

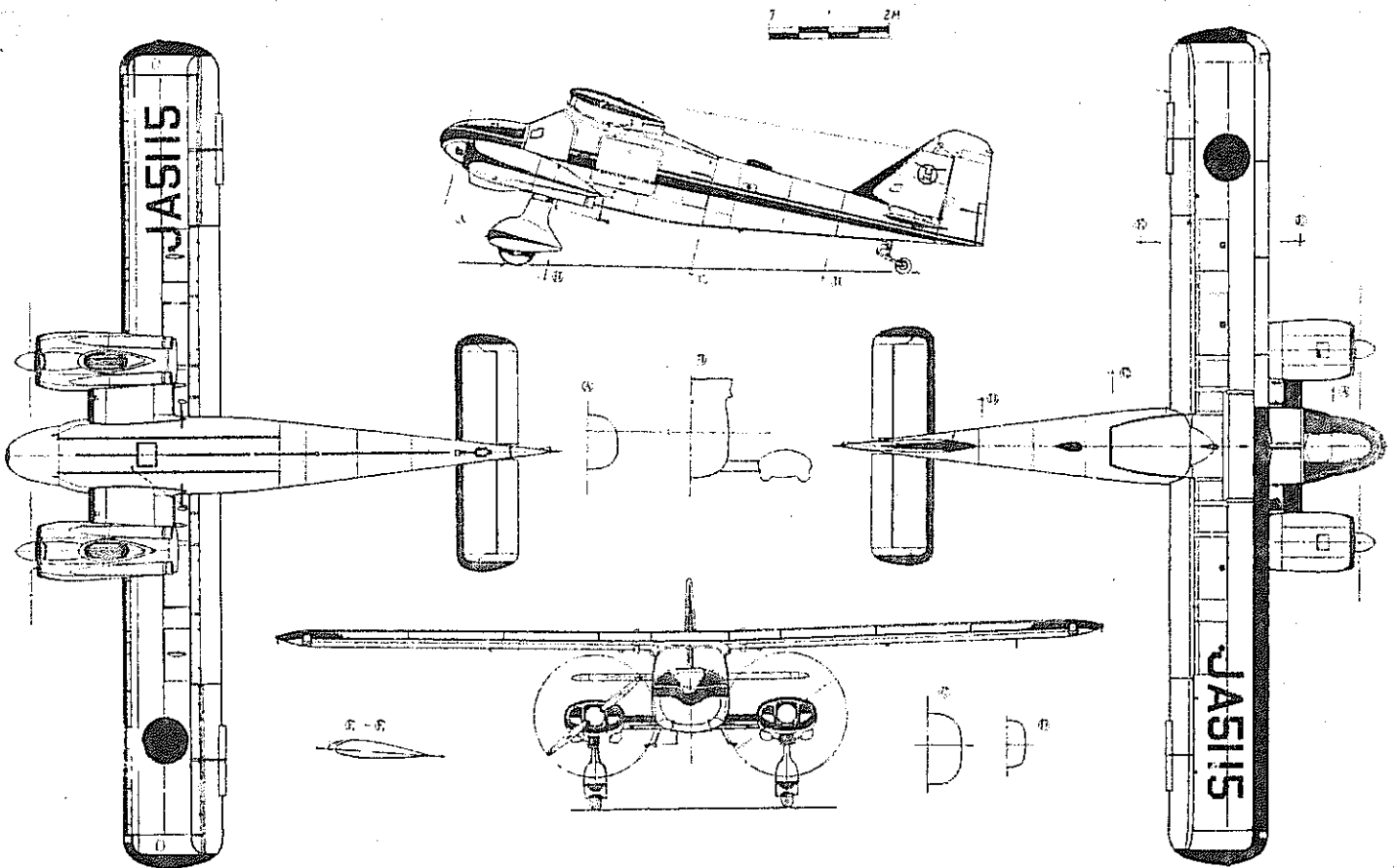
MODELLSPORT

FLUG- UND SCHIFFSMODELLBAU

Mitteilungs- und
Schulungsblatt des
**ÖSTERREICHISCHEN
MODELLSPORTVERBANDES**

Mitteilungen der
Bundesleitung

Ständige Mitarbeiter:
Alle Baugruppen
des ÖMV



Herausgeber: **ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND** / Bundesleitung
1010 Wipplingerstraße 35

Für den Inhalt verantwortlich: Kurt Bauer, 1190 Wenckebackgasse 13

Von unserem Freund Haiden erhielten wir nachfolgenden Bericht:

Pottschollach, am 5.12.1965

" AUSTRIA COUPE D'HIVER 1 9 6 5 "

Dieser erste Austria "Hiver Bewerb" wurde am 5. Dezember 1965 in St. Pölten - Völtendorf von der Gruppe ÖMV St. Pölten veranstaltet. Bei der ersten Durchführung eines Winterbewerbes in Salzburg - Hallein (Silvesterbewerb) 1964, waren drei Teilnehmer am Start. Dabei entsprang der Gedanke zu einem solchen Bewerb in St. Pölten. 1965 erschienen bereits 12 aktive Sportler. Dies mag für den Leser wenig erscheinen, aber ein Zuwachs von neun Aktiven beweist das Interesse an Winterbewerben. Die Erwartungen des Veranstalters wurden heuer übertroffen und wir können auch auf technischem Gebiet von einem Leistungszuwachs sprechen. Darüber aber in den folgenden Zeilen. Die ersten Teilnehmer trafen schon zwei Stunden vor Beginn des Bewerbes ein (Wien und Burgenland) und nützten die Stunden zum Training. Die Vortage versprachen laut den Wetterberichten keine besonderen Hoffnungen auf ein gutes Wetter für einen solchen Bewerb. Aber am Wettbewerbstag wurde es am Platz ruhig und nur ein leichter Wind bewegte sich. Um 9'45 wurde eine Wettbewerbsbesprechung abgehalten und um 10 Uhr Punkt ging es richtig los. Langsam begann sich die Sonne durch die Wolkendecke zu zeigen und es gab gute Bedingungen für die folgenden Wettbewerbstunden. Hier konnte der spätere Sieger Martin sein erstes MAX (120 Sekunden) erfliegen und den Grundstein für weitere drei legen. Der zweite Durchgang brachte gleich für fünf Teilnehmer ein Max ein und hier gab es wirklich bestes Flugwetter mit ganz leichter Thermik. Der dritte Durchgang brachte 3 Max, der vierte 2 Max und der fünfte wieder zwei Max = 13 aus allen Durchgängen. Durch die gleiche Wetterlage während aller Durchgänge waren gleiche Voraussetzungen für jeden Teilnehmer gegeben. Ob dies auch 1966 am 4. Dezember sein wird? Wir kommen nun ein wenig zur Technik in dieser Klasse.

Zu sehen gab es die verschiedenen Versionen von Hiver Modellen. Eine "Ente" (Czepa Oskar) war die Attrak-

tion unter den Modellen. Das Modell selbst kam über eine Höhe von 20 Meter nicht hinaus und es ist bestimmt nicht leicht, dieser "Ente" einen richtigen Steigflug beizubringen. Wie bekannt, ist bei Entenmodellen der Gleitflug ein Problem. Alle übrigen Modelle waren in der uns bekannten Bauweise angefertigt. Wir sahen Rumpfe in eckiger Form und in runder Form mit Längen um die 80 Zentimeter und die Spannweiten der Modelle bewegten sich ebenfalls zwischen 80 - 90 Zentimeter. Der Flächeninhalt durchschnittlich um 12 dm^2 , was den internationalen Werten gleichkommt. Bei den Luftschrauben gab es auch wieder alle möglichen Formen mit Einblattschrauben und Zweiblattschrauben in der normalen Ausführung und dazu einige Modelle mit Ausleger. Auch das Siegermodell war mit einer Auslegerluftschraube gebaut und zeigte Steigflüge von bester Qualität. Dieses Modell (Martin) erzielte Höhen von mindestens 40 bis 45 Meter bei jedem Start, daraus ergaben sich diese guten Flugzeiten mit bester Sinkgeschwindigkeit und diese Leistung fand unter den Teilnehmern große Beachtung. Versuchte doch Martin vorerst dieses Modell mit acht Strängen zu fliegen, hier konnte es allerdings nicht durch den schnellen Steigflug beherrscht werden. Ein Umbau auf sechs Stränge brachten diese besseren Leistungen des Modells. Geflogen wurden alle Modelle mit sechs Stränge, das entspricht einer Gummilänge von 160 - 180 cm bei einem Dekagramm. Der fertigte Strang mit einem Gummi (Pirelli) 1 x 6 mm ist 32 cm lang. Der Gummi zum Antrieb wurde ausschließlich nur in dieser Stärke als Antrieb verwendet. Die Luftzeiten der Luftschrauben lagen zwischen 25 und 35 Sekunden bei einer Aufziehzahl von 380 bis max 400 Umdrehungen.

Für diesen ersten größeren Bewerb können die Leistungen als sehr gut bezeichnet werden, weitere Bewerbe werden hier noch die notwendigen Erfahrungen vermitteln.

Am Schluß des Bewerbes wurde ein Massenstart durchgeführt und jeder Teilnehmer war mit großer Freude bei der Sache. Die Modelle wurden gemeinsam aufgezo-gen und dann kam das Kommando zum gleichzeitigen Start. Unter lautem Lachen der Teilnehmer und Zuseher stiegen die Modelle wie eine Menge von Vögel in die Höhe und

auch hier landete der Sieger und Zweite erst nachdem sich alle Modelle schon am Boden befanden. Solche Abschlußflüge könnten auch bei den anderen Freiflugklassen stattfinden. Es gab nur eine kleine Berührung von zwei Modellen im Steigflug, trotz Start auf engem Raum und jeder konnte seine Modelle ohne Bruch wieder nach Hause mitnehmen. Anschließend ging es zur Siegerehrung mit der Vergebung des Wanderpokales.

1 9 6 6 am 4. Dezember wieder auf nach St. Pölten -
Völtendorf zum II. Austria Coupe d'Hiver!

Auf Wiedersehen!

ERGEBNISSE des ersten " A U S T R I A C O U P E D'H I V E R "

Bewerbes, geflogen am 5. Dezember 1965 in St. Pölten-Völtendorf
=====

Erster und Sieger

Martin Hans	ÖMV-St. Pölten	120	120	120	120	98	578
2. Fritzsch Leopold	MBC Ikarus Eisst.	86	120	120	100	120	546
3. Tammel Horst	UMFC-Wien	104	120	93	120	85	522
4. Pressler Franz	MBC Ikarus Eisst.	90	74	90	95	120	469
5. Haiden Alfred	ÖMV-St. Pölten	42	120	73	107	98	440
6. Zachhalmel Hans	ÖMV-St. Pölten	79	116	57	65	80	397
7. Ing. Schulze Richard	ÖMV-Wien (Gast)	56	80	120	89	80	425
8. Fuxa Friedrich	UMFC-Wien	53	120	97	64	32	366
9. Schneck Rupert	ÖMV-St. Pölten	60	76	55	17	76	284
10. Ployer Hans	UMFC-Wien	43	49	31	24	87	234
11. Czepa Oskar	UMFC-Wien	29	62	45	46	51	233
12. Hartwagner Franz	MBC Ikarus Eisst.	54	68	51	43	4	220

SAALFLUG

Deckenkratzer und andere Leichtgewichte

Traditionsgemäß fanden zum Ende des Jahres 1965 die Saalfluglandesmeisterschaften des ASKÖ-Wien statt. Austragungsort war wieder der Kongreßsaal des Eisenbahnerheimes in Margareten.

Zum Saalfliegen wäre die höchste Halle gerade groß genug, um internationale Flugzeiten zu erreichen. Der offizielle Weltrekord steht zur Zeit auf über 45 Minuten Flugdauer, geflogen in einer Halle von über 30 Meter Höhe. Man bedenke: 45 Minuten im Saale!

In den großen Hallen werden auch große Saalflugmodelle eingesetzt. Durch die internationalen Regeln ist die Flügelspannweite allerdings mit 90 Zentimeter begrenzt. Betrachten wir doch einmal die Maße und Gewichte eines durchschnittlich schweren Saalflugmodelles mit 90 cm Spannweite mit Mikrofilm bespannt:

Maße - Spannweite 90 cm, Rumpflänge 74 cm und ein Luftschraubendurchmesser von 50 bis 52 cm (!)

Gewicht - Fläche komplett	0,38 g
Rumpf + Leitwerke	0,54 g
Luftschraube	<u>0,16 g</u>
ergibt ein Zellengewicht von	1,08 g
dazu das Gummigewicht von	<u>1,30 g</u>
macht ein GESAMTFLUGGEWICHT von	2,38 g
	=====

Es handelt sich hier keineswegs um einen Druckfehler. Das g hinter den Zahlen heißt schlicht und einfach Gramm (1/1000 Kilogramm).

Dieses nicht ganz einen Meter große Saalflugmodell, mit Mikrofilm bespannt, wiegt als großzügig gesagt 2,5 Gramm und fliegt - so es das tut - bei genügend hoher Halle 30 Minuten und mehr (siehe Rekord). Das gleiche Modell, mit dünnstem Papier bespannt, wiegt um etwa 70 % mehr (auf Grund der notwendig robusteren Bauweise).

Das hört sich natürlich schön an, aber ehe es soweit ist, daß ein Saalflugmodell solche oder auch nur annähernd solche Zeiten fliegt, ist ein weiter Weg, der unendlich viel Geduld und noch mehr Ausdauer erfordert. Allein das Herstellen der Bespannhaut ist schon ein Kapitel für sich. Durch Verwendung dieser Haut - dem

MIKROFILM - werden die so saghaft geringen Gewichte erst möglich.

Wer ein Stück Mikrofilm einmal sehen will (von seinem lichtempfindlichen Namensvetter ist hier natürlich nicht die Rede), lasse einen Tropfen Spannack auf eine ruhende Wasserfläche fallen. Der Spannack breitet sich auf dem Wasser als hauchdünne Haut aus - und das ist eben Mikrofilm. Von diesem simplen Versuch bis zur gebrauchsfähigen Modellbespannung ist aber der Weg noch recht weit. Ein Hilferuf!

Aber selbst, wenn alle diese Schwierigkeiten vom Bau bis zum Bespannen erfolgreich überwunden sind, bleibt noch die ganz große Frage: wo kann man fliegen? Wohl gibt es eine Reihe großer, brauchbarer Hallen, aber die kann man meist nur gegen Bezahlung benutzen und diese ist in der Regel zu hoch. Wer das Glück hat, mindestens 6 Meter hohe Hallen benützen zu dürfen, dem allerdings steht alles offen. Nur - je höher die Halle, umso größer die Leistung.

Wie schon eingangs erwähnt, fanden die ASKÖ-Landesmeisterschaften im Kongreßsaal statt. Dieser Saal ist etwa 7 m hoch, hat aber leider eine schräg abfallende Decke. Seine Grundfläche ist etwa 15 x 15 Meter. Für lange Flüge ist diese Halle natürlich nicht geeignet und es herrschten beim Wettbewerb deshalb auch Modelle mit einer Spannweite von 35 cm vor. Nur wenige waren mit 60 - 70 cm-Modellen am Start.

Es waren fünf Klassen ausgeschrieben:

- P 1 Papierbespannte Modelle bis 35 cm Spannweite,
- M 1 Mikrofilmbespannte Modelle bis 35 cm Spannweite,
- M 2 Papierbespannte Modelle von 35 - 90 cm,
- J Jugendklasse mit freier Modellwahl und
- DK Sonderklasse eines papierbespannten Bauplanmodelles von 30 cm Spannweite.

Die Klasse DK - Deckenkratzer - ist besonders beliebt. Für geradezu lächerlich wenig Geld (das gibts auch!), kann mit relativ wenig Bauaufwand dieses Saalflugmodell gebaut werden, das noch dazu ausgezeichnete Flugleistungen aufweist. Laut Bauplan werden 1 bis 1 1/2 Minuten Flugzeit angegeben, tatsächlich wurde aber die Flugzeit von 4 Minuten öfters überschritten. In dem Modell

steckt also ganz schön was drin! Ich selber konnte in meinem nicht ganz 5 x 5 Meter großem Wohnzimmer (mit Möbeln, Tisch, Sesseln und Luster verstellt) schon oft Flüge von 1 - 2 Minuten erzielen. Zimmerhöhe 3,40 Meter!

Dieses Mal nahmen wie immer die beiden Gruppen ÖMV-Fünfhaus und Schulgemeinde an den Landesmeisterschaften teil. Aber auch zwei Gäste kamen eigenst aus Salzburg zu dieser Veranstaltung. Die einzelnen Lokalmatadore sind natürlich wieder in der Spitzengruppe zu finden, doch haben sich auch einige Neulinge der Schulgemeindeguppe an die Spitze vorgeschoben. In der Gesamtwertung liegt diesmal ÖMV-Fünfhaus vor der Schulgemeindeguppe.

Die Wertung wurde der internationalen Wertungsmethode weitgehendst angepaßt. Von insgesamt 4 Flügen wurde die Summe der beiden besten Flüge für die Endwertung herangezogen. So mußte auch ein danebengegangener Flug nicht unbedingt einen Platzverlust bedeuten.

Von 6 Uhr Früh bis 13 Uhr konnte eingeflogen werden und von 13 - 20 Uhr wurde dann die Landesmeisterschaft durchgeführt und brachte in den einzelnen Klassen folgende Ergebnisse (jeweils die ersten Drei):

Klasse P 1

1. Hach Walter	Fünfh.	58"	102"	<u>245"</u>	<u>181"</u>	426"
2. Gürtler Johann	S.G.	30"	226"	<u>185"</u>	<u>98"</u>	411"
3. Pokorny Harald	S.G.	138"	<u>147"</u>	<u>163"</u>	58"	310"

Klasse M 1

1. Hach Walter	Fünfh.	162"	<u>373"</u>	184"	<u>307"</u>	680"
2. Prihoda Hans	"	219"	<u>308"</u>	52"	<u>235"</u>	543"
3. Binder Otto sen.	"	<u>222"</u>	<u>242"</u>	202"	<u>57"</u>	464"
Koller Manfred	Sbg.	218"	<u>268"</u>	250"	<u>256"</u>	525"

Klasse M 2

1. Heller Eduard	Fünfh.	320"	22"	<u>362"</u>	<u>394"</u>	756"
2. Leitner Gerhard	"	222"	216"	<u>330"</u>	<u>335"</u>	665"
3. Zednicek Werner	S.G.	20"	13"	<u>212"</u>	<u>184"</u>	396"

Jugend

1. Schaupp Werner	Fünfh.	252"	298"	<u>287"</u>	254"	585"
2. Binder Otto jun.	"	42"	<u>202"</u>	<u>222"</u>	278"	500"
3. Zednicek Werner	S.G.	171"	<u>195"</u>	<u>37"</u>	<u>237"</u>	432"

Klasse DK

1. Gürtler Hans	S.G.	144"	175"	<u>207"</u>	<u>249"</u>	456"
2. Schaupp Werner	Fünfh.	<u>244"</u>	186"	<u>198"</u>	<u>72"</u>	442"
3. Horak Franz	S.G.	<u>165"</u>	<u>178"</u>	<u>160"</u>	<u>171"</u>	349"

Nach dem Wettbewerb wurden einige C-Flüge geflogen
und Gürtler Hans konnte seine letzten Bedingungen für die
Gold - C absolvieren.

B e r i c h t

von Obmann Karl Können über den am 30. Jänner 1966 durchgeführten Modellfreiflugwettbewerb in Korneuburg unter der Devise

2. Faschingsfliegen 1966

Dieser Wettbewerb war vom österr. Modellsportverband Baugruppe Korneuburg ausgeschrieben und im Terminkalender als Nationaler Wettbewerb unter der Nr. N/1/66 eingetragen und von der ONF bestätigt. Den Ehrenschatz dieser Veranstaltung hatte die Gemeinde Korneuburg übernommen.

Der Wettbewerb wurde in den folgenden Klassen durchgeführt:

Klasse I, Wakefield, Klasse A2; erstmalig wurde bei diesem Wettbewerb gemischte Kombination geflogen. Das heißt Pflichtklasse war A2, wahlweise Kl I oder Wakefield, dies mußte aber vor Wettbewerbsbeginn bekanntgegeben werden. Als Sonderklasse war zusätzlich ein Wurfgleiterwettbewerb ausgeschrieben.

Die Gruppe Korneuburg mußte die Woche vor dem Wettbewerb gute Nerven besitzen, da die Angst bestand, daß wir womöglich schlechtes Wetter am Wettbewerbstag hätten. Der Wettergott ließ es einmal sehr stark schneien, gleich darauf war wieder Tauwetter, dann Minusgrade und zum Schluß noch Nebel. Im Jahre 1965 am 31. Jänner mußten wir bis 11.30 Uhr warten, bis der Nebel sich zu heben begann und so konnten daher voriges Jahr nur 3 Durchgänge aus Zeitmangel geflogen werden.

Heuer hatten wir natürlich etwas mehr Glück. Der Boden war hart, es lag ganz leichter Schnee und wir hatten auch nur Hochnebel.

Um 9.30 Uhr begrüßte ich als Obmann und Veranstalter alle zum Wettbewerb erschienen Teilnehmer, welche durch ihr Erscheinen die Verbundenheit zu diesem Sport bekundeten.

Hierauf entbot Herr Stadtrat Polynkiewicz von der Stadtgemeinde Korneuburg die Willkommensgrüße der Stadtgemeinde Korneuburg allen erschienenen Sportlern und zeigte sich besonders erfreut, daß Gruppen aus Salzburg, Oberösterreich, Wien, Burgenland und natürlich auch aus Niederösterreich erschienen waren, um an dem von der Gruppe Korneuburg ausgeschriebenem Wettbewerb teilzunehmen. Er

teilte unter anderem auch mit, daß er sich freue, daß es immer doch wieder Idealisten gibt, welche diesen Sport durchführen und natürlich auch wieder Jugendliche mitreißen, damit diese die Freizeit richtig nützen. Er wünschte nun allen erschienenen Teilnehmern guten Flug. Um 9.40 Uhr wurde mit dem 1. Durchgang begonnen und dieser dauerte bis 11.25 Uhr. Schuld daran war natürlich auch der starke Wind, welcher die Modelle bis zu 2,5 km versetzte, ferner mußten sich die Sportler auch erst warmlaufen. Es wurden alle Klassen gemeinsam geflogen. Jedoch beim 2., 3., 4. und 5. Durchgang ging es dann schneller und wurde dann nur mehr ein Durchschnitt von 1 Stunde für den Durchgang benötigt. Der Wettbewerb war um 16.10 Uhr zu Ende. Es wurden bei diesem Wettbewerb Zeiten geflogen, wie man sie oft im Sommer nicht erreicht, z.B. Kl I 1. Platz 900 Sek., das heißt je Durchgang ein Maximum von 180 Sekunden. Wenn Sie sich die Ergebnisliste ansehen, so werden Sie bemerken, daß auch in den anderen Klassen ganz passable Zeiten geflogen wurden. Es waren natürlich auch Absaufer dabei. Diese gibt es jedoch auch in der wärmeren Jahreszeit. Im großen und ganzen gesehen, dürfen wir die Veranstaltung als großen Erfolg für die Gruppe Korneuburg ansehen und wir hoffen, daß unsere Teilnehmer von heuer uns beim nächsten Faschingsfliegen im Jahre 1967 wieder mit ihrer Teilnahme beehren werden.

Insgesamt waren 47 Teilnehmer am Start. Diese gliederten sich wie folgt auf:

- Startende in der Klasse A 2 - 43.
- Startende in der Klasse I - 8.
- Startende in der Klasse Wakefield - 10.
- Startende in der Klasse Wurfgleiter - 3.

Abschließend möchten wir uns herzlichst auf diesem Wege bei "Radio-Müller" in Korneuburg bedanken, welcher uns liebenswürdigerweise den Lautsprecherwagen zur Verfügung stellte, ohne uns mit irgendwelchen Kosten zu belasten. Wir hoffen, daß uns diese Firma auch im nächsten Jahr freundlicherweise besagten Wagen zur Verfügung stellen wird.

Die Ehrenpreise wurden wie folgt verteilt:

Klasse I (Motor)

1. Preis Ehrenpreis des Herrn Bundesministers für
Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Otto
P r o b s t (Stoppuhr mit Etui)
Ing. Berger Erhard ÖMV Laa a.d. Thaya mit
900 Sek.

Klasse Wakefield (Gummi)

1. Preis Ehrenpreis des Herrn Bundesministers für
Auswärtige Angelegenheiten Dr. Bruno
K r e i s k y (Pokal mit Deckel)
Martin Hans ÖMV St. Pölten mit 841 Sek.

Klasse A2 (Segler)

1. Preis Ehrenpreis des Herrn Bundesministers für Ver-
kehr und Elektrizitätswirtschaft Otto P r o b s t
(Silberschale)
Sporer Wilfried FRA-Wr. Neustadt mit 883 Sek.

Kombinationswertung

A 2 + Kl I

Ehrenpreis in Form eines Wanderpokales von Herrn Vize-
kanzler DDr. Bruno P i t t e r m a n n (Pokal mit Etui)
Ing. Berger Erhard ÖMV Laa a.d. Thaya mit 1640 Sek.

Es gab natürlich auch Preise für 2. und 3. Plazierte
jeder Klasse und der Mannschaftswertung (1., 2. und 3. Platz)
sowie dem 1. Plazierten in der Wurfgleiterklasse und dem
besten Jugendlichen. Dies aber alles aufzuzählen würde
viel Platz benötigen und ist auch meines Erachtens nicht
ausschlaggebend.

Wir danken nochmals allen Teilnehmern an dieser
Veranstaltung, durch deren Mitwirken dieser Wettbewerb
zu einem großen Erfolg führte.

Mit Fliegergruß

Karl Können
Obmann

E r g e b n i s l i s t e
des 2. Faschingsfliegens 1966 in Korneuburg

Klasse A 2

1.) Sporer Wilfried	FRA-Wr.Neust.	180	163	180	180	180	883
2.) Hlavka Hans	ÖMV-St.Pölten	180	180	165	142	180	847
3.) Schaupp Werner	ÖMV-Fünfhaus	180	165	180	175	115	815
4.) Kamp Wilhelm	Union-Schärdg.	180	171	158	180	122	811
5.) Kosel Raimund	FRA-Wr.Neust.	180	152	180	130	150	792

Klasse I

1.) Ing.Berger Erhard	ÖMV Laa/Th.	180	180	180	180	180	900
2.) Hartwagner Franz	MBC Ik.Eisens.	96	180	180	180	160	796
3.) Horčička Vaclav	UMFC Salzbg.	164	180	148	45	165	702
4.) Bramböck Ernst	ÖMV Korneuburg	100	123	142	103	145	613
5.) Stark Werner	ÖMV Berndorf	180	168	75	156	---	579

Klasse Wakefield

1.) Martin Hans	ÖMV-St.Pölten	180	169	180	132	180	841
2.) Haiden Alfred	"	164	180	125	180	176	825
3.) Gürtler Hans	ÖMV-Schulgem.	180	151	145	168	118	762
4.) Pressler Franz	MBC-Ik-Eisens.	116	90	180	117	155	658
5.) Fritzsch Leopold	"	180	82	111	80	156	609

Mannschaftswertung A 2

1.) ÖMV Berndorf (Ebner, Höbinger, Stark)	2267
2.) ÖMV St. Pölten I (Reitmeier, Zachhalmel, Zavodsky)	2175
3.) MBC Ik. Eisenstadt (Fritzsch, Pressler, Hartwagner)	1990

Kombinationswertung (Gemischt)

Pflichtklasse A2, Wahlklasse Kl I oder Wakefield

1.) Ing. Berger Erhard	ÖMV Laa a.d.Thaya (A2 + Kl I)	1640
2.) Gürtler Hans	ÖMV Schulgemeinde (A2 + W)	1508
3.) Horčička Vaclav	UMFC Salzburg (A2 + Kl I)	1465

Jugendwertung

Beste(r) Jugendliche(r) Polasek Wolfgang	UMFC Wien	441
--	-----------	-----

Sonderklasse (Wurfgleiter)

Horčička Vaclav	UMFC Salzburg	189
-----------------	---------------	-----

Die neuen - provisorischen - Regeln für
die ferngesteuerten Kunstflugmodelle der
Klasse F 3 A - mehrfachgesteuerte Motor-
flugmodelle RC I.

Wie wir schon erwähnten, wurde bei der letzten Sitzung der CIAM (Modellflugkommission) in Paris ein sehr stark geändertes Programm der Flugfiguren in der Mehrkanal-Motorklasse beschlossen. Wenn auch dieses neue Programm nur provisorisch beschlossen wurde, so ist anzunehmen, daß es bei der heurigen Sitzung im November in Paris endgültig beschlossen werden wird.

Bei sämtlichen nationalen und internationalen Veranstaltungen wird bereits nach diesen Regeln geflogen werden. Unsere Mehrkanalflieger werden beizeiten mit dem Training beginnen müssen - so es das Wetter zuläßt - um das bestimmt schwieriger gewordene Programm fliegen zu können. Es war ja auch der Grund für ein neues Programm, die Schwierigkeit zu erhöhen, um eine Streuung in der Spitzengruppe zu erreichen. Ob das auch erreicht wird, wird die jetzige Saison ja bald zeigen.

Von einer großen Mehrheit wurde beschlossen, daß neue Kampfrichtersystem nur für RS anzunehmen, da sich dies sehr erfolgreich bei der WM in Schweden bewährt hatte.

Der Zweck dieses Systems ist, dem Kampfrichter eine Ruhepause zu geben, so daß seine Bewertungen wegen Erschöpfung nichtfehlerhaft werden.

1. Man benütze 6 Kampfrichter ABCDEF in 3 Teams ABCD, CDEF und EFAB.
2. Jeder Punkterichter bewertet 8 Flüge und ruht 4 Flüge.
3. Jedes Punkterichterteam bewertet jeden Wettbewerber einmal.
4. Jeder Punkterichter bewertet jeden Wettbewerber zweimal.
5. Die Bewertungen von allen 4 Punkterichtern werden zusammengezählt, um die Punkte des Wettbewerbers für jeden Flug zu errechnen.
6. Die 3 Flugbewertungen für jeden Wettbewerber werden zusammengezählt, um die Reihung zu ermitteln.

Die Aufstellung zeigt wie die 6 Punkterichter während der 3 Durchgänge zu fungieren haben.

	1 Du.	2 Du.	3 Du.
Wettbewerber 1	ABCD	EFAB	CDEF
2	"	"	"
3	"	"	"
4	"	"	"
5	GDEF	ABCD	EFAB
6	"	"	"
7	"	"	"
8	"	"	"
9	EFAB	CDEF	ABCD
10	"	"	"
11	"	"	"
12	"	"	"
13	ABCD usw.		

FIGUREN:

Die folgenden Figuren wurden einstimmig provisorisch für ein Jahr angenommen.

Der Pilot hat 10 Minuten Zeit, um das Programm auszuführen, von dem Moment an, wo ihm das Betreten der Startbahn erlaubt wurde.

5.4.1. Start

Das Modell muß mit laufendem Motor auf dem Boden stehen, ohne vom Piloten oder Mechaniker gehalten zu werden, und muß dann gegen den Wind starten ...

$$K = 5$$

5.4.2. Doppelte hochgezogene Kehrtkurve

Das Modell beginnt aus normalem Horizontalflug, richtet sich senkrecht auf, dreht um 180° , macht einen Sturzflug und ein halbes Innenlooping bis es sich wieder senkrecht aufgerichtet hat, dreht wieder um 180° und beendet nach einem neuerlichen Sturzflug die Figur auf der gleichen horizontalen Ebene, die der Ausgangshöhe entspricht.

$$K = 15$$

5.4.3. Kombiniertes Immelmann

Das Modell beginnt den k. Immelmann aus normalem Horizontalflug, zieht in einen halben Looping hoch, der von einer halben Rolle gefolgt wird, fliegt anschließend 1 Sekunde horizontal, macht ein halbes Innenlooping, das von einer halben Rolle gefolgt wird und erreicht wieder normalen Horizontalflug (gleiche Höhe wie zu Beginn der Figur).

$$K = 10$$

5.4.4. Loopings - keine Änderung

K = 10

5.4.5. Innenloopings - keine Änderung

K = 15

5.4.6. Rollen

Das Modell beginnt aus geradem Horizontalflug und rollt dann mit gleichmäßiger Geschwindigkeit dreimal voll und beendet die Figur in Horizontallage. Zeit für die 3 Rollen 4 Sekunden. Rollenrichtung egal.

K = 10

5.4.7. Langsame Rolle

Das Modell beginnt aus geradem Horizontalflug und rollt langsam mit gleichmäßiger Geschwindigkeit durch eine volle Drehung und benötigt dazu ungefähr 5 Sekunden.

Rollenrichtung egal.

K = 15

5.4.8. Rollenkreis

Das Modell beginnt aus geradem Horizontalflug, macht eine halbe Rolle in verkehrtem Kreisflug, für die weniger als 30° benötigt werden dürfen. An jedem Viertel des Kreises folgt eine halbe Rolle, so daß das Modell abwechselnd normal und auf dem Rücken in den aufeinanderfolgenden Vierteln fliegt. Das Modell erreicht wieder den geraden Horizontalflug am selben Kurs und in derselben Höhe wie zu Beginn.

K = 15

5.4.9. Männchen - keine Änderung

K = 15

5.4.10. Horizontale Acht - keine Änderung

K = 8

5.4.11. Kubanische Acht - keine Änderung

K = 6

5.4.12. Vertikale Acht - keine Änderung

K = 10

5.4.13. Gerader Rückenflug

Das Modell beginnt das Manöver aus dem Horizontalflug, macht eine halbe Rolle, fliegt gerade horizontal mindestens 5 Sekunden auf dem Rücken und erreicht mit einer halben Rolle wieder die Normalfluglage.

K = 8

5.4.14. Rückenflugacht

Das Modell fliegt gerade und horizontal in Rückenlage, macht einen vollen Kreis nach links, dann einen vollen Kreis nach rechts und fliegt noch im Rückenflug gerade und horizontal in derselben Richtung wie zu Beginn weiter.

K = 15

5.4.15. Zylinderhut

Das Modell beginnt in geraden Horizontalflug, richtet sich senkrecht auf, macht eine halbe Rolle, fliegt dann am Rücken gerade und horizontal am selben Kurs wie zu Beginn. Nach kurzem Rückenflug macht das Modell einen Sturzflug, vollführt eine halbe Rolle und erreicht wieder geraden, horizontalen, normalen Flug auf dem selben Kurs und derselben Höhe wie zu Beginn.

K = 15

5.4.16. Trudeln - keine Änderung

K = 8

5.4.17. Rechtwinkliger Landeanflug - keine Änderung

K = 10

5.4.18. Landung

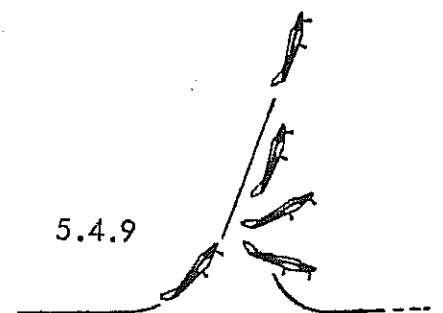
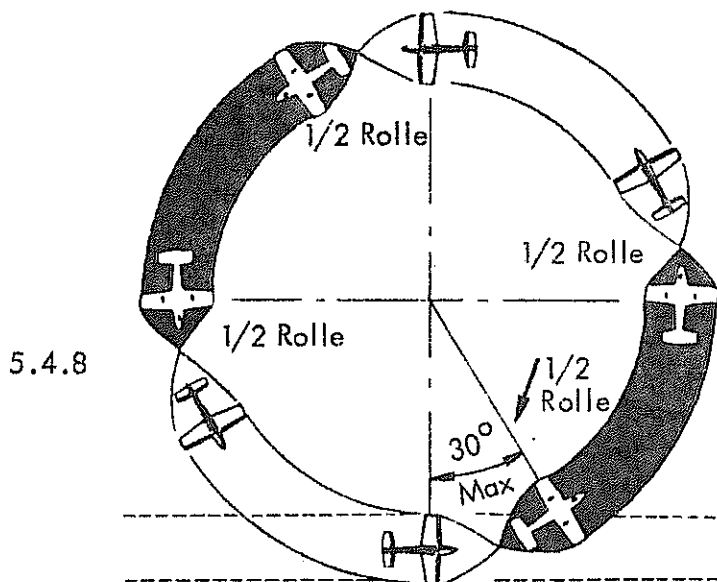
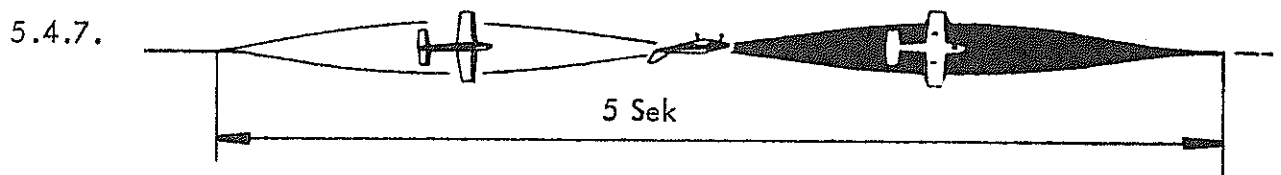
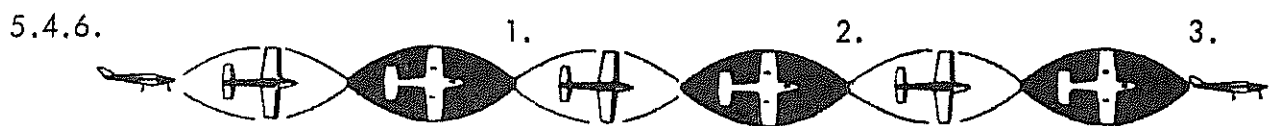
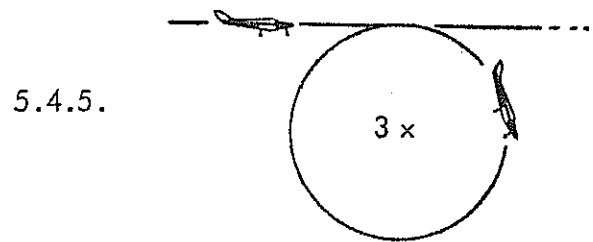
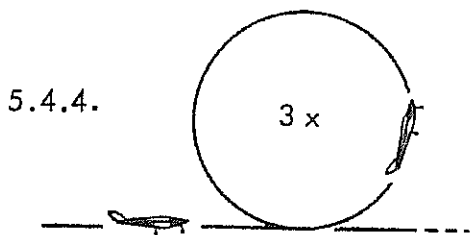
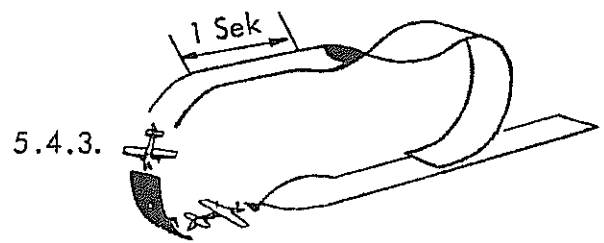
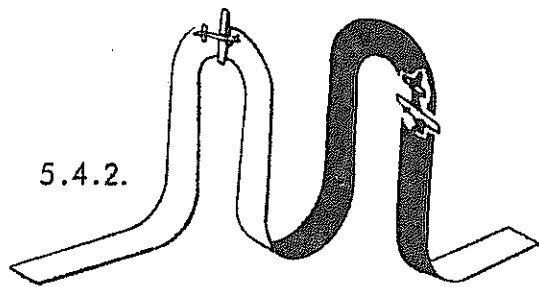
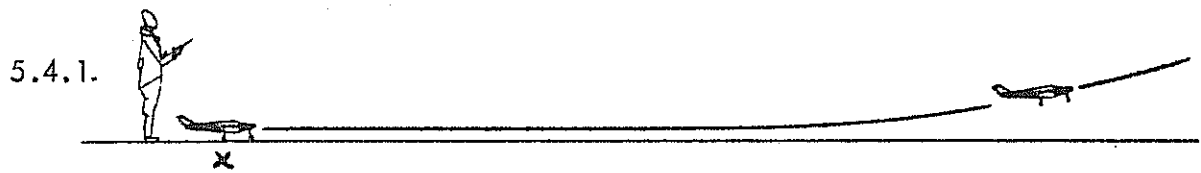
Das Modell schwebt gleichmäßig und berührt den Boden ohne Sprung oder Richtungsänderung und rollt aus.

K = 10 wenn die Landung innerhalb des 25 m Kreises
K = 5 wenn die Landung innerhalb des 50 m Kreises
K = 0 wenn die Landung außerhalb des 50 m Kreises

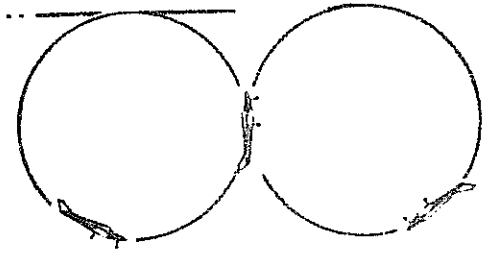
Maximal erreichbare Punkteanzahl pro Punkterichter:

2000

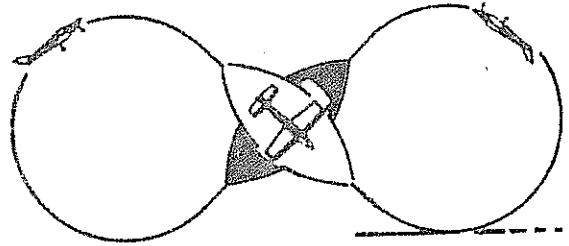
Wir weisen darauf hin, daß das angeführte Programm bereits bei den Österreichischen Staatsmeisterschaften in Hohenems vom 29. - 30. Mai zur Anwendung gelangen wird.



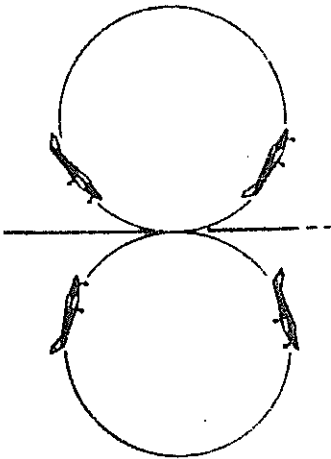
5.4.10.



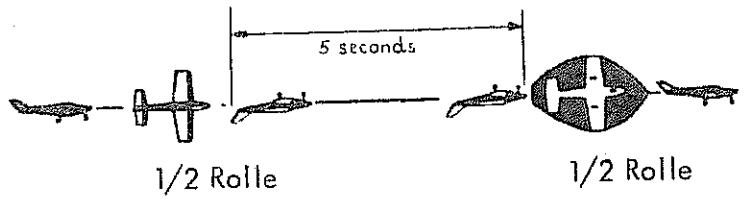
5.4.11.



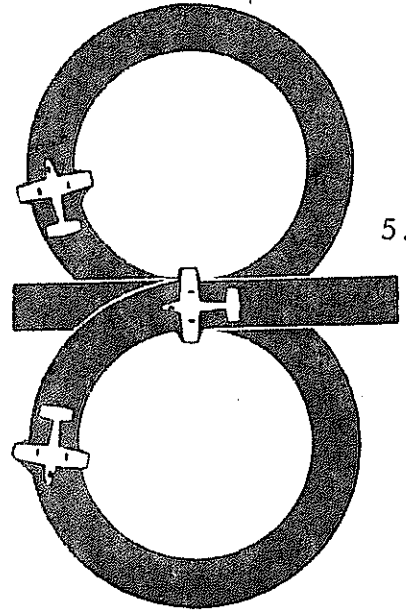
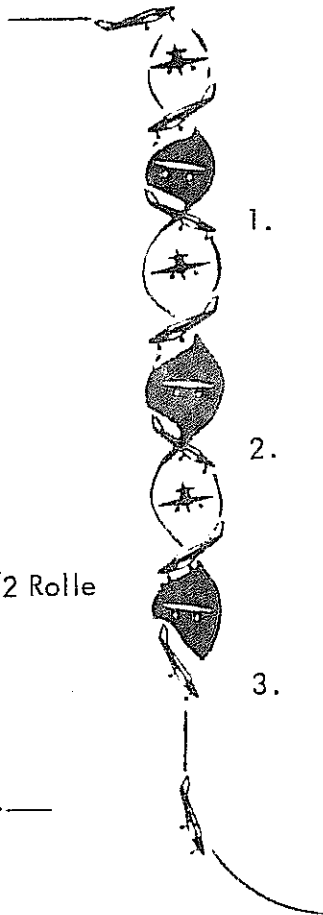
5.4.12.



5.4.13.

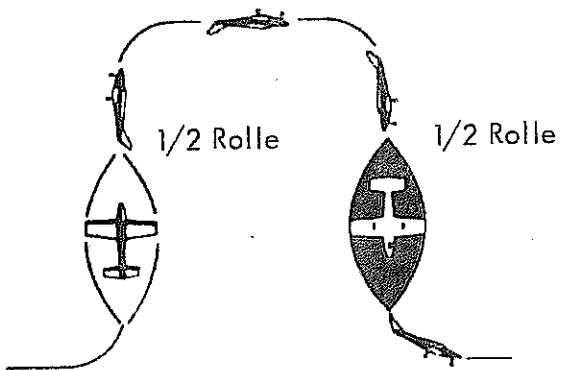


5.4.16.

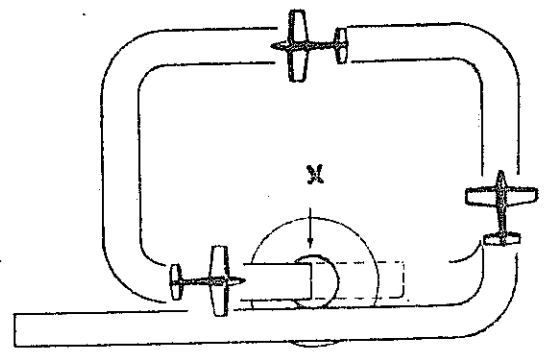


5.4.14.

5.4.15.



- 1.
- 2.
- 3.



5.4.17.

5.4.18.

