

flug pappe modelle

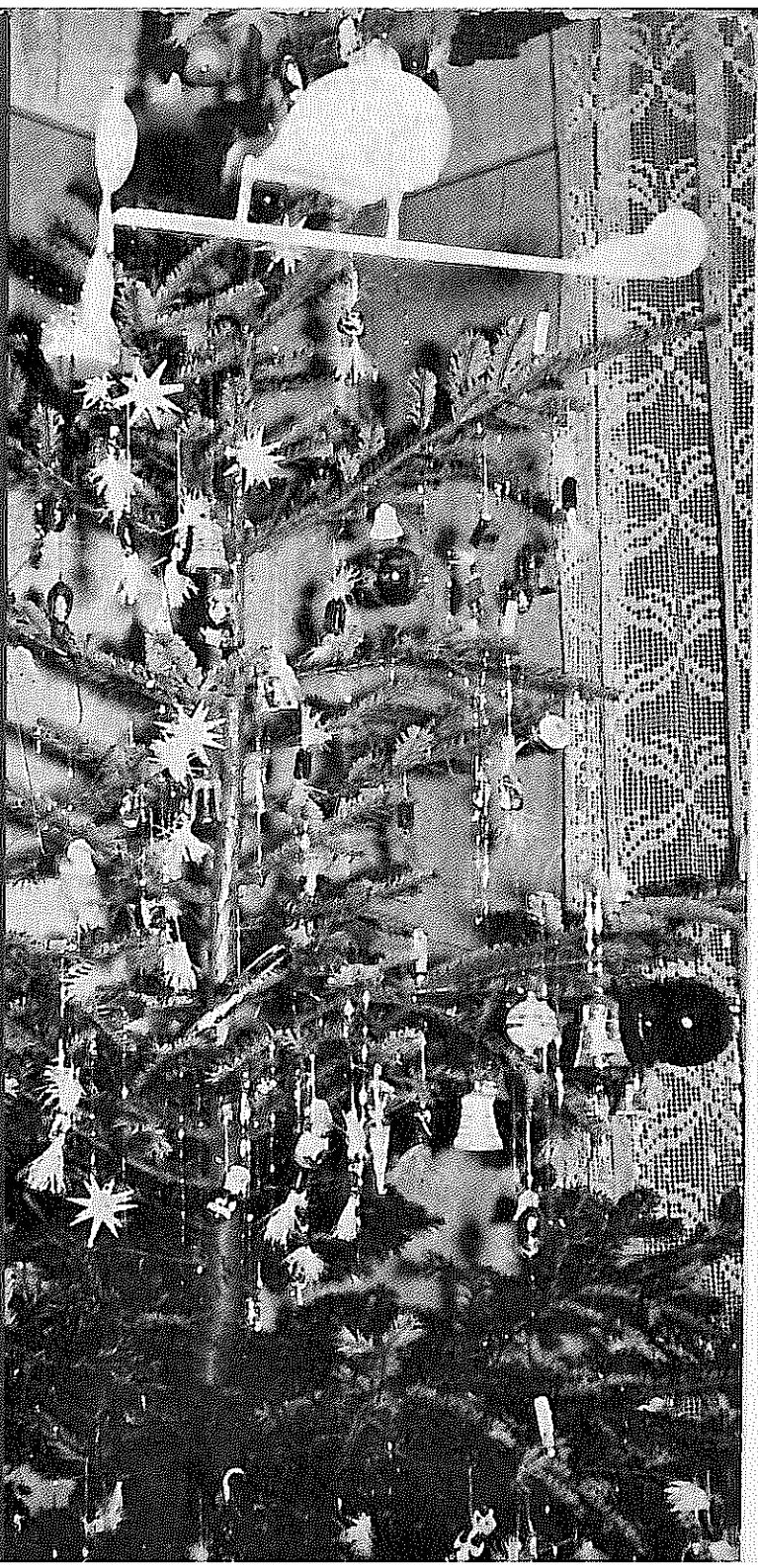
IN DIESEM HEFT

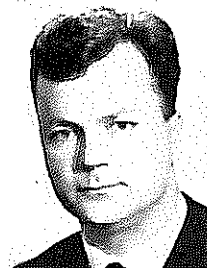
•
PRÜFUNGS-
BESTIMMUNGEN
FÜR MODELLFLUG

•
ERFOLGE IN
MAGDEBURG

•
KOLIBRI-POKAL

12/1964





Jahresausklang

Wieder ist ein Jahr vergangen. Wenn wir geglaubt hatten, daß das Jahr 1963 an Aktivität nicht mehr übertroffen werden könne, so sehen wir dies nun mit anderen Augen. Eine solche Fülle von Veranstaltungen, Erfolgen und der damit verbundenen Arbeit wie in diesem eben abgelaufenen Jahr hat es in der Geschichte des österreichischen Modellfluges noch nie gegeben.

Die Saison begann im Jahre 1964 bereits recht früh. Es lag noch Schnee, als unsere Jüngsten schon ihren ersten Wettbewerb flogen. Aber dann ging es Schlag auf Schlag.

Bei den Weltmeisterschaften im Fesselflug in Budapest erreichte der Grazer Türk im Kunstflug einen 12. Platz, der Salzburger Freund im Geschwindigkeitsflug einen 14. Platz. In diesen Klassen konnten wir international noch nie so gut abschneiden. Die Welser Modellflieger eröffneten den Reigen der internationalen Veranstaltungen mit einem Freiflugwettbewerb, bei dem insgesamt 116 Modellflieger starteten. Es folgten der Internationale Fesselflug-Städtekampf in Wien mit 94 Teilnehmern, der Alpenpokal in Wiener Neustadt mit 42 Startern und der Judenburg Freiflugwettbewerb mit 49 Wettbewerbern. Bei der Europameisterschaft für magnetgesteuerte Segelflugmodelle am Spitzerberg nahmen 66 Modellflieger teil. 86 Teilnehmer gab es beim Kolibripokal in Völtendorf und 90 beim RC-Dolomitenpokalfliegen in Lienz. Insgesamt nahmen an allen diesen internationalen Veranstaltungen 477 Modellflieger teil. Nationale Wettbewerbe wurden in Völtendorf in der Klasse Motorsegler, in Salzburg in den Fernsteuerklassen und beim „Tauernkristall“ in den Magnetklassen ausgetragen. Staatsmeisterschaften wurden in Weiz, Wiener Neustadt und am Spitzerberg durchgeführt — es waren insgesamt 159 Teilnehmer.

Ins Ausland fuhren einige Modellflieger und waren dort sehr erfolgreich. Besonders hervorgehoben sollen die Magdeburgfahrer werden, die in der Klasse W einen 1. und 2. Platz, in A II einen 2. und in Klasse I einen 3. Platz belegten und außerdem die Mannschaftswertung in W gewannen.

Aber nicht nur auf dem Gebiete der Wettbewerbsfliegerei tat sich etwas. In den Gruppen und Vereinen wurden fleißig Prüfungen geflogen. Das Bild sieht nun folgendermaßen aus; es wurden geflogen:

	1963	1964	insgesamt
A-Prüfung	94	125	1075
B-Prüfung	80	112	839
C-Prüfung	58	90	607
Silber C	15	10	112
Gold C	1	1	4

Modellflug-Leistungsprüfer gibt es zur Zeit 170.

Erstmals wurden in Österreich Rekorde geflogen:

In der Geschwindigkeitsklasse erzielte im Rahmen der Weltmeisterschaft der Salzburger Heinz Freund eine Geschwindigkeit von 210 km/h und flog damit österreichischen Rekord.

Der Wiener Oskar Cepa flog einen Dauerrekord von über 7 Stunden und überbot damit die festgelegte Mindestzeit um fast 150%.

Den beiden Rekordhaltern soll hier nochmals der herzlichste Glückwunsch ausgesprochen werden.

Aber auch in bezug auf Flugplatzbauten gab es Neues. In Salzburg-Kraiwiesen wurde der nun 6. Modellflugplatz des ASKO seiner Bestimmung übergeben. Es ist der erste Platz, der ein eigenes Gebäude bekommen hat. Bei der Eröffnung zeigten alle Flugsport-Sparten etwas aus ihrem Programm.

In Pregarten in Oberösterreich baute die Union ihren ersten Fernsteuerplatz.

Blickt man nun auf alle diese Veranstaltungen und Erfolge zurück, kann man mit Recht sagen, daß sich im Modellflug im Jahre 1964 „etwas getan hat“. Aber alles dies war nur mit der bedingungslosen Mitarbeit der Funktionäre zu erreichen, die für den Modellflug ihr Bestes gaben. Ich will hier allen recht herzlich für ihre Arbeit danken. Es zeigte sich neuerlich, daß nur bei guter Zusammenarbeit ein guter Erfolg erzielt werden kann.

Aber auch allen unseren Förderern und Freunden soll auf diesem Wege gedankt werden. Wir bitten auch weiterhin um ihre Gunst.

Ein Jahr ging zu Ende. Nicht zu Ende ging aber unsere Verpflichtung, für den Modellflug weiterzuarbeiten. In der Hoffnung, daß ich weiterhin mit der Hilfe aller Funktionäre rechnen kann, möchte ich die Flugsaison 1964 für beendet erklären.

Ich wünsche allen Funktionären, Modellfliegern und Freunden sowie allen Förderern im In- und Ausland recht schöne Feiertage und einen gesunden Sprung ins neue Jahr.

Edwin Krill

SEPP PFISTERER:

Schöne Erfolge unserer Modellflieger in Magdeburg



Auf Grund einer Einladung des Aero Clubs der DDR nahmen drei österreichische komplette Mannschaften an den Freiflugmeisterschaften der DDR teil.

A II — Blacher, Zitko und Höbinger

I — Keinrath, Bajc und Ebner,

W — Wagner, Breith und Martin.

Als Mannschaftsführer möchte ich sagen, daß es ein sehr schöner Wettbewerb war. Die Meisterschaften wurden am Flugplatz Magdeburg-Süd ausgetragen und der Wettbewerb wurde mit Musik, Fahnenhissen und Ansprachen eröffnet. Am Wettbewerb nahmen außer der DDR und Österreich noch die UdSSR und Polen teil. Der Platz war sehr schön und Thermik gab es genug.

Es starteten in den Klassen A II — 38, I — 27 und W — 35 Teilnehmer. In allen Mannschaften starteten die nationalen Spitzen, die auch bei der Weltmeisterschaft in Wiener Neustadt teilgenommen hatten. Das Niveau war auch dementsprechend hoch.

Es gab einige Sensationen. Die erste brachte Österreich, als Blacher sich nach dreimaligem Stechen in A II durch Pech mit dem zweiten Platz begnügen mußte. Die zweite Sensation kam, als Wagner und Martin in der Wakefield-Klasse den 1. bzw. 2. Platz belegten und mit Breith die Mannschaftswertung gewannen.

Ebner vergab im dritten Durchgang ein sicheres Max durch vorzeitiges Herabbremsen (8 Sekunden) und kam so nicht ins Stechen. Er belegte aber trotzdem den 3. Platz.

Die Zeiten:

Klasse A II:

Blacher	900 + 455 sec	2. Platz
Höbinger	757 sec	15. Platz
Zitko	743 sec	17. Platz

Klasse W:

Wagner	900 sec	1. Platz
Martin	800 sec	2. Platz
Breith	798 sec	14. Platz

Klasse I:

Ebner	892 sec	3. Platz
Keinrath	850 sec	6. Platz
Bajc	587 sec	20. Platz

Mannschaftswertung:

A II: Österreich 4. Platz

W: Österreich 1. Platz

I: Österreich 3. Platz

Wir konnten mit diesem Erfolg bestimmt zufrieden sein. Erwähnen möchte ich noch den Rückholdienst. Es standen dafür sieben Motorräder und ein Zlin-Trainer zur Verfügung.

Ich möchte auf diesem Wege den Gastgebern nochmals herzlich für die nette Gastfreundschaft danken.

Im Falle eines Falles... UHU

Europa-Kriterium in Motorfreiflug

Eingebettet in einer schönen Gebirgslandschaft liegt der Flugplatz Lesce-Bled in Jugoslawien, auf dem das 11. Europa-Kriterium im Motorfreiflug ausgetragen wurde.

26 Teilnehmer aus zehn Ländern, und zwar aus England, West- und Mitteldeutschland, CSSR, Polen, Ungarn, der Schweiz, Italien, Jugoslawien und Österreich, hatten sich dem Starter gemeldet. Samstag war Anreisetag, und schon nach der Ankunft sah man die Wettbewerber beim Einfliegen ihrer Modelle. Sonntag war als Wettbewerbstag festgesetzt, da jedoch der ergebige Regen, der schon am Samstagabend einsetzte, am Sonntag bis gegen 17 Uhr ununterbrochen anhielt, mußte der Wettbewerb auf Montag, an dem ein Ausflug vorgesehen war, verlegt werden. Dies war ein glücklicher Entschluß der Wettbewerbsleitung, denn der Montag, anfangs noch bedeckt, später jedoch sonnig und schwach windig, gab die Voraussetzung für ein herrliches Modellflugwetter.

Bei der feierlichen Eröffnung, vom Präsidenten des Organisationskomitees vorgenommen, wurden den einzelnen Mannschaftsführern Blumen und ein Wimpel überreicht.

Der Wettbewerb begann plangemäß um 9.30 Uhr, und die einzelnen Durchgänge dauerten genau eine Stunde. Bei 6 Teilnehmerpaaren ging alles sehr flüssig vor sich. Auch ein Flugzeug stand bereit, um etwaige verlorene Modelle besser suchen zu können.

Frigyes erreichte im 3. Durchgang nur 174 Sekunden und lag mit 2 Sekunden Rückstand auf dem 2. Platz. Um eine Sekunde weniger hatte der Ungar Mecner. Da sich im 4. Durchgang die Führung nicht änderte, glaubte man schon den Mitteldeutschen Reda als neuen Europameister zu sehen. War es nun die Aufregung oder der voreilige Entschluß des Mannschaftsführers: jedenfalls startete Reda mitten in den Abwind hinein, und mit einer Zeit von 88 Sekunden waren alle Hoffnungen begraben.

Da die ersten 8 alle die volle Zeit flogen, hieß der Sieger dann doch noch Frigyes mit nur einer Sekunde Vorsprung vor seinem Teamgefährten Mecner und dem Tschechen Kohut.

Bei Frigyes vermißte man dessen Sicherheit und die Überlegenheit, da er wie auch der bekannte junge Tscheche ständig trainierten. Diese achteten auch sehr

darauf, den Thematikanschluß nicht zu verlieren, denn trotz der großen Höhe war ihnen ein Dreiminutenflug nicht sicher. In der Höhe, das heißt im Steigflug, waren sich Frigyes, Malina und Griffoni ebenbürtig. Der letztere verwendete für den Steigflug weder Kurven- noch Einstellwinkelsteuerung. Gut ein Drittel der Wettbewerber verwendet schon diese. Teilweise wird das Anheben der Hinterkante des Höhenleitwerkes in den letzten 2 bis 3 Sekunden des Motorlaufes langsam bis zum vollen Anschlag bewerkstelligt. Bei den anderen erfolgt der Übergang ruckartig, das heißt, gleichzeitig mit der Motorabstellung wird das Höhenleitwerk angehoben.

An Motoren sah man bei den Tschechen ihre MVVS, bei den Ungarn die MOKI, Griffoni hatte den Super-Tigre, den auch zum Teil die Jugoslawen hatten. Die Österreicher hatten einen COX-Spezial und den Bugl-Glo. Das übrige Feld verwendete ebenfalls COX-Motoren. Die Polen, noch als einzige Mannschaft, die den Diesel einsetzte, hatten aber damit nichts zu bestellen und waren auch sonst in der Leistung recht schwach.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß doch alle mit Wasser kochen. Beim Training war jeder Start einwandfrei, doch beim Wertungsflug schien dann das eine oder das andere Modell seine Flugrichtung um 180 Grad geändert zu haben und raste mit zunehmender Geschwindigkeit seinem Ende entgegen. Sehr eindrucksvoll so ein Bild für den entfernten Zuschauer, der das Modell schon zerstört sieht, während der Motorenlärm noch einige Augenblicke zu hören ist.

Horcicka hatte sich einige Tage vorher verletzt und fiel dadurch schon von vornherein aus, Fenz kam nicht zum Einsatz und Keinrath konnte doch noch, ebenfalls nach einigem Pech, den 8. Platz erreichen.

Die Organisationsleitung, die in den Händen des Präsidenten Božo Petek und dessen Sekretärs Primožič lag, war mu-

stergütig und bis ins kleinste Detail geplant. Diese haben sich, wie auch alle jugoslawischen Kollegen, alle Mühe gemacht, den Gästen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten. Für die Wettbewerber stand für jede Mannschaft ein Zelt am Flugplatz zur Verfügung. Die Fahrt vom Wettbewerbsgelände zum Quartier, das leider 45 km entfernt lag, und zurück wurde stets mit einem gemieteten Autobus zurückgelegt. Man wurde aber dadurch entschädigt, daß alle in dem großen, neuen und modernen Hotel „Pristang“ untergebracht waren und die Fahrt durch eine sehr schöne Gebirgslandschaft führte.

Preisverteilung und Abschluß

Am Samstag, als der Regen aufhörte und es schon zu spät zum Fliegen war, entschloß man sich zu einem kurzen Ausflug nach Bled. Auf der Burg besuchte man ein Museum und hatte von der einen Seite aus einen einmaligen Ausblick auf die nächste Umgebung und auf den herrlichen darunter liegenden See. Mit der anschließenden Seerundfahrt wurde das ganztägige Warten, das eigentlich ein ausgiebiges Fachsimpeln war, wieder wettgemacht.

Der Preisverteilung, die am Montag abends stattfand, folgte anschließend das festliche Abschlußbankett.

Beim folgenden gemütlichen Beisammensein, das nicht trocken verlief und bis weit in die Morgenstunden anhielt, hatte man so richtig das Gefühl, daß es unter den Modellfliegern keine Grenzen gibt, ob diese aus Ost oder West, aus Süd oder Nord sind; daß alle zu einer großen Gemeinschaft zusammengehören. Wenn es auch hie und da etwas Sprachschwierigkeiten gab, so verstand man sich doch glänzend.

Mit der Gewißheit, an einem Wettkampf teilgenommen zu haben, der noch lange in schöner Erinnerung bleiben wird, verabschiedete man sich mit dem Versprechen, auch das nächste Mal wiederzukommen und trat die Heimreise an.

Die Ergebnisse der ersten Zehn:

1. Ernő Frigyes, Ungarn	180	180	174	180	180 = 894
2. Andras Mecner, Ungarn	180	173	180	180	180 = 893
3. Ladislav Kohut, CSSR	180	154	180	180	180 = 874
4. Rudi Radovan, Jugoslawien	180	173	146	180	180 = 859
5. Jiri Cerny, CSSR	180	180	180	130	180 = 850
6. David Posner, England	180	162	135	180	180 = 837
7. Gyula Simon, Ungarn	180	136	180	157	180 = 833
8. Hans Keinrath, Österreich	104	161	180	180	180 = 805
9. Siegfried Reda, DDR	180	176	180	180	88 = 804
10. Hans Beck, BRD	155	133	141	168	180 = 777

Prüfungsbestimmungen für Modellflug

offizielle mitteilungen
bundessektion

I. Allgemeine Bestimmungen

1. Alle bisher ergangenen Bestimmungen zur Erlangung von Leistungsabzeichen 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 ÖAeC erworben werden.
b) Die Erwerbung bzw. Anerkennung kann nur in der Reihenfolge A, B, C, Silber-C und Gold-C erfolgen.
c) Die Abzeichen A, B und 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 erfliegen werden, müssen vom Bewerber selbst gebaut und gestartet bzw. geflogen werden.
5. Für die Abnahme sämtlicher Prüfungen ist ein Leistungsprüfer erforderlich.
6. a) Es sind sämtliche Flugmodelle zugelassen, soweit der Gesamtflächeninhalt (F/tot) 150 qdm, das Gesamtgewicht 5 kg und der Gesamthubraum des oder der Motoren 10 ccm nicht übersteigt.
Ausnahmen:
Fesselflug Mannschaftsrennen:
Leinenlänge 15,92 m, gemessen von der Achse des Steuergriffes bis zur Längsachse des Modells.
Größter Tankinhalt 10 ccm.
Fesselflug Geschwindigkeit:
Größter Zylinderinhalt 2,5 ccm.
Leinenlänge 15,92 m (wie oben).
Der Steuergriff muß während des Wertungsfluges in der Gabel des Mastes sein.
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 dieser Klasse der Bewerber der Erbauer des Modells sein.

II. Fliegerische Bedingungen

Modellart	Füße	Mindestleistung je Flug	Anmerkung
A-Prüfung			
Freiflugmodelle			
Segler Hang	5	60 Sek.	
Segler Hochstart	5	wahlweise: 25 Sek. 60 Sek.	Schnurlänge 18 m Schnurlänge frei
Kolbenmotormodelle	5	60 Sek.	Motorlaufzeit frei
Gummimotormodelle	5	60 Sek.	Gummigewicht frei
Fernsteuermodelle			
Segler	5	60 Sek.	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	60 Sek.	Motorlaufzeit frei
Fesselflugmodelle			
Alle Klassen	5	Bodenstart — 5 Horizontalrunden — Landung	

Modellart	Flüge	Mindestleistung je Flug	Anmerkung
B-Prüfung			
Freiflugmodelle			
Segler Hang	5	120 Sek.	
Segler Hochstart	5	wahlweise: 40 Sek. 120 Sek.	Schnurlänge 18 m Schnurlänge frei Motorlaufzeit max. 15 Sek.
Kolbenmotormodelle	5	120 Sek.	
Gummimotormodelle	5	120 Sek.	
Fernsteuermodelle			
Segler	5	120 Sek.	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	120 Sek.	Motorlaufzeit frei
Das Flugmodell muß in jeder dieser Klassen während des Fluges deutlich sichtbar ferngesteuert werden. Bruchfreie Landung.			
Fesselflugmodelle			
Mannschaftsrennen	5	100 Runden unter 10 Min. Dauer	
Geschwindigkeit	5	10 Runden unter 36 Sek. Dauer	Gabel ist Pflicht
Kunstflug	5	Bodenstart — 3 Horizontalrunden — 2 Loopings — 2 liegende Acht — bruchfreie Landung	
C-Prüfung			
Freiflugmodelle			
Segler Hang	5	300 Sek.	
Segler Hochstart	5	wahlweise: 65 Sek. 180 Sek.	Schnurlänge 18 m Schnurlänge 50 m Motorlaufzeit max. 15 Sek. Gummigewicht frei
Kolbenmotormodelle	5	180 Sek.	
Gummimotormodelle	5	180 Sek.	
Saaf Flugmodelle	5	270 Sek.	
Fernsteuermodelle			
Segler	5	Programm lt. Code Sportif RC IV, Punkt 5.7	
Motormodelle	5	Programm lt. Code Sportif RC III, Punkt 5.6	
Fesselflugmodelle			
Mannschaftsrennen	5	100 Runden unter 6 Min. Dauer	
Geschwindigkeit	5	10 Runden unter 24 Sek. Dauer	Gabel ist Pflicht
Kunstflug	5	Bodenstart — Abheben — Doppelwingover — 3 Innenloopings — Rückenflug 2 Runden — 3 Außenloopings — 2 Horizontalacht, bruchfreie Landung	

Silber-C-Prüfung

1. Je 2 komplette C-Prüfungen in 2 verschiedenen Klassen oder
2. je eine komplette C-Prüfung in 3 verschiedenen Klassen.

Gold-C-Prüfung

1. Sie wird dem Weltmeister einer Modellflugklasse verliehen, oder
2. je 3 komplette C-Prüfungen in 5 verschiedenen Klassen, wobei in den Klassen Fesselflug und Fernsteuerung höchstens je 2 Klassen gewählt werden können.

III. Abnahme der Prüfungen

Jeder Prüfflug muß von einem Leistungsprüfer abgenommen, im Prüfungsformular eingetragen und mit Unterschrift und Stempel bestätigt werden.

Leistungsprüfer

1. Jedem Verein stehen zwei Leistungsprüfer zu. Auf begründetes Ansuchen an die OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION kann in Ausnahmefällen ein dritter Leistungsprüfer genehmigt werden.
2. Mindestalter 18 Jahre.
3. Zur Bestätigung als Leistungsprüfer ist die Absolvierung eines Lehrganges erforderlich. Diese werden (wenn erforderlich) alljährlich zu Jahresbeginn abgehalten. Der Lehrgang schließt mit einer Prüfung.
4. Der Leistungsprüfer erhält eine Prüferlizenz (auf ein Jahr befristet) zur Einlage in den Aero-Club-Ausweis und einen Prüferstempel. Die Lizenz ist von den Vereinen jeweils am Jahresende zwecks Verlängerung an die ONF einzureichen. Die Kosten des Prüferstempels sind von den Vereinen zu tragen.
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 November 1964
Bundessektion Modellflug
Oberste Nationale Flugsportkommission

1965 — „COUPE d'HIVER“ in Österreich

Die Gruppe ÖMV St. Pölten wird Ende 1965 den ersten „COUPE d'HIVER“ in St. Pölten-Völtendorf durchführen. Dazu laden wir bereits heute die österreichischen Modellsportler recht herzlich ein. Eine Ausschreibung erfolgt zum gegebenen Zeitpunkt. Diese kleine Klasse mit Gummimotor wird nun schon seit Jahren in verschiedenen Ländern (Italien, Frankreich, CSSR) als Bewerb geflogen. Ausgang nahm diese Klasse von Frankreich und entstand in den Kriegsjahren des zweiten Weltkrieges aus Mangel an Gummi. Auch der österreichische Modellsport soll nicht von diesen kleinen Schwirren „verschont“ bleiben. Ein weiterer Vorteil dieser Klasse ist, daß kleinere Flugplätze oder kleineres Gelände zur Durchführung eines Bewerbes ausreichen.

Seine technischen Daten für Österreich sind:

Mindestgewicht mit 10 Gramm Gummi
80 Gramm.

Flächeninhalt 11 bis 13 dm².

Der Rumpfqerschnitt wurde hier fallen gelassen. Verwenden wir doch heute keinen bestimmten Querschnitt in unseren Freiflugklassen. Die 10 Gramm Gummi zum Antrieb sind jedoch wie bei der Klasse W im Rumpf unterzubringen. Geflogen werden drei oder fünf Durchgänge und die Maximalzeit beträgt 120 Sekunden. Der Rumpfqerschnitt von 20 cm² nach den nationalen Bestimmungen in den genannten Ländern bringt doch nur einen Leistungsverlust mit sich und ist heute von keinem Interesse. Weiters ist solch großer Querschnitt der Anwendungen von neuen Baumethoden hinderlich. Aufschluß über den COUPE d'HIVER geben uns verschiedene Modellflugzeitschriften in den letzten Jahren.

Also 1965 neuerlich auf nach St. Pölten-Völtendorf zum

„Austria COUPE d'HIVER“.

magnetsegler

RICHARD KRAVARIK:

KOLIBRI-POKAL 1964

Der unter dem Ehrenschatz von Bundesobmann der UNION, Komm.-Rat Marousek und Präsident des ÖAeC, Staatssekretär a. D. Grubhofer, stehende Wettbewerb gelangte am 29. und 30. August auf dem Hohen Kölbling (bei Herzogenburg) und dem Flugplatz Vöitendorf (bei Ober-Grafendorf) bei recht unterschiedlicher Witterung zur Austragung. Drehende thermische Winde und ein aufkommender Gewittersturm am Samstag und Regenböen und nasses Fluggelände am Sonntag stellten sowohl an das Können der Modellsportler als auch an die eingesetzten Flugmodelle hohe Anforderungen. Umso beachtlicher sind die erzielten Leistungen, eine Frucht mühevoller Trainingsarbeit. Durch die Teilnahme des frischgebackenen Europameisters im Hangflug, Helmut Schubert (Deutschland), wurde die Bedeutung

dieses Wettbewerbes noch unterstrichen; er erreichte jedoch „nur“ einen 4. Platz am ersten Tag, und in der Einzelwertung führten Hans Hlavka (ÖMV-NÖ/St. Pölten) knapp vor Rudolf Höbinger (ÖMV-NÖ/Berndorf) und Franz Haider (FMG-Amstetten) in der Klasse der magnetgesteuerten Freiflugmodelle.

Am zweiten Tag war der Flugplatz der Treffpunkt der Teilnehmer und anscheinend auch der Regenwolken. Kein Sonnenstrahl konnte sowohl die Modelle als auch die Sportler trocknen, und trotzdem wurden insgesamt neun Maximalzeiten erzielt — ein „Max“ sogar bei strömendem Regen während des vierten Durchganges.

Die Siegerehrung fand im Festsaal der Marktgemeinde Ober-Grafendorf statt. Wettbewerbsleiter Vizebürgermeister Richard Kravarik konnte den Landesobmann der UNION NÖ Klissenbauer und den Landesgruppenobmann des ÖMV-NÖ Haiden, sowie den „Vater“ der Magnetsegler Gremmer (Deutschland) begrüßen. Die Sieger erhielten wertvolle Ehrenpreise und Sachpreise der Fa. UHU. Und hier die Ergebnistafel:

Klasse N 1/M (9 Nennungen, 7 Starter):

1. Adolf Zichtl, UMSC-Kolibri
2. Werner Stark, ÖMV-NÖ/Berndorf
3. Felix Schobel jun., UMSC-Kolibri

58	169	131	154	204	716
104	40	127	94	72	437
50	75	90	93	122	430

Klasse N 1:

1. Adolf Zichtl
2. Werner Stark
3. Herwig Griehsler

50	101	121	60	155	487
48	57	63	81	81	330
76	58	40	68	50	292

Kombinationsklasse II (N 1/M-N 1):

1. Adolf Zichtl, UMSC-Kolibri
2. Werner Stark, ÖMV-NÖ/Berndorf
3. Franz Haider, FMG-Amstetten

916 Punkte	(Wanderpreis)
592 Punkte	(Ehrenpreis)
516 Punkte	(Ehrenpreis)

Klasse A 2/M (31 Nennungen, 28 Starter):

1. Hans Hlavka 179
2. Rudolf Höbiger 300
3. Franz Haider 229

272	219	176	249	1095
300	196	131	158	1085
300	300	106	148	1083

Klasse A 2:

1. Rudolf Höbiger 180
2. Alfred Jelinek 168
3. Helmut Schubert 70

122	151	160	154	767
120	160	133	138	719
180	88	175	180	693

Kombinationsklasse I (A 2/M-A 2):

1. Rudolf Höbiger, ÖMV-NÖ/Berndorf
2. Helmut Schubert, Aero-Club-Hof
3. Franz Haider, FMG-Amstetten

1418 Punkte	(Wanderpreis)
1305 Punkte	(Ehrenpreis)
1256 Punkte	(Ehrenpreis)

Mannschafts-Kombinationswertung:

1. FMG-Amstetten (Schubert — Haider — Kargl) 3591 Punkte
2. ÖMV-NÖ/Berndorf (Höbiger — Stark — Zach) 3412 Punkte
3. ÖMV-NÖ/St. Pölten (Hlavka — Heinzl — Schneck) 3365 Punkte

Union-Modellflug-Cup 1964 (Kombinationsklasse A 2/M-A 2):

1. Felix Schobel sen., UMSC-Kolibri 1061 Punkte (Wanderpreis, Plakette)
2. Herwig Griehsler, UMSC-Kolibri 967 Punkte (Plakette)
3. Alfred Jelinek, USFC-Herzogenburg 932 Punkte (Plakette)

Tagebuch der Weltmeisterschaft

f e s s e l f l u g

Sonntag, 2. August 1964

(Schluß aus Heft 11/1964)

Es stand der zweite Durchgang im Mannschaftsrennen mit anschließendem Finale auf dem Programm. Für uns Österreicher war es kein sehr glücklicher Tag. Unsere Hoffnungen, wenigstens in dieser Klasse sehr gut abzuschneiden, wurden nicht erfüllt. Schon im zweiten Rennen waren Fischer-Meusburger am Start. Die Witterung war günstig — aber der Motor sprang nicht an! Kropf-Russ kamen gut weg und lagen auch gut im Rennen, dazu hatte der Pilot das große Glück, mehr als 10 Runden allein zu fliegen — die Belohnung war eine Disqualifikation! Die Brüder Kominek waren auch vom Pech verfolgt. Beim Start klappte alles vorzüglich, aber die Luftschraube erlitt einen kleinen Schaden — und ein Luftschraubenwechsel ist ein nicht wieder gutzumachender Zeitverlust. Zeitweise wurde der Wind so stark, daß der Bewerb bis Mittag unterbrochen wurde.

Das Finale bestritten Teams aus England, der Tschechoslowakei und Italien. Es war ein sehr flüchtes Finale, keine Spannung und schon gar keine guten Zeiten.

Am Abend beim Festdinner gab es für die Sieger Ehrengaben, für alle Teilnehmer nette Geschenke, gutes Essen und eine Unmenge Getränke.

Zum Abschluß einige

„Beobachtungen und Ergebnisse“.

Die Organisation war wirklich ausgezeichnet, die Wettbewerbsleitung arbeitete zur vollsten Zufriedenheit. Der einzige Nachteil war, daß Wettkampfstätte und Unterkunft mehr als 10 km voneinander entfernt waren.

Im Geschwindigkeitsbewerb lief alles ausgezeichnet. Die Zeitnahme funktionierte einwandfrei und mit Hilfe von Lichtsignalen wurde dem Teilnehmer mitgeteilt, ob sein Flug gewertet wurde oder nicht.

Im Kunstflugbewerb war die Durchführung auch sehr gut, aber die Punktrichter und ihre Bewertung sind ein Kapitel für sich. Gleich zu Beginn verzögerten sie den Bewerb, weil sie nach jedem Flug ihren Standort änderten. Endlich „sebhafft“ geworden, litten sie sichtlich unter der teuflischen Hitze. Deswegen darf man auch nicht desinteressiert sein! Es ist unverantwortlich, während dem Wertungsflug zu plaudern und mehr als die Hälfte der Bewertungen erst am Ende des Fluges einzutragen.

Beim Mannschaftsrennen gibt es immer Meinungsverschiedenheiten und Disqualifikationen regnet es nur so — muß das sein?

Zu Beginn der Rennen wurde rasch eine Zusatzbestimmung „geboren“: sie besagte, daß die Piloten nicht im Mittelpunkt des Kreises stehen dürfen, sondern ständig um diesen herumgehen müssen. Das brachte anfangs etwas Unruhe in die Reihen der Betroffenen, funktionierte aber recht gut. Den Begriff „schleudern“ hatten anscheinend die Kampfrichter mißverstanden. Dazu folgendes persönliches Erlebnis! Kropf-Russ wurden ausgeschlossen und ich erkundigte mich sofort nach dem Grund. Statt der fünf offiziellen Kampfrichter waren nur zwei anwesend. Die beiden Herren (beide Engländer) konnten mir vorerst keine Auskunft geben. Nach einer längeren internen Aussprache teilten sie mir offiziell mit — „schleudern“. Ich erwiderte den beiden Herren, daß der Pilot vorschriftsmäßig die Hand an der Brust hatte. Das bestätigten beide und blieben ohne Angabe von Gründen auf dem Standpunkt „es war doch geschleudert“. Kommentar überflüssig! So kann es mit den Mannschaftsrennen doch nicht weitergehen, wenn die Kampfrichter ihre privaten Ansichten und nicht die Wettkampfregelein gelten lassen.

Wenn von 54 Teilnehmern 26 ausgeschlossen werden, dann stimmt etwas nicht!

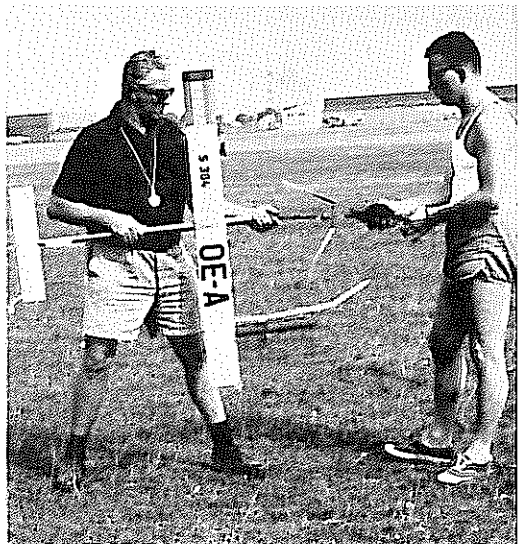
Spricht man mit den Mannschaftsführern der einzelnen Länder, so behaupten alle, der Fesselflug gehe zurück. Man sagt, im Kunstflug könne man erst etwas gewinnen, wenn man einen „Namen“ habe (siehe — der bekannte Sirotkin gegen den unbekannteren Kari), im Mannschaftsrennen wird man ausgeschlossen, sobald der Flug zu schnell ist; in Geschwindigkeit fehlt es den meisten an den notwendigen Beziehungen, einen Hochleistungsmotor zu bekommen.

In Budapest sah man deutlich, daß der Fesselflug eine sehr schöne Sportart ist, daß er viele Zuschauer begeistert, aber daß ein überzüchtetes Reglement ihn sehr leicht töten könnte.



Der Sieger der Motorfreiflugklasse, der Russe Werbitsky

Rechts: Wakefield-Sieger Wagner und Mannschaftsführer Pfisterer



FREIFLUGMEISTERSCHAFTEN IN MAGDEBURG

Die österreichischen Teilnehmer, v. l. n. r.: stehend — Martin, Pfisterer, Breith, Keinrath, Zitko, Bajc; kniend: Wagner, Ebner, Höbinger, Blacher





Die Wakefield-Sieger in Magdeburg
Titelbild: Saalflug — „rund um den Weihnachtsbaum“

Resopal®

Die ideale Kunststoffplatte für Tisch- und Möbelbelag

sowie für moderne Werkstätten usw.

- hitzebeständig
- schlagfest
- säurefest
- lichtecht
- abwaschbar

... aber es muß auch wirklich echtes

Resopal®

sein!

Bezugsquellennachweis, Auskünfte durch den Generalvertreter für Österreich
WALTER SCHMADDEBECK, Wien VI, Worellstraße 3, 57 53 93, 57 52 39