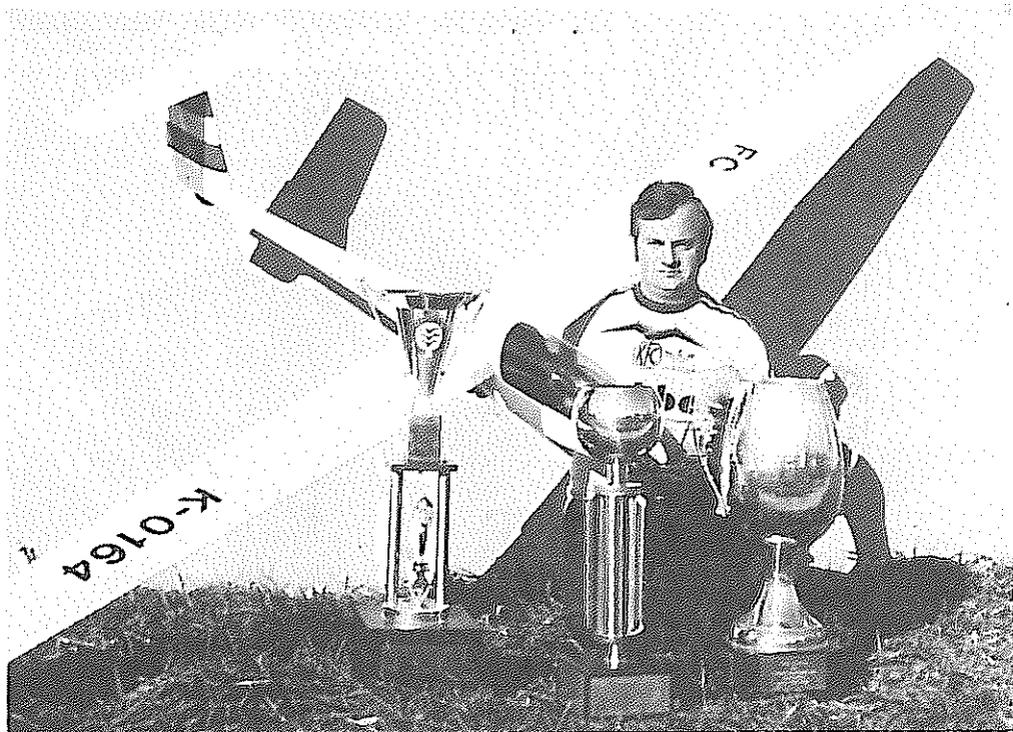


prop

1
79

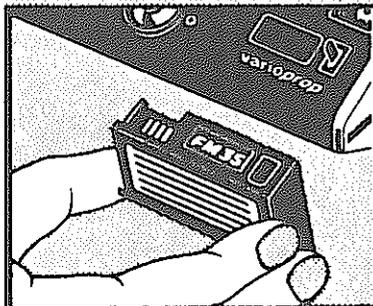
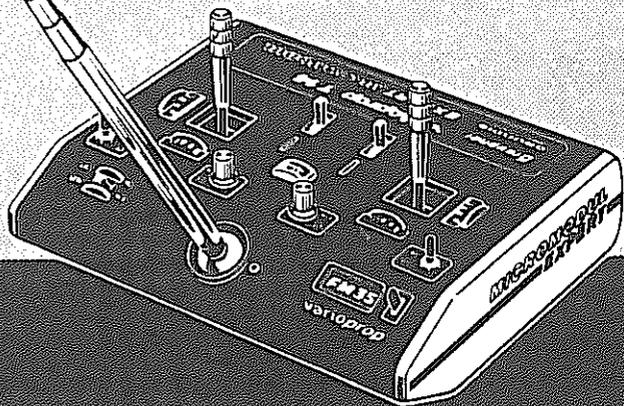


Der Sieger des "TIROL-POKALS" 1976,1977,1978
Walter EHLICH, Klagenfurter-Flugsport-Club

österr. modell- flugnachrichten

Graupner**GRUNDIG**
electronic**varioprop**
MICROMODUL

Perfekt
in Technik
und Funktion



Module für 27·35·40 MHz
Prospekt RCP anfordern!

BEZUGSQUELLENACHWEIS DURCH

DKFM. HELMUT HENGELHAUPT
1040 Wien, Argentinierstr.53
Tel. 65 80 184 / 64 43 49
GENERALVERTRETUNG

SERVICESTELLE FÜR GRAUPNER-GRUNDIG FERNSTEUERUNGEN

1020 Wien, Schüttelstr.77
Tel.: 73 43 42

Liebe Flugsportfreunde !

Das Jahr 1979 hat bereits begonnen und wir befinden uns schon mitten drin. Was es uns alles im Modellflug bringen wird, werden wir ja erleben; was wir aber daraus machen werden, liegt an uns.

Wir alle müssen uns anstrengen und unser Bestes geben: ob aktiver Modellflieger oder Funktionär. Arbeit gibt es für alle genug. Wir müssen eine zusammengeschweißte Gemeinschaft sein, denn nur so können wir gegenüber den anderen Sparten bzw. flugsporttreibenden Sektionen im Ö.Ae.C. bestehen.

Trotz aller schönen Worte die es manchmal gibt, werden wir Modellflieger nur allzu oft nicht besonders ernst genommen. Da nützt es nichts, daß wir Welt- und Europameister stellen, es nützt aber auch nicht viel, daß die österreichischen Modellflieger imposante Weltrekorde fliegen. Man braucht nur den nationalen und internationalen Terminkalender der Modellflieger anzusehen, wieviele Wettbewerbe und Meisterschaften stattfinden. Und bei allen sind unsere österreichischen Modellsportler immer unter den Siegern. Schaut nur in unsere österreichische Fachpresse, in welcher Aufmachung unsere Modellfliegerfolge gebracht werden und welche Überschriften, selbst schon bei kleinsten Veranstaltungen der anderen prangen auf den Seiten prangen.

Darum: wir müssen uns selber noch viel ernster und auch wichtiger nehmen und wir müssen durch unsere Leistungen auch in diesem Jahr zeigen, wie stark und erfolgreich wir sind. Was immer wieder imponiert hat, das war der Zusammenhalt in unserer Sektion Modellflug. Und um diesen Zusammenhalt, um diesen Gemeinschaftsbeweis, bitte ich Euch auch in diesem Jahr wieder.

Ich habe zu den Festtagen teils in das Sekretariat, teils nach Hause, sehr viele Festtagswünsche erhalten. Es ist mir leider nicht möglich, mich für alle diese Freundschaftsbeweise einzeln zu bedanken. Ich möchte es hier tun und allen, die mir so nett geschrieben haben, recht herzlich für die Festtagswünsche danken.

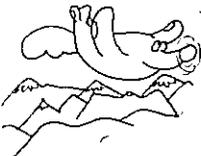
Wie versprochen, wird prop im Jahre 1979 6 x (sechsmal) erscheinen. Wir nehmen uns vor, immer in der 1. Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember prop auszuliefern und wir hoffen, daß uns das auch gelingen wird. Ich bitte aber auch wieder um Eure tatkräftige Mithilfe - auf journalistischem aber auch auf finanziellem Gebiet. Redaktionsschluß ist jeweils der 10. des Vormonats, für die Aprilnummer also der 10. März 1979.

Laßt mich aber, bitte, auch ein paar Zeilen über unsere finanziellen Sorgen schreiben. Bei einer Auflage von derzeit 4.000 Exemplaren kostet uns eine Nummer S 75.000,- plus Versandkosten. Rein theoretisch kostet also ein Exemplar, grob gerechnet, S 5,-. Wenn also jeder Empfänger pro Jahr S 30,- (6x5,-) bezahlen würde, fänden wir damit unser Auskommen. Erfahrungsgemäß gibt es aber immerwieder Menschen (auch Modellflieger), denen die Sorgen der eigenen Gemeinschaft wurst sind. Daher sind wir auch heuer wieder auf Eure Solidarität angewiesen und ich bitte alle Empfänger von prop uns und damit auch Euch selber - durch Zahlung eines freiwilligen Betrages zu helfen. Zahlscheine werden der Aprilnummer beigelegt.

Jetzt heißt es aber rasch an die Arbeit zu gehen, um für das neue Jahr bestens gerüstet zu sein.

Ich wünsche allen recht viel Spaß bei der Arbeit und recht viel Erfolg beim Fliegen!

Start frei für 1979 !



Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Edwin Smith
Bundessektionsleiter



BERICHT

SEKTIONSLEITERSITZUNG

Am 8./9. Dezember 1978 fand in Salzburg die Herbsttagung der Sektionsleiter statt. Es wurden wieder wichtige Punkte besprochen und zahlreiche Beschlüsse gefaßt. Hier eine Kurzfassung des Protokolls:

- * Zum neuen Generalsekretär des Ö.Ae.C. wurde der provisorische Sekretär, Ing. Karl Hoffmann gewählt.
- * Die neue Sportmedaille in Gold wurde vom Bundesvorstand an Hanno Prettnner, ÖMV-Klagenfurt, für hervorragende sportliche Leistungen als 1. Flugsportler Österreichs verliehen.
- * Die Sektionsleitersitzung beschloß auf Antrag von Landessektionsleiter Fuchs einstimmig, für besondere organisatorische Leistungen die dafür vorgesehene Sportmedaille in Silber beim Ö.Ae.C. zu beantragen.
- * Dr. Schneider wurde ermächtigt mit Präs. Dr. Lenz über die Modellflugversicherung (höhere Leistungen und event. Zusatzversicherung) zu sprechen und mit der Versicherung eventuell Kontakt aufzunehmen.
- * Die bei der Frühjahrssitzung ins Leben gerufene Projektgruppe für Erarbeitung von Modellflugbestimmungen hat ihre Arbeit abgeschlossen. Hofrat Dr. Schneider legte auch den Entwurf einer Novellierung zum Luftfahrtgesetz BGBl. Nr. 253/1957, § 129 Modellflug vor. Die Arbeit wurde dem Präsidenten zur Prüfung übermittelt und soll nach Gutheißung dem Amt für Zivilluftfahrt vorgelegt werden.
- * Mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur Gründung eines österr. Modellflugpools wurde BSL Krill beauftragt.
- * Folgende Flugsportler wurden in die diversen Kader zur Beschickung v. WM und EM 1979 nominiert:

WM F3B-Belgien: Werner Sitar, Anton Wackerle, Herbert Sitar.
Mannschaftsführer: FR Fridolin FRITZ
Ersatz: Fridolin FRITZ, Heinrich Eckmann

WM F3A-Südafrika: Hanno Prettnner, Dr. Dieter FRITZ, Ferdinand Schaden
Mannschaftsführer: FR Othmar Huber
Ersatz: Konrad Weixelbaumer, Adolf Panz

WM FF - Kalifornien: FLA Werner Kraus, W. Kamp, Gottfried Zach
Ersatz: F. Mang, K. Salzer
FLB H. Zachhalmel, H. Chmelik, Ing. Reitterer
Ersatz: F. Wutzl, W. Sporer
FIC Reinhard Truppe
Mannschaftsführer: FR Robert Grillmeier

EM F1E - Hesselberg/BRD:
K. Lintner, H. Hlavka, C. Schobel
Mannschaftsführer: FR Dir. Felix Schobel
Ersatz: Peter Schobel

- * Die Kosten für die Int. Jury für das Int. Rheintalpokalfliegen in Koblach, Int. Igo-Etrich-Pokalfliegen in Kraiwiesen und Int. Kolibri-Pokalfliegen werden wieder von der Bundessektion übernommen.

Staatsmeisterschaften werden ausgetragen in den Klasse RC IV, RC-Hang, RC-Heli-

copter. Termine siehe Terminkalender; Nenngebühr S 100,--.

- * Lehrgänge
Punkterichter 10./11.3.1979, Salzburg-Eugendorf; Gebühr S 150,--
Leistungsprüfer 24.2.1979, Wien-Atzgersdorf; Gebühr S 150,--
- * Für diese Flugsaison wird ab sofort in der Klasse RC IV die Definition aus der MSO, Pkt. 5.6.1 übernommen:
1 kg Fluggewicht pro ccm Hubraum, alle Ruderfunktionen frei. Der Motor darf nicht abgeworfen werden.
- * Der Heri-Kargl-Pokal wird in der Klasse RC IV erst nach der Staatsmeisterschaft verliehen.
- * Neue Fachreferenten wurden gewählt:
F3F - Hang: DIng.Harald Sitter
RC/HC-Helicopter: Johann Niederwimmer
- * Einstimmig wurde beschlossen:
Zu Terminen von internationalen FAI-Wettbewerben in Österreich dürfen grundsätzlich keine Schaufliegen etc. veranstaltet werden.
Nächste Sektionsleitersitzung: 20.April 1979 in Wien
Ein Hinweis: Der nächste Luftfahrttag des Ö.Ae.C. (Generalversammlung) findet am 21.April 1979 in Wien statt.



Vom Bundesministerium f.Auswärtige Angelegenheiten erhielten wir folgenden Brief zur Veröffentlichung:

Sehr geehrte Herren!

Der Verkehrsverein Wiltz, Abteilung Air-Tourisme, hat der Botschaft mitgeteilt, daß am Sonntag, dem 8.Juli 1979 am Flugfeld in Wiltz das 4.Internationale Flugtreffen stattfinden wird. Man würde es luxemburgischerseits sehr begrüßen, dabei erstmals auch eine österreichische Militärstaffel oder eine private Fluggruppe vorführen zu können. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden an diesem Flugtreffen die "Asas" (portugiesische Militärpatrouille), die "Red Arrows" (Patrouille der British Air Force), die "Blue Bees" (Hubschrauberformation der belg.Armee), der "Para-Club Bonn", Kunstflieger Wolfgang Dallas aus der BRD und luxemburgische Formationen (auch Segelflieger, Modellflieger, Fallschirmspringer) teilnehmen; weitere Gruppen wurden kontaktiert.

Der Organisationsverein übernimmt prinzipiell die Aufenthaltskosten für die Teilnehmer.

Anmeldung: Comité d'Organisation de la 4^{ème} Journée de l'Air
Commission Air-Tourisme
Mademoiselle Nya SCHMITT

137, rue de la Gare

L e u d e l a n g e

Großherzogtum Luxemburg



FAI-WETTBEWERBE 1979

WELTMEISTERSCHAFTEN

2. - 9.7. Amay/Belgien 2. Weltmeisterschaft für RC-Segler F3B
24. - 29.9. Johannesburg 11. Weltmeisterschaft für RC-Acrobatie F3A
Südafrika
6. - 8.10. Taft-Beekersfield Weltmeisterschaft für Freiflug F1A, F1B, F1C
Kalifornien

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

13. - 14.10. Hesselberg/BRD Europameisterschaft im selbstgesteuerten Hangflug
KLASSE F1E

INTERNATIONALE WETTBEWERBEFREIFLUG

26. - 27.5. Arnhem/Rozendaal Holland International, F1A, F1B
13. - 15.8. Assais-Airvault/F Int. Freiflugtage in Poitou, F1A, F1B, F1C
18. - 19.8. Marigny/Frankreich Criterium Pierre Trebod, F1A, F1B, F1C
25. - 26.8. Zülpich/ BRD 11. Int. Eifel-Pokal, F1A, F1B, F1C
*25. - 28.10. Wr. Neustadt-Herzogenburg 13. Kolibri-Pokal 1979 F1A-F1E KOMBINATION
3. - 4.11. Mühleturner/Bern Int. Freiflugwettbewerb F1A, F1B

FESSELFLUG

25. - 27.5. Breitenbach/ CH 4. Int. Jura-Cup Breitenbach, F2A, FRB, F2C
9. - 10.6. Utrecht/ NL Criterium Midden Nederland XI, F2A, F2B, F2C
23. - 24.6. Le Bourget Airbort/F 3. Int. Criterium f. CL, F2A, F2C
27. - 29.7. Pecs /Ungarn Mecsek Cup, F2A, F2C
4. - 9.3. Sofia/ Bulgarien Int. Sofia Cup, F2A, F2B, F2C
9.9. Lugo di Romagna /I Coppa d'Oro F.A., F2C
5. - 7.10. Nyiregyháza /Ungarn Cup-Nyirseg, F2A, F2C

RADIO CONTROL F 3 A KUNSTFLUG

- * 2. - 4.6. Koblach /Österreich 13. Int. Rheintal-Pokal, F 3 A, RC-MS
30. - 1.7. Sivry-Rance/Belgien 3. Int. Hainaut Criterium, F 3 A
7. - 8.7. ZürichRegion /Schweiz Internationaler Wettbewerb F 3 A
14. - 15.7. Bratislava /CSSR Internationaler Wettbewerb F 3 A
27. - 29.7. Pecs /Ungarn Mecsek Cup, F 3 A
* 9. - 12.8. Kralwiesen/Österr. 15. Int. Wanderpokalfliegen F3A, RC-MS
6. - 9.9. Lodz /Polen Int. Wettbewerb RC-Kunstflugmodelle F3A
15. - 16.9. Liechtenstein 18. Int. Freundschaftswettbewerb F3A
5. - 7.10. Nyiregyháza /Ungarn Cup Nyirség, F 3 A

RADIO CONTROL F 3 B SEGELFLUG

14. - 15.4. Brüssel / Belgien 3. Belg. Soaring Criterium F 3 B
 19. - 20.5. Oirschot (Eindhoven) NL 6. Int. Modell-Segler-Wettbewerb F 3 B
 4. - 5. 8. Oxford / U.K. 5. Brit. Int. Thermal Soaring F 3 B
 24. - 26.8. Dortmund / BRD 8. Int. Ludwig Krämer Cup, F 3 B
 21. - 23.9. München / BRD Int. Oktoberfestpokal F 3 B

RADIO CONTROL F 3 C HELIKOPTER

- 30.3.-1.4. Riggisberg / Schweiz Int. Helikoptertreffen F 3 C
 Juli/August Auenstein / Schweiz Int. Helikopterwettbewerb F 3 C

RADIO CONTROL F 3 E ELEKTROFLUG

26. - 27.5. Pfäffikon / Schweiz Militky Cup F 3 E
 9. - 10.6. Auberg (Mühlheim) / BRD 2. Int. Elektroflugwettbewerb, alle E-Klassen
 23. - 24.6. Freystadt-Sondersfeld / BRD Int. Jura Cup, alle Elektroklassen
 8. - 9.9. Mill / Niederlande 4. Benelux Elektro-Meeting, F 3 E

RADIO CONTROL F 3 F HANGFLUG

23. - 24.6. Veronza-Carano / I Coppa Veronza, F 3 F

RADIO CONTROL F 4 C SCALE

18. - 19.8. oder 25. - 26.8. Straconice / CSSR Intern. Wettbewerb F 4 C

*** NACHTRAG FESSELFLUG

- 15.-16.9. Bochum / BRD Int. Ruhrpark-Cup, F 2 A, F 2 B, F 2 C



STAATSMEISTERSCHAFTEN

9. - 10. Juni Stuhleck / Steiermark RC - Hang RC/H
 7. - 8. Juli Kraiwiesen / Salzburg RC - Helikopter RC/HC
 1. - 2. Sep. Lienz / Osttirol RC - Segler RC IV

**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MACHT!**

BERICHT VOM PLENARY MEETING IN PARIS, 30.11.-01.12.1978

Wegen des Unfalles von BSL Edwin Krill wurde ich kurzfristig gebeten, ihn bei dieser Tagung zu vertreten. Außer mir war auch noch Fridolin Fritz für die Klasse F 3 B in Paris anwesen. Das Wesentliche war die Beschlußfassung des neuen CODE SPORTIFS, der für die nächsten 4 Jahre Gültigkeit haben wird. Die anderen Punkte der umfangreichen Tagesordnung wurden behandelt und zum Teil zurückgezogen bzw. den einzelnen Subkommissionen zur weiteren Behandlung überwiesen. Die Abwesenheit von BSL Edwin Krill machten sich die Delegierten der USA zunutze, durch einen Abstimmungstrick die Stelle des 1. Vizepräsidenten, die seit Jahren BSL Krill innehatte, für sich zu beanspruchen. Bei der Bei der Vorabstimmung stand es noch 30:2 für Krill, bei der Hauptabstimmung hieß es dann (einen Tag später) 17 Clemens (USA) und 15 Krill.

Nachstehend das Beschlußprotokoll des Plenary Meetings in Paris :

Das Komitee traf sich, wie geplant, zu der bisher größten Versammlung der Geschichte: 30 Länder mit 71 Vertretern.

Am 1. Tag wurden die techn. Besprechungen für FF, CL, RC, Scale Raketen sowie Ausbildg. und Information durchgeführt. Die Nominierungen für die Funktionäre wurden ebenfalls vorgenommen.

Am 2. Tag wurden alle Punkte der Tagesordnung behandelt :

1. Der techn. Sekretär berichtete, daß die Ausgabe 1979 des CS, Sektion 4 in Druck ist und die Verteilung etwa Mitte Februar erwartet wird.
2. Einige Vorschläge betreffend Klärung und Sicherheit einiger Regeln wurde abgestimmt und gebilligt.
3. Andere Vorschläge für den CS 1983, Sektion 4 wurden outgeheißt und abgestimmt.

4. Weltmeisterschaftsangebote wurden anerkannt:

1979

Freiflug - F1A, F1B, F1C in Taft, USA 3.-9. Oktober 1979

1980

Control Line - F2A, F2B, F2C, F2D in Polen, voraussichtlich Juli
Raketenmodelle in USA

1981

Radio control - Kunstflug F3A in Mexiko

5. Der internationale Wettbewerbskalender für 1979 wurde anerkannt.

6. Offizielle Funktionäre der CIAM wurden gewählt:

Präsident	S. Pimenoff, Finnld.	CL-Chairman	L. Jackson	USA
1. Vice	J. Clemens USA	Scale "	H. Ziegler	Schweiz
2. Vice	O. Saffek CSSR	Space "	O. Saffek	CSSR
3. Vice	J. Sirotkin USSR	Education	J. Clemens	USA
Techn. Sekr.	A. Aarts NL	RC Chairman	C. Olsen	UK
Sekretär	J. Worth USA	RC-Hang	D. Pruss	USA
RC-Helicopter	D. Chapman USA	RC-Electric	P. Bloomaart	Belgien



TIROLER POKALFLIEGEN

1976

1. WALTER EHRLICH
KFC-Klagenfurt
2. GERHARD FRITZ
TMC-Innsbruck
3. HELMUT KOFLER
MFC-Wörgl

1977

1. WALTER EHRLICH
KFC-Klagenfurt
2. KURT SPORRER
TMC-Innsbruck
3. EKKEHARD WIESER
MFC-Wörgl

MIT NATIONALER BETEILIGUNG IN 5 BEWERBEN

Im Jahre 1976 rief der Landessektionsleiter von Tirol, Josef SELG, einen Wettbewerb ins Leben, der sich von Jahr zu Jahr größerer Beliebtheit erfreut.

Um die Landesmeisterschaften trotz geringer Nennungszahlen interessant durchführen zu können, hat Selg das "TIROLER POKALFLIEGEN" aufgezogen der von der ONF einreichungsgemäß als nationaler Wettbewerb mit internationaler Beteiligung bestätigt wurde. Als Besonderheit wurde dieser Wettbewerb als Kombinationswettbewerb aufgezogen und zwar in den Klassen RC-IV, RC III, RC-MS, RC-Hang und einem Ziellandewettbewerb zum Abschluß. Die einzelnen Wettbewerbe werden von den tiroler Modellbauvereinen als eigener Wettbewerb in eigener Regie durchgeführt und sie sorgen auch für die entsprechenden Preise. Aus den Ergebnissen der einzelnen Klassen wird der TIROLER LANDESMEISTER ermittelt und geehrt. Der Schlußwettbewerb wird immer als Ziellandewettbewerb durchgeführt und findet immer am Nationalfeiertag, am 26. Oktober, statt. Der Kombinationsieger erhält auch an diesem Tag einen herrlichen Pokal.

Red.

Und nun der Abschlußbericht vom

3. TIROLER POKALFLIEGEN 1978

von LSL Josef Selg

Beim 3. Tiroler Pokalfliegen nahmen insgesamt 104 Wettbewerber an den 5 Veranstaltungen teil. Sie kamen aus den Bundesländern Salzburg, Kärnten, Vorarlberg, Tirol und aus dem benachbarten Bayern.

Der letzte der 5 Bewerbe in der Klasse RC-Ziellanden, der am Nationalfeiertag stattfinden sollte, fiel der schlechten Witterung zum Opfer. Auf Wunsch der Teilnehmer wurde von der Jury beschlossen, den Wettbewerb auf Sonntag den 29. Oktober 1978 zu verschieben. Das war ein guter Entschluß, denn bei strahlend schönem Wetter konnte der Ziellandewettbewerb ohne Schwierigkeiten auf dem UMW-Modellflugplatz BRANDSTATTE-WEER durchgeführt werden. Es starteten 30 Wettkämpfer aus Kärnten und Tirol.

Nach dem Punktstand vom vorhergehenden Wettbewerb in der Klasse RC-IV in Lienz, kamen als Sieger für den 3.Tirol-Pokal nurmehr drei Wettbewerber in Frage:

Walter Ehrlich vom KFC-Klagenfurt mit 26 Punkten
 Hermann Lerchenberger v.MFC-Wörgl mit 24 Punkten und
 Hermann Planer vom TMC-Innsbruck mit 18 Punkten.

Nach dem 1.Durchgang wußte man bereits, daß sich der bisher zweimalige Gewinner des Tirol Pokales, Walter Ehrlich, auch diesmal den Sieg nicht nehmen ließ. Er erflug von 330 möglichen Punkten bereits im 1.Durchgang 326 Punkte und setzte sich damit sogleich an die Spitze des Feldes. Beim 2.Durchgang schaffte er 320 Punkte und mit der Summe von 646 Punkten war er so abgesichert, daß er von seinen Verfolgern nicht mehr eingeholt werden konnte und auch zum 3.Durchgang nicht mehr anzutreten brauchte.

Als Überraschung zeigten sich die jungen Modellflieger vom ÖMV-Lienz. Anton Lindsberger konnte mit 639 Punkten Rang zwei belegen und wurde mit dieser Leistung auch Tiroler Ziellandemeister gefolgt von seinem Vereinskollegen, Werner Stanglechner, der 601 Punkte erreichte.

Im TIROL-POKAL ließ sich Hermann Lerchenberger von Platz zwei nicht verdrängen und setzte sich vor die Punktgleichen Kurt Sporrer und Hermann Planer, beide vom TMC-Innsbruck.

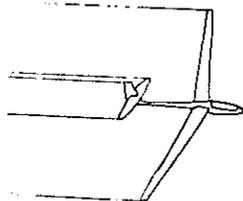
Bei der Siegerehrung gab es für die Ersten außer den Pokalen, die wieder sehr gefielen, Warenpreise der Fa Robbe, welche durch die Fa. Modellbau Ernst Sporrer, Innsbruck, überreicht wurden. Alle übrigen Teilnehmer erhielten den TIROL-POKAL - Holzteller.

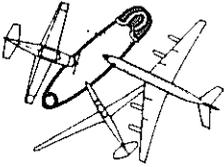
Und nun noch die Sieger in den einzelnen Klassen :

RC - Hang	Hermann Planer	TMC-Innsbruck
RC - III	Gerhard Fritz	ÖMV-Tirol
RC - MS	Karl Stöllinger	ÖMV-MFC-Salzburg
RC - IV	Wilhelm Friessnig	ÖMV-Kärnten
RC - Ziellanden	Walter Ehrlich	KFC-Klagenfurt

Am Schluß meines Berichtes möchte ich mich recht herzlich bei allen Teilnehmern, vorallem aber bei meinen Helfern bedanken, ohne deren Hilfe die ganzen Veranstaltungen nicht ordnungsgemäß abgewickelt hätten werden können. Herzlichen Dank aber auch allen Gönnern, die wir immer wieder brauchen.

Zum 4.TIROLER POKALFLIEGEN möchte ich heute schon einladen und wünsche allen Modellfliegern ein erfolgreiches Jahr 1979.





ING. ERNST REITTERER
LSV - SALZBURG

F 1 A - EUROPAMEISTERMODELL 1978

Ing. Gottfried Zach ist Mitglied des MFC-Wiener Neustadt und fliegt seit vielen Jahren die internationale Freiflugklasse F 1 A mit recht viel Erfolg. Seit einiger Zeit ist er auch Drachenflieger.

Im vergangenen Jahr, 1978, gelang ihm bei der Europameisterschaft in Herrieden/Ans-bach, einer seiner größten Erfolge im Modellflug. Er errang zum 2. Mal hintereinander in der Klasse F 1 A den Europameistertitel

Zch ist der erste Modellflieger überhaupt, der seit Durchführung von EUROPAMEISTER-SCHAFTEN hintereinander den Titel erringen konnte und zwar 1976 in Homburg/Saar bei stürmischen Wetter und auf viel zu kleinem Flugplatz und eben jetzt 1978 in Herrieden, 60 km südwestlich von Nürnberg, bei günstigerer Wetterlage und auf ausreichend großem Flugplatz.

D A S M O D E L L

Das Modell ist schon über 8 Jahre alt und zweifellos noch nicht veraltet. Durch die etwas eigenwillige verjüngte Form der Tragflügelohren wurde eine Spannweite von 2100 mm erreicht. Das Tragflügelprofil entstammt der hervorragenden BENEDEK - Serie B 7457 d und das Höhenleitwerksprofil ist dagegen ein Eigengentwurf. Die Flügelfläche liegt mit 29 dm² im üblichen Rahmen. Um den stürmischen Wetterverhältnissen in Wiener Neustadt gerecht zu werden, wurde das Modell als robustes Vollschalenmodell konzipiert. Die Einstellwinkeldifferenz beträgt etwa 0,5° d.h. der Flügel hat + 2° und das Leitwerk ca. -1,5° Einstelleinwinkel. Auch das Höhenleitwerk ist in Schale ausgelegt und hat eine Fläche von 4,7 dm², welche zusammen mit 600 mm Leitwerkshebelarm ausreichend bemessen wurde.

Das Modell ist mit einem starren Hochstarthaken versehen und es erlaubt daher keinen Kreisschlepp, dafür beherrscht Zach die "Schleudertechnik" hervorragend und gewinnt so manchmal nach dem Ausklinken etwa 5 m Höhe. Dies setzt eine verstärkte Flügelbefestigung der geteilten Flächen voraus, die mit 3 Stahldrahtungen (2 x 3mm und 1 x 2,5 mm)

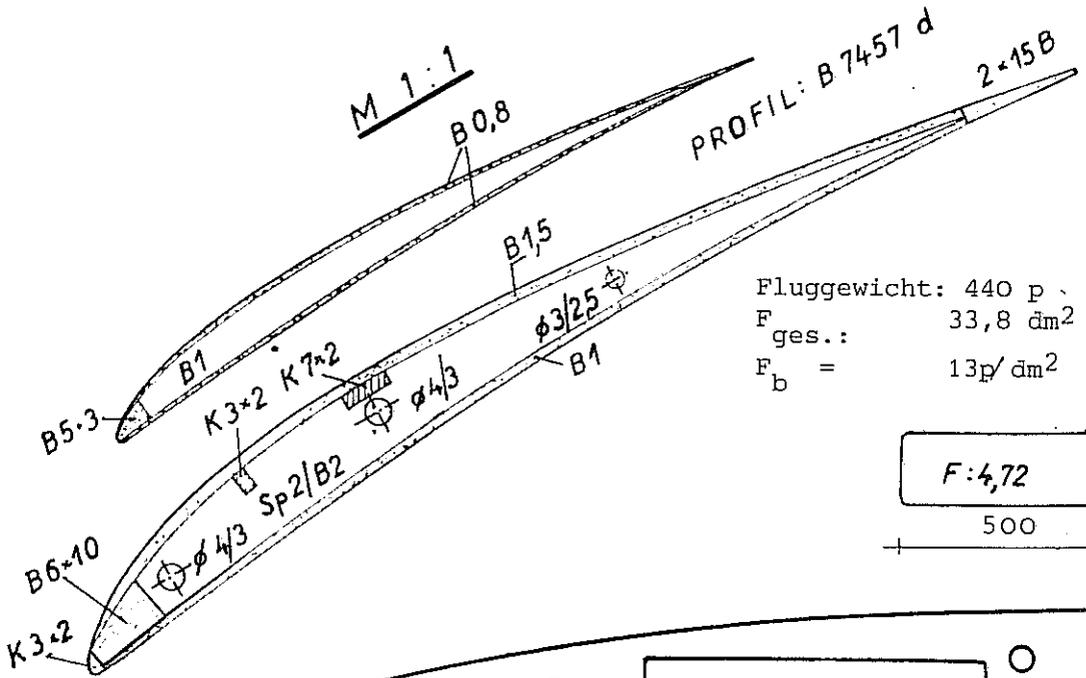
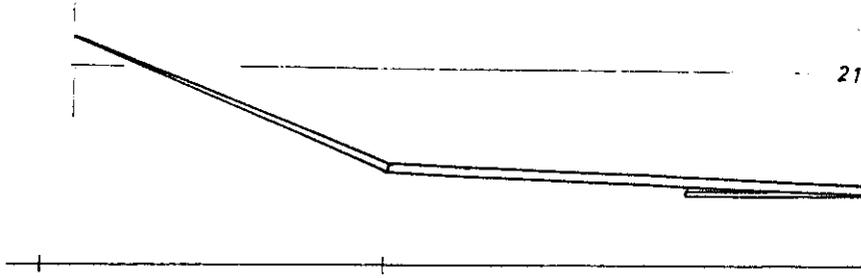
gelöst wurde. Der Seelig-Timer ist elegant an der vorderen Rumpfunterseite versenkt eingebaut und abgedeckt. Der Rumpf ist in herkömmlicher Kastenform aufgebaut und im Vorderteil mit 5 mm Sperrholz verstärkt. Das Fluggewicht liegt etwa bei 440 g, dies ergibt eine Flächenbelastung von 13g/dm².

Das Modell ist gleich gut bei windarmen oder auch stürmischem Wetter einsetzbar. Die reine Flugzeit bei ruhiger Luft, ohne Tehrmikeinfluß, liegt sicherlich um 170 Sekunden.

Alles in allem wurde durch den Konstrukteur ein Modell geschaffen, welches nicht nur äußerlich auch im rauhen und hektischen Wettbewerbseinsatz vollkommen gerecht wird.



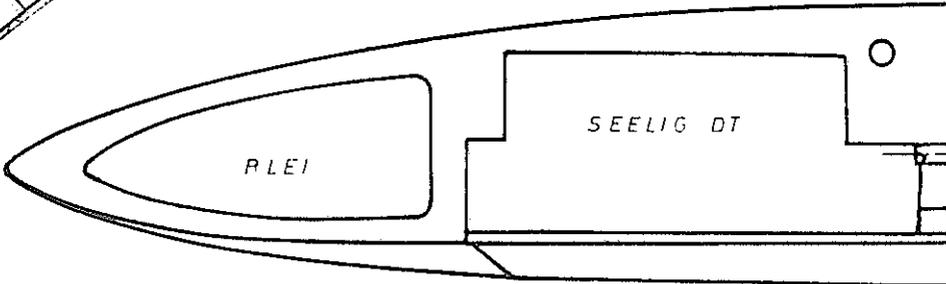
H. Schmidt D, G. Zach Österr. G. Madelin GB

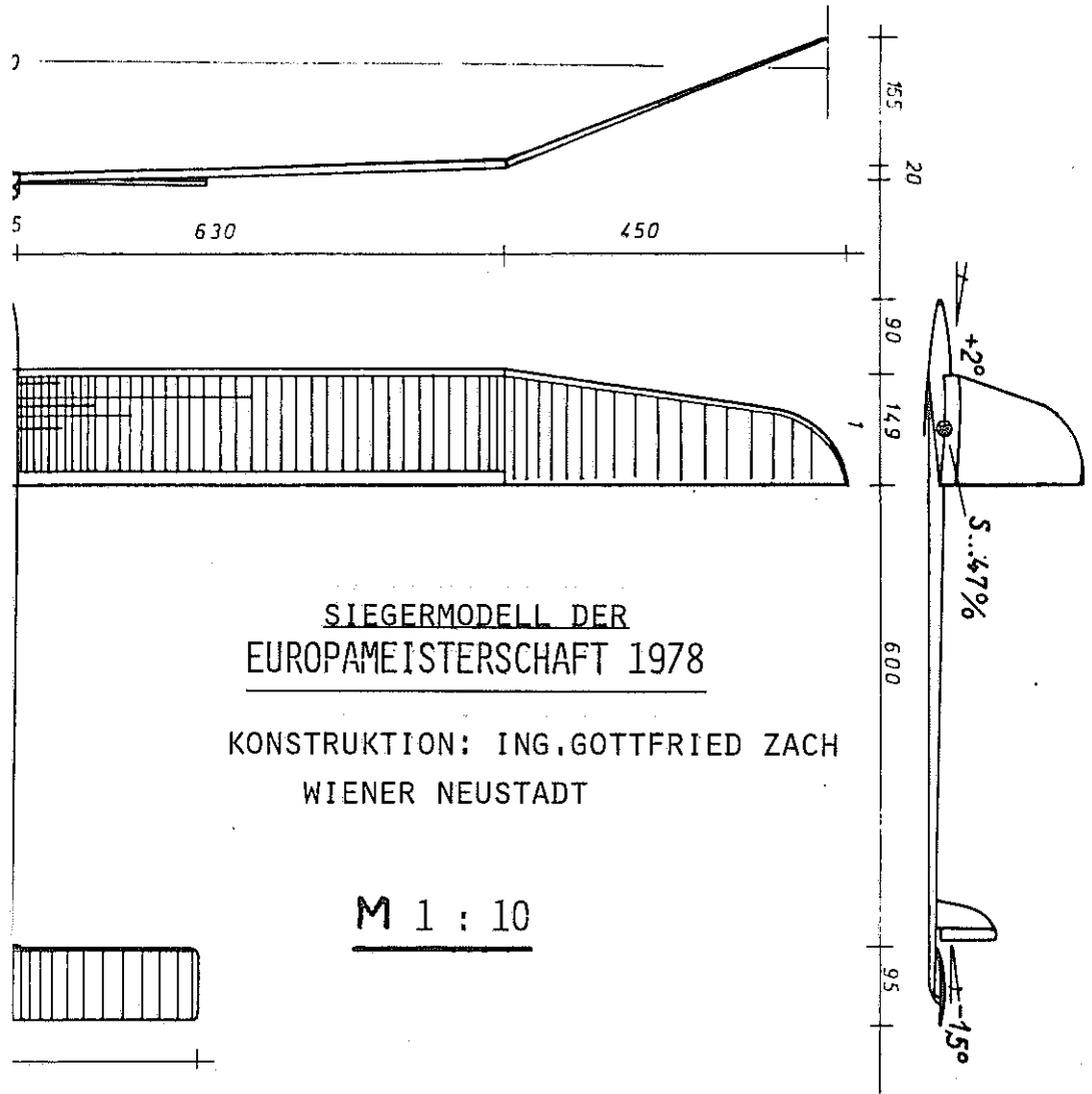


Fluggewicht: 440 p
 $F_{ges.}$: 33,8 dm²
 F_b = 13p/dm²

F: 4,72

500

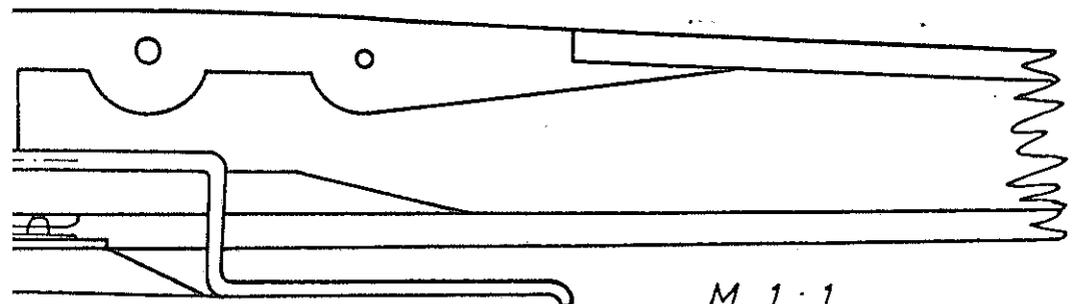




SIEGERMODELL DER
EUROPAMEISTERSCHFT 1978

KONSTRUKTION: ING. GOTTFRIED ZACH
WIENER NEUSTADT

M 1 : 10

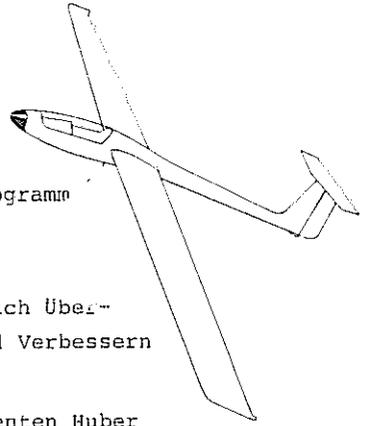


M 1 : 1

OELIGES u. AESTHETISCHES

oder

ein Plädoyer für ein neues, motorloses RC-IV Programm
von Dipl.Ing. Walter Kozubowski, Lienz



Als Betrachter von RC-IV Wettbewerben drängen sich Überlegungen auf, die ich hier zum Weiterknobeln und Verbessern darlegen möchte.

Wie schon im PROP 5 im Bericht des RC-Fachreferenten Huber angedeutet und auch in Lienz wieder bestätigt wurde, kann man als Freund des laut- und antriebslosen Segelns über die Verwendung von Modellmotoren zum Hochziehen von Segelflugmodellen nicht so recht froh werden.

In Lienz waren mehr als $1/3$ aller RC-IV-Segler mit Motoren bis zu $6,5\text{cm}^3$ ausgerüstet. Das Flugbild dieser "Zwittermodelle" erinnerte teilweise im Steigflug etwa an den Start einer Düsen-Verkehrsmaschine. Es schmerzt fast, wenn man die Rumpfnasen der schönen und naturähnlichen Großsegler durch Motoren verunziert sieht. Das soll jetzt aber kein Seitenhieb auf die Piloten sein. Sie haben aus den jetzt gültigen RC-IV Regeln ja nur das Beste herausgeholt, denn ein Modellmotor zieht den Segler viel problemloser als ein Seilhochstart in sichere Ausgangshöhe. Meine Überlegungen ziehen vielmehr auf eine Anpassung der Wettbewerbsregeln der an sich schon fast uralten Klasse RC-IV an neue Strömungen bzw. Gegebenheiten hin.

Die Gründe für die damalige Zulassung des Motors als Starthilfe sind bekannt (Geländeschwierigkeiten, fehlende Hochstartmannschaft etc.), aber trotzdem müßte es auch ohne Motor gehen ! Wenn sich jemand schon gar nicht von seinem Heuler trennen will oder kann, dem bleibt ja auch noch die Kategorie RC-MS als Betätigungsfeld. Eine Wettbewerbsklasse soll der Leistungssteigerung dienen, nicht der Bequemlichkeit und soll dem Flugmodellbau neue Impulse geben. Das derzeitige RC-IV Programm vermag dies nicht mehr.

Werfen wir doch einen Blick auf die Motormodelle. Hier hat sich, grob vereinfacht, durch den technischen Fortschritt eine Spezialisierung vollzogen: in die reinen Zweckmaschinen für F3A etc. einerseits und in die naturgetreuen bzw. naturähnlichen Flugzeugmodelle. Analog dazu läuft die Entwicklung bei den Seglern :

Die neue Klasse F3B erzwingt wieder die Konstruktion von reinen Zweckmaschinen, die auf geringstes Sinken, beste Gleitzahl oder max. Ge-

schwindigkeit konzipiert sind. In dieser Kategorie hat es in letzter Zeit gewaltige Entwicklungsfortschritte gegeben, denken wir nur an die großartigen internationalen Erfolge der A M E !

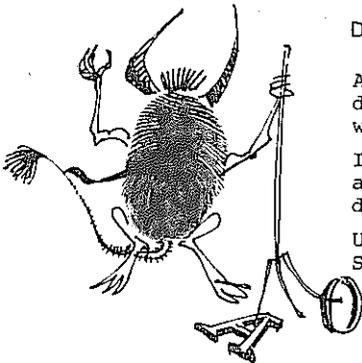
Un doch fühlen sich von dieser Klasse viele RC-Seglerpiloten nicht angesprochen, es stört sie die kompromißlose Formgebung der Flugmodelle und das nicht mehr naturähnliche Flugverhalten. Denn, wieder grob vereinfacht, kann man die RC-Seglerenthusiasten in zwei große Gruppen einteilen: in die "aerodynamischen Tüftler", deren oberstes Ziel die Leistungssteigerung ihrer Fluggeräte ist, und in die Gruppe der "Ästheten" die dem ruhigen, ausgewogenen Flugbild der großen "Superorchideen" nachträumen und dies mit dem Flugmodell nachzuahmen versuchen.

Für diese zweite Gruppe fehlt heute noch ein ansprechendes Programm. Da könnte eine verbesserte RC-IV Klasse helfen, z.B. für naturgetreue oder naturähnlich aussehende Segelflugmodelle ab einer gewissen Mindestgröße, z.B. ab 3,5 m, eventuell mit einer einfachen Baubewertung aus z.B. 3 m Betrachtungsabstadb, und mit einer Flugbewertung eines Figurenprogrammes, ähnlich RC-IV, jedoch mit Hochstrartbewertung.

Heute gibt es genug entsprechende Modelle im Fachhandel für jene, denen eine Eigenkonstruktion zu viel Aufwand bedeutet.

Auf jeden Fall könnte eine solcherart erneuerte Wettbewerbsklasse RC-IV dem Segelflugmodellbau wieder neue Entwicklungsimpulse geben und eine echte Alternative zum Kompromißlosen Leistungsflug nach F3B - Art darstellen, womit dem Fortschritt u n d der Ästhetik gedient wäre.

In Deutschland soll man bereits so weit sein !



DER DRUCKFEHLERTEUFEL HAT WIEDER ZUGESCHLAGEN

Aufmerksame Leser von prop 7 werden sicherlich dahintergekommen sein : auf Seite 19 stimmte etwas nicht.

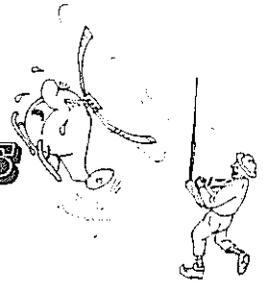
Im vollsten Streß, prop 7 noch vor Weihnachten ausliefern zu können, wurde ein ganzer Absatz an die falsche Stelle gesetzt.

Und so ist es richtig: der letzte Absatz von Seite 19 ... Es gibt so viele gehört an den Anfang dieser Seite gesetzt und dann stimmt wieder alles.

Wir bitten dieses Versehen entschuldigen zu wollen.

Red.

DER HUB- SCHRAUBER-VIRUS



1946 konnte ich das erste Mal einen Hubschrauber aus der Nähe besichtigen. Ich war neun Jahre alt, als mich der Hubschraubervirus befiel, und ich wurde nicht nur einmal von den amerikanischen Piloten aus einer Maschine geholt. Es entstanden viele Flächenflieger die aus Furniere und selbstgeschnittenen Holzleisten gebaut wurden und immer besser flogen.

Mein Selbstvertrauen steigerte sich, bis ich in der Lehrzeit als Schlosserlehrling glaubte, einen Einmannhubschrauber bauen zu können. Der damalige Werkstättenlehrer der Berufsschule, dem ich mein Vorhaben anvertraute, hatte einen 750 cm^3 BMW - Motor, auf den ich mein Augenmerk gerichtet hatte. Es galt nun durch Modelle und Zeichnungen zu beweisen, daß ich nicht ganz so blöd sei, als die Lehrer mich einstufte. Ein Fahrradhilfsmotor mußte für das erste Modell die nötige Leistung erbringen. Der

Motor wurde umgelegt und beim Getriebeausgang gleich die Welle angeflanscht, auf der, fix eingestellt und ohne Gelenke, der Hauptrotor v. $2,5 \text{ m } \varnothing$ befestigt war. Die Rotorblätter wurden aus 10 mm dicken Sperrholz geschnitten, die an der Wurzel eine Tiefe von 15 cm hatten. Statt des Heckrotorauslegers befestigte ich ein 2 m langes Wasserleitungsrohr, an dem ich hinten einen T - förmigen Handgriff mit Drehgas anschweißte. Beim ersten Lauf in der Werkstätte gab's nicht nur Auspuffgestank, Lärm, Staub und Wind. Aber alles wurde aus Begeisterung übersehen, denn das Ding schwebte. Ich mußte zwar kräftig am Haltegriff dagegenhalten, um nicht die Werkbank zu zerhcken, aber der 1 PS starke Fuchsmotor reichte aus, das 10 kg schwere Ding auf Schwebhöhe zu halten. Beim Manntragenden Hubschrauber wollte ich einen gleichgroßen 2. Rotor darübersetzen, der in die Gegenrichtung laufen sollte, um damit das Drehmoment auszugleichen. Heben und Senken sollte mit Gas, und die Fluglage mit Gewichtsausgleich gesteuert werden. Das ich noch lebe habe ich allen denen zu verdanken, die ich damals verflucht hatte, weil sie, meine für mich so einfache Sache nicht zuließen, oder mir halfen, sie zu ermöglichen.

(Einige Jahre später sieht man meist selber wie verbohrt man war, und daß mit Gewalt garnichts geht).

Als die Deutschen Biesterfeld und Schlüter so um 1968 ihre ersten Modell-Hubschrauber ferngesteuert und mit 10 cm^3 Motoren zum Hüpfen brachten, erwachte in mir neuerlich der Hubervirus. Gleich begann ich, ohne das

Lehrgeld der anderen auszunützen, meine Ideen zu verwirklichen. Voller Zuversicht und Selbstvertrauen wurde meine erste Alouette II mit Gitterrumpf und ausgebauter Kanzel gebaut. Die Steuerung mit Gas hat mir nicht gefallen, bei mir mußte gleich eine Kollektive, und statt der Miller - steuerung, eine Bellsteuerung, also direkt, eingebaut werden. Da mir der Eigenbaumotor - etwas anderes ließ mein Dickschädel nicht zu, einmal zu hoch- und dann wieder zu untermourig lief (je nach Belastung), mußte ein Fliehkraftregler gebaut werden, und gleich vorsichtshalber außer der Fliehkraftkupplung noch ein Freilauf für die Autorotation, wenn der Motor einmal stehenbleiben sollte. Daß das alles richtig war und doch falsch, stellte sich bei den ersten Flugversuchen heraus. Genau so zuversichtlich wie beim Bauen, ging ich auf einen Parkplatz, da ich dachte, wenn man dies oder jenes eingestellt hat, sofort schweben zu können. Der Motor wurde mit einem Seilzugstarter (wie bei einem Rasenmäher) gestartet. Die Freude war groß. Er lief sicher und kraftvoll, die Fliehkraftkupplung kuppelte zu früh ein (wer hätte das gedacht bei einer so kräftigen Feder). Die Unwucht des Hauptrotors konnte man noch in Kauf nehmen (meine Briefwaage war halt doch nicht mehr so genau); der Spurlauf war schnell eingestellt- dafür hatte ich ja spezielle Anschlüsse gemacht - der Heckrotor lief auf Antrieb gut, und so konnte praktisch nichts mehr schief gehen. Der Motor bzw. Fliehkraftregler wurde auf eine geschätzte Flugdrehzahl eingestellt. Nun noch ein wenig am Pitchhebel gezogen und schauen, ob der Heckrotor genügend ausgleicht. Da mußte auch noch ein bischen am dafür vorgesehenen Mischhebel geschraubt werden. Und jetzt wurde es spannend ! Pitch ziehen - langsam, damit es keine Überraschungen gibt. Ein Tanzen auf der Asphaltunterlage zeigte, daß der Hubi schon leicht wurde und den Bodenkontakt verlor. Noch ein bischen ziehen am Pitch, der Hubi ist weg vom Boden und - kippte sofort nach der Seite weg.

Daß der Kasten mit seinen 6 kg soo schnell vom Boden abheben würde, habe ich nicht gedacht und ebenso verwundert war ich, daß mir der Platz zu eng wurde, wo ich doch einen "Hubschrauber" hatte ! Wer rechnet denn mit so einer seitlichen Beschleunigung ? Jetzt kam das große Einstellen und Trimmen und jedesmal machte das Ding etwas anderes - nur nicht stehenbleiben - da, wo ich es haben wollte. Die ersten Kufen waren bald durchgeschauert. Ich merkte dann, wenn man genügend weit vom Boden weg war und bald genug mit der Taumelscheibe gegen die Flugbewegung steuerte, daß dann gelegentlich einige Sekunden Schweben gelang. Wenn doch der Pleitegeier nicht immer so ohne Anzeichen nach irgend einer Seite zu drehen beginnen würde, dann könnte man, immer hinter der Maschine

stehend, das Richtige machen. Jedesmal ist man so überrascht, wenn man nicht mehr weiß, wo links und rechts ist und als einziger Ausweg so meine ich, den Pitch nach unten geben zu müssen glaubt. Auch die ersten Trümmer flogen mir recht bald um die Ohren. Nie hätte ich gedacht, daß das so schnell geht und sooo gründlich !

Anläßlich eines Schaufliegens sah ich dann zum erstenmal Herrn Kufner mit einer Cobra fliegen, daß mir die Augen aus dem Gehäuse fielen. Das anschließende Interview kann sich jeder vorstellen. Man hielt mich zwar für beklopft, als ich sagte, ich hätte eine Hubschrauber mit Pitch und Mischhebel für Heckrotor, sowie Freilauf für Autorotation und, und, und gebaut. Kufner meinte, daß man mit soetwas nie fliegen würde können. Eine gründliche Inspektion einer Cobra und sein Kommentar rüttelten an meiner Idee und brachten mich zum Zweifeln, was denn jetzt besser sei. Er flog, ich aber nicht ! Also ist sein Modell in Ordnung, und wenn ich auch fliegen möchte, muß mein Hubi umgebaut werden.

Einige Wochen brauchte meine Familie nicht damit zu rechnen, daß außer meiner "Spinnerei" noch etwas anderes in mein Hirn paßte.

So stand dann auch bald ein neuer Erstflug bevor. Wieder mußte die ganze Zeremonie gemacht werden, bis es es sich zeigte, daß der Kasten genauso wie vorher, wie ein Röhrei in der Luft hing. Bin ich denn wirklich so ein Patscherl, oder ist der Andere ein Zauberer - oder gibt's da noch etwas anderes, worauf es ankommt ?

Fortsetzung im nächsten prop

WIR SIND UMGEZOGEN !

G - H - F Modelltechnik N.HABE & Sohn, Schmiedgasse 5

IN:

Anni's Modellbau-Stube

N.u.A. H A B E, 8605 Kapfenberg, Wienerstr.88, Tel. 038 62/24 243
und empfehlen uns für die Flug-Schiff- und Auto-Modellbauer.

Wir führen: GRAUPNER, MULTIPLEX, SIMPROP, CARRERA, MICROPROP, WEBRA, HP, KAVAN, WANITSCHK. EPOXI-Harze und Glasseiden, Kohlefaser, Kevlarseide.

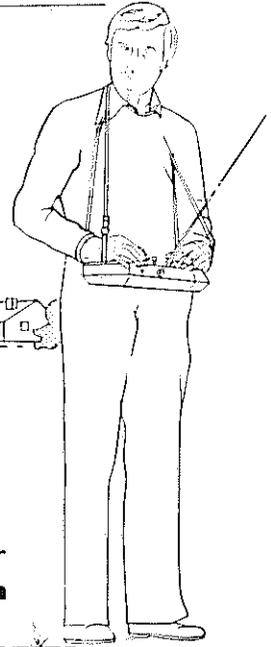
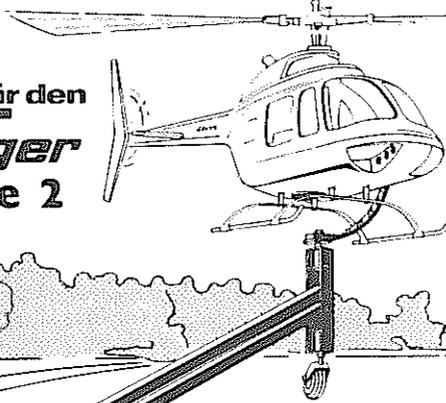
K R A F T - Produkte für Individualisten!

Unsere spezielle Richtung: RC/Hang, F3B und Groß-Segler (z.B. Windspiel, Flamingo, PIC - 20 C, Jantar II, HP 18, DG 200)

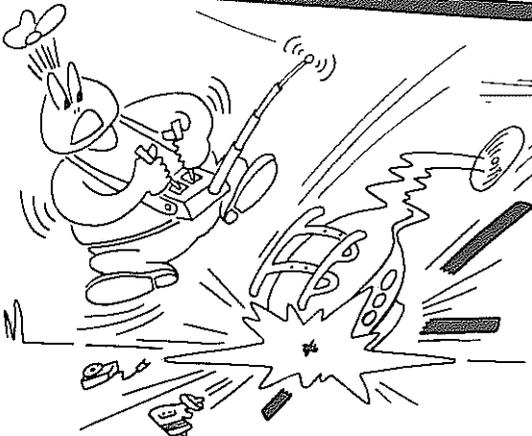
und IMMER ein S O N D E R A N G E B O T ! ! !

Lernen Sie mit dem **KAVAN** Trainer das Hubschrauberfliegen!

Neu! Für den
JetRanger
und alouette 2



Im Kreisdurchmesser
von 6 meter, 1,5 meter hoch



sonst könnte
Ihnen das
passieren...

BEZUGSQUELLENNACHWEIS :

 MODELBAU 1140 WIEN

Ein Modellflugplatz stellt sich vor

DOLOMITEN - MODELLFLUGPLATZ
LIENZ - OSTTIROL

Eigentümer und Platzhalter: Österr. Modellsportverband
Modellfliegerclub L I E N Z

Obmann: Dipl.Ing. Walter KOZUBOWSKI

Kärntnerstraße 51
9900 L I E N Z

Tel.Nr. 04852 - 2357 privat
04852 - 4766 Büro

Lage: An der Landesstraße von Lienz nach
Amlach gelegen, ca.1 km ab der ev.
Kirche nach Süden, linksseitig der
Straße

Platzbeschreibung:

Asphaltpiste, 70 m lang, 11 - 20 m
breit, in der Hauptwindrichtung
(O - W) gelegen - hindernisfrei!
CLUBHÜTTE : fallweise geöffnet
(Wochenende)

Besondere Bedingungen :

Betriebszeiten :
9,30 - 12,30 und 14,30 - 18,30 h

Haftpflichtversicherung erforderlich !

SCHALLDÄMPFERPFLICHT !!!

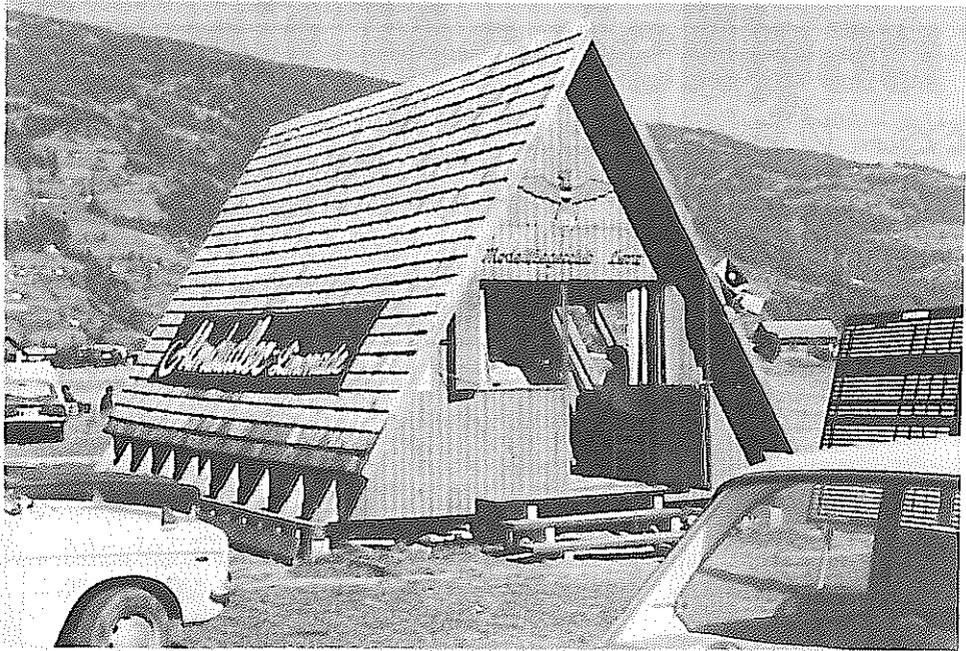
Motor - Speedmodelle verboten !

Seglerhochstart: nur im Frühjahr
und Herbst möglich (Flurschaden)

Kleiner Erhaltungskostenbeitrag f. Gäste

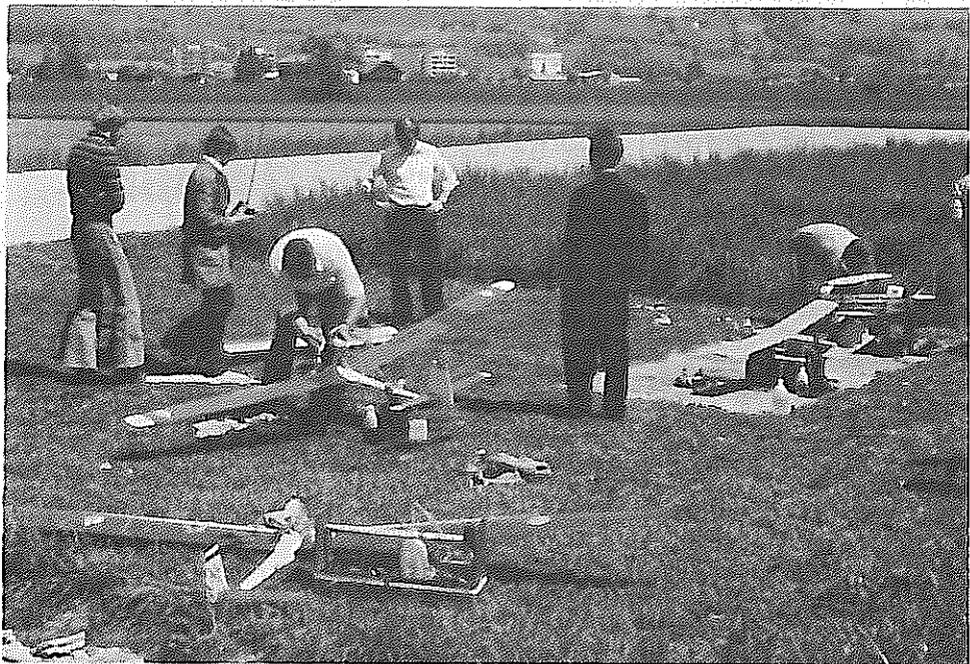
Gute Quartiere gibt es in Lienz und in den nahegelegenen
Ortschaften. Herrliche Ausflugsmöglichkeiten.

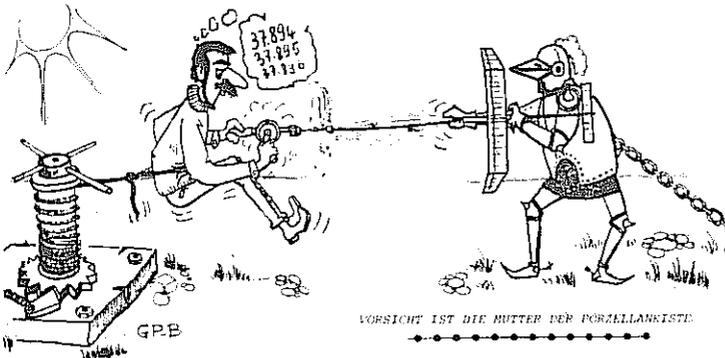
1./2.September 1979 Austragungsort der STAATS-
MEISTERSCHAFTEN, Klasse RC IV



oben - ÖMV-Lienz Clubhütte

unten - asph. Startbahn





TAGESABLAUF
EINES
MODELLFLIEGERS

AUFGEZEICHNET BEI
DER LETZTEN FF-EM
IN HERRIEDEN
(ODER.... DU AUCH ?)

- 6 Uhr Aufstehen !
- 6,05 In die Bastelstube gehen, ansehen ob sich die Tragflächen nicht verzogen haben. Leimreste mit der Zahnbürste beseitigen.
- 6,10 Waschen, kämmen und Zähneputzen nicht möglich, da Zahnbürste und Kamm voll Leim sind.
- 6,11 Anziehen. Vorher Staub und Stecknadeln von der Hose entfernen.
- 6,20 Schuhe putzen. Lackflecken mit Verdünner und Glaspapier entfernen.
- 6,30 Frühstücken. Vorher den Teewärmer aus der Bastelstube holen bevor's die Frau merkt.
- 6,32 Noch schnell die Endrippen an die Tragfläche kleben. Die Reste der Botanik aus dem Motor entfernen (vom letzten Absturz).
- 7,00 In die Arbeit fahren
- 7,30 und bis 17,00 Uhr arbeiten
- 17,00 Heimfahren
- 17,15 Vor dem Abendessen noch schnell die Tragfläche anschauen. Aus dem Nähkorb die letzten Stecknadeln holen, damit weitergearbeitet werden kann. Auch die Wäscheklammern sicherstellen, damit sie von der besseren Hälfte nicht mißbraucht werden.
- 17,30 Abendessen (Küßchen für die Frau nicht vergessen)
- 18,20 "Dick und Doof" im Fernsehen anschauen
- 18,40 In die Bastelstube gehen und weiterarbeiten
- 19,00 Im TV "Betthupferl" ansehen.
- 20,00 Hammer aus Lärmgründen mit Schaumgummi umwickeln. Radio leiser stellen und weiterbauen
- 20,00 bis
- 1,00 am Modell bauen
- 1,00 Ins Bett gehen. Vorher Kühlschrank plündern, kein Licht machen, damit die Frau nicht aufwacht. Im Dunkeln Butter und Senf Bier und Salatöl nicht verwechseln. Anschließend Kamm und Zahnbürste in Verdünnung baden, damit sie wieder braubar werden. Kuchenpinsel reinigen, sonst schmeckt der Kuchenguß nach Farbe.
- bis 6,00 Uhr schlafen dann - siehe oben !

Damit Modellbau perfekt ist!



Polystyrene
Britfix 77

hervorragender Polystyren-Plastik-
kleber!

Model Filler
Britfix

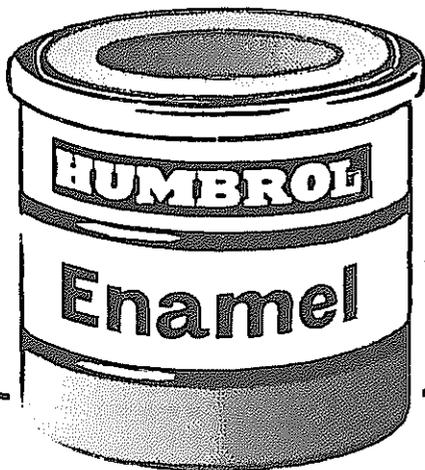
Tuben Füllstoff, ideal für Plastik und
Holz!

HUMBROL
modellers
airbrush

hochwertiges Präzisions-Sprühgerät,
Doppel-Regelvorrichtung für Luft und
Farbfluß läßt eine Vielfalt verschiedener
Ausführungen zu.

HUMBROL
enamel

die bewährten Plastik-Emailfarben,
schnelltrocknend und lichtecht!



HUMBROL

ALLEINVERTRIEB F. ÖSTERREICH
BERRICK BROTHERS . 1016 WIEN
BARTENSTEING. 3-5 . 43 59 22



P.b.b

Erscheinungsort Wien

Verlagspostamt

1040 Wien

Eigentümer, Herausgeber und Verleger : Österreichischer Aero - Club ,
Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter
Oberschulrat Dir. Edwin Krill; beide: 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12
Hergestellt in der Buchdruckerei Josef Haberditzl Ges. m. b. H.,
1150 Wien, Sturzgasse 40.

9117CC82

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61

A-1140 WIEN