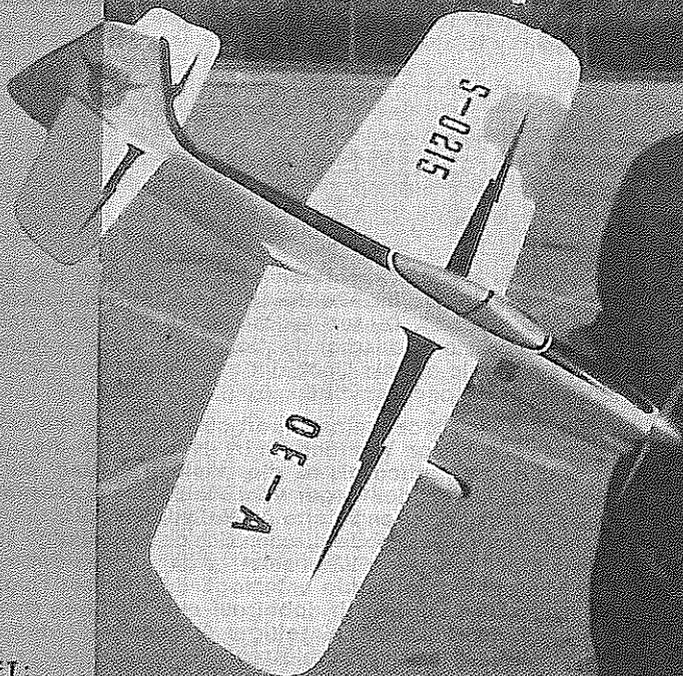


austroflug modellflug



IN DIESEM HEFT:

JEDEM DAS SEINE!



WETTBEWERBS-
KALENDER



„COUPE D'HIVER“
MODELL VON
HANS MARTIN

3/1966

Jedem das Seine!

In der Dezemberrnummer des amfl brachten wir einen Bericht des Salzburger Modellfliegers und Gruppenleiters Ing. Reitterer unter dem Titel: „Aus der Perspektive eines Gastmodellfliegers“. Dieser Bericht zeigte an Hand einiger Beispiele, wie schwer es die oberösterreichischen Modellflieger haben, ihren Sport auszuüben. Nicht immer stoßen sie auf die Liebe der großen Brüder — um nicht zu sagen, fast immer auf den Widerstand derselben.

Nun, es ist verständlich, daß jeder seinen Sport ausüben will: die Großen, die Kleinen, alle — mit und ohne Motor. Verständlich ist es auch, daß die „großen Brüder“ mehr vom Flugplatz beanspruchen als es die „kleinen Brüder“ dürfen. Nicht verständlich ist aber, daß die Modellflieger vom Platze verjagt werden, als ob sie ganz fremd wären, wie es der oben zitierte Artikel vom Flugplatz in Wels berichtet. Natürlich darf es niemanden verwundern, wenn sich der zuständige Landessektionsleiter gegen solche Maßnahmen zur Wehr setzt. Leider kam es dabei zu keiner Verständigung. Den Modellfliegern wurde untersagt, den Welser Flugplatz als Fluggelände zu benützen. Man berief sich dabei auf ein Schreiben des Verkehrsministeriums, das — bei entsprechender einseitiger Auslegung — den Modellfliegern das Fliegen mit ihren Modellen auf Flugplätzen untersagt.

Ich muß sagen, daß sich der gesamte Bundesvorstand des O. Ae. C. gegen diese Auslegung stellte und ich möchte ganz besonders betonen, daß das Verhältnis zwischen allen Sektionen in den Bundesländern ausgezeichnet ist und daß es bisher noch nie irgendwelche Schwierigkeiten bezüglich Flugplatzbenützung für Modellflugveranstaltungen gegeben hat. Der Präsident, Staatssekretär a. D. Grubhofer, erklärte auf meine diesbezügliche Anfrage, daß im O. Ae. C. alle Sektionen gleichberechtigte Partner seien und ich muß dazu sagen, daß ich noch nie den Eindruck hatte, daß es anders ist.

So gut — so schön, aber es geht noch weiter.

Der Landesverband Oberösterreich hatte seinen Landesverbandstag, wie andere Landesverbände auch, bei dem u. a. die einzelnen Funktionäre wieder- bzw. neu-gewählt werden sollten. Dabei müssen auch die Sektionsleiter in ihrem Amt bestätigt bzw. neu gewählt werden. Dazu werden für die Sektionen Sektionsvollversammlungen abgehalten, in welchen von der Sektion selbst ihr Chef, also der Sektionsleiter, gewählt wird. Der Landesverbandstag bestätigt dann in der Regel den vorgeschlagenen Sektionsleiter. — Nicht so in Oberösterreich. Die Modellflieger wählten in der Sektionsvollversammlung ihren bisherigen Sektionsleiter mit 50 Stimmen bei 5 Stimmenthaltungen wieder. Und nun kommt der Clou! Der Landesverbandstag verweigerte mit Stimmenmehrheit (die Stimmen des Welser Flugplatzvereines!) die Wiederwahl des von den Modellfliegern selbst gewählten Sektionsleiters.

Gegen solche Willkür müssen sich alle Modellflieger verwahren!

Wenn es auch bisher in den Satzungen des Ö. Ae. C. nicht verankert ist, so ist es eine bisher immer geübte Regel gewesen, daß der Vorschlag der Sektionen für das betreffende höhere Forum bindend ist. Es ist nicht auszudenken, wozu es führen würde, wenn die Beschlüsse in fachlicher und personeller Hinsicht ganz einfach negiert würden. Wenn eine Sektion ihren Leiter wählt, so ist er gewählt, auch wenn er anderen nicht zu Gesicht steht. Es ist aber eine ziemlich primitive Art, einer Auseinandersetzung dadurch zu entgehen, daß man den Partner einfach hinauswählt.

Bleibt noch die Frage offen: In welcher Stellung bzw. in welcher Situation befindet sich der den Modellfliegern von den großen „Brüdern“ des Flugplatzvereines aufgezwungene neue Sektionsleiter?

Bundessektionsleiter
Edwin Krill

Die nächsten Wettbewerbe

**offizielle mitteilungen
bundessektion**

Weltmeisterschaften 1966

Für die in diesem Jahre zur Austragung gelangenden Weltmeisterschaften im Fesselflug und Saalflug liegen bereits die Vorausschreibungen vor. Leider beträgt die Nenngebühr in beiden Fällen das nun schon üblich gewordene Maximum von 40 Dollar.

Saalflug

14. bis 18. August 1966 in Debrecen/Ungarn.

Nennungsstermin 20. Mai 1966

Mannschaft: 3 Teilnehmer und 1 Mannschaftsführer.

Die Wettbewerbshalle hat eine Höhe von 29 m und ein Grundausmaß von 25 × 28 m.

Fesselflug:

26. bis 30. August 1966 in Swindbery (GB), Flugplatz der RAF.

Nennungs-schluß 1. Mai — Vorläufige Nennung

1. Juni — namentliche Nennung

Gleichzeitig mit der Weltmeisterschaft wird ein internationaler Fesselflugwettbewerb für naturgetreue Modelle ausgetragen.

Für die Fesselflug-Weltmeisterschaft beabsichtigt die Sektion, eine offizielle Mannschaft zu entsenden.

Weitere internationale bzw. nationale Wettbewerbe in nächster Zeit:

Die Ausschreibung mit den offiziellen Durchführungsbestimmungen für den **2. Hippolyt-Wanderpokal Wettbewerb** des ÖMV-St. Pölten ist bereits versandt. Die Veranstaltung findet am 30. April 1966 und 1. Mai 1966 auf dem Flugplatz Völtendorf bei St. Pölten statt. Klasse RC IV/MS — ferngesteuerte Segelflugmodelle mit 1. Ruderfunktion.

Städtekampf in Salzburg

Mit einer ganz großartigen Ausschreibung wartet wie immer LSL Niederwimmer auf. Vom 19. bis 22. 5. 1966 findet auf dem Modellflugzentrum in Kraiwiesen der internationale Städtekampf im Fesselflug statt. Bisher wurde er immer in Wien ausgetragen.

Klassen: Kunstflug, Geschwindigkeit, Fuchsjagd, Mannschaftsrennen und Mannschaftsrennen über 500 Runden.

Ausschreibungen über LSL Niederwimmer!

Alpenpokal der Stadt Wien

Der internationale Städtekampf um den Alpenpokal der Stadt Wien findet am 2. und 3. Juli in Wiener Neustadt statt.

Der Wettbewerb wird nur in den Kombinationsklassen

F 1 A + F 1 B (A 2 + W) **oder**
F 1 A + F 1 C (A 2 + I) ausgetragen.

Ausschreibungen sind über die Bundessektion erhältlich.

Wettbewerbe in der Bundesrepublik Deutschland

5. — 6. Juni 1966 Geilenkirchen, BRD, Fesselflug FG, FM, FK, FC.
11. — 12. Juni 1966 München, Wasserflugwettbewerb für alle Klassen (RC und Freiflug).
18. — 19. Juni 1966 Herborn, BRD, großer Preis von Europa (RC I). Dieser Wettbewerb wird für unsere RC I Flieger ganz besonders empfohlen.
9. — 10. Juli 1966 Internationaler RC I Wettbewerb um den Pokal des Ministerpräsidenten von Rheinland/Pfalz. Waldalgesheim bei Bingerbrunn, BRD.

ALFRED HAIDEN:

Hangwind ...

... sucht Hang

Trotz öfterem Aufruf gelang es bisher nicht, einen neuen Hang bzw. einen guten, brauchbaren Hang für die Hangflieger zu finden. In unserem Land, reich an Bergen und Hängen, läßt sich kein Fluggelände finden, das, ohne mit den Grundbesitzern in Schwierigkeiten zu kommen, benützt werden könnte.

Die vorgesehene und bereits ausgeschriebene niederösterreichische Landesmeisterschaft im Hangflug mußte verschoben werden, da der bisher benützte Kölbling wieder nicht benützt werden durfte.

Die Mistelbacher Modellflieger haben uns die Leiserberge mit dem Buschberg empfohlen, und eine Gruppe Hangenthusiasten hat das Gelände erkundet. Leider entsprach es nicht unseren Vorstellungen. Als Übungsgelände wäre es ganz gut, aber für Wettbewerbe ist es weniger geeignet.

Das Gelände kann mit dem Auto bis nach oben zur Buschbergerhütte befahren werden. Im Gelände befinden sich nur teilweise Äcker von privaten Besitzern und der Rest der Wiese mit einigen Strüchern dient dem Bundesheer als Übungsgelände. Mit RC-Modellen kann nur mittels Hochstart oder mit Hilfsmotor eine gute Leistung erzielt werden.

magnetsegler

Mit Magnetseglern beginnen hier schon die ersten Schwierigkeiten, besonders in Westrichtung. Hier gibt es in der Nähe Bewaldung. Die Ostseite ist weit günstiger zu befliegen. Die NÖ-Landessektion wird ihren Hangwettbewerb dort austragen und der größere Wettbewerb bestimmt näheren Aufschluß für die Brauchbarkeit liefern.

Ein weiterer Versuch wurde noch in der Nähe von Mistelbach an einem kleinen Hang gemacht, aber hier kann nur bei Westwind geflogen werden. Es ist aber auch hier mit Schwierigkeiten mit den Grundbesitzern zu rechnen.

Ich möchte noch an dieser Stelle der zu Beginn genannten Modellbaugruppe für die Aufnahme danken, daß sie uns bei der Geländesuche geholfen hat.

Für die Staatsmeisterschaften im Hangfliegen kommt heuer wieder der Spitzerberg in Frage.



hobby
magazin

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

**große auswahl an einzelteilen
und werkstoffen**

wien 17, ottakringer straße 12

Was gibt es Neues beim Fesselflug?

Die internationalen Neuigkeiten sind diesmal etwas spärlich. Im Winter war auf den Fesselflughbahnen Ruhe. Vermutlich wird überall sehr fleißig gebaut.

*

Die Diskussionen um die Team-Racer gehen weiter. Die genaue Definition von „halb-naturgetreu“ wird noch gesucht. Besonders das Modell des Russen Chkourski steht im Brennpunkt der Auseinandersetzung.

*

Cox hat einen neuen Motor herausgebracht. Er nennt sich Cox Spezial 15 Mk 2. Das Neue an diesem Motor ist der Auspuff, der nur nach einer Seite geht. Seine Höchstleistung hat er mit Normalsprit zwischen 17.000 und 20.000 Umdrehungen mit 0,38 PS.

*

Die Vorbereitungen für den Internationalen Städtekampf im Fesselflug, der vom 19. 5. bis 22. 5. in Salzburg stattfindet, sind in vollem Gange.

*

Das Training der wenigen, aber guten Fesselflieger in Salzburg ist in vollem Gange. Meusburger-Fischer erreichten im Team-Race mit zwei Mannschaften auf Anhieb 4'26. Solche Zeit müßte mal bei einem internationalen Rennen geflogen werden!

*

Fischer fliegt jetzt Monoline. Er erreichte mit einem neuen Super-Tigre 206 km/h beim ersten Flug.

*

Freundt und Fischer haben sich schnelle Combatmodelle gebaut (Dominator). Der Kampf mit so schnellen und wendigen Modellen erfordert sehr große Konzentration.

*

Der Amerikaner Bill Wisniewski, Gewinner in Speed auf der Weltmeisterschaft 1964 in Budapest und Konstrukteur der K & B Motoren, macht erfolgreiche Versuche mit Schalldämpfer. Sein 2,5 K & B-Rennmotor macht normal 24.000 Touren. Mit Schalldämpfer macht er 26.000! Es ist

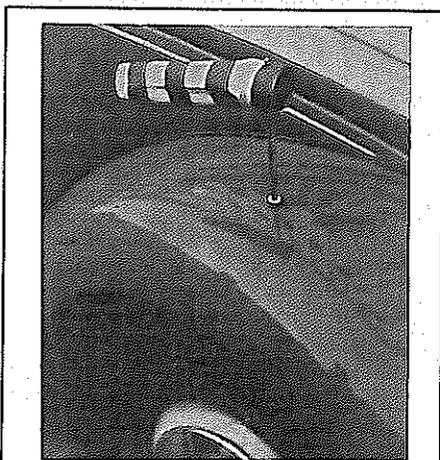
das erste Mal, daß man offiziell von einem Leistungsgewinn hört. Der Schalldämpfer ist schlank und etwa 30 cm lang. Die Resonanzlänge ist so abgestimmt, daß sich der Auspuff-Rückstau leistungsverstärkend auf den Motor auswirkt.

*

Es ist kein Geheimnis, daß in absehbarer Zeit alle Modellflugmotoren, sei es Fernsteuer- oder Fesselflug, mit Schalldämpfer ausgerüstet sein müssen. Wenn wir dadurch noch einen Leistungsgewinn haben, wird diese Pille dann nicht mehr so bitter, sondern sogar süß sein.

*

Am 3. Juli findet auf dem Modellflugzentrum in Salzburg ein Schaufliegen für breite Zuschauermassen statt. Ein buntes Programm, von Fernsteuern und Fesselfliegern bestritten, soll die Zuschauer begeistern und uns neue Mitglieder bringen. Die Akteure freuen sich schon darauf und lassen schon jetzt ihre



Miniatur-Windsack als Zierwimpel für Kraftfahrzeuge

S 45.— Zu beziehen durch
EUROPUBLICA VERLAGSGES.M.B.H.
Karl-Schweighofer-G. 3, Wien VII.

Phantasie spielen, wie wir die sensationellsten Effekte auf die Zuschauer erzielen können. Anschließend findet ein Sommernachtsfest bei Lampionbeleuchtung statt.

Coupe d'Hiver,

Bei der Amerikanischen Staatsmeisterschaft im Fesselflug 1965 waren 1500 Teilnehmer und 500.000 Zuschauer. Da kann man nur sagen: „Was für eine Begeisterung ...“

MODELL von HANS MARTIN
ST.PÖLTEN AUSTRIA 1966

Ges. Gew. 85g

Spannw. 900mm

MOTOR: 6 STRÄNGE 6x1mm

Luftschr. 380 Ø 460 Stg.

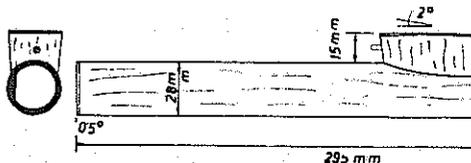
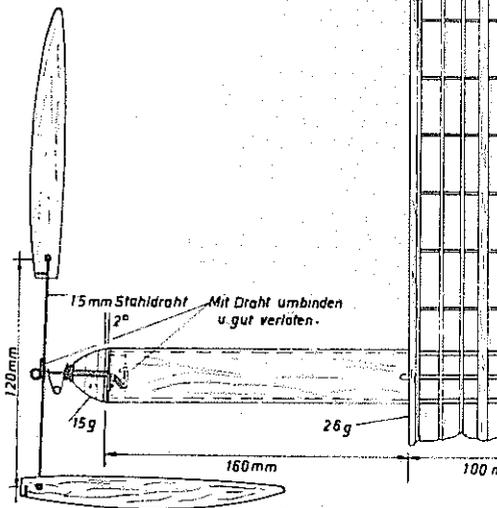
werkstattpraxis

ALFRED HAIDEN:

„COUPE d'Hiver“- Modell von Hans Martin

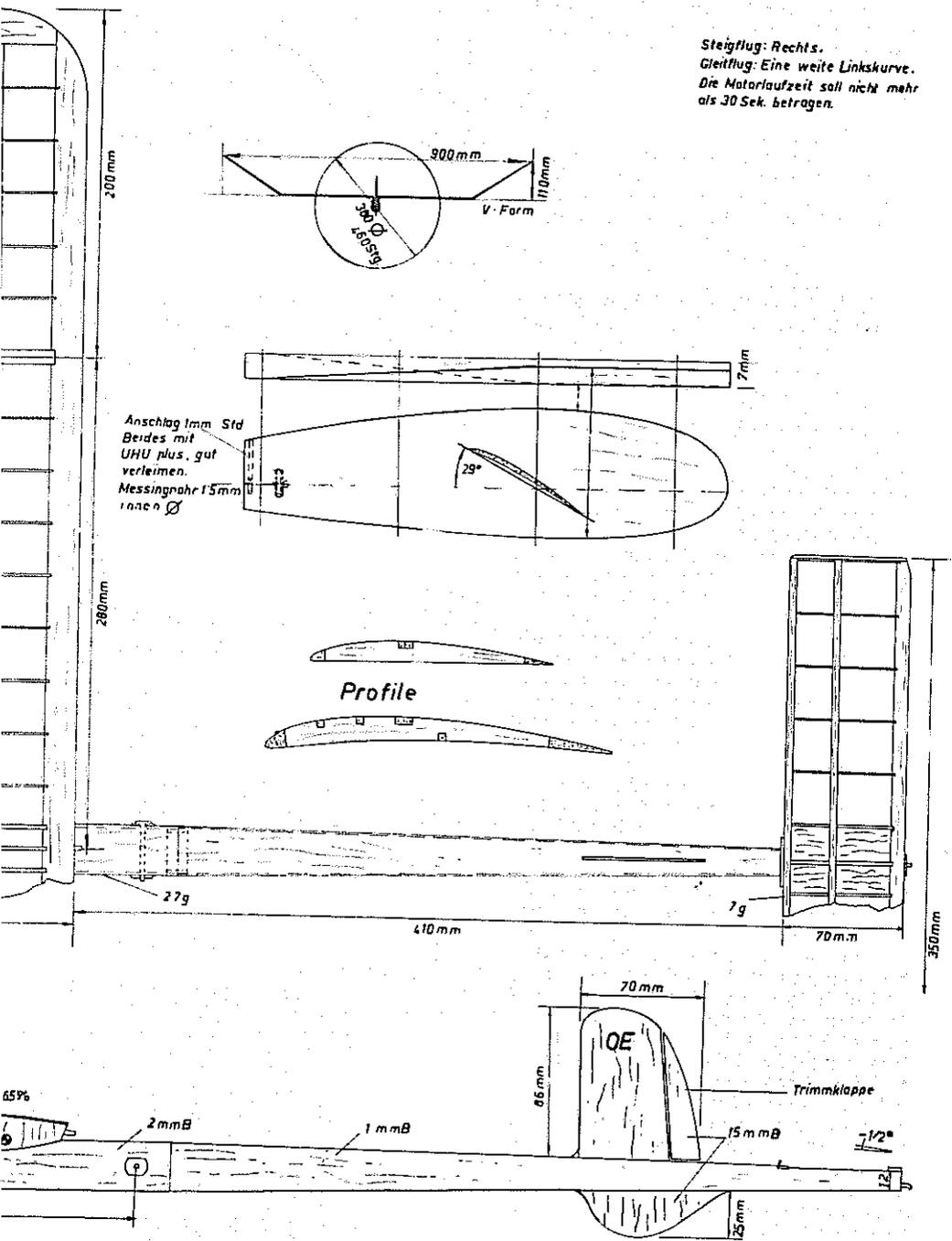
Nun hat auch diese Antriebsklasse in Österreich ihren Einzug gehalten und wir stellen den Modellbauern das Siegermodell vom ersten „Austria Coupe d'Hiver“ aus 1965 vor. Der Plan selbst ist so gehalten, daß jeder Sportler mit etwas Übung und Fleiß den Bau vornehmen kann. Wie bekannt sein wird, wurde bisher in Österreich auf einen Rumpfuerschnitt bei diesen Modellen verzichtet. Der Strang mußte so wie bei den W-Modellen im Rumpf untergebracht sein und auch die folgenden Bewerbe werden nach diesen Bestimmungen geflogen.

Das vorliegende Modell entsprang aus einer Reihe von Versuchen mit Vorgängermodellen und dürfte in dieser Form seine beste Leistung erreichen. (Siehe „Austria Coupe d'Hiver 1965“ in St. Pölten — Völtendorf 4 X 120 Sek.) Der Aufbau des Flügels und des Höhenleitwerkes ist in der konventionellen Bauweise angefertigt aus Balsa von mittlerer Schwere. Gilt doch auch der Ausspruch im Modellbau: Das richtige Balsa bzw. Material am richtigen Platz im Modell! Genau so ist es auch beim Bau dieses Hiver-Modelles. Die Profile liegen 1:1 vor und können in einem Block angefertigt werden. Vor dem Bau fertigen wir uns eine genaue Zeichnung vom Flügel und vom Höhenleitwerk an. Der



Die nebenstehende Werkzeichnung ist auf 1:4 verkleinert; genaue Abmessungen siehe Maßangaben. Profile und Luftschraubenblatt 1:1 auf Seite VIII und IX

Steigflug: Rechts.
 Gleitflug: Eine weite Linkskurve.
 Die Motorlaufzeit soll nicht mehr
 als 30 Sek. betragen.



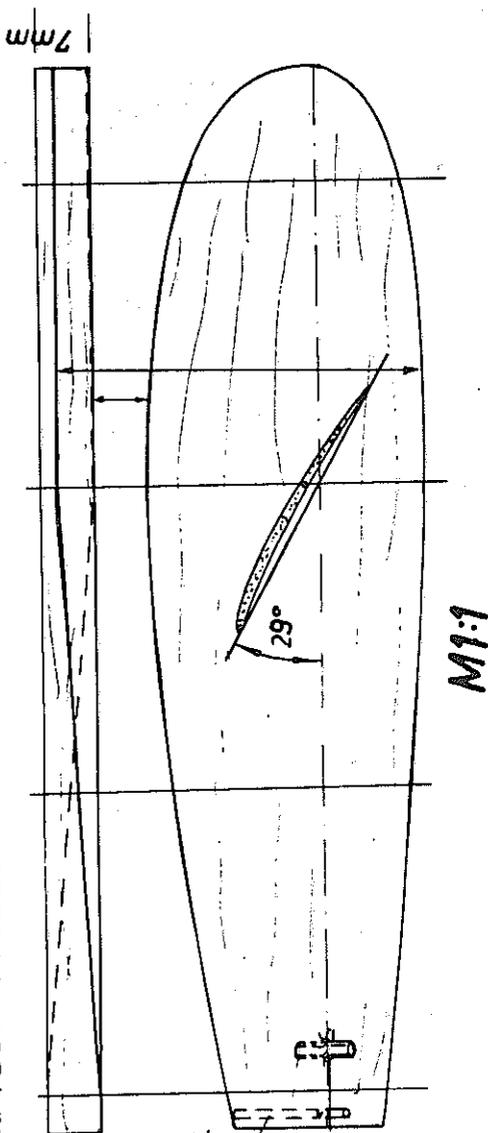
Rumpf wurde als Rohrrumpf hergestellt, um größte Festigkeit zu erzielen. Solche Rumpfe können nur über einen Kern angefertigt werden, der bei einem Wagner zu erhalten ist. Sollte jedoch diese Möglichkeit für einen runden Rumpfbau nicht gegeben sein, so kann auch ein Rumpf im Viereck verwendet werden und die Leistung wird bestimmt nicht schlechter sein als beim vorliegenden Planmodell. Nur ist bei einem Strangriß die Gefahr des Bruches größer als beim Rohr, wo doch höhere Festigkeitswerte im Bau erzielt werden.

Das Seitenleitwerk wurde aus einem Balsabrettchen angefertigt und mit einem kleinen Ruder für die Kurve versehen. Ein Einbau einer Kurvensteuerung dürfte die Leistung des Modelles im Steigflug nicht erhöhen und es wurde davon auch beim Original Abstand genommen. Der Bau der Luftschaube verlangt besonders genaue Arbeit und hier hängt die Leistung des Modells besonders ab, desgleichen auch bei der „Wakefieldklasse“.

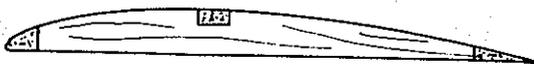
Eine besondere Steigleistung konnte hier durch Verwendung von „Auslegern“ erzielt werden und die Höhe ist im Steigflug beachtlich.

Die Luftschaubenblätter können nach der vorliegenden Zeichnung aus gutem 7 mm starkem Balsa gefertigt werden. Der Steigflug soll nach rechts erfolgen und der Gleitflug nach links. Zu beachten ist noch, daß der Ablauf der Luftschaube nicht länger als 30 Sekunden dauern soll und hier das Modell auf den höchsten Punkt ankommt. Wir erhalten hier die beste Leistung. Der Ablauf kann nur an der Luftschaube reguliert werden und dies bei vielen Flügen im Training. Zum Einfiegen sei noch gesagt: Verwenden Sie einen ruhigen Tag, um Ihr Modell gut über die Einflugrunden zu bringen. Beginnen wir mit 100 bis 150 Umdrehungen und beobachten immer gut bei jedem Flug das Verhalten des Modelles. So können wir unseren Vogel bis zur höchsten Leistung bringen.

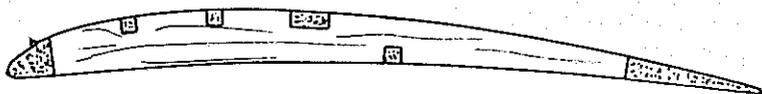
Gute Flugtüchtigkeit solcher Antriebsmodelle hängt immer vom Erbauer ab und bei Rückschlägen sollen wir nicht verzagen und immer wieder dem höheren Ziel des Leistungsfluges zustreben. Aber vergessen wir nicht, daß der **zweite „Austria Coupe d'Hiver“ am 4. 12. 1966 in St. Pölten** — Völtendorf stattfindet und wieder jeder Sportler zu diesem Wettbewerb herzlichst eingeladen ist.



Anschlag 1mm Std.
Beides mit
UHU plus, gut
verteilen.
Messingrohr 15mm
innen Ø



Profile M 1:1



die Bundesländer berichten . . . die Bundesländer

KARL KÖNNEN:

2. Faschingsfliegen in Korneuburg

Nun wurde bereits zum zweitenmal das Faschingsfliegen in Korneuburg durchgeführt. Am 30. Jänner trafen sich die Freiflieger zum ersten Wettbewerb des Jahres, der wiederum von der ÖMV-Gruppe Korneuburg durchgeführt bzw. veranstaltet wurde.

Es waren die drei Freiflugklassen ausgeschrieben und erstmalig als Kombination wahlweise Segler—Motor oder Segler—Wakefield. Segler war Pflichtklasse für die Kombination. Dieselbe Kombinationsart soll beim heurigen Alpenpokal in Wiener Neustadt durchgeführt werden. Als Juxklasse war noch zusätzlich ein Wurfgleiterbewerb ausgeschrieben, der aber nur spärlich besetzt war und bei dem auch die Leistungen keine Begeisterung hervorriefen.

Im Gegensatz zum Vorjahr war das Wetter im letzten Augenblick ganz schön geworden. Es blies zwar der Wind, daß die Modelle stark versetzt wurden, und es herrschten auch einige Minusgrade, doch war der Boden hart und nichts erinnerte mehr an die „Gatschschlacht“ des Vorjahres.

Um halb 10 Uhr begrüßte ich die Teilnehmer, und Stadtrat Polynkiewicz von der Stadtgemeinde Korneuburg sprach nette Worte zu den versammelten Wettbewerbern und Funktionären.

Kurz danach begann der erste Durchgang, der sich etwas in die Länge zog, ehe sich alles so richtig einspielte. Es wurden alle Klassen gleichzeitig geflogen, und Fachreferent Pfisterer setzte Druck dahinter, daß alles gut über die Runden ging. Die Zeitnehmer waren sehr fleißig, und die Wettbewerber mußten oft 2 bis 3 km laufen, um ihre entflogenen Vögel wieder zurückzubringen. Die erzielten Leistungen waren ausgezeichnet. In der Klasse I erlog der Sieger Ing. Berger 5 Volle und erreichte damit die maximale Flugzeit von 900 Sekunden. Aber auch die Leistungen in den anderen Klassen konnten sich durchaus sehen lassen.

Um 17 Uhr konnte bereits die Siegerehrung durchgeführt werden. Es waren alle froh, endlich ins Warme zu kommen. Stadtrat Polynkiewicz sprach wieder zu den Teilnehmern, und auch Bundessektionsleiter Krill und ÖMV-Landesobmann Haiden richteten einige Worte an Veranstalter und Wettbewerber.

Nun konnten die Sieger geehrt werden und die Preise übernehmen. Vizekanzler Dr. Pittermann und die Minister Probst und Dr. Kreisky stifteten für die Ersten Pokale und Stoppuhren und die Firmen Czepa, Kirchert, Sperl und Steyrer Sachpreise. Allen sei auch an dieser Stelle recht herzlich gedankt.

Ich möchte aber schon jetzt alle Modellflieger zu unserem 3. Faschingsfliegen im Jänner 1967 einladen.

Die Ergebnisse:

Klasse A 2 — 43 Starter

1. Wilfried Sporer, FRA-Wr. Neustadt	180	163	180	180	180	883
2. Hans Hlavka, ÖMV-St. Pölten	180	180	165	142	180	847
3. Werner Schaup, ÖMV-Fünfhaus	180	165	180	175	115	815

Klasse I — 8 Starter

1. Ing. Erhard Berger, ÖMV-Laa/Thaya	180	180	180	180	180	900
2. Franz Hartwanger, MBC-Ik-Eisenstadt	96	180	180	180	160	796
3. Vaclav Horcicka, UMFC-Salzburg	164	180	148	45	165	702

Klasse W — 10 Starter

1. Hans Martin, ÖMV-St. Pölten	180	169	180	132	180	841
2. Alfred Haiden, ÖMV-St. Pölten	164	180	125	180	176	825
3. Hans Gürtler, ÖMV-Schulgemeinde	180	151	145	168	118	762

Mannschaftswertung A 2

1. ÖMV-Berndorf (Ebner, Höbinger, Stark)	2267 Sekunden
2. ÖMV-St. Pölten I (Reitmeier, Zachalmel, Zavodsky)	2175 Sekunden
3. MBC-Ikarus-Eisenstadt (Fritsch, Pressler, Hartwanger)	1990 Sekunden

Kombinationswertung — Pflichtklasse A 2, Wahlklassen W oder I

1. Ing. Erhard Berger, ÖMV-Laa a. d. Thaya	(A 2 + I)	1640 Sekunden
2. Hans Gürtler, ÖMV-Schulgemeinde	(A 2 + W)	1508 Sekunden
3. Vaclav Horcicka, UMFC-Salzburg	(A 2 + I)	1465 Sekunden

Bester Jugendlicher in A 2: Wolfgang Polasek, UMFC-Wien, mit 441 Sekunden

Wurfgleiter — 3 Starter

Vaclav Horcicka, UMFC-Salzburg, mit 189 Sekunden

Wettbewerbsberichte

Daß unsere Modellflieger weder ruhen noch rasten, zeigt die große Anzahl von Wettbewerben, die bereits zum Saisonbeginn stattfanden.

Salzburg: Am 27. Februar 1966 fanden die Salzburger Landesmeisterschaften im Freiflug statt.

Klasse A 2 = F1 A (17 Starter)

1. Wenzel Horcicka, UMFC-Salzburg	119	180	180	180	180	839 sec
2. Manfred Koller, FSV-Hallein	103	180	180	180	180	823 sec
2. Dipl.-Ing. Dokulil, LSV-Salzburg	160	169	180	180	134	823 sec
4. Horst Muhm, LSV-Salzburg	180	121	151	180	180	812 sec

Klasse W = F1 B (4 Starter)

1. Dipl.-Ing. Wagner, UMFC-Salzburg	68	180	180	81	180	689 sec
2. Dipl.-Ing. Dokulil, LSV-Salzburg	87	99	180	87	180	633 sec
3. Manfred Koller, FSV-Hallein	130	121	120	172	87	630 sec

Klasse I = F1 C (4 Starter)

1. Dipl.-Ing. Wagner, UMFC-Salzburg	163	180	180	165	180	868 sec
2. Wenzel Horcicka, UMFC-Salzburg	91	116	147	141	140	634 sec
3. Harald Meusburger, UMFC-Salzburg	80	91	91	180	121	563 sec

Steiermark: Am 20. 3. 1966 fanden in Feldbach die 6. Modellflug-Vereinsmeisterschaften in den Segelflug-Freiflugklassen des USFC-Feldbach statt.

Klasse A 1 — Segler bis 18 qdm (11 Starter)

1. Hermann Karner, USFC-Feldbach	64	120	30	180	165	120	679 sec
2. Wenzel Horcicka, UMFC-Salzburg	32	120	28	43	180	95	498 sec
3. Johann Suppan, USFC-Feldbach	22	97	31	55	52	137	394 sec

Mannschaftswertung: 1. USFC-Feldbach

2. ÖMV-Judenburg

3. Union-Ligist

Klasse A 0 — Segler 18—32 qdm (3 Starter)

1. Manfred Seemann, USFC-Feldbach	35	40	30	180	180	180	645 sec
2. Alois Interkörner, ÖMV-Judenburg	36	21	13	180	180	173	603 sec
3. Renate Rauch, USFC-Feldbach	89	25	43	9	87	180	433 sec

Mannschaftswertung: USFC-Feldbach 1078 sec.

Klasse A 2 — Segler 32—34 qdm (28 Starter)

1. Harald Sitter, ASV-Puch	120	120	40	171	180	180	811 sec
2. Wenzel Horcicka, UMFC-Salzburg	86	61	55	180	180	174	736 sec
3. Hans Keinrath, ÖMV-Feldbach	86	51	120	180	82	180	699 sec

Mannschaftswertung: 1. ASV-Puch, Graz	I	1900 sec
2. ASV-Puch, Graz	II	1404 sec
3. USFC-Feldbach		1377 sec

Klasse A 3 — Segler über 34 qdm (2 Starter)

1. Ernst Kreisler, USFC-Feldbach	52	38	32	180	28	358 sec
2. Renate Rauch, USFC-Feldbach	38	69	16	44	49	261 sec

Mannschaftswertung: 1. USFC-Feldbach 619 sec.

Gruppengesamtwertung (alle Klassen, alle Teilnehmer):

1. USFC-Feldbach	6078 sec
2. ASV-Puch, Graz	3304 sec
3. ÖMV-Judenburg	2885 sec

Die ersten drei Durchgänge wurden mit 18-m-, die zweiten drei Durchgänge mit jeweils 50-m-Schnurlänge geflogen. Dipl.-Ing. Leo Fuchs, Obmann

Wien: Der ASKÖ-Wien führte zum selben Termin seine Landesmeisterschaften im Fesselflug durch.

Klasse FK C — Kunstflug-C-Programm (11 Starter)

1. Harald Pokorny, ÖMV-Schulgemeinde	633	594	795	2022 Punkte
2. Herbert Baumgartner, ÖMV-Schulgemeinde	720	375	675	1752 Punkte
3. Franz Horak, ÖMV-Schulgemeinde	612	276	531	1419 Punkte

Klasse FM — Mannschaftsrennen (6 Mannschaften)

1. Gürtler/Baumgartner, ÖMV-Schulgemeinde	5'01"	4'57"	9'51"
2. Keppert/Kominek, ÖMV-Schulgemeinde	5'22"	—	11'04"
3. Zunt/Taborsky, ÖMV-Schulgemeinde	6'32"	5'44"	12'38"

Klasse FG — Geschwindigkeit (8 Starter)

1. Alex Dietl, ÖMV-Inzersdorf	130	—	154	154 km/h
2. Fritz Kumhofer, ÖMV-Schulgemeinde	116	—	153	153 km/h
3. Herbert Taborsky, ÖMV-Schulgemeinde	—	128	126	128 km/h

Klasse FC — Fuchsjagd (10 Starter)

1. Peter Lindofsky, ÖMV-Inzersdorf
2. Hans Kwasnicka, ÖMV-Inzersdorf
3. Harald Pokorny, ÖMV-Schulgemeinde

Mannschaftswertung: 1. ÖMV-Schulgemeinde mit 17 Punkten
2. ÖMV-Inzersdorf mit 8 Punkten.

Oberösterreich: Der erste Fernsteuer-Wettbewerb der Saison fand in Oberösterreich mit dem 4. Nibelungen-Pokal-Wettbewerb des ASKÖ-Oberösterreich statt.

Klasse RC III — Motor — einachsgesteuert (26 Starter)

1. Willy Frisek, ÖMV-Klagenfurt	4383 Punkte
2. Ing. Heindl, Union Linz	4113 Punkte
3. Werner Moltas, ÖMV-Urfahr	3713 Punkte

Klasse RC IV — Segler — einachsgesteuert (12 Starter)

1. Rudolf Freynhofer, ÖMV-Ikarus-Enns	3343 Punkte
2. Leopold Tragweind, ÖMV-Ikarus-Enns	3246 Punkte
3. Rudolf Gerhard, RC-Club-Gmunden	3181 Punkte

Klasse RC I — Motor — mehrkanalgesteuert und nach neuem Programm geflogen: (7 Starter)

1. Ludwig Kragleder, USFC-Schärding	9944 Punkte
2. Ing. Neubauer, Union Pregarten	9391 Punkte
3. Rudhart Markowetz, ÖMV-Steyr	6918 Punkte



Modellflug-Bellage der Zeitschrift „austroflug“. Herausgeber: Dr. Wolfram Lenotti; Eigentümer und Verleger: Europublika Verlagsges. m.b.H.; verantwortlicher Redakteur: Edwin Krill; alle 1071 Wien 7, Karl-Schweighofer-Gasse Nr. 3; Druck: Karl & Otto Karner, 1020 Wien, Robertgasse 2



Die prächtige Werkstatt der Salzburger Modellflieger

