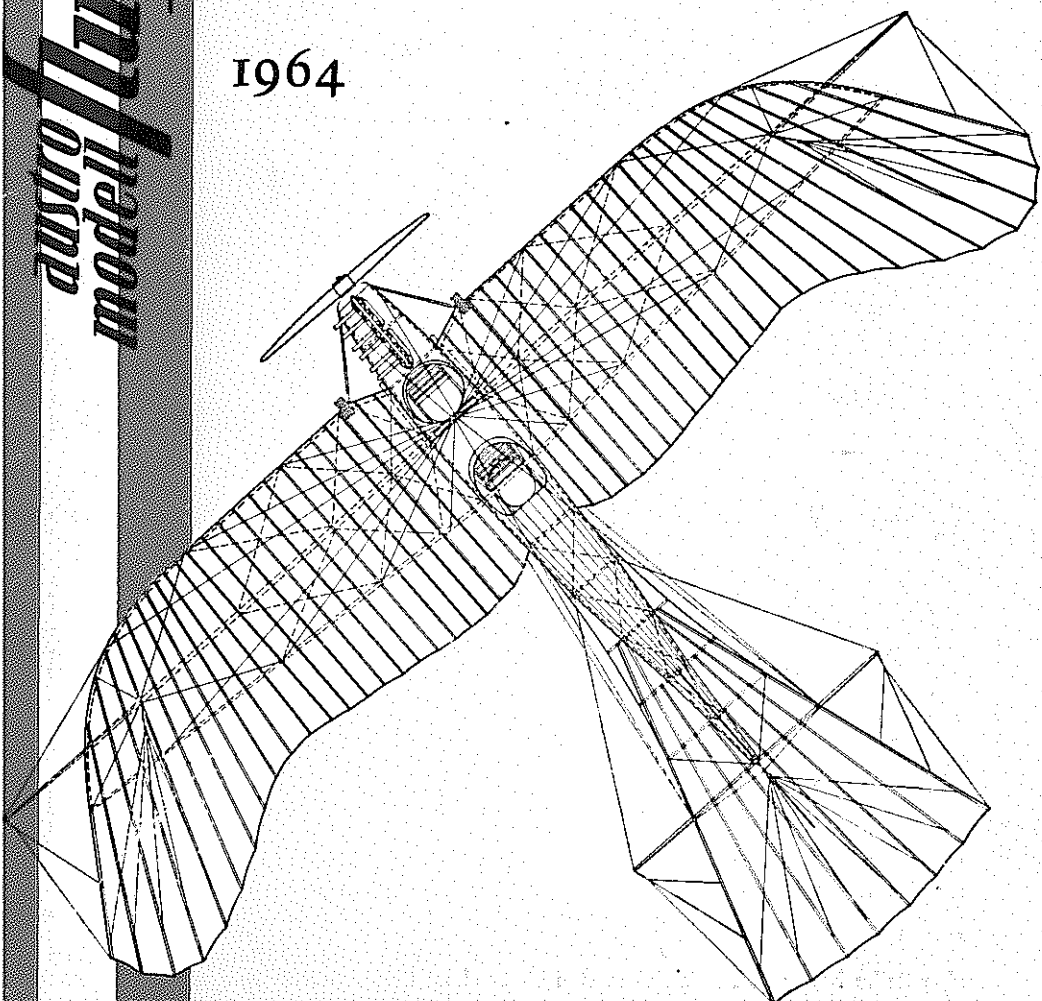


WANDERPOKALFLIEGEN

1964

*flug
modell
zeitung*



DR. ING. H. C.

IGO ETRICH

ING.

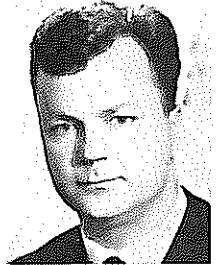
WILH. LUSTIG

IN DIESEM
HEFT:

MODELL-
WASSERFLUG

ELEKTRO-
FESSEL (II)

5 / 1964



MODELLFLIEGER IM VORMARSCH

Vor einigen Wochen wurde in Wels mit einem internationalen Freiflugwettbewerb die Flugsaison 1964 offiziell eröffnet. Mit einer sehr starken Beteiligung in- und ausländischer Modellflieger und guter Organisation reihte sich dieser Wettbewerb würdig an die nun schon sprichwörtlich guten österreichischen Wettbewerbe. Wiederholt wurde auch diesmal von den ausländischen Teilnehmern der reibungslose Ablauf der Veranstaltung hervorgehoben. Es ist nun auch schon zu einer schönen Einrichtung geworden, daß Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens zu unseren Modellflugveranstaltungen kommen. Auch in Wels waren der Bürgermeister und Vertreter der Stadtverwaltung bei den Bewerben anwesend und zeichneten durch ihr Kommen bei der Siegerehrung diese Veranstaltung aus. Der Bürgermeister und auch der Landesverbandspräsident des ÖAeC OÖ. fanden anerkennende Worte für die Veranstalter und hoben den Wert und auch den Fortschritt des Modellfluges hervor. Wir freuen uns, diese Worte zu hören und wissen nun, daß unser Sport auch von den höchsten Stellen und Persönlichkeiten unseres Landes ernstgenommen und anerkannt wird.

Und noch eine große Sache steht vor der Tür. Vor mir liegt die Ausschreibung für das I. Igo-Etrich- und Wilhelm-Lustig-Wanderpokalfliegen und die Eröffnung des Modellflugplatzes Salzburg-Krainwiesen. Schon allein an der Ausschreibung kann man ersehen, mit welcher Liebe alles vorbereitet wird, um alles zu einem guten Gelingen zu bringen. Zur Ehre der Modellflieger. Zu dieser Veranstaltung haben eine Reihe hoher Persönlichkeiten den Ehrenschatz übernommen: Bundesminister Otto Probst, Landeshauptmann Hans Lechner und Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Peyerl, sowie die Bürgermeister Alfred Bäck, Salzburg, und Andrá Stöllinger, Eugendorf, und nicht zuletzt der große Flugpionier Österreichs, Igo Etrich, der schon immer ein Freund der Modellflieger war.

Bedarf es mehr der Auszeichnung für den Modellflug?

Daß der Modellflug in Österreich und darüber hinaus bis über die Grenzen unseres Vaterlandes einen solchen guten Ruf erreichen konnte, das verdanken wir den unermüdbaren Funktionären, die trotz dornenreichem Weg und schwersten persönlichen Opfern unbeirrt ihr Ziel verfolgen und auch zu erreichen wissen. Hier sei nun im besonderen Fall den beiden Landessektionsleitern Otto Zitko, OÖ., und Hans Niederwimmer, Salzburg, gedankt.

Nur durch ehrliche Zusammenarbeit und gute Freundschaft können wir solche Erfolge erzielen.
Edwin Krill

Land der Seen . . .

Am 13. und 14. Juni 1964 findet am Starnberger See bei München der nun schon traditionelle „MÖVEN-POKAL“-Wettbewerb statt. Dies ist ein Wettbewerb für Wasserflugmodelle im Freiland und Fernsteuerungsflug. Nur vereinzelt hört man, daß auch in Österreich Wasserflug betrieben wird. Dabei wäre gerade Österreich das klassische Land für den Wasserflug. Vielleicht müßte diese Sache erst einmal so richtig angekurbelt werden. Wir haben den Referenten des DAeC für Wasserflug, Karl Schmidt, gebeten, etwas für uns Österreicher über den Wasserflug zu schreiben. Schmidt ist auch der Initiator des „Möven-Pokal-Wasserfliegens“. Er ist unserem Ersuchen nachgekommen, und wir wollen ihm dafür recht herzlich danken. Vielleicht trägt dieser Aufsatz dazu bei, auch in Österreich den Wasserflug aus der Taufe zu heben.

Es gibt zwei Möglichkeiten, neue Modellflugklassen einzuführen: Entweder überlegt man sich am grünen Tisch die neuen Regeln und Bestimmungen. – so war es bei der Klasse MS (Motorsegler) – und wartete ab, ob die Sache einschlägt und populär wird; bei den Motorseglern ist es ohne Zweifel der Fall. Anders war es bei der Klasse F (Flugzeugmodelle), die bald wieder in der Versenkung verschwand; oder man probiert und tüfelt mit den neuen Modellen herum, bis man die nötigen Erfahrungen gesammelt hat, um dann die Regeln für die neue Klasse festzulegen. So war es bei den Wasserflugmodellen, allerdings ging es hier nicht nur um eine neue Klasse, sondern um eine neue Sparte, die sowohl Freiflug- wie Fernlenkflugmodelle umfaßt.

Die Wasserflugsportordnung des DAeC

Seit 1. Januar 1964 ist nun die neue Wasserflugsportordnung in den Modellflugbestimmungen des DAeC verankert. Es gibt vier Klassen:

- Hydro I entspricht etwa Klasse I,
- Hydro II entspricht etwa Klasse Wakefield,
- Hydro III entspricht etwa Klasse RC III,
- Hydro IV entspricht etwa Klasse RC V.

Der Start vom Wasser ist bei allen vier Klassen obligatorisch, die Landung soll möglichst ebenfalls auf dem Wasser erfolgen, sofern geländemäßig hierfür die Voraussetzungen gegeben sind. Damit sind wir gleich bei einer entscheidenden Frage, wieso die Wasserflugmodelle überhaupt populär wurden und die Notwendigkeit zur Einführung dieser neuen Klassen bestand.

Es ist allgemein bekannt, daß die Startmöglichkeiten für uns Modellflieger, bedingt durch die dichte Besiedlung der Bundesrepublik und die intensive Bodennutzung immer schwieriger werden. Die Perfektionierung der Fernlenkflugmodelle erfordert Startbahnen, die bis jetzt nur in begrenztem Umfang zur Verfügung

stehen, da ihre Anlage sehr kostspielig ist. Was liegt demnach näher, als sich auf natürliche Startbahnen zu besinnen, und hier bieten sich unsere Wasserflächen als geradezu ideal an. Modellflieger anderer Länder haben sich dies schon lange zu Nutzen gemacht. Bedingt durch das Fehlen geeigneter Startmöglichkeiten auf dem Land wird zum Beispiel in Lugano, in Monaco und an der dalmatinischen Küste schon lange Wasserflug betrieben.

Hinzu kommt das ästhetische Bild, das uns startende und landende Modelle vermitteln. Wer hat nicht schon einmal eine Ente beim An- und Abwassern beobachtet? So etwas mit seinen Modellen nachzumachen, wird doch jeden Modellflieger reizen. Bei den Freiflugmodellen sind die baulichen und konstruktiven Schwierigkeiten hinsichtlich der Ausführung und Gestaltung des Schwimmwerkes schon lange überwunden. Es ist heute kein Problem mehr, bei jedem Start und auch bei etwas stärkerem Wellengang einwandfrei vom Wasser freizukommen. Bei den Fernlenkflugmodellen haben uns die letzten beiden Jahre ebenfalls gewaltige Fortschritte gebracht. Beim „Möven-Pokal“ am Starnberger See 1962 kam nur ein kleiner Teil der Modelle einwandfrei vom Wasser weg; 1963 konnte ich jedoch schon bei verschiedenen Wettbewerben beobachten, daß selbst Flugbootmodelle anstandslos in die Luft kamen, sogar Zwischenlandungen mit anschließendem neuen Start, in der neuen Modellflugsportordnung als einer der schwierigsten Programmpunkte enthalten, konnten größtenteils einwandfrei ausgeführt werden.

Ein „Sport für Badewetter“

Wer hat nicht schon einmal an einem sengend heißen Tag Zweifel an seinem Tun bekommen, wenn er draußen im Gelände mit seinen Modellen beschäftigt war, während Freunde und Bekannte sich irgendwo beim Baden vergnügten? Was kann schöner sein, als sich

nach einem gelungenen Start seines Hydro-I-Modelles kopfüber in das Wasser zu stürzen? Auch mancher Familienvater unter uns Modellfliegern wird seiner Familie gegenüber einen leichteren Stand haben, wenn er seinem Sport nachgehen will. Kaum einer meiner Modellflugfreunde, der in den letzten Jahren mit Wasserflug angefangen hat, hat dies wieder aufgegeben. Es hat schon seinen Reiz, nicht nur mit dem eigentlichen Element der Modelle, dem Luftraum zu kämpfen, sondern auch noch mit der Tücke des Wassers.

Vergnügen und Wettbewerb

Modellflieger, die keine Wettbewerbsambitionen haben, werden mit Wasserflugmodellen viel Freude haben, genauso wie die, die im sportlichen Wettkampf die Krönung ihrer modellfliegerischen Tätigkeit sehen. Im vergangenen Jahr wurden im Bundesgebiet drei örtliche

Wettbewerbe durchgeführt und ich bin sicher, daß sich auch in diesem Jahr mancher Verein zu einer derartigen Veranstaltung entschließen wird. Der Luftsport-Verband Bayern führt am 13. und 14. Juni in Starnberg am Starnberger See seinen 2. Möven-Pokal-Wettbewerb durch, an dem jeder Modellflieger teilnehmen kann. Der Wettbewerb ist in dem internationalen Veranstaltungskalender der FAI eingetragen, nach den bisher vorliegenden Voranmeldungen ist mit einer starken Teilnahme aus dem Ausland zu rechnen. Dieser Wettbewerb wird zeigen, wie weit die technische Entwicklung des Wassermmodellfluges heute vorangekommen ist.

Bautechnische Probleme sind in verschiedenen Artikeln in der letzten Zeit schon ausführlich behandelt worden. Der Verfasser dieses Aufsatzes ist jedoch gerne bereit, an ihn gerichtete Anfragen zu beantworten.

E. JEDELSKY:

ELEKTRO-FESSEL

(Schluß aus 4/64)

Ein bißchen probierendes Hin- und Herrechnen mit kleinerem Gewicht und jeweils entsprechend höherer Sinkgeschwindigkeit zeigte, daß sich die Mindestleistung nur unwesentlich veränderte. In Hinblick auf nicht zu große Zerbrechlichkeit der Zelle fixierte ich den Entwurf endgültig mit folgenden Maßen: Flügel $13,5 \text{ dm}^2$, Spannweite 920 mm (weil da das Balsa so schön paßt), Höhenleitwerk $1,5 \text{ dm}^2$, zusammen $15,0 \text{ dm}^2$ und Gesamtflächenbelastung $13,3 \text{ g pro dm}^2$ und einer erträglichen Flügelstächenbelastung, wobei ich dann auch das theoretische Gewicht von 200 g beim fertigen Modell einwandfrei erreichen konnte. Da es mir beim ersten Modell nur darauf ankam, überhaupt zu fliegen, hielt ich die Formgebung möglichst einfach. In punkto Stabilität ist ja beim Fesselflugmodell nicht allzuviel zu beachten. Klar war mir jedoch, daß bei der Tragfläche mit dem starktragenden Profil und dem kleinen Flugkreisradius die Außenfläche mit der höheren Bahngeschwindigkeit doch merklich mehr Auftrieb liefern würde und das Modell um die Längsachse die Tendenz haben würde, besonders da ich vorerst keinen Ballast in den Außenflügel geben wollte, sich nach innen zu drehen und in die Leinen zu kommen. Da ich jedoch

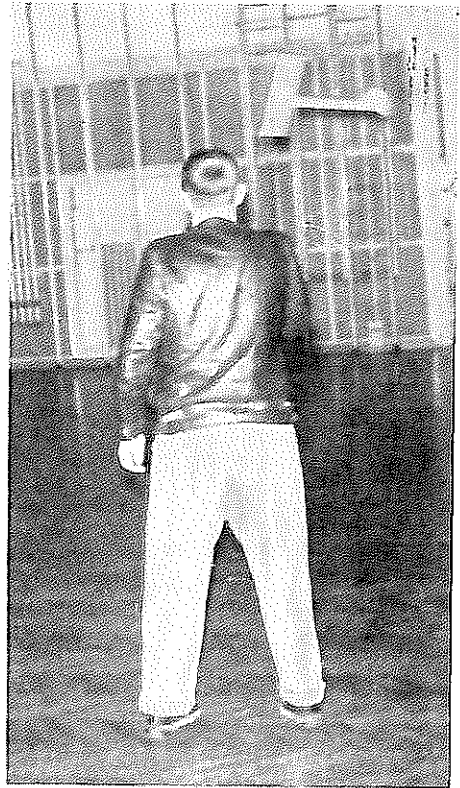
f e s s e l f l u g

in der Halle – ohne Böigkeit – fliegen wollte, konnte das nicht so tragisch werden. Um das Modell zu steuern, kamen zwei Methoden in Frage: einmal – wie schon beim Tischflugmodell – über einen Mast mit Schleifkontakten in der Mitte und mit einem Knüppel von außerhalb des Flugkreises zu steuern oder wie üblich im Fesselflug direkt durch einen Handgriff von der Mitte des Flugkreises aus. Da die Praxis des Fesselfluges mit Verbrennungsmotoren gezeigt hatte, daß das spielfreie und feste Einstützen einer Knüppelanlage mit Mittelmast sehr zeitraubend ist und man dabei kritische Fluglagen, in denen die Seile schlaffe zu werden drohen, nicht durch Zurückgehen ausgleichen kann, entschied ich mich für die einfachere und wenig aufwendige übliche Steuerung vom Zentrum aus. Ein Problem bildet dabei die Stromzuführung von außen in die Mitte zum Handgriff, sowie der Umstand, daß mit jedem geflogenen Kreis ein direkt angeschlossenes Kabel sich einmal verdrillt. Da ein auf dem Boden liegendes verdrilltes Kabel sich aufstellt und so zumindest die Landung des Modells gefährdet, verlegte ich die Zuleitung über die Decke des Saales und von dort senkrecht hinab zum Flugkreismittelpunkt. Die Leitung vom Modell her erfolgte folgen-

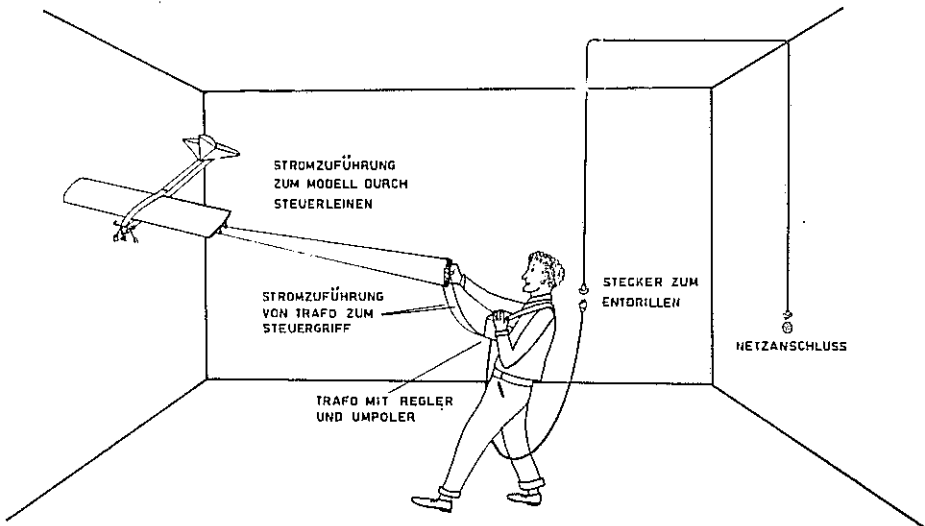
dermaßen: die Steuerleinen waren zugleich die Schwachstromzuführungen und mündeten im Steuergriff, wo sie festgemacht waren, jedoch von dort locker zum Trafo führten. Den Trafo hatte ich an einem um den Hals geschlungenen Band auf der Brust liegen, so daß ich mit der linken Hand die Spannung regeln und mit der rechten steuern konnte. Vom Trafo ging das Netzanschlußkabel zwischen den Beinen zum Rücken hinauf und wurde mit Steckkontakt mit dem von der Decke herabkommenden Zuleitungskabel verbunden. Bei jeder Runde drehte sich nun wohl das von der Decke herabführende Kabel ein, am Schluß des Fliegens brauchte jedoch nur der Steckkontakt zwischen Trafokabel und Zuleitungskabel gezogen werden und dieses drehte sich aus. Das funktionierte einwandfrei. Auf Grund dieser Anordnung wurde ich gleich zum „Marsmenschen“ erklärt, von außen gesehen schaute der Zauber wirklich etwas utopisch aus.

Fliegen klappt auf Antrieb

Nicht utopisch hingegen war das Fliegen, denn es klappte auf Anhieb. Nach 1 bis 2 Runden Rollen mit „Vollgas“ hob das Modell an der 4,6 m langen Leine sauber ab und erreichte dabei eine Maximalgeschwindigkeit von 5 bis 6 m/sec. Da es sich dabei sehr gutmütig steuern ließ und das langsame Tempo für das Reagieren des Piloten von Vorteil war und den „Drehwurm“, den der Anfänger



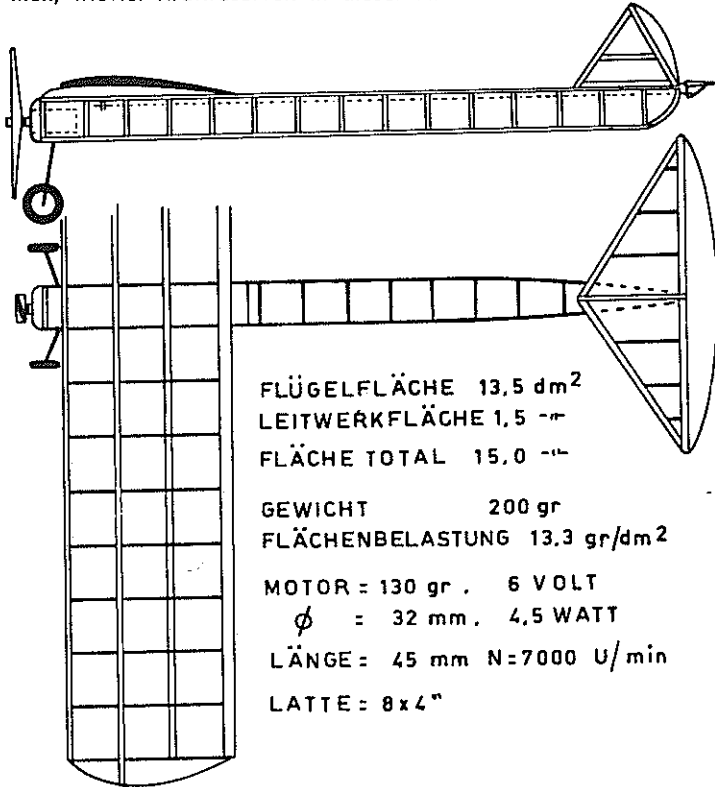
Der „Marsmensch“
Schema der Stromzuführung



sonst normalerweise nach einigen Runden bekommt, verhinderte, erlernten dabei einige „fesselfliegerische“ Laien, völlig selbständig nur durch Zurufe von außen geleitet, spielend „Käses Rundfahrten“, die im Freien beim normalen Fesselflug in 90% der Fälle unweigerlich mit Bruch enden.

Bei den weiteren Flügen – auch im nächsten Winter und mit dem „Wehrmachtsmotor“ – versuchte ich herauszubekommen, wieviel Kraftreserven in dieser An-

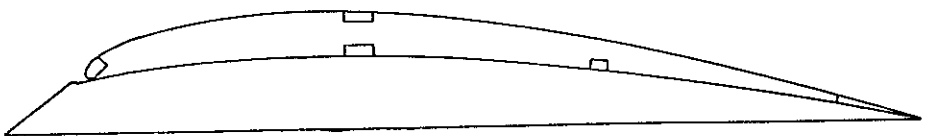
gelegenheit noch stecken. Dabei zeigt es sich zuerst, daß ab einem Leinenwinkel von 45 Grad nach aufwärts die Gefahr des „in-die-Leine-Kommens“ groß war. Darauf beschwerte ich die Außenflügel mit zwei Wäscheklammern, so daß das Modell um die Längsachse schon ziemlich schräg nach außen hing. Damit ließen sich zirka 60 Grad Wingover einwandfrei bewältigen, steilere Winkel mit größeren Höhen ließ die Halle nicht zu. Dabei hatte man den Eindruck, daß mit einem



Elektra-Fesselflugmodell von E. Jedelsky

FLÜGELFLÄCHE 13,5 dm²
 LEITWERKFLÄCHE 1,5 -"-
 FLÄCHE TOTAL 15,0 -"-
 GEWICHT 200 gr
 FLÄCHENBELASTUNG 13,3 gr/dm²
 MOTOR = 130 gr . 6 VOLT
 φ = 32 mm . 4,5 WATT
 LÄNGE = 45 mm N=7000 U/min
 LATTE = 8x4"

E.J. - 45/10%



HÖHENLEITWERKSPROFIL = EBENE PLATTE

bißchen Schwungholen auch ein Aufwärtslooping, was ja beim stark Tragen- den Profil leicht geht, möglich sein müßte, obwohl natürlich an einen vol- len Kunstflug beim derzeitigen Leistungs- gewicht der kleinen E-Motoren noch nicht zu denken ist. Ein einfaches Kreisfliegen mit einem Leinenwinkel von 60 Grad war trotzdem nicht möglich, denn das Mo- dell kam nach kurzer Zeit in die Leinen.

Das Problem der Leinen

Die Ursache lag am hohen Gewicht der verwendeten ungünstigen Leinen von über 1 mm Durchmesser. Das Schwere an ihnen war die dicke Kunststoffummante- lung. Dieses Problem der Leinen ist je- doch leicht lösbar, so daß ein aussichts- reicher „Wintersport“ des Modellfluges gefunden war, der sich nach vielerlei Richtungen hin nicht nur für den Ver- gnügungssport, sondern auch für den Wettbewerbs- und Leistungssport varii- eren läßt.

Flugsportliche Varianten

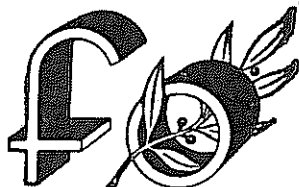
Dabei liegt es in der Natur der Sache, daß auch einige dieser flugsportlichen Varianten nicht auf der Überlegenheit des Motorsektors, sondern der der Zelle basieren könnten, denn gerade hier läßt sich ja Motor und Stromaufnahme, kurz

die Antriebsleistung, leicht für alle gleich machen, so daß also bei diesem Mo- tor-Modellflugsport neben den die Mo- torenentwicklung forcierenden reinen Klassen für die „Motoristen“ auch solche möglich wären, wo der „Aerodynamiker“ zum Zug kommen kann. Dabei wäre es ferner nur natürlich, auch nicht Höchst- geschwindigkeiten, sondern Geringstge- schwindigkeiten zu werten, etwa nach dem Motto: Wer kann schon oder noch bei dieser Motorleistung fliegen. Also zum Beispiel ein „verkehrtes Speed“: Wer braucht am längsten zu 10 Run- den? Damit würde eine Basis des gan- zen Elektrofluges, die geringste Horizon- talschwebeleistung, weiterentwickelt werden, was darüber hinaus auch für den Freiflug äußerst befruchtend wäre, da beim Elektroschwebeflug im Saal die Wirksamkeit aerodynamischer Maßnah- men nicht durch Glück, Thermik oder Tak- tik überdeckt, sondern eindeutig sicht- und dokumentierbar sein würde. Ja, an diesem „Umlaufgerät“ Elektrofesselflug ließen sich daher eine ganze Reihe Grundlagenversuche durchführen.

Alles dies steht oder fällt jedoch mit dem Vorhandensein und Benützenkönnen entsprechender Räumlichkeiten, wie auch in allen übrigen Sparten des Modell- fluges die Platzfrage immer mehr zur Lebensfrage unseres Sportes wird.

Termine

16. bis 18. Mai	Staatsmeisterschaften in RC I und RC III in Unterfladnitz bei Weiz.
28. bis 31. Mai	4. Internationaler Städtekampf im Fesselflug in Wien und gleichzeitig Kadermeisterschaften.
6./7. Juni	Landesmeisterschaft Oberösterreich in RC in Wels Landesmeisterschaft Wien im Fesselflug
13./14. Juni	Flugplatzzeröffnung Salzburg-Kraiwiesen und Igo-Etrich- und Wilhelm-Lustig-Wanderpokalfliegen in RC III und RC IV. Internationaler Wasserflugwettbewerb am Starnberger See bei München.
14. Juni	Landesmeisterschaft Kärnten in RC in Klagenfurt.
20./21. Juni	Internationaler Hangflugwettbewerb um den Tauernkristall am Radstädter Tauernpaß.



Friedrich Orth

Wien VI, Schmalzhofgasse 18

Telefon 57 94 86 / 87

ABZEICHEN
MEDAILLEN
PLAKETTEN
KATALOG KOSTENLOS

21. Juni Landesmeisterschaft Wien im Freiflug in Wr. Neustadt.
 27./28. Juni Landesmeisterschaft Oberösterreich in Freiflug/Wels.
- Neue Internationale und nationale Termine:**
 4. bis 7. Juli UTVA-CUP/Jugoslawien.
 Klassen A 2, W, I (mit 15" Motorlauf). Nennungsschluß 15. VI. 1964.
- 15./16. August Landesmeisterschaften Salzburg in RC.
 Internationales Dolomitenpokalfliegen in Lienz, Klassen RC I, RC III und RC IV.
2. bis 4. Oktober



JOHANN NIEDERWIMMER, geboren am 12. September 1920 in Linz, OÖ., wohnhaft in Salzburg, Bessarabierstraße 39, Pol.-Ray.-Insp. (Pol.-Dion. Salzburg), Sektionsleiter Modellflug im Landesverband Salzburg, Landesobmann der ÖMV Landesgruppe Salzburg.

Meine modellsportliche Tätigkeit begann im Jahre 1956. Als blutiger Anfänger versuchte ich dazumal, mich einer kleinen Gruppe von Modellfliegern, die in meinen Augen schon „Matadore“ waren, anzuschließen. Ich wurde anfangs als lästiger Eindringling nicht ernst genommen, später jedoch, durch meine Ausdauer und „Können“, immer mehr beachtet. Wir schlossen uns zusammen und es wurde von mir der Vorschlag gemacht, da wir ja „Schwarzflieger“ waren, einen Verein

zu gründen. Der Verein „Salzburger Modellflugklub“ wurde gegründet, von welchem ich zum Obmann gewählt und damit der Grundstein meiner Modellflugtätigkeit gelegt wurde.

Da die Platzfrage genau so schwierig war wie derzeit, entschloß ich mich, alles zu unternehmen, um einen Modellflugplatz in Salzburg zu bekommen. Nach harter und unermüdlicher Arbeit ist es mir gelungen, die erste Fesselfluganlage in Österreich zu bauen und mit einer Staatsmeisterschaft, die den damaligen Wettbewerbern unvergessen bleibt, zu eröffnen. Der Salzburger Modellflugklub bestand dabei seinen ersten „Auftritt“, was mich als „Regisseur“ besonders freute. Als sportliche Erfolge darf ich den Staatsmeister 1959 und fünffachen Salzburger Landesmeister erwähnen, wobei ich die „Silber C“ Nr. 28 und die Salzburger Landesmeisternadel in Gold erwarb. Beim Luffahrttag in Salzburg wurde mir durch Präsident Grubhofer die Ehrennadel des ÖAeC in Silber als besondere Auszeichnung überreicht.

Seit 1962 bekleide ich die Stelle als Landessektionsleiter Modellflug im Landesverband Salzburg. Weiters gründete ich 1962 die ÖMV Landesgruppe Salzburg, in welcher ich die Stelle eines Landesobmannes bekleide. In meiner Modellbautätigkeit baute ich in der „Küchenwerkstätte“ bis heute 132 Flugmodelle für Fesselflug und Radio-Control, von welchen die „CONVAIR-Metropolitan“ und als letzte die „ETRICH-Taube“ besonders erwähnt werden darf. Meine derzeitige Arbeit konzentriert sich auf den Bau des Salzburger Modellflugplatzes für Radio-Control, der am 13. Juni 1964 mit dem 1. Dr. h. c. Ing. Igo Etrich und Ing. Wilhelm Lustig Wanderpokalfliegen eröffnet werden soll.

Meine Erfolge verdanke ich vor allem der verständnisvollen und guten Zusammenarbeit im Landesverband und mit den öffentlichen Stellen des Landes und der Stadt Salzburg, die für die Belange des Modellfluges besonders aufgeschlossen sind.

NO. Landesmeisterschaft im Hangflug

Am 4. und 5. April fanden auf dem Kölbling bei Herzogenburg die diesjährigen Landesmeisterschaften für Hangflug in den drei Klassen RC-IV/H, A2/M und N1/M statt.

Vorerst mußte der Beginn des Bewerbes für die ferngesteuerten Modelle wegen Regens und dichten Nebels um 1 Stunde verschoben werden. Dann ließ der gerade bei dieser Klasse so notwendige Wind immer mehr nach, so daß besonders die Teilnehmer mit schwereren Modellen arg gehandikapt waren und die erforderliche 7-Minuten-Zeit nicht erreichten. Nur Gruber (OMV-Rainfeld) und Vorjahrs-Landesmeister dieser Klasse, Dittrich (USFC-Herzogenburg), setzten sich mit vollen Zeiten im ersten Durchgang an die Spitze des Feldes. Drehende Winde verursachten einen Startstellenwechsel, und schließlich mußten im zweiten Durchgang fast alle Teilnehmer mit Rückenwind starten. Nur drei Modelle flogen besser als im ersten Durchgang. Wieder flog hier Gruber die Durchgangsbestzeit. Er wurde mit 2852 Punkten vor Dittrich (1583 Punkte) und Haider (FMG-Amstetten, 1421 Punkte) Landesmeister NO. 1964.

Als mittags der Bewerb für die magnetgesteuerten Nurflügelmodelle begann, herrschte der von den Fernsteuerern so ersehnte „steife“ Westwind, den auch die „Nurflügler“ gut gebrauchen konnten. Um es gleich vorweg zu nehmen: ein österreichischer Rekord wurde geboren, da erstmals ein N1/M-Modell die Maximalzeit flog, und damit ist diese Sparte wohl endgültig aus dem „Exil“ in die „Heimat“ zurückgekehrt. Für diese Leistung gebührt Haider (FMG-Amstetten) unser herzlichster Dank, hat er doch damit diese Klasse wieder „salonfähig“ ge-

macht. Der Ablauf des Wettkampfes entbehrte nicht einer gewissen Dramatik. Nach den drei ersten Durchgängen lag Zichtl (UMSC-Kolibri) überlegen vor Stark (OMV-Berndorf) und Haider in Führung. Nach dem „Max“ von Haider im vierten Durchgang lag er mit Zichtl bereits Kopf an Kopf, und erst der letzte Durchgang brachte die Entscheidung: durch einen 4-Minuten-Flug Haiders und einer schwächeren Leistung Zichtls wurde Haider würdiger Landesmeister NO. 1964.

Der Sonntag war der Hauptklasse, A2/M, vorbehalten.

Leider änderte sich das Wetter kaum, und mit einer einstündigen Verspätung wurde bei strömendem Regen der erste Durchgang begonnen. Von den gemeldeten Teilnehmern kamen sieben nicht auf den „Regenberg“ Kölbling. Trotz Westwind, der vorerst nur Regen brachte, wurden die besten Hangflugergebnisse in Österreich erzielt. Im ersten Durchgang wurden zwei „Max“ erzielt, im zweiten Durchgang acht, im dritten Durchgang fünf, im vierten Durchgang vier und im fünften Durchgang zwei.

Während des Wettbewerbes gab es zwei freudige „Ereignisse“: das erste war das Aufhören des Regens, das zweite das Kommen des Bundessektionsleiters für Modellflug Edwin Krill mit seiner Gattin. Er wurde herzlich begrüßt, und ich persönlich glaube sagen zu können, daß er den Niederösterreichern durch sein Erscheinen sein Vertrauen aussprechen wollte und an die Wetterfestigkeit der niederösterreichischen Modellflieger glaubte. Diese enttäuschten ihn nicht, wie die Ergebnistafel zeigt: Sieger und Landesmeister NO. wurde nach spannendem Kampf Hans Hlavka (OMV-St. Pölten) vor Rudolf Höbinger (OMV-Berndorf) und Felix Schobel (UMSC-Kolibri).

Diese Landesmeisterschaften waren jedenfalls die beste Propaganda für den Flugmodellssport im allgemeinen und den Hangflug im besonderen.

Ergebnisse:

Klasse RC IV/H:

1. Kurt Gruber	OMV-Rainfeld	2852 Punkte
2. Kurt Dittrich	USFC-Herzogenburg	1583 Punkte
3. Franz Haider	FMG-Amstetten	1421 Punkte

Klasse N 1/M:

1. Franz Haider	FMG-Amstetten	81	150	44	300	227	802 Sek.
2. Adolf Zichtl	UMSC-Kolibri	137	187	182	60	86	652 Sek.
3. Werner Stark	OMV-Berndorf	97	99	109	145	96	546 Sek.

Klasse A 2/M:

1. Hans Hlavka	OMV-St. Pölten	242	300	300	300	300	1442 Sek.
2. Rudolf Höbinger	OMV-Berndorf	300	300	239	300	235	1374 Sek.
3. Felix Schobel	UMSC-Kolibri	132	300	300	300	300	1332 Sek.

16 Nennungen

1804	1048	2852 Punkte
1459	124	1583 Punkte
760	661	1421 Punkte

8 Nennungen

81	150	44	300	227	802 Sek.
137	187	182	60	86	652 Sek.
97	99	109	145	96	546 Sek.

21 Nennungen

242	300	300	300	300	1442 Sek.
300	300	239	300	235	1374 Sek.
132	300	300	300	300	1332 Sek.

Fesselflug-Landesmeisterschaft Steiermark

Die steirische Fesselflug-Landesmeisterschaft 1964 wurde termingemäß am 4. und 5. April auf dem Flugplatz Graz-Thalerhof ausgetragen. Am Samstag, das Wetter war etwas kühl und feucht, traten wie immer die Speedflieger als erste an den Start. Von 4 Teilnehmern setzten 3 ihre Teammodelle ein. Nur Nitsche setzte sein Speedmodell ein und konnte damit auch den Bewerb für sich entscheiden, und zwar mit dem neuen steirischen Rekord von 191 km/h. Er kam auch als einziger ohne die ominösen Fehlstarts aus. Er verwendete wie auch alle übrigen den Bug-Diesel; die Latte war eine Super Record 6x8.

Da vor den Militärhangars geflogen wurde und es auf der Betonfläche nicht erlaubt ist, eine Speedgabel anzubringen, hatte man leider die Möglichkeit, dadurch dem Flug ein wenig „nachzuhelfen“.

Jedoch ein Kapitel für sich war bei der diesjährigen Meisterschaft die Klasse der Mannschaftsrenner. Wäre man da mit aller Strenge vorgegangen, hätte sich nur mit einiger Anstrengung das derzeit beste steirische Team über die Runden bringen können. Die „neue Geheimwaffe“, ein Nurflügler, im Fluge wohl das schnellste Modell, jedoch beim Start und bei der Landung etwas unkontrolliert, hat sich als ein noch mit einigen Kinderkrankheiten behaftetes Flugobjekt erwiesen.

Am Sonntag, leider wieder verregnet, eröffneten die Kunstflieger den Reigen. Der Sieger Mothwurf flog seine bekannte und erfolgreiche Eigenkonstruktion. Sehr gut war der Vorjahrsieger in der Anfängerklasse Künegger, der heuer schon in der allgemeinen Klasse den zweiten Platz erkämpfen konnte.

Bei der Fuchsjagd fielen leider die erwarteten spannenden Kämpfe dem Regen zum Opfer, da die Papierstreifen schon nach kurzer Zeit aufgeweicht waren und von selbst abrisen. Es wurde somit nur nach Zeit geflogen.

In der Klasse der Naturgetreuen meldeten sich 8 Teilnehmer zum Bewerb. Etwas überraschend wurde diesmal Lukic mit seiner sauberen Bucker 133 Landesmeister. Der zweitplacierte Alfred Rauch brachte die äußerst sauber gebaute zweimotorige Lightning zur Konkurrenz.

Die Ergebnisse

Speed:

1. und Landesmeister Heinz Nitsche, OMV-Versuchsgruppe Graz, 191 km/h
2. Hans Kropf, ASV-Puch Graz, 165 km/h
3. Günther Hohenberg, AKAFLEG-Graz, 159 km/h

Mannschaftsrennen:

1. und Landesmeister Hengsberger-Nitsche, OMV-Versuchsgruppe Graz, 4 min 43 sek
2. Kropf-Russ, ASV-Puch Graz, 5 min 00 sek
3. Hohenberg-Grünbaum, AKAFLEG-Graz, 10 min (99 Rd)

Kunstflug:

1. und Landesmeister Ewald Mothwurf, AKAFLEG-Graz, 2140 Punkte
2. Fritz Künegger, AKAFLEG-Graz, 1892 Punkte
3. Peter Rath, UMFC-Graz, 1642 Punkte

Klasse der naturgetreuen Modelle:

1. und Landesmeister Milenko Lukic, UMFG-Eggersdorf, 599 Punkte
2. Alfred Rauch, UMFG-Mureck, 492 Punkte
3. Josef Moitzi, UMFG-Fehring, 423 Punkte

Fuchsjagd:

1. und Landesmeister Fritz Künegger, AKAFLEG-Graz, 257 Punkte
2. Peter Rath, UMFC-Graz, 254 Punkte
3. Günther Hohenberg, AKAFLEG-Graz, 197 Punkte

Wakefield-Modell von Hans Martin

OMV St. Pölten, Österreich 1963

III. Platz bei der Staatsmeisterschaft von Österreich,

I. Platz bei der Landesmeisterschaft von Niederösterreich,

III. Platz beim internationalen Silvesterfliegen in Hallein.

Inhalt der Tragfläche: 15 dm², 65 Gramm

Inhalt des Höhenleitwerkes: 4,47 dm², 9 Gramm

Fluggewicht: 232 Gramm

Profil der Tragfläche: Benedek 8356 b3

Profil des Höhenleitwerkes: NACA 4406

Durchmesser der Luftschaube: 565 mm

Steigung der Luftschaube: 650 mm

Rumpf: Balsarohr, 73 Gramm

Luftschaube: 35 Gramm

Gummifabrikat: Piralli 1x6 mm, 14 Fäden.

Aufziehzahl max. 500 bis 520 Umdrehungen,

Laufzeit 46 bis 48 Sek. Flügel und

Höhenleitwerk in der Rippenbauweise

angefertigt. Nase des Flügels an der

Ober- und Unterseite mit Balsa (0,8 mm)

versehen. Das Seitenleitwerk wurde mit

Schaumstoff (Styropor) angefertigt und

mit 0,4 mm beklebt. Die Luftschaube

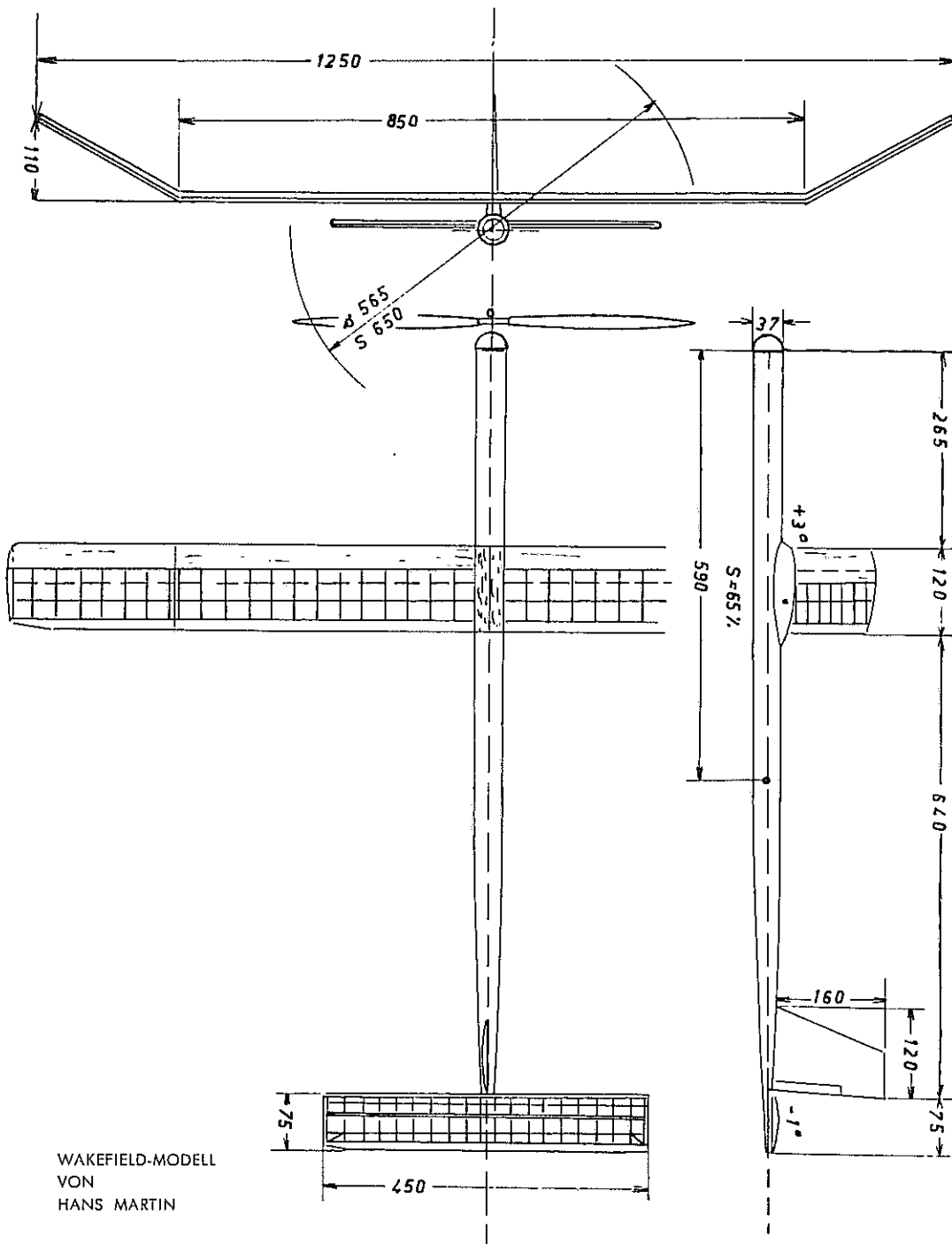
wurde aus 10-mm-Balsa angefertigt. Geflogen

wird das Modell im Steigflug

rechts und im Gleitflug ebenfalls rechts.

Flugfertiges Gewicht 232 Gramm. Der

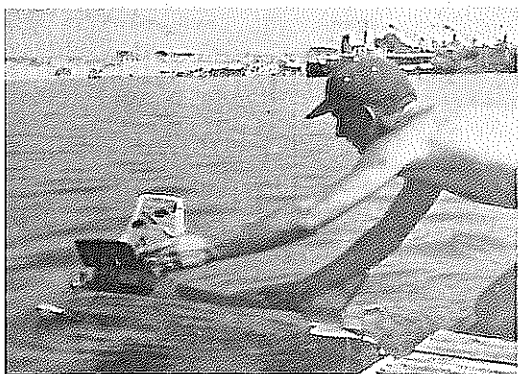
Aufbau zur Flächenbefestigung besteht auch aus Balsa.



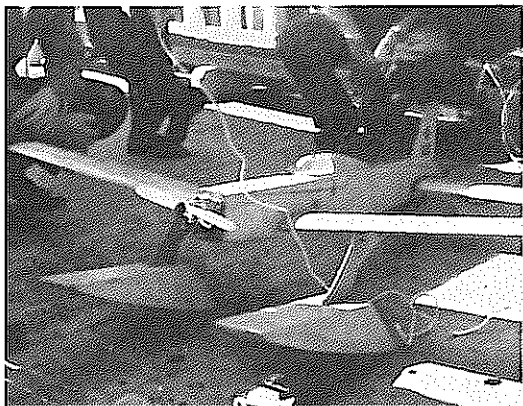
WAKEFIELD-MODELL
 VON
 HANS MARTIN



Modell der berühmten „Etrich-Taube“, gebaut von Johann Niederwimmer



Wer wäre berufener, die Naturtreue des Modells zu begutachten, als Igo Etrich, der große Flugpionier und Schöpfer der „Taube“.



Zum Beitrag von Karl Schmidt: Links: Hydro III (RC). Modell von G. Gemelli, Lugano. Links oben: Vinko Ruzic, Aero-Club Split, startet sein Hydro-I-Modell.