

MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU



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

ASKÖ-Bundesfest

März - April
1963

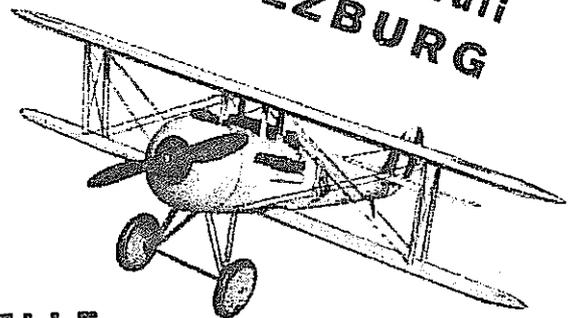
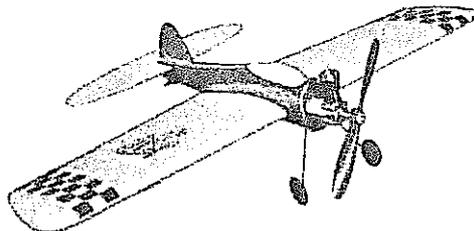
ASKÖ-Bundesmeisterschaften



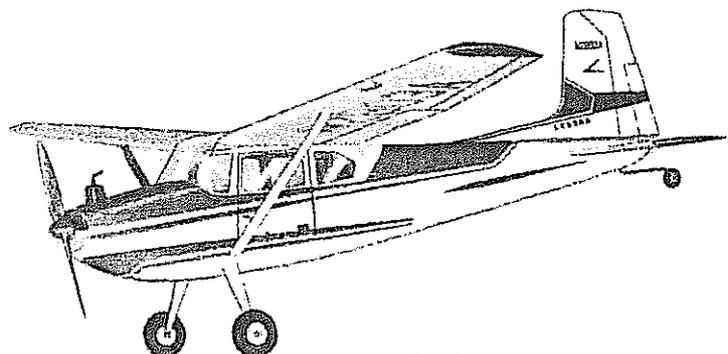
MODELLFLUG



11. bis 14. Juli
SALZBURG



FESSELFLUGMODELLE



RC-MODELLE

Die neuen Modellflug-Prüfungsbestimmungen

Auf vielfachen Wunsch bringen wir die seit Jänner 1963 geltenden

NEUEN BESTIMMUNGEN ZUR ERLANGUNG DER MODELLFLUG-
LEISTUNGSABZEICHEN.

Gerne kommen wir diesem Wunsche nach und hoffen, daß in den Gruppen recht viele Prüfungen geflogen werden. Wir erinnern gleichzeitig, daß der Aero-Club für die geflogenen Prüfungen an die Gruppen Prämien ausbezahlt. Diese sind:

- für eine A-Prüfung S 5.--,
- für eine B-Prüfung " 10.--,
- für eine C-Prüfung " 30.--,
- für eine Silber C-Prüfung " 200.-- und
- für eine Gold C-Prüfung " 1000.--.

Fliegt viele Prüfungen, es liegt in unserem und EUREM eigenem Interesse!

Zu Punkt Leistungsprüfer:

In diesem Jahr können keine Leistungsprüfer mehr ernannt werden. Bei Bedarf sichert EUCH rechtzeitig einen Platz für den Leistungsprüferkurs im Februar 1964.

Edwin Krill e.h.

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB
Sektion Modellflug
Prinz Eugen Strasse 12
W i e n 4

PRÜFUNGSBESTIMMUNGEN FÜR MODELLFLUG

I. Allgemeine Bestimmungen.

1. Alle bisher ergangenen Bestimmungen zur Erlangung von Leistungsabzeichen für Modellflug treten ab sofort außer Kraft.
2. Die Modellflug-Leistungsabzeichen umfassen die fünf Stufen A,B,C,Silber-C und Gold-C. Das Abzeichen ist von runder Form mit blauen Möven auf weißem Grund.

- 3.a. Die Leistungsabzeichen können nur von Mitgliedern des Österr. Aero-Club erworben werden.
- b. Die Erwerbung bzw. Anerkennung kann nur in der Reihenfolge A,B,C,Silber-C, Gold-C erfolgen.
- c. Die Abzeichen A,B,C können käuflich erworben werden. Die Abzeichen Silber-C und Gold-C sind mit einer Nummer versehen und werden zusammen mit einer Urkunde dem Bewerber verliehen.
4. Sämtliche Flugmodelle, mit denen die Bedingungen erflogen werden, müssen vom Bewerber selbst gebaut worden sein und auch von ihm gestartet bzw. geflogen werden.
5. Für die Abnahme sämtlicher Prüfungen ist ein Leistungsprüfer erforderlich.
- 6.a. Segel-, Kolbenmotor-, Gummimotor-, Saalflug-, Fernsteuerungs- und Fesselflugmodelle sind zugelassen, soweit ihre Gesamtfläche 150 dm², ihr Gesamtfluggewicht 5 kg u.d. Gesamthubraum des oder der Motore 10 ccm nicht übersteigt.
Ausgenommen sind die Klassen Fesselflug-Mannschaftsrennen und Fesselflug-Geschwindigkeitsflug, für die folgende Vorschriften gelten:
Mannschaftsrennen: größter Tankinhalt 10 ccm,
Leinenlänge 15,92 m, gemessen von der Achse des Steuerungsgriffes bis zur Längsachse des Modells.
Geschwindigkeitsmodelle: größter Zylinderinhalt 2,5 ccm,
Leinenlänge 15,92 m (wie oben). Beim Geschwindigkeitsflug muß der Steuerungsgriff während des Wertungsfluges in der Gabel des Mastes bleiben.
- b. Beim Fesselflug-Mannschaftsrennen erhält sowohl der Pilot als auch der Mechaniker die C-Prüfung bestätigt. Bei der Prüfungseinreichung muß jeweils angegeben werden, ob der Bewerber PILOT oder MECHANIKER war.
Auf alle Fälle muß auch in der Klasse der BEWERBER der Erbauer des Modelles sein.

II. Fliegerische Bedingungen

A-Prüfung

<u>Modellart</u>	<u>Flüge</u>	<u>Leistung</u>	<u>Anmerkung</u>
<u>Freiflugmodelle</u>			
Segler Hand	5	mind.60 Sek. je Flug	
Segler Hochstart	5	detto	Schnurlänge frei
Kolbenmotormodelle	5	detto	Motorlftz. frei
Gummimotormodelle	5	detto	Gummigewicht frei
<u>Fernsteuermodelle</u>			
Segler	5	detto	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	detto	Motorlftz. frei
<u>Fesselflugmodelle</u>			
<u>Alle Klassen</u>	5	Bodenstart-mind. 5 Horizontalrunden- Landung	

B-Prüfung

<u>Modellart</u>	<u>Flüge</u>	<u>Leistung</u>	<u>Anmerkung</u>
<u>Freiflugmodelle</u>			
Segler Hang	5	mind. 120 Sek. je Flug	
Segler Hochstart	5	wahlweise mind. 120 Sek. je Flug mind. 40 Sek. je Flug	Schnurlänge frei Schnurlänge 18 m
Kolbenmotormodelle	5	mind. 120 Sek. je Flug	Motorlfzt. max. 15 sek.
Gummimotormodelle	5	detto	Gummigewicht frei
<u>Fernsteuermodelle</u>			
Segler	5	detto	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	detto	
Das Flugmodell muß während des Fluges deutlich sichtbar ferngesteuert werden. <u>Bruchfreie Landung!</u>			
<u>Fesselflugmodelle</u>			
Mannschaftsrennen	5	je Flug 100 Runden unter 10 Min. Dauer	
Geschwindigkeit	5	je Flug 10 Runden unter 36 Sek.	Gabel ist Pflicht
Kunstflug	5	Bodenstart-3 Horizon- talrunden 2 Looping - 2 liegende Acht, bruch- freie Landung	

C-Prüfung

<u>Modellart</u>	<u>Flüge</u>	<u>Leistung</u>	<u>Anmerkung</u>
<u>Freiflugmodelle</u>			
Segler Hang	5	mind. 300 Sek. je Flug	
Segler Hochstart	5	wahlweise mind. 180 Sek. je Flug mind. 65 Sek. je Flug	Schnurlänge 50 m Schnurlänge 18 m
Kolbenmotormodelle	5	mind. 180 Sek. je Flug	Motorlfzt. max. 15 Sek.
Gummimotormodelle	5	mind. 180 Sek. je Flug	Gummigewicht frei
Saalflugmodelle	5	mind. 6 Min. je Flug	
<u>Fernsteuermodelle</u>			
Segler	5	das jeweilige Wettbe- werbsprogramm laut Code Sportif mit einer Lan- dung im 50 m Kreis	Schnurlänge frei Handstart erlaubt
<u>Fesselflugmodelle</u>			
Mannschaftsrennen	5	je Flug 100 Runden max. 6 Min. Dauer (360 Sek.)	
Geschwindigkeit	5	je Flug 10 Runden unter 24 Sek. Dauer	Gabel ist Pflicht
Kunstflug	5	das jeweilige Wettbe- werbsprogramm laut Code Sportif	

5. Werden während der Ausübung der Prüfertätigkeit bei einem Leistungsprüfer fachliche Mängel oder unkorrekte Handlungsweisen festgestellt, so wird die Lizenz eingezogen und der Verein kann einen neuen Anwärter für die nächste Schulung namhaft machen.

Wien, im Jänner 1963

Bundessektion Modellflug
Oberste Nationale Flugsportkommission

=====

A S K Ö - BUNDESMEISTERSCHAFTEN IM MODELLFLUG

=====

Unsere Bundesmeisterschaften werden in diesem Jahr im Rahmen des

A S K Ö - B U N D E S F E S T E S

vom 11. - 14. Juli 1963 in Salzburg durchgeführt.

Es gelangen die Sparten FESSELFLUG und RADIO CONTRAOL zur Austragung.

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

Allgemeine Bestimmungen siehe Ausschreibung f.d.ASKÖ-Bundesfest.

Technische Bestimmungen:

Radio control

Es werden die Kategorien RC I, RC III und RC IV nach den internationalen Bestimmungen geflogen. Jedes teilnehmende Bundesland hat mindestens einen Punkterichter zu stellen.

Fesselflug

Klasse FK ... Kunstflug (AMA-Programm). Es werden 3 Durchgänge geflogen, von denen die zwei besten für die Endwertung herangezogen werden.

Klasse FM ... Mannschaftsrennen

Es werden drei Durchgänge geflogen. Der BESTE zählt für die Endwertung. Es muß in Gabel geflogen werden. Den Standard-Treibstoff stellt die Wettbewerbsleitung. Es sind auch Dieselmotoren zugelassen.

Klasse CD ... Concourse d'elegance (Schönheitsklasse)

Diese neue Klasse wird erstmalig geflogen bzw. durchgeführt. Es handelt sich dabei ausschließlich um naturgetreue Fesselflugmodelle ohne jede Begrenzung mit ein oder mehreren Motoren. Es sollen dabei alle diejenigen Modellsportler zum Zuge kommen, die Freude an naturgetreuen Flugmodellen haben.

Es folgt eine dreifach - Wertung:

1. Schönheits- und Bauwertung

a) Beurteilung durch das Publikum

Die Modelle sind bereits ab 8. Juli 1963 im Salzburger Rathaus ausgestellt. Pro abgegebene Stimme wird ein Punkt gegeben.

b) Bauprüfung - nach folgender Wertung:

Erster Gesamteindruck	maximal	50 Punkte
Oberfläche / Anstrich	"	20 "
Beschriftung	"	10 "
Kabine etc.	"	10 "
Triebwerke-Einbau	"	10 "
Fahrwerk	"	15 "
Sonderpunkte	"	20 "
Bremsen, Federung	"	10 "
Beleuchtung	"	5 "
		<hr/>
		150 Punkte

Je nach Punkteanzahl aus a) und b) wird die Reihung ermittelt. Der Sieger ist Bundesmeister in der Schönheitswertung.

2. Flugprüfung

Es werden 2 Durchgänge geflogen.

a) Start in 2 Minuten pro Motor	maximal	20 Punkte
b) Start aus dem Stillstand (ohne Helfer)"		20 "
c) Startausführung	maximal	10 "
d) 5 Runden Horizontalflug (1-2m)	"	40 "
e) Landeanflug und Landung	"	50 "
f) Sonderpunkte (Abwurf v.Fallschirm etc)	"	30 "

Je nach Punkteanzahl wird die Reihung ermittelt. Der Sieger ist Bundesmeister im Schönheitsflug.

3. Kombinationswertung

Die Summe der Platzzahlen aus 1 + 2 ergibt die Kombinationsreihung, wobei der Teilnehmer mit der niedrigsten Platzzahlsumme Sieger und Bundesmeister in der Kombinationswertung ist. Bei gleicher Punktezahl rangiert der Teilnehmer mit der besseren Schönheitswertung voran.

WICHTIG FÜR ALLE TEILNEHMER IN DER KLASSE CONCOURSE D'ELEGANCE

Da die Modelle bereits ab 8. Juli abends der Publikumswertung zugänglich gemacht werden sollen, müssen diese Modelle bis spätestens 8. Juli mittags im ASKÖ-Festbüro, Salzburg, Rainerstraße 27/II, Telefon 71623, eingelangt sein. Die Gruppenleiter müssen sich bezüglich des Transportes dieser Modelle mit ihren ASKÖ-Landeskartellen in Verbindung setzen.

Voraussichtliches Programm

Donnerstag, 11. Juli 1963

ab 16,00 Uhr

Flugprüfung in der Klasse CD

Freitag, 12. Juli 1963

Fesselflug: 8,30 - 11,30	1. + 2. Durchgang Kunstflug
11,30 - 13,30	Mittagspause
13,30 - 15,00	3. Durchgang Kunstflug
15,00 - 16,00	1. Lauf, Mannschaftsrennen
16,00 - 17,00	2. Lauf, Mannschaftsrennen

Radio control:

8,00 - 12,30	RC IV, 1. + 2. Durchgang
12,30 - 14,00	Mittagspause
14,00 - 18,00	RC III, 1. + 2. Durchgang

" H e i n z e l m ä n n c h e n "

=====
In einem Sportverband ist es naheliegend, daß der aktive Sportler im Blickfeld des allgemeinen Interesses steht, er allein sich im "Glanze seiner sportlichen Leistungen sonnen" und damit mehr als jeder andere "Vorbild" sein kann!

Selten aber wird jener Funktionäre gedacht, die in aller Stille und mit emsigen Fleiß dazu beitragen, damit den "Aktiven" alle notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, die diese neben dem eigenen Anteil zur Ausübung ihrer Sportart benötigen. Das trifft im besonderen Maße auf den Modellsportler zu. Dieser Vielzahl ungenannter und unbekannter Mitarbeiter - eben "Heinzelmännchen" - angefangen vom Gruppenleiter, den Landes- und Bundesfunktionären, sei gedacht und gedankt für den großen Idealismus, den sie einer Arbeit widmen, welche ihnen keine Möglichkeit gibt, im Blickfeld des allgemeinen Interesses zu stehen und die die wesentlich undankbareren Aufgaben lösen müssen, die in jeder Organisation zum "täglichen Brot" gehören.

Denn unbestritten bleibt, daß der aktive Sportler allein nicht bestehen könnte, abgesehen davon, daß er einfach als Einzelperson, ja sogar in Gruppen kaum die notwendigen Mittel haben dürfte, die insbesondere den Modellsport doch zu einem sehr kostspieligen Hobby machen. Hier muß die gute Organisation helfend einspringen und im Rahmen eines durchdachten Planes in gemeinsamer Arbeit aller "Heinzelmännchen" das bestehende Manko ausgleichen. Der Gemeinschaftsgedanke hat vor allen anderen Überlegungen den Vorzug, ist der gesunde Grundpfeiler für das Gedeihen und die Entwicklung einer Sportorganisation. So betrachtet, dürfen die "Heinzelmännchen" mit Stolz auf das Jahr 1962 zurückblicken, einem Jahr, das den Modellsport erstaunliche Hilfen gebracht hat. Hat der eine Teil der "Heinzelmännchen" dafür gesorgt, daß der Mitgliederstand vermehrt werden konnte - wobei freilich und das muß betont werden, an jene Mitglieder gedacht wird, die alle ihre Pflichten voll erfüllt haben -, so waren es die anderen "Heinzelmännchen", die in aller Stille mit Hilfe des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ein sehenswertes Netz von Modellflugplätzen in ganz Österreich - denn wir

haben fast in jedem Bundeslande einen eigenen Modellflugplatz - aufgebaut haben und als hübsche Abrundung immerhin die Einrichtung von vier Lehrwerkstätten erreichen konnten.

Die Bundesleitung war dabei bemüht, den Gedanken der guten Gemeinschaft in der Praxis dadurch zu beweisen, daß bei der Verteilung der zu errichtenden Modellflugplätze jedes Bundesland zum Zuge kommt und nicht im Bundesland Wien, was die Arbeit sehr vereinfachen würde, alle erreichten Mittel einzusetzen. Wir wollen in gemeinsamer Arbeit bekunden, daß der große, das gesamte Staatsgebiet umfassende Modellsportverband im ASKÖ unser Ziel ist und wir nur durch gerechte Förderung der einzelnen Bundesländer auch dieses Ziel erreichen werden.

Damit ist auch schon im GROßEN der Aufgabenkreis für 1963 umrissen und wird nach einem konzeptiven Plan für das Jahr 1963 vorgegangen. Im einzelnen ist allerdings zu sagen:

In Absprache mit maßgeblichen Stellen und im Einvernehmen mit den Funktionären der Organisation ist die Bundesleitung zu der Erkenntnis gekommen, daß nunmehr der "innere Aufbau", die primäre Arbeit bedeutet. D.h., die Bundesleitung will nunmehr helfend in die Gruppenarbeit und die Entwicklung der Modellbaugruppen eingreifen, denn es ist unverkennbar, daß die Modellbaugruppe die "Keimzelle" darstellt, aus der dann sowohl auf dem baulichen, sportlichen und organisatorischen Sektoren, die weitere Entwicklung der Landesverbände und letzten Endes des Gesamtverbandes abhängig ist und wesentlich beeinflußt wird!

Die Bundesleitung hat sich daher entschlossen, im heurigen Herbst nach Beendigung der Freiflugsaison, eine gründliche und gediegene Schulung von Gruppenleitern durchzuführen und richtet an alle bestehenden Gruppen und Landesverbände die dringende Bitte, eine geeignete Anzahl von Funktionären zu wählen, die sich dieser so eminent wichtigen Aufgabe widmen wollen. Die Erfahrung lehrt uns, dort wo ein guter Gruppenleiter ist, ist auch eine gute Modellbaugruppe. Eine weitere sehr wichtige Erkenntnis ist, daß wir unsere Modellbaugruppen nach Tunlichkeit im sogenannten "Zehner-System" organisieren sollen, d.h. eine Modellbaugruppe soll grundsätzlich nicht mehr als 10 - 15 Mitglieder umfassen. Es liegt auf der Hand, daß die Übersicht, die Möglichkeit wirksamer Hilfe und Leitung durch

den geschulten Gruppenleiter bei dieser idealen Anzahl einfacher gewährleistet wird, als bei "Mammutgruppen", die schon eher einem "Verein" gleichen als einer Modellbaugruppe. Weiters muß bedacht werden, wenn auch da und dort einzelne Mitglieder die Möglichkeit zum Bauen im eigenen Heim haben, das Gros der Mitglieder wird immer die "gemeinsame Werkstätte" benötigen und in diesem Falle wird es wesentlich leichter sein kleinere Räume zu erhalten, als große, die zusätzlich wegen der anfallenden Kosten nur schwer gehalten und verwaltet werden können. Wir werden jedoch dieses konzeptive Ziel nur dann erreichen, wenn wir genügend geschulte Gruppenleiter haben und daher der Appell zur Mitarbeit! Nur der Modellsportler darf von sich aus sagen, daß er ein "ASKÖ-Modellsportler" ist, der freiwillig bereit ist, neben dem Wunsche nach persönlicher Betätigung, sein Scherflein für die gemeinsame Arbeit beizutragen, jeder andere Modellsportler, der nur an seine persönlichen Interessen allein denkt, ist wohl auch ein Sportler, aber doch mehr oder weniger ein Nutznießer von Einrichtungen, die nicht für einen sondern für alle geschaffen werden. Die Modellbaugruppe muß jedem Modellsportler die erste Gemeinschaft sein, der er alle seine Kräfte widmet und der Gruppenleiter und dessen Stellvertreter Vorbild in jeder Hinsicht! Die Gruppenarbeit zu fördern und den Gruppenleiter zu unterstützen ist die vornehmste Aufgabe, die der Modellsportler hat, und nur der Modellsportler, der neben einer gediegenen sportlichen Leistung und durch Ablegung seiner sportlichen Prüfungen, beweist, daß er in der Lage ist, eine "neue" Modellbaugruppe zu bilden und zu führen, hat den "Meistergrad" eines Modellsportlers erreicht. Möge daher jeder Modellsportler daran denken, daß erst "die Heinzelmännchen", jene die nicht unmittelbar Nutzen durch die Ausübung des Sportes haben, der Kreis von Idealisten ist, den die "aktiven Sportler" notwendiger brauchen, als sie manchmal glauben und daher müssen wir alle geeigneten Mitarbeiter für diese Aufgaben schulen.

Die Bundesleitung wird im Jahre 1963 bemüht sein, eine genügende Anzahl von weiteren Lehrwerkstätten in allen Bundesländern auszustatten und einzurichten, soferne die Landesfunktionäre oder Funktionäre der Modellbaugruppen den Nachweis einigermaßen geeigneter Räume erbringen. Es kommt also doch sehr darauf an, daß die einzelnen Funktionäre ebenfalls Initiative beweisen, denn wenn auch die Bundesleitung bei den zuständigen Zentralstellen Hilfe erwirken kann, die örtlichen Verhältnisse können nur von den Landes- und Gruppenfunktionären beurteilt werden.

Im besonderen Maße ersucht die Bundesleitung die Werbung neuer Mitglieder zu betreiben, wobei besonders auf die Jugend und die Jugendlichen zu achten ist, denn wir sind eine moderne Sportorganisation, deren Hauptaufgabe es ist, der Jugend eine sinnvolle Gestaltung ihrer Freizeit zu ermöglichen. An die älteren Mitglieder und Sportfreunde darf jedoch das Ersuchen gerichtet werden, sich als führende Funktionäre zur Verfügung zu stellen. Insbesondere ist es durchaus möglich, daß "unterstützende Mitglieder oder Freunde unseres Sportes" sich mehr den organisatorischen Aufgaben widmen und damit den aktiven Sportler entlasten.

Eine der wichtigsten Aufgaben des Jahres 1963 ist und bleibt die Ablegung von Prüfungen, wobei als Krönung die C-Prüfung von ausschlaggebender Bedeutung für die Stärke der Organisation gewertet wird und eine beachtliche Vermehrung von Modellsportlern, die die Modellbaugruppe, den Landesverband und die Bundesleitung zum Nutzer aller Modellsportler bedeuten würde.

Dabei ist es doch so, daß, wenn jeder Funktionär und jeder Modellsportler nur seine selbstverständliche Pflicht und Arbeit leistet, keinem zuviel zugemutet werden muß! Denken wir daran, daß gerade zurzeit nur wenige aktive Funktionäre die ganze Last der Organisationsarbeit tragen und eine der gefährlichsten Krisen zu allen Zeiten immer durch Überlastung einzelner Funktionäre entstehen können. Es wird daher eine der Aufgaben aller Funktionäre sein, den Kreis an Mitarbeitern zu erweitern, damit eine Aufteilung der Arbeit vorgenommen werden kann. Jeder zurzeit tätige und gewählte Funktionär muß es sich angelegen sein lassen, zumindest für sich selbst einen weiteren Funktionär zu gewinnen und mit der Arbeit der Organisation vertraut zu machen. Wer dies nicht tut oder wissentlich unterläßt, schädigt für die Zukunft den gesamten Verband und leistet damit leider nicht die positive Arbeit, die für das Bestehen einer bedeutenden Organisation von entscheidender Bedeutung ist!

Die Bundesleitung sieht auch einen Weg darin, wenn es uns gelingt, die Ehegattinnen von Modellsportlern mehr als bisher für den Modellsport zu interessieren, desgleichen weibliche Helfer zu gewinnen, die, wenn sie nicht aktiv bauen oder den Modellsport als Sport ausüben wollen, sehr viel nützliche Arbeit leisten könnten. Es darf bei diesem Anlasse allen Frauen und Mädchen, die bisher im Kreis der "Heinzelmännchen" so wertvolle Arbeit und Hilfe geleistet haben, herzlichst gedankt werden und die Bitte ausgesprochen werden, auch in Zukunft zu helfen!

Franz Hahofer e.h.
Organisationsreferent

Fesselflugstaatsmeisterschaften 1963

Ein großer Erfolg der A S K Ö - S p o r t l e r

Zum zehnten Male wurden heuer Staatsmeisterschaften für Fesselflug in Österreich ausgetragen. Als Austragungsort wurde wiederum die Modellfluggelände des ÖMV im Wiener Prater gewählt. Relativ schönes Wetter ließ spannende Kämpfe erwarten. So kam es dann auch.

Am 13. April um 15 Uhr war die Eröffnung und halbe Stunde später begannen die Speedflieger mit ihren Durchgängen. Es war "SPANNEND" wie immer bei dieser Kategorie. Die Vorbereitungszeiten zogen sich in die Länge. Der technische Aufwand in dieser Klasse ist enorm. Türk eröffnete den Reigen mit seinem Diesel und baute Fehlstarts. Lischak kam als einziger mit einer Monoline an den Start, aber konnte im ersten Durchgang ebenfalls nur einen Fehlstart landen. Fischer flog als dritter und erreichte 21 Sekunden. Als nächster kam Bugl dran. Sein Flug schien sehr schnell und war es auch. Die Uhren zeigten 20 Sekunden. Eine neue Bestzeit bei einer Staatsmeisterschaft seit Einführung der Spritbeschränkung war geboren. Freundt, der Favorit, erreichte nach einem Fehlstart die Zeit von 20,6 Sekunden. Nitsche, ebenfalls mit einem Diesel am Start erreichte nur 24,5. Im zweiten Durchgang konnte keiner der Teilnehmer außer Lischak seine Zeit verbessern. Lischak zeigte artistisches Können beim Steuern mit dem "Drillbohrer". Auch der dritte Durchgang brachte keine Verbesserung der Zeiten. Vier Teilnehmer flogen mit Glühzündern. Alle Motoren am Start waren Bugl. Ein interessantes Detail am Rande: Werden die Bugl-Glühzündler mit über 10.000 Touren angeworfen, springen sie auch ohne angeklebte Batterie an!!!

Somit war dann der erste Tag zu Ende.

Am Ostersonntag war schönes Wetter. Als erster kam der "Osterhase", der für jeden Teilnehmer ein Geschenk mitgebracht hatte. Dann begannen die Durchgänge der Mannschaftsrenner. Man sah nur Bugl-Diesel am Start. Die Durchgänge wurden flüssig absolviert. Es gab diesmal keine bösen Überraschungen und es wurde auch fair gekämpft. Ab und zu flog ein Modell zwar etwas hoch, jedoch kam es zu keinen Verwarnungen. Einige Mannschaften mußten während des Rennens Luftschrauben wechseln, denn man fliegt wieder Holz. Türk schied schon vor dem Bewerb praktisch aus, denn er hatte beim Training sein

erstes Modell leider restlos am Boden zerstört. Das Ersatzmodell kam dann nicht über die Runden.

Nach dem Mittagessen absolvierten die Kunstflieger ihre Programme. Es wurde recht sauber geflogen und es hatte den Anschein, ob den Teilnehmern das AMA-Programm besser liegen würde als das der FAI. Glücklicherweise ging kein Modell zu Bruch und so war alles eitel Freude. Erwähnenswert ist das beachtliche Können des jüngsten Teilnehmers KAISER aus Salzburg. Noch etwas mehr Routine und er wird immer im Spitzenfeld zu finden sein. Türk flog sein Programm gekonnt wie immer. Mothwurf kam ihm diesmal schon gefährlich nahe.

An Modellen sah man einen altbewährten "Stuka" von Türk, Mothwurf hatte wieder eines seiner eleganten Modelle mit Dreiradfahwerk. Die anderen Teilnehmer setzten den verlässlichen "Nobler" ein. In dieser Klasse kamen nur O.S. Max Motoren zum Einsatz. Damit war auch bereits der zweite Bewerb beendet.

Am Ostermontag wurde bei herrlichem Frühlingswetter nurmehr der letzte Durchgang der Mannschaftsrenner geflogen. Man war allgemein schon auf das Finale gespannt. Es war auch spannend, denn die Modelle waren fast gleichschnell. Bugl begann mit stotterndem Motor und holte dann den verlorenen Boden durch seine Routine auf. Fischer-Nitsche blieben ihm dabei immer knapp auf den Fersen. Kohlrausch-Schmittner hatten etwas Pech, denn der Motor blieb in der vorletzten Runde stehen und das im Gleitflug geschleuderte Modell war natürlich etwas zu langsam um eine bessere Zeit zu erzielen. Auch mit Auftanken wäre es allerdings nicht schneller gegangen. In den Mannschaftsrennern wurden wiederum nur Bugl-Motoren verwendet. Auch die Polyester-Rümpfe und Alu-Schalen von Bugl wurden fast von allen Teilnehmern verwendet. Man konnte die Modelle daher nurmehr an ihrer Dekoration erkennen.

Damit war der Höhepunkt erreicht und es folgte nurmehr die Preisverteilung durch Sek.Leiter Krill. Es wurde wieder darauf hingewiesen, daß der Nachwuchs mehr gefördert werden müsse und mit einem Dank an die Anwesenden, die ihre Osterfeiertage geopfert hatten, gingen die Fesselflugstaatsmeisterschaften 1963 zu Ende

Ergebnisse der Staatsmeisterschaften 1963:

Geschwindigkeitsflug:

1. und Staatsmeister

Bugl. Paul ÖMV-Wien XII	<u>180</u>	171,4	169,8
2. Lischak Wilhelm Union-Baden	o	<u>176,4</u>	o
3. Freundt Heinz ÖMV-Salzburg	<u>174,7</u>	169,8	o
4. Fischer Josef ÖMV-Salzburg	171,4	<u>171,4</u>	o
5. Nitsche Heinz, Union-Feldbach	146,9	o	<u>146,9</u>
6. Türk Helmut ÖMV-Graz	o	o	o

Mannschaftsrennen:

1. und Staatsmeister

Bugl-Kirchert ÖMV-Wien XII	5,42	5,12	4,45
2. Fischer-Nitsche Salzburg-Steiermark	4,52	4,48	4,50
3. Kohlrausch-Schmittner ÖMV-Wien	6,30	5,05	5,16
4. Lischak-Lischak Union-Baden	o	5,35	
5. Kominek-Kominek ÖMV-Wien	5,46	5,42	
6. Stark-Höbinger ÖMV-Berndorf	5,46	6,51	
7. Hofmann-Luger ÖMV-Linz/Urfahr	6,10	6,02	
8. Kropf-Russ ÖMV-Graz	7,42	6,29	
9. Türk-Hengsberger ÖMV-Graz	6,30	o	

Kunstflug:

1. und Staatsmeister

Türk Helmut ÖMV-Graz	1001	1025	1050	2076
2. Mothwurf Ewald Union-Graz	930	1005	964	1969
3. Kaiser Gerhard ÖMV-Salzburg	662	855	867	1723
4. Kropf Johann ÖMV-Graz	212	774	223	997
5. Hofmann Heinrich ÖMV-Linz/Urfahr	334	124	o	458

Landesverband Niederösterreich - Gruppe St.Pölten

Vorschlag zur Durchführung eines RC-Wettbewerbes für Motor-Segler:

Die sich zeigende Tendenz vieler Modellflieger, Ihre RC - Segelflugmodelle mit einem Hilfsmotor auszurüsten, bewegt die Mitglieder unserer Gruppe über die Durchführung eines RC-Wettbewerbes für Motor-Segler zu beraten.

Hiebei soll vor allen Dingen das "HINEINSCHMEISSEN" der Modelle in den Zielkreis, ohne Rücksicht auf Verluste an Modell und RC-Anlage vermieden werden! Es zeigt sich ja auf den bisher durchgeführten Wettbewerben der Klasse RC-IV immer wieder, daß das schönste geflogene Programm durch eine "zu exakte Punktlandung" irgendwie in seinem Gesamteindruck unschön wirkte. Ein schon angesetzter Landeanflug, mit einer relativ hohen Bewertung, in die von uns vorgesehene Landeschneise, würde doch das geflogene Programm schöner abrunden!

Wie wir uns die Bestimmungen und das Programm eines solchen Wettbewerbes vorstellen, soll nachstehend angeführt werden. Wir bitten die Mitglieder anderer Gruppen, die sich mit dieser Sparte befassen, sich mit unseren Vorschlägen auseinanderzusetzen und dazu Stellung zu nehmen.

Vorschlag der Bestimmungen:

- A: Begrenzung des Zylinderinhaltes des Hilfsmotors auf 1,62 ccm.
- B: Motorlauf max. 180 sec.
- C: Offiz. Aufruf drei Minuten bis Start - (ein Fehlstart)
- D: Max. 5 Minuten Flugzeit für das Programm nach Stillstand des Motors.

Vorschlag zum Flugprogramm:

1. Geradeausflug vom Sender gegen den Wind 10 Sekunden.
2. L.- oder R. - 180 Grad zurück zum Sender
3. Liegende Acht über dem Sender L. - od. R. - beginnend
4. zwei vollausgeflogene Steilspiralen
5. Landeanflug, beginnend mit Einflug in die Landeschneise
6. Landung im Landequadrat

Vorschlag zur Bewertung:

Zu B. Motorlauf Überschreitung - Punkte

	Unterschreitung +/-Punkte	Max.	100 Pkt.
1.	5 Pkt.sec.....	"	50 "
2.	Rückflug 180 Grad zum Sender	"	50 "
3.	Liegende Acht über dem Sender	"	150 "
4.	I. Spirale 100 Pkt./II.Spirale 150 Pkt.	"	250 "
5.	Gerades einschweben i.d.Landeschneise geg.d.Wind	"	300 "
6.	Landung im Landequadrat	"	200 "

Höchstanzahl der erreichbaren Punkte Total 1.100 Pkt.

=====

Allgemeine Erläuterung zu dem Vorschlag:

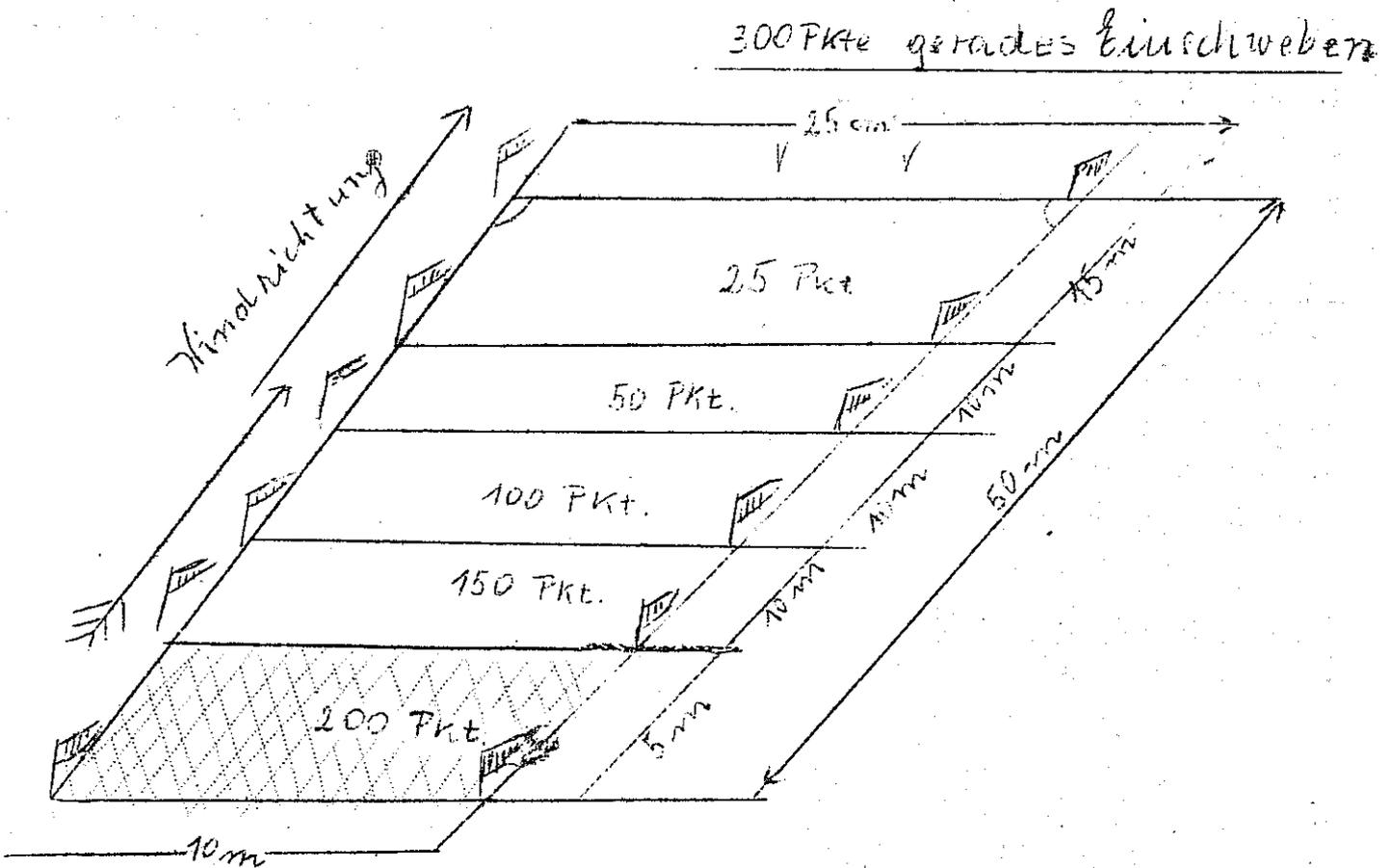
Motoren mit einem Zylinderinhalt von 1'62 ccm wurden deshalb gewählt, um auch Erzeugnisse von Ländern mit anderen Maßeinheiten als dem METRISCHEN, verwenden zu können.

Wird die Landeschneise nicht von der 25 m - Linie angeflogen; so werden jeweils nur die in den einzelnen Feldern zu stehenden Punkte bei der Landung vergeben.

Gewertet werden von 3 Durchgängen jeweils die zwei besten.

Vorgeschlagen wurde weiters eine Mannschafts-Wertung, wobei die drei bestplatzierten zählen. (Bei genügender Teilnehmerzahl) Jede Figur muß vom Wettbewerber angesagt werden.

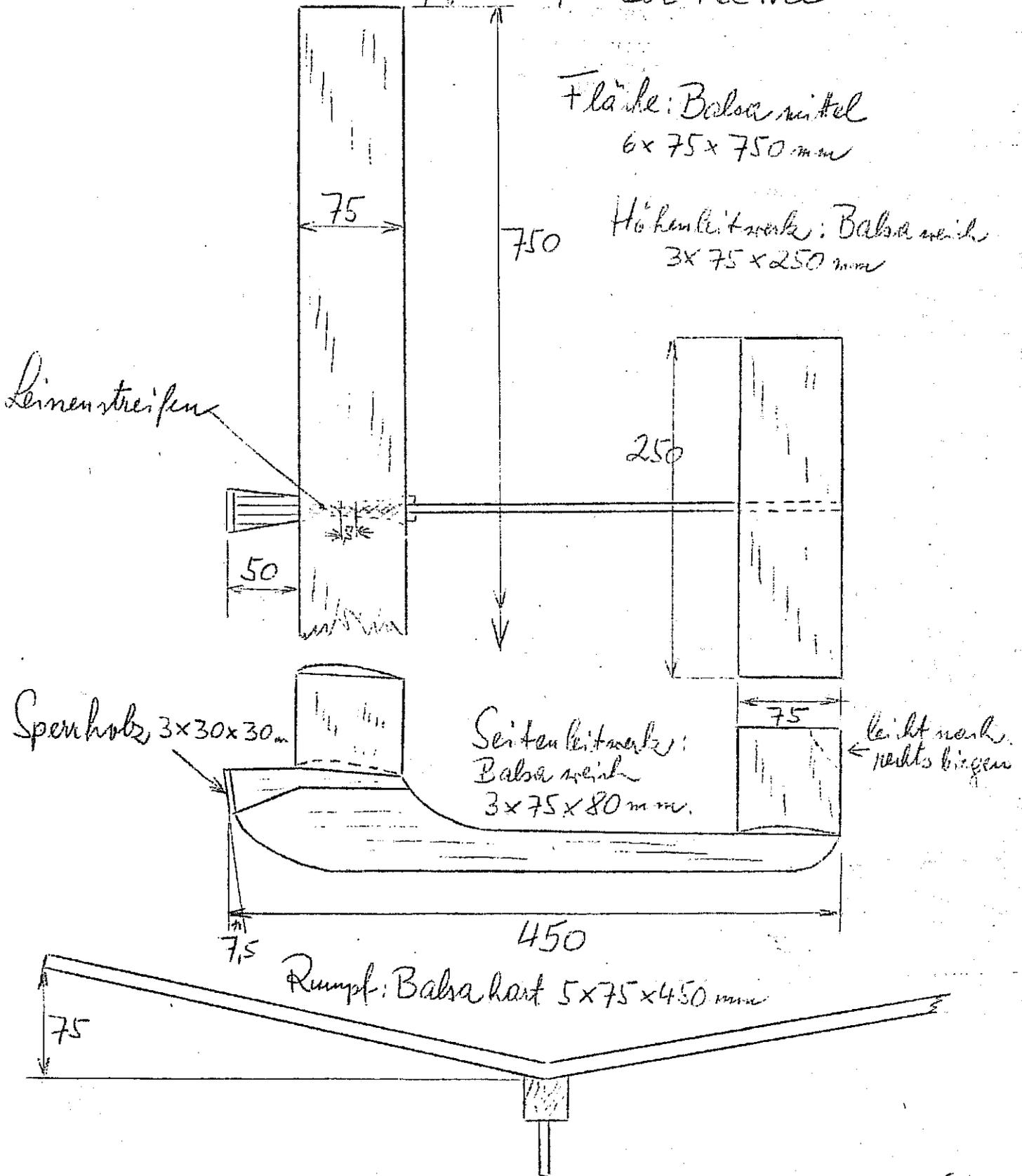
Nachstehend die Skizze der Landeschneise:
=====



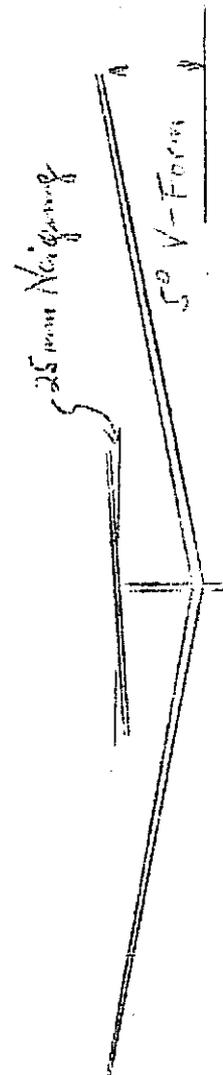
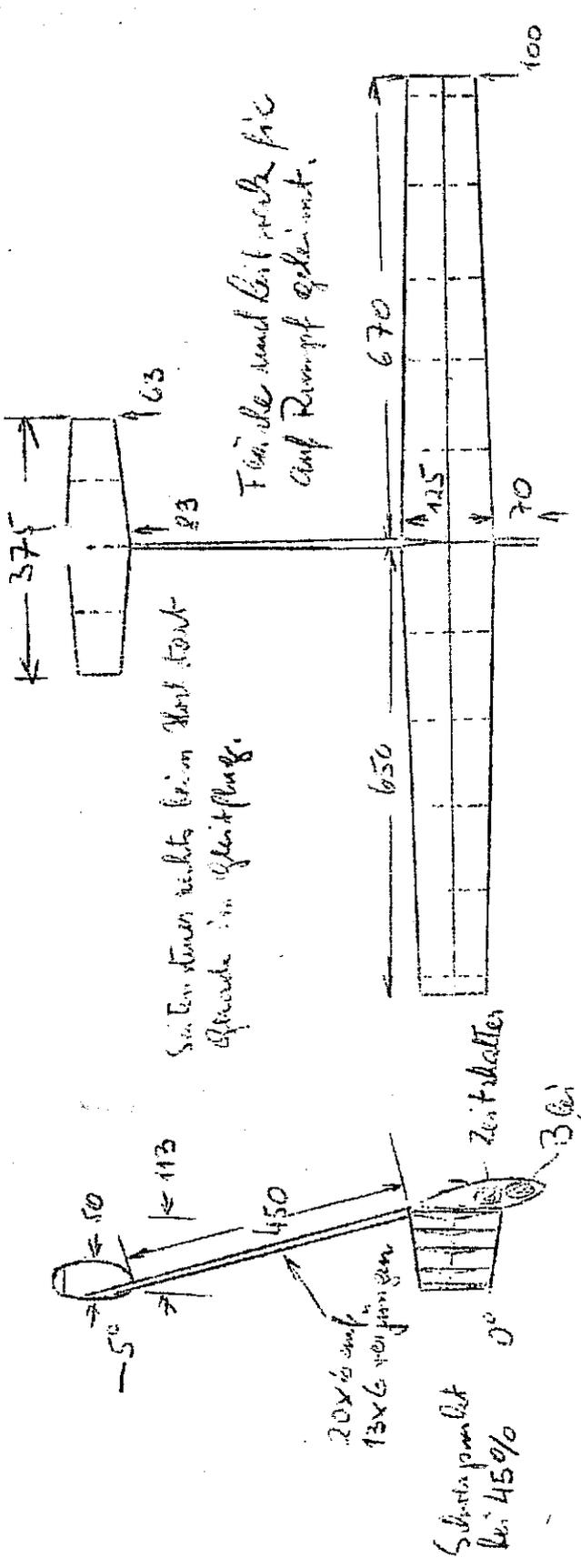
Simpleton

von Dick Stouffer.

Ein motorisierter "Wurfleiter" für Cox Pee Wee



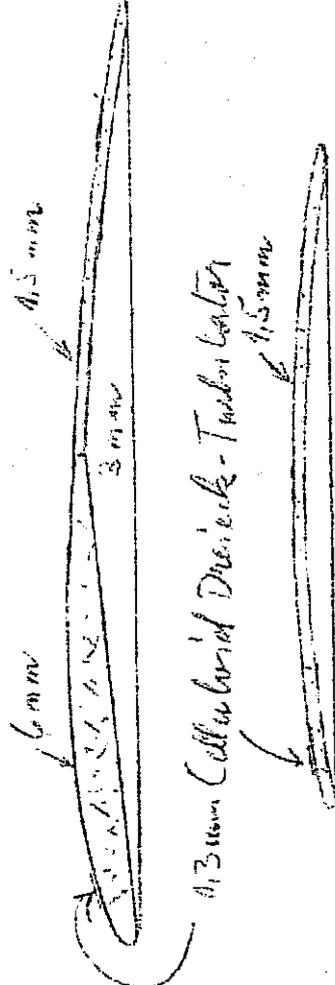
cy



Maßstab 1:10

Vollkorn A/A Segler

von Herman ANDRESEN
 Phoenix Arizona, U.S.A.
 nach Mac Bulletin Chicago
 durch Airtail-Canada
 mit freundl. Genehmigung.



Durchschnittsflugzeit am Abend: 2 min 30 sek.
 Bestzeit 50 min + am 17. Nov. 69

DESERT DIP