



MODELLSPORT

FLUG - UND - SCHIFFSMODELLBAU

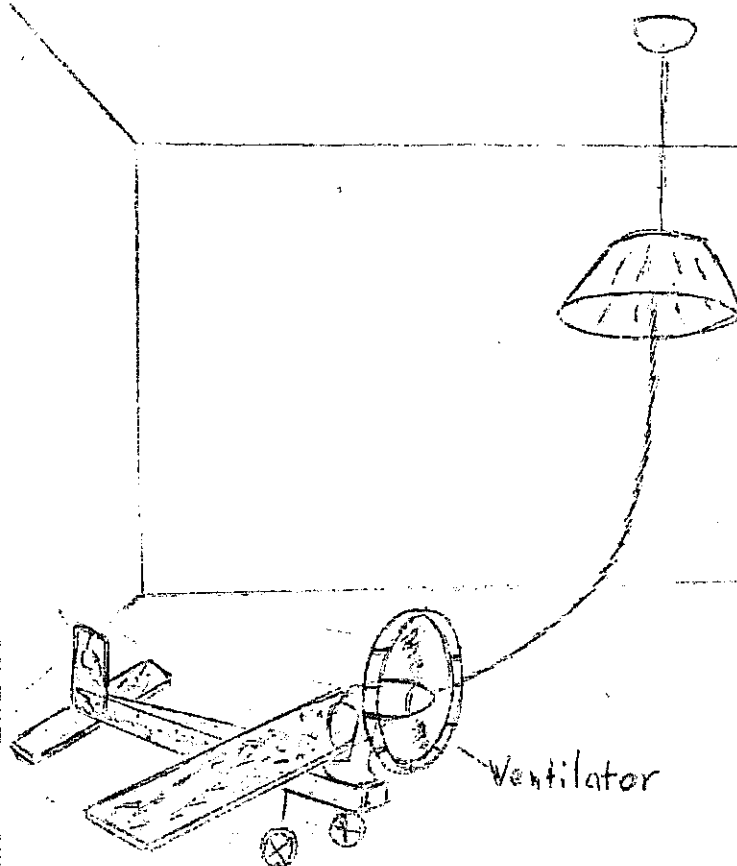
Mitteilungs- und
Schulungsblatt

des

ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORT-
VERBANDES

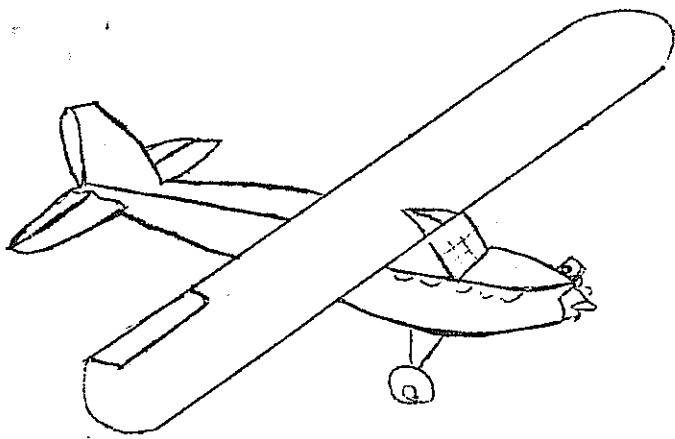
9. Jahrgang

I/II/63



CY

Herausgeber: Österreichischer Modellsportverband, Wien I, Wipplingerstr. 35
Redaktion: Franz Czerny, Eisenerz, Erzstraße 4/1, Steiermark



Start frei für 1963

Liebe Sportfreunde!

Wir befinden uns bereits mitten drinnen im neuen Jahr. Kaum ist das alte Jahr vorbei, geht es mit frischer Kraft ins neue hinein. In den meisten Gruppen wird während der Wintermonate sehr fleißig gearbeitet, um mit Beginn der Flugsaison voll einsatzfähig zu sein. Das neue Jahr bringt uns gleich drei Großveranstaltungen.

Vom 11. - 14. Juli 1963 findet in Salzburg das große ASKÖ-BUNDESSPORTFEST statt, bei dem wir unsere Bundesmeisterschaften in den Fesselflug- und Fernsteuerklassen zur Austragung bringen werden. Ich glaube, es ist für alle eine Selbstverständlichkeit, daß wir in größter Anzahl an dieser Veranstaltung teilnehmen werden. Außer den üblichen Fesselflugklassen werden wir diesmal in der Klasse Concourse d'elegance, den Freunden der Schönheitsmodelle Gelegenheit geben, ihre Arbeit zu zeigen. Die Fernsteuer-Bundesmeisterschaften werden bereits auf unserem neuesten Fernsteuergelände in Salzburg durchführen. Ich weise nochmals auf den Termin hin:

11. - 14. Juli 1963 - ASKÖ - BUNDESSPORTFEST in Salzburg
=====

Eine weitere große Veranstaltung ist der 3. Internat. Städtekampf im Fesselflug, anlässlich dessen die offizielle Eröffnung des Fesselflugplatzes in Wien erfolgen wird. Wie im Vorjahr, werden auch heuer wieder die Klassen Kunstflug, Mannschaftsrennen und Geschwindigkeit, sowie Marathon-Mannschaftsrennen über 500 Runden geflogen.

Termin vormerken: 23. - 26. Mai 1963, 3. Internat. Städtekampf im Fesselflug.

Das nun schon sehr bekannte Dolomitenpokalfliegen für ferngesteuerte Flugmodelle findet nun zum 4. Mal in Lienz statt. Als Termin ist der 26. - 29. September 1963 vorzumerken.

Die WELTMEISTERSCHAFT für Freiflugmodelle findet vom 12. - 16. August 1963 in Wiener Neustadt statt. Für diese Veranstaltung werden noch Zeitnehmer gesucht. Ich ersuche die einzelnen Gruppen im eigensten Interesse, die Meldungen als Zeitnehmer für die Weltmeisterschaften

ehestens an den Ö.Ae.C. einzusenden. Wegen der Wahl des Bundespräsidenten wird die für April vorgesehene Kadermeisterschaft auf den 14.-16. Juni 1963 verlegt.

Leistungsprüferlehrgänge.

Der Ö.Ae.C. veranstaltet am 23. und 24. März 1963 den 2. und 3. Leistungsprüferlehrgang. Wir legen großen Wert darauf, daß die einzelnen Gruppen zumindest 2 Leistungsprüfer-Anwärter zu einem dieser Lehrgänge entsenden.

Der Luftfahrertag des Ö.Ae.C. findet vom 5. - 7. April 1963 in Krems statt. Voraussichtlich am Samstag d. 6. April vormittags, wird eine Vollversammlung der Sektion Modellflug stattfinden. Nachdem es dabei um Neuwahlen für die einzelnen Sektionsleiter geht und als Hauptpunkt für die Weltmeisterschaft Besprechungen geben wird, legen wir größten Wert auf zahlreiches Kommen von Gruppendelegierten.

Ich ersuche, vorliegende Termine genauestens zu beachten.

Edwin K r i l l
ÖMV-Bundessektionsleiter

A U S S C H R E I B U N G
=====

für die ASKÖ-ÖMV - Bundesmeisterschaften im Fesselflug und radio control

1 9 6 3

Allgemeine Ausschreibung siehe Ausschreibung f.d. ASKÖ-Bundesfest

Klassen: Fesselflug

Kunstflug (AMA-Programm), Geschwindigkeit, Mannschaftsrennen, Concourse d'elegance.

In letzterer Klasse wird vom 9. bis 11. Juli 1963 eine Ausstellung im Rathaus mit Publikumswertung durchgeführt.

Diese Modelle sollen flugfähig sein und werden auf Flugsüchtigkeit geprüft. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die Modelle rechtzeitig zur Ausstellung in Salzburg sind. Besonderheiten, wie einziehbares Fahrwerk Beleuchtung usw. werden mit Pluspunkten bedacht.

Radio control

Kategorien RC I, RC III, RC IV nach internationalen Regeln.

Voraussichtlicher Zeitplan:

Donnerstag	11.7.	Anreise
Freitag	12.7.	Wettkämpfe
Samstag	13.7.	Wettkämpfe bis 14 Uhr dann Festzug
Sonntag	14.7.	Allgemeines Schlußfest bis Mittag.

Zimmer-Mannschaftsrennen.

Im Winter ist im Modellflug-Vereinsbetrieb immer eine gewisse Flaute, obwohl man sich mit allen Mitteln und Wegen bemüht, das Interesse am Modellflug wachzuhalten.

Eine Zauberformel, mit welcher fast alle Probleme schlagartig gelöst werden heit: Zimmermannschaftsrennen! Nicht mit lauten, schmutzigen und stinkenden Verbrennungsmotor-, sondern kleinen und schnellen Gummimotormodellen. Dies mag vielleicht ganz zahm erscheinen, ist es jedoch keineswegs, sondern wird in der Praxis eine schön "heiße" Angelegenheit.

Einfache Bestimmungen machen diesen Sport auch für Nichtexperten geeignet, wobei als weiterer Pluspunkt noch hinzukommt, daß der finanzielle Aufwand auch nicht groß ist. Als weiterer Vorteil kommt hinzu, daß hier nicht wie beim normalen Saalflug große Räume benötigt werden, sondern daß in jedem Zimmer geflogen werden kann, wobei Clubräume besonders gut geeignet sind. Beim fleißigen Motor-aufkurbeln tauen auch die klammsten Finger wieder auf, wenn einmal der "Flugraum" nicht geheizt sein sollte.

Wie schon so oft, ist auch diese Sportart nicht mehr neu und wird von englischen Modellfliegern seit 1950 betrieben, wobei 1954 die ersten Veröffentlichungen darüber bekannt wurden. Jetzt bahnt sich wieder eine Renaissance an.

Bei der nächsten Mitgliederzusammenkunft sollte man daher damit beginnen und einen Versuch wagen. Es wird sich bestimmt zeigen, daß auf einen Schlag sämtliche Winterprobleme gelöst sein werden. Die einzige Schwierigkeit dürfte darin bestehen, die Mitglieder am Ende der "Sitzung" aus dem Vereinslokal zu bekommen.

Wie schon erwähnt, wurde das Zimmermannschaftsrennen 1950 erfunden. Es hat den Vorteil, den Normalverbraucher unter den Modellfliegern anzusprechen, dessen handwerkliches Können nicht unbedingt sehr groß sein muß. Es bietet also jedem eine Chance. Ein typisches Modell für diesen Wettbewerb ist aus einigen Balsabrettchen aufgebaut und eignet sich gut für rauhe Betriebsbedingungen.

Die Originalbestimmungen verlangten Modelle mit Geschwindigkeit und Reichweite. Es wurden 30 Runden mit einer Leinenlänge von 1,8 m (Radius) geflogen. Jedoch wurden die Modelle verbessert und die Runder

zahl auf 50 erhöht. Es bleibt aber selbstverständlich jeder Gruppe selbst überlassen eine Rundenzahl zu fixieren und dann auf dieses Ziel hinarbeiten.

Die Modelle hatten zu Beginn etwa 300 mm Spannweite und eine Länge von 45 mm. In dieser Auslegung wurden um 12 Runden bei einem Motor-aufziehen erreicht. Die Entwicklung ging dahin, den Rumpf länger zu machen um einen längeren Motor einsetzen zu können und dadurch die Reichweite zu steigern. Als variable Größen zur Leistungssteigerung dienen die Luftschraube und der Gummimotor. Die beste Kombination läßt sich nur durch empirische Versuche ermitteln. Die neueren Entwicklungen zielen dahin, die Modelle bei gleicher Einfach-, Robustheit und Festigkeit, möglichst leicht zu gestalten. Bei allen Wettbewerbsmodellen wird Wert auf größte Einfachheit gelegt. Hier ist es eben so und auch die letzten Modelle haben weiterhin den Brettchenrumpf, mit papierbespannter Ober- und Unterseite. Das Aussehen desselben wird oft durch einen Kopfabfluß bei offenem Cockpitt verbessert und obwohl nur aus 1,5 mm Balsa bestehend wird ein Gummiriß leicht verkraftet. Die Kombination Propeller - Motor ist sehr wichtig, denn durch diese werden hohe Geschwindigkeit und Reichweite erzielt. Die Entwicklung der Luftschraube ist vielversprechend und es wird vorgeschlagen, daß zu Leistungssteigerung eine Hartholz- an Stelle der Plastikplatte benützt wird. Um einen Anhaltspunkt zu geben; es ist mit einer solchen von großer Steigung möglich, mehr als 30 Runden ohne Tanken zu fliegen.

Eine nützliche Idee ist, eine Verstellluftschraube zu verwenden. Bei dieser sind die Blätter mit ihrer runden Hartholzwurzel in einem Alurohr gelagert. Dadurch können die Blätter in ihrer Steigung eingestellt werden, bis die beste Einstellung gefunden ist. Mit Hilfe kleiner Stellschrauben werden sie in der jeweiligen Lage festgehalten. Wie Ergebnisse zeigten, liegt die beste Steigung bei etwa 60 Grad. Drei- oder vierblättrige Luftschrauben wurden noch nicht erprobt, dürften aber erprobenswert sein, im Hinblick auf die Leistungen, die mit solchen Luftschrauben bei kleinen Glühzündermotoren erzielt wurden.

Modellauslegung:

Als beste und praktischste Auslegung erwies sich der Schulterdecker. Dieser brachte gleichmäßig gute Ergebnisse bei vielen Flügen. Tiefdecker fraglos sehr attraktiv, haben eine un stabile Auslegung. Da der Zug eines Gummimotors zu Beginn des Fluges hoch ist und auf Null am Ende desselben zurückgeht, wenn die Touren auslaufen, ergibt sich ein veränderliches Moment um den Widerstandsmittelpunkt der unter der

Zugachse sitzt. Dies ergibt eine gedrückte Tendenz am Anfang des Fluges, die sich langsam zurüberzogenen ändert. Motorzug nach oben kann dies teilweise kompensieren ist aber auch nicht ganz befriedigend. Dazu wird beim Tiefdecker ein weiter hinten liegender Schwerpunkt und höherer Anstellwinkel für einen vorne liegenden Auftriebsmittelpunkt benötigt, was zu einer schlechten Längsstabilität führt. Es ist logisch, daß ein Doppeldecker nichts als Aussehen zu bieten hat. Wird ein Schönheitswettbewerb abgehalten, kann er zweifellos die Punkterichter günstig beeinflussen. Um das "Aufschlagen" ein Phänomen, bei welchem das Modell auf den Boden aufschlägt, hochspringt, wieder aufschlägt usw., erfordert zur Vermeidung ein großes Höhenleitwerk von über 50 % der Flügelfläche; beinahe schon ein Tandemmodell.

Der Aufwand um diesen Sport zu betreiben ist klein- , der Anteil an Vergnügen und Befriedigung umso größer! Braucht es noch mehr Worte?! Vorgeschlagene Zimmer-Mannschaftsrenner Regeln:

Modelle müssen halbnaturgetreu sein (mit Cockpitt oder Kabine) und vom Boden aus starten.

Die Gesamtlänge darf 500 mm nicht überschreiten.

Flügelspannweite nicht kleiner als 60 % der Rumpflänge.

Maximalgewicht (einschließlich Gummi) 56 Gramm (50 - 60)

Fesselschnurlänge 1,80 m.

Höhe des Ständers (Pylons) 90 cm.

Aufziehmaschine mit maximal 1:4 Übersetzung.

Erforderliche Rundenzahl: 30

Runden, bei denen das Modell "aufschlägt", werden nicht gezählt.

Die Modelle werden einzeln geflogen und über 30 Runden gestoppt.

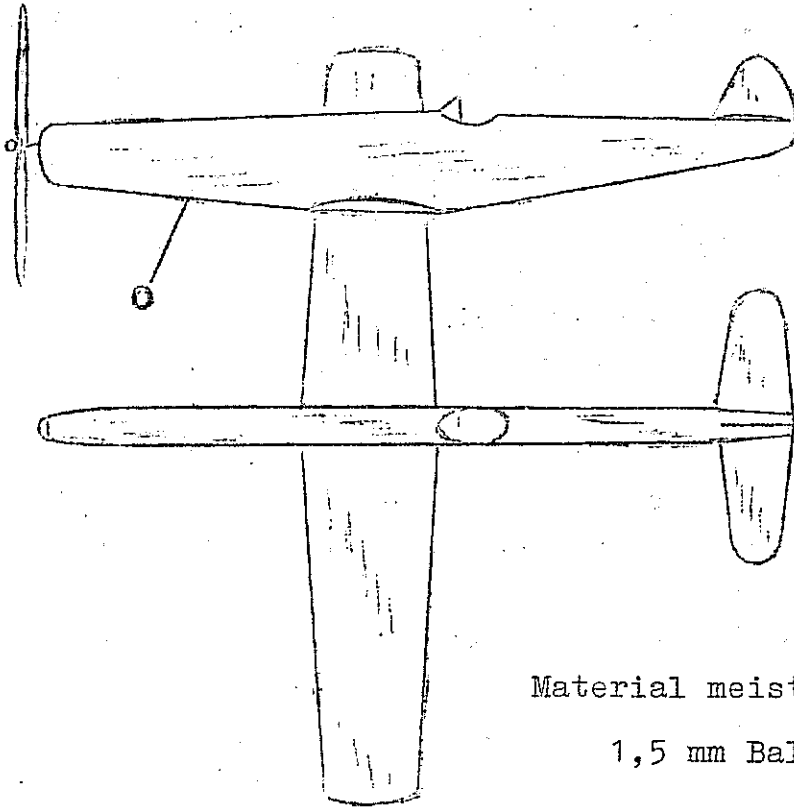
Die Zeitnehmung beginnt, sobald die Aufziehvorrichtung eingehängt wird und endet nach Erreichen der 30sten Runde (einschließlich aller notwendigen "Tankpausen" zum neuerlichen Motoraufziehen).

Eine Mannschaft besteht aus 2 Mann.

Mit freundl. Genehmigung nach "Model Aircraft". C.Y.

Vielleicht versuchen einmal einige Gruppen diesen Sport! Über einen Erfahrungsbericht wären wir sehr dankbar! Red.

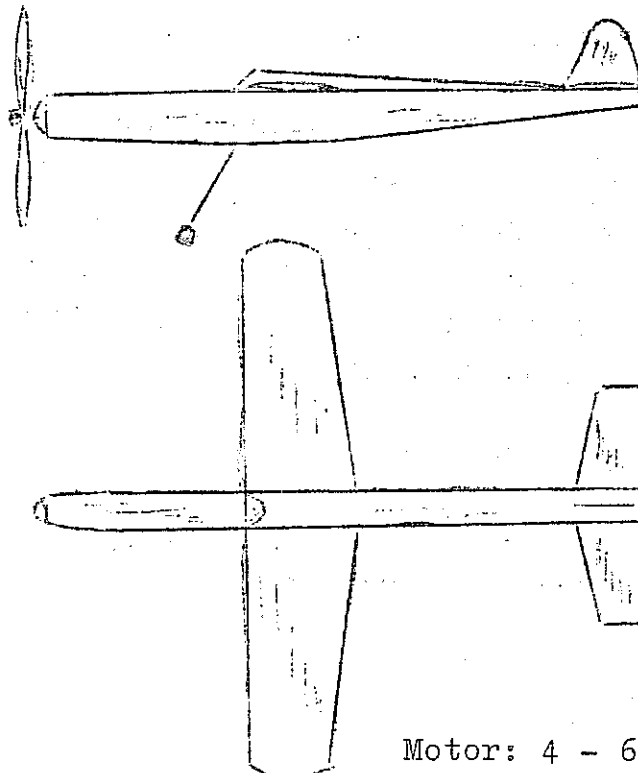
2 typische Zimmermannschaftsrenner



Material meist
1,5 mm Balsa

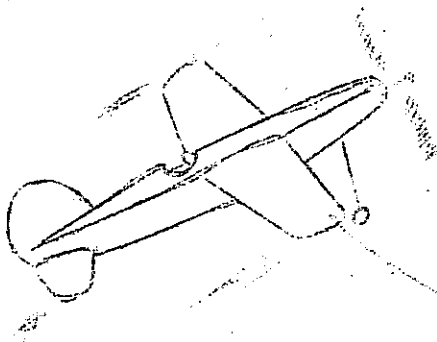
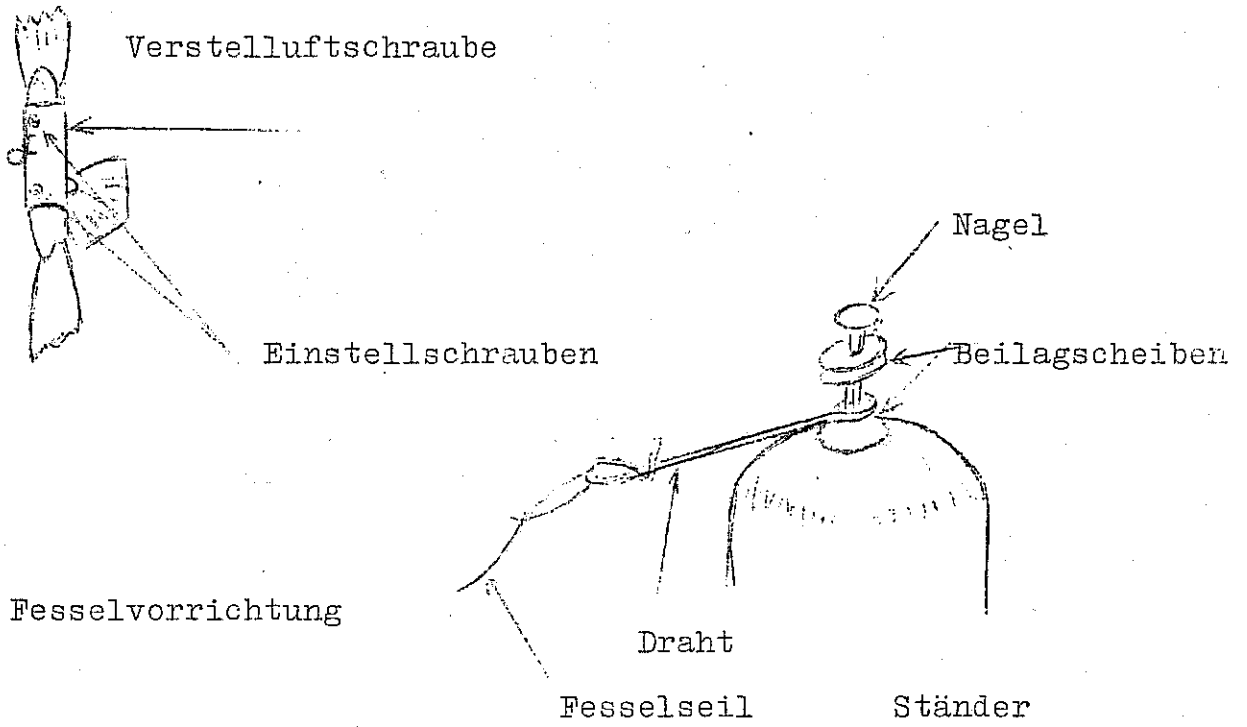
Käufliche Plastikpropeller

18 - 20 cm \varnothing

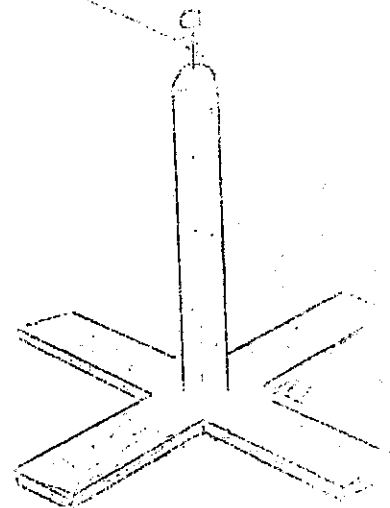


Motor: 4 - 6 Fäden

1 x 6 Gummi



So etwa sehen die Zimmermannschaftsrenner
im Flug aus.



Flugmodell - Weltrekorde

Absolute Rekorde:

Dauer: 9 Stunden 4 Minuten
Jan B.Barher, Neuseeland, 9.10.1960

Entfernung: 378,756 km
Eugen Borisjevic, USSR, 14.8.1962

Höhe: 4152 m
Georg Ljubuskin, USSR, 13.8.1947

Geschwindigkeit: 301 km/h
Ivan Ivanikov, USSR, 5.9.1958

Klassenrekorde:

Klasse F - 1 - A Freiflug - Gummimotormodelle:

Nr. 1 Dauer: 1 Stunde 27 Minuten 17 Sekunden
Kiraly Michal, Ungarn, 28.8.1951

Nr. 2 Entfernung: 50,260 km
Georg Benedek, Ungarn, 20.8.1947

Nr. 3 Höhe: 1442 m
Roland Poich, Ungarn, 31.8.1948

Nr. 4 Geschwindigkeit: 107,080 km/h
Vladimir Davidov, USSR, 11.7.1940

Klasse F - 1 - B Freiflug - Verbrennungsmotormodelle

Nr. 5 Dauer: 6 Stunden 1 Minute
Igor Kulakovskij, USSR 6.8.1952

Nr. 6 Entfernung: 378,756 km
Eugen Borisjevic, USSR, 14.8.1952

Nr. 7 Höhe: 4152 m
Georg Ljubuskin, USSR 13.8.1947

Nr. 8 Geschwindigkeit: 129,768 km/h
Eugen Stiles, USA 20.7.1949

Klasse F - 2 - A Freiflug - Gummimotor-Hubschrauber:

Nr. 9 Dauer: 7 Minuten 43 Sekunden
Geza Egervavy, Ungarn, 13.6.1950

Nr.10 Entfernung: 605.10 m
Grandesso Pelezi, Italien 27.7.1958

Nr. 11 Höhe: 205,12 m
Grandesso Pelezi, Italien 27.7.1958

Nr.12 Geschwindigkeit: nicht besetzt.

Klasse F - 2 - B Freiflug - Verbrennungsmotor-Hubschrauber:

- Nr.13 Dauer: 57 Minuten 37 Sekunden
Boris Borisov, USSR, 18.8.1959
- Nr.14 Entfernung: 20,100 km
Boris Borisov, USSR, 18.8.1959
- Nr.15 Höhe: 2128 m
Boris Borisov, USSR, 18.8.1959
- Nr.16 Geschwindigkeit: unbesetzt.

KLASSE F - 3 Freiflug - Segelflugmodelle

- Nr.17 Dauer: 4 Stunden 58 Minuten 10 Sekunden
Momcilovic, Jugoslavien, 15.5.1960
- Nr.18 Entfernung: 139,8 km
Ferent Szomdany, Ungarn, 23.7.1951
- Nr.19 Höhe: 2364 m
Georg Benedek, Ungarn, 23.5.1948

Klasse F - 1 - B Fernsteuerflug - Verbrennungsmotormodelle

- Nr. 20 Dauer: 5 Stunden 28 Minuten 57 Sekunden
Kenneth A. Willard, USA 15.4.1958
- Nr.21 Entfernung in
gerader Linie: 182,123 km
Nikolaj Malikov, USSR, 8.6.1962
- Nr.22 Höhe: 2250 m
Nikolaj Malikvo, USSR, 26.7.1961
- Nr.23 Geschwindigkeit: 198,904 km/h
Robert Duchan und Jack Blutley, USA, 19.11.1960
- Nr.31 Entfernung in
geschlossener Bahn: 100 km
Nikolaj Malikov, USSR, 31.5.1962

Klasse F - 3 - Fernsteuerflug - Segelflugmodelle:

- Nr. 24 Dauer: 9 Stunden 4 Minuten
Jan B.Barber, Neuseeland, 9.10.1960
- Nr.25 Entfernung: 6300 m
Nikolaj Malikov, USSR 22.8.1959
- Nr.26 Höhe: 603 m
Nikolaj Drojin, USSR, 6.6.1959

Klasse F - 1 - B Fesselflug-Verbrennungsmotormodelle

- Nr.27 Motor bis 2,5 ccm: 246,070 km/h
Zbynek Pech, CSSR, 11.9.1960
- Nr.28 Motor 2,5 bis 5 ccm: 253 km/h
Boyd Shelton und B.C.Harris, USA 23.7.1958
- Nr.29 Motor 5 bis 10 ccm: 274 km/h
Robert Landerdale und Don Jehlik, USA
24.7.1958
- Nr.30 Düsentriebwerk: 301 km/h
Ivan Ivanikov, USSR, 5.9.1958

C.Y.

Neuheiten:

Die englische Zeitschrift "Model Aircraft" erscheint mit Nr.1 des neuen Jahres in neuem und größerem Format. Das neue Format entspricht etwa Din A/4. Durch diese Neuerung können auch größere Baupläne gebracht werden.

Ebenfalls im neuen Gewand erscheint die technische Zeitschrift "Letecký Modelár", die sich ab Heft 1/63 nurmehr "Modelár" nennt. Es sind jetzt zusätzlich zum Flugmodellbau auch Schiffs-, Auto- und Eisenbahnmodellbauteile enthalten.

Plastikmodelle von Flugzeugen waren bisher mehr oder weniger nur als Stand- oder Anschauungsmodelle gedacht. (Ausgenommen die flugfertigen Modellflugzeuge mit eingebautem Motor.) In Amerika wurden jetzt diese Standmodelle (Lindbergh, Ravell usw.) besonders die von Jagdflugzeugen und in größeren Maßstäben (1:48 oder 1:36) von Modellbauern leicht umgebaut und mit den kleinen Cox Motoren von 0,16 oder 0,32 ccm Inhalt im Fesselflug zum Fliegen gebracht. Dabei hat sich herausgestellt, daß diese Modelle tatsächlich recht gut fliegen und ziemlich schnell sind. Die Änderungen beziehen sich auf weglassen von gewichtigen Innenteilen, Verlängerungen der Fahrwerke, damit die Luftschranken der Motoren bei Start und Landung nicht am Boden streifen. Eventuell werden auch die Höhenruder vergrößert. Die umgebauten Modelle werden mit 6 - 10 m langen Leinen geflogen und wirken sehr echt. Bei Aussetzen des Motors müssen sie allerdings schnell gelandet werden, denn im Gleitflug ist nicht viel drinnen.

Max Hacklinger, der 1961 bei der Weltmeisterschaft einen inoffiziellen Rekord von 44 Min. 20 Sek. im Saalflug aufstellte und 1962 den 2. Platz bei der Weltmeisterschaft erzielte, führte in Cardington auch drei kleine Saalflug-Hangsegler vor. Es waren 3 Nurflügel mit etwa Zanoniform in üblicher Saalflugmanier (dünne Balsaleisten, Microfilm)

gebaut. Alle drei hatten in einem Zigarrenkistchen Platz. Das Hangsegeln ging so vor sich, daß Hacklinger den Deckel des Kistchens als Hang benützte, welchen er in einem Winkel von etwa 45 Grad hielt und damit knapp unter den Modellen daherging. Die über den Deckel streichende Luft wirkte wie die über einem Hang streichende Luft. Die Geschwindigkeit der Modelle liegt unter 1,5 km/h.

L. M. Cox "Mercedes Benz"

Als technischer Leckerbissen präsentiert sich uns das Modell des erfolgreichen Mercedes Benz W 196 Grand Prix Rennwagens aus der erfolgreichen Ära 1954 - 56. Das Plastikmodell von Cox ist bestechend schön und sehr farbenprächtig, auch wenn die rote Karrosserie nicht den Tatsachen entspricht, so wird dieser kleine Fehler durch vernickelte Speichen, Auspuff und Lenkrad wieder wettgemacht. Ein Motor von 0,8 ccm treibt den 34 cm langen Rennwagen an und verleiht ihm eine beachtliche Geschwindigkeit.

Sehen wir uns aber die technischen Details etwas näher an: Die Motorhaube ist aufklappbar und wird vom Lenkrad festgehalten. Wird dieses zurückgezogen, so läßt sich die Haube öffnen. Unter der Haube sehen wir zunächst die gefederte Vorderachse. Die Räder sind nicht lenkbar, doch dient dies der Sicherheit, denn der Wagen kann bei gefesselter Fahrt nicht so leicht ins Seil kommen. An einem Flansch ist der Motor befestigt. Dieser ist mit einer Auspuffdrossel versehen, die manuell den Erfordernissen entsprechend eingestellt werden kann. Läßt sich damit die Geschwindigkeit in gewissen Grenzen regeln, so soll auch noch ein sehr wesentlicher Vorteil dieser Anordnung nicht übersehen werden. Bei geschlossener Drossel läuft der Motor sehr leise und man kann den Renner auch in der Nähe von bewohnten Gebieten, praktisch in jedem Hinterhof, fahren lassen, ohne mit den Nachbarn oder der Polizei in Konflikt wegen Lärmerzeugung, zu kommen! Am Motor ist auch ein Gebläserad angebracht. Dieses dient zur Kühlung des Motors, besonders am Stand und vermeidet ein Überhitzen des Motors sowie Durchbrennen der Glühkerzen. Dann sieht man noch ein Stück der Kardanwelle. Um diese ganz zu sehen, muß der hintere Rumpfbortteil abgenommen werden. Nun liegt die ganze Kardanwelle vor uns. Sie ist an beiden Enden mit Gelenken versehen und geht ins Untersetzungsgetriebe auf der Hinterachse über. Dieses Getriebe hat eine Untersetzung von rund 3:1 und verleiht damit dem Wagen eine gute Beschleunigung, ohne daß der Motor beim Start zu sehr abgebremst wird. Auch

ergibt sich dadurch eine bessere Anpassung der Motorleistung an den doch relativ großen und schweren Wagen.

Die Hinterachse ist ebenfalls gefedert. Darum auch die beiden Kardangelenke. Durch diese Allradfederung bleibt der Wagen bei kleineren Unebenheiten auf dem Boden ohne ins Hupfen zu kommen.

Die Reifen sind aus schwarzem Vynilplastik. Sie sind etwas härter als Gummireifen, können aber beim Start leichter durchrutschen, wodurch das Anfahren ohne Anstoß erleichtert wird. Scheinen auch die Räder etwas lose auf den Achsen zu sein, so ist dies ein Geheimnis der guten Verbindung zwischen den Plastik- und Metallteilen und wirkt sich im Betrieb nicht nachteilig aus.

Das Anwerfen des Motors geht verhältnismäßig einfach vor sich. Es ist zu achten, daß der Motor nicht zu Beginn "ersäuft" wird. Darum empfiehlt es sich, vor dem Füllen des Tanks bereits die Glühkerzenlampe anzuschließen, dann den Tank füllen, einige Tropfen Treibstoff in den Auspuff und sofort mit dem Anwerfen beginnen. Zum Anwerfen dreht man am besten das linke Hinterrad von Hand aus durch. Das linke deshalb, weil es vom Öl aus dem Auspuff frei bleibt, während das rechte doch ziemlich schlüpfrig wird. Der "Dreh" muß etwas geübt werden, dann geht der Anwurfvorgang sehr rasch und einfach vor sich. Sollte der Motor einmal wirklich "ersäuft" werden, so öffnet man den Auspuff und stellt den Wagen auf den Kopf. Dadurch rinnt der überschüssige Treibstoff ab und der Startvorgang kann wiederholt werden. Bei offenem Auspuff erreicht der Mercedes eine beachtliche Geschwindigkeit, doch ist diese auch bei gedrosseltem Motor nicht zu verachten. Freifahren sollte man den Renner nicht lassen, denn auch wenn er sehr robust ist, so ist es doch schade, wenn er beschädigt oder zerstört wird, oder gar davonfährt. Mit dem Mercedes Benz haben wir ein technisches Spielzeug vorliegen, welches nicht nur bestechend schön aussieht, sondern sich auch im praktischen Betrieb bestens bewährt. Von der Firma wurde ein Testfahrzeug über 800 Kilometer gefahren, was bestimmt für die Qualität dieses Erzeugnisses spricht.

C.Y.

Ergebnisse des Wettbewerbes des ASV/Ikaros in Zweitweg am 6.u.7.10.1962

A 2 - Segler

1.)	Leitner Gerhard	ÖMV-Wien	159	180	180	180	180	879
2.)	Keinrath Hans	ÖMV-Feldbach	155	180	180	180	180	875
3.)	Wagner Horst	UMFC-Salzburg	158	180	180	175	180	873
4.)	Czepa Oskar	UMFC-Wien	147	165	180	128	180	800
5.)	Lemmerer Math.	UMFC-Wörschach	166	89	178	180	180	793
6.)	Koller Manfred	UMFC-Salzburg	134	177	146	180	152	789
7.)	Stieg Josef	UMFC-Wörschach	151	180	96	180	180	787
8.)	Nisslmüller Manfr.	ÖMV-Wien	180	180	95	180	150	785
9.)	Meusburger Harald	UMFC-Salzburg	113	180	180	170	140	783
10.)	Hach Walter	ÖMV-Wien	145	180	150	108	170	763
11.)	Haiden	UMFC-Graz	121	180	125	180	154	760
12.)	Auer Thomas	Askö-Liezen	180	180	85	180	124	749
13.)	Schwarz Helmut	UMFC-Salzburg	172	92	180	116	177	737
14.)	Lex Johann	ÖMV-Judenburg	133	180	180	94	147	734
15.)	Peer Kajetan	Askö-Liezen	180	89	180	180	103	732
16.)	Horčička V.	UMFC-Salzburg	130	100	180	180	137	727
17.)	Zitko	Weise Möve Wels	136	180	90	175	132	713
18.)	Hirsch Bernhard	ÖMV-Knittelfeld	113	180	170	68	180	711
19.)	Tommel Ernst	UMFC-Wien	99	180	135	108	180	702
20.)	Lemmerer Erich	UMFC-Wörschach	162	180	56	180	123	701
21.)	Grünbaum Peter	UMFC-Graz	122	122	173	96	166	679
22.)	Kalcher Gottfried	ÖMV-Wien	137	180	82	136	131	666
23.)	Rattenberger Othmar	ÖMV-Judenburg	149	83	180	180	70	662
4.)	Kirchert Gerd	ÖMV-Wien	39	180	180	120	139	658
25.)	Nitsche Gerhard	UMFC-Feldbach	86	79	180	120	180	645
26.)	Nebenführ Karl	UMFC-Graz	106	180	82	180	92	640
27.)	Cebul Karl	ÖMV-Knittelfeld	128	138	180	83	104	633
28.)	Glaser Gerhard	Knittelfeld	107	75	77	180	165	604
29.)	Vollmann Norbert	Askö-Liezen	97	100	96	173	133	599
30.)	Werner Pinsker	ÖMV-Judenburg	118	103	150	133	91	595
31.)	Appel Hans	Askö-Liezen	100	93	135	180	63	571
32.)	Schmied Peter	Askö-Liezen	59	21	174	180	92	526
33.)	Hirtenfellner Anton	ÖMV-Wien	87	41	84	107	66	385
34.)	Stanzinger Emil	Askö-Liezen	F 4	125	87	108	67	391
35.)	Nowak Gerhard	ÖMV-Knittelfeld	72	26	91	80	75	344
36.)	Russ Manfred	ASV-Puch	23	10	180	77	42	332

37.) Peer Bruno	Askö-Liezen	41	74	47	87	75	324
38.) Lauschmann	ÖMV-Judenburg	-	42	150	53	73	318
39.) Hirtenfellner A. sen.	ÖMV-Weiz	59	25	48	75	109	316
40.) Hiebler Sebastian	ÖMV-Weiz	95	52	27	32	71	277
41.) Walzl	ASV-Puch-Graz	2	7				9
42.) Lichtenegger Peter	ASV-Puch	5	4				9

A 2 - Jugend

1.) Rattenberger Othmar	ÖMV-Judenburg	149	83	180	180	70	662
2.) Schmied Peter	Askö-Liezen	59	21	174	180	92	526
3.) Stanzinger Emil	Askö-Liezen	F 4	125	87	108	67	391
4.) Hirtenfellner A. jun.	ÖMV-Weiz	87	41	84	107	66	385
5.) Peer Bruno	Askö-Liezen	41	74	47	87	75	324
6.) Lauschmann	ÖMV-Judenburg	-	42	150	53	73	318

A 2 - Mannschaftswertung

1.) UMFC-Salzburg	2445
2.) ÖMV-Wien	2427
3.) UMFC-Wörschach	2281
4.) UMFC-Wien	2240
5.) ÖMV-Liezen	2080
6.) UMFC-Graz	2079
7.) ÖMV-Judenburg	1991
8.) ÖMV-Knittelfeld	1948
9.) ÖMV-Weiz	1367
10.) ÖMV-Liezen-Jugend	1241

A 1 - Segler

1.) Keinrath Hans	ÖMV-Feldbach
2.) Kirchert Gerd	ÖMV-Wien

Wakefield

1.) Wagner Horst	Umfc-Salzburg	180	180	180	180	180	900
2.) Grünbaum Peter	UMFC-Graz	180	148	180	112	180	800
3.) V. Hericka	Salzburg	180	180	180	123	122	785
4.) Mohringer Erich	UMFC-Graz	180	41	131	147	169	668
5.) Mittendrein Helmut	ASV-Puch	94	180	115	43	139	571
6.) Kirchert Gert	ÖMV-Wien	72	77	118	111	139	517

7.) Kocjan Franz	ASV-Puch	105	78	78	68	79	408
8.) Hohenberg Günter	UMFC-Graz	-	113	180	-	-	293
9.) Sbaschnigg Johann	Puch	148	F				148

MOTORFREIFLUG

1.) Keinrath Hans	ÖMV-Feldbach	180	178	154	155	180	847
2.) Höbinger	UMFC-Baden	180	101	107	180	180	748
3.) V.Horcicka	UMFC-Salzburg	180	96	180	90	180	726
4.) Ebner	Baden	77	93	152	180	180	682
5.) Stark	UMFC-Baden	178	101	125	122	136	662
6.) Wagner Horst	UMFC-Salzburg	18	80	4	78	37	217
7.) Peer	Liezen	-	-	-	77	90	167
8.) Hohenberg Günther	UMFC-Graz	94	-	-	-	-	94

Nachstehend bringen wir Ihnen eine Abschrift eines Schreibens der Post-u.Telegraphendirektion zu Ihrer Kenntnissnahme!

A b s c h r i f t

Post- und Telegraphendirektion für Wien, Niederösterreich u.Bgld. in Wien als Fernmeldebehörde I. Instanz

Z. 139910-15F/1962

Wien, am 23.Jänner 1963

An den Österreichischen Modellsportverband

in W i e n
=====

Im Nachhang zu unserem Schreiben vom 18.12.1962, gl. Zahl, weisen wir darauf, daß gemäß § 7 Abs. 1 lit.a der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 18.9.1961 über Privatfernmeldeanlagen, BGBl. Nr. 239/1961, der Antrag auf Erteilung einer Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb einer Privatfernmeldeanlage bei physischen Personen auch die Angabe der Geburtsdaten, der Staatsbürgerschaft und des Berufes enthalten muß.

Wir ersuchen daher, die Käufer von Funkgeräten auf diese Bestimmungen aufmerksam zu machen, damit Verzögerungen in der Erteilung der Bewilligung vermieden werden können.

Für den Präsidenten:

Dr.Kleinowitz e.h.

F.d.Richtigkeit

d.Ausfertigung: Ransch e.h.

Jahresbericht 1962 des Landesverbandes Steiermark - ÖMV -

In der Steiermark brachte das Jahr 1962 in der Entwicklung des Flugmodellportes einen Trend zur Breitenarbeit. Die Baugruppen wurden angehalten, von sich aus Bewerbe durchzuführen, um so auch ihre organisatorischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und darüber hinaus noch einen Stab von geschulten Funktionären heranzubilden.

Da der ÖMV leistungsmäßig die stärkste Modellflugorganisation in der Steiermark ist, hat er auch die dankbare oder undankbare Aufgabe im Rahmen des Aero-Klubs fast alle Bewerbe durchzuführen und auch für Bewerbe in anderen Bundesländern (Staatsmeisterschaften und Bundesmeisterschaften) Funktionäre zu stellen. Da der Flugmodellsport sehr viele Sparten hat, bedeutet das für viele eine erhebliche zeitliche Belastung. Steiermark ist auch das einzige Bundesland, das alle Bewerbe in allen Modellflugsparten durchführt und überall dort, wo es möglich ist, auch eine Jugendklasse in den Bewerb einbaut.

Baugruppen des ÖMV in der Steiermark:

ASV Puch Ikaros	ÖMV Judenburg
ÖMV Liezen	ÖMV Feldbach
ÖMV Weiz	ÖMV WSV Waagner Biro
ÖMV Knittelfeld (Gewerk. Jugend d. Eisenbahner)	Red Star Knittelfeld (Fernsteuermodellbaugruppe)

Insgesamt 85 Mitglieder

Prüfungen:

50 C-Prüfungen 12 B Prüfungen 15 A Prüfungen 8 Silber C-Prüfungen

Durchgeführte Meisterschaften und beschickte Bewerbe:

Steir. Landesmeisterschaften in allen Klassen.

Kadermeisterschaften im Fesselflug in Wien.

Staatsmeisterschaften in Radio Control in Langenleobarn.

Seglerbewerb in Zeltweg, ÖMV Judenburg.

Staatsmeisterschaften im Freiflug Wiener Neustadt.

Magnetseglerbewerb in Liezen, ÖMV Liezen.

3. Internat. Dolomitenpokalfliegen in Lienz.

Freiflugbewerb um den Preis der Stadt Graz in Zeltweg, ASV Puch.

ASKÖ Bundesmeisterschaften im Freiflug in Wr. Neustadt.

Rangliste:

Steir. Landesmeisterschaften im Fesselflug:

Klasse FM 2. Platz Kropf - Hengsberger

Klasse FK 2. Platz Kropf ASV Puch

Steir. Landesmeisterschaften im Freiflug:

- Klasse Wakefield 3. Platz Mittendrein, ASV Puch
4. Platz Jantscher, ASV Puch
- Klasse Motorfreiflug: 1. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
2. Platz Peer, ÖMV Liezen
3. Platz Fenz, ASV Puch
- Klasse Segler: 1. Platz Hirsch, ÖMV Knittelfeld
2. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
3. Platz Lex, ÖMV Judenburg
4. Platz Hirtenfellner, ÖMV Weiz
- Mannschaft (Segler): 1. Platz Gewerk. Jugend (ÖMV) Knittelfeld
2. Platz ÖMV Judenburg
- Jugendwertung (Segler): 1. Platz Peer Bruno, ÖMV Liezen
2. Platz Hirtenfellner jr. ÖMV Weiz
3. Platz Projer, ÖMV Weiz
- Fernsteuersegler: 3. Platz Projer, ÖMV Weiz
- Fernsteuermotor: 1. Platz Rosenauer, ÖMV Knittelfeld
2. Platz Eckert, ÖMV Knittelfeld
3. Platz Köfler, ÖMV Knittelfeld
- Seglerbewerb in Zeltweg: 2. Platz Hirsch, ÖMV Knittelfeld
4. Platz Köck, ÖMV Knittelfeld
5. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
- Mannschaft: 1. Platz ÖMV Knittelfeld

Staatsmeisterschaften im Freiflug in Wr. Neustadt:

- Klasse Wakefield 6. Platz Sbaschnigg, ASV Puch
- Klasse Motorfreiflug 3. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
10. Platz Peer Kajet, ÖMV Liezen

Magnetseglerbewerb in Liezen:

- Klasse A2/M 1. Platz Auer, ÖMV Liezen
2. Platz Peer, ÖMV Liezen
3. Platz Appel, ÖMV Liezen

Bewerb um den Preis der Stadt Graz:

- A2 Segler 2. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
- Motorfreiflug 1. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
- Segler (Jugend) 1. Platz ÖMV Judenburg, Rattenberger
2. Platz Schmied ÖMV Judenburg
3. Platz Stanzinger, ÖMV Judenburg

ASKÖ Bundesmeisterschaften im Freiflug in Wr. Neustadt:

Klasse Segler	5. Platz Lex, ÖMV Judenburg
	7. Platz Kalcher, ÖMV Weiz
Motorfreiflug	1. Platz Keinrath, ÖMV Feldbach
	4. Platz Fenz, ASV Puch
Wakefield	2. Platz Fenz, ASV Puch
	4. Platz Kocjan, ASV Puch

Zur Rangliste kann abschließend gesagt werden, daß der erfolgreichste Steirische Modellflugsportler 1962 Hans Keinrath vom ÖMV Feldbach ist. Er konnte sich in 5 Bewerben achtmal auf 1. bis 5. Plätze platzieren. Keinrath ist auch im Kader zur Weltmeisterschaft 1963 in den Freiflugklassen, die im Herbst 1963 in Wr. Neustadt abgehalten wird.

Geplante Bewerbe für 1963:

20. - 21.4.1963 ÖMV Weiz in Weiz, Flugplatz: JUGENDBEWERB IN ALLEN FREIFLUGKLASSEN

27. - 28. 7.1963 ÖMV Judenburg: Seglerbewerb in Zeltweg, Mannschaft und Jugend

8. September 1963 ÖMV Liezen in Liezen: Magnetseglerbewerb.

Preis der Stadt Graz in Zeltweg: Veranstalter ASV Puch, Termin noch offen.

Anfang 1963 wird mit dem Bau der Startbahn in Weiz begonnen. Mit dieser Startbahn bekommen die steirischen RC-Modellsportler nun endlich eine Anlage, die allen Ansprüchen gerecht wird und die ein gutes und richtiges Training und Fliegen ermöglicht.

Der Landesverband Steiermark hat 14 Leistungsprüfer, deren Lizenz allerdings mit Ende des Jahres 1962 abgelaufen ist. Für 1963 werden für Leistungsprüfer Kurse veranstaltet und es wird am Ende des Kurses von jedem Leistungsprüfer ein Befähigungsnachweis als Leistungsprüfer verlangt. Es hat sich nämlich gezeigt, daß etliche Leistungsprüfer eine "Dachrinne" nicht von einem "Modellflugzeug" unterscheiden können.

Landesobmann
Herbert Haberl