

Luftfahrt modellflug

IN DIESEM HEFT

MODELLFLUG-
FÖRDERUNG — TEIL
DER LUFTFAHRTPOLITIK



WELTMEISTERSCHAFT
IM FREIFLUG

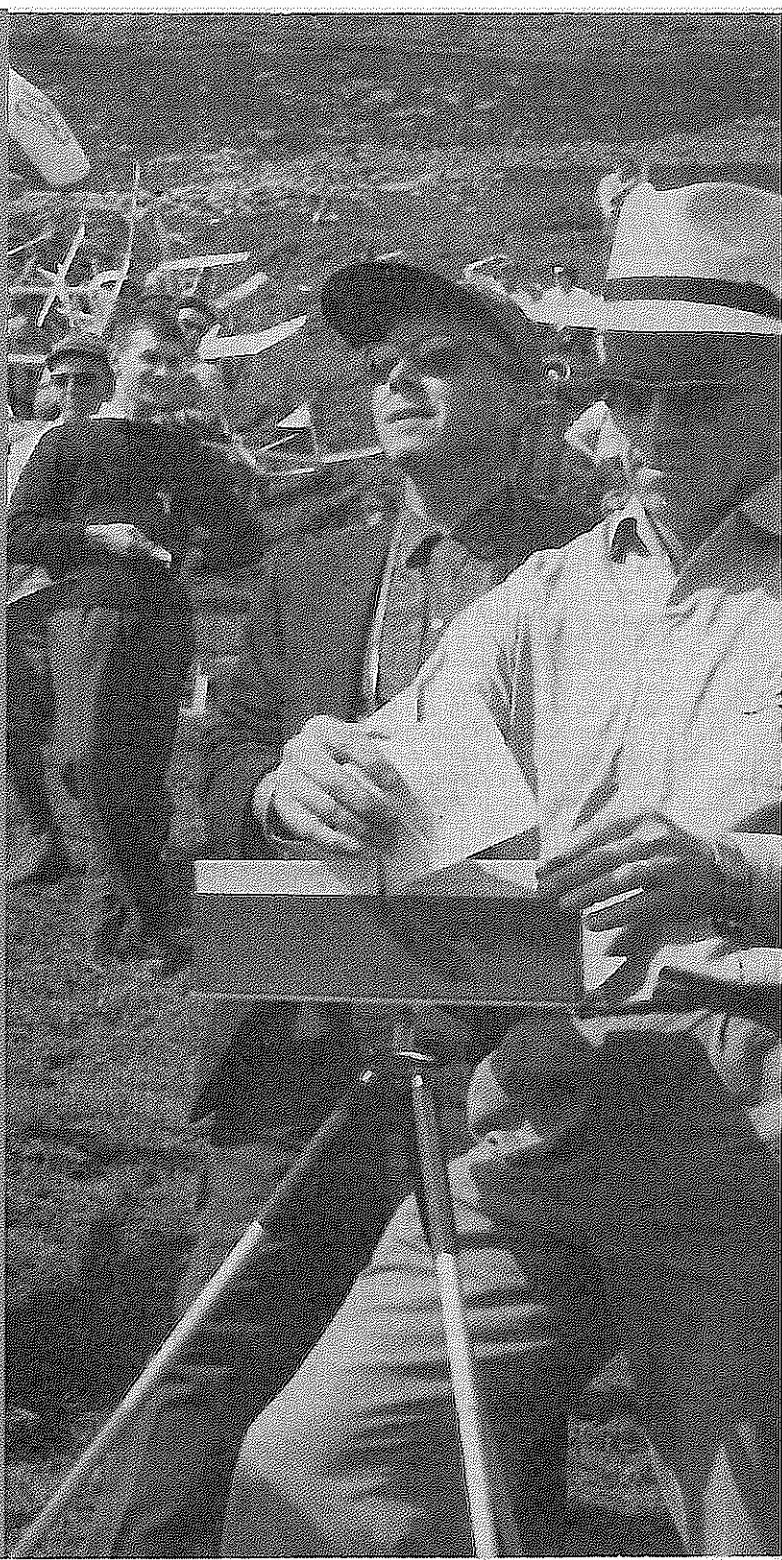


EUROPA-CUP
HANGFLUG



A-7-MODELL VON
A. JELLINEK

9/1965



Modellflugförderung — Bestandteil der Luftfahrtspolitik

Am 11. September wurde in Salzburg-Kraiwiesen die neue Modellflughalle durch Min.Rat Dr. Janisch in Vertretung von Verkehrsminister Otto Probst im Beisein von Staatssek. a. D., Präs. des ÖAeC Franz Grubhofer, Sekt.Rat Dr. Ehrenfelder, der Landesräte Weißkind und Leitner sowie zahlreicher anderer Behördenvertreter, hoher Mandatäre und Funktionäre eröffnet. Zeigt schon dieser Blick auf die Anwesenheitsliste, welche Bedeutung dem Flugmodellsport, insbesondere seitens des Verkehrsressorts zugemessen wird, so machte es die Eröffnungsansprache einmal mehr deutlich, in der Min.Rat Dr. Janisch u. a. ausführte:

„Die sinnvolle und folgerichtige Förderung des Modellfluges durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als das für die österreichische Zivilluftfahrt zuständige Ressort verfolgt den Zweck, die Jugend für den Gedanken der Luftfahrt zu interessieren und ihr eine aktive Betätigung darin in geeigneter Weise zu ermöglichen. Sie bildet weiters einen Bestandteil der Luftverkehrspolitik hinsichtlich der Heranbildung fliegerischen Nachwuchses.“

Der Redner ging dann auf die Betätigung im Modellflug näher ein, die nicht hoch genug eingeschätzt werden könne, treffe doch dabei verschiedene, die geistige, körperliche und vor allem charakterliche Entwicklung der Jugend fördernde Komponenten zusammen, und führte schließlich weiter aus:

„Um der Jugend unseres technischen Zeitalters, das der Luft- und Raumfahrt verbunden ist, den Weg für eine fliegerische Betätigung zu ebnen, hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft seit dem Jahre 1958 aus dem ihm bisher zur Verfügung gestellten Budgetmitteln allein auf dem Sektor Modellflug rund 1,2 Millionen Schilling an Förderungsbeiträgen gewährt. Damit konnten neben der Errichtung von bisher 24 Modellbauerwerkstätten, der Zuerkennung von Werkzeug- und Materialsubventionen, die Modellflugplätze in Wien, Linz-Engerwitzdorf, Klagenfurt-Waidmannsdorf, Lienz, Graz-Unterfladnitz sowie die beiden Flugplätze in Salzburg-Kraiwiesen errichtet werden. Das Ministerium ist bestrebt, diese von sichtbaren Erfolgen begleitete Entwicklung auf dem Sektor Modellflug weiterhin zu fördern und durch eine finanzielle Starthilfe die Initiative der Modellbauer bei Nachweis entsprechender Leistungen zu unterstützen.“

Als besonders erfreulich könne vermerkt werden, daß, wie dies kürzlich ein ausländischer Experte für Modellflug feststellte, die gesamte Flugmodellanlage in Kraiwiesen die bestangelegte in Europa ist, wie überhaupt die bisher in Österreich gebauten Flugplätze für die „kleine Luftfahrt“ im Ausland höchste Anerkennung finden.

Ein ausführlicher Bericht über die Eröffnung und die anschließenden 11. Staatsmeisterschaften im Fesselflug folgt in amfl 10/65. Der Dank der österreichischen Modellflieger für die verständnisvolle und großzügige Förderung soll aber nicht nur hier erneut ausgesprochen sein — sie werden weiterhin bestrebt sein, sich des erwiesenen Vertrauens durch Leistung würdig zu erweisen.

Weltmeisterschaft 1965



Die FAI beauftragte den Finnischen Aero-Club mit der Durchführung der Freiflug-Weltmeisterschaft 1965. 27 Nationen leisteten der Einladung des Finnischen Aero-Clubs Folge und kamen nach Kauhava, dem Austragungsort.

Die einzelnen Mannschaften kamen bereits Mittwoch in Kauhava an; nachdem sie im Wettbewerbs-Office mit dem notwendigen Informationsmaterial versehen worden waren, ging es sofort in die Unterkunft, die für viele die erste Enttäuschung darstellte. In den leeren Klassenzimmern der höheren Schule waren bis zu 20 Betten aufgestellt.

Vorbereitung und Beginn

Der nächste Weg führte jede Mannschaft auf den Flugplatz. Der Platz, der mit einer einzigen Start- und Landebahn versehen war, wurde im Westen und Osten von Wald begrenzt (von Wald zu Wald ungefähr 1,5 km), im Norden und Süden begrenzten Felder den Platz. Ein Großteil der anwesenden Mannschaften hatte bereits die Modelle mitgebracht, das Training zog sich, bedingt durch die nicht einbrechende Dunkelheit, bis 23 Uhr hinaus.

Der nächste Tag war der Bauprüfung und dem offiziellen Training vorbehalten. Die Veranstalter hatten dies durch einen genauen Zeitplan sehr geschickt geregelt. „Baugeprüft“ wurde lediglich das Gewicht. Hier waren auch manche Wettbewerber verwundert, daß nur zwei Modelle zur Bauprüfung zugelassen wurden, hatten sie doch eine ganze Kiste davon. Entsprach das Gewicht des Modells dem vorgeschriebenen, bekam der Wettbewerber einen Plastikklebezettel, der auf das geprüfte Modell aufzukleben war. Dies wurde jedoch nicht mehr kontrolliert, und so mancher Klebezettel wanderte auf nicht geprüfte Modelle. Auch hatte dieser Plastikklebezettel den Vorteil, daß man ihn von einem Modell auf das andere kleben konnte, ohne daß es auffiel. Am nächsten Morgen (Freitag, 9. 7.), dem ersten Wettbewerbstag, wurden die Weltmeisterschaften direkt vor dem ersten Durchgang durch den Präsidenten des Finnischen Aero-Clubs eröffnet. Unter den Klängen der Finnischen Hymne wurde die Fahne des Gastgeberlandes und die der FAI hochgezogen. Die Wettbewerber verharren noch einige Minuten, um sich dann gleichzeitig mit der grünen Leuchtkugel, die den Beginn des ersten Durchganges anzeigte, in den Kampf um die Weltmeisterschaft in der Klasse A 2 zu stürzen.

Wettbewerb in A 2

Es war ähnlich wie bei der WM in Österreich: jede Nation hatte ihr Zeitnehmerpaar. Durchgangszeit war 75 Minuten, danach 15 Minuten für Fehlstartwiederholungen. Beginn und Ende eines Durchganges wurden mit je einer grünen, bzw. roten Leuchtkugel angezeigt.

Anders war vor allem, daß die Hochstartleinen vor jedem Durchgang gemessen wurden und nicht dem Zeitnehmer zur Aufbewahrung übergeben werden konnten. Dies spielte sich in der Regel so ab, daß zu Beginn eines jeden Durchganges sämtliche Schnüre der drei Teilnehmer einer Mannschaft gemessen und zu den Modellen gelegt wurden. Die Rollen konnten nun vertauscht werden, ohne daß es von den Zeitnehmern bemerkt wurde. Als sehr nachteilig erwies sich, daß die Modelle auf einer Fläche von ca. 50 X 100 m gestartet werden mußten; d. h. das Modell mußte sich beim Start in dieser Fläche befinden. Wenn nun, wie es vorkam, 20 Modelle gleichzeitig hochgezogen wurden, kann man sich vorstellen wie es zuging. Startbehinderungen und Zusammenstöße in der Luft waren die Folge. Hier erwischte es z. B. auch den Deutschen Herbert Schmidt im 2. Durchgang. Obwohl das „Vorstarten“ laut FAI verboten ist, wurde es doch eifrig gehandhabt (sogar innerhalb der Startfläche). Die Internationale Jury, bestehend aus den Herren Henry J. Nicholls (England), Rudolf Cerny (ČSSR) und Georg Derantz (Schweden) sah zu und bemerkte nichts...

Am ersten Wettbewerbstag sah man auch, wie die einzelnen Mannschaften ausgerüstet waren: Sprechfunkgeräte wurden von der BRD, Frankreich, Dänemark, Schweden und den Finnen eingesetzt. Sogenannte „Thermiksuchgeräte“ (Temperaturmesser, Ausschlag ca. $\frac{1}{10}^{\circ}\text{C}$) wurden richtig nur von den Holländern eingesetzt. Diese Geräte sah man auch noch bei den Neuseeländern und Brasilianern.

Insgesamt wurden von den 59 Teilnehmern 172 „Max“ geflogen, interessanterweise im ersten Durchgang die meisten (40).

8 Teilnehmer erreichten schließlich 900 sec, 5 davon auch die beim ersten Stechen geforderten 4 min. Von diesen 5 startete der Schwede G. Kalen als erster. Er lief mit seinem Modell so weit, daß man weder Fahne noch Modell sah. Da das Abfallen der Hochstartfahne nicht beobachtet werden konnte, stoppten die Zeitnehmer das Modell erst, als es beim Zurückkurven in Sicht kam. Wo blieb die Jury...? Anton Bucher (Schweiz) startete nun, sein Modell erwischte einen Null-Schieber, worauf die anderen Teilnehmer nachstarteten. Alle Modelle landeten dann ungefähr zur gleichen Zeit, und da Anton Bucher als erster gestartet war, war er der neue Weltmeister in der Klasse der Segelflugmodelle. Die Mannschaftswertung ging an Großbritannien, das gleich zwei Mann im fly-off hatte.

Die Modelle

Die Spannweite der Modelle liegt nun schon bei 2100 mm entsprechend einer Streckung von ungefähr 15. Die Tragflächen der Modelle sind nach wie vor in Skelettbauweise, teilweise mit Nasenbepunktung, ausgeführt. Das einzige Modell in Vollschale sah man bei dem Viertplacierten G. Kalen, dessen „Gamen“ nun schon sieben Jahre alt ist und außerdem als einer der wenigen einfache V-Form besitzt. Die einfache V-Form wurde auch in den Modellen der Israelis und der Südafrikaner verwendet. Der Neuseeländer McDonald verwendete als einziger ein Modell in Standard-Bauweise. Sehr beachtet wurde auch das Modell von Herbert Schmidt, eine Vollbalsa-Konstruktion mit ca. 2,5 m Spannweite. Ca. 30% der Teilnehmer hatten Turbulatoren an ihren Modellen. Die Bauausführung der Modelle war sehr verschieden.

Abends traf man sich dann in den Zimmern, um fachzusimpeln und Abzeichen zu tauschen.

Kampf der Motoren

Das Wetter war auch am Samstag, dem Tag der Motormodelle, nicht besonders. Windgeschwindigkeit 5 bis 11 Knoten, $\frac{7}{8}$ in 180 m, Regen und schlechte Sicht. Trotzdem waren auch hier die Leistungen hervorragend. 16 Teilnehmer erreichten 5 Max. Insgesamt wurden von den 53 Teilnehmern 173 „Max“ erreicht. Überraschenderweise gab es nur ein Stechen, aus dem der Italiener Alberto Dall'Oglio, 25 Jahre, Bankangestellter, mit der Maximalzeit als Sieger hervorging. Nur um eine Sekunde weniger hatte der Franzose Bourgeois, als er außer Sicht abgestoppt wurde (das Modell kam später angeblich wieder in Sicht!). Die Mannschaftswertung ging ex aequo an Italien und die USA, deren sämtliche Teilnehmer 900 Sekunden erreichten. Bei den Modellen dominiert das von einem Super Tigre G 20 oder 15 angetriebene Pylonmodell mit Einstellwinkelsteuerung. Very-High-Trust-Modell war überhaupt keines am Start. High-Trust-Modelle wurden von dem Amerikaner Robinson (starker Motorsturz), dem Holländer van Dijk (Einstellwinkelsteuerung!) und dem Canadian Don Elliott verwendet. Mit einem 1,5-ccm-Motor ausgerüstete Modelle benützten Mike Segrave (Canada), Ferd Kraemer (Luxemburg) und Norbert Czeranowsky (BRD). Alle drei verwendeten den Cox Tee Dee. Vor noch gar nicht langer Zeit war der Cox Tee Dee 2,5 ccm „der“ Motor. Diesmal war er nur mehr ganz wenig vertreten. Der Norweger Johannessen verwendete einen K & B 15 R, der recht anständig lief. Keinen Vergleich mit dem Super Tigre 15 brauchten auch die Eigenbaumotoren von Benno Schlosser (BRD) und Mike Gaster (England) zu scheuen.

Steuerungsmechaniken

Bei den Einstellwinkelsteuerungen sah man die verschiedensten Mechaniken; hauptsächlich jedoch solche, die dem Frygies-System nachempfunden waren. Titelverteidiger Frygies konnte sich leider nicht für die WM qualifizieren. Zwei interessante EWD-Steuerungen konnte man bei einem Franzosen, der die Tragfläche steuerte, und dem Schweizer R. Schenker, der nur eine Flächenhälfte steuerte, beobachten. Unter den 16 Modellen, die 5 „Volle“ erreichten, waren nur die Modelle von Benno Schlosser (BRD), Bob Cherny (USA), Nils Hollander (Schweden, Modell JAI-FAI, mit dem D. Galbreath in Wr. Neustadt im Stechen war), J. Robinson und H. Spence (Motorüberlauf, beide USA).

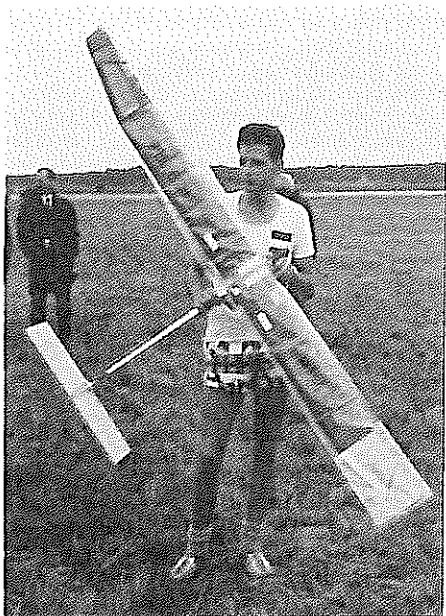


P. Visser, Südafrika, mit seinem Modell, das sehr an das von D. Galbreath erinnert



Letzte Startvorbereitungen beim zweiten Stechen (Benzen, Norwegen)

Den 4. Platz erreichte Gerald Klomp (Holland), hier vor dem entscheidenden Stechen



Rudi Schenker, Schweiz, beim Einregulieren seines Super Tigre 15



11 gesteuerte Modelle gegenüber 5 ungesteuerten Modellen. Man hatte außerdem den Eindruck, als ob das gesteuerte Modell leichter zu beherrschen sei als z. B. das Modell von Bob Cherny (USA), das ca. 20° Motorsturz und 10° Seitenzug hat. Tragflächen in Schalenbauweise sah man nur bei Rieke, Broerse (Holland), Schneeberger und Spring (beide Schweiz). Das 1,5-Modell von Segrave hatte eine Oberflächenschale.

Das Modell von Rieke, das von Seelig „proxi“ geflogen wurde, dürfte eines der besten, wenn nicht das beste überhaupt gewesen sein. Seelig vergab die Chance auf einen guten Platz bereits im zweiten Durchgang, als die Thermikbremse bei 171 sec „kam“. Im vierten Durchgang versagte auch noch die Rückstellung der EWD-Steuerung. Endergebnis 803 sec und 31. Platz. Auch bei dem bei uns sehr bekannten Tschechen Malina lief nicht alles so wie es sollte, er landete nur auf dem 36. Rang. Abends traf man sich dann in einer echt finnischen Sauna oder beim Tanz in Visa-hovi.

Last not least die Gummimotoren

Sonntag, der letzte Tag der WM, war den Gummimotormodellen vorbehalten. Von den 64 Teilnehmern erzielten nach spannenden Kämpfen 12 Teilnehmer 900 Sekunden. Auch diesmal war das Wetter nicht besonders: Sicht 15 km, Bewölkung $\frac{2}{8}$ in 500 ft, Windgeschwindigkeit 7 Knoten. Das Stechen wurde so richtig spannend, als drei Teilnehmer die 5 Minuten schafften. Jeder war nun überzeugt, daß die nächste Runde die Entscheidung bringen würde, denn 6 Minuten zu fliegen, schien nicht einfach. Als erster startete der Schwede B. Johansson mit seinem Ersatzmodell (sein Hauptmodell war noch nicht zurück), 196 sec war das Ergebnis. Plötzlich kam auch die Sonne durch die Wolken und absolute Windstille trat ein. Nun zog Matwev den Gummistrang seines Modells auf. Schon an der Steighöhe seines Modells sah man, daß es „etwas“ erwisch hat. Das Modell kreiste über der Startstelle und erreichte fast spielend die 6 min.

Alles stürzte auf den Russen zu; Glückwünsche, die letzten Bilder wurden verschossen. Wo aber war der Däne? Als der Sprecher das Durchgangsende in zwei Minuten bekanntgab, erschien Thomas Koster. Spontaner Beifall setzte ein, als Koster den Strang seines Modells, das er erst knapp zuvor gefunden hatte, aufzog. Beim Aufziehen riß noch dazu ein Faden. Es war nun ungeheuer spannend zuzusehen, wie der junge Däne mit sich kämpfte, ob er den Strang wechseln sollte, allein die Zeit drängte, und so zog Koster weiter auf. Die Nerven der Zuschauer waren nun mehr beansprucht als die Gummistränge, denn dieser Däne genoß die Sympathien aller. Als er das Modell startete, blieben vielleicht max. 30 sec bis Durchgangsende. Lange Zeit war es ungewiß, ob er die 360 sec schaffen würde. Er schaffte es. Das nächste Stechen entschied dann Koster, von allen gefeiert, mit 257 zu 217 sec für sich. Jeder Teilnehmer bemerkte, daß dies ein würdiger Abschluß einer Weltmeisterschaft sei. Die Mannschaftswertung gewann Schweden mit 2700 sec. Sehr schön auch der 6. Platz von Jürgen Horr (BRD).

Technische Einzelheiten

Nun zu den Modellen: Der weitaus größte Teil der Modelle war nur bespannt, bzw. hatte eine sehr dünne Nasenbeplankung. Einige Modelle hatten eine Oberflächenschale (Rupp, Valery). Vollschalenmodell hatte nur M. Reichenbach. Ebenfalls sah man nur ein Modell mit einfacher V-Form (G. Rupp). Bespannte Stäbchenrumpfe sah man nur bei den Neuseeländern, Südafrikanern und der Türkei (R. Koen). Beplankte Vierkantrumpfe, die teils auf die Spitze gestellt wurden, verwendete die ČSSR, BRD, Finnland, Holland, USA, Jugoslawien und Polen. Der Rest verwendete Rohrrumpfe, die in der Hauptsache über einen Holzkern erzeugt wurden, zum Teil wurden diese Rumpfe auch aus zwei Halbschalen bzw. aus zwei Blöcken hergestellt. In der Klasse W werden nach wie vor nur sehr wenige Zeitschalter verwendet. Das schönste Modell in dieser Klasse war zweifellos von M. Valery (Frankreich). Bemerkenswert war auch, daß fast jedes Modell einen kleinen Pylon hatte. Nachstehend die Luftschaubengrößen der Siegermodelle (nach den Angaben der Besitzer):

Thomas Koster, Dänemark	16 Stränge	6 × 1	∅ 540 mm	St. 700 mm
V. Matwev, UdSSR	16 Stränge	6 × 1	∅ 560 mm	St. ?

Bengt Johansson, Schweden	24 Stränge	4,5 × 1	∅ 540 mm	St. 720 mm
Lennart Flodström, Schweden	14 Stränge	6 × 1	∅ 550 mm	St. 600 mm
Rune Johansson, Schweden	14 Stränge	6 × 1	∅ 550 mm	St. 680 mm
Jürgen Horn, BRD	14 Stränge	6 × 1	∅ 600 mm	St. 600 mm

Allgemein bleibt noch zu sagen, daß einige Mannschaften eine sehr gute Zusammenarbeit zeigten, wie sie vermutlich von einer österreichischen Mannschaft nicht zustandekommen würde. Manche Teams entwarfen regelrechte Einsatzpläne, so z. B. die USA, die die Mannschaften in drei Teile teilte: 1. Gruppe Aktive, 2. Gruppe Starthelfer, 3. Gruppe wartet mit einem VW-Bus am Waldesrand und fängt die Modelle auf.

Sonderbeifall für die Luftwaffe

Beim offiziellen Abschlußbankett, bei dem vor der Preisverteilung den Mitarbeitern und Helfern Dank ausgesprochen wurde, erhielten die Piloten der Finnischen Luftwaffe den größten Beifall. Mit Saab Safir wurde den ganzen Tag (oft sogar mit zwei Maschinen) geflogen und gesucht. Für diesen Einsatz der Luftwaffe hatte jeder Teilnehmer nur größte Anerkennung über. Es dürften auch kaum mehr als drei Modelle verlorengegangen sein, obwohl viele Modelle außerhalb der Sichtgrenze in Getreidefeldern landeten. Gesichtete Modelle wurden mittels Sturz- und Steigflug sehr genau angezeigt.

Außer den Weltmeisterwanderpokalen gab es für die Sieger Glaspokale. Jeder Teilnehmer erhielt außerdem eine sehr gut gelungene Plakette als Erinnerungsgeschenk. Man saß dann noch ziemlich lange beisammen und hatte so ziemlich ein einheitliches Gesprächsthema.

Einiges zur Organisation: Trotz den kleinen Organisationsfehlern, die hier und da auftauchten, muß man den Organisatoren größtes Lob und Anerkennung für diese gelungene Weltmeisterschaft zollen. Das Essen war gut und reichlich; Raunzer gibt es natürlich überall.

Nicht sehr bewährt hat sich meiner Meinung nach, daß für alle vier Tage, egal welche Mahlzeit, nur gleiche Essenmarken ausgegeben wurden. Manche Teilnehmer hatten auch zuviele Marken erhalten, die dann natürlich auch verwendet wurden. Durch das kalte und nasse Wetter hat sich auch die Kaltverpflegung am Flugplatz nicht ganz bewährt.

Der Transport von der Unterkunft zum Flugplatz und zurück wurde mit Autobussen durchgeführt. Der Bus fuhr nach Bedarf. Beachtlich auch das große Interesse, das die

Evgeni Verbizkii (UdSSR) und Carlo Lenti (Italien); je 900 sec



G. French am Start. Sehr sicher erfolgte er 5 MAX



Bevölkerung an der WM hatte. Sonntag dürfte so ziemlich ganz Kauhava am Flugplatz gewesen sein. Sehr gut funktionierte auch die Anzeige der Durchgangszeiten an den großen Tafeln. Sofort nachdem die Teilnehmer die gestoppte Zeit zum Zeitnehmerzelt gebracht hatten, wurde die Zeit auch auf den Tafeln eingetragen. Dies wurde von zwei Burschen besorgt. Außerdem liefen ständig einige Funktionäre zwischen dem Zeitnehmerzelt und den Anzeigentafeln mit den neuesten Ergebnissen hin und her. Ganz kurze Zeit nach Beendigung einer Klasse gab es auch schon die abgezogenen Ergebnisse in genügender Anzahl (fast wie bei uns). Sehr gut bewährt haben sich wieder die für jede Mannschaft am Wettbewerbsgelände aufgestellten Zelte.

Österreichs Chancen

Wie wären nun die Chancen einer österreichischen Mannschaft bei dieser WM gewesen? Ich bin überzeugt, daß wir in jeder Klasse einen Mann im Stechen, aber dann zumindest in den Klassen W und I wenig Aussichten auf einen Rang unter den ersten drei gehabt hätten.

Nachfolgend nochmals die Maximalzeiten in den einzelnen Klassen:

		1. bis 5. Durchgang					Gesamt	Teilnehmer
A 2	40	28	38	39	27	172	59	
W	41	38	34	53	54	220	64	
I	37	35	38	35	28	173	53	

Am Rande der WM war noch zu erfahren, daß die nächste FF-WM in der ČSSR sein soll.

Für die Fesselflieger interessant: Laut H. J. Nicholls soll sich England um die nächste Fesselflug-WM bewerben.
Jonny

Ergebnisse der 11. Staatsmeisterschaften

f e s s e l f l u g

Klasse FM:

1. und österreichischer Staatsmeister Kropf/Russ, ASV-Puch Graz	5'52	5'55	10'07
2. Hohenberg/Türk, Aka. Graz/ÖMV-Wien	4'40	4'39	10'08
3. Fischer/Meusburger, ÖMV-Salzburg	4'44	4'47	—
4. Gürtler/Baumgartner, ÖMV-Schulg. Wien	4'59	5'33	—
Malik/Maikis (Gäste) München	5'31	5'05	—
5. Kühnegger/Nebenführ, Akaflieg Graz	5'29	5'21	—
6. Mothwurf/Nitsche, Aka. Graz/ÖMV-Graz	5'25	5'38	—
7. Salzmann/Eckmann, ÖMV-Salzburg	6'05	5'41	—
8. Dietl/Lindovsky, ÖMV-Inzersdorf	6'31	5'57	—
Göldner/Straniak, ÖMV-Salzburg		ohne Wertung	
Röggel/Tonweber, MBC-Bregenz/USFC-Feldbach		ohne Wertung	
Hofmann/Rudolf, ÖMV-Urfahr		ohne Wertung	

Klasse FG:

Adolf Malik (Gast) München	205,71	216,86	—
1. und österreichischer Staatsmeister Heinz Freundt, ÖMV-Salzburg	—	188,48	198,89
2. Josef Fischer, ÖMV-Salzburg	163,64	—	165,9
Peter Billes, ÖMV-Inzersdorf		ohne Wertung	
Heinrich Hofmann, ÖMV-Urfahr		ohne Wertung	

Klasse FK:

1. und österreichischer Staatsmeister Ewald Mothwurf, Akaflieg Graz	3123	3157	3186	6343
2. Helmut Türk, ÖMV-Wien	3037	3093	3134	6227
3. Gerhard Kaiser, ÖMV-Salzburg	2806	3038	3148	6186
4. Hans Kropf, ASV-Puch Graz	2895	2949	2883	5844
Claus Maikis (Gast) München	2667	2801	2983	5785
5. Fritz Kühnegger, Akaflieg Graz	2499	2762	2715	5477
6. Heinrich Hofmann, ÖMV-Urfahr	1476	651	1742	3218
7. Wilhelm Kamp, USFC-Schärding	—	137	1184	1321

Staatsmeisterschaften 1965

Zu den Pfingstfeiertagen finden alljährlich die Meisterschaften der ferngesteuerten Flugmodelle statt. Heuer war Wels der Austragungsort dieser Veranstaltung. An der Reihe waren die Segler, einachsgesteuert und erstmalig auch die mehrachs-gesteuerten. Trotz der zeitweilig recht ungünstigen Witterung gab es keine Störungen, und die Motor- und Segelflieger mit ihrem Präsidenten waren sehr hilfsbereit. Im Laufe des Vormittags des Pfingstsamstags kamen aus allen Richtungen die witterungsunempfindlichen Modellflieger angefahren. Die „Empfindlichen“ waren ja zu Hause geblieben, ihnen war wohl das Wetter zu schlecht; aber bei jeder Gelegenheit beschwerten sie sich über die Beschränkung der Teilnehmerzahl. So waren in der Klasse RC-IV 38 Teilnehmer zugelassen und nur 25 erschienen am Start. Noch ärger war es bei den Punkterichtern, denn da fanden es von den 11 gemeldeten nur vier der Mühe wert, zu erscheinen!

Kurz nach 13 Uhr eröffnete der Präsident des O.-Ö. Aero-Clubs die Meisterschaften und unmittelbar darauf gingen die mehrachs-gesteuerten Segler an den Start. Diese Modellflugklasse ist in Österreich schon sehr lange vertreten, aber mit nur sehr wenigen Interessenten, daher konnten in früheren Jahren in dieser Klasse keine Meisterschaften durchgeführt werden. Es war daher höchste Zeit, diesen Segelflugmodellen den verdienten Platz im Wettbewerbsgeschehen einzuräumen. Bei diesen Modellen muß man das Flugprogramm mit viel Taktik und Überlegung abwickeln, sonst reicht die Flughöhe dazu nicht aus. Schade, daß nur vier Teilnehmer an den Start gingen, es konnten nämlich wirklich wunderbare Flüge beobachtet werden. Es kamen drei Durchgänge zur Austragung, und die beiden besten wurden gewertet.

Bei den Modellen der Klasse RC-II wurden die Seiten-, Höhen- und Querruder betätigt, ein Modell hatte obendrein noch Landeklappen und ein anderes auch eine Höhenleitwerkstrimmung.

Der erste Schritt zu einer Aufwärtsentwicklung der RC-II-Segler ist getan, hoffentlich kommen in zwei Jahren die Teilnehmer recht zahlreich.

Der Pfingstsonntag war den RC-IV-Seglern vorbehalten. Zuerst gab es nur Regen, aber echte Modellflieger verstehen es, den Unbilden der Witterung zu trotzen. Der Wind kam oft recht böig und es war bestimmt nicht leicht, die richtige Trimmung zu erreichen. Es gab weder beim Hochstart noch bei der Durchführung des Programms irgendwelche Schwierigkeiten. In der Mehrzahl kamen große Modelle zum Einsatz, die dem starken Wind weitaus besser widerstanden, eleganter flogen und dadurch höhere Wertungsziffern erreichten. Der wesentlichste Fortschritt war bei den Landungen zu verzeichnen, Gewaltlandungen gab es keine, aber dafür eine beträchtliche Anzahl wirklich tadelloser Ziellandungen.

Ein weiteres Plus dieser Meisterschaften waren die geringen Ausfälle während der drei Durchgänge. Es schieden nur zwei Teilnehmer aus, das ist doch wirklich unbedeutend und bestätigt den hohen Leistungsstandard dieser Seglerklasse!

Nun noch ein paar Worte zu den Modellen und Anlagen!

Es waren keine Selbstbauanlagen am Start, das Industriegerät hat sich durchgesetzt.

RC-II-Anlagen:

1 Telecont, 2 Bellaphon, 1 Schiebel-Aigner.

RC-IV-Anlagen:

4 Bellaphon, 9 Grundig, 5 Metz, 7 Telecont.

Sendefrequenzen:

20 Teilnehmer 27,12 MgH und 5 Teilnehmer 40,68 MgH.

Die Spannweiten der RC-II-Segler lagen zwischen 2,1 und 2,7 Meter.

Die Spannweiten der RC-IV-Segler: unter 2 m 4; 2 bis 3 m 16; über 3 m 5.

Es ist deutlich erkennbar, daß die bevorzugte Modellgröße derzeit bei etwa 2,5 m liegt.

Im Fluggewicht ist die Streuung noch größer!

Die RC-IV-Segler wogen: unter 1 kg 2; 1 bis 2 kg 14; 2 bis 3 kg 4; über 3 kg 5.

Das „Idealgewicht“ liegt zur Zeit bei 1,2 bis 1,8 kg.

Die RC-IV-Modelle wurden alle ohne Ausnahme mit dem Seitenruder gesteuert, von den 25 Modellen hatten 13 noch zusätzlich Landeklappen.

Gegen Abend des Pfingstsonntags hatte auch der Wettergott ein Einsehen; nachdem er schon gegen Mittag den Regen eingestellt hatte, ließ er nun die Bewölkung auflockern und sandte den unentwegten Modellfliegern zum Abschied einige Sonnenstrahlen.

Ergebnisse der 8. Staatsmeisterschaften im Radio Control

Klasse RC-IV:

1. Bruno Lenzhofer, Klagenfurter FSC	852	1307	1343	2650
2. Max Wölwitsch, Klagenfurter FSC	818	1249	1275	2524
3. Karl Rainer, Klagenfurter FSC	1072	908	1422	2494
4. Rudolf Freynhofer, Ikarus Enns	747	1241	1096	2337
5. Karl Wolschner, ÖMV-Klagenfurt	992	966	1224	2216
6. Walter Schellander, ÖMV-Klagenfurt	782	825	1321	2146
7. Heinrich Kainz, ÖMV-Klagenfurt	865	709	1260	2125
8. Franz Bittner, UMFC-Waidhofen	795	685	1274	2069
9. Ferdinand Heider, SMC-Kirchdorf	655	1110	829	1939
10. Josef Neubauer, Union-Pregarten	561	964	960	1924
11. Leopold Tragweindl, Ikarus Enns	436	915	841	1756
12. August Rayer, ÖMV-Salzburg	520	747	882	1629
13. Gerold Hörmann, UMFC-Wien	767	723	803	1570
14. Ludwig Illy, RCC-Gmunden	587	658	811	1496
15. Karl Wasner, MSFC-Dornbirn	523	847	410	1370
16. Franz Christian, ÖMV-St. Pölten	0	556	794	1350
17. Gottfried Wenger, UMFC-Waidhofen	554	591	680	1271
18. Heinz Wüstenberg, ÖMV-Salzburg	484	651	573	1224
19. Wolfgang Zach, FRA-Wr. Neustadt	443	688	504	1192
20. Herbert Spanner, ÖMV-St. Pölten	408	553	619	1172
Erich Wallaberger, ÖMV-Salzburg	538	634	—	1172
22. Raimund Kosel, FRA-Wr. Neustadt	394	556	611	1167
23. Rudolf Schreibern, ÖMV-Salzburg	462	317	641	1103
24. Otmar Zeiner, FRA-Wr. Neustadt	494	317	559	1053
25. Karl Hepp, SMC-Kirchdorf	508	—	—	508

Klasse RC-II:

1. Walter Dettelbacher, ÖMV-Klagenfurt	1592	1617	1864	3481
2. Josef Neubauer, Union-Pregarten	1311	1267	1391	2702
3. Bruno Lenzhofer, Klagenfurter FSC	1080	1340	1150	2490
4. Gottfried Wenger, UMFC-Waidhofen	509	—	—	509

Für den Flugmodellbau

liefern wir Baukästen, Modellmotoren und Zubehör, Funkfernsteuerungselektronik und Ersatzteile

Walter Geppert

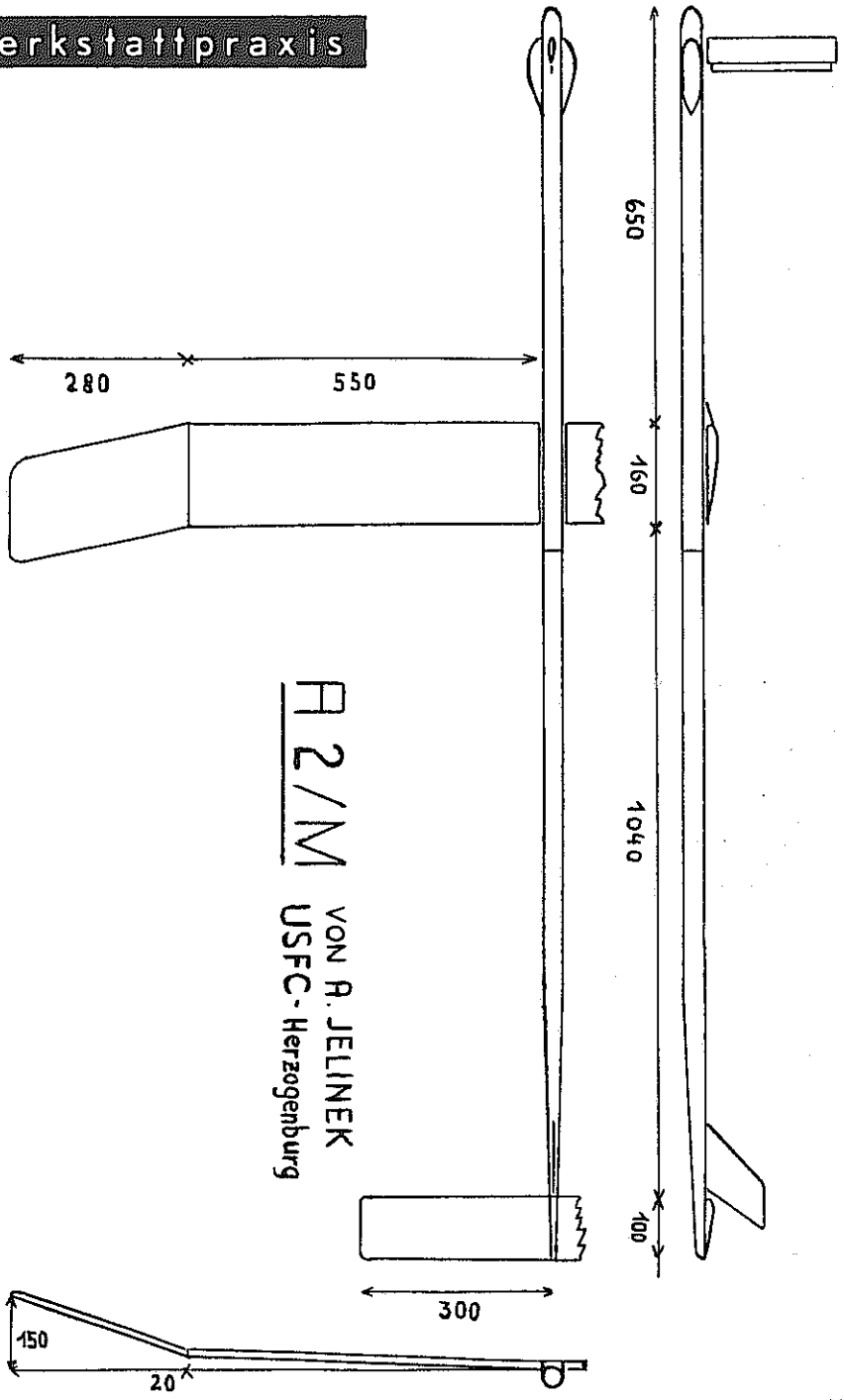
Flugsport- und Luftfahrtbedarf
Traungasse 6, Wien III



fachgeschäft für den flug-, schiff-,
auto- und eisenbahnmodellbau

große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen

wien 17, ottakringer straße 12



R 2 / M
VON R. JELINEK
USFC - Herzogenburg

Europa-Cup 1965

Gemäß Beschluß der teilnehmenden Nationen beim Europa-Cup 1964 am Spitzerberg, führte die Schweiz diesen Bewerb in Meichsee-Frutt vom 21. August 1965 bis 22. August 1965 durch. Der Wettbewerbsort liegt 1920 m hoch und ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen (Bahn, Autobus und Seilbahn). Die Anfahrt der österreichischen Mannschaften erfolgte mit dem Aero-Club-Bus und zwei weiteren Autos. Vertreten waren: Dänemark, Deutschland, Italien, Österreich und die Schweiz.

Training und Teilnehmerkonferenz

Der Freitag wurde gleich zum Training benützt; bis zum späten Nachmittag, wo heftiger Regen einsetzte. Hier wurden gute Flugleistungen erzielt. Nach der Teilnehmerkontrolle ging es über Anweisung wieder in die Unterkünfte in eine Jugendherberge hinter dem Hotel. Freitag um 21 Uhr erfolgte noch eine Konferenz aller teilnehmenden Länder. Eine weitere große Entscheidung wie in Österreich 1964 konnte nicht getroffen werden. Deutschland wird 1966 eine weitere Ausschreibung und Durchführung des Europa-Cup vornehmen. Der Wettbewerbsort ist noch nicht genau bekannt. Auch Italien wird in Zukunft einen neuen Hang für den Europa-Cup zur Verfügung haben. Die Unterkunft dürfte nicht allen Teilnehmern voll zugesagt haben, doch soll dies den gelungenen Bewerb nicht trüben. Der Beginn der Durchgangszeiten konnte nicht immer eingehalten werden, wegen Verlegung der Startstelle am Samstag und am Sonntag wegen des sehr heftigen Regens.

Besonders ist zu vermerken, daß vorzügliche und reichliche Verpflegung geboten wurde. Eine Ausflugsfahrt mit dem Sessellift auf das Balmeregghorn (2290 m ü. M.) konnte wegen Schlechtwetter und Zeitmangels nicht erfolgen.

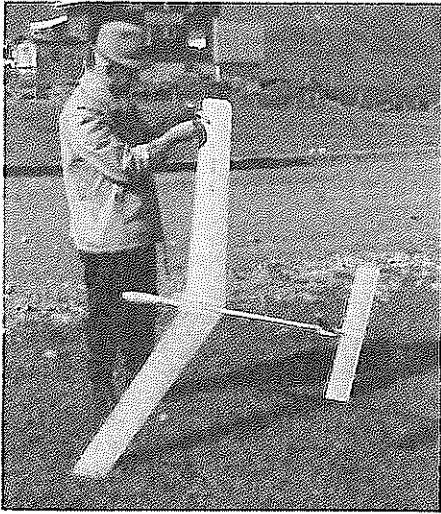
Hangflugprobleme im Hochgebirge

Am Samstag wurden drei Durchgänge geflogen und am Sonntag die restlichen zwei. Die Auswahl der Startstelle am Samstag erfolgte sehr günstig, überdies herrschte bestes Wetter mit leichtem

m a g n e t s e g l e r

Wind aus vielen Richtungen. Es erhebt sich nun die Frage, ob gerade für den selbstgesteuerten Hangflug solche Hochalpenbewerbe ein richtiges Bild über die tatsächliche Leistung des Sportlers und des Modelles geben, da sich die Luftbewegungen sehr verschieden an vielen Stellen und Richtungen erheben. Dies konnte beim Wertungsflug der Modelle ganz deutlich beobachtet werden. Unser Gegenstück, der Tauernpaß, stellt eine Parallele im Gelände dar, mit ähnlichen Strömungsverhältnissen. Für den Hangflug ist direkter Hangwind zum Hang erforderlich, der in diesem Gelände nach Lage und Bodenbeschaffenheit nicht möglich ist. Hier müssen sich die durchführenden Nationen schon zu einer besseren Gelegenheit entscheiden bei Durchführung eines solchen großen Bewerbes wie der Europa-Cup. Es soll hier nicht Kritik geübt werden am Veranstalter, sondern nur eine technische Feststellung gemacht sein. Auch ein kleinerer Hang würde hier noch besser entsprechen.

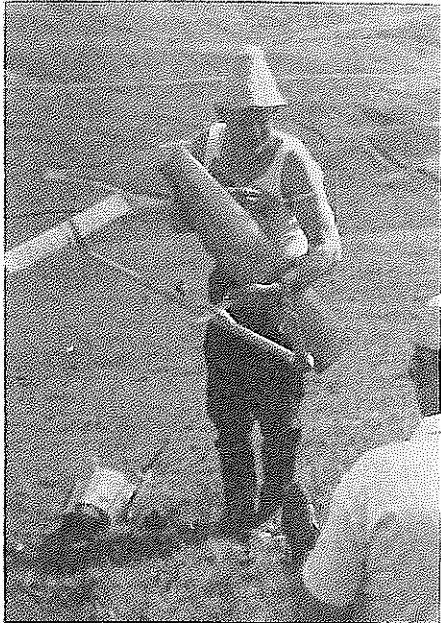
An der Startstelle ging es oft sehr lebhaft zu und es war ein herrliches Bild. Oft gab es bis zu 20 Starter, die sich für den Wertungsflug anmeldeten. Herr Hausmann als Startstellenleiter war voll ausgelastet und dirigierte seine Zeitnehmerpaare vorzüglich. Werner Kölliker, bekannt unter „Kö“, führte die Startlistenführung und sagte die gefundenen bzw. gefischten Hangsegler durch. Zwei kleinere Seen waren ja für solche „Hang-Wasserflugmodelle“ da. Auch hier hatte die Wettbewerbsleitung für die Bergung der Modelle mit Booten gesorgt. Die schöne Wetterlage hielt bis zum dritten Durchgang durch und hier zeigte sich ein Ansatz für einen kleinen Erfolg der Österreicher. Die Schweizer waren jedoch bereits in Führung gegangen. Die Teilnehmer versuchten nach allen Möglichkeiten die Modelle für die beste Leistung einzustellen und das Kreisen wurde auch mit und ohne Erfolg durchgeführt. Der schönste Flug konnte von Hans Hlavka (Österreich) an diesem Tag verzeichnet werden. Mit etwas Glück natürlich gelang hier ein Flug von acht Minuten und offener Bremse mit einer Landung in der Nähe der Startstelle.



Der „Vater des Magnetfluges“ Grenner, mit seinem Modell

Titelbild: CIAM-Präsident Dr. Good und Wettbewerbsleiter Hausmann

„ONF-Kargi“ als Wettbewerbsteilnehmer



Nach dem letzten Durchgang bewegte sich alles in die Unterkunft. Nach dem Abendessen gab es den Bunten Abend nach richtiger „Schweizer Art“. Beim Abgang vom Hang konnte nach den Wolken bereits ein Witterungsumbau für den nächsten Wettbewerbstag vorausgesagt werden und der traf auch ein.

Kampf mit den Elementen

Mit Sturm, Gewitter und Regen brach der Tag an. Aber nach dem Frühstück ging es zur Startstelle gegenüber jener des Vortages. Nun begann wirklich ein Kampf mit der Natur und dem Element Wasser, zum Teil auch mit dem Nebel. Hier konnten nur gute Modelle bestehen und Sportler mit guter Regenbekleidung. Aber alle waren mit Freude bei der Sache und mit vollem Einsatz wurde weiter geflogen. Die Startleitung amtierte unter einem großen Regenschirm. In diesen zwei nun folgenden Wertungsflügen mußte so mancher Kandidat seine Hoffnung auf einen Titel begraben (Dollmeyer, Deutschland, Hlavka, Österreich). Durch den Regen wurde bei vielen Teilnehmern das Ruderblatt des Magnets blockiert durch Adhäsion (Wasser zwischen Ruderblatt und Anschlag). Hier wird für die Zukunft eine kleine technische Vorsorge notwendig sein, um dieses Handicap bei solchen großen Wettbewerben nicht zu erleiden. Es ist bestimmt hart, eine gute Position dadurch zu verlieren in diesem großen Wettbewerb. So kurvten die Modelle nach links oder rechts weg (erster Ausschlag des Magnetes) bis zur vorzeitigen Landung am Hang oder auf einer anderen Erhebung. Sie kreisten sogar vor den Augen der Starter. Dazu setzte sich zeitweise der Nebel nahe an die Startstelle heran und hier mußte Schneck (Österreich) ein sicheres Max. durch einen Nebelflug nach zwei Minuten vergeben; der zweite Platz für Österreich verwandelte sich in einen fünften.

Der fünfte Durchgang konnte wie in der Ausschreibung festgelegt pünktlich geschlossen werden. Anschließend ging es zur Auswertung und „Trockenlegung in die Unterkunft“, zum Mittagessen und zur Siegerehrung.

Technische Details

Es gab diesmal eine schöne Anzahl von Modellen in der „Standard-Bauweise“ mit guter Leistung. Diese Bauweise fand bei den Schweizern Verwendung und auch bei den Österreichern (Berndorf).

Vermutlich dürfte auch die Magnetsteuerung des Schweizer Moor zum Erfolg der Eidgenossen beigetragen haben, ist doch die gute Funktion der Steueranlage von ganz großer Bedeutung am Hang und auch im Gebirge. Die übrigen Modelle waren in der üblichen Bauweise mit guter Ausfertigung hergestellt. Besonders die Modelle der Österreicher waren hier eine Augenweide und zeigten auch zugleich die gute Vorbereitung. Die erlaubte freie Fläche fand fast keine Anwendung und 99% der Modelle waren mit einem Flächeninhalt von 32 bis 34 dm² am Start. So bildeten diese Modelle nach wie vor den Rahmen des Bewerbes und wahrscheinlich auch noch in der Zukunft. Hier dürfte uns keine zu glückliche Lösung bevorstehen, messen wir hier doch nicht mehr mit gleichen Werten. Und die oberste Sportbehörde (FAI) wird sich negativ dazu stellen. Der Ex-Staatsmeister F. Schobel brachte einen gut durchdachten Werkzeugkasten mit in das Gelände, in dem auch die

HERIBERT KARGL:

Publizität

Bei der Zusendung des letzten „austroflug“ mußte ich feststellen, daß die Beilage „austro-modell-flug“ fehlte. Bei einer Rückfrage bei anderen Clubkameraden erfuhr ich, daß es dort genauso war. Ich muß zugeben, daß mir dann der amf auf Grund einer Urgenzzkarte sofort nachgeliefert wurde, jedoch begann ich über die Angelegenheit nachzudenken. Bestimmt war ich kein Einzelgänger und es ist anderen Kameraden auch schon so ergangen, aber das ist ja gar nicht das Entscheidende. Mir kam erst jetzt so richtig zum Bewußtsein, daß uns BSL Krill einmal diese Änderung mitteilte, daß der amf in Hinkunft extra beiliegt und daß ihn wegen der Kosten nur mehr die Modellflieger bzw. derjenige, der ihn ausdrücklich verlangt, bekommt. Damals hat sich niemand zu Wort gemeldet, aber jetzt beim Nachdenken kamen mir sehr ernste Bedenken. Ich behaupte und bin davon überzeugt, daß es in Hauptsache unsere Zeitung war, die durch unsere Artikel und durch die Darstellung unseres Sports als straffe Disziplin geholfen hat, für den Modellflug bei den anderen Sektionen Anerkennung zu finden. Die maßgebenden Funktionäre der anderen Sektionen, die Leute also, die auch beim Luftfahrttag etwas

Magnete besonders untergebracht waren. Bevorzugt wurde noch immer die Kopfsteuerung und hier gab es keine technischen Neuheiten zu sehen. Auch andere Möglichkeiten für eine Selbststeuerung wurde nicht benützt; wahrscheinlich wird noch einige Zeit der Entwicklung verstreichen, ehe wir ein Neuland der Selbststeuerung erblicken. Aber einfacher und viel besser als unsere Magnetsteuerung wird es kaum gehen, bringen doch andere Steuerungsarten größere Schwierigkeiten mit sich und sind anfälliger.

Die Siegerehrung wurde unter großem Beifall um 15.30 Uhr durchgeführt. Das Gastgeberland konnte hier einen großen Erfolg buchen in der Einzel- und Mannschaftswertung. Schöne Preise und wertvolle Plaketten belohnten die Mühe der Sportler. Mit einem Versprechen, sich 1966 in Deutschland zum nächsten Europa-Cup wieder zu treffen, wurde die Veranstaltung geschlossen.

hier spricht die onf

zu reden haben, sie sind soviel mit Arbeit ihrer Sektionen überlastet, daß sie nur ganz sporadisch einmal zu unseren Wettbewerben erscheinen können, so wie es ja auch uns geht. Wer war denn von uns schon bei einer Meisterschaft der anderen Sektionen? Auch wir haben schon kaum mehr für unsere Wettbewerbe Zeit. Nun war es nur unsere Zeitung, die die „großen Brüder“ ständig unterrichtet hat, sie aufmerksam gemacht hat, wie bei uns gearbeitet wird, wie streng und ordentlich unsere Organisation ist. Und sie haben unseren Aufstieg mitverfolgt und, wir dürfen es nicht verschweigen, auch gewürdigt. Nun soll all das nicht mehr sein, haben wir das nicht mehr nötig, sind wir schon so weit, daß wir uns das leisten können, und wenn es so wäre, ist es überhaupt sinnvoll, in Hinblick auf unsere große Gemeinschaft, den Österreichischen Aero-Club? Ich behaupte nein! Wir sind noch lange nicht so weit, daß wir uns das leisten könnten, noch wäre es sinnvoll, die anderen Sektionen von unseren Informationen auszuschließen. Als einziger Grund wurde damals die Kostenfrage angeführt. Nun ist doch allgemein bekannt, daß der Satz die meisten Kosten verursacht, nicht aber die

Auflage. Es können also die Unkosten gar nicht so groß sein, wenn wie früher jedem Austroflug ein austro-modellflug beiliegt. Und wenn, wir müssen einen Weg finden, diese Kosten zu tragen, wenn es sein muß, sogar aus Sektionsmitteln. Die Information unserer „großen Brüder“, ihre Anerkennung und notfalls ihre Schützenhilfe, wenn wir etwas durchsetzen müssen, muß uns das wert sein!

Auslandsstart

Aus gegebener Veranlassung bringe ich in Erinnerung, daß jeder Modellflieger, der im Ausland bei einem Wettbewerb teilnehmen will, falls er nicht sowieso durch den ÖAeC dazu delegiert wird, in jedem Einzelfall von der Bundessektion die Bewilligung dazu vorher einholen muß. Es genügt nicht ein Ansuchen, daß der Klub dort und dort an den Start gehen will, es müssen die Starter na-

mentlich angeführt werden. Es muß doch allein schon festgestellt werden, ob derjenige im Besitz einer gültigen Sportlizenz ist. Auch sonst gibt es für die BSL jeden Einzelfall zu überprüfen, denn der Mann vertritt, wenn auch inoffiziell, die rot-weiß-roten Farben und den Österreichischen Aero-Club im besonderen. Zuwiderhandelnde ziehen Disziplinarstrafen der ONF nach sich.

Internationaler Wettbewerb

Ich sah mich gezwungen, den A-2-Seglerwettbewerb des Modellflugclub Judenburg im Zeltweg für das Jahr 1966 aus der Reihe der internationalen FAI-Wettbewerbe zu streichen. Die Durchführung im Jahre 1965 widersprach den Satzungen des ÖAeC und den Bestimmungen des Code sportif. Der Ruf der internationalen Wettbewerbe in Österreich ist so gut, daß wir uns so etwas nicht leisten können.

Verspäteter Flugbericht:

Salzburger Freiflug-Landesmeisterschaften 1965

Sehr früh, vielleicht ein wenig zu früh, begannen die Salzburger Modellflieger am 21. Februar 1965 den Reigen der Landesmeisterschaften der heurigen Saison zu eröffnen.

Die 12 Teilnehmer fanden sich um 9 Uhr auf dem traditionellen Winterfluggelände in Anif bei Salzburg ein, als die Quecksilbersäule — 16° C zeigte. Es schien zwar die Sonne von einem wolkenlosen Himmel, aber die Schneemassen zu beiden Seiten der Zufahrtsstraße waren beachtlich. Um 10 Uhr wurde die Meisterschaft durch LSL Johann Niederwimmer eröffnet. Leider mußte die LM in der Motorfreiflugklasse wegen der herrschenden Kälte auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben werden.

Gegen Mittag stieg die Temperatur auf — 6° C und der Wind wehte nur mit 0,5 bis 1 m/sec aus NW, was sich beim Modellrückholen im Tiefschnee sehr günstig auswirkte. Diese herrschende Wetterlage ließ sogar schwache Flächenthermik zu und das A-2-Oberschalenmodell „Austria II“ von Vaclav Horcicka war bestens geeignet, die Thermik auszunützen, um mit Abstand einem sicheren Sieg entgegenzuffliegen. In der Wakefield-Klasse blieb die Reihung der LM 1964 erhalten. Horst Wagner siegte unangefochten mit seinem schlecht eingeflogenen Ersatzmodell.

Es war eine Meisterschaft im Zeichen der Schönheiten des Modellfluges im Winter. Die Ergebnisse:

Klasse A (Segelflugmodelle):					
1. Vaclav Horcicka, UMFC-Salzburg	166	180	180	180	886
2. Manfred Köller, FSV-Hallein	180	131	130	124	745
3. Ernst Reitterer, LSV-Salzburg	123	138	148	171	700
4. Karl Gebharter, FSV-Hallein	180	63	169	161	692
5. Thomas Binder, FSV-Hallein	92	121	180	118	691

W (Gummimotormodelle):					
1. Horst Wagner, UMFC-Salzburg	88	180	180	135	763
2. Vaclav Horcicka, UMFC-Salzburg	140	83	110	129	586
3. Manfred Köller, FSV-Hallein	115	81	117	86	485
4. Heinz Dokulil, LSV-Salzburg	34	80	129	86	462

Reitterer



Min.Rat Dr. Janisch, assistiert von Präsident Grubhofer, SR. Dr. Ehrenfelder, LSL Niederwimmer und charmanlen Helferinnen und Helfern, eröffnet den Platz

EUROPAS MODERNSTE MODELLFLUGANLAGE

Flaggengala und Musik zur festlichen Eröffnung . . .

