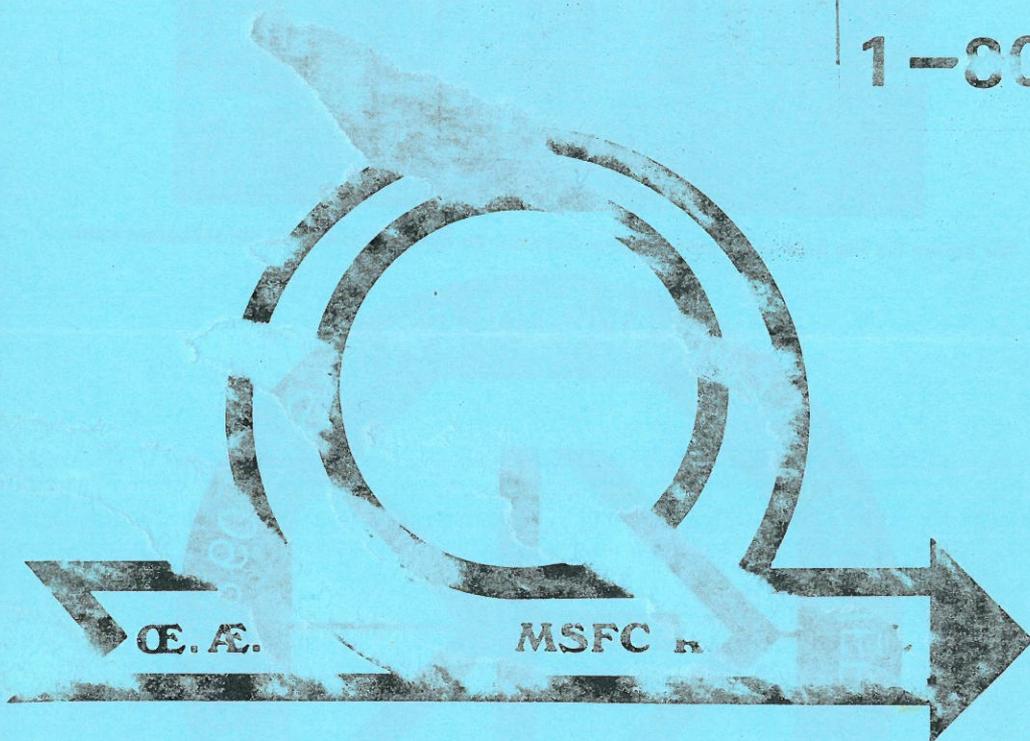
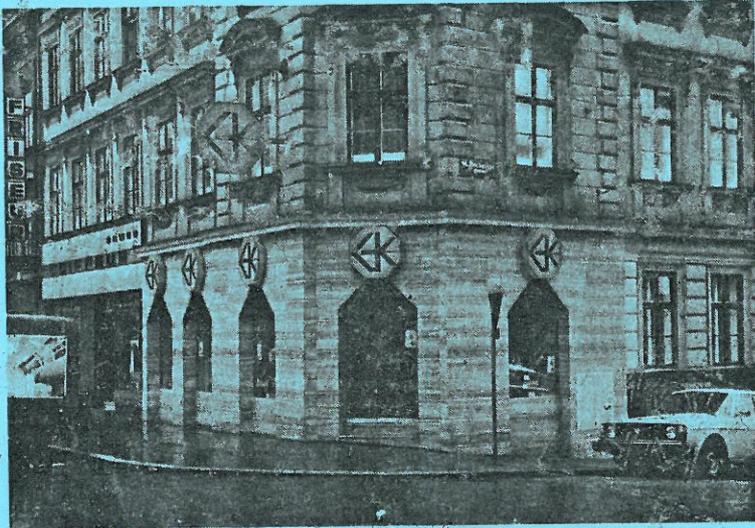


**RHEINTAL -
- prop
club - news**

1-80



**MODELL - SPORTFLIEGER - CLUB
R H E I N T A L
D O R N B I R N
I M F O R A C H 25**



Wir haben für Sie jetzt eine noch größere Auswahl an Sport-, Spiel- und Modellbauartikeln



Wir verkaufen Ihnen nicht nur Baukästen und Fernsteuerungen für Flug-, Schiffs- und Automodelle, sondern auch das nötige Zubehör.



Balsa - Staub

vom WAK

Nummer 1 - 80

März 1980

11. Ausgabe



Liebe Freunde, traditionsgemäss kommt der erste =RHEINTAL-prop= des neuen Jahres zur Dornbirner Hobbymesse heraus. Die Vorbereitungen für die "SHOW-TIME" laufen bereits den ganzen Winter über. Und da mit Beginn der heurigen Hobby-Messe auch offiziell -zumindest laut Kalender- beginnt, ist auch der RHEINTALPOKAL nicht mehr ferne und die Vorbereitungen dafür laufen ebenso auf Hochtouren genäusó wie das Training für den ersten Saisonwettbewerb in Brüssel. Also höchste Zeit, den im Winter gesammelten Balsastaub loszuwerden.

Wenn jemand 50 Jahre, oder vornehm ausgedrückt, ein halbes Jahrhundert alt wird, ist dies sicher ein Grund zum gratulieren. Nicht oft erreichen Privatfirmen dieses Alter -úmsó grösser der Grund zur Gratulation an das Jubel"kind", die Firma GRAUPNER. In dieser "Fach"-zeitschrift die Verdienste des Hauses Graupner für den Modellflug aufzuzeigen hiesse Balsaholz nach Südamerika tragen! =RHEINTAL-prop= reiht sich, in die sicher lange Schlange der Gratulanten ein.

Die alljährliche Sektionsversammlung hat im Berichtszeitraum auch stattgefunden. Die Einladung dazu kam 26 Stunden vor Sitzungsbeginn. Der Bericht von der SL - Tagung in Salzburg musste sich auf Zitate aus dem Protokoll beschränken. Unser SL war krankheitshalber nicht dort und unser RC-Referent zeigte sich informationsfreudig wie eh und je -er schwieg.

Keine grosse Gegenliebe bei manchen Clubs fand der Beschluss der SL - Tagung, pro Mitglied S 30.- für den PROP einzuheben. (Nicht das Käsblättle!)

Da sich der MSFC RHEINTAL mit dieser neuen Regelung sogar einige Schillinge erspart -wir haben bis jetzt freiwillig gezahlt- darf ich wohl einige Anmerkungen zu diesem Themenkreis -positive und negative- machen, ohne gleich gesteinigt zu werden. Im =RHEINTAL-prop= 4-79 habe ich den "PROP" im Ganzen und die direkte Zusage speziell als beste Dienstleistung einer Sektion des Ö.Ae.C. bezeichnet. Das die Erstellung des "PROP" und die Zusage an die Mitglieder Geld kostet, ist wohl jedem klar. Aus diesem Grund haben wir ja bis jetzt sogar freiwillig bezahlt. Nun kommt von vielen Mitgliedern immer wieder der Wunsch, mehr Informationen über Regel- und Programmänderungen rasch zu erhalten. Wenn im PROP diese Informationen kommen wird auch die Motivation der Mitglieder leichter fallen.

Auf der anderen Seite wird oft der Vorwurf erhoben, dass bald jede Leistung des Aero - Clubs extra berechnet wird. Vor zwei Jahren kam der Versicherungszuschlag, er ist inzwischen in den Beitrag "eingearbeitet", jetzt der PROP-Zuschlag, der im nächsten Jahr ebenfalls in den Beitrag eingearbeitet werden soll. Wir bezahlen den Vereinsbeitrag von S 1000.- je Verein -er wurde seinerzeit mit den Kosten für die Information begründet- neu ist auch die Aufnahmegebühr von S 50.-. Drei Jahre Sportlizenz kosteten früher S 50.- (30.- + 10.- + 10.-), jetzt S 90.-. Die Landesverbände müssen auch leben und last - but not least die Vereine als Träger des Aero - Clubs ebenfalls. Leider werden auch die Balsabretter nicht billiger!

Zwei mehr als widersprüchliche Beschlüsse für RC-Programme wurden auf dieser SL-Tagung auf Antrag unseres RC - Fachreferenten einstimmig gefasst.

Der erste betrifft die Klasse RC IV und bewirkt die Motorfreigabe (bis 5 cm³) ab 3m Spannweite. Ein Segler mit 301 cm Spannweite, der ohne weiteres um 1.8 - 2 kg zu bauen ist, darf also ab sofort mit einem 5 cm³ Motor zur Rakete aufgerüstet werden. Dabei hat die bisherige Regelung mit 1 kg je ccm Hubraum doch ein ausreichendes Steigen gebracht.

Soweit sogut. In der Klasse RC-MS wird dafür ab sofort -sie dürfen die in der Winterszeit gebauten Modelle wieder abwracken- der Motorhubraum auf 2.0 cm³limitiert. Freigabe hier- Begrenzung da. Sie dürfen also zwei Monate vor Beginn der Wettbewerbssaison wieder neu bauen. In drei Monaten ist ja die Staatsmeisterschaft in dieser Klasse!! Manchmal blickt man direkt neidisch auf die Frei- und Fesselflieger die ihre Modelle ruhig weiter entwickeln können ohne einmal ins heisse und kurz danach ins kalte Wasser getaucht zu werden.

Es müsste doch zu schaffen sein, die Änderungen von Bauvorschriften ein Jahr im Voraus bekanntzugeben um den Modellbauern unnötige Ausgaben zu ersparen.

Bei all diesen Änderungen war auch ein positiver Trend zu vermerken. Sie waren wenigstens detailliert angegeben und schwebten nicht mehr unsichtbar im Raume.

Schade, dass Österreich die angebotene Durchführung der F3B-WM für das Jahr 1981 nicht übernimmt. Die RC - WM's ziehen leider immer an uns vorbei. Warum wohl?

Auf Seite 5 staubt es weiter!



Federfuchser

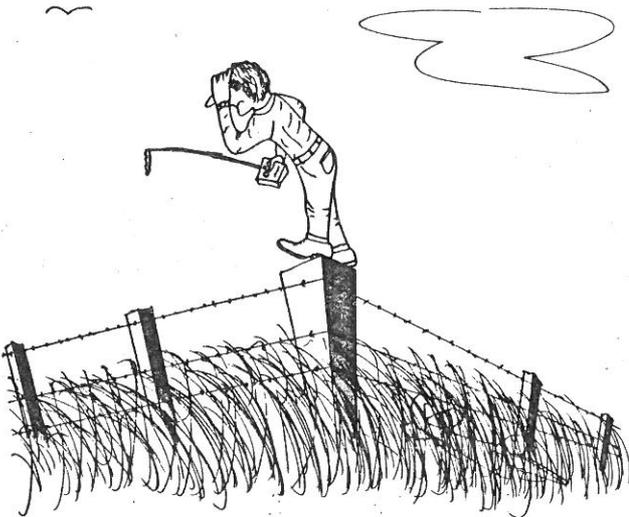
3

meint

HALLO FREUNDE !

Wenn der Lenz sich mit Riesenschritten nähert, darf auch ein etwas älterer Herr wie ich, eine solch jugendliche Begrüßung von Stapel lassen.

Es ist nun doch schon eine Weile her, seit der letzte =RHEINTAL-prop= erschienen ist und der Spruch hat sich bewahrheitet, dass die Hobbymesse vor der Tür steht. Ich spüre es selbst am meisten, denn ich bin gespannt, ob der "Kleine Stinker" noch rechtzeitig auf die Messe fertig wird. Man hat ja noch einen Nebenberuf und der kostet zur Zeit Substanz. Ausserdem hat für mich die Flugsaison schon begonnen, Gott sei Dank.



Auch unsere Jahreshauptversammlung haben wir mittlerweile hinter uns gebracht, zu der unser (ich darf doch unser sagen) Herr Ehrenpräsident Kurt Varrone erschienen ist. Ein Mann der zu bewundern ist. Hoffentlich bleibt er dem Aero - Club noch viele, viele Jahre gesund erhalten. Eine sehr gute Neuerung finde ich den ersten Samstag im Monat. Er tut glaube ich sehr viel für die Kameradschaftlichkeit, wenn auch der Angelpunkt mal baden geht. Macht nichts, und es soll sich bitte auch niemand ärgern deswegen.

Auch die Generalversammlung des Aero-Club ging ruhig und flott vonstatten, ebenso wie die Sektionsversammlung. Positiv! Weniger positiv, dass es zu diesem Zeitpunkt Kollegen gab, die krank oder gar im Krankenhaus waren. Ich hoffe ehrlich, dass es dem Obmann von Bludenz wieder besser geht, auch dem Präsidenten des Aero-Club

wünsche ich eine recht gute Besserung. Erstaunt hat mich allerdings, dass eben der Präsident sein Amt niederlegen will und ich bin schon sehr gespannt, wer denn dieses übernehmen soll? Der neue Vizepräsident sollte auch nicht glauben, dass ich etwas gegen dieses Amt hätte. Ich verstehe sehr wohl seine Beweggründe, denn ich gebrauche meine grauen Zellen hin und wieder, auch wenn es nicht so aussehen sollte. Aus diesem Grunde bin ich halt auch nicht mit allem einverstanden und sage es, wenn dies der Fall ist. Das haben allerdings schon etliche Menschen erfahren oder zur Kenntnis nehmen müssen.

Doch zurück zum Aero-Club. Die Versammlung endete mit einer Filmvorführung, die wirklich wie alle anderen vorher, Spitze war. Dem Initiator, Herrn Kerer gebührt ein besonderer Dank dafür! Ich habe an diesem Abend überhaupt vor einigen Herren einen ziemlichen Respekt bekommen, denn was da teilweise geleistet wurde und noch wird, hat mir sehr imponiert.

Nun freue ich mich aber auf das Fliegen und verabschiede mich mit den besten Grüßen und Wünschen als

Euer - Federfuchser

der gute TIP

Haben Sie auch kurze Stücke Kraftstoffschlauch in ihrer sorgfältig aufgeräumten Bastelbude? Sie, die KSchlauchstücke natürlich, sind als Knickschutz bei der Durchführung von Drahtantennen durch die Rumpfwand eine wertvolle Hilfe.

Balsastaub Fortsetzung von Seite 2

Mit der Installierung eines neuen Platzwartes -Blumen-Walter hat sich dankenswerterweise zur Verfügung gestellt- ist zu hoffen, dass unser Landesmodellflugplatz in Koblach in Hinkunft wieder ein gepflegteres Aussehen haben wird. Wir wünschen Walter viel Erfolg und versprechen unsere Unterstützung.

Der Bericht über den Oktoberfestpokal 1979 hat, soweit es die gruppenbezogene Wertung betrifft, eine interessante Darstellung dieses Themas durch Freund Gert Schröter aus München gebracht. Sie finden diese im vollen Wortlaut. Herzliche Dank für den ausgezeichneten Beitrag.

Auch der Landesverbandstag des Ö.Ae.C. fand statt, er war gut besucht und bestätigte, dass die Sektion Modellflug die Mitglieder=stärkste im Lande geworden ist. Obwohl der LV-Tag absichtlich im internen Rahmen gehalten wurde (ohne Ehrengäste und Presse) um eine bessere Diskussionsmöglichkeit anstehender Probleme zu geben, wurde diese Möglichkeit leider nicht genutzt. Alle Berichte wurden diskussionslos -wie eine Fernsehsendung- konsumiert. Wird später wieder am Stammtisch diskutiert? Eine funktionierende Demokratie bietet dem Einzelnen die freie Meinungsäußerung, diese aber auch zu nützen ist das Lebenselixier der Demokratie. Zwei neue Ehrenmitglieder des Landesverbandes wurden einstimmig gekürt. Beide haben sich diese Ehrung durch jahrzehntelangen, vollen Einsatz für die Fliegerei im Allgemeinen und für den Landesverband im besonderen ganz sicher verdient. Amtsrat Ernst TIEFENTHALER, langjähriger geschäftsführender Vize des LV und Ing. Hanns BRODT verdienen unseren Applaus und =RHEINTAL-prop= gratuliert recht herzlich.

Anlässlich einer Sportveranstaltung ist in einem New - Yorker Sportstadion ein "fliegender Rasenmäher" in die Zuschauer geflogen. Bilanz: Ein Toter, ein Verletzter. Warum ich darüber schreibe: zwei Gründe bewegen mich dazu. Der erste ist ein Aufruf zur Flugdisziplin. Unsere Anlagen sind zwar sicherer geworden, aber 100% Sicherheit können die Werke des Homo sapiens nirgends bieten, auch DC - 10 sind schon abgestürzt. Der Modellflug kann auf Reklame dieser Art sicher verzichten. Der letzte Satz leitet gleich zum zweiten Grund meiner Erwähnung über. Unsere Massenmedien (ein hässliches Wort) sind zwar recht sparsam in der Modellflugberichterstattung, aber dieser New-Yorker Unfall (laut USA Modellflugpresse KEIN Pilotenfehler) wurde auch in den heimischen Gazetten breitgetreten und der Rasenmäher dabei gleich auf 12 Kg "aufgefettet".

Kurz vor Redaktionsschluss noch eine traurige Nachricht. Dr. Hubert Wagner, Mitglied des MC Bregenz, ist nicht mehr. Er wird seinem Club sicher fehlen.

Damit sei für heute wieder einmal der überfällige Schlusspunkt gesetzt.

Abstauben bitte. WAK



GEDANKEN ZUR HOBBY-MESSE.....

Nun ist es bald wieder soweit. Die Hobby-Messe hält unsere Modellflieger wieder ganz schön in Atem. Alle bauen sie wieder neue, tolle Modelle. Jeder strengt sich so sehr an, daß man fast die Köpfe rauchen sieht. Man putzt, schmirgelt und poliert, daß es nur so staubt. Warum ich das so gut weiß? Mein Mann baut ja auch wieder ein neues Modell. Wenn alle Modell auf der Messe aufgestellt sind, wird es wieder gigantisch sein zum Anschauen. Auch an des Club-Abenden gibt es nurmehr ein Thema, die "Hobby-Messe". Da werden Anregungen gegeben, diskutiert, wie und was, und da mir dies alles sehr gut gefällt, bin ich natürlich auch sehr daran interessiert und freue mich schon, auf die Messe zu gehen.

Es wäre für die Modellflieger sicher die schönste Anerkennung, wenn viele Interessenten zu unserem Stand kämen und die Modelle besichtigen. Auch für die Kleinen gibt es sicher wieder Balsa-Flieger zum Werfen, die schon im vergangenen Jahr sehr großen Anklang gefunden und echte Freude gebracht haben. Das läßt auch schon die Kinderherzen höher schlagen und manchen Vati regt es vielleicht dazu an, sich diesem Hobby etwas mehr zu widmen, da sein Sohn oder vielleicht er selbst Interesse zeigt. Gibt's doch nichts Schöneres für ein Kind als das, daß Papa sich für das interessiert, was sein Kind tief im Herzen bewegt: "kauf mir doch ein kleines Fliegerchen, flieg mit um die ganze Welt...."

Da es in der heutigen Zeit so sehr darauf ankommt, sich um die Kinder und Jugendlichen zu kümmern, kann ich nur allen ans Herz legen, auf die Hobby-Messe zu kommen, es gibt ja noch so viel anderes anzuschauen. Wenn man sich die heutige Jugend etwas genauer betrachtet, wie manche ohne jedes Interesse herumlungern, stimmt es einen bedenklich, da sie sich an gar nichts mehr freuen können.

Da die Messe mit dem Geburtstag unseres 8-jährigen Sohnes fast zusammenfällt (25. März), können wir ihm keine größere Freude machen, als ihn am Sonntag den ganzen Tag bei uns zu lassen. Wenn ich meine zwei "Männer" so sehe, dieses Vater-Sohn-Verhältnis, dann wird mir ganz warm ums Herz. Wenn beide den Modellkatalog durchstudieren, meinetwegen zum 100. Mal, kann unser Martin gestrost fragen: "was bauen wir als nächstes?" Daran sieht man, daß es schon ganz schön Wurzeln geschlagen hat und wir dazu verpflichtet sind, dies zu hegen und pflegen, daß es so weitersprießt und unser Verein wieder Nachwuchs aus den eigenen Reihen bekommt. Und wenn es dann soweit ist, daß er selbst mit dem Bauen und Fliegen anfängt, können wir sicher sein, daß daraus etwas wird, da er ja stark vorbelastet ist.

Den Modellfliegern des MSFC-Rheintal samt ihren Frauenwünsche ich als Lohn für die Arbeit vor und während der Messe großen Ansturm auf ihre Fliegerfestung und verbleibe bis dahin als Eure

Margit

Die Nummer EINS in Sachen Modellbau,
Die Nummer EINS in Vorarlberg:
Juriatti Modellbau mit

SIMPROP und **Graupner**

Ich habe für Sie laufend SONDERANGEBOTE,
ebenso wie Superpreise bei Fernsteuerungen!

Ich halte mit und verschicke an Sie frei Ort.



Graupner

Prospekt FSP anfordern

BO 209 MONSUN
Eleganter
RC Tiefdecker
für Kunstflug

GUNTER JURIATTI
SPIELWARENHAUS
Wichnerstraße 22
BLUDENZ

GRUPPENBEZOGENE DIE GERECHTERE WERTUNG??

Liebe Rheintaler!

Im letzten Jahr, vor der F3B-WM in Amay/Belgien, an der ich als Helfer von Ralf Decker beteiligt war, bat mich WAK einen Bericht von der WM für den =RHEINTAL-prop= zu schreiben. Als WAK dann aber persönlich die WM in Amay besuchte und ich in den Wochen danach beruflich ziemlich eingespannt war, verzichtete ich darauf, einen Beitrag für den =RHEINTAL-prop= zu schreiben. WAK's Bericht hat ja die Ereignisse der WM hervorragend wiedergegeben.

Da mir, mehr oder weniger regelmässig, der =RHEINTAL-prop= ins Haus flattert (worüber ich mich sehr freue), konnte ich in der Ausgabe 5-79 den Bericht über den Oktoberfestpokal 1979 lesen, an dem ich ja auch als Aktiver beteiligt war, und stellte dabei fest, dass das Problem der gruppenbezogenen Wertung doch etwas zu negativ dargestellt wurde. Da ich persönlich aber von der gruppenbezogenen Wertung überzeugt bin, habe ich mich aufgerafft, auch etwas die positiven Seiten dieser Wertung zu beleuchten (meine Mitgliedschaft im MC-München hat damit nichts zu tun) und komme nun mit Verspätung doch noch zu der Ehre, als Gast für das "Käsblättle" schreiben zu dürfen.

1. Sinn der gruppenbezogenen Wertung

Wie bei anderen Wettbewerbsklassen auch wird in der Klasse F3B das Ergebnis des einzelnen Teilnehmers zum Ergebnis des besten Teilnehmers ins Verhältnis gesetzt und eine Punktwertung errechnet, wobei die beste Leistung mit 1000 Punkten bewertet wird. Diese Wertung kann durch die während eines Durchganges sich ändernden Umweltbedingungen wie z.B. Regen, Wind, Aufwinde, Abwinde u.a. verfälscht werden. Ein Beispiel soll dies erklären:

So kann es passieren, dass beim Zeitflug eine Startgruppe einen "grossflächigen Bart" erwischt, alle Starter fliegen die volle Zeit von 6 Minuten, einer erreicht durch eine sehr genaue Landung die Wertung von z.B. 455 Punkten, die sich nach dem Durchgang als beste Leistung herausstellt. Ein anderer Teilnehmer startet in einer anderen Startgruppe, es herrscht grossflächiges Saufen, er kämpft bravourös darum, sein Modell länger als die anderen seiner Startgruppe in der Luft zu halten und erzielt als Bester seiner Gruppe die Wertung von z.B. 250 Punkten. Ohne Gruppenbezogene Wertung erhält der Teilnehmer mit 455 Punkten 1000 Wertungspunkte, der mit 250 Punkten nur $250/455 \times 1000 = 549$ Punkte. Durch die GBW (=gruppenbezogene Wertung) wird der das Ergebnis verfälschende Umwelteinfluss beseitigt. Die Klasse F3B, bei der - abgesehen vom Speedflug - die Teilnehmer in Gruppen starten und jede Gruppe eine Rahmenzeit erhält, in der die Flüge erfolgen müssen, bietet sich für diese Wertung an. Während der Rahmenzeit haben alle Teilnehmer der Startgruppe die gleichen Umweltbedingungen.

Die GBW sieht vor, dass der Beste der Gruppe jeweils 1000 Punkte erhält, die anderen die Punktezahl, die dem Verhältnis ihrer Leistung zu der des Gruppenbesten entspricht. In meinem Beispiel hätte auch der mit der Leistung von 250 Punkten als Gruppenbester 1000 Wertungspunkte erzielt.

So kann der Wettereinfluss auf die Wertung des Strecken- und Zeitfluges beseitigt werden, beim Speedflug ist der Wettereinfluss nahezu unbedeutend.

2. Problematik der gruppenbezogenen Wertung

Die GBW ist nur sinnvoll, wenn

- die Startgruppen möglichst gross sind
- die Startgruppen sich von Durchgang zu Durchgang unterschiedlich zusammensetzen
- Teilnehmer aus gleichen Vereinen nicht in gleichen Startgruppen fliegen
- das Problem der Startwiederholungen zufriedenstellend gelöst ist.

2.1 Zusammenstellung der Startgruppen

Die Anzahl der verfügbaren Frequenzen und der Wettbewerbshelfer, beim Streckenflug zusätzlich die Anzahl der Meldeeinrichtungen, bestimmen die Grösse der Startgruppen. Bei der F3B Bundesliga in Deutschland, in der sich die GBW während der letzten Saison grundsätzlich bewährt hat, waren Startgruppen von 5 - 8 Teilnehmern im Zeitflug und 3 - 4 Teilnehmer im Streckenflug zu beobachten.

Es ist nicht leicht, für den Veranstalter eines solchen Wettbewerbes, für jeden Durchgang eine andere Startreihenfolge zu erstellen, die die Trennung gleicher Sendefrequenzen und die Vereinszugehörigkeit berücksichtigt und zusätzlich das wiederholte Zusammentreffen von Wettbewerbsteilnehmern in gleichen Gruppen vermeidet.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass dieses Problem gelöst werden kann, wenn jeder Teilnehmer mindestens zwei Frequenzen meldet. Als selbstverständlich setze ich hier voraus, dass der Veranstalter bei der Erstellung der Startliste so weit möglich die Teilnehmer auslost und nicht manipuliert. Eine elegante Lösung wäre hier der Einsatz der EDV.

Natürlich kann es bei der GBW starke und schwache Gruppen geben, in denen der durchschnittlich gute Teilnehmer bei gleicher Leistung schlechter oder besser abschneiden würde. Da aber beim F3B-Programm - es wurde wiederholt geändert - insgesamt 6 Zeit- und Streckenflüge absolviert werden, dürften sich die mögliche Bevorteilung oder Benachteiligung der Wettbewerbsteilnehmer in den einzelnen Gruppen aufheben.

2.2 Startwiederholungen

Leider kommt es beim F3B-Programm häufig zu Startwiederholungen aufgrund von Behinderungen. Grund dafür ist überwiegend das Hochstartseil, verbunden mit dem fast gleichzeitigen Hochstart aller Startgruppenteilnehmer. Meiner Meinung nach ist der Code Sportiv hier einfach zu grosszügig. Wenn man sich gewissenhaft auf den Hochstart vorbereitet, kann man eine Behinderung durch andere weitgehend ausschliessen. Leider glauben manche Wettbewerbsteilnehmer durch einen Wiederstart irgendwelche Vorteile gegenüber den anderen zu erzielen und provozieren eine Behinderung. Bei der WM in Amay beobachtete ich, dass eine Mannschaft aus dem Nordwesten Europas bei insgesamt 48 (3 x 16) zu vollziehenden Starts 19 (!) Wiederstarts bei der Jury erwirken konnte (was diesem Team jedoch auch nicht viel mehr einbrachte). Zum Vergleich, die österreichische und die deutsche Mannschaft hatten keinen einzigen, durch Behinderung verursachten Wiederstart.

Was kann man jetzt aber machen, wenn bei der GBW einer der Startgruppe beim Flug behindert wird. Leider gibt es bisher noch keine hundertprozentige Lösung. Beim Oktoberfestpokal wurde das Problem, ausgehend von der guten Erfahrung in der Bundesliga, unterschätzt. Der Deutsche Aero-Club hat jetzt für die Bundesliga Sonderbestimmungen herausgegeben, die meiner Meinung nach Wert sind, im Wettbewerbseinsatz erprobt zu werden. Ich möchte sie hier kurz zitieren:

- a) Der Wettbewerbsteilnehmer darf nicht mehrere Startschnüre gleichzeitig auslegen
- b) Der Wettbewerber muss sich sofort nach einer erkannten Behinderung entscheiden, ob er den Flug wiederholen will oder nicht
- c) Bei Startwiederholungen während eines Durchganges sind die Startwiederholer in nicht voll besetzten Gruppen unterzubringen oder in einer oder mehreren neuen Gruppen zusammenzufassen. Wenn dies aus Frequenzgründen nicht möglich ist, fliegen die Startwiederholer nocheinmal mit ihrer Gruppe, wobei für jedes Gruppenmitglied die jeweils bessere Leistung gewertet wird.

Ich hoffe, ich habe Sie überzeugen können, dass die GBW die leistungsgerechtere Wertung ist. Es ist zu hoffen, dass sie sich, wenn die o.a. Probleme in der Praxis gelöst sind, auch international durchsetzen wird und ich persönlich wünsche dem wackeren Team des MSF Rheintal beim nächsten Oktoberfestpokal mehr Glück und hoffe, dass dieser Wettbewerb dann auch die letzten Skeptiker von dem Nutzen der GBW überzeugen wird.

Von all den Mitgliedern des MSFC Rheintal, die mich vom INT. RHEINTALPOKAL her kennen, möchte ich mich auf diesem Weg für ein Jahr verabschieden, da ich beruflich nach USA gehe, und wünsche Ihnen allen eine gute Flugsaison.

Ihr Gert Schröter

Im =RHEINTAL-prop= 5-79 erschien unter dem Titel "Am Tag als der Regen kam" mein Bericht über den Oktoberfestpokal des MC München. Dieser Bericht hatte, wie Sie lesen konnten, eine erfreuliche Reaktion von Gert Schröter zur Folge. Herzlichen Dank für die geleistet "Schreib- und Denkarbeit". Gert Schröter ist ja nicht nur unserem F3B Team als fairer Konkurrent bekannt, sondern als RC-MS Teilnehmer und F3A Punkterichter am INT. RHEINTALPOKAL dem gesamten Club. Er versucht im vorstehenden Artikel in einer ausgezeichneten Darstellung der GBW (Gruppenbezogene Wertung) eine Lanze für dieses System zu brechen, deckt sich aber dabei in der Aufzählung der Problempunkte dieses Systems vollumfänglich mit den bereits von mir zitierten Negativpunkten. Ich persönlich -und auch einige weitere Piloten- sind jedoch im Gegensatz dazu nicht so optimistisch, dass diese Problempunkte zufriedenstellend beseitigt werden können. Bereits in meinem Bericht über den Oktoberfestpokal habe ich ge= sagt, dass ich selbst beim ersten Betrachten der GBW Feuer und Flamme dafür war. Die Zielsetzung selbst ist ja ideal, nur das Leben ist eben real. Ausgiebige Diskussionen, darunter eine halbe Nacht lang mit Mike O'Reilly aus Australien, einigen Teilnehmern des "Hydrowettbewerbes" und eingehende Ueberlegungen zeigen aber auf, dass die GBW mehr Nachteile als Vorteile bringt. Warum?:

1. Sollten FAI-Programme international einheitlich sein und auch nicht jedes Jahr wegen der möglicherweise schlechten Erfahrung einiger Teilnehmer an einem Wettbewerb geändert werden. Es gibt einige Länder auf dem Globus, wo Steckquarze nicht erlaubt sind, die möglichst wechselnde Zusammensetzung der Gruppen also weiter erschwert wird. Wenn sich nun die Experten dieser Klasse absprechen und sämtliche mit der gleichen Frequenz anrücken sind sie

-die Experten, sicher, nicht gegeneinander fliegen zu müssen. Sie fliegen dann in einer Gruppe mit "durchschnittlichen" Piloten, kassieren als Gruppenbeste ihre 1000 Punkte. Das Endergebnis ist dann die Platzierung des Speedfluges. Ob unter diesen Voraussetzungen die CIAM eine Regeländerung vornimmt ist nicht auszuschliessen, aber im Moment unwahrscheinlich.

2. Die GBW bringt nur bei möglichst grossen Gruppen und möglichst vielen Durchgängen -sechs Durchgänge an einem FAI-Bewerb mit 60 Teilnehmern und zwei Tagen ist Wunschdenken- das erwartete Ziel, auch Gert Schröter bestätigt dies in seinem Artikel. Beide Voraussetzungen sind an den Bewerben im verlangten Ausmass nicht realisierbar. Der Faktor "Glück" wird also von der wirklich zufälligen Ebene des Wetters auf eine eher beeinfluss- oder auch manipulierbare Ebene verlagert, da bleibe ich doch lieber beim Wetter.
 - a. Die Anzahl der Durchgänge kann durch das Wetter entscheidend reduziert werden und selbst bei 3-4 Durchgängen, wie sie an FAI- Bewerben geflogen werden ist die statistische Probenzahl zu gering.
 - b. Die Zusammensetzung der Gruppen ist manipulierbar -nicht nur bei der Auslosung. Durch Frequenzabsprachen kann eine Gruppe von Piloten verhindern, gegeneinander fliegen zu müssen. Durch die (sinnvolle) Bestimmung, dass Mitglieder des gleichen Clubs nicht in derselben Gruppe sein sollen (wer hat schon eine Kompanie Helfer zur Verfügung) wird die gegenseitige Konkurrenzierung der Teilnehmer aus einem Club ausgeschlossen. Fünf Spitzenflieger eines Clubs werden beim normalen Ablauf ohne GBW auch gegeneinander verglichen, bei der GBW nicht. Auch eine Computergenerierte Auslosung, wie von Schröter vorgeschlagen, ist durch die erwähnten Fakten beeinflussbar.
 - c. Das kaum befriedigend lösbare Problem der Wiederstarts. Auf der einen Seite werden durch diese "Protestspezialisten" manche Teams zu 3-4 Wiederholstarts en suite gezwungen und die physischen Kräfte der Hilsmannschaften bis an die Grenze beansprucht. Auf der anderen Seite wird durch diese "Manipulationen" dem Veranstalter die sowieso knappe Zeit gestohlen -und damit die Voraussetzung für möglichst viele Durchgänge. Ohne Wiederholstarts wäre z.B. in München letztes Jahr ohne weiteres die Vollendung des zweiten Durchganges möglich gewesen.

Es gäbe noch eine ganze Reihe von Argumenten die gegen die, im Prinzip GUTE, GBW sprechen, aber ich glaube, dass die Argumente in den beiden Stellungnahmen für die nächste Zeit sicher Diskussionsstoff genug sind.

Gert Schröter wünscht der =RHEINTAL-prop=, alle Mitglieder des MSFC RHEINTALS und natürlich WAK einen schönen und erfolgreichen Aufenthalt im Land der unbegrenzten Möglichkeiten und ich bin sicher, dass wir ihn am 14. INT. RHEINTALPOKAL vermissen werden.

AUF WIEDERSEHEN beim 15. INT. RHEINTALPOKAL

WAK

DER PROPELLER --- DAS MITUNTER GEFAEHRLICHE WESEN

Das Propeller mitunter -ausser ihrem erwünschten Wirken als Vortriebsmittel am Flugmodell auch unerwünschte Nebenwirkungen zeigen, musste schon mancher von uns am eigenen Finger erfahren. Ein Unfall, der nur durch das Tragen einer Sonnenbrille glimpflich ausgegangen ist, hat bald Jahrestag. Aus diesem Anlass ein paar Tips -die man aber auch beherzigen sollte. Die US - Firma Top Flite gibt seit einiger Zeit jedem ihrer Propeller ein Merkblatt bei. Sie finden unten das Original und dahinter eine Uebersetzung der wesentlichsten Textstellen.

INSTRUCTION AND WARNING SHEET

HOW TO USE PROPELLERS SAFELY & PROPERLY

The failure to read and follow instructions, abuse or misuse, may result in serious personal injury!

1. For correct propeller size and pitch, follow advice of engine manufacturer or prop chart available free from dealer of Top Flite.
2. Install prop with Curved side facing you. Securely tighten propeller nut, use correct wrench for this purpose.
3. When starting engine, keep spectators away (20 feet or more) and out of path of rotating prop.
4. Keep hands away from prop as much as possible, use "chicken stick" device or electric starter; follow instructions supplied with device.
5. Keep face and body away from path of prop as you start and run engine.
6. Make all engine adjustments from behind rotating prop.
7. To stop engine, cut off fuel supply or follow engine manufacturer's directions. DON'T use hands, fingers or any part of body. DON'T throw anything into a running engine.
8. Discard any props with nicks, scratches, splits or cracks or any sign of wear or damage. Never repair, alter, shave or bend a prop! Normal engine vibration can loosen a prop; inspect and retighten if necessary!
(over)

ADDITIONAL PRECAUTIONS

- A. Use safety glasses when starting or running engine.
- B. Don't run engine in area of loose gravel or sand; prop may throw such material in face or eyes.
- C. **KEEP AWAY FROM PROP:** Loose clothing — shirt sleeves — ties — scarfs or loose objects (pencils, screw drivers) that may fall out of shirt or jacket pockets into prop.
- D. Make certain glow plug clip or connector is secure so that it will not pop off or otherwise get into running prop.
- E. If a spinner is used, be certain its edges do not touch the prop blades.

ADDITIONAL SPECIAL WARNINGS AND INSTRUCTIONS FOR NYLON PROPELLERS

Nylon props are affected by amount of moisture in the air and will become brittle and break if too dry. Since amount of moisture may vary greatly from time of manufacture, do as follows:

1. Boil each propeller in water for 30 minutes before first use. Water should cover the entire prop. Do not cover pot. Let prop stay in water until cool.
2. You can add dye (Rit, etc.) in the water to identify boiled props as against unboiled.
3. After use of prop, remove from engine, wrap in moist cloth, paper towel or rag and store in a water tight plastic bag.

TOP FLITE MODELS, INC.
 Chicago, Ill. 60639

INSTRUKTIONEN- und WARNUNGSBLATT

Wie Propeller sicher und richtig verwendet werden sollen.

Durch Nichtbeachtung dieser Instruktionen können ernsthafte Personenschäden vorkommen.

1. Für die Auswahl des richtigen Propellerdurchmessers und der Steigung befolge die Anweisungen des Motorenherstellers oder benutze die Propellerkarte, die man kostenlos von Top Flite erhält. (Natürlich geben die Kataloge der bei uns gebräuchlichen Modellbaufirmen auch genaue Angaben über die empfohlenen Propeller.)
2. Montiere den Propeller mit der gewölbten Seite in Flugrichtung. Drehe die Propellermutter sicher fest. Benutze dazu einen passenden Schlüssel.
3. Beim Starten und während des Motorlaufes Zuschauer MINDESTENS 6 m entfernt und aus dem Luftschraubenkreis halten. (Stellen Sie sich freiwillig in die Wurfbahn eines Messerwerfers ?)
4. Hände soweit als möglich weg vom Propeller. Benütze einen "Chickenstick" (=Hühnerknochen) oder verwende einen Elektrostarter. Befolge die dabei mitgelieferten Instruktionen.
5. Halte Dein Gesicht und Deinen Körper beim Starten sowie bei laufendem Motor aus dem Luftschraubenkreis heraus.
6. Alle Motoreinstellungen von der Propellerrückseite machen.
7. Um den Motor abzustellen ist die Treibstoffzufuhr zu unterbrechen oder die Motordrossel voll zu schliessen. Benutze nie die Finger oder andere Körperteile dazu. Werfe nie etwas in den laufenden Propeller.
8. Scheide alle Propeller mit schadhafte Stellen oder anderen Abnutzungerscheinungen aus. Mache keine Reparaturen oder Änderungen am Propeller. (Auswuchten ist jedoch sehr zu empfehlen. WAK) Ueberprüfe von Zeit zu Zeit die Propellermutter, die Motorvibration könnte sie gelöst haben.

Zusätzliche Vorsichtsmassnahmen

- A. Benütze Schutzbrillen beim Starten des Motors und bei laufendem Motor.
- B. Lasse den Motor nie in Gegenden mit loser Erdoberfläche oder Sand laufen. Der Propeller könnte das lose Material in Dein Gesicht oder in Deine Augen blasen.
- C. Halte Dich vom Propeller entfernt: Lockere Kleidung oder Objekte (Kugelschreiber, Schraubenzieher) die aus der Jacke fallen können in den Propeller fallen und Dich gefährden.
- D. Vergewissere Dich, dass der Glühkerzenanschluss sicher ist und nicht in den laufenden Propeller fallen kann.

Modellflug von **A bis Z**

.... nicht ganz ernst !

EINZIEHFAHRWERK

Um den Luftwiderstand (s.d.) zu verringern und das Fluggewicht zu erhöhen, wird bei Kunstflugmotormodellen (siehe F3A) -deren Motoren (s.d.) laut Aussage der Piloten sowieso immer zuwenig leisten- das Fahrwerk einziehbar gemacht. Im Gegensatz zu bemannten Flugzeugen, wo das Klemmen der Fahrwerke selten ist aber hin und wieder doch vorkommt- kommt dies im Modellflug häufiger vor. Reaktionsschnelle Piloten ziehen dann die anderen Beinchen auch noch ein und landen im Gras. Schlechten Character (s.d.) haben Fahrwerke, die im Moment des Aufsetzens von selbst einfahren. Um sich dagegen abzusichern, wollen die weltbesten Kunstflugpiloten die Figur Landung bei Wettbewerben nicht mehr bewerten lassen.

F 3 A

Die Königin des Modellfluges -sagen manche-. Wie die richtigen, zum Leidwesen der Hausfrauenblätter im Aussterben begriffenen, Königinnen teuer, aufwendig und anspruchsvoll. Manche (beider Spezies) leben lang, andere stürzen früher (ab). Um ihr richtiges Alter zu verbergen sind beide (meistens) schön lackiert. Als Krönung tragen die einen eine Krone, bei den Modellen heisst diese Motor (s.d.). Die Krone muss viele Karat und der Motor viele Kilowatt (PS sind verboten) haben. Der Umgang mit beiden erfordert langjähriges Training und wird immer von vielen Leuten beobachtet.

GLÜHZÜNDER

Bei den Modellmotoren kennt man neben den Dieselmotoren (s.d) noch die Gattung der Glühzündermotore. Diese sind heute wohl die verbreitetste Modellmotorenart. Die Zündung des Treibstoffgemisches erfolgt dabei durch die Glühwendel der Glühkerze. Zum Startvorgang muss diese durch eine extern angelegte Spannung vorgeglüht werden und hält dann beim Motorlauf durch die Verbrennungsvorgänge die Glühtemperatur selbst.

Wissen Sie, dass

.... nicht nur bei unseren Kunstflugpiloten das Bugfahrwerk nicht ausfährt. Ende August 1979 setzte eine C 5 A "Galaxy" der US - Air Force nach einem Notruf auf einen inzwischen gelegten Schaumteppich am Frankfurter Flughafen sicher auf dem Hauptfahrwerk auf. Der Pilot konnte seine Maschine bis kurz vor dem Stillstand "die Nase hoch" halten um sie dann weich in das Schaumbad zu senken. (Hat der Pilot diese Technik von Power-Charly gelernt ?) (ÖLP 1/80)

.... nun nach der im =RHEINTAL-prop= 5-79 gemeldeten Inbetriebnahme von lautlosen Elektromotorrädern nun auch solche mit Explosionstreibling im Anrollen sind.

.... im Lande der aufgehenden Sonne ein Magnetschwebezug -wenn auch unbesetzt- auf einer Versuchsstrecke eine Geschwindigkeit von 504 km/h erreichte. Anfang 1979 war diese Geschwindigkeit noch 347 km/h (siehe =RHEINTAL-prop= 1-79). Sollte diese neue Rekordgeschwindigkeit in den Alltagsbetrieb kommen, hat der Mittelstreckenflugverkehr ausgedient.

.... die Münchner spezielle Monatsnamen verwenden. Sie heissen: Januar, Fasching, Salvator, Abrüll, Maibock, Juni, Durst, Urlaub, Oktoberfest(-pokal), Nebel und Festbier.

.... der ehemalige Chef - Hofpilot des Ex - Schah von Persien nun Pilot bei "Montana Austria", dem rot-weiss-roten Langstrecken-carrier ist während Ex - Formel I Star Niki Lauda wiederum zum Hof - Piloten -neben Taxiflug Seewald aus Hohenems natürlich- von Bruno Kreisky avancierte.

Drucksache



FIRMA
GERD KIRCHERT
MODELLBAU
LINZERSTRASSE 65
1140 WIEN

*Modellsportflieger-Club
Rheintal
Dornbirn*