



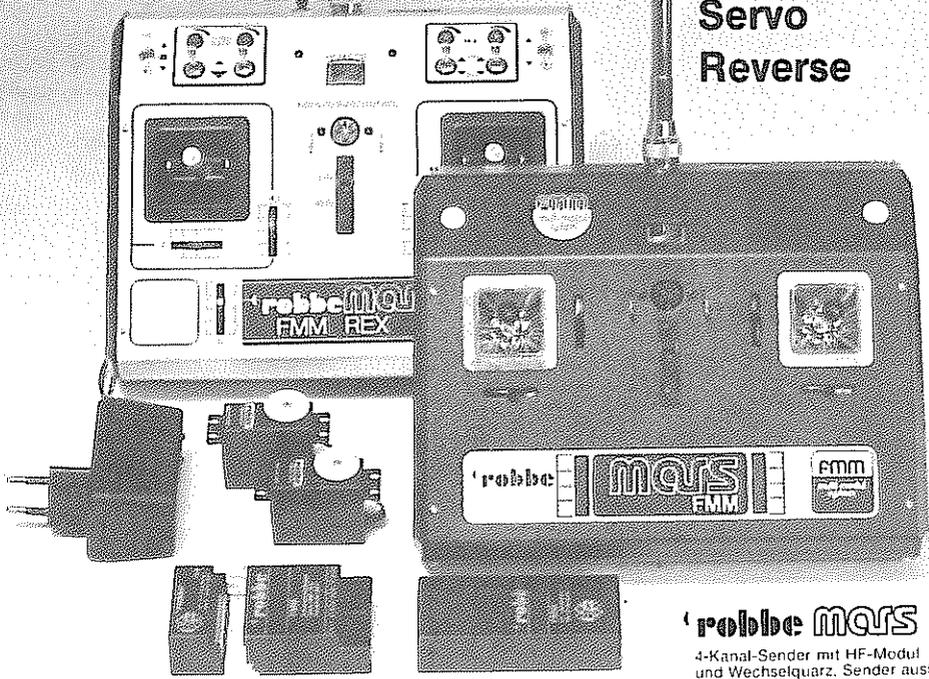
*Flugpionier Dr. hc. Ing Igo Etrich mit dem von Hans Niederwimmer gebauten Modell der ETRICH TAUBE und der ebenfalls von Hans Niederwimmer geschaffenen Etrich-Medaille anlässlich seines 85. Geburtstages*

# österr. modell- flugnachrichten

# ← robbe

## MARS FMM FMM REX <sup>♠</sup>

Programmierbar · Multi-Modultechnik  
Servo  
Reverse



Der Super-Preisschläger **robbe MARS -FMM-Junior**  
(Empfänger nicht modulliert, mit Ladekabel, sonst wie Mars)

Die entscheidenden Vorteile:  
**robbe MARS FMM REX** <sup>♠</sup>

8-Kanal-Sender (16 Funktionen) mit HF-Modul, Wechselquarz, 8-Kanal-Empfänger mit tauschbarem HF-Modul\* und Quarz-Rate eingebaut (austauschbar gegen PSW oder VTR), Servo-Reserve, Funktionswahl, Servo-Direct-Control und Zubehör, HF-Abstrahlungs- und Akku-Kontrolle, Präzisionssteuerknüppel, 2 Servo S 161, mit Akkus und Lader

\*HF-Wechsel-Module sind in 27, 35 und 40 MHz lieferbar (72 MHz nur für Export).

**robbe MARS FMM**

4-Kanal-Sender mit HF-Modul und Wechselquarz. Sender ausbaubar durch HF-Schalt- und Propmodule bis auf 8 Kanäle (16 Funktionen), 8-Kanal-Empfänger mit HF-Modul und Wechselquarz, Servo-Reserve, Funktionswahl durch Umstecken der Stecker, Direct-Servo-Control, mit Akku Ladegerät, 1 Servo und Zubehör

← **robbe**

Fernsteueranlagen in professioneller Technik in sehr günstigem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Weitere Informationen im neuen großen robbe-Katalog  
— bei ihrem robbe-Fachhandler

Liebe Flugsportfreunde !

Nun sind wir schon mitten drin im neuen Jahr. Viele von Euch werden die Winterzeit dazu verwenden, neue Modelle zu bauen oder ihre alten wieder auf Hochglanz zu bringen.

Ich möchte mich für die vielen Weihnachts- und Neujahrsgrüße, die ich von Euch erhalten habe recht herzlich bedanken. Habt bitte Verständnis dafür, wenn ich nicht alle einzeln beantworten konnte. Ich möchte das auf diesem Weg tun und sagen, daß ich mich über jeden einzelnen Gruß aufrichtig gefreut habe. Danke !

Das vergangene Jahr hat uns viel Freude und Erfolge gebracht, aber auch so manche Enttäuschung. Für das heurige Jahr muß es daher heißen: Nun erst recht ! Für die, die vom Pech verfolgt waren und erst jene, die besondere Erfolge hatten. Ich meine da vor allem unsere Weltmeister. So schön dieser Erfolg auch ist, er verpflichtet ! Ausruhen gilt nicht, denn das "Volk" will weitere Taten sehen !

In diesem Jahr müssen sich sowohl unsere Fesselflieger als auch die Frei- und Magnetflieger bei der Weltmeister- und den Europameisterschaften neuerlich bewähren. Aber auch national ist viel los, das beweisen die vielen Staatsmeister- und Landesmeisterschaften und die nat. und intern. Wettbewerbe. Ein heißes Jahr 1980 also !

Aber auch ein anderes Thema möchte ich heute noch einmal ansprechen: unseren "prop" ! Bisher versuchten wir prop aus freiwilligen Spenden der Mitglieder also auch durch Inserate zu finanzieren. Leider nicht mit dem erwarteten Erfolg. Wenn auch eine ganze Anzahl ihre Solidarität bewiesen und oft beachtliche Spenden überwiesen, gibt es auf der anderen Seite immer noch Modellflieger, die auf einem Ohr diesbezüglich taub sind. In der Endabrechnung ergab das dann natürlich immerwieder ein Minus, welches auf die Dauer nicht verdaut werden kann. Wenn manche große Firmen wohl in Österreich ihre Waren verkaufen, aber in der einzigen Modellflugzeitung nicht inserieren, so ist das eine Sache, worauf sich jeder selbst seinen Reim machen soll.

Es gibt wohl kaum ein Wochenende, an dem ich nicht irgendwo bei einem Wettbewerb zugegen bin. Und überall wo ich so herumgefragt habe, hat man prop für gut befunden.

Nur mit dem Inkasso war man nicht immer einverstanden. "Du machst Dir damit soviel Arbeit und bettelst dann in jeder Nummer um Spenden. Schlag' doch die paar Schilling zum Mitgliedsbeitrag dazu und Du bist die Sorgen los".

Diese und ähnliche Meinungen konnte ich des öfteren hören. Nun kann man natürlich nicht so mir nix - dir nix den Mitgliedsbeitrag erhöhen, doch habe ich bei der letzten SLS den Antrag gestellt, zusätzlich zum Mitgliedsbeitrag S 30,- für prop mit dem Zehlschein einzuheben. Wir haben uns die Beratung darüber bestimmt nicht leicht gemacht und den einstimmigen Beschluß gefaßt ab diesem Jahr für prop S 30,- pro Mitglied einzuheben. Da aber aus organisatorischen Gründen im heurigen Jahr das Inkasso mittels Beitrags-Zahlkarte nicht mehr möglich ist, ersuche ich die Vereinsobmänner, dieses Inkasso 1980 für uns ausnahmsweise zu übernehmen. Ich werde aber allen Vereinsobmännern diesbezüglich noch persönlich schreiben. Ich bitte um Verständnis dafür.

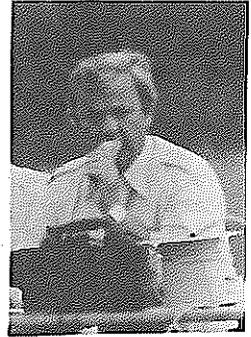
Aber kaum beschlossen, gab es schon einige Gegenstimmen. "Wir zahlen nichts, wenn wir nicht wissen, was mit unserem Geld geschieht". Nun weiß ich zwar nicht, was das eine mit dem anderen zu tun hat, doch erkläre ich mich gerne bereit, sofern man es will, bei Vereinsversammlungen Rede und Antwort zu stehen. Ihr werdet staunen, was der Modellflug direkt und indirekt bekommt, und das für S 150,-. Ein Vielfaches davon ! Ich bin allerdings aber noch der Meinung, daß der Aero Club keine Melkkuh sein soll. Seit 33 Jahren bin ich nun beim Aero Club und habe meine Mitgliedschaft immer so verstanden, daß ich in einer Interessengemeinschaft Gleichgesinnter (gleicher Spinner) angehöre und diese meine Familie ist. Muß man denn, wenn man Freunde haben will unbedingt für diese Freundschaft eine Gegenleistung fordern ?

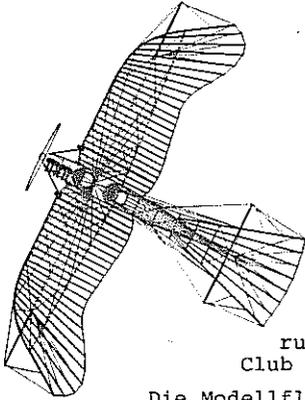
Wollen wir den Jahresbeginn doch zum Anlaß nehmen unsere gemeinsamen Interessen, unsere Zusammengehörigkeit wieder unter Beweis zu stellen.

In diesem Sinne alles Gute für 1980  
und herzliche Grüße

Euer

Edwin Kirtt





# Zum 100. Geburtstag Igo Etrich's

Am 20. Dezember 1979 fand in Salzburg anlässlich des 100. Geburtstages des Flugpioniers, Igo Etrich, eine würdige Feier und Ehrung durch Stadt und Land Salzburg und den Ö.Ae. Club statt.

Die Modellflieger waren durch die Landessektionsleiter von Salzburg und Tirol, Niederwimmer und Selg, vertreten. Es war auch das Modell der Etrich-Taube zu sehen, welches naturgetreu von Hans Niederwimmer nachgebaut wurde. Österreichs größtes Modellflugzentrum in Kraiwiesen ist nach dem Flugpionier benannt. Die Modellflieger waren es, welche als einzige Sparte durch die Schaffung der Igo-Etrich-Medaille des verdienten Flugpioniers gedachten. Hans Niederwimmer war der Schöpfer dieser Medaille, die nun schon über 15 Jahre beim INTERNATIONALEN IGO-ETRICH-WANDERPOKALFLIEGEN eine begehrte Trophäe ist. Zu dieser Veranstaltung kommen die Modellflieger aus aller Welt immerwieder gerne. Aber auch als Anerkennungsmedaille in Gold-Silber und Bronze, für besondere Leistungen um den Salzburger Flugmodellsport, ist diese Medaille sehr beliebt, die gemeinsam mit einer geschmackvollen Urkunde verliehen wird.

Die ETRICH - TAUBE war eines der erfolgreichsten Flugzeuge ihrer Zeit, wurde vielfach nachgebaut und nachgeahmt und ihre Bezeichnung war vor dem 1. Weltkrieg in Österreich-Ungarn und Deutschland geradezu ein Synonym für Flugzeug.

Nach 1944 wurde Igo Etrich von der Technischen Hochschule Wien der Dr.ing. h.c. verliehen und galt dann lange als verschollen.

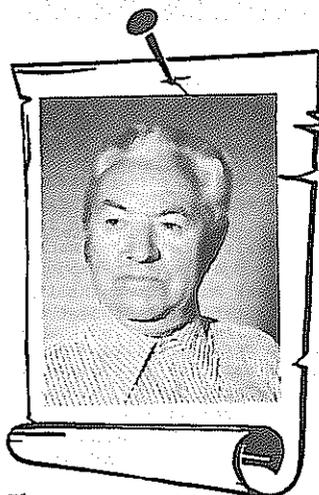
Der Salzburger Ö.Ae.C.-Präsident, Hans Wolf, entdeckte ihn wieder in Freilassing /BRD.

Dr.ing.h.c. Igo Etrich, wurde vielfach geehrt. In Wiener Neustadt wurde eine Wohnhausanlage nach ihm benannt und es wurde ihm auch der Ehrenring der Stadt Wiener Neustadt verliehen. Aber auch so manche Straße im Bundesgebiet wurde nach Igo Etrich benannt.

Igo Etrich liegt in Salzburg begraben, doch die Modellflieger gedenken dieses großen, österreichischen Flugpioniers bei den vielen Wettbewerben im

DR.ING.H.C. IGO ETRICH - KRAIWIESEN

# Sepp Pfisterer ein Siebziger



Einer unserer Ältesten wurde 70 Jahre alt.

Sepp PFISTERER, wer kennt ihn nicht, den Landessektionsleiter des Burgenlandes, den langjährigen Freiflugreferenten und Wettbewerbsleiter von vielen internationalen Wettbewerben, davon 3 Weltmeisterschaften, viele Staatsmeisterschaften und Landesmeisterschaften. Wer kennt "Sepp-Pfi" nicht, den manchmal brummigen Funktionär, dem der Modellflug über alles ging ??

" Geboren wurde ich am 29.November 1909.

Schon im Herbst 1918 saß ich zum erstenmal in einem Flugzeug. Es war ein Militär-Doppeldecker, welcher bei der ÖFAC in Wiener Neustadt gebaut wurde. Mein Vater war damals als Bewacher der Maschinen (bei der Volkswehr) eingesetzt, kurz nach dem Zusammenbruch der Monarchie.

Nach Beendigung meiner Lehrzeit als Tischler machte ich bereits die ersten Gehversuche im Flugmodellbau und kam mit den damals schon bekannten Modellbauern, Wastel und Prof.Dorn zusammen. Das war 1929.

Aber so richtig los ging's erst, als ich 1953 im damaligen Union Modellbauclub Baden landete und Mitglied im Österr.Aero Club wurde. Ich flog dort sehr bald die Modellflug-Leistungsprüfungen A, B und C und nahm bereits an vielen Wettbewerben in Seyring, Aspern und Vöslau teil.

Am 2.Juni 1957 flog ich während einer Staatsmeisterschaft den 1.österr.Modellflugrekord in der Klasse A 2 - Segler, mit einem Dauerflug von 1 Stunde 51 Minuten. Dieser Rekord besteht heute noch !

Seit 1960 bin ich beim MBC-Ikarus,Eisenstadt und flog dort meine Silber-C Nr. 43. 1961 wurde ich Landesmeister in der Klasse A 2.

Sehr oft war ich am nahen Flugplatz Wiener Neustadt als Wettbewerbsleiter bei Freiflugwettbewerben tätig und wenn Not am Mann war, war ich immer zugegen.

Während meiner Amtszeit als Freiflugreferent begleitete ich die österr.Freiflug-Nationalmannschaft bei vielen Welt- und Europameisterschaften als Mannschaftsführer, die zu dieser Zeit sehr viele Weltmeister- und Europameistertitel in der Einzel- und Mannschaftswertung errang.

Und trotz meiner nun 70 Jahre, der Modellflug hat mich jung erhalten ! "

Wir waren alle betroffen, als uns "Sepp-Pfi" bei der letzten SLS im Dezember mitteilte, daß er aus Altersgründen seine Funktionen zurücklege. Das kam für uns so überraschend und er war immer so unter uns, daß wir nichteinmal an seinen 70.Geburtstag dachten.

Lieber Sepp, wir wünschen Dir zu Deinem Geburtstag alles erdenklich Gute und danken Dir für die vielen Jahre, die Du dem Modellflug als Funktionär zu Verfügung gestellt hast. Wir hoffen, daß wir Dich noch viele Jahre wie bisher auf den Flugplätzen finden werden.

# bundessektion

Bundessektionsleiter Edwin Krill

Am 15./16. Dezember 1979 fand in Eugendorf/Sbg. die Sektionsleitersitzung statt, bei der das Programm für 1980 und verschiedene andere Punkte beraten und beschlossen wurden.

Hier ein Auszug aus dem Protokoll :

BSL Krill bringt einen Kurzbericht über das abgelaufene Vereinsjahr und berichtet über die Schwierigkeiten, die auf finanziellem Gebiet durch die Beschickung der großen Weltmeisterschaften in Kalifornien und Südafrika entstanden sind. Durch das Nichteinhalten bereits gemachter finanzieller Zusagen einiger Firmen, ist das Modellflugbudget weit überzogen worden. Der Bundesvorstand des Ö.Ae.C. hat aus diesem Grund einer Budgetüberschreitung von S 25.000,- zugestimmt. Außerdem wurde aus dem Solidaritätsfond das Budget um 50.000,- aufgestockt.

Eine von der Modellflugsekretärin, Fräulein Kluc, ausgearbeitete Statistik zeigt deutlich auf, daß im abgelaufenen Jahr weniger Auslandsstart erfolgten als im vergangenen Jahr. Das ist vielleicht darauf zurückzuführen, daß nicht alle Auslandsstart gemeldet wurden.

Es wird daher nochmals und eindringlich darauf hingewiesen, daß grundsätzlich alle Auslandsstarts der Bundessektion gemeldet werden müssen. Außerdem ist nach erfolgter Teilnahme an ausländischen Wettbewerben eine Meldung der Plazierung an die Bundessektion zu erstatten. Nichtbefolgung dieser Bestimmung zieht Sanktionen lt. MSO nach sich.

ONF - ANGELEGENHEITEN siehe eigenen Bericht der ONF !

Bericht über die CIAM-Sitzung in Paris siehe eigenen Bericht !

## MSO

Sportliche Beratungen, Regeländerungen und Beschlüsse:  
NEUAUFLAGE DER MODELLSPORTORDNUNG

Als einer der wichtigsten Beschlüsse der Sektionsleitersitzung ist die Neuaufgabe der MSO anzusehen, die u.a. vorsieht, daß analog des SPORTING CODE der CIAM bzw. FAI sämtliche Bestimmungen für 4 Jahre "eingefroren" werden. Um einen Gleichlauf mit dem SC zu erreichen - der ja bekanntlich bereits ein Jahr in Gültigkeit ist - wird die MSO in dieser Periode für 3 Jahre, also bis Ende 1983 eingefroren.

In dieser Zeit dürfen also keine Regeln geändert werden, es sei denn, die geplanten Änderungen betreffen (analog dem SC) den Umweltschutz oder die Sicherheit.

Die MSO ist z.Zt. in Arbeit und wird anfangs März (hoffentlich) erhältlich sein. Dieser Beschluß wurde einstimmig gefaßt und es werden die in der Dezembersitzung beschlossenen Änderungen bereits verarbeitet sein.

Bei der SLS beschlossene Änderungen :

### RC IV

Keine Begrenzung der Spannweite. Bis 3 m bleibt die Hubraumbegrenzung der Motoren (1 kg/cm<sup>3</sup>) bestehen. Über 3 m Spannweite ist ein Hubraum bis max. 5 cm<sup>3</sup> erlaubt.

### RC III

Die Änderung der Figur 4, die bereits im April 1979 beschlossen wurde, tritt mit 1.1.80 in Kraft.

### RC/MS

Es werden nurmehr Motoren bis max. 2,0 cm<sup>3</sup> zugelassen. Sämtliche Motoren müssen mit handelsüblichen Schalldämpfern ausgerüstet sein.

### RC/H (F3 F)

Ab 1.1.80 gibt es zwei Hangflugprogramme zur Auswahl:  
Programm A - 1000 m - Fliegen  
Programm B - Zeitfliegen

Für Landungen außerhalb des Landefeldes werden 30 Strafsekunden abgezogen.

Für Staatsmeisterschaften ist nur das Programm A zugelassen.

### RC/HC

Nach Punkt 5.8.5. der MSO hat sich der Pilot nun zweimal um 360° zu drehen. Dies wurde bereits bei der letzten Staatsmeisterschaft praktiziert und anerkannt.

### F3/B

Jeder Pilot darf drei Helfer haben.

In Punkt 5.3.2.3. MSO wird die Rahmen- bzw. Gesamtzeit auf 9 Minuten erhöht. In Punkt 5.3.2.5. wird die Gesamtzeit auf 4 Minuten herabgesetzt.

Alle Punkte die Motorsegler betreffen sind zu streichen.

Bei Staatsmeisterschaften ist ab 1.1.80 eine dreiköpfige nationale Jury zu bilden, deren Mitglieder aus verschiedenen Bundesländern sein sollen. Der Vorsitzende soll ein CNF-Delegierter bzw. der Fachreferent der betreffenden Kategorie sein (2.2.3.).

Die Delegierungskosten trägt der Veranstalter.

## MODELLFLUGPROFUNGEN

Das MODELLFLUG-LEISTUNGSABZEICHEN Silber-C kann nun wie die Gold-C durch Wettbewerbspunkte erfolgen werden.

Nach dem gültigen Punktemodus sind zur Erwerbung 5 Punkte erforderlich.

### Weitere Beschlüsse:

Der HERIBERT KARGL - WANDERPOKAL wurde für 1978/79 in der Klasse RC IV vergeben. Gewinner ist Helmut Kirsch, ÖMV-St.Veit/Glan.

In sämtlichen Modellflugkategorien sollen auf Initiative der einzelnen Fachreferenten analog den Subkommissionen der CIAM - UNTERKOMMISSIONEN - gebildet werden. Sie sollen mindestens einmal jährlich tagen. Bei den Staatsmeisterschaften könnte sich eine gute Sitzungsmöglichkeit ergeben.

### MODELLFLUGNACHRICHTEN "prop" (siehe auch Leitartikel !)

Es war geplant, ab 1980 die Umschlagseiten von "prop" im 4-Farbendruck herzustellen. Dies hätte allerdings eine Erhöhung der Druckkosten von über 100% ausgemacht, sodaß dieses Vorhaben leider nicht realisiert werden kann.

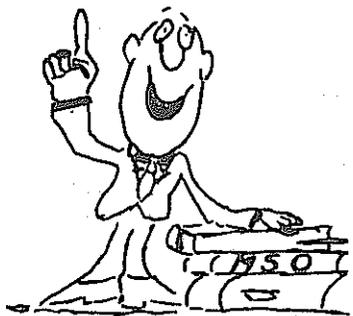
Trotz der eingegangenen "freiwilligen" Spenden (leider hatten nicht alle Modellflieger freiwillig gespendet) und der eingegangenen Inseratengebühren, konnten im abgelaufenen Jahr die Druckkosten nicht gedeckt werden. Es wurde daher bei der Sektionsleitersitzung der einstimmige Beschluß gefaßt, von jedem Mitglied pro Jahr einen Betrag von S 30,- für "prop" einzuheben. Dieser Betrag wird in Zukunft gemeinsam mit dem Ö.Ae.C.-Beitrag eingehoben werden. Da dies aber in diesem Jahr nicht mehr organisatorisch möglich ist, werden die Vereinsobmänner gebeten werden, den Betrag von S 30,- für "prop" von ihren Mitgliedern einzuheben und der Bundessektion zu überweisen. Ein eigenes Rundschreiben ergeht noch an alle Vereinsobmänner.

Der Ö.Ae.C. hat für 1980 eine neue Modellflug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen, die wesentlich günstigere Deckungssummen als bisher aufweist.

Einen ausführlichen Bericht darüber bringt in dieser Nummer des "prop" der zum Versicherungsbearbeiter für Modellflug gewählte Fachreferent für Scale, Dr.Helmut Schneider

## MODELLFLUGWETTBEWERBE 1980

Die Termine der Weltmeisterschaften 1980, Nationalmannschaften und die Termine der int.Wettbewerbe in Österreich sowie der Staatsmeisterschaften siehe folgende Seiten :



## O N F

Robert Grillmeier

Im abgelaufenen Jahr wurden von der ONF folgende Prüfungen bestätigt:  
45 Silber-C, 8 Gold-C, 1 Gold-C + 1 Diamant, 1 Gold-C + 2 Diamanten.

Ausgetragen wurden :

- 40 Landesmeisterschaften
- 15 Nationale Wettbewerbe
- 7 Nationale Wettbewerbe mit intern. Beteiligung
- 3 Internationale Wettbewerbe
- 3 Staatsmeisterschaften

Keine Gold-C - Punkte gibt es für das Krappfeld-Pokalfliegen in der Klasse RC III vom 15. September 1979.

DIE LEISTUNGSPRÜFERLIZENZEN MÜSSEN BIS 31. MÄRZ 1980 VERLÄNGERT WERDEN!

Folgende Leistungsprüferlizenzen bzw. -stempel werden eingezogen:  
Nr. 108 Johann Brabetz, Nr. 186 Rudolf Polzhofer, Nr. 76 Rainer Walda und Nr. 109 Josef Rauchenecker.

Die angeführten Leistungsprüfer müssen ihren Leistungsprüferstempel der Bundessektion zurückstellen und dürfen 1980 keine Prüfungen mehr abnehmen.

Zur besonderen Beachtung: Wenn Nationale Wettbewerbe und Landesmeisterschaften in einem Wettbewerb geflogen werden, wird jeweils nur ein Punkt für Prüfungen anerkannt !

Die Staatsmeisterschaft in der Klasse RC/H von 1979 wird wegen der witterungsbedingten Probleme und der Nichteinhaltung des festgelegten Teilnehmerlimits im Jahre 1980 (siehe Terminkalender) wiederholt.

### SPORTLIZENZEN FÜR 1980

In prop 6/79 wurde bereits auf die neue Form der Sportlizenzen für 1980 hingewiesen. Dazu erfuhren wir nun vom Ö.Ae.C., daß noch eine größere Menge der bisherigen Erlagscheine vorhanden sind und diese voererst aufgebraucht werden müssen.

Es wurden nun die neuen Sportlizenzen als separate Karten zusammen mit dem Erlagschein für 1980 zum Versand gebracht und sind bei den Vereinsobmännern zu beheben.

Zur Teilnahme an internationalen Wettbewerben sowie zur Einreichung von nationalen und internationalen Rekorden muß die neue Sportlizenz 1980 vorgewiesen werden. Die Sportlizenz ist nur gültig, wenn sie mit der Unterschrift des Inhabers und der FAI-Jahresmarke versehen ist, welche über die Landesverbände zum einheitlichen Preis von S 30,- zur Ausgabe gelangt. Es wird besonders darauf hingewiesen, die Sportlizenzen und die FAI-Jahresmarken **r e c h t z e i t i g** zu besorgen.

Für Staatsmeisterschaften und Landesmeisterschaften ist keine eigene Sportlizenz erforderlich.



## VERSICHERUNG

# das nicht mehr unbekannte Wesen

von Dr. Helmut Schneider

Die Richtlinien dieser Überschrift hängen allerdings davon ab, ob mein Artikel in prop 4/79, Seite 17, gelesen und im Gedächtnis behalten wurde. Zum näheren Verständnis meiner heutigen Ausführungen wäre es daher angezeigt, diesen Artikel nochmals zu lesen.

Wie angekündigt, hat der Ö.Ae.C. für die Modellflieger einen neuen Versicherungsvertrag abgeschlossen, der für uns wesentlich günstiger ist als der bisherige.

Schreck laß' nach: wir brauchen keinen höheren Ae.C.-Beitrag zu bezahlen. Obwohl die Prämie natürlich höher ist, war dies deshalb möglich, weil nunmehr die Modellflieger aus der Unfallversicherung herausgenommen wurden.

Anspruchsberechtigt aus der neuen Haftpflichtversicherung sind seit 1. Jänner 1980 auch jene Modellflieger, die ein Flugmodell über 5 kg bis maximal 20 kg fliegen.

Die Deckungssummen betragen nunmehr

- 1,5 Mio. Schilling für die Einzelperson
- 4,5 Mio. Schilling für das Personenschadenereignis
- 1,0 Mio. Schilling für Sachschäden

Der Selbstbehalt bleibt bei S 1.000,-- .

Der Vorgang bei einer Schadensmeldung bleibt so, wie in prop 4/79 beschrieben.

In der Zeit seit meinem ersten Artikel wurde ich mit vielen Fragen - theoretischer als auch praktischer Natur - konfrontiert.

Ich werde daher einige Fragen generell beantworten :

- Die Versicherung deckt natürlich auch Flurschäden, die nicht durch das Modell sondern durch den Modellflieger beim Betreten von Feldern beim Suchen oder Bergen eines Modells entstanden sind.  
Das gilt natürlich auch für den Rückholddienst der Modelle von Freifliegern.
- Bei Beschädigung eines Modells durch ein anderes Modell ist die Verschuldensfrage zu klären.
- Wurde z.B. ein Modell ordnungsgemäß abgestellt und durch ein landendes Modell beschädigt, so ist der Eigentümer des abgestellten Modells anspruchsberechtigt.

- O Wurde das Modell nicht ordnungsgemäß abgestellt, z.B. zu nahe oder gar im Landefeld, dann liegt zumindest geteiltes Verschulden vor. Das heißt, daß jeder der beiden Modellflieger soviel von seinem Schaden ersetzt erhält, als ihm anteilmäßig kein Verschulden trifft.
- O Geteiltes Verschulden wird meistens beim Zusammenstoß zweier Flugmodelle in der Luft vorliegen.
- O ACHTUNG: Geteiltes Verschulden bedeutet, daß beide Modellflieger der Selbstbehalt trifft.

Weitere Fragen beantworte ich gerne persönlich.

Soweit über die neue Haftpflichtversicherung. Ausdrücklich erinnern möchte ich daran, daß der Mitgliedsbeitrag bis 31.März bezahlt sein muß, sonst besteht **k e i n** Versicherungsschutz.

Nun noch etwas **g a n z N e u e s** :

Es wurde auch eine VEREINS - HAFTPFLICHTVERSICHERUNG abgeschlossen. Diese schützt die Organe eines Vereins, wenn ein Schaden durch Nachlässigkeit eines oder mehrerer Organe des Vereins eingetreten ist. Unter **O r g a n e** sind die Vorstandsmitglieder aber auch durch Vorstandsbeschuß mit bestimmten Aufgaben betraute Mitglieder zu verstehen.

Als Beispiele können folgende Fälle angeführt werden :

Der Schaden ist entstanden :

- O weil keine Flugplatzordnung beschlossen wurde,
- O bei einem Wettbewerb keine Absperrungen errichtet wurden oder diese zu nahe oder unzureichend gesetzt wurden,
- O der Verantwortliche am Flugplatz nicht auf die Einhaltung der Flugplatzordnung geachtet hat
- O u.s.w., u.s.w. ....

Die Versicherungssummen betragen hier

S	300.000	für die Einzelperson
S	1,200.000	für das Personenschadenereignis
S	120.000	für Sachschäden

Es besteht **k e i n** Selbstbehalt.

Somit hat sich wahrscheinlich die Notwendigkeit einer Zusatzversicherung erübrigt. Sollte dennoch von einer gewissen Zahl von Modellfliegern der Wunsch nach einer solchen vorgebracht werden, wäre die Versicherung bereit eine entsprechende Versicherungstypen zu schaffen.

In diesem Zusammenhang möchte ich vor der Hausratsversicherung warnen. Die Versicherungsvertreter geben zwar an, daß dadurch Schäden, die von Modellflugzeugen verursacht wurden gedeckt seien, im Ernstfall aber wird es oft eine Enttäuschung geben.

Schließlich ist zu erwähnen, daß theoretisch die Möglichkeit bestünde, die Modellflieger wieder in die Unfallversicherung einzugliedern. Die Deckungssummen sind die gleichen, nämlich S 60.000,-- für Tod oder Invalidität geblieben, die Leistung wurde aber verbessert, sodaß nicht nur Unfälle im Flugsport sondern ganz allgemein alle Unfälle Versicherungsschutz genießen. Allerdings wäre dann ein zusätzlicher Beitrag von S 60,-- zu bezahlen.

Zum Schluß möchte ich nun mein Anbot wiederholen, etwaige Fragen zu beantworten.

Und hier nochmals meine Adresse : Dr. Helmut Schneider

Reisnerstraße 12  
1030 W I E N

Telefon 73 48 652 - Wien

allerdings nur Donnerstag und Freitag ab 18,00 Uhr

Ab März 1980 ist "ER" wieder da !

ÖSTERREICHS GRÖSSTER MODELBAUKATALOG

mit allen Neuheiten - Nürnberg 1980  
Superpreise  
viele Überraschungen  
und der brandheißen Sonderliste

EIN "MUSS" FÜR JEDEN MODELBAUER !

Sollten Sie "IHN" noch nicht haben-  
sodest sofort anfordern !



**EINER MUSS EBEN DER BESTE SEIN . . .**

RIESENAUSWAHL — MINIPREISE — EINTAUSCH  
TEILZAHLUNG — BESTE BERATUNG

A-8530 DEUTSCHLANDSBERG  
Hauptplatz 9 — Tel. (03462) 25 41



# Bericht von der CIAM

Bundessektionsleiter Edwin Krill

Vom 29.-30. November 1979 fand wie alle Jahre in Paris die CIAM-Tagung der FAI statt, es war die bisher Größte Tagung.

Die Tagesordnung hatte 17 Tagesordnungspunkte und das Vorbereitungspapier alleine hatte einen Umfang von nicht weniger als 60 Schreibmaschinenseiten. Alle diese Punkte sollten in knapp 2 Tagen abgehandelt und entsprechende Beschlüsse gefaßt werden.

Es kamen die Delegierten und Beobachter aus 30 Ländern, wobei die USA 9, England 8, Belgien 6, Frankreich 5 und die Schweiz 4 Teilnehmer hatten. Die meisten Länder waren mit 2 oder 1 Person vertreten. Insgesamt nahmen 73 Personen an dieser Tagung teil. Aus Österreich war außer mir noch der Fachreferent F3 B, Fridolin Fritz, anwesend, der die Tagung auf eigene Kosten besuchte, um einige wichtige Punkte in der Kategorie F3 B mitzuberaten.

Wie schwerfällig so eine Tagung mit so vielen Teilnehmern und einer solchen umfangreichen Tagesordnung ist, liegt auf der Hand. Zwar tagen die einzelnen Unterkommissionen getrennt, doch die Beschlußfassung erfolgt in der Plenarsitzung und das ist eine ganz umständliche und oft deprimierende Angelegenheit. Es ist unmöglich, alles richtig mitzubekommen und mit Spannung wird dann immer das Protokoll der Sitzung erwartet. Es gibt dann immer einige Ungereimtheiten, aber das ist wohl gar nicht anders möglich.

Inzwischen ist das Protokoll bei uns eingelangt.

## CIAM -Plenary Meeting, 29./30. November 1979

Vorsitzender: Mr. Sandy Pimenoff - Finnland

- I Das Protokoll vom Plenary Meeting 1978 wurde ohne Verbesserungen und Ergänzungen aufgenommen.
- II Es wurden bei der Wahl die selben Funktionäre wie 1979 für 1980 gewählt, ausgenommen: 1.VP Saffek (CSSR), 2.VP Bovo (Italien), 3.VP Freebry (U.K.). Änderungen bei den Vorsitzenden der SC: Spacemodels - Kuhn (USA), Edukation-Dilly (NZ). Der bisherige 1.VP J.Clemens (USA) mußte diese Funktion sowie den Vorsitz in der SC Edukation zurücklegen, da er nicht offizieller Delegierter seines Landes ist. Bisher hatte danach niemand gefragt. Offen ist nun, was mit dem Präsidenten der CIAM, Pimenoff, ist, der auch kein offizieller Delegierter seines Landes ist.
- III Es wurde beschlossen ab sofort auch den ersten 3 Teams bei Weltmeisterschaften Diplome der FAI zu verleihen.
- IV Ein neues technisches committee für Lärmreduzierung wurde beschlossen. Vorsitzender ist Mr. F.Nenin (Belgien).
- V Die CIAM bekräftigt, daß keine Regeländerungen 8 Monate vor einer Weltmeisterschaft durchgeführt werden soll, obwohl das in der Möglichkeit des CIAMbüros läge, sofern es sich um wichtige (!) Belange handeln würde.
- VI Die DDR-Nominierung für die erste Vergabe des "Alphonse Penaud- Modellflug-Diploms" wurde gutgeheißen und wird der FAI-Generalkonferenz zur Bestätigung vorgelegt werden. Ebenso werden die beantragten Ergänzungsbestimmungen der Generalkonferenz vorgelegt.

- VII Es wurde beschlossen, daß Angebote zur Durchführung von Welt- und Europa-meisterschaften mindestens bis zu der dem Termin vorausgehenden CIAM-Sitzung eingereicht werden müssen.
- VIII Die Details des Team-Racing-Ablaufes und ein Team-racing Führer wurden angenommen.
- IX Space models: Die Details der Punktevergabe für Scal-Bewertungen wurden angenommen. Außerdem wurde festgehalten, daß angegebene Operationen auch durchgeführt werden müssen.
- X RADIO CONTROL :  
 A. Aerobatics: Im Prinzip wurde zugestimmt, daß die Manöver-Listen (A,B, Finale) in einer Liste zusammengefaßt werden sollen.  
 Die endgültigen Details werden erst bei der nächsten CIAM-Tagung beschlossen. IM SC sind zu streichen:  
 Die Bewertung für Start und Landung und auch jede zeitliche Begrenzung für rollende Rückenflugmanöver, sowie der 30 m - Landekreis.  
 Der Horizontalabstand der Flugfiguren ist von 100 auf 150 m erhöht worden.  
 B. Pylon-Racing: Die Vorschläge bezugnehmend auf Änderungen bei Rädern und Schalldämpfern wurden angenommen.  
 C. Segelflug: Einige Punkte werden durch eine falsche Plazierung im SC im Annex aufgenommen. Nach Beginn des ersten Versuches ist es nicht mehr erlaubt das Modell zu wechseln (ab 1.1.80). Es wurden noch andere Ungeheimheiten geklärt, darunter das Verbot, die Schleppleine nach dem Start wegzuerwerfen.  
 Der Vorschlag, eine vom Veranstalter zur Verfügung gestellte Hochstart-schnur für alle Wettbewerber zu verwenden, wurde abgelehnt.  
 Elektroflug: Die prov.Regeln auf Seite 38-43 werden im nächsten SC (1983) aufgenommen und als verbindlich erklärt.
- XI SCALE : Die Vorschläge des Unterausschusses bezüglich der Änderung in der Bewertung der prov.Stand off -Regeln wurden akzeptiert, ebenso Klarstellungen im Punkt 6.I.II. im Anhang 6 A.
- XII REKORDE : 100- und 200-Rundenrekorde für die Klasse Fesselflug Team-Racing und Rekorde im Elektroflug werden, vorausgesetzt das die FAI-Generalkonferenz zustimmt, ab 1.Jänner 1981 möglich sein.
- XIII WELTMEISTERSCHAFTEN für 1980 wurden beschlossen: F1 D in U.S.A., F4 B und F4 C in Canada, Spacemodels in U.S.A. und Fesselflug in Polen.  
 Die Jury und Punkterichter wurden für diese Weltmeisterschaften ebenfalls beschlossen.  
 Für 1981 liegen Angebote vor: F3 A in Mexiko, Freiflug in Spanien.  
 Für 1983 bietet sich in F3 A, Irland an.
- XIV Ergänzungen im Internationalen Terminkalender 1980 :  
 F4 D RC Pylon Racing in Canada, 30.-31.August 1980 (Sopwith-Trophy) und F3 B - Seglerwettbewerb in U.K. am 2./3.August 1980.  
 Nach längerer Diskussion wurde Jugoslawien die Abhaltung der Freiflug -EM zugesprochen.
- XV Nächste Tagungen: Bureau-Tagung am 18.April 1980  
 Plenary meeting 1./2.Dezember 1981.



## Welt- und Europameisterschaften 1980

Laut Beschluß der Sektionsleitersitzung wird Österreich 1980 an der WELTMEISTERSCHAFT IM FESSELFLUG und den EUROPAMEISTERSCHAFTEN IM FREIFLUG und HANGFLUG F1 E teilnehmen.

Vom 12.-18. Juli 1980 finden in Czenstochowa/Polen die FESSELFLUG-WELTMEISTERSCHAFTEN statt. Unter der Mannschaftsführung von FR Heinz Freundt starten für Österreich in der Klasse F2 C (Mannschaftsrennen) die Teams: Nitsche - Kühnegger und Fischer - Straniak, beide Salzburg, sowie Gürtler Baumgartner, Wien.

In der Klasse F2 B (Kunstflug) starten:

Harald Pokorny, Wien und Franz Wenczel, NÖ.

Zu den EUROPAMEISTERSCHAFTEN in der Klasse F1 E (selbstgesteuerter Hangflug) in Melchsee-Frutt/Schweiz, am 22.-24. August 1980 wurden nominiert: Hans Hlavka und Robert Buchleitner, beide NÖ sowie Eduard Kepplinger, OÖ. Mannschaftsführer ist FR Felix Schobel.

Zur EUROPAMEISTERSCHAFT im Freiflug, vom 22.-27. August in Mostar/Jug. starten in der Klasse F1 A (Segler) Werner Kraus, Wien, Wilhelm Kamp, OÖ und Klaus Salzer, NÖ,

F1 B (Wakefield) : Hans Zachalmel, NÖ, Herbert Chmelik, Wien und Ernst Reitterer, Salzburg,

F1 C (Verbrennungsmotormodelle): Reinhard Truppe, Kärnten. Mannschaftsführer ist FR Robert Grillmeier.



## Österr. Staatsmeisterschaften 1980

Das Jahr 1980 ist ein Jahr der Staatsmeisterschaften.

In nicht weniger als 13 Klassen werden 8 Staatsmeisterschaften ausgetragen, wobei zum ersten Mal die Klasse F4 C, naturähnliche Modelle, ausgetragen wird.

1980 wird also ein Jahr besonders großer Aktivität werden.

- 17.-18.5. Kraiwiesen, Sbg. - Fesselflug F2 B, F2 C
- 31.5.-1.6. Ochsenburg, St. Pölten, NÖ - Radio control RC/MS
- 14./15.6. Tattendorf, NÖ - Radio control RC III
- 28./29.6. Stuhleck, Stmk. - Radio control F3 F (Hangflug), dies ist eine Wiederholung d. STM 1979
- 12.7. Spitzerberg, NÖ - Freiflug F1 E (Hangflug)
- 19./20.7. Brandstätte, Tirol - Radio control F3 A
- 23./24.8. Rosental, Krnt. - Radio control F4 C (naturähnl. Modelle) diese STM wird erstmalig ausgetragen.
- 13./14.9. Wiener Neustadt - Freiflug F1 A, F1 B, F1 C, F1 A/J



# Internat. FAI - Wettbewerbe

**Diese Wettbewerbe dürfen nur mit einer FAI-Sportlizenz besucht werden !**

5. - 6. April Brüssel / Belgien  
4. Belgische Soaring Criterium F3 B
26. - 27. April Oberhausen / BRD  
5. Internationaler Combat-Wettbewerb F2 D
10. - 11. Mai Oirschot / Niederlande  
7. Internationaler Modellseglerwettbewerb. f3 B
16. - 18. Mai Pfäffikon / Schweiz  
Internationaler Militky Cup F3 E
16. - 18. Mai Rana Loun / CSSR  
Internationaler Hangflugwettbewerb F1 E



17. - 18. Mai Kraiwiesen / Salzburg  
Int. Fesselflug-Cup F2 A, F2 B, F2 C

17. - 18. Mai Genk / Belgien  
Int. Combat Wettbewerb F2 D
17. - 18. Mai Rechte Heide / Riel / Niederlande  
Int. Freiflugwettbewerb F1 A, F1 B, F1 C



24. - 26. Mai Koblach / Vorarlberg  
14. Int. Rheintalpokalfliegen RC/MS, F3 A

31. Mai- 1. Juni Milano / Italien  
Coppa Caproni Cup F3 B
6. - 8. Juni St. André de l'Eure / Frankreich  
Europa Cup F3 B
7. - 8. Juni Utrecht / Niederlande  
Criterium Midden Nederland, F2 A, F2 B, F2 C
14. - 15. Juni Freystadt-Sondersfeld / BRD  
Jura Cup F3 B
21. - 22. Juni Le Bourget Airport / Frankreich  
Int. Crit. Ile of France F2 A, F2 C
28. - 29. Juni Vilvoorde / Belgien  
Europa Cup F3 C - Helikopter
6. Juli Zürich / Schweiz  
Int. Freundschaftsfliegen F3 A
10. - 13. Juli Bratislava / CSSR  
Int. RC-Wettbewerb F3 A
24. - 27. Juli Pécs / Ungarn  
Mrcsek-Cup F2 A, F2 C, F3 A
28. Juli - 2. August Pitesti Arges / Rumänien  
Int. Freiflugwettbewerb F1 A, F1 B, F1 C

## Fortsetzung Internationale FAI - Wettbewerbe

9. - 10. August Amerongen / Niederlande  
Internat. Combat - Wettbewerb F2 D



14. - 17. August Kraiwiesen / Salzburg  
16. Internat. Igo-Etrich - Wanderpokal-  
fliegen F3 A, RC/MS

15. - 17. August Sezimovo Usti / CSSR  
Int. Freiflugwettbewerb F1 A, F1 B, F1 C

15. - 17. August Strakonice / CSSR  
Internationaler Wettbewerb F4 C

23. - 24. August Marigny / Frankreich  
Crit. Pierre Trepod, F1 a, F1 B, F1 C

23. - 24. August Genk / Belgien  
Int. Fesselflugwettbewerb F2 A, F2 B, F2 C

23. - 24. August Dortmund / BRD  
7. Int. RC-Wettbewerb F3 B

30. - 31. August Dosso Verona-Carano / Italien  
Internationaler F3 F - Wettbewerb

4. - 7. September Zülpich / BRD  
Eifel-Pokal F1 A, F1 B, F1 C

14. September Lugo di Romagna / Italien  
Coppa d'Oro F2 C

19. - 21. September München / BRD  
Internat. Oktoberfestpokal F3 B

20. - 21. September Bendern / Liechtenstein  
Internat. Freundschaftsfliegen F3 A

20. - 21. September Bochum / BRD  
Internat. Wettbewerb F2 A, F2 B, F2 C

26. - 28. September Saltogarjan / Ungarn  
Nograo - Cup F2 B

4. - 5. Oktober Utrecht / Niederlande  
Europa Cup F2 A, F2 B, F2 C



25. Oktober Herzogenburg / Niederösterreich  
Europa - Cup Austria F1 E



## NATIONALE WETTBEWERBE

30.3. Finkenstein/Krtn. - Finkensteinpokalfliegen RC/MS

12.4. Kölbling/NÖ - Kargl - Cup F1 E

20.4. Scheftenbichl/Sbg. - RC/H - Wettbewerb

26./27.4. Hainburg-Braunsberg/NÖ - Donau-Wanderpokalfliegen F3 F

27.4. Straßburg-Mellach/Krtn. - Gurktalpokalfliegen RC/MS

## FORTSETZUNG NATIONALE WETTBEWERBE

- 27.4. Wörgl /Tirol - 5.Tiroler Pokalfliegen RC III
- 1.5. Villach/Krtn. - Villacher Adlerklaue RC IV
- 3./4. 5. Freistadt /OÖ - Mühlviertler Wanderpokal RC III, RC IV
- 4.5. Kraiwiesen/Sbg. - Untersbergkristallfliegen RC/MS
- 4.5. Koblach/Vbg. - Einhornpokalfliegen RC IV
- 18.5. Innsbruck Thaurer Auen/Tirol- 5.Tiroler Pokalfliegen RC/MS
- 31.5.- 1.6. Wien - Scale, Stand off
- 7./8.6. Meggenhofen /OÖ - Hausruckpokalfliegen F3 A, RC III
- 21./22.6. Kraiwiesen/Sbg. - Igo Etrich Wanderp.nat. RC III, RC/MS
- 29.6. Zeltweg/Stmk. - Aichfeldpokalfliegen F1 A, F1 A/J
- 5./6.7. Schärding/OÖ - Innviertlerpokalfliegen F3 A, RC III
- 5./6.7. Gaberl/Stmk. - Wölkartkogel-Pokalfliegen F3 F (RC/H)
- 12./13.7. Kraiwiesen/Sbg. - RC/HC - Wettbewerb
- 19./20.7. Landskron/Krtn. - Ruinenpokalfliegen F3 F (RC/H)
- 3.8. Lienz/Osttirol - 5.Tiroler Pokalfliegen F3 F (RC/H)
- 10.8. Lienz/Osttirol - 5.Tiroler Pokalfliegen RC IV
- 23.8. Schlenken/Sbg. - RC/H Wettbewerb
- 23./24.8. Enns/OÖ - Ennser Stadtturmfliegen F3 A
- 6./7.9. Enns Kronau/OÖ - Ikarus Pokalfliegen RC III, RC IV
- 7.9. St.Johann-Alpendorf/Sbg. - RC/H - Wettbewerb
- 13./14.9. Timmersdorf/Stmk. - Kapfenberger Pokalfliegen F3 B
- 14.9. Oberwart/Burgenland - Oberwarter Pokalfliegen RC/MS
- 20./21.9. Kraiwiesen/Sbg. - RC IV - Wettbewerb
- 20./21.9. Brandstätte/Tirol - 5.Tiroler Pokalfliegen F3 B
- 20./21.9. Krappfeld/Kärnten - Krappfeld Pokalfliegen RC III, RC/MS
- 20./21.9. Liezen/Stmk. - Ennstalpokalfliegen RC/MS
- 27.9. Kaiserbuche/Sbg. - RC/H - Wettbewerb
- 28.9. Schärding/OÖ - Wanderpokalfliegen RC IV
- 5.10. St.Johann/Pongau/Sbg. - RC IV - Wettbewerb
- 5.10. Dietersdorf a.G./Stmk. - Semriachpokalfliegen RC/MS
- 19.10. Finkenstein/Krtn. - Oktoberpokalfliegen F1 A, F1 A/J

Die LANDESMEISTERSCHAFTEN aller Bundesländer und die ANDEREN WETTBEWERBE sind dem Österreichischen Modellflug-Terminkalender zu entnehmen, der in der entsprechenden Anzahl in Kürze bei der Sektion Modellflug im Ö.Ae.C. anzufordern ist.

Wir würden uns sehr freuen, wenn wir von diesen vielen Wettbewerben nicht nur die Ergebnislisten sondern auch Situationsberichte erhalten würden. Auch über nette Fotos würden wir uns freuen.

# microprop Technik und Qualität



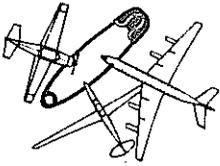
Stehend v. l. n. r.: H. Klotz, W. Sitar, H. Eckmann, H. Sitar, F. Fritz  
kniend: A. Wackerle, F3B-Weltmeister 1979

Wir gratulieren der österr.  
F3B-Mannschaft zum  
2. Platz in der Mannschafts-  
wertung und A. Wackerle  
zum F3B-Weltmeistertitel.

Alle Mannschaftsmitglieder  
und Helfer haben sich zur  
Steuerung ihrer perfekten  
Modelle «Dassel» für Micro-  
prop-Professional-Fern-  
lenkanlagen entschieden.

**BE**  
BRAND-ELEKTRONIK

erhältlich im österreichischen  
Modellbauhändler



# technik

Ein "...IKUS" passt immer!

## KOMBUSTIKUS

Dipl. Wirtsch. Ing.  
KLAUS W. SALZER  
MFC -Wr. Neustadt

Dies ist vorläufig der letzte ... ikus, zu dem ich wieder recht viel Spaß wünsche.

Bei diesem ... ikus treten die höchsten Belastungen für Flügel, Rumpf und Leitwerk auf; er sollte daher entsprechend robust gebaut werden (Kiefer-Holme und -nasenleiste im Flächenmittelstück, event. auch im Leitwerk).

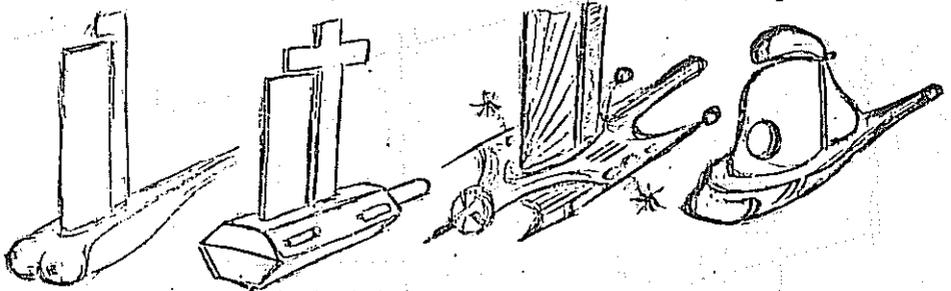
Außerdem ist die Verzugsfreiheit wichtiger, als bei allen anderen Varianten. Dafür kommt es aber auf das Gewicht nicht so sehr an (obwohl natürlich auch hier gilt, daß leichtere Modelle besser fliegen).

Der Prototyp war mit einem  $0,8 \text{ cm}^3$  Cox Babe Bee ausgerüstet - stärkere Motore (z.B. Tee Dee) verkraftet er sicher auch, aber Anfänger sollten lieber einen schwachen Motor nehmen. Rückwand- und Seitenbefestigung sind dargestellt; als Tank wird grundsätzlich ein separater, selbstgelöteter mit nicht mehr als  $5 \text{ cm}^3$  empfohlen. Abstellvorrichtung und damit der Zeitschalter - Einbau hängen vom verwendeten Motor- / Tank-System ab, und sind daher nicht dargestellt.

Der Kastenrumpf ist an den Ecken durch  $2 \times 2$  Kieferleisten verstärkt; bei sehr festem Balsa für die Rumpfseiten kann man darauf verzichten (der Rumpf wird dann aber meist schwerer).

Der Pylon ist rechts und links dagegengeklebt und bleibt offen. Des exakteren trimmens wegen ist am Höhenleitwerk eine Einstellschraube vorgesehen, die in ein im Rumpf eingebettetes Stück Nylon (z.B. abgebrochene Luftschraube etc.) fest eingedreht wird.

Zum Einfliegen wird empfohlen, Steig- und Gleitflug in Rechtskreisen vorzusehen. Fliegt das Modell im Handstart geradeaus, wird die Steigflugkurve primär durch den Motorzug, die Gleitflugkurve durch schrägsetzen des Höhenleitwerks (kurveninneres Ende anheben) korrigiert.



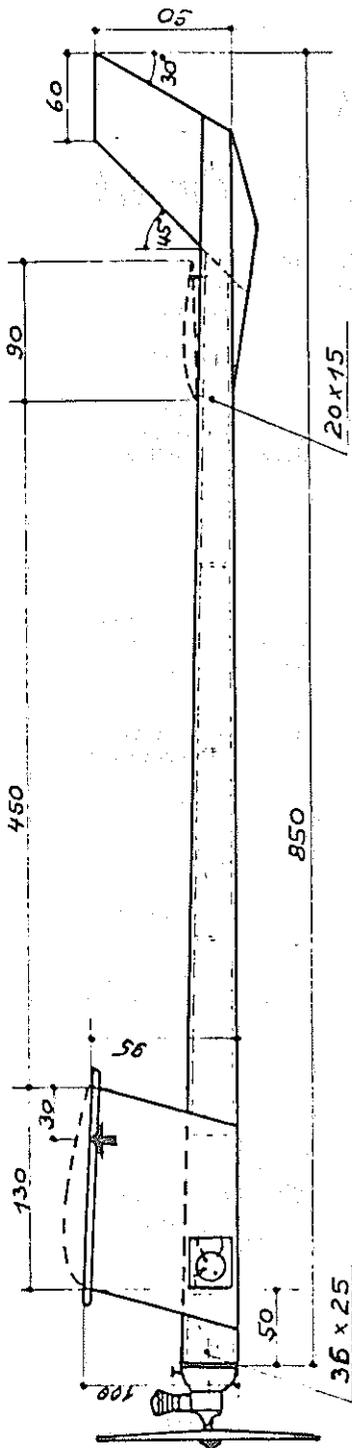
"EROS"

"DRACULA"

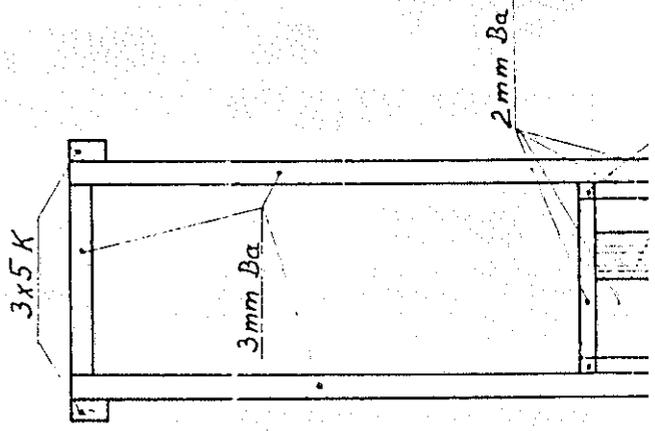
"STAR WARS"

"COLANI"

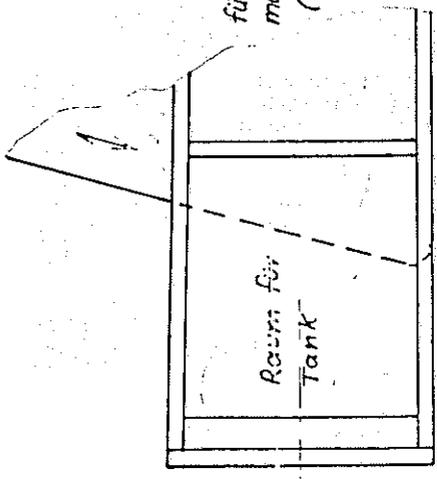
Vorschau auf geheime Neuentwicklungen in der Klasse F1 E v. H. Dauser, Wetzlar



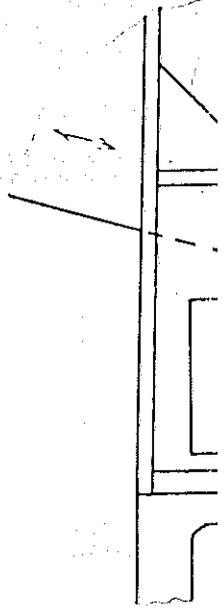
20



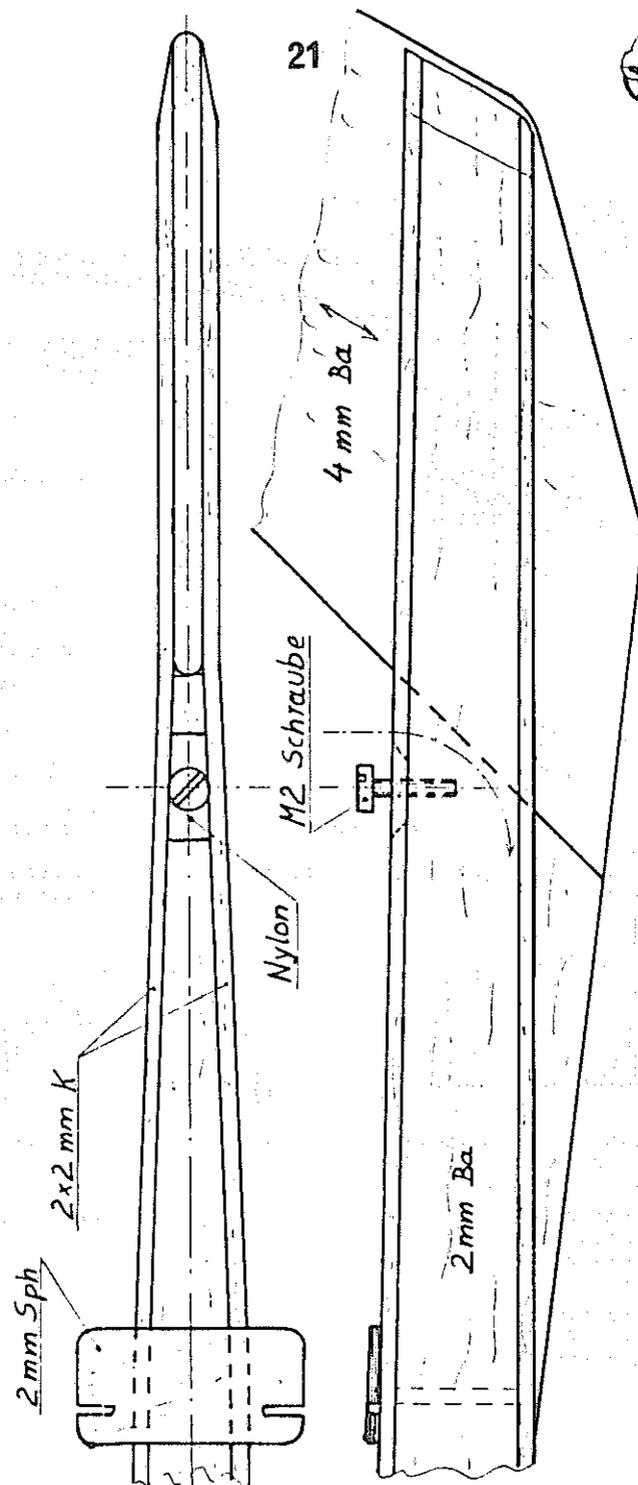
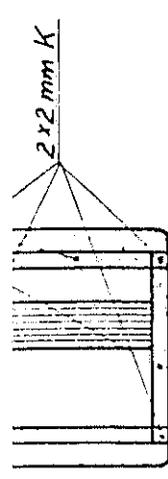
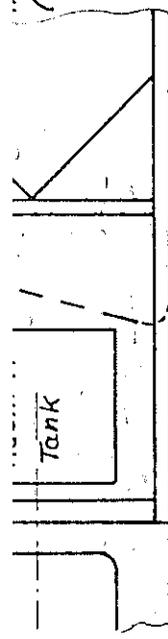
für 0,8ccm - Motore  
 mit Rückwandbefestigung  
 (ox Babe.Bee etc.)



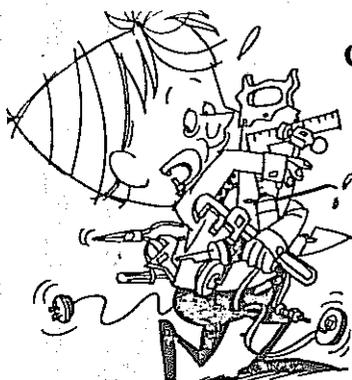
für 0,8ccm - Motore



(Cox Medaillon etc.)



<p>1:5</p> <p>1:1</p>	<p>— KOMBUSTILKUS —</p> <p>Motor - Freiflugmodell v. K.W. Salzer</p>
-----------------------	--



## der superbastlwastl

### HERSTELLUNG EINER KUNSTSTOFF-FORM

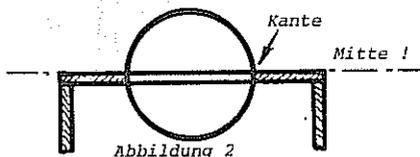
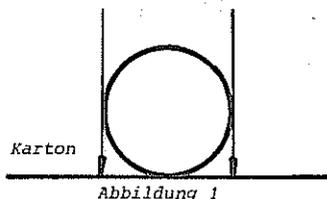
KOPIEREN EINES GESCHLOSSENEN RUMPFES

von H. Haberhauer, Wien

Der abzuformende Rumpf sollte eine möglichst glatte und hochglänzende Oberfläche ( "Glätte = Glanz" ) aufweisen; bei Kunststoffrümpfen wird dies im Naßschleifverfahren bis etwa zur Körnung 800 ( eventuell anschließendes Polieren erreicht.

Dann wird Trennwachs ( polieren ! ) oder Trennlack aufgebracht. Vorher ist nicht zu vergessen das Markieren von später zu bohrenden Durchbrüchen für Tragflügel- und Leitwerksbefestigungen, sowie das Verschließen aller Öffnungen mit Balsaholz, Resopal etc. Kleinere Öffnungen können mit Lagerfett verschlossen werden.

Von der Rumpfkontur wird auf Karton ein Umriß hergestellt ( siehe Abbildung 1 ), ausgeschnitten und dann auf eine gerade und verzugs - freie Holzplatte übertragen. Sodann wird mit einer Stichsäge der innere Teil herausgeschnitten und der Rumpf genau passend, mittig ! in diesen Ausschnitt eingebettet.



Wichtig ist eine genaue Passung der Kanten. Die kann zuletzt durch spachteln mit Kunstharz oder Polyester kitt erreicht werden ( siehe Abbildung 2 ).

In das Holzbrett sind etwa alle 100 mm konische Verschlußbohrungen anzubringen ( siehe Abbildung 3 ).

Nun wird die ganze Oberfläche des Brettes mit Trennwachs oder Trennlack überzogen.

Erst jetzt kann mit dem Aufbringen des ersten Überzuges ( Gelcoat ) begonnen werden. Für diesen Arbeitsgang sollte ein thixotropisches Epoxidharz aufgestrichen werden.

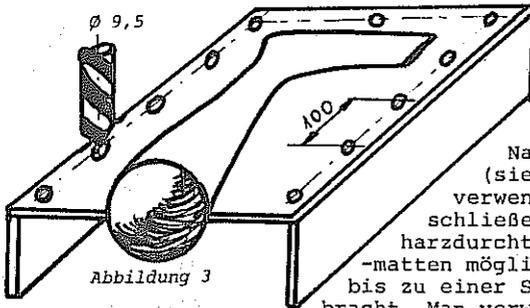


Abbildung 3

Vorsicht auf Luftblasen !  
Von dieser ersten Schicht hängt die spätere Oberflächengüte des herzustellenden Rumpfes ab.

Nach ausreichendem Abtrocknen (siehe Verarbeitungshinweise des verwendeten Harzes !) werden anschließend abwechselnd Schichten aus harzdurchtränktem Glasfasergewebe oder -matten möglichst ohne Lufteinschlüsse bis zu einer Stärke von 3 bis 4 mm aufgebracht. Man verwendet hierbei auch Glasfaser-

abfälle; da eine spätere Belastung der Form relativ gering ist. Vor dem Auflegen der letzten Glasfaserschicht legen Profis ein dünnes, engmaschiges Drahtgitter ein. In den Kanten, wo eine besondere Genauigkeit und Festigkeit wegen der späteren Abformung gewünscht wird, empfiehlt sich das Einlegen von Glasfaserrovings.

Für den Verarbeitungs- und Trockenvorgang soll ein warmer Raum gewählt werden. Nach 2 Tagen kann dann vorsichtig ausgeformt werden. Eventuelle Schäden an der Form werden durch Epoxidspachtel korrigiert und fein verschliffen.

Die zweite Formhälfte wird sinngemäß, jedoch ohne Holzbrett, direkt auf der fertigen Formhälfte hergestellt (siehe Abbildung 4).

Nach zwei Wochen (!!!) gerader Lagerung erfolgt die Fertigstellung der Form :

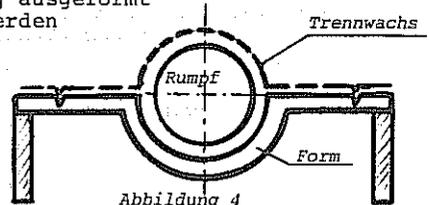


Abbildung 4

- Bohren von Löchern für Verbindungsschrauben (Abbildung 5)
- Oberflächenfinish durch Naßschleifverfahren (bis Körnung 1000). Dem Schleifwasser sollte ein Geschirrspülmittel zugesetzt werden. Schließlich aufpolieren der Form mit Autopolitur (... "pudding").

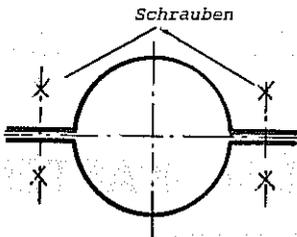


Abbildung 5

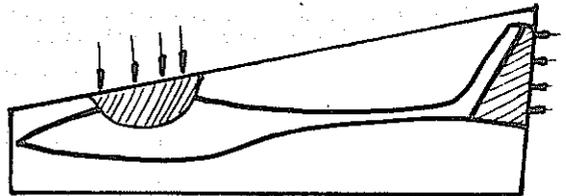


Abbildung 6

Wenn bei der spätern Rumpferstellung ein Naß- in Naßverfahren angewendet wird, müssen in der Form Kanzelrahmen und Rumpfhälften freigehalten werden, um die Verbindungsarbeiten der nassen Rumpfhälften zu ermöglichen (Abbildung 6).

Nun ist es endlich geschafft - was für eine Erleichterung !

In den nächsten Ausgaben: Herstellung des Rumpfes und Herstellung einer Form aufgrund eines selbst konstruierten Rumpfes.

## EIN NEUER UNIVERSELLER TANKAUFSATZ



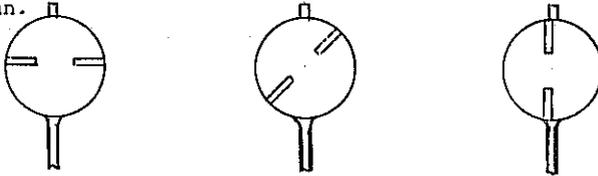
Ein neuer, sehr gut durchdachter Motorträger mit integriertem Tank erscheint zur Zeit auf dem Modellbaumarkt.

Es handelt sich dabei um den in Österreich hergestellten GK - MULTI-TANK, der im wahrsten Sinne des Wortes universell zu verwenden ist.

Der Tank ist für Motoren von 0,8 bis 3,5 cm<sup>3</sup> vorgesehen. Er kann sowohl als Motoraufsatz bei Segelflugmodellen als auch als Motorgondel mit Tank für mehrmotorige Flugmodelle verwendet werden.

Der Tank-Vorderteil ist aus GFK - verstärktem Spritzkunststoff gefertigt und unwahrscheinlich widerstandsfähig. In diesem Vorderteil, der an seinem Ende ein Innengewinde besitzt, wird nun der stromlinienförmige Endteil mit seinem Gewinde eingeschraubt. Diese Art der Montage hat den Vorteil, daß der Tank jederzeit wieder zerlegt werden kann und zur Reinigung gut zugänglich ist. Dadurch ist es aber auch möglich, in den Tankraum Blechtanks einzubauen, wie sie bei druckbedankten Motoren gerne Verwendung finden.

Sogar einen Elektromotor kann man in den Tankraum einbauen, sodaß der Tank auch für den Elektroflug als Motoraufsatz Verwendung finden kann.



Während der Erprobung wurde bei Festigkeits-Tests ein HP 40 F-RC Silver Star Glühzunder-Motor mit 6,5 cm<sup>3</sup> eingebaut und die angespritzten Motorträger überstanden sogar dieses Kraftpaket anstandslos.

Der Tank wird in einer sehr ansprechenden Verpackung mit sehr ausführlichen Verwendungshinweisen geliefert und ist in dem einschlägigen Modellbau-Fachhandel erhältlich.

H.E.

## MODELLBAUKASTEN

FLUG-, SCHIFFS-UND AUTOMODELLE  
FUNKFERNSTEUERUNGEN  
MODELLEISENBAHNEN

### M. LUTHWIG

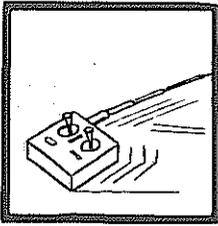
LINZ-NEUE HEIMAT  
NEUBAUZEILE 53

TELEFON 0732/82 13 42

BESUCHEN SIE UNS AUF DER I M A 80  
IM VEREINSHAUS LINZ VOM 28.-31.3.80



# radio control MAGIC



**die neueste Konstruktion vom  
5-fachen LAS VEGAS Champion  
Weltmeister**

**HANNO PRETTNER**

sonanzrohr im Rumpf eingebaut sein, wobei die Austrittsöffnung nach unten zu gehen hat, um keine Verwirbelungen am Höhen- und Seitenruder zu erzeugen. So eine Anordnung sieht aber wesentlich ästhetischer aus, als wenn durch die verschiedensten Rumpfoffnungen und Kamelbuckel die Ölreste austreten und auf dem Seitenruder einen schwarzen Schmierfilm hinterlassen.

Der erste Prototyp wurde gebaut und hatte den Webra Racing-Motor mit Heckauspuff in der damals herkömmlichen Anordnung eingebaut, nämlich Motor stehend und sofort hinter dem Motor der Resonanzauspuff beginnend. Das ganze System funktionierte zwar, aber es hatte, abgesehen von einer weiter nicht mehr möglichen Reduzierung der dB-Werte, auch große Probleme aufgeworfen. Durch den stehenden Motor lag das Tankniveau weit unter dem Vergaserniveau und der Motor hatte dadurch die Tendenz (bei Verwendung ohne Pumpe) in den Negativ- und Rückenflugfiguren viel zu fett zu laufen. Zudem war eine weitere Geräuschreduzierung nicht mehr möglich (abgesehen vom Einbau des Resonanzrohres im Rumpf), da der Motor nach wie vor vollkommen frei lag und die Schallwellen über Gehäuse und Vergaseransaugung ungehindert an die Umgebung abgegeben wurden.

Das größte Problem aber war die enorme Hitzeentwicklung im Rumpfbereich. Trotz bester Kühlluftführung und überdimensional großen Ansaugöffnungen gab es immer wieder Spuren der Hitze: Balsaholz und Farbe wurden braun, Epoxygewebe wurde ganz weich und verfärbte sich ebenfalls. Trotz aller verwendeten Kniffe wie Auskleiden des Stauraumes mit Alu- und Heizkörperfolie, Umwickeln des Resonanzrohres mit Asbestschnur usw., war soviel Hitze vorhanden, daß bei

Durch das große Interesse welches meiner neuesten F 3 A -Konstruktion MAGIC entgegengebracht wird, habe ich mich entschlossen, den nachfolgenden Bericht über die Entstehung zu verfassen.

Das Entwicklungskonzept sah vor, die hervorragenden Flugeigenschaften meines Modells CURARE weitestgehend beizubehalten und die Weiterentwicklung hauptsächlich im Bereiche eines umweltfreundlichen Fliegens zu verfolgen. D.h. es sollte versucht werden, die Flugfiguren mit geringerer Motorleistung zu fliegen. Daraus resultiert aber nicht nur ein realistischer Flugstil der dem Großflug und auch meinem Las Vegas Modell "DALOTEL" angeglichen ist. Die Hauptarbeit bestand also in einer sauberen, aerodynamischen Linienführung des Flugmodells, um den geringst möglichen Widerstand zu erhalten. Auf jeden Fall sollte also das Re-

einem Vollgas-Phonmeßversuch die Lötstelle der von mir immer verwendeten Stabantenne sich löste; zum Glück geschah dies am Boden. Ebenfalls ganz zu schweigen vom en gros-Verbrauch an Silikonverbindungen zwischen Krümmer und Rohr. Man sieht also, wie problematisch es sein kann, mit der vom Zylinder aufgeheizten Luft das Rohr zu "kühlen".

Es wurde dann lange herumgeknobelt, überlegt und probiert, bis wir zu der jetzigen Lösung kamen, die dafür aber eine ganze Menge von positiven Eigenschaften in sich vereinigt. Der Motor ist hängend eingebaut und ist mit einem S-förmigen Krümmer mit dem Resonanzrohr verbunden. Daraus ergeben sich entscheidende Vorteile. Es war möglich, den Geräuschpegel nochmals um ca. 3 dB abzusenken, da der Motor nun vollkommen im Rumpf integriert und verkleidet ist. Die Schallwellen müssen erst durch die Rumpf-Seitenwand hindurch und werden dadurch schon wesentlich verringert. Der Vergaser liegt ebenfalls nicht im Freien, und das Ansaugergeräusch wird durch die Motorhaube vermindert. Es kann noch weiter verringert werden, wenn man die, bei Flugzeugen Ölkühler genannte Öffnung, mit einem dünnen Schaumgummi abdeckt. Außerdem ist dies ein idealer Staubschutz des Motors bei sandigen Flugplätzen wie etwa Las Vegas und Johannesburg. Die Aerodynamische Form so einer Einbautart kann dadurch noch weiter verfeinert werden um die Flugleistungen entsprechend anzuheben.

Das Hitzeproblem war dadurch schlagartig gelöst, denn nun erhält man zur Rohrkühlung kalte Frischluft und die kühlt bekanntlich am besten. Es war bei den nächsten "Magic's" nicht mehr notwendig, irgendwelche Alu-Folien oder hitzebeständigen Materialien im Rumpf zu verlegen, und das bei einer Rumpfrückendicke von nur 1,5 mm Balsa. Was glauben Sie, wie die Klarsicht-Kabinenhaube aussehen würde, wenn das Rohr zu heiß wird. Die längsten Probeläufe am Stand bei Vollast wurden ohne Schaden überstanden; trotz der kleinen Kühlluftöffnung von nur 8 mm Höhe und ca. 40 mm Länge. Durch den vollkommen eliminierten Hitzestau, war es möglich, das Resonanzrohr mit einem speziellen Nachschalldämpfer zu versehen, der einerseits eine weitere

Schalldämpfung bewirkt und andererseits die hohen Tonfrequenzen in tiefere umwandelt, die man eigentlich nicht mehr als störend empfindet.

Eine echte Alternative also für "Umweltschutzgeplagte Flugplätze"

Der nächste positive Aspekt ist, daß nun das Tankniveau exakt mit dem Vergaserniveau zusammenfällt und dadurch bei Motorbetrieb ohne Pumpe überhaupt keine Schwierigkeiten auftreten. Weiters war es noch möglich, die Motorzugachse parallel zur Nulllinie anzuheben, um so den Motor in der optimalen Massenschwerlinie anzuordnen. Dies ist notwendig, um beim Betrieb mit einer Verstell-Luftschaube bei Schubumkehr (Bremsen) die Tendenz eines Ausweichens aus der Flugspur auszuschalten.

Die Tankanschlüsse sind bei Abnehmen der Kabinenhaube voll zugänglich, um eventuell am Flugfeld innerhalb kürzester Zeit die verschiedensten Defekte beheben zu können.

Sollten Sie Befürchtungen haben, den Motor hängend einzubauen, dann darf ich Ihnen die Befürchtungen mit nachfolgenden Argumenten vollkommen zerstreuen. Die heutige Generation der Modelmotoren (speziell der Webra Racing) ist wesentlich zündfreudiger als früher, denn es wäre ein schlechtes Zeugnis für einen Motor, wenn er hängend nicht laufen würde; Es gibt ja auch keine Probleme, ob Sie im Normal-, Messer- oder Rückenflug fliegen. Desweiteren gibt es genügend Piloten bei Weltmeisterschaften, die einen hängenden Motor haben und bestimmt das Risiko scheuen würden, wenn es Probleme gäbe. Außerdem mußte ich noch niemals mein Modell in Rückenlage anstarten und das bei den vielen Starts, die ich schon durchgeführt habe. Mit einer Meinung möchte ich überhaupt aufräumen; daß der Motor im hängenden Einbau leichter absäuft, denn wenn er das tut, dann ist das Ihr Fehler. Der Kraftstoffzufluß liegt tiefer als die Kurbelwellenbohrung und nach dem Gravitationsgesetz ist es völlig unmöglich, daß sich der Treibstoff entgegen der Schwerkraft durch die Kurbelwelle bis zum Zylinderkopf bewegt. Aber bei einer stehenden Anordnung ist dies möglich, da der Sprit von selbst in die Kurbelwellenöffnung fließen kann und dann ist der Motor hoffnungslos abgesoffen. Ich starte immer so, daß ich den Vergaser auf Halbgas öffne und dann einfach

den Starter drücke. Da der Sprit am Vergaser ansteht, erfolgt die Zündung spätestens nach 3 - 5 sec. Dies geschieht alles ohne Ansaugen und der Motor kann nie absaufen.

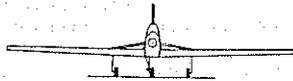
Nun genug von der Motortechnik. Aerodynamisch hat mein Flugmodell "MAGIC" ebenfalls einige Neuheiten, die teils an der DALOTEL schon verwendet und teils am CURARE getestet wurden. Die Profile wurden weiterentwickelt und haben in der Prozentzahl abgenommen, was bedeutet, daß der Gesamtwiderstand der "MAGIC" gegenüber dem CURARE reduziert wurde. Beigetragen haben dazu auch die Dalotel-Randbögen, die bei einer Widerstandsverringerung eine Auftriebsvergrößerung gegenüber den herkömmlichen Randbögen bewirken. Durch eine linear über den Tragflügel verlaufende Änderung des Profilauftriebsbeiwertes, war es möglich, die schon extremen Langsamflugeigenschaften des CURARE noch weiter zu verbessern und auch eine Vergrößerung der Flugstabilität speziell in turbulenter Luft zu erhalten.

Der Rumpf ist als Profil ausgebildet, wobei bei einer Profildicke von ca. 6,5% sich der höchste Punkt exakt mit dem Gesamtschwerpunkt deckt. Daraus folgt, daß die an und für sich schon einfach zu fliegenden Rollfiguren und Messerflüge noch leichter und exakter zu fliegen sind. Um den höher liegenden Rumpfschwerpunkt (durch das oben liegende Rohr) auszugleichen und so eine konstante Rollbewegung zu erhalten, mußte die V-Form vergrößert werden, was aber wiederum positive Auswirkungen auf die Flugstabilität und auf die Wirksamkeit des Seitenruders hat: Das Umdrehen im Turn ist nun fast auf der Stelle zu fliegen.

Dem neuen Trend Rechnung tragend, der ein realistisches Flugbild beinhalten sollte und weggeht von den Pfeilschnellen Flugfiguren im Düsenjäger-Stil, wurde der Tragflächeninhalt vergrößert, um eben niedrige Flächenbelastungswerte zu erzielen. Außerdem ist es dadurch ohne weiters möglich, das etwas höher liegende Abfluggewicht - bedingt durch die Verstell-Luftschraube - zu kompensieren. Diese Verstell-Luftschraube nach dem System Landert habe ich nun seit einem halben Jahr im Test und wie Sie aus diesen

Zeilen entnehmen konnten, habe ich mir die Mühe angetan, meine "MAGIC" ganz genau auf die Forderungen abzustimmen, die eben nun mit der Verwendung so eines Verstell-Propellers auftreten. Aber es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, wenn ich nun auch noch über meine Ideen, Erfahrungen und das Training mit dem Verstell-Propeller berichten sollte. Ich werde es in einer der nächsten Ausgaben von prop ausführlich tun.

Summa summarum möchte ich sagen, daß für mich diese Entwicklung des Modells "MAGIC" zu einer neuen Generation von Flugmodellen zählt, die eben einen gleichmäßigeren Geschwindigkeitsbereich in den Kunstflugfiguren fliegen und was die entscheidendste Entwicklung dabei ist, das Fliegen ohne dem sirenenartigen, heulenden Motortönen möglich macht. Versehen mit einer Verstell-Luftschraube, die eine ausgeglichene Geschwindigkeitsbeeinflussung in den Kunstflugfiguren ermöglicht, sollte es der "MAGIC" eigentlich möglich sein, viele Begeisterte auf der ganzen Welt zu motivieren und den Siegeszug des nun schon legendären "CURARE" weiter fortzusetzen.



#### DAS GROSSE BUCH VOM FLUGSPORT

*Ein Buch über den gesamten Flugsport, einschließlich Modellflug, ist vor einiger Zeit im Verlag M. Theis Ges.m.b.H., Wolfsberg erschienen.*

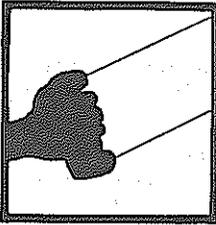
*27 Autoren, darunter Weltmeister Hanno Prettnner, sowie viele berühmte Autoren und Verfasser von Flugsportzeitungen schreiben über die verschiedenen Sparten des Flugsports. Ein Teil davon ist auch dem Modellflug gewidmet. Leider kommt der Modellflug in Österreich viel zu kurz. Keine Zeile über die vielen großen Erfolge unserer Frei- und Fesselflieger, die so viele WM- und EM-Titel errungen haben.*

*Aber das ist wohl in einem Buch, in dem die "Großen Brüder" dominieren nicht anders zu erwarten.*

*Allerdings zeigen viele herrliche Fotos, auf Kunstdruckpapier gedruckt, auf 364 Seiten einen interessanten Querschnitt durch den Flugsport.*

*Bezugsnachweis: Röga-Technik, Linz und in allen Fachgeschäften.*

*E.K.*



# fesselflug -

## ... lebt er wieder ?!

*Der Fesselflug wird zuweilen totgesagt !*

*Die einst so mächtige und beliebte Kategorie der "gefesselten" Flugmodelle hat an Anhängern verloren - zugunsten des RC-Fluges. Die seinerzeit mit recht viel Aufwand und Kosten errichteten Fesselfluganlagen wurden kaum noch genutzt und alle gingen mit fliegenden Fahnen zum Fernsteuerflug über.*

*Lediglich auf dem Modellflugzentrum in Kraiwiesen wird noch ab und zu "Fesselflug betrieben". Die einst so große Fesselfluganlage in Wien-Prater, auf der viele Jahre lang große internationale Wettbewerbe abgewickelt wurden und Wien zum Fesselflugzentrum Europas machten, fiel dem neuen, großen Radstadion zum Opfer.*

*Einige wenige Fesselflug-Idealisten ließen sich aber nicht beirren und flogen weiter, und das sehr erfolgreich ! Das nur mehr kleine Häuflein der Mannschaftsrenner flogen was das Zeug hielt - wenn auch meistens nur im Ausland - und siegten !!*

*Seit einiger Zeit haben sich aber in Wien einige "Kunstflieger" zusammengefunden, und auf einem Zuckerrübenplatz am Stadtrand von Wien kann man sie zuweilen - von Lärmfanatikern verschont - fliegen sehen.*

*Ein "alter Jüngling" von seinerzeit, Ing. Harald Pokorny, der bereits mit 13 Jahren die Fesselflugplätze unsicher machte, hat es sich in den Kopf gesetzt, den Fesselflug wieder zu reaktivieren. Mit dem Niederösterreicher Franz Wenczel ist er in der letzten Zeit auf internat. Fesselflugwettbewerben zu finden und beide belegten schon so manche vorderen Plätze. Pokorny gewann sogar im vergangenen Jahr die polnischen Nationalmeisterschaften.*

*... und sie geben keine Ruhe .....*

*Wieder Erfolgsluft gewittert, waren die Fesselflieger bemüht an die traditionsreichen INTERNATIONALEN STÄDTEKÄMPFE von einst anzuschließen.*

*Die ÖMV-Modellfluggruppe der Schulgemeinde der Wiener Berufsschulen schrieb auf Betreiben von Harald Pokorny ein "ERSTES WIENER FESSELFUGTREFFEN" aus, welches mit jugendlicher Unbekümmertheit vorbereitet und erfolgreich durchgeführt wurde.*

*Aber lassen wir darüber Ing. Harald Pokorny - wenn auch etwas sehr verspätet - berichten.*

E.K.

*Sehr geehrter Herr Direktor Krill !*

*Als Beilage sende ich Ihnen den Bericht von unserem "ERSTEN WIENER FESSELFUGTREFFEN", welches wir am 30. Juni und 1. Juli 1979 durchgeführt haben.*

*Ich hoffe, daß die Art so richtig ist und damit*

### EINE LANZE FÜR DEN FESSELFUG

*gebrochen werden kann !*

*Beiliegend auch die "Mödlinger Nachrichten" mit einem Bericht und einem Foto, auf dem Awi Messinger mit Wenczel's "STUKA" zu sehen ist. Was Journalisten aus exakten Informationen so machen .... (wie wahr ! Red.).*

*Der Wettbewerb war eigentlich von mir als Veranstaltung der Modellbaugruppe der Schulgemeinde organisiert, als Werbeveranstaltung für unsere Gruppe - allerdings mit dem Hintergedanken, eventuell verborgene Fesselflieger in Österreich aus der*

Versenkung zu locken und eine eventuelle Neuauflage des ehemaligen INTERNATIONALEN FESSELFLUG-STÄDTEKAMPFES vorzubereiten, haben doch so viele ehemalige Fesselflieger unvergeßliche, schöne Erinnerungen daran !

Ich habe mir mit der Organisation sehr viel Mühe gegeben - das Echo war gut - die Teilnehmerzahl überraschend groß.

Nicht zu unterschätzen sind auch die finanziellen Aufwendungen meinerseits (Medaillen, Fangnetze, Farbe für die Kreismarkierungen, Zugwaage u.v.a., ganz zu schweigen von meiner knappen Zeit. Ich hoffe für 1980 auf die Unterstützung in puncto Preise, Urkunden, etc., wenn ich im Rahmen des 2.WIENER FESSELFLUGTREFFENS die Wiener- und Niederösterreichischen Fesselflug-Landesmeisterschaften organisieren darf.

Das wär's für diesmal und vielen Dank.

Liebe Grüße Harald Pokorny



## 1. wiener fesselflugtreffen

30.Juni / 1.Juli 1979

Hier ist nun endlich der Bericht vom 1.Wiener Fesselflugtreffen. Ich habe ihn, bedingt durch meine vielen beruflichen Auslandsreisen, bis jetzt aufgehoben, damit er in der "toten Zeit" in "prop" besser ins Auge fällt. Vielleicht kann dadurch wiedereinander für den FESSELFLUG geworben werden.

Gleich zu Beginn möchte ich allen danken, die mitgeholfen haben, d. Wettbewerb gut über die Runden zu bringen: Freund Wenczel, UMFBC NÖ, Gerhard Pec und den vielen Helfern der ÖMV-Modellfluggruppe d. Schulgemeinde, ohne die ich die Organisation niemals geschafft hätte. Vielen Dank auch unseren drei so eifrigen und "unentgeltlichen" Punkterichtern, Ernst Auseger, Alfred Majdan und Stribeny Werner, ebenso Altmeister Gürtler und Alfred Zunt für ihre überaus große Hilfe bei der Zeitnehmung, Leinentest, etc..

Nun aber endlich zum Bericht :

Es sollte ein erster Freundschafswettbewerb ohne Streß werden. Es kamen 17 (!!) Kunstflieger, alle 5 österreichischen Racing-Teams und 14 Combat-Flieger, wobei wir in Jugend- und FAI-Combat teilten, um der Jugend eine Chance zu geben.

Für das Mannschaftsrennen hatten wir einen 50 x 2 m hohen Nylonzaun aufgestellt, um die Zuschauer zu schützen. Der Zaun hatte eine Maschenweite von 10 x 10 cm und wurde an Stangen befestigt, die wiederum an einigen Autos von Wettbewerbern befestigt waren. Diese Methode scheint zwar etwas primitiv, hat sich aber sehr gut bewährt und ist auch für RC-Wettbewerbe empfehlenswert, da das 0,7 mm Ø Nylongewebe die Sicht in keiner Weise behindert.

Ein Test : Ein Combat-Modell bei etwa 160 km/h fliegt in den Zaun. Zaun unbeschädigt, Modell selber kaum einen größeren Schaden und noch flugfähig (!). Das "weiche" Abfangen würde auch einem 4 kg schweren, 190 km/h fliegenden RC-Modell "sanft" die Energie nehmen!

Kunstflug lief reibungslos, nur am Samstag Nachmittag hatten einige Teilnehmer mit boeigem Wind und kurzen Regengüssen zu kämpfen -

Wind etwa 7 bis zeitweise 13 m/s. Am Samstag Nachmittag kreuzte dann die "Wilde Combat A.G." aus München auf, unter der Führung des alten Haudegens, Jonny Dübell, (Münchner Taxi-Fahrer und jahrelanges "enfants-terrible" im Fesselflug)- und schon wurde geflogen.

Sonntag, 1. Juli, in der Früh um 9 Uhr ging's los: oberer Kreis, Kunstflugfinale, 3. Durchgang, unterer Kreis mit Netz, Team-Racing. Und alle waren gekommen! Jetzt war uns die Sonne hold und es gab respektable Zeiten von 2 x 3:54, das ist internationale Superzeit! Die Stimmung war ebenfalls super. Viele Zuschauer kamen weiß Gott woher, auch die Lokalpresse (!). Nachmittags wurde dann auf einer Wiese im Industriezentrum an der Autobahn Combat geflogen - wie immer eine mords Sache. Zuerst kam der "Nachwuchs" - viele Runden mit Motorstartproblemen, aber voller Einsatz - dann kamen



die Experten - unsere Gäste aus der bayerischen Hauptstadt "geigten" auf rissen mit ihrem Können Wettbewerber und Zuschauer mit und begeisterten auf ganzer Linie.

SIEGEREHRUNG um etwa 17 Uhr, nach der letzten Combat-Landung. Alle waren "happy". Es gab Medaillen und Urkunden bis zum 3. Platz und viele andere Preise. Für den Nachwuchs gab es Motoren von der Hirtenberger Patronenfabrik, in der die bekanntesten HP-Motoren hergestellt werden. Alle waren zufrieden und es gab ein gutes Echo.

### WIR SEHEN UNS 1980 - UND OB !!!

Kurz, schön war's, die Mühe hat sich gelohnt (und die Nerven!) - jedenfalls ein vielversprechendes Zeichen und starkes Zeichen für den österreichischen Fesselflug ohne nix - wird nix - Die Verbindung untereinander wird nun auch besser funktionieren und ebenso ein kräftigerer Erfahrungsaustausch.

Der Anfang ist gemacht - jetzt heißt es nur noch - weitermachen -!

Zum Schluß möchte ich noch herzlichen Dank Herrn Gemeinderat Berl aus Laxenburg sagen für die Benützungsgenehmigung des Platzes. H.P.

### DIE ERGEBNISSE :

#### Klasse F2 B - Kunstflug

1. POKORNY Harald	ÖMV-SG-Wien	5936 Pkte.
2. WENZEL Franz	UMFBC-Ttl.NÖ	5868 "
3. REINISCH Walter	Akafl.Graz	5507 "
4. MESSINGER Awi	ÖMV-SG-Wien	4346 "
5. WEINMANN Erhard	ÖMV-Wels	4248 "
6. FORSTNER Roland	MFC-München	4026 "
7. KARGER Jiri	MFC-München	3364 "
8. HOFFMANN Heinz	ÖMV-Linz	2186 "
9. FRANZ Rudolf	Akafl.Graz	1644 "
10. HANSEMANN Adolf	Akafl.Graz	1544 "
11. RÜCKERL Peter	MFC-München	1173 "
12. WENZEL Walter	UMFBC-Ttl.NÖ	1054 "
13. DÜBELL Johann	MFC-München	1038 "
14. KALTENBACH Ernst	ÖMV-Linz	890 "
15. MINORINI Hanno	Akafl.Graz	848 "
16. ECKER Franz	ÖMV-Wels	567 "
17. HORAK Franz	ÖMV-SG-Wien	404 "

Punktrichter: Ausweger, Majdan, Stribeny

#### Klasse F2 C - Team Racing

1. Fischer - Straniak	ÖMV-Sbg.3:54	ø	8:27
2. Nitsche-Kühnegger	ÖMV-Sbg.	ø	3:54 ø
3. Reinisch-Brandl	Akafl.G.4:34	ø	ø
4. Gürtler-Baumgartner	ÖMV-SG.	ø	ø
5. Hansemann-Miorini	Akafl.G.	ø	ø

ø-Durchgänge: Disqual. od. Fahrgestellprobl. Jury und Zeitnehmung wurde aus den teilnehmenden Vereinen gestellt.

#### Klasse F2 D - Combat - Jugend

1. Lankes Robert	MFC-München	620 Pkte.
2. Hojer Andreas	ÖMV-Linz	363 "
3. KÖNIGSHOFER Rud.	ÖMV-Linz	180 "
4. Ecker Franz	ÖMV-Linz	19 "
5. Baumgartner G.	MFC-München	ø
6. Staffel Günther	ÖMV-Linz	ø
7. Mühlparzer Erwin	ÖMV-Linz	ø

#### Klasse F2 D - Combat - Senioren

nach FAI - Regeln

1. KARGER Jiri	MFC-München	236 Pkte.
2. RÜCKERL Peter	MFC-München	143 "
3. IVANCSICH Franz	ÖMV-SG-Wien	72 "
4. POKORNY Harald	ÖMV-SG-Wien	64 "
5. Zunt, ÖMV-SG, 6. Forstner, 7. Dübell, bde.M.		

# „ wir berichten noch aus 1979...“



Nicht immer erhalten wir die Ergebnislisten rechtzeitig, sodaß wir natürlich auch nicht in der Lage sind - bei unserer zweimonatigen Erscheinungsweise - von interessanten Wettbewerben zu berichten.

Von 3 sehr interessanten FREIFLUGWETTBEWERBEN soll heute berichtet werden.

Der Eifelpokal ist einer der größten Freiflugwettbewerbe, die alljährlich durchgeführt werden.

Die Teilnehmerzahl ist beachtlich: 59 Teilnehmer in F1 A, 19 in F1 B und 13 in der Klasse F1 C.

Aus Österreich nahm lediglich WM-Teilnehmer 1980, Klaus Salzer, MFC-Wr.Neustadt, teil.

Er erreichte in der Klasse F1 A mit 1107 Sekunden 13. Platz und wurde in der Klasse F1 B 19.

Interessant war allerdings auch die Tatsache, daß ein weiterer Österreicher mitflog, der

allerdings für Südafrika startete: es war Horst Wagner, der in den 60er Jahren noch zur österr. Nationalmannschaft gehörte und noch bei der WM 1963 in Wiener Neustadt in der Klasse F1 B den 4. Platz erreichte. Er ist heute Bergwerksingenieur in Südafrika. Wer kennt ihn noch ?

Ein besonders großer Wettbewerb ist der FREIFLUGWETTBEWERB IN POITOU, Frankreich. Hier scheinen Teilnehmerzahlen auf, wie man sie schon lange nicht mehr kennt: F1 A 130 (!), F1 B 57 und F1 C 26 Starter. Dieser Wettbewerb ist nahezu eine kleine Weltmeisterschaft, denn es nahmen Modellflieger aus der Schweiz, Bulgarien, England, Holland, Frankreich, Schweden Deutschland, Österreich Neuseeland und Dänemark teil. Lediglich Wilhelm Kamp vom UMFC-Schärding nahm aus Österreich an diesem Wettbewerb teil und belegte in der Klasse F1 A mit 1050 Sekunden den 58 (!) Platz. Auch Kamp ist Mitglied der WM-Mannschaft 1980.

Schließlich fand auch noch in Bern Ende November 1979 ein INTERNATIONALER FREIFLUGWETTBEWERB statt. Nachdem diese Veranstaltung erst zum erstenmal durchgeführt wurde, nahmen immerhin 42 Wettbewerber in der Klasse F1 A, 29 in F1 B und 10 in F1 C teil. Aus Österreich nahmen Klaus Salzer und Wilhelm Kamp in der Klasse F1 A teil. Klaus Salzer belegte mit 1189 Sekunden den 4. Platz und Wilhelm Kamp setzte sich mit 1178 Sekunden an die 6. Stelle.

Klaus Salzer versuchte es auch in der Klasse F1 B und belegte immerhin mit 834 Sekunden den 20. Platz.

Es ist sehr schade, daß es in Österreich keine internationalen Freiflugwettbewerbe mehr gibt. Es ist noch garnicht so lange her, daß die österreichischen Freiflieger dominierend in der Welt waren.

Wo sind sie geblieben ? .....





HUBSCHRAUBERZENTRUM E.V. BUECKEBURG

Leopold Köppel, Salzburg

## I. MODELLHUBSCHRAUBERWETTBEWERB

"MSC - FALKE" KREIS LÜBBECKE

Ende August 1979 veranstaltete das Hubschraubermuseum Bückeburg einen Wettbewerb für Modellhubschrauber auf dem Fluggelände des MSC-Falke Kreis Lübbecke. Laut Ausschreibung vermutete ich eine rege Beteiligung mit interessantem Material und Piloten.

Meine Teilnahme sollte eigentlich nichts Aufregendes werden. Nur dabei zu sein, mit Leuten reden, etwas Nutzbringendes für den eigenen Verein und für mich zu erfahren und vielleicht auch ein bisschen mitmischen bei den Bewerben war meine Devise.

Die 1900 km für An- und Heimreise, waren sicher keine große Freude, noch dazu bei diesem Ferienverkehr auf den Straßen. Auch die 20 DM Startgebühr im voraus zu bezahlen, um überhaupt eine Information zu erhalten, hätte mich bald zu Zuhausebleiben gestimmt.

Aufgepackt im Auto und Anhänger, fuhren wir (meine Frau + 3 Söhne) um 2 Tage früher, um für das Hubschraubermuseum genügend Zeit zu haben. Außerdem sollte die Anreise in 2 Etappen gefahren werden. Auch für die Aufrüstungsarbeiten meiner 5 Eigenbaumaschinen (sie sollten alle vorgefliegen werden) wollte ich genügend Zeit haben.

Endlich, nach einigen Irrfahrten beim Club angekommen, wurden wir freundlich vom Veranstalter empfangen und gleich mit Getränken versorgt. Unser Wigwam (Zelt) mußte schnell aufgestellt werden, um noch vor einem herannahenden Gewitter die Sachen ins Trockene zu bekommen. Erfolg - null !!

Vertrauensvoll wurde uns der Clubhausschlüssel überlassen, mit der Aufforderung, sich hier wie zuhause zu fühlen und sich einfach zu bedienen. Am Freitag stand dann der Besuch des Museums auf unserem Programm. Beim Wegfahren vom Platz, schrieben wir einfach die Straßennamen auf, um beim Zurückfahren in umgekehrter Reihenfolge wieder heimzufinden (Hänsel u. Gretel-Red.). Das Museum in Bückeburg war schnell gefunden. Obwohl es in einem alten Fachwerkhaus untergebracht ist, erkennt man schnell seinen technischen Inhalt durch Tür und Fenster.

Der Vater des Museums, Herr Noltemeyer, zeigte uns das für Besucher nicht zugängliche Archiv in dem nach Nationen, Gerätetyp und Konstrukteur geordnet, Fotos, Pläne und Beschreibungen fein säuberlich aufbewahrt werden. Zur Zeit wird angebaut, um die kostbaren Fluggeräte (meist Prototypen und Eigenbau) unter Dach zu bekommen. Beim Besichtigen der Einmann-Hubschrauber geriet ich wieder in die alte Träumerei, so ein Ding zu bauen.

Am Abend nach der Rückkehr zum Club, war schon reger Flugbetrieb der inzwischen eingetroffenen Hubipiloten. Jeder wollte noch schnell das Programm durchfliegen, um am nächsten Tag fit zu sein.

Nach Einbruch der Dunkelheit wurde dann noch fleißig fachgesimpelt.

Samstag: Anreise der noch restlichen Teilnehmer. Laut Anmeldungen sollten 35 Piloten mit ihren Hubi's für den um 13 Uhr angesetzten 1. Durchgang startklar sein. Einige hatten inzwischen ihre Modelle "verheizt"

oder andere Schwierigkeiten.

Vorsorglich wurde die Baubewertung bzw. Betriebsprüfung der Modelle gleich nach der Ankunft durchgeführt, bei der man etliche Eigenbauten bzw. Potpouris sehen konnte. Mir ist dabei aufgefallen, daß auch hier nur Piloten mit guten Fach- und Flugkönnen in die "Arena" gingen. Viele der Hubbesitzer, die ihre "Mühlen" zuhause ließen, besichtigten die rund 50 Modellhubschrauber und horchten deren Erbauer und Piloten gründlich aus. Auch zahlende Zuschauer trudelten langsam ein. Bei wechselhaftem Wetter (Salzburger Schnürlregen mit Sonnenschein), "Würstchenbude", Eis, Getränken sowie Tombola, hielt man die Leute bei guter Laune.

Vor Beginn des 1. Durchganges, gab es eine Änderung der Aufgaben. Ursprünglich war vorgesehen, mit dem

Hubi eine Last an einer 2 m langen Schnur befestigt, einen Korridor, 50 cm breit und 8 x 8 m im Quadrat mit diagonalem Ausgang abschweben zu lassen. Anschließend 8 Tore in vorgeschriebener Reihenfolge zu durchfliegen und danach eine Last in einen 1 m hoch aufgestellten Trichter von 30 cm Ø abzusetzen. Keiner der Piloten konnte seine Augen auf Hubi und Last zugleich richten, sodaß Schnurlänge auf 1 m reduziert wurde (was immer noch zu hoch war). Diese Aufgabenübernahme man von den Großhubschraubern. Sie wurden von den Modellpiloten so recht und schlecht gemeistert. Trotz des hohen Schwierigkeitsgrades (auch ein "Europameister" mußte mit Wind und Parcours kämpfen), erschien es den Zuschauern

langweilig. Fachkundige und Idealisten verfolgten das Treiben mit Spannung.

Auch einige Abstürze durch verhängen der Last bzw. zu langem "Blindflug" (schauen auf die Last) mußten hingenommen werden. Dieter Schlüter war auch einer, der zu lange auf das Bimmeln der angehängten Last schaute und dessen Hubi ins Gras biß.

Nach Beendigung dieses 1. Durchganges gab es eine kurze Pilotenbesprechung.



Das Fluggelände des "MSC - Falke" Lübbecke

Es wurde für Sonntag ein für jeden Piloten freigeschaltetes Programm vorgeschlagen. Jeder konnte seine eigene Flugvorführung machen. Bedingungen waren: der Pilot mußte in 6-facher Ausfertigung auf Papier aufschreiben bzw. zeichnen, was er gerne vorführen möchte. Es mußte innerhalb von 5 min geflogen und die Reihenfolge genau eingehalten werden. Typisches Hubschrauberfliegen wurde erwartet.

Für Samstag abends organisierte der Veranstalter für eine gemeinsame Besichtigung des 40 km entfernten Hubschraubermuseums einen Autobus, mit dem ein Großteil der Teilnehmer mit "Geist" und guter Laune um 19 h losfuhr. Filmvorführungen von der Entwicklung des 47 G mit vorangegangenen Modellversuchen und Erst-

flügen um 1935, sowie vielen empirischen Arbeiten, ließen den Abend schnell vergehen. Um 1 Uhr nachts wurde die Heimreise angetreten, selbst da noch fleißig fachsimpelnd.

Sonntag : Es schien ein schöner Tag zu werden, als ich um 6 Uhr früh mit meinen Maschinen die ersten Flüge durch die aufsteigenden Nebelschwaden machte. Geisterhafte Rundflüge über die angrenzende Zelt- und Wohngruppe riß die Langschläfer aus ihren Schlafsäcken und schnell kam Bewegung in das Volk.

Nach umfangreichen Flugübungen wurde um 10 Uhr der 2. Durchgang gestartet. Hier konnte man sehr gute und interessante Flugvorführungen sehen, die auch die Zuschauer zum Jubeln brachten. Ewald Heim auf Jet Ranger und Herr Unrein aus Hamburg mit einer Alouette II (Kleinserie eines Schweizer Pi-

loten) sowie Günter Knipp-rath, ebenfalls auf Alouette II, gefielen besonders mit ihren gekonnten Darbietungen.

Nach Abschluß des 2. Durchganges wurde die Siegerehrung vorgenommen und anschließend gleich mit dem Schaufliegen begonnen, bei dem es dann auch gehörig zuzug und krachte. Meine Autorotationsflüge bzw. -landungen, die ich nicht genug oft vorführen konnte, brachten einiges Aufsehen und Gerede. Freilich gingen nicht alle diese Flüge so, wie ich sie mir vorgestellt hatte. Es ist immer so, wenn man von fachkundigen Leuten beobachtet wird, ist man besonders nervös und macht dann manchen Fehler. Aber heil herunter oder-fast- heil, kam ich immer. Wichtig ist auf jeden Fall einmal der Anfang und den dürfte ich so mit eingeleitet haben.

Auch die mehrblättrigen Modelle erregten Neugierde und mit Spannung erwartete man deren Flüge. Reinert Müller, Student im Flugzeugbau, beschäftigt sich mit Kunststoffrotoren und baute auf seine Bo 105 einen 4-Blattrotor, mit dem er überzeugende Flüge machte. Ten Elsen baute die Enström mit original 3-Blattrotor und Schlaggelenken. Herr Schlütter konnte es sich nicht verkneifen, das Flugverhalten dieses Modells zu testen. Auch meine Experimental VI mit 3-Blatt Starrotor brachte nach beendeten sehr schnellen und scharfen Flügen manchen Fachmann zum Nachdenken und Gesprächen, die wieder bis in die späten Abendstunden dauerten.

Allgemein möchte ich zu dieser Veranstaltung sagen:

Man hat sich sehr viel Mühe gegeben und alles bestens organisiert. Dies wurde, so glaube ich, gelohnt, durch

die sehr große Beteiligung der Piloten mit einer Vielzahl an Modellen, von denen an die 10 Eigenbaumaschinen besondere Beachtung fanden. Obwohl es auch für Anfänger außerordentlich viel gebracht hätte, blieben diese fast völlig hinter 'm Zaun.

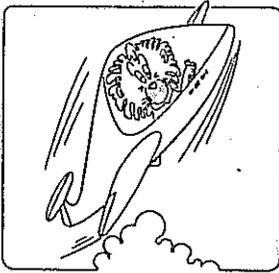
Besonders beeindruckt hat mich die Gastfreundschaft des Veranstalters. Es gab für jeden Teilnehmer und Helfer ein Essen mit Getränken und für die beteiligten Frauen, Kuchen und Kaffee. Das Vertrauen und die Hilfsbereitschaft, die mir geboten wurden, gipfelt das bis jetzt Erlebte.

Ich glaube, dieses Treffen war für alle beteiligten Piloten ein voller Erfolg.

Schade, daß 900 km und mehr Anreise für österr. Piloten doch ein gewisser Hemmschuh sind, sich zu beteiligen.

Vielleicht gelingt es uns auch einmal, ein ähnliches Treffen mit 50 Hubis zu organisieren.

Fortsetzung Seite 36



Vierter Internationaler  
 "Oktoberfestpokalwettbewerb"  
 für  
 ferngesteuerte Segelflugmodelle  
 Klasse F3B  
 am 21./22./23. September 1979  
 in München

Eine der größten F3 B-Wettbewerbe ist seit Jahren der OKTOBERFESTPOKAL FÜR FERNGELENK-

TE SEGELFLUGMODELLE in München.

Leider haben wir über diesen Wettbewerb keinen Lagebericht erhalten, dafür liegen uns aber die Ergebnislisten und ein vorzüglicher graphischer Report von F3 B-Fachreferent, Fridolin Fritz, vor. Aus Platzgründen können wir diese Graphiken nicht abdrucken, doch kann jeder Interessent eine Ablichtung davon über den Ö.Ae.C.-Sektion Modellflug erhalten.

Aus der Ergebnisliste ist eine effektive Teilnehmerzahl von 68 Startern zu entnehmen. Aus Österreich war die gesamte Innsbrucker Crew der AME am Start. Aber auch aus Dornbirn waren 3 Teilnehmer des MSFC-Rheintal gekommen.

Für die Österreicher, besonders für die Innsbrucker galt es, ihren Weltmeisterschaftserfolg zu erneuern und zu festigen. Weltmeister zu sein verpflichtet eben und das "Modellflugvolk" verlangt nach seinen Größen. Sie müssen immerwieder in Aktion treten.

Wenn es auch unseren Weltmeister, Anton Wackerle, diesmal nicht gelang seinen WM-Erfolg zu wiederholen, trumpften die Innsbrucker gewohnheitsmäßig wieder auf. Sie bewiesen neuerlich ihr Können durch die Erringung des 1., 2., 4., 8. und 32. Platzes, und daß der 2. Mannschaftsplatz bei der WM eher ein Ausrutscher war. Sie waren schon damals auch für den WM-Mannschaftstitel gut.

Fridolin Fritz hat eine Mannschaft geschaffen, die bisher absolute Spitzenarbeit leistete. Es ist nur zu hoffen, daß diese großen Erfolge die Mannschaft nicht ermüden läßt und daß sie auch weiterhin ihr großes Können immer unter Beweis stellen, wenn auch immer unter dem Druck, "Vorbild" sein zu müssen.

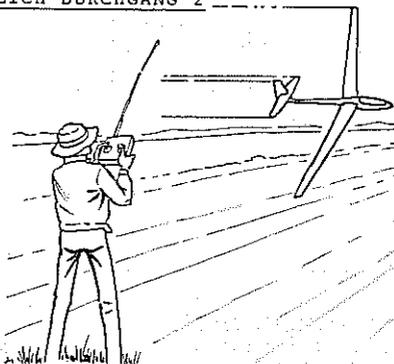
Wie schon eingangs erwähnt, liegt kein detaillierter Wettbewerbbericht vor - sicher hätten viele F3 B-Fans einen solchen gerne gelesen - sodaß wir uns auf das Abdrucken eines Teiles der Ergebnisliste beschränken müssen.

PLAZIERUNG EINSCHLIESSLICH DURCHGANG 2

1. SITAR W.	A	1938	1000	2938	9. UEBERALL M.	D	1720	1000	2720
2. SITAR H.	A	1929	1000	2929	10. AEBERLI P.	CH	1724	950	2647
3. BETSCHWAR M.	D	1870	1000	2870	32. WACKERLE A.	A	1369	1000	2369
4. FRITZ F.	A	1831	1000	2831	47. WASNER K. JUN	A	1202	932	2134
5. HITZLER A.	A	1747	1000	2747	56. WASNER K. SEN	A	1357	556	1913
6. SCHENK F.	CH	1738	960	2743	68. LERCHER E.	A	0	571	571
7. KRAUS C.	D	1753	973	2726					
8. ECKMANN H.	A	1825	900	2725					

## PLAZIERUNG DER MANNSCHAFTEN EINSCHLIESSLICH DURCHGANG 2

1. ÖSTERREICH I	5698	3000	8698
2. MV WETT	5087	2753	7840
3. M C M	4701	2790	7491
4. LSC CONDOR	4500	2920	7420
5. FMG NOER	4355	2824	7179
6. AFGS	4929	2196	7125
7. LFS AIGL	4069	2978	7047
8. VDMF REG	4332	2681	7013
9. MFC EICH	4311	2225	6536
10. MFC CONDOR	3772	2053	5825
11. ÖSTERREICH II +	3194	1900	5094
12. MSFC RHEINTAL	2559	2059	4618
13. JONATHAN	2931	1659	4590



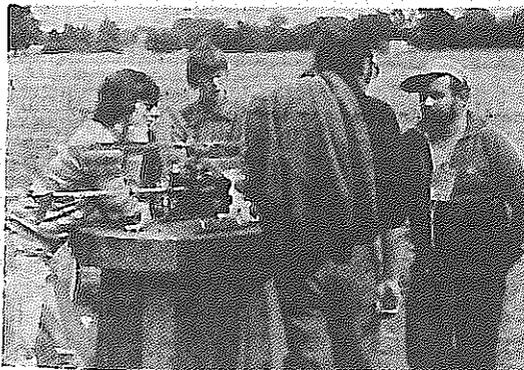
+ Das Team ÖSTERREICH II bestand nur aus zwei Piloten (Eckmann, Wackerle)



Fortsetzung - Hubschrauberwettbewerb von Seite 34

Aus Zeitungsberichten und eines Berichtes des Veranstalters war weiters noch zu erfahren, daß auch noch eine eigene Baubewertung vorgenommen wurde.

Der Veranstalter schrieb: ... in der Baubewertung kam es zu einer kleinen Sensation. Da meldete sich am Donnerstagabend ein Hr. Köppel mit den Worten " Die spinerten Österreicher san do." Der erste Blick auf die fünf Mitgebrachten Modelle zeigte bereits den großen Abstand zum Standard in Deutschland.....



Oder eine Tageszeitung schrieb: Die Bewertung der Leistungen an Eigenkonstruktionen, Umbauten, Verfeinerungen von Industriemodellen und Detailentwicklungen sah den zugleich weitestangereisten Leopold Köppel aus Salzburg mit 500 Punkten auf den 1. Platz mit einer Alouette II im Eigenbau. Leopold Köppel hatte gleich fünf Modelle mit nach Frontheim-Osterheide gebracht. 2. Platz für Rainer Müller mit 150 Punkten, sein Modell ist eine BO 105. 3. in dieser Bewertung wurde Dieter Schlüter mit seiner Bell 222 Trainer, im Eigenbau erstellt. Auf den weiteren Plätzen folgten Ten Elsen mit einem Eigenbau und 75 P., Heim 60, Röhlen 55 Pkten. mit Eigenkonstruktionen. Mit Verbesserungen und Detailentwicklungen folgten Bräsl 45, Zimmermann 15, Elfers, Petersen, Thiemann und Warnecke mit je 10 Punkten und schließlich Bohms, der für seine Eigenentwicklung 5 Punkte bekam.

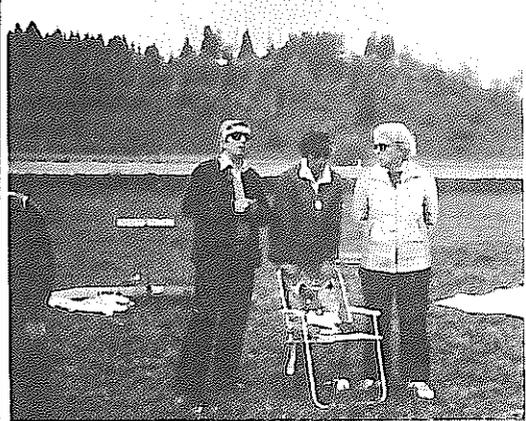
Immer wieder sah man die Piloten beim freundlichen Gedankenaustausch und Fachsimpeln. Rechts der Verfasser L. Köppel

Wir freuen uns, von solchen erfolgreichen "Ausflügen" zu hören und gratulieren dem ambitionierten Huberl-Konstrukteur Leopold Köppel zu diesem schönen Erfolg.

# „10. Oktober“ Pokalfliegen 1979 F1A

Hermann Dolezal  
MODELLCLUB FINKENSTEIN

Der MODELBAUCLUB FINKENSTEIN veranstaltete zum 5. Mal das traditionelle "10. Oktober-Pokalfiegen" in der Freiflugklasse F1 A. Am Sonntag, dem 14. Oktober fanden sich 19 Teilnehmer aus der Steiermark, NÖ, Wien und Kärnten ein, um die Besten zu ermitteln. Die schlechte Wetterlage an den Vortagen hielt wahrscheinlich viele Modellflieger davon ab die Reise nach Finkenstein anzutreten. Die am Sonntag dann auch vorherrschende Wetterlage entsprach in keiner Weise dem sonst üblichen Finkensteiner Freiflugwetter. Eine tiefhängende Wolkendecke und leichte südlich Winde blieben den ganzen Tag über wetterbestimmend. Unter der Wettbewerbsleitung von Lenz Gregorikonnte der 1. Durchgang pünktlich beginnen. Schon jetzt zeigte sich, daß nur sehr schwache thermische Ablösungen vorherrschten. Den Teilnehmern wurde an diesem Tag sehr viel an Können abverlangt, sodaß nach Ende des 7. Durchganges wirklich nur die Besten vorne lagen. Die Flugzeiten der Modelle wurden im wahrsten Sinne des Wortes "zusammengeschlichen" und es zeigte sich, daß dazu auch eine gehörige Portion an Glück gehörte, zumal aufgrund einer Startplatzverlegung mit Hindernissen zu rechnen war, welche für so manchen das vorzeitige "Aus" bedeutete. Bis zum letzten Durchgang war alles offen, denn selbst eine ausgereifte Kreisschlepptechnik war fast wirkungslos, wenn eben jede thermische Ablösung fehlte. An diesem Tag wurden nur ganz wenige MAX geflogen (insgesamt 20) und die Thermikbremsen gingen entweder bereits am Boden auf oder kurz vor der Landung. Als kritischen Beobachter konnte man den ONF-Delegierten, Herrn Robert Grillmeier, begrüßen,



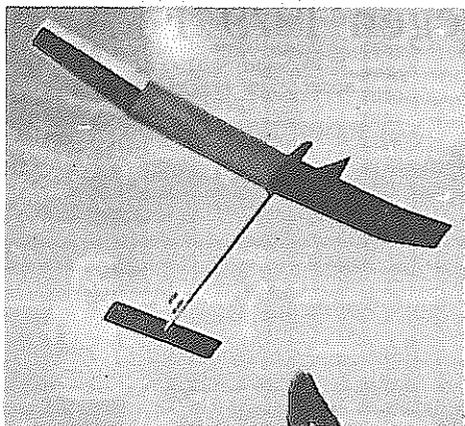
ONF Grillmeier, flankiert von Österreichs Paradezeitnehmerdamen Frau Chmelik und Frau Pisa verfolgen interessiert die Flüge

der sehr aufmerksam das Wettbewerbsgeschehen beobachtete. Ob es etwas Neues an Fluggerät, Zubehör oder dgl. gegeben hat, kann ein Berichterstatter, der gleichzeitig Teilnehmer ist, nicht immer erfahren. Es fällt oft schwer genug, im hektischen Wettbewerbsgeschehen ein paar ordentliche Fotos zu schießen. Trotz der geringen Teilnehmerzahl waren die Spitzenflieger von Österreich fast vollzählig vertreten. Daß das Wetter diesmal gar nicht gut war, sollte jedoch niemanden davon abhalten, an diesem traditionellen WB auch künftig teilzunehmen, gibt es ja ohnehin nicht viele Freiflugwettbewerbe in Österreich. Bei schönem Wetter kann bald wer fliegen - ich manchmal auch.

MONIKA LEITNER

LANDESMEISTERIN IN DER KLASSE KS

Parallel zum "10. Oktoberpokal" wurde auch die Landesmeisterschaft in der Klasse KS ausgetragen.



Raffinierter Hochstart oder Stoßgebet zum Himmel, daß die "Krähe" lang genug oben bleibt ?

Die beiden Betreuer, Jugendreferent Edi Wallner und Willi Frießnigg, leisteten an diesem Tag Schwerstarbeit, bis die Modelle ihrer Schützlinge richtig ausklinkten und auch flogen.

14 Buben und Mädchen lieferten sich die spannendsten Punktekämpfe und so manche Träne floß, wenn der Vogel nicht so flog wie er sollte. Die Kleinen hatten genauso wie die Großen unter Thermikmangel zu leiden. Trotzdem wurden beachtliche Leistungen erzielt, was wiederum beweist, daß auch unsere "Nachwuchspiloten" bereits ihren Mann (Frau) stellen.

Jugendreferent, Edi Wallner, konnte bei der Siegerehrung Pokale und wertvolle Sachpreise überreichen.

#### ERGEBNISLISTE der LANDESMEISTERSCHAFT in der JUGENDKLASSE KS

1. und Landesmeister												
1.	LEITNER Monika	Radenthein	127	113	130	146	150	=	666	Sekunden		
2.	FRIESSNIG Thomas	Feldkirchen	149	128	138	121	086	=	622	"		
3.	PRAXL Werner	Redenthein	150	097	104	104	120	=	575	"		
4.	MICENTALER Karin	Feldkirchen	150	047	060	150	150	=	557	"		
5.	CERNE Michael	Feldkirchen	081	089	130	150	098	=	548	"		
6.	SCHROTT Dieter	Klagenfurt	150	097	110	114	059	=	530	"		
7.	MAURER Christian	Feldkirchen	043	080	120	119	146	=	508	"		
8.	KITTNER Heinz	Feldkirchen	134	128	002	073	124	=	461	"		
8.	ORTNER Heimo	Radenthein	102	071	075	120	093	=	461	"		
10.	LEITNER Stefan	Kappel	122	095	108	005	100	=	430	"		
11.	FRIESSNIG Barbara	Feldkirchen	036	045	031	150	133	=	395	"		
12.	KÖLLNER Carsten	Radenthein	097	016	079	065	046	=	303	"		
13.	SCHWARZ Christoph	Radenthein	007	009	092	046	110	=	264	"		
14.	KÖLLNER Sabine	Radenthein	060	059	029	024	061	=	233	"		

#### ERGEBNISLISTE des V.nationalen "10.OKTOBER-GEDENKFLIEGEN" in F1 A

1.	KRAUS Werner	ÖMV-Kagran, Wien	150	180	180	180	180	135	176	1181
2.	EHRlich Walter	KFC-Klagenfurt	180	175	157	180	148	150	130	1120
3.	MANG Fritz	ÖMV-Kagran, Wien	120	175	180	180	180	100	148	1083
	TRUPPE Reinhard	ÖMV-Feldkirchen	171	125	138	180	180	109	180	1083
5.	KAMP Wilhelm	UMFC-Schärding	180	180	150	147	100	166	147	1070
6.	CHMELIK Herbert	ÖMV-Kagran, Wien	098	130	167	170	129	180	105	979
	POLD Helmut	MFC-Fürstenfeld	146	124	180	172	137	100	120	979
8.	PACHER Erwin	ÖMV-Klagenfurt	098	143	180	180	000	116	144	852
9.	HEIBL Ernst	MFC-Ob.Murtal	127	105	110	065	180	107	150	844
10.	HERBSTHOFER Helfr.	MFC-Fürstenfeld	143	102	113	160	095	146	080	839
11.Tilli 798, 12.Dolezal 778, 13.Kalcher 777, 14.Warzialek 756, 15.Heibl W. 730, 16.Bergner 642, 17.Winter 415, 18.Morokutti 299, 19.Morokutti Ruth 157.										

#### MANN SCHAFT S W E R T U N G

1.ÖMV-Kagran 3243, Kärnten I 2728, Kärnten II 2659, 4.Steiermark 2595, 5.MFG-Ob.Murtal 2216 Sekunden.

Im Nachhang zu unserem Bericht des SCHAUFLUGTAGES des MFC-Außerferner-Falke ein Bildbericht, den wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.



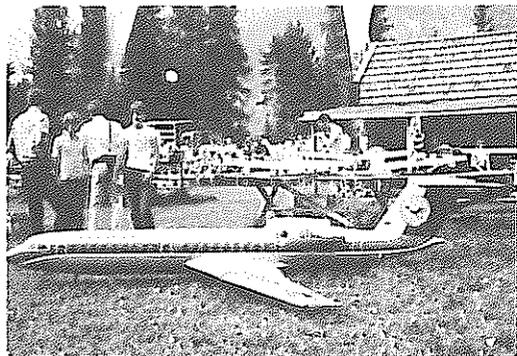
Unsere Modellfliegerhütte, für diesen Flugtag mit einer Lautsprecheranlage versehen



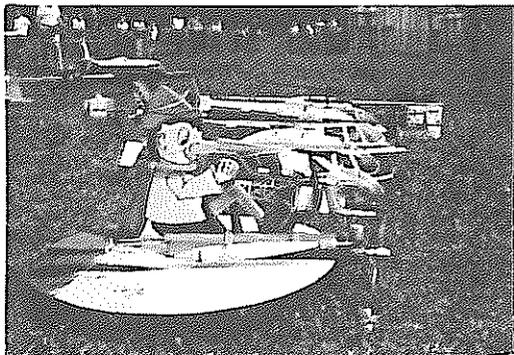
Ein kleiner Ausschnitt der auch in der Luft gezeigten Flugmodelle



Im Vordergrund die Pitts der Linzer, sodann 2 KA 6 und der Rödl DUKE



EUROPLANE, ein Modell der Superlative, 4m lg. 3,75 m Spannweite, 18 kg, 2 Rossi 10 cm<sup>3</sup>



Die Hubschrauberstaffel von Heid und Sprenger, streng bewacht vom "Fliegenden Tiroler"



Biene Maja mit ihrem Freund Willi warten auf ihren Startaufruf



---

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.

---

91170083

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61  
A-1140 WIEN