

ausroflung modellflug



IN DIESEM HEFT

STADTEKAMPF
IN SALZBURG
UND PRAG



BESCHLÜSSE DER
SEKTION



A-7 HOCHLEISTUNGS-
MODELL K8-C

4/5/1966

HEINZ FREUNDT:

Was gibt es Neues im

f e s s e l f l u g

In den USA wurde ein neuer 5-cm-Geschwindigkeitsrekord mit 288 km/h geflogen. Interessant ist der Motor. Er wurde aus original K&B- und Super-Tigre-Teilen zusammengebaut. Das Kurbelgehäuse mit den Kugellagern, Kurbelwelle und Drehschieber stammt vom K & B 29 R/64. Die Laufbuchse mit Kolben sind vom Super-Tigre G 21/29. Der daraus entstandene Motor nennt sich Rattler und ist der bisher stärkste seiner Klasse. Er gibt 1,25 PS bei 22.500 Touren.

In England fliegt Richard sein Combat-Modell „Early Bird“ mit Super-Tigre G 20. Die Luftschraube ist Frog Nylon 7 × 8. Mit Schalldämpfer fliegt das Modell 166 km/h. Es ist kaum vorstellbar, mit dieser Geschwindigkeit Figuren während des Luftkampfes zu fliegen. Aber bei den vorjährigen Europameisterschaften haben wir von den Engländern allerhand an Reaktionsgeschwindigkeit beim Combatfliegen gesehen.

In England ist ein neues Buch über Modellflugmotoren herausgekommen. Es heißt „Model Aero Engine Encyclopaedia“. Es hat 208 Seiten, 300 Photos und enthält alle in der Welt bekannten Modellflugmotoren mit ihren Daten. Es kostet 12,6 Englische Schilling. Man kann es bekommen über die Adresse: Model Aeronautical Press Limited. 13/35 Bridge Street, Hemel Hempstead, Herts, England.

Zu den Weltmeisterschaften, die im August in England stattfinden, wird auch von Österreich eine offizielle Mannschaft geschickt werden.

In England gehen die Vorbereitungen zur Weltmeisterschaft fieberhaft weiter. Es soll gleichzeitig auf fünf Kreisen geflogen werden. Dadurch wird es den Zuschauern ermöglicht, nicht nur Wettbewerbsfliegen, sondern auch direktes Schaufliegen zu sehen.

Für die Teilnehmer steht ein kompletter Hangar zur Verfügung. In anderen Hangars sind große Ausstellungen von Modellen, unter anderem auch einer sehr großen Anzahl von naturgetreuen Plastikmodellen, vorgesehen.

Aus Amerika kommt ein neues Bespannmateriale. Es nennt sich Monokote. Es besteht aus Polyesterfilm und wird mit dem Bügeleisen (eingestellt auf Wolle) auf Flächen und Leitwerk einfach aufgebügelt. Es wird faltenfrei, hochglänzend und ist sehr fest. Auch Reparaturen (Löcher) werden einfach „zugebügelt“. Monokote hat sich die Modellbauer im Sturm erobert. Es wird nicht lange dauern, dann ist es auch bei uns erhältlich.

Nach wie vor beschäftigen sich die Modellbauer mit der Schalldämpfung. Jetzt sind es einmal englische Experten, die Versuche und Messungen mit Schalldämpfern unternommen haben. Über die Ergebnisse berichte ich das nächste Mal.

Umschlagbild: Wer sagt denn, daß Modellflug nichts für Mädchen ist? (Manche können's sogar besser als die Männer — siehe Seite XIII)

Internationaler Städtekampf in Salzburg-Kraiwiesen

Noch rechtzeitig vor der Generalprobe — dem internationalen Städtekampf im Fesselflug — konnten nach pausenloser und intensiver Arbeit die Anlage und der Anbau zu unserem „Flughafengebäude“ mit der Fertigstellung der Platzkantine und dem Flugdach sowie technischen Einrichtungen fertiggestellt werden. In letzter Minute wurde noch ein Schlagbrunnen geschlagen, der für die Campierer Waschmöglichkeiten bieten sollte. Leider konnte der Brunnen noch nicht voll entsprechen und wir werden uns bemühen, bis zum nächsten Wettkampf eine ausreichende Wasserversorgung zu schaffen. Auch für das Wettbewerbsgeschehen wurde nach bestem Wissen und Gewissen alles vorbereitet, um einen reibungslosen und zufriedenen Wettbewerb zu gewährleisten. Die Nennungen, die in unerwartet großer Zahl eingetroffen sind, schlugen ihre Wellen voraus und wir erwarteten einerseits mit Bangen und andererseits mit Freude die Wettbewerbswoche.

Genau eine Woche zu früh setzte eine Schönwetterperiode ein, welche uns große Sorgen bereitete, daß beim Wettbewerb schlechtes Wetter sein könnte. Wie gedacht, so geschehen; aber zu unserem Glück doch noch lediglich ertragbares Wetter, selbstverständlich nur für die „Bettschläfer“; die „Campierer“ konnten ein Lied singen, aber ein „nasses“. Die Anreise der Teilnehmer verlief bis auf Kleinigkeiten planmäßig und es gab für die „Neuen“ die nach Kraiwiesen gekommen sind, durch den Eindruck des Lageplanes in der Ausschreibung keine großen „Fragereien“. Die Zelte wuchsen nur so aus dem Boden und am Abend war eine kleine internationale Zeltstadt auf unserem Waldplatz entstanden und nebenbei herrschte reger Trainingsbetrieb in allen Klassen. Es wurde bis zur Finsternis geflogen und trainiert und glaublich haben sich auch die Zelte in der Nacht gedreht. Von den „Bettschläfern“ wurden die bereitgestellten Zimmer bezogen und nach einer genaueren Platzinspektion und „Beschnupperung“ wurde der erste Tag mit Hoffnungen auf die kommenden Tage abgeschlossen. Nicht wie vorgesehen um 14.00 Uhr, sondern erst um 16.00 Uhr, mit Bedachtnahme der Voltzähligkeit der Teilnehmer, die durchschnittlich einen sehr weiten Anreiseweg zu bewältigen hatten, wurde der Städtekampf nach einer kurzen Begrüßung durch Landesobmann Niederwimmer und in weiterer Folge durch Ehrenpräsident Georg Kopp, welcher auch die Grüße des Österreichischen Aero-Clubs, LV Salzburg, überbrachte, mit herzlichen Worten eröffnet.

Der Freitag wurde mit allem Ernst und sportlichem Vorsatz etwas „feucht“ programmgemäß begonnen und brachte auch schon am Vormittag die ersten unerwarteten Erfolge und sehr beachtliche Leistungen. Die Geschwindigkeiten waren erstaunlich und auch teilweise weltmeisterschaftsreif. Dem „gefürchteten“ Toth aus Budapest, welcher zweifellos bei den „Schnellen“ das beste Können mitbrachte und mit erstaunlicher Geschicklichkeit das „Handl“ über der Gabel bewegte, gelang es nicht, seine Rivalen zu bezwingen und mußte sich mit 204 km/h begnügen. Adi Malik konnte sich mit 210 auf den 2. Platz schieben, jedoch seinen Platzrekord nicht erreichen bzw. verbessern. Das große Rennen vollbrachte unser „Zauberer“ Heinz Freundt, dem es gelang, einen neuen inoffiziellen österreichischen Rekord aufzustellen und mit 215 km/h den ersten Platz zu belegen. Trotz der immer langwierigen Abwicklung dieser Klasse war sie spannend und lückenlos und wurde genau nach Zeitplan abgeschlossen. Gerade diese Klasse wurde unter der „strengen“ Aufsicht von zwei „Jurysten“, dem bekannten Cerny aus Prag und dem nicht minder bekannten „Platzpolizisten“ Kargl, O, geleitet, die auch die Zeitmessung durchführten, da konnte ja nichts schiefgehen! Parallel zu den „Schnellen“ wurden gleichzeitig die „Füchse“ gejagt, deren Jagdleitung in den Händen unseres Stammlleiters Curt Jacobsen lag und es auch die „Treibjagd“ zur Zufriedenheit der Jäger nach Ausschaltung einer kleinen Unstimmigkeit zu einem schönen Erfolg und Abschluß bringen konnte. Die Fuchsjagd brachte schöne und spannende Kämpfe und es war schade, daß das Wetter nicht entsprechend war, um auch die nötigen Zuschauer anzulocken und zu begeistern. Die Fuchsjagd wurde unter Deutschland und Österreich ausgetragen, wobei sich der Salzburger „Pepi“ als der „schlaueste Fuchs“ behaupten konnte.

Der Nachmittag war für die großen „Brummer“ vorgesehen und wurde auch gleich, wegen der günstigen Witterung, der 3. Durchgang geflogen und damit der Kunstflug abgeschlossen. Die „Akrobaten“ flogen durchschnittlich eine sehr saubere Kür und es war für die Punkterichter nicht leicht, ein gerechtes Urteil abzugeben. Die Punkterichter wurden „International“ aufgestellt und es gab erstaunlich gute und fast gleichgestimmte Benotungen, dafür gebührt allen Punkterichtern Lob und Anerkennung. Die unantastbare Spitze flog mit einer sehr sauberen Kür Dr. Egervary aus Budapest, womit er Trnka aus Prag auf den 2. Platz verwies und Mothwurf aus Graz als der beste Österreicher einen 3. Platz erfliegen konnte. Erstaunlich gut waren die Flüge des Salzburger Kaiser, welcher der Jüngste unter den „Akrobaten“ ist und für Österreich eine Hoffnung sein darf, da er nur mit einem Punkteabstand von 4 Punkten hinter dem Grazer Mothwurf sich placierte. Beachtlich gut war das Anwerfen der Motoren, wobei sich fast jeder die volle Punktezahl „erkurbelte“. Das „Rechenzentrum“, welches wie immer in den Händen unserer allseits beliebten Lydia aus München lag, wurde erstmals „elektrisch“ gesteuert und dadurch waren die Ergebnisse noch fast vor dem Start der nächsten Maschinen auf dem Rechenstreifen fixiert.

Hauptklasse Mannschaftsrennen

Nicht ganz so pünktlich, bedingt durch das Wetter, wurde die Hauptklasse, das Mannschaftsrennen, mit einer grandiosen Beteiligung am Samstag mit großen Erwartungen begonnen. Die Leitung der Mannschaftsrennen lag in den bewährten Händen unseres beliebten Ing. Edwin Krill, welcher mit Argusaugen über einen korrekten Sport wachte und so manchem Piloten „fernmündlich“ seinen Strafpunkt auf die Anzeigetafel zauberte. Auch Platzpolizist Herri schaltete sich in das Richterkollegium ein und verpaßte auch „außer Haus“ so manchem einen Rügepunkt, weshalb er auch anfänglich durch Edwin „verwarnt“ werden mußte. Die Rennen brachten spannende Leistungen, und es war nach dem ersten Durchgang nicht zu erraten, welches Team sich auf den ersten Platz schieben könnte. Der zweite Durchgang brachte das Los für die Finalisten und es war ein hartes Rennen Kopf an Kopf zu erwarten. Es wurde auch mit voller Spannung durch Zuschauer und „Verlierer“ verfolgt und die Jury wachte um so mehr über dieses spannende Rennen. Die Piloten, Mechaniker und nicht zuletzt die Motoren gaben ihr Bestes und mit großer Freude und Begeisterung aller konnte das Team Fischer-Meusburger mit einem knappen Vorsprung vor dem gefürchteten Ungarnteam die Bestzeit erfliegen. Auch die Stuttgarter kämpften verbissen, es reichte jedoch nur für einen 3. Platz. Das Mannschaftsrennen war eine Augenweide und es ist selten so eine Spannung an den Beteiligten ersichtlich gewesen. Die Rennen konnten noch rechtzeitig vor einem „Guß von Oben“ abgeschlossen werden und es gab anschließend ein reges Diskutieren über Maschinen und Motoren, wobei der erste Motor aus Österreich — HP — sein erstes Ansehen erbrachte. Wollen wir hoffen, daß die noch wenigen Korrekturen vor der WM ausgefellt werden können und wir mit Zufriedenheit bei einer noch stärkeren Konkurrenz mit noch besseren Leistungen aufwarten können.

Als Abschluß der „Finalisten“ wurde bei gemäßigtem „Salzburger Schnürlregen“ auch noch das Finale der „Füchse“ abgeschlossen, wobei sich unser Pepi mit fast 100 Punkten Vorsprung einen berechtigten „Jägererfolg“ erpirschte. Zeitgerecht wurden die Konkurrenzen abgeschlossen und es hatte jeder genügend Zeit, sich zum Gesellschaftsabend noch mit einer „Platzrasur“ zu versehen und es waren auch, wie zu erwarten, bei diesem Durchgang „harte Kämpfe“ zu beobachten, wobei so mancher bis in die frühen Morgenstunden die Piste behauptete und zum Abschluß fast der Anschluß verpaßt wurde. Wie zu erwarten, trotz Vorverlegung des Zeitplanes für die „Fünfhunderter“, konnte erst mit einer Stunde Verspätung mit dem ersten Lauf begonnen werden. Durch das reibungslose Abwickeln wurde trotz enormer Beteiligung der Durchgang schon um 12.30 Uhr abgeschlossen, natürlich mit etwas „Katzenjammer“. Trotz des ausgiebigen „Nachtrennens“ wurden auch bei dieser Klasse noch sehr gute Leistungen erbracht, natürlich bedingt durch das schöne Abschlußwetter und es entwickelte sich ein hartes Rennen unter den Spitzenteams. Prag setzte sich vor Salzburg und Wien an die Spitze, welche alle unter der 24-Minuten-Grenze lagen und sich nur mit 16 Sekunden Unterschied die Plätze teilten. Pünktlich um 13.00 Uhr konnte bei herrlichem Wetter die Siegerehrung gleich

am Platz vorgenommen werden und es war eine Freude, die strahlenden Gesichter bei der Überreichung der schönen Preise zu beobachten.

Bundessektionsleiter Ing. Edwin Krill lud bei seinen herzlich gefaßten Abschiedsworten alle Teilnehmer zum nächsten Städtetekampf im Jahr 1967 in Wien ein, worauf alle ihre Teilnahme zusagten und im Jahr 1968 gibt es ein Wiedersehen in SALZBURG!

Salzburg wird sich bemühen und gibt die Versicherung, bis zum nächsten Treffen in SALZBURG-KRAIWIESEN die restlichen „Wehwehchen“ und noch fehlenden „Ausstattungen“, die noch nicht berücksichtigt werden konnten, lückenlos vorzubereiten, um noch einen präziseren Ablauf eines Wettkampfes zu gewährleisten.

Dank an Förderer, Mitarbeiter und Teilnehmer

Von Seiten des Veranstalters, des Österr. Modellsportverband, Landesgruppe Salzburg, ergeht der herzlichste Dank an alle für die Hilfe und Unterstützung und die zahlreiche Teilnahme. Es ergeht der besondere Dank an die Fa. UHU, welche durch ihren bewährten Servicedienst die Veranstaltung vervollständigte und mit ihren schönen Preisen und Geschenken für Teilnehmer und Platzhalter den Städtetekampf auszeichnete. Der herzlichste Dank ergeht an die Landesregierung und Stadtgemeinde Salzburg, denn nur durch ihre großzügige Unterstützung wurde so manche Sorge beseitigt. Der herzlichste Dank ergeht an die Presse, Rundfunk und Fernsehen, denn nur durch ihr Verständnis wird auch unsere Sportsparte an die Massen herangetragen und publik gemacht. Abschließend sei allen „Großen“ und „Kleinen“ Funktionären für ihre mustergültige Arbeit trotz der Wetterunbilden der herzlichste Dank gesagt, denn nur durch Mithilfe Aller kann ein Wettkampf zur Zufriedenheit der Teilnehmer durchgeführt werden.

ERGEBNISSE

FM — Mannschaftsrennen (26 Nennungen aus 5 Nationen)

1. Fischer-Meusburger, Ö, Salzburg	5,01	4,42	9,25
2. Gombocz-Toth, U, Budapest	—	4,41	9,43
3. Lutkat-Lutkat, BRD, Stuttgart	4,39	—	10,03
4. Trnka-Drazek, ČSSR, Prag	—	4,45	—
5. Taborsky-Kumhofer, Ö, Wien	4,48	5,14	—
6. Türk-Hohenberg, Ö, Graz	4,53	4,49	—
7. Mohai-Makotai, U, Budapest	4,55	4,54	—
8. Mothwurf-Nitsche, Ö, Graz	4,55	—	—
9. Kropf-Russ, Ö, Graz	5,00	5,01	—
10. Arndt-Teichert, BRD, Regensburg	5,10	5,07	—
12. Gürtler-Baumgartner, Ö, Wien	5,36	5,47	—
17. Freund-Straniak, Ö, Salzburg	5,57	—	—

FK — Kunstflug (12 Nennungen aus 4 Nationen)

1. Dr. Geza Egervari, U, Budapest	2647	2689	3067	5756
2. Jiri Trnka, ČSSR, Prag	2522	2585	2791	5376
3. Ewald Mothwurf, Ö, Graz	2680	2646	2548	5326
4. Gerhard Kaiser, Ö, Salzburg	2677	2641	2643	5320
5. Helmut Türk, Ö, Graz	2568	2561	2714	5282
6. Miroslav Herber, ČSSR, Prag	1986	2463	2734	5197
7. Klaus Maikus, BRD, Stuttgart	1717	2125	2405	4530
8. Julian Lipnik, Yu, Maribor	938	1396	1564	2960

FG — Geschwindigkeitsflug (12 Nennungen aus 5 Nationen)

1. Heinz Freundt, Ö, Salzburg	—	—	215	—
2. Adolf Malik, BRD, München	—	210	206	210
3. Imre Toth, U, Budapest	203	200	204	204
4. Josef Fischer, Ö, Salzburg	197	—	203	203
5. Robert Arndt, BRD, Regensburg	193	187	195	195
6. Jaroslav Konarek, ČSSR, Prag	188	189	191	191
7. Fr. Dalejs, ČSSR, Prag	173	189	185	189
8. Milan Vydra, ČSSR, Prag	165	171	160	171

FC — Combat (Fuchsjagd) (14 Nennungen aus 5 Nationen)

1. Josef Fischer, Ö, Salzburg	523	359	556	1438
2. Peter Sperber, BRD, Fürth	344	569	388	1301
3. Helmut Rechthaler, BRD, Augsburg	386	377		763
4. Johann Dübell, BRD, München	456	293		749
5. Peter Willmer, BRD, Ludwigsburg	461	268		729
6. Karl Ilg, BRD, Stuttgart	338	369		707
7. Heinz Freundt, Ö, Salzburg	246	338		584
8. Heinrich Stefan, BRD, Fürth	347	209		556
9. Klaus Springer, BRD, Asperg	253	302		555
10. Günther Fellhorn, BRD, Fürth	132	377		509

FM 500 — Mannschaftsrennen über 50 km

1. Trnka-Drazek, ČSSR, Prag	22,42
2. Fischer-Meusburger, Ö, Salzburg	23,46
3. Gürtler-Baumgartner, Ö, Wien	23,58
4. Neckar-Dolejš, ČSSR, Prag	24,34
5. Mohai-Makotai, U, Budapest	25,02
6. Willmer-Magg, BRD, Ludwigsburg	26,00
7. Meikis-Malik, BRD, Stuttgart	26,01
8. Arndt-Teichert, BRD, Regensburg	26,11

Internationale Städterwertung:

1. Österreich — Salzburg mit 6 Punkten
2. Ungarn — Budapest mit 6 Punkten
3. ČSSR — Prag mit 12 Punkten

FRANZ HORAK:

Internationaler Fesselflug-Städtekampf in Prag

Während der Osterfeiertage fand in Prag unter internationaler Beteiligung ein Wettbewerb für die Klassen F2 A und F2 C statt. Der Großteil der Teilnehmer kam Freitag abends. Der Treffpunkt, die Modellflugwerkstätte des Aero-Clubs Prag, liegt nahe der Ausfallstraße nach Gmünd und war ohne Schwierigkeiten zu erreichen. Dort spürte man schon ein wenig von der Stimmung der kommenden Kraftprobe. Es wurde fachgespracht; Hoffnungen und Wünsche erfüllten den Raum. Nachdem die Anmeldeformalitäten erledigt waren, wurden wir in ein Haus, das dem Sport gewidmet ist, geleitet. Dies sollte nun unser Quartier für die nächsten Tage bilden. Die Wettbewerber schliefen in 7- bis 14-Bettzimmern. Für die Abgekämpften und Erhitzten standen Brauseanlagen bereit. Die Verpflegung durch den Aero-Club Prag begann mit Samstag früh in einem nahegelegenen Gasthaus. Das Essen war gut und für einen mittelmäßigen Teammechaniker ausreichend. Nach den ersten Trainingsflügen in Speed- und Team-Racing gab es Samstag mittag

als Nachspeise Zwetschkenknödel, die, wie man mir sagte, bei dem vorjährigen Treffen so sehr vermißt wurden.

Um 15 Uhr wurde der Wettbewerb eröffnet. Nach einigen einleitenden Worten der Herren Vydra und Schindler wurde der erste Durchgang in F2 A geflogen. Hochgezüchtete Motoren und aalglatte Speedmodelle warteten unter verschmierten Lappen auf die Minuten ihres Einsatzes. Alle Teilnehmer flogen Mono-einsteuerung. Zum Anwerfen der Motoren wurden hauptsächlich selbstgebaute Startmaschinen verwendet, doch einige starteten ihre Motoren mit der Hand. So manches Modell hob nicht aus dem Startwagen ab, oder der Motor erreichte nicht seine Spitzenleistung. Doch bis auf einige Ausnahmen waren die erfliegenen Zeiten sehr beachtlich. Mit Ende dieses Durchganges war der offizielle Teil des Wettbewerbes für Samstag beendet. Von den Teams der Klasse F2 C wurde jede freie Minute zum Training benützt. So kam es des öfteren vor, daß sich 5 Modelle zu gleicher Zeit in der Luft befanden.

Sonntag kam der 2. Durchgang in F2 A und der 1. Durchgang in F2 C zur Austragung. Die Zeiten in F2 A lagen zwischen 17 und 19 Sekunden; in F2 C zwischen 23 und 26 Sekunden pro geflogenen Kilometer. Montag vormittag wurde der 2. Durchgang der Klasse F2 C ausgetragen. Anschließend trafen die drei besten Mannschaften in einem Finale über 200 Runden aufeinander. Das tschechische Team hatte am Anfang Startschwierigkeiten, holte jedoch im Verlauf des Rennens derart auf, daß den Gastgebern der erste Platz sicher war. Das österreichische Team verlor viel Zeit beim Zwischentanken, war aber in bezug auf Fluggeschwindigkeit den beiden anderen Modellen nicht unterlegen. Der ungarische Pilot schleuderte sein Modell zeitweise offensichtlich, doch die Jury sah es nicht. Der 2. Platz des ungarischen Teams war verdient, da die Österreicher ihre Chance am Boden vergaben.

Die Organisation und Leitung, sowie die Betreuung der Teilnehmer durch Wettbewerbsleiter Milan Vydra war vorbildlich.

Als Abschluß der Wettkämpfe fand die Siegerehrung statt. Die drei besten der einzelnen Klassen, bei Team-Racing Pilot und Mechaniker, erhielten je eine Schüssel aus Bleikristall. Letzten Endes wurden an alle Teilnehmer Armkettchen verteilt, die an den nun schon zur Tradition gewordenen Wettbewerb in Prag erinnern sollen.

Ergebnisse:

Geschwindigkeit: 12 Starter

1. Rolf Miebach, BRD-Bochum	222 km/h
2. Josef Sladky, ČSSR-Brünn	213 km/h
3. Josef Fröhlich, BRD-Bochum	210 km/h
6. Josef Fischer, O-Salzburg	205 km/h

Mannschaftsrennen:

21 Mannschaften

1. Drazek/Trnka, Prag	9'19"
2. Markotai/Mohai, Budapest	9'34"
3. Fischer/Meusburger, Salzburg	9'56"
6. Gürtler/Baumgartner, Wien	4'51"
7. Kropf/Russ, Graz	4'55"
9. Hohenberg/Türk, Graz	4'59"
15. Kumhofer/Taborsky, Wien	5'30"
16. Keppert-Wondrasch, Wien	6'32"

Ergebnisse der 9. Staatsmeisterschaften

radio control

Ausführlicher Bericht in der nächsten Nummer des amfl.

Klasse RC-I

1. und österreichischer Staatsmeister:				
Heinrich Sekirnjak, UMFC-Graz	4384	4221	4888	13.493
2. Edi Wallner, ÖMV-Klagenfurt	4738	3767	4828	13.333
3. Konrad Weixelbaumer, USFC-Schärding	4045	4025	3436	11.506
4. Hermann Marzi, ÖMV-Orion	3314	3427	4607	11.348
5. Josef Neubauer, Union-Pregarten	4099	2575	4482	11.156
6. Heinrich Spöttl, ÖMV-Orion	2935	2450	4416	9.801
7. Walter Kozubowski, ÖMV-Lienz	1610	2936	3054	7.600
8. Herbert Dobner, ÖMV-Orion	2892	1485	1770	6.147
9. Emil Ender, MBC-Brigantium	2807	1432	645	4.884
10. Walter Dettelbacher, ÖMV-Klagenfurt	2950	0	0	2.950
11. Wilhelm Kowald, ÖMV-Orion	0	0	0	0

Klasse RC-III

1. und österreichischer Staatsmeister:				
Edi Wallner, ÖMV-Radenthein	1471	2121	2004	5.596
2. Gerhard Baltas, FMG-Amstetten	2212	1824	1414	5.450
3. Josef Heindl, Union-Linz EBG	1905	2041	1317	5.263
4. Heinrich Sekirnjak, UMFC-Graz	1815	2039	1271	5.125
5. Walter Fürthmaier sen., ÖMV-Klagenf.	1693	1872	1521	5.086
6. Franz Muchitsch, UMFC-Graz	1392	1912	1751	5.055
7. Hermann Marzi, ÖMV-Orion	1709	1922	1402	5.033
8. Walter Fürthmaier jun., ÖMV-Klagenf.	2016	1050	1552	4.618
9. Paul Meraner, MBC-Brigantium	1462	1614	1293	4.369
10. Ernst Projer, ÖMV-Weiz	1294	1405	1497	4.196

11. Kurt Bertschler, MSFC-Dornbirn	1812	646	1704	4.162
12. Heinrich Spöttli, ÖMV-Orion	1413	1266	1430	4.109
13. Wilhelm Friessnegg, ÖMV-Klagenfurt	1665	1232	1218	4.015
14. Josef Roth, ÖMV-Klagenfurt	1911	1674	0	3.585
15. Karl Wasner, MSFC-Dornbirn	1592	1772	0	3.364
16. Reinhard Ganahl, SFC-Bludenz	0	1177	2158	3.335
17. August Rayer, MFC-Salzburg	1674	768	886	3.328
18. Adolf Bergmeister, ÖMV-Lienz	635	1504	1177	3.316
19. Heinz Wüstenberg, MFC-Salzburg	1209	1107	0	2.316
20. Helmut Ragowskj, MFC-Salzburg	1041	1088	0	2.129
21. Karl Eckert, UMFC-Triebsen	856	962	0	1.818
22. Heinrich Eckmann, MFC-Salzburg	0	0	0	0

KARL REITMEIER UND HARALD EIGNER:

„Hippolyt-Wanderpokal 1966“

Klasse RC IV-MS

Bei idealen Wetterverhältnissen gelangte am 30. 4./1. 5. 1966 auf dem Flugplatz St. Pölten-Völtendorf zum dritten Male der von der Modellfluggruppe ÖMV-St. Pölten veranstaltete Wettbewerb um den „Hippolyt-Wanderpokal“ in der Klasse RC IV-MS zur Austragung.

26 Modellflieger aus Salzburg, Niederösterreich und Wien beteiligten sich an dieser Konkurrenz und boten zum Teil sehr guten Sport. Bereits nach dem 1. Durchgang zeichnete sich eine deutliche Überlegenheit der Gruppe MFC-Salzburg ab, was schließlich im Endklassement durch Erreichung sämtlicher Spitzenpositionen sowohl in der Einzel- wie auch in der Mannschaftswertung zum Ausdruck kam. Nur die Modellflieger der Gruppe ÖMV-Rainfeld vermochten durch einen 2. Rang in der Einzel- und Mannschaftswertung die Phalanx der Salzburger zu durchbrechen, während die Teilnehmer aus der Gruppe ÖMV-St. Pölten den Modellfliegern des MFC-Salzburg bei diesem Bewerb nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen konnten, so daß das auf Grund der Ergebnisse des Vorjahres zu erwartende Duell Salzburg-St. Pölten ausblieb.

Zur Erklärung der Wettbewerbsauswertung seien kurz die Durchführungsbestimmungen der Ausschreibung angeführt:

1. Technischer Teil:

- Gesamtgewicht des Modells max. 5 kg.
- Pro ccm Motorhubraum 1 kg Mindestgewicht.

- Es dürfen max. zwei Kanäle zur Beeinflussung der Flugrichtung des Modells und zwar um die Hochachse verwendet werden.
- Die Auswahl des Treibstoffes ist frei.
- Mechanische Abstimmung des Motors ist gestattet.

2. Programm:

- Die Wertung erfolgt ausschließlich durch Zeitmessung mittels Stoppuhr durch zwei Zeitnehmer.
- Offizieller Startaufruf, Anwerfen des Motors und Handstart des Modells in max. 3 Minuten. Ist der Start binnen 3 min nicht vollzogen = Fehlstart. Fehlstartwiederholung ist nach Wunsch sofort möglich, es ist jedoch nur ein Fehlstart je Durchgang zulässig. Die Belankung des Modells hat bereits vor dem Startaufruf zu erfolgen.
- Ab Freigabe des Modells aus der Hand wird der Flug mit der gestoppten Flugzeit ohne Fehlstarleinräumung gewertet und zwar:
Kraftflug = 2 Minuten = 120 Punkte
Gleitflug = 5 Minuten = 300 Punkte
Bei Überschreitung des Kraft- oder Gleitfluges werden die überschrittenen Sekunden als Strafpunkte in Abzug gebracht und zwar: Kraftflug je Sekunde 2 Punkte, Gleitflug je Sekunde 1 Punkt. Bei Unterschreitung wird die gestoppte Zeit gewertet.
- Damit der Flug gewertet wird, hat die Landung in einem vorgezeichneten Landequadrat von 200 m Seitenlänge zu erfolgen. Landungen außerhalb dieses Landequadrates haben Nullwertungen zur Folge. Landepunkt ist jener Punkt, wo das Modell mit der Rumpfspitze zum Stillstand kommt.
- In diesem Landequadrat sind in Abständen von je 10 m fünf Ziellandekreise markiert. Erfolgt die Landung in einem dieser Ziellandekreise, so werden hierfür folgende Zusatzpunkte vergeben:

x — 10 m = 200 Punkte
10 — 20 m = 160 Punkte
20 — 30 m = 120 Punkte
30 — 40 m = 80 Punkte
40 — 50 m = 40 Punkte

Wird kein normaler Landeanflug durchgeführt und das Modell sichtlich in den Landekreis „hineingeschmissen“, so werden für diese Landung keine Landezusatzpunkte vergeben.

Wer die Anfänge dieser Sparte der RC-Fliegerei kennt, war sicherlich überrascht, wie weit der funkferngesteuerte Motorsegler heute, nach ungefähr vierjähriger Entwicklungszeit, gediehen ist. War es vorerst die Gruppe ÖMV-St. Pölten, die auf diesem Gebiete Pionierarbeit geleistet hat, so wird diese Klasse jetzt schon von fast allen Modellfluggruppen Österreichs betrieben und es kann behauptet werden, der funkferngesteuerte Motorsegler hat Wettbewerbsreife erlangt. Wie der von uns durchgeführte Wettbewerb einmal mehr gezeigt hat, bietet sich nur bei vollkommener Beherrschung des Modelles, genauer gewichtsmäßiger Anpassung des Modells zum Motor, maximalem Steigflug und exakter Motorlaufabgrenzung eine Erfolgchance. Die Klasse RC IV-MS hat — wettbewerbsmäßig betrieben — eben mit vermeintlicher „Sonntagsfliegerei“ und „Liegestuhlgemütlichkeit“, welche Ansichten oft vorherrschend waren, nichts mehr gemeinsam. Nach Ablauf des Wettbewerbes wurde mit Vertretern aller an dieser Konferenz beteiligten Gruppen Rücksprache gehalten und es wurde ziemlich einhellig die



Ing. Berger (ÖMV-Laa) mit seinem schönen RC-MS-Segler

Meinung geäußert, die derzeitigen Wettbewerbsbestimmungen auch künftig beizubehalten. Lediglich in bezug auf Startvorbereitzeit und Bewertung der Landung konnten nicht alle Ansichten auf einen Nenner gebracht werden, doch dürften auch diese Probleme nicht allzu schwer zu lösen sein. Für den technisch Interessierten haben wir noch eine schematische Zusammenstellung der verwendeten Modelltypen, RC-Anlagen und Motoren verfaßt, die diesem Bericht angeschlossen ist.

Zum Einsatz gelangende Modelle, RC-Anlagen und Motoren:

Modelltypen:		RC-Anlagen:		Motoren:	
	Stk.		Stk.		Stk.
Eigenkonstr. bzw. „Gemixte“	6	Grundig	12	1,5 ccm	
„SEPP II“	5	Metz-Mecaltron	9	Cox TeeDee	11
SB 7	4	Eigenbau	4	Cox Medall.	6
K 10	3	Beifatron	1	Hurrikan	2
Bergfalke	2	Telekont	1	Webra-Rek.	2
HS 91	2			OS-Pet	2
Mistral	1			0,8 ccm	
Björn	1			Cox TeeDee	2
Zugvogel	1			2,5 ccm	
Amigo I	1			Enja	1
				Super Tigre	1

RC-Anlagen-Ausfall:

1 Anlage. Grund: schadhafte Rudermaschine.

Mechanische Motorabstellung:

6 Stk. durch Thermik-Zeitschalter.

Durchschnittliches Modellgewicht:

0,8-ccm-Motor	0,80—1,20 kg	2 Modelle
1,5-ccm-Motor	1,50—2,30 kg	23 Modelle
2,5-ccm-Motor	2,70—3,00 kg	2 Modelle

Wetterlage:

1. und 2. Durchgang:
Wind: 1—5 m/sec, Südost.
Thermik: schwach.
Turbulenz: stark.
3. Durchgang:
Wind: 1—3 m/sec,
ständig drehend.
Thermik: mäßig bis stark.
Turbulenz: schwach.

ERGEBNIS-LISTE

I. Einzelwertung:

1. Heinrich Eckmann, MFC-Salzburg	573	501	611	1685
2. Kurt Gruber, ÖMV-Rainfeld	504	481	516	1501
3. Rudolf Schreibern, MFC-Salzburg	427	534	500	1461
4. Wilhelm Matschl, MFC-Salzburg	380	484	585	1449

5. Heinz Wüstenberg, MFC-Salzburg	436	476	387	1299
6. Otto Bayer, ÖMV-St. Pölten	381	385	528	1294
7. Ing. Erhard Berger, ÖMV-Laa/Thaya	473	425	372	1270
8. Horst Lagger, MFC-Salzburg	335	376	481	1192
9. Siegfried Eberl, ÖMV-Rainfeld	584	—	512	1096
10. Heinrich Kührtreiber, ÖMV-Wien-Nord	408	182	491	1081
11. Herbert Spanner, ÖMV-St. Pölten	—	501	568	1069
12. Franz Sumperhofer, ÖMV-Rainfeld	478	—	572	1050
13. Hermann Hauptmann, ÖMV-Oberndorf	—	547	485	1032
14. Franz Christian, ÖMV-St. Pölten	411	292	298	1001
15. Robert Schneider, ÖMV-St. Pölten	278	152	516	946
16. Leopold Kornfeil, ÖMV-Wien-Nord	232	274	373	879
17. Rudolf Punz, ÖMV-St. Pölten	197	551	—	748
18. Helmut Ragowski, MFC-Salzburg	—	259	431	690
19. Karl Leeb, ÖMV-St. Pölten	—	242	419	661
20. Rudolf Benedikt, MFC-Salzburg	242	361	44	647
21. Helmut Rabel, ÖMV-Wien-Nord	347	285	—	632
22. Fritz Riegler, FMC-Amstetten	70	—	437	507
23. Wilhelm Ferdan, ÖMV-Wien-Nord	230	—	210	440
24. Karl David, USFC-Herzogenburg	—	262	—	262
25. Herbert Gramm, ÖMV-Rainfeld	—	192	—	192
26. Heribert Kargl, FMC-Amstetten	—	5	123	128

II. Mannschaftswertung:

1. MFC-Salzburg I (Eckmann, Wüstenberg, Ragowski)	3674
2. ÖMV-Rainfeld (Gruber, Eberl, Sumperhofer)	3647
3. MFC-Salzburg II (Matschl, Lagger, Benedikt)	3288
4. ÖMV-St. Pölten II (Spanner, Christian, Schneider)	3016
5. ÖMV-St. Pölten I (Bayer, Punz, Leeb)	2703
6. MFC-Salzburg III (Schreibner, Hauptmann)	2493
7. ÖMV-Wien-Nord (Kührtreiber, Kornfeil, Ferdan)	2400
8. ÖMV-Laa/Thaya (Ing. Berger)	1270
9. FMC-Amstetten (Riegler, Kargl)	635
10. USFC-Herzogenburg (David)	262

die Bundesländer berichten . . . die Bundesländer

Landesmeisterschaft der Tiroler Modellflieger

Am 16. und 17. April 1966 fand in Lienz die Tiroler Landesmeisterschaft für ferngesteuerte Modellflugzeuge statt. Es trafen sich zu diesem Wettkampf Modellflieger aus Nord- und Osttirol. Am Samstag, dem 16. 4., erhoben sich dann die Kunstflugmotormodelle und man sah etliche gekonnte Flüge. Leider wurde durch später einsetzenden starken Regen die Freude am Fliegen etwas verwässert. Am Sonntag Vormittag waren dann die Piloten der Segler gezwungen ihr ganzes Können einzusetzen, um bei dem herrschenden starken Wind auch nur einigermaßen einen guten Flug hin zu zaubern. Darnach folgten die einachs-gesteuerten Motormodelle und

auch sie hatten mit dem Wind zu kämpfen. Doch sah man in beiden Klassen sehr gute Leistungen.

Nachfolgend die Reihung in den einzelnen Klassen:

RC I (Kunstflugmotormodelle):

1. und Landesmeister 1966
Kozubowski Walter, ÖMV-Lienz
2. Martin Ferd., ÖMV-Lienz
3. Semrad Carl, ÖMV-Lienz

RC IV (Segler, einachs-gesteuert):

1. und Landesmeister 1966
Semrad Carl, ÖMV-Lienz
2. Mitternöckler Hans, ÖMV-Schwaz
3. Wenzih Walter, ÖMV-Schwaz

RC III (Motormodelle, einachs-gesteuert):

1. und Landesmeister 1966
Angermann Franz, MBC-Innsbruck
2. Planer Hermann, MBC-Innsbruck
3. Mitternöckler Hans, ÖMV-Schwaz

1. Wasserflugwettbewerb in Österreich

Am 7. und 8. Mai 1966 fand in Schärding am Inn, Oberösterreich, der 1. Wasserflugwettbewerb im Modellfliegen statt. Die Leitung des Wettbewerbes hatte Fachreferent für RC Otto Zitko.

Just an diesen beiden Tagen war es winterlich kalt und regnerisch. Von den 12 gemeldeten Teilnehmern kamen nur sechs zum Start.

Es ging um den Grenzlandwanderpreis, der für jede Klasse ausgeschrieben war und der nach zweimaligem Gewinn Eigentum des Siegers wird.

DIE ERGEBNISSE

Klasse Hydro III:

1. und Gewinner des Grenzlandwanderpreises
L. Kragleder, Union Schärding 4425
2. H. Irsigler, Union Schärding 2500
3. Karl Späth, Union Schärding 2181

Klasse Hydro V:

1. und Gewinner des Grenzlandwanderpreises
Ernst Späth, Union Schärding 1930
2. H. Irsigler, Union Schärding 1845
3. Otto Reitmayer, ÖMV-Wels 1334



Ernst Späth (links) und Ludwig Kragleder, die beiden Sieger

In jeder Klasse wurden 3 Durchgänge geflogen, die 2 besten wurden gewertet.

HANS KEINRATH:

Steirische Meisterschaften im Freiflug

Der Flugplatz Zeltweg war abermals der Austragungsort der steirischen Modellflugmeisterschaften und so trafen sich 35 Teilnehmer am 14. und 15. Mai in Zeltweg um ihre Besten zu ermitteln. Es starteten in der Klasse A 2 33, in der Klasse I 7, in der Klasse W 6 und in der Klasse A 1, die nur der Jugend vorbehalten war, 8 Teilnehmer.

Bei heiterem Wetter, jedoch mäßigen Winden wurden am Samstag Nachmittag wie üblich die Klassen W und I ausgetragen. In der Gummiklasse siegte unangefochten der altbekannte Experte Dipl.-Ing. Horst Wagner. Überraschend wurde ein Neuling in dieser Klasse, der noch jugendliche Hermann Karner, vom USFC-Feldbach, zweiter. Großes Pech hatte Wagner, als sein bestes Modell schon beim 1. Probestart nach Versagen der Thermikbremse davonflog.

In der Motorklasse behauptete sich Werner Mayer, ein Schüler von Keinrath, erfolgreich. Die vier vollen Zeiten von Keinrath brachten ihm nur den 2. Platz ein, dagegen war Mayer seit dem letzten Fliegen nicht mehr wiederzuerkennen. Die beiden ersten flogen Modelle à la Horcicka und zeigten mit diesen sichere Steigflüge. Den Steigflug beherrschte auch der drittplacierte Rauch, der jedoch ein Very-High-Trust-Modell einsetzte.

Der Sonntagmorgen versprach mit seinem wolkenlosen Himmel und ruhigem Wetter viel Thermik und gute Leistungen. Noch bei keiner LM wurden so viele Max geflogen wie bei dieser. Von 165 durchgeführten Starts zeigten die Uhren 83 (!) volle Zeiten an; d.h. daß jeder zweite Start ein Maximum war. Wurden im 1. Durchgang nur 12 volle Zeiten erreicht, so waren es im zweiten 20, jedoch nur mehr 8 Starter mit zwei vollen Wertungen. Der 3. Durchgang brachte 19 Max aber nur mehr zwei erreichten die 3. volle Zeit. An das, was sich nun anbahnte, glaubte wohl niemand; außerdem war

es einmalig bei der steierischen LM. Die Modellbaugruppe Feldbach besteht derzeit nur aus 2 Mitgliedern und beide lieferten sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen bis zum Schluß. Jeder mit 5 vollen Zeiten, Stechen untereinander! Erflogen sie am Vortag in der Klasse I die ersten beiden Ränge, so teilten sie nun in A 2 ebenfalls die zwei ersten Plätze. Das Stechen, welches mit lebhaftem Interesse verfolgt wurde, konnte Keinrath mit sicheren 4 Minuten für sich entscheiden, indem Mayer in dieser Form seinem „Chef“ für alles Gelernte dankte und sein Modell nach 194 Sekunden herunterbremste. Den Sieg in der Jugendklasse A 1 schnappte die einzige weibliche Teilnehmerin Renate Rauch den Burschen einfach weg und bewies erneut, daß auch sie ihren „Mann“ stellen kann.

Abgesehen von einer kleinen Unstimmigkeit noch vor dem eigentlichen Wettbewerb, bei der die Landesverbandszugehörigkeit eines Teilnehmers nicht genau geklärt werden konnte, ging der Bewerb recht flüssig vor sich und ohne Proteste zu Ende.

Besonders dankend muß erwähnt werden, daß Sektionsleiter Herbert Haberl abermals sehr schöne Ehren- und wertvolle Materialpreise aufgetrieben hat, um damit den Besten neben den Urkunden noch zusätzlich eine Anerkennung zukommen zu lassen.

DIE ERGEBNISSE

Klasse A 2:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| 1. Hans Keinrath, ÖMV-Feldbach | 900 sec + 240 |
| 2. Werner Mayer, ÖMV-Feldbach | 900 sec + 194 |
| 3. Fr. Schwarzinger, UMFC-Eggenberg | 895 sec |

Klasse A 2 Jugend:

- | | |
|----------------------------------|-----|
| 1. Hermann Karner, USFC-Feldbach | 844 |
| 2. G. Interkörer, ÖMV-Judenburg | 802 |
| 3. Johann Suppan, USFC-Feldbach | 649 |

Klasse A 1:

- | | |
|----------------------------------|-----|
| 1. Renate Rauch, USFC-Feldbach | 607 |
| 2. G. Schottmeier, USFC-Feldbach | 604 |
| 3. Manfr. Seemann, USFC-Feldbach | 500 |

Klasse A 2 Mannschaft:

- | | |
|----------------------|----------|
| 1. USFC-Feldbach I | 2483 sec |
| 2. ÖMV-Judenburg | 2355 sec |
| 3. USFC-Feldbach III | 2194 sec |

Klasse I:

- | | |
|--------------------------------|-----|
| 1. Werner Mayer, ÖMV-Feldbach | 746 |
| 2. Hans Keinrath, ÖMV-Feldbach | 720 |
| 3. Alfred Rauch, USFC-Feldbach | 719 |

Klasse W:

- | | |
|----------------------------------|-----|
| 1. H. Wagner, AKAFLIEG-Leoben | 777 |
| 2. Hermann Karner, USFC-Feldbach | 683 |
| 3. Fr. Hengsberger, ASV-Puch | 655 |

ALFRED HAIDEN:

Landesmeisterschaften N.Ö. RC I / RC III

Die Landesmeisterschaften wurden auf dem Modellflugplatz in Waidhofen an der Thaya vom 14. 5. bis 15. 5. 1966 durchgeführt. Die organisatorischen Vorarbeiten wurden von der Gruppe UFC-Waidhofen a. d. Thaya gut durchgeführt und der Landessektionsleiter brachte dies bei der Siegerehrung mit entsprechenden Worten zum Ausdruck. Die Startbahn befindet sich etwa 10 Minuten außer Waidhofen und bildet für RC-Flieger ein schönes Fluggelände mit einer guten Startbahn, die voll für Bewerber in diesen Motorklassen geeignet ist.

Der erste Tag bzw. Nachmittag war der Klasse RC I vorbehalten und hier konnte der Vorjahrslandesmeister Franz Bittner wieder seinen Titel mit Erfolg verteidigen. Leider kann in dieser Klasse keine Teilnehmersteigerung gegenüber 1965 verzeichnet werden und dies gilt auch in der Klasse RC III.

Am Sonntag begann der erste Durchgang mit etwas Verzögerung und es wurden drei Durchgänge geflogen wie bei der RC-I-Klasse am Vortag. Der Wind begann ab 9 Uhr stark zu werden und dennoch zögerten die Akteure nicht an den Start zu gehen. Es gab schöne Starts und auch schlechte und leider nur eine Landung im Kreis. Der spätere Sieger Manfred Pukl flog hier drei fast gleichwertige Durchgänge mit guter sportlicher Leistung. Desgleichen gilt

auch noch für den zweiten, dritten und vierten Teilnehmer, wo auch die Taktik besonders in Erscheinung trat, die bei einem RC-Bewerb mit von großer Bedeutung ist. Trotz starkem Wind und Thermik gab es schöne Figuren und viele herrliche Spiralen.

An Modellen wurde hauptsächlich der Hochdecker verwendet und nur ein lieber Tiefdecker war mit viel Rasanz am Start. Es gab auch nur einen „Diesel“ in Aktion und ein Modell ohne Drossel, mit dem der Besitzer dennoch gute Leistungen erzielen konnte. Die Auswahl der Modelle wird gerade in der Klasse RC III etwas zu klein getroffen und hier soll als unterste Grenze der 2,5-ccm-Motor Verwendung finden, der auch bei stärkerem Wind Vorteile bietet. Auch gab es einen bösen Bruch und am Vortage gleich zwei davon mit Mehrkanalanlagen. Einer hätte aber vermieden werden können!

Die Landesmeisterschaften wurden mit herzlichen Worten geschlossen und Urkunden verliehen.

Ergebnisse aus der Landesmeisterschaft von Niederösterreich in der Klasse RC F C III (RC III)

Erster, Sieger und Landesmeister	
Manfred Pukl, Ikarus Weinland	3502
2. Ernst Fekete, UMFC-Baden	3290
3. Ing. G. Baltas, FMC-Amstetten	2932

Beschlüsse der Sektionsleiter und der Vollversammlung

1. Beschlußprotokoll von der am Freitag, dem 22. April 1966, in Graz-Thalerhof stattgefundenen Modellflug-Vollversammlung bzw. Sektionsleitersitzung.

1. Von der Sektionsvollversammlung bzw. Sektionsleitersitzung wurden einstimmig gewählt:

Bundessektionsleiter: Edwin Krill

Fachreferent Freiflug: Sepp Pfisterer

Fachreferent Fesselflug: Johann Niederwimmer

Fachreferent RC: Otto Zitko

Fachreferent Hangflug: Alfred Haiden

2. In die Oberste Nationale Flugsportkommission wurden gewählt:

Hauptmitglied: Heribert Kargl

Ersatzmitglieder: Robert Grillmeier, Carl Semrad

4. Kurt Gruber, ÖMV-Rainfeld	2849
5. Harald Piss, ÖMV-Breitenfurt	2485
6. Franz Bittner, UMFC-Waidhofen	1913
7. Siegfried Eberl, ÖMV-Rainfeld	1559
8. W. Speiser, Ikarus Weinland	1196
9. Herbert Karner, ÖMV-Rainfeld	1133
10. Peter Dalsasso, ÖMV-Breitenfurt	220
11. Ernst Balga, Ikarus Weinland	100
12. W. Schreiber, Flg. Wr. Neustadt	F
13. Kurt Swoboda, UMFC-Mödling	F

Nachwuchs in der sportlichen Klasse des Freifluges: Josef Hultman, ÖMV-St. Pölten



offizielle mitteilungen bundessektion

- Es wurde beschlossen, daß die Teilnehmer an Welt- und Europameisterschaften mindestens 50% der Nenngebühr selbst tragen. Der Rest (Nenngebühr + Fahrt) soll vom ÖAeC abgebracht werden.
- Für die Weltmeisterschaften im Fesselflug wurden nominiert:
Mannschaftsführer: Johann Niederwimmer
Klasse KF: Gerhard Kaiser, Ewald Mothwurf, Helmut Türk
Klasse FG: Heinz Freundt
Für die Klasse FM werden die Ergebnisse des Salzburger Städtkampfes abgewartet.
Teilnehmer, die sich bereits in den Klassen FK und FM qualifiziert haben, können eventuell auch in der Klasse

- FG starten. Die Entscheidung darüber trifft der Fachreferent.
5. Rundschreiben der Sektion Modellflug sind ab sofort wieder zu nummerieren.
 6. Debatte Versicherung ergibt wieder Rückstellung bis zur nächsten Sektionsleitersitzung.
 7. Die Bundessektion (ONF) wird ein Ausschreibungsmuster (für Wettbewerbe) ausarbeiten und in einem Rundschreiben und im austro-modell-flug veröffentlichen.
 8. Für die Europameisterschaften im Hangflug in Hof, BRD, wurden folgende Mannschaften nominiert:

Mannschaft A:
Hans Hlavka, Raimund Kosel, Felix Schobel, Karl Lintner, Clemens Schobel

Mannschaft B:
Rudolf Höbinger, Alfred Jelinek, Wolfgang Zach, Heribert Kargl, Werner Stark
 9. Für die Klasse RC-III wurde für 1966 ein etwas abgeändertes Programm beschlossen, das bereits bei der Staatsmeisterschaft in Hohenems geflogen wird.
 10. Aus technischen Gründen wird die Staatsmeisterschaft für Motorsegler (vorgesehen für den 11. und 12. Juni) 1966 nicht durchgeführt.
 11. Die Landessektionsleiter Franz Puskac und Otto Zitko wurden mit dem silbernen Ehrenzeichen des ÖAeC ausgezeichnet.
 12. Folgende Leistungsprüfer dürfen 1966 Prüfungen abnehmen und bestätigen. Prüfungen von Leistungsprüfern, die nicht auf dieser Liste angeführt sind, werden nicht anerkannt.
 - 1 Edwin Krill, Wien
 - 2 Heribert Kargl, Amstetten
 - 3 Werner Ledl, Tattendorf
 - 4 Robert Grillmeier, Wien
 - 5 Carl Semrad, Lienz
 - 6 Felix Schobel, Obergrafendorf

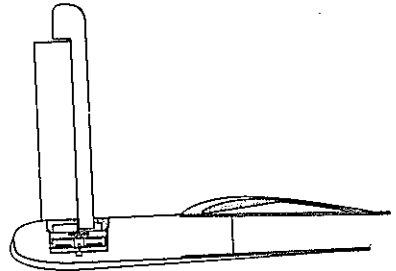
- 7 Johann Niederwimmer, Salzburg
- 8 Walter Dettelbacher, Klagenfurt
- 9 Herbert Haberl, Graz
- 10 Franz Puskac, Lustenau
- 11 Wilhelm Klaus, Wien
- 12 Ernst Eitz, Wien
- 13 Wilhelm Kowald, Wien
- 14 Franz Horak, Wien
- 15 Josef Nagy, Wien
- 16 Peter Lindovsky, Wien
- 17 Rudolf Menzl, Wien
- 18 Josef Sterba, Wien
- 19 Franz Kremer, Wien
- 20 Johann Gürtler, Wien
- 21 Fred Klein, Wien
- 22 Alfred Birke, Wien
- 23 Heinrich Machatsch, Wien
- 24 Wilhelm Ferdan, Wien
- 25 Kurt Zimmermann, Wien
- 26 Erich Jedelsky, Wien
- 28 Leopold Tlapak, Wien
- 29 Gert Kircherl, Wien
- 30 Wolfgang Knittl, Herzogenburg
- 31 Johann Macho, Wien
- 32 Heinz Freundt, Salzburg
- 33 Johann Kaiser, Salzburg
- 34 Siegfried Eberl, Rainfeld
- 35 Herbert Karner, Rainfeld
- 39 Harald Piss, Breitenfurt
- 42 Kurt Bruckmayer, Neunkirchen
- 43 Friedrich Kwech, Breitenfurt
- 44 Franz Meister, Wr. Neustadt
- 45 Karl Haider, Amstetten
- 46 Franz Haider, Amstetten
- 48 Alfred Haiden, Gr. Sierning
- 50 Karl Eckert, Trieben
- 53 Karl Können, Korneuburg
- 54 Leo Fuchs, Graz
- 56 Eduard Siderits, Eisenstadt
- 57 Josef Leeb, St. Georgen
- 58 Franz Schalling, Eisenstadt
- 60 Sepp Pfisterer, Tattendorf
- 62 Fritz Schwarzwinger, Graz
- 63 Alfred Rauch, Mureck
- 65 Franz Aicher, Felzbach

(Die Liste wird fortgesetzt)

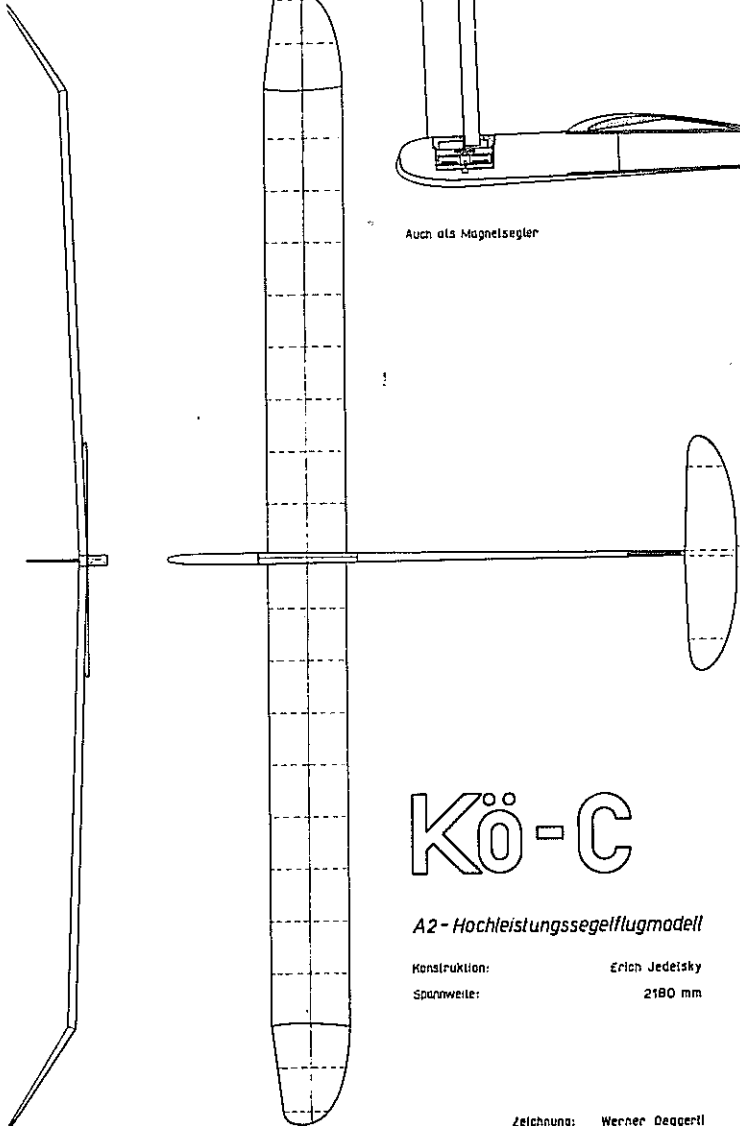
Modelle in Standard-Bauweise

werkstattpraxis

Sehr erfolgreich bei den letzten Wettbewerben waren die Modelle in Standard-Bauweise. Der bekannte Schweizer Modellflieger Werner Källiker hat ein von E. Jedelsky entwickeltes A-2-Modell herausgebracht, welches ganz ausgezeichnete Flugeigenschaften hat und in recht kurzer Zeit gebaut werden kann. Die Firma G. Kirchert, 1140 Wien, Linzer Straße 61, hat sich auf Standard-Elemente spezialisiert. Kö-C-Baupläne sind dort erhältlich.



Auch als Magnetsegler

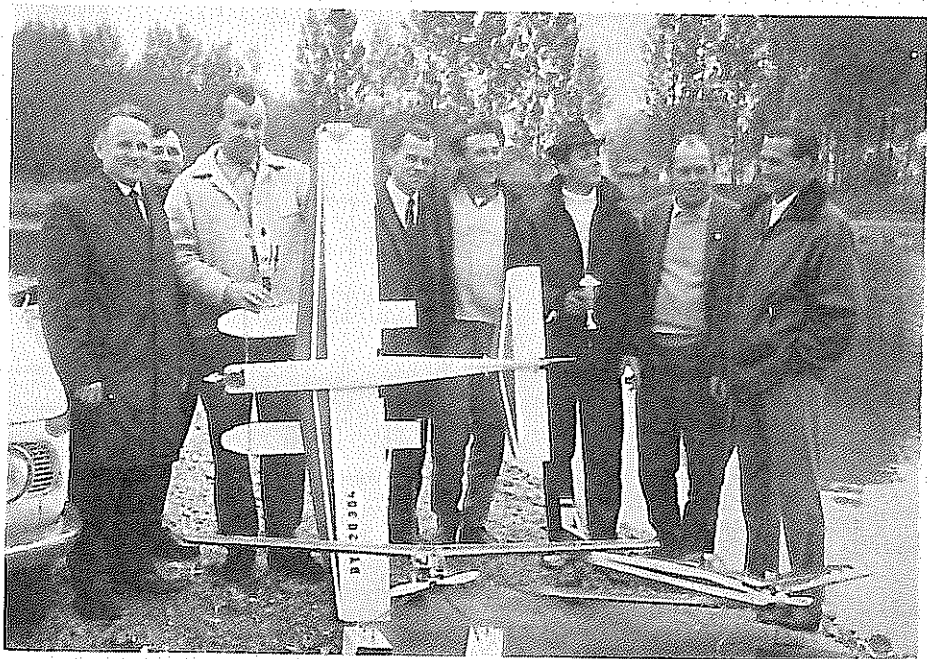


Kö-C

A2 - Hochleistungssegelflugmodell

Konstruktion: Erich Jedelsky
Spannweite: 2180 mm

Zeichnung: Werner Deggertl



Teilnehmer und Funktionäre beim Wasserflugwettbewerb in Schärding/Inn

Abwaage vor dem Start beim „Hippolyt-Wettbewerb“

