

Herzliche Glückwünsche

zum Geburtstag - "Seniorclub"

im III. Quartal 2004

67	SCHÖNBERG	Olaf	BY	6. Sept.
68	VEIT	Bernd	NH	2. Sept.
69	BEHNIGER	Wilhelm	NW	19. Sept.
70	SCHWALZBACH	Oskar	BW	13. Sept.
71	WELT	Hans	BY	1. Aug.
72	LEBACH	Gerdhard	HE	17. Sept.
73	SILBERMANN	Karl-Heinrich	NH	4. Juli
74	KAMMEL	Olaf	NV	1. Aug.
75	WILHELM	Wolfgang	NH	11. Sept.
76	ROSSIG	Günther	NW	2. Aug.
77	NOFFELT	Hans	BW	7. Aug.
78	JULIUS	Erich	NH	24. Juli
79	WACHTEK	Ernst	BY	8. Aug.
80	SATTE	Wolfgang	NH	23. Sept.
81	KUMPEL	Klaus	NW	1. Aug.
82	HOPMANN	Reiner	BW	7. Juli
83	LÖHR	Ludwig	BY	4. Aug.
84	VOLLBRECHT	Martin	HE	8. Juli
85	HÖFER	Klaus	NH	18. Sept.
86	HOPMANN	Hans	BW	23. Sept.
87	REINWALD	Stefan	BW	14. Juli
88	KUDE	Martina	BW	19. Juli
89	SCHLITZ	Reinhold	NW	7. Sept.
90	HOPMANN	Reinhard	NW	7. Aug.
91	WILKE	Anton	BY	31. Juli
92	WILHELM	Wolfgang	NH	11. Sept.
93	HOPMANN	Rudolf	NH	11. Feb.

Alles Gute, bleibt gesund

und wer krank ist,

dem wünschen wir gute Besserung

Peter Harris

Während des CBK-Flugtag "National 2004" am 30. Mai in Oster Hain, bei einem piktürlich anmutenden warmen Sonntag auf dem Feldweg, von Düte gewirft und durchsichtig verpackt, wurde Peter, wie Mitglied der CBK Nationalmannschaft in F1C für die durchgeführten 2004 in 2004

György Benedek ✝, Budapest / HUN

Andras Ree (Präsident des Ungarischen Modellflug-Verbands): Ich habe die traurige Pflicht, Sie über den Tod eines Großen im Modellflug-Sport zu informieren.



Dr. György Benedek starb im April im Alter von 83 Jahren nach einem erfolgreichen Leben. Er begann seine Aktivitäten Ende der 30er mit Freiflug, vervollständigte Profiltests und entwarf seine weltweit berühmten "B"-Profile, die heute noch benützt werden.

Er war ein erfolgreicher Wettbewerber vor allem im Freiflug, später im RC Flug, dann auch noch im

Fesselflug. Er war einmal in der Nationalmannschaft in F1B, flog mehrere Dutzend nationale und internationale Rekorde, gewann viele Meisterschaften in mehreren Klassen. Einer seiner Rekorde von 1948 (Nr. 103, Open Glider, Höhe 2364m) ist noch heute gültig.

1957 gründete und leitete er über 5 Jahre die Firma, die die berühmten Moki-Motoren herstellte, noch heute werden Großmotoren gebaut.

Über 25 Jahre hatte er offizielles Flugverbot in seinem Sport und Hobby aus politischen Gründen. Erst 1987 wurde er rehabilitiert und durfte wieder fliegen, und stieg dann bei CO₂ als Entwickler und Teilnehmer ein.

Von der FAI wurde er mit dem Antonov-Diplom ausgezeichnet für seine technischen Innovationen. Vor kurzem hat er noch neue Motoren produziert, machte Motoren-Tests und noch vieles, natürlich etwas langsamer als früher.

Wir werden ihn immer vermissen auf den Flugplätzen, aber ihn nicht vergessen, und viele von uns werden die Früchte seiner Modellflug- und Ingenieur-Aktivitäten noch lange ernten.

Klaus Jörg Hammerschmidt: So lange es Modellflug gibt, so lange beschäftigen sich Menschen theoretisch und praktisch intensiv damit. Seit vielen Jahren wird darüber nachgedacht, konstruiert, gebaut, getestet, unterrichtet und auch weggeworfen. Manches Ergebnis hat dem Modellflug und seiner Weiterverbreitung geholfen, und manches hat -trotz technischem Fortschritt- geschadet.

In den verschiedenen Sparten gab / gibt es Spezialisten, die weltbekannt geworden sind. Zu diesen zählt der Ungar György Benedek.

Am Ostermontag besuchte ich ihn und seine Gattin das letzte Mal in Budapest. Kurze Zeit später erfuhr ich, dass er gestorben ist.

Den meisten Lesern dieser Zeitschrift wird der Name Benedek durch die von ihm entwickelten Profile bekannt sein. Hiermit begann er sein Forschen. Vieles

von dem, was er bis 1987 tat, ist im Heft 5/87 von *Modellflug International* nachzulesen. An der Entwicklung neuer Profile für langsame Freiflug-Motormodelle arbeitete er bis zu seinem Tode. Freunde Kohlendioxid getriebener Modelle verbinden seinen Namen mit vielen praktischen und theoretischen Arbeiten auf diesem Gebiet. Und sie kennen ihn als einen international sehr erfolgreichen Wettkampfflieger. Während der letzten knapp 20 Jahre arbeitete er u.a. an der Leistungssteigerung industriell gefertigter Antriebe und baute rund 100 Exemplare mit zum Teil beachtlichen Neuerungen selbst. Einige seiner noch vorhandenen recht betagten Modelle wollte er nach und nach wieder in einen

flugfähigen Zustand versetzen und gemütlich an Antik-Veranstaltungen teilnehmen. Und er bestellte kürzlich bei Pim Ruyter einige Sender, um die Flugzeuge leichter wieder zu finden.

Diese braucht er jetzt nicht mehr.

Wolfgang Gerlach: Seit seinem "Lebenslauf" zum 80. Geburtstag (Thermiksense 2 / 2001) hatte ich einen sehr persönlichen Kontakt zu Georg Benedek. Vor allem sein Schicksal mit der Sperre als Modellflieger hat mich sehr berührt, als ich erfuhr, dass der Chef dieser Kommission, die ihn damals verbannte, ein bekannter "Kamerad" und Freund ist (war), der sich kurz danach in den Westen abgesetzt hatte (kein Freiflieger!).

Vor 2 Jahren bekam ich von Benedek noch alte Modelle von Fred Militky beim Puszta-Cup überreicht für das Modellflug-Museum auf der Wasserkuppe. Einen Kratmo-10 habe ich ihm besorgt aus dem Nachlass von Karl Ilg, der vor 10 Jahren wegen seiner Motoren-Sammelleidenschaft ermordet wurde. Den Motor hat er mit selbst gebauten Ersatzteilen wieder zum laufen gebracht und in ein Modell aus der damaligen Zeit eingebaut.

Aktuelles von Gestern

Mit diesem leinengesteuerten Flugmodell mit Schubrohr sorgte der ungarische Modellflieger Georg Benedek vor 30 Jahren für Aufregung. Mit 281,1 km/h stellte er in dieser Klasse einen neuen Weltrekord auf. Einige technische Daten des Modells: Masse 960 g, Brennkammerdurchmesser 75 mm.

MBH 11-87

