell kann bei erfolgreicher Arbeit jener Typ des Leistungssportlers erwachsen, dessen Menschlichkeit trotz aller Erfolge, eben seiner Bescheidenheit wegen, jedermann faßlich, erreichbar und nachahmenswert erscheint. Damit wird er zum echten Leitbild für die nachstrebenden jungen Kräfte und erfüllt damit den für die Gemeinschaft tiefsten Sinn des Leistungssportes, nämlich Vorbilder zu schaffen. Und derer, will mir scheinen, bedarf unsere Zeit mehr denn je.

Damit wird zugleich der Allgemeinheit der Dank abgestattet, für die in den meisten Fällen durch die öffentliche Hand im Leistungssport investierten Mittel.

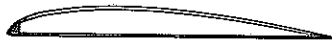


Flügelprofil : E. J. - 123



Nasenleiste = 5x5 Kiefer
 Profilbrett = 100x12 Balsa
 Endfahne = 75x2 ---
 Rippen = 10x2 Kiefer

Leitwerksprofil : E. J. - 124



Schale u. Rippen = 1"lm Balsa
 Nasenleiste = 5x5 Kiefer
 Endleiste = 2x5 ---
 Turbulator = 0,5ø Perlon

Abb. 2

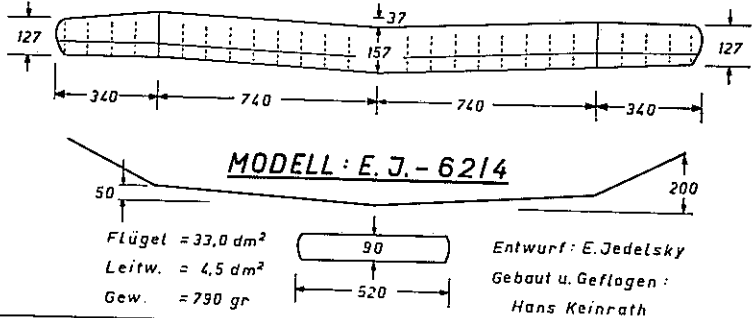
Abb. 3: Daten zu Modell E.J.-62/3

Motor: Bugl Diesel Spezial (2,5 ccm), Tank: Saugtank
 Motorabstellen: Spritunterbrechung, System Bugl
 Luftschraube: 8x4 Zoll Holz (nach Plastik-Top flite)
 Treibstoff: 45% Petroleum, 20% Rizinus, 32% Äther,
 3—8% Amylnitrit
 Latten Standarddrehzahl: 15.800 U/min.
 Gipfelhöhe ca. 70 m, reine Leistung: 3 min. 20 sek.
 Erfolge: 1. Platz Steir. Landesmeistersch. 1962 d. ÖMV
 1. Platz Bundesmeisterschaft des ÖMV
 3. Platz Österr. Staatsmeisterschaften 1962
 7. Platz Int. Weltbewerb 1963, Zell am See

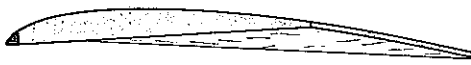
Abb. 6: Daten zu Modell E.J.-62/4

Motor: Bugl Diesel Spezial (2,5 ccm), Tank: Saugtank
 Motorabstellen: Spritunterbrechung, System Bugl
 Luftschraube: 8x4 Zoll Holz (nach Plastik-Top flite)
 Treibstoff: 45% Petroleum, 20% Rizinus, 32% Äther,
 3—8% Amylnitrit
 Luftschrauben Standarddrehzahl: 16.500 U/min
 Gipfelhöhe: ca. 80 m, reine Leistung: 4 min. 20 sek.
 Erfolge: 7. Platz Int. Weltbewerb 1963 in Zell am See
 1. Platz Steir. Landesmeistersch. 1963 d. ÖMV
 3. Platz Österr. Nationalkaderaussch. 1963

Mit diesen beiden Modelltypen, je nach Wetterlage eingesetzt, erzielte Keinrath seine ersten Wettbewerbsiege und die zweite Schlacht „erreichter Erfolg“ war gewonnen. Diese konstanten Ergebnisse erweckten, wie schon gesagt, das Interesse unseres Motortechniklers Paul Bugl, da sie ja mit seinen Dieselmotoren errungen waren, und er stellte seinen in Arbeit befindlichen Glo in Aussicht. Für diesen, gegenüber dem Diesel bedeutend leistungsfähigeren Motor, der wohl den Weltspitzenmotoren gleichzusetzen ist, wurde als erste Stufe wieder ein Allwettertyp geplant.

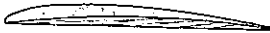


Flügelprofil : E. J. - 130



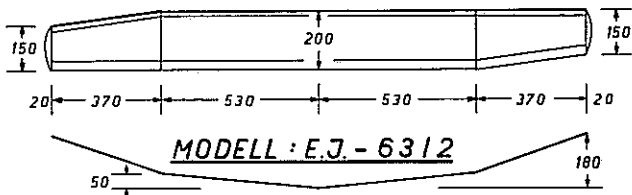
Nasenleiste = 5x5 Kiefer
 Profilbrett = 100x10 Balsa
 Endfahne = 53x2 ---
 Rippen = 9x2 Kiefer

Leitwerksprofil : E. J. - 91



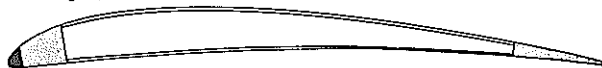
Profil = Vollbalsa
 Rippen = 2x4 Kiefer

Abb. 5



Flügel = 33,0 dm² (Höhenleitwerk wie Entwurf: E. Jedelsky
 Leitwerk = 4,5 dm² (MODELL E.J.-62/4) Gebaut u. Geflogen:
 Gewicht = 830 gr Hans Keinrath

Flügelprofil: E.J.-131



Nasenleiste = 5x6 Kiefer + 15x12 Balsa
 Schale u. Rippen = 1mm Balsa
 Endleiste = 30x5 Balsa

Abb. 8

Abb. 9: Daten zu Modell E.J.-63/2

Motor: Bugl Glo Spezial 2,5 ccm
 Tank: Drucktank (von Kader)
 Motorabstellen: Tanklüfter System Bugl
 Luftschrabe: Sonderkonstruktion E.J.-2/63,
 Holz 8x4 Zoll
 Treibstoff: 50% Nitromethan, 15—20% Methanol,
 20% Rizinus, 10—15% Nitrobenzol
 Luftschraben Standardzahl: 18.500 U/min.
 Gipfelhöhe ca. 95 m, reine Leistung: 3 min. 20 sek.
 Erfolge: 3. Platz österr. Nationalkaderaussch. 1963
 7. Platz Weltmeisterschaft 1963
 1. Platz österr. Staatsmeisterschaft 1963

Abb. 11: Daten zu Modell E.J.-63/3

Flügelgrundriß und -knick: wie Modell E.J.-62/4
 Flügelprofil und -aufbau: entsprechend
 Modell E.J.-63/2 verkleinert, jedoch Rippen in
 doppelt gedächlicher Anordnung
 Höhenleitwerk: wie Modell E.J.-62/4
 Motor: Bugl Glo Spezial 2,5 ccm
 Tank: Drucktank (von Kader)
 Motorabstellen: Tanklüfter System Bugl
 Luftschrabe: Sonderkonstruktion E.J.-2/63,
 Holz 8x4 Zoll
 Treibstoff: 50% Nitromethan, 15—20% Methanol,
 20% Rizinus, 10—15% Nitrobenzol
 Gipfelhöhe ca. 100 m, reine Leistung: 4 min. 30 sek.
 Erfolge: 7. Platz Weltmeisterschaft 1963

Lohn einjährigen „Parforcerittes“

Da die Zeit zur österreichischen Nationalkaderausscheidung nur noch sehr knapp war und Keinrath ja dabei noch die Umstellung auf den Glo bewältigen mußte, wurde wieder ein in erster Linie auf Sicherheit ausgelegter Entwurf gewählt, der alle eventuellen Risiken in Festigkeit und Flugsicherheit vermied und wobei diesmal in erster Linie Wert auf größere Gipfelhöhe gelegt wurde. Es war das Modell E.J.-63/2 (Abb. 8, 9, 10). Auch dieses Modell brachte Keinrath mit wenigen Starts und ohne jede Komplikation zum Fliegen, und mit dem ausgezeichneten Glo kam er interessanterweise besser zurecht als mit dem Diesel vorher. Dank dieser drei sicheren Modelle — soviel mußten eingesetzt werden — gelang auch die dritte entscheidende Schlacht, die Nationalkaderausscheidung, und Keinrath war nach nur einjähriger Tätigkeit in Klasse I Mitglied der österreichischen Nationalmannschaft für die WM 1963 geworden. Mit dieser „Ehrgeiz-Injektion“ schaffte Keinrath das Gewaltstück, in den wenigen Wochen zwischen Kaderausscheidung 1963 und WM 1963 noch das extreme Modell E.J.-63/3 zu bauen und voll einzufliegen (Abb. 11, 12, 13 und 14). Mit diesen beiden Glo-Modellen flog er dann auch bei der WM, und der 7. Platz war der Lohn für den ein-jährigen Parforceritt über das gnadenlos harte Pflaster des heutigen Klasse-I-Leistungssportes. Denn eines möchte ich besonders festhalten: ohne die eisern zähe Ausdauer des Sportlers Keinrath wären trotz der besten Motoren unseres exzellenten Paul Bugl, auch das ganze bißchen investierte Hirnschmalz des Trainers und die erheblichen finanziellen Zuwendungen umsonst gewesen.

Als wir daher vor kurzem im gemeinsamen Familienkreise in Feldbach beim Schalerl Kaffee saßen und uns an die vielen Stunden gemeinsamen harten Trainings am Wiener Neustädter Steinfeld erinnerten und an die dazugehörigen Nächte in meinem Campingbus, die nicht dem Schlaf, sondern stundenlangen Debatten dienten, und an das seelische Auf nach glatten Erfolgen und das Ab nach verflungenen Modellen unseres lieben Klasse-I-Aspiranten dachten, konnten wir doch aufatmend sagen: unser Hans war doch wieder einmal der „Hans im Glück“. Mir aber hat diese Arbeit viel Spaß gemacht und ich konnte wieder eine Menge wichtiger Erfahrungensammeln.

Absender:

Ich ersuche um Zusendung einer Probenummer „austroflug“

Zusendung einschlägiger Prospekte

An die

EUROPUBLICA VERLAGSGES. M. B. H.
austro-modell-flug

Karl-Schweighofer-Gasse 3

WIEN VII

Absender:

An die

EUROPUBLICA VERLAGSGES. M. B. H.
austro-modell-flug

Karl-Schweighofer-Gasse 3

WIEN VII

BITTE AUSSCHNEIDEN!

Ich/wir bestelle/n hiemit Stück Jahres/Halbjahres/abonnements der Zeitschrift „austroflug“ mit „austro-modell-flug“ zur Lieferung ab nächstfolgender Nummer.

Ich/wir ersuche/n um Nachlieferung bisher erschienener Ausgaben ab Nummer

Ich/wir bestelle/n zur Lieferung per Nachnahme folgende/s Buch/Bücher:

Name des Bestellers

Anschrift

Ich bin/wir sind Mitglied/er des Österr. Aero Clubs
Nichtzutreffendes bitte streichen

Unterschrift:

Lieber Leser,
„austro-modell-flug“ ist nunmehr ein Jahr lang in der vorliegenden Form erschienen, und wir glauben, daß dies einen nicht unerheblichen Fortschritt gegenüber früheren Versuchen, ein Organ für die Modellsportler im ÖAeC zu schaffen, darstellt. Wir möchten aber weiter ausbauen — und wenn Sie die nachstehenden Fragen beantworten bzw. Nichtzutreffendes streichen, die Karte ausschneiden und einsenden, leisten Sie uns dabei einen wichtigen Dienst.

Vielen Dank für Ihre Mühe! Red. amfl.

Ich halte die vorliegende Form für besser / schlechter als die frühere Modellflug-Beilage in aff. Die Kombination austroflug — austro-modell-flug erscheint mir zweckmäßig / ein gesondertes Heft wäre mir lieber. Der Umfang ist / nicht / ausreichend.

In den bisherigen Folgen fand ich zuwenig über

..... zuviel über

..... Ich möchte mehr lesen über

Sonstige Wünsche und Anregungen:

Richtlinien für die Modellflug-Haftpflichtversicherung

Um die klaglose Schadensabwicklung von Modellflug-Haftpflichtschäden zu gewährleisten, ersuchen wir jedes Mitglied, die nachfolgenden Richtlinien genau einzuhalten: Sofort nach Eintreten eines Schadensfalles hat der Modellflieger der

Ersten Allgemeinen Unfall- und Schadens-Versicherungs-Gesellschaft,
Wien I, Brandstätte 7—9,

unter Beilage der mit der Jahresmarke versehenen grünen Versicherungskarte einen kurzen sachlichen Bericht einzusenden. Nach Kontrolle der grünen Versicherungskarte wird die genannte Gesellschaft dem Mitglied ein mit der Schadensnummer versehenes Schadensberichtformular samt der grünen Versicherungskarte umgehend zusenden. Dieses Formular ist genau ausgefüllt wieder an die Versicherungsgesellschaft zurückzusenden. Alle weiteren Zuschriften bzw. Forderungen der Geschädigten sind unter Anführung der Schadensnummer ebenfalls direkt an die Gesellschaft zu richten. Direkte Zahlungen an Geschädigte wollen Sie unter keinen Umständen vornehmen, da dadurch der Versicherungsanspruch verwirkt wird.

Bei Einhaltung dieser Richtlinien ist eine klaglose Schadensabwicklung gewährleistet.

Mit unseren weiteren Versicherungssparten:

B	Bauwesen	K	Kraftfahr	R	Rechtsschutz
C	Betriebsunterbrechung	L	Luffahrt	S	Sturmschaden
E	Einbruchdiebstahl	M	Maschinen	U	Unfall
F	Feuer	N	Garantie	V	Veruntreuung
G	Glas	O	Montage	W	Leitungswasser
H	Haftpflicht	Q	Schwachstrom	X	Wohnung

stets gerne zu Ihren Diensten

ERSTE ALLGEMEINE VERSICHERUNG

FILIAL-DION NÖ. Hans Domberger

Mödling, J.-Thoma-Straße 4, Tel. 02 236-2131 (8.30—10.30 Uhr)

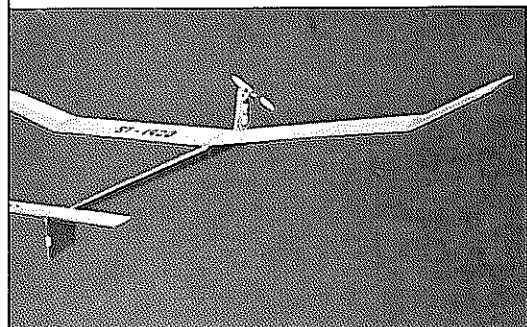
... und für 1964 ein guter Vorsatz :

Jeder Leser wird Bezieher —

jeder Bezieher wirbt einen zweiten !

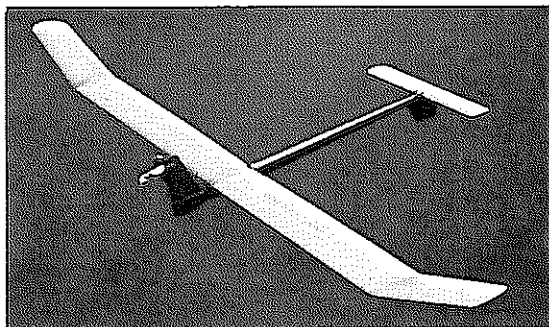
Mehr Bezieher - größere Auflage - mehr Inhalt - mehr Leser - mehr Nutzen des austro-modell-flug für unseren ganzen Flugmodellsport und für jeden einzelnen!

Zum Beitrag „Teamarbeit in Klasse I“: Die Modelle E.J.-62/3—63/3



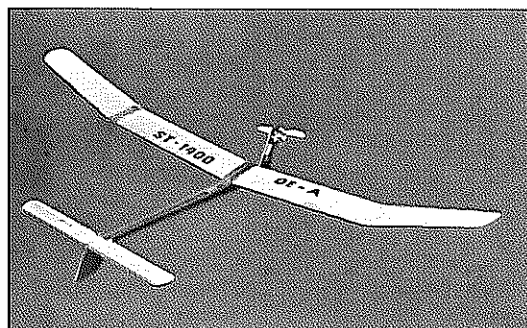
Modell E. J.-62/3

(Abb. 4)



Modell E. J.-62/4

(Abb. 7)



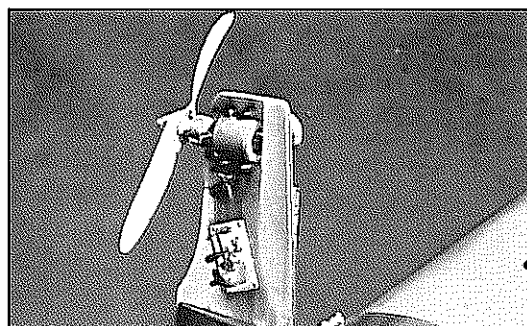
Modell E. J.-63/2

(Abb. 10)



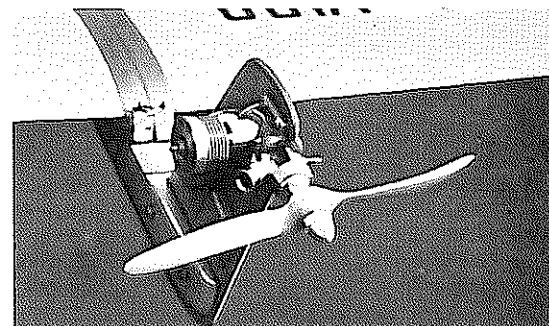
Hans Keinrath mit seinem bisher leistungsfähigsten Modell E. J.-63/3

(Abb. 12)



Triebwerk von Modell E. J.-63/3, linke Seite

(Abb. 13)



Triebwerk von Modell E. J.-63/3, rechte Seite

(Abb. 14)