

# prop

$\frac{2}{80}$



KAVAN-Testpilot, Manfred Heid, mit einem "JET - RANGER" im Rückenflug. Aufgenommen wurde dieses Bild in Berwang in Tirol, in 1350 m Höhe. Im Hintergrund sieht man die Zugspitze.

# österr. modell- flugnachrichten

# robbe Neuheiten 80



## *Finikofi*

- Kurze Bauzeit. Ein Modell für Neulinge und den, der lieber fliegen als bauen möchte.
  - Stabiler Aufbau. Einfacher Kunstflug, wie Turns, Loopings und Trudeln möglich.
  - Einwandfrei am Hang zu fliegen. Durch seine große Wendigkeit meistert Finikofi auch kritische Flugsituationen.
  - Sicher im Hochstart. Durch die große Flächentiefe ist auch für den weniger Geübten das Landen einfach.
  - Hervorragende Ausstattung des Komplett-Montagekastens; einschließlich aller benötigten RC-Ausbauteile.
  - Ein preiswertes Modell für den schnellen Einsatz.
- Bitte informieren Sie sich im neuen robbe-Fach-Katalog bei Ihrem robbe-Fachhändler. robbe bietet ein Komplett-Angebot für jeden Modellbauer. Im neuen robbe-Katalog finden Sie auch die weiteren robbe-Neuheiten, wie Flug-, Schiffs- und Auto-Modelle sowie Funkfernsteueranlagen und Zubehör.

robbe  
steht für Qualität

Liebe Flugsportfreunde !

Ich schreibe diese Zeilen genau zum Frühlingsanfang, doch ist dieses Wetter kein Wetter und wir wollen nicht hoffen, daß es so bleibt und etwar gar als Vorzeichen für unsere Flugsaison gelten soll. Es schneit und schneit und ....

Die Flugsaison hat aber bereits begonnen und wenn der Terminalender eingehalten wurde, haben in März bereits einige Wettbewerbe stattgefunden: am 8. März etwa ein F1 A -Wettbewerb in Micheldorf und am 15. März am Heiligenberg eine F1 E-Landesmeisterschaft und ... Die ÖB Modellflieger dürften heuer die 1. sein, die den Wettbewerbsreigen eröffnet haben, wie die Freiflieger überhaupt, denn auch die Steirer führten (hoffentlich) ihre F1 B- LM durch.

Oi je, jetzt werden gleich wieder die RC-ler kommen und klagen: da seht ihr es wieder, der Krill schreibt immer nur über die Freiflieger. Wir RC-Flieger sind doch in prop nur unterprivilegiert !



Warum ich das jetzt schreibe ? Ganz einfach deshalb, weil mir vor einiger Zeit derwenn auch freundschaftliche - Vorwurf gemacht wurde, daß über die RC-Sparte in prop zuwenig geschrieben würde. Nun, erstens stimmt das bestimmt nicht und zweitens, wenn es so wäre, trifft mich ganz bestimmt nicht die Schuld, da ich doch immer der Rufer nach Berichten und Fachartikeln aus Modellfliegerkreisen bin. Glaubt doch, bitte, ich freue mich über jeden Artikel oder Bericht, den ich von Euch bekomme. Die Artikelserie von "Habi-Köppel" oder "Freiflug-Salzer" oder zuletzt von Haberhauers "Superbastelwastl" sind doch bestimmt ein Beweis dafür, daß über jedes Gebiet geschrieben wird, wenn, ja wenn ich als Verantwortlicher für prop überhaupt Stoff erhalte. Oder kommen vielleicht die Wettbewerbsberichte der Sparten zu kurz ? Na also !

Versucht Euch doch selber als Artikelschreiber. Ihr werdet sehen, es ist garnicht so schwer und Ihr habt dann bestimmt an Eurem "gedruckten Werk" Eure Freude. Dazu habe ich ja prop geschaffen, damit wir uns alle etwas sagen sollen. Abkapseln und auf seinen Erkenntnissen sitzen wie ein Geizhals auf seinem Geld, ist alles andere als freundschaftlich. Solche Leute werden auch nicht viele Freunde haben.

Aber jetzt noch etwas :

Verschiedentlich erhalten wir den Vorwurf, daß prop nicht geliefert wird, obwohl man langjähriges Mitglied und der Beitrag ordnungsgemäß bezahlt sei. Nun, wir sind der Sache nachgegangen - denn wir wollen ja, daß jeder prop bekommt - und sind dahintergekommen, daß die Mitgliedererfassungs-Bögen (Computerbogen) nicht immer erschöpfend ausgefüllt waren. Nachdem nunmal für die Mitgliedererevidenz des Ö.Ae.C. ein Computer verantwortlich ist, sind wir ihm auch ausgeliefert und das heißt, wenn er nicht erschöpfend mit Daten versehen wird, so muß auch seine Leistung unbefriedigend sein.

Nehmt Euch, bitte, zum Ausfüllen der Mitgliedererfassungs-Bögen genügend Zeit und füllt laut den Erläuterungen Punkt für Punkt gewissenhaft aus und Ihr werdet sehen, unser "Blechboy" wird es Euch durch exakte Wiedergabe danken ! Dazu am Rande: jetzt haben wir bereits 2 Vereine "entdeckt", die auf allen ihren Mitgliedererfassungs-Bögen nicht angegeben haben, daß es sich um Modellflugvereine handelt, kein Hakerl bei Modellflug, keine Dauerstartnummer, nix ! Na und ?

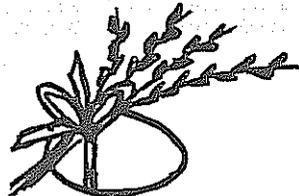
Wenn es Modellflieger geben sollte, die prop nicht erhalten, schreibt uns, bitte, Namen Adresse, Geburtsdaten und wenn bekannt, die Vereinsnummer, wir gehen der Sache nach und Ihr kriegt bestimmt Euren prop.

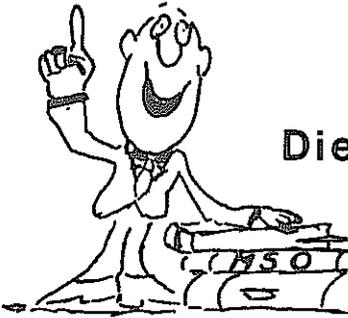
Für das heurige Jahr wünsche ich Euch sehr wenig Ärger (auch mit uns), doch recht viel Freude beim Fliegen und außerdem ein recht frohes Osterfest für Euch und Eure Familie

Euer

*Wolfgang Frettl*

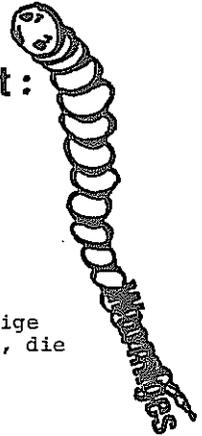
Bundessektionsleiter





# Die ONF berichtet:

Robert Grillmeier



## TERMINKALENDER 1980 - ÄNDERUNGEN

Während der Drucklegung des Terminkalenders haben sich einige Änderungen ergeben bzw. haben sich Umstände eingeschlichen, die nun richtiggestellt werden :

## NATIONALE WETTBEWERBE

- 5. Tiroler Pokalfliegen
  - 27./28. Oktober 1980 Brandstätte F3 B (früher 20./21.9.)
  - 12. Oktober 1980 ·Lienz/Osttirol RC IV (früher 10.8.)

## HANGFLUGWETTBEWERBE F1 E und RC/Hang in Niederösterreich

Wie bereits an anderer Stelle in prop berichtet, werden sämtliche Wettbewerbe, die auf dem Kölbling bei Herzogenburg durchgeführt werden sollten, bis auf weiteres ausgesetzt. Landessektionsleiter Schobel bemüht sich andere Austragungsgelände zu finden und neue Termine festzusetzen.

## INTERNATIONALE WETTBEWERBE

- 10.-13. Juli 1980 Poprad /CSSR Internat. Tatra - Wettbewerb F3 B

\*\*\*\*\*

## LEISTUNGSPROFERLIZENZEN

Durch ein Versehen wurde in prop 1/80 bekanntgegeben, daß die Leistungsprüferlizenz Nr. 076 von Rainer WALD eingezogen wird. Ich bedauere diese Falschinformation. Rainer WALD ist weiterhin ordnungsgemäßer Leistungsprüfer.

\*\*\*\*\*

## DOPPELPUNKTE FÜR NATIONALE WETTBEWERBE UND LANDESMEISTERSCHAFTEN

Auf Grund mehrerer Anfragen teile ich mit, daß es eine DOPPELPUNKTEVERGEBUNG bei Nationalen Wettbewerben und Landesmeisterschaften nur dann n i c h t gibt, wenn der Sieger des Nationalen Wettbewerbes u n d der Sieger der Landesmeisterschaft ein und dieselbe Person ist.

Sind die beiden Sieger v e r s c h i e d e n e Personen, erhält natürlich J E D E R von ihnen den Gold-C-Punkt !

\*\*\*\*\*

AUSSCHREIBUNGEN VON WETTBEWERBEN

Ich verweise alle Veranstalter von Wettbewerben auf die Bestimmungen der M S O Punkt 2.6. ff - Organisation von Wettbewerben. Bei Nichteinhaltung der Bestimmungen wird der betreffende Wettbewerb von der O N F nicht anerkannt und es können daher dann auch keine Gold-C-Punkte geltend gemacht werden !

\*\*\*\*\*

Weltrekorde Stand 1979F R E I F L U GF 1 A - SEGELFLUGMODELLE

Dauer	4 h 58 min 10 sec	M.Milutinowitsch Jugoslawien 15.Mai 1960	<u>Nr.17</u>
Geradlinige Entfernung	310,33 km	Z.Taus, CSSR 31.März 1962	<u>Nr.18</u>
Höhe	2.364 m	G.Benedik, Ungarn 23.Mai 1948	<u>Nr.19</u>

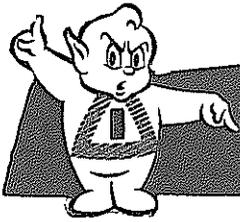
F 1 B - GUMMIMOTORFLUGMODELLE (WAKEFIELD)

Dauer	1 h 41 min 32 sec	V.Fiodorov, UDSSR 19.Juni 1964	<u>Nr.1</u>
Geradlinige Entfernung	371,189 km	G.Tchiglitschew -"- 1.Juli 1962	<u>Nr.2</u>
Höhe	1.732 m	V.Fiodorov, UDSSR 19.Juni 1964	<u>Nr.3</u>
Geschwindigkeit	144,9 km/h	P.Motekaytis -"- 20.Juni 1971	<u>Nr.4</u>

F 1 C - VERBRENNUNGSMOTORFLUGMODELLE

Dauer	6 h 1 min	Koulakovsky, UDSSR 6.August 1952	<u>Nr.5</u>
Geradlinige Entfernung	378,756 km	E.Boricevitch -"- 15.August 1952	<u>Nr.6</u>
Höhe	5.807,7 m	Yin ChengboChina 5.August 1979	<u>Nr.7</u>
Geschwindigkeit	173,45 km/h	A.Doubinetsky UDSSR 25.Juni 1973	<u>Nr.8</u>

Fortsetzung folgt !



## Deine Versicherung das bekannte Wesen

von Dr. Helmut Schneider

Nun ist auch geklärt worden, ob der Versicherungsschutz auch im Ausland besteht. Er erstreckt sich auf ganz Europa. Der Begriff Europa ist geographisch zu verstehen. Er umfaßt also von der UDSSR lediglich die Gebiete westlich des Kaukasus, ferner die sogenannte europäische Türkei und Griechenland mit seinen sämtlichen Inseln. Nicht mehr zu Europa im Sinne der Versicherung gehörig zu betrachten sind Zypern, Island, Grönland, Spitzbergen, die Kanarischen Inseln, Madeira und die Azoren.

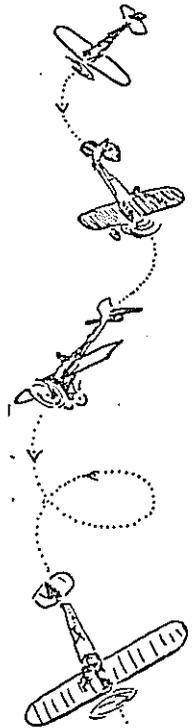
Also Achtung, liebe Modellflieger, Beschädigungen von Iglus in Grönland sind durch die Versicherung nicht gedeckt ( no na !).

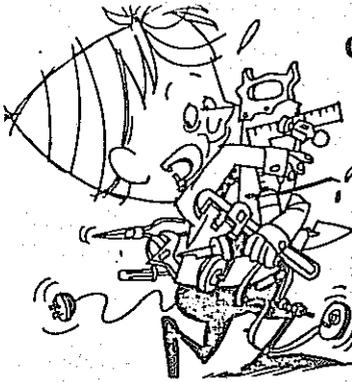
Damit endet also dieser Fortsetzungsroman, da nicht anzunehmen ist, daß sich bald Änderungen ergeben. Meine Adresse und Telefonnummer sind Euch bekannt und wenn Ihr Fragen habt, stehe ich Euch zur Verfügung.

Zum Schluß noch ein Merksatz, den sich jeder Modellflieger immer vor Augen halten soll:

Versichert sein ist gut; besser ist, kein Risiko einzugehen, damit überhaupt kein Schaden entsteht.

Ihr erspart nicht nur Euch, sondern auch allen anderen Modellfliegern Ärger.





## der superbastlwastl

### HERSTELLUNG EINER KUNSTSTOFF-FORM

Fortsetzung aus Heft 1/80  
von H.Haberhauer, Wien

Bevor wir einen Kunststoffrumpf in unserfertiggestellter Form erzeugen wollen, müssen wir noch einige Besorgungen machen: Zuerst G e l c o a t und Epoxidharz. Es gibt auf dem Modellbaumarkt eine reiche Palette an hervorragenden Formenharzen, die alle an sie gestellten Anforderungen erfüllen; über kleine Unterschiede derselben, wie z.B. Verarbeitungszeiten, Mischverhältnisse etc. lassen Sie sich vom Fachhändler beraten. Sollte das erworbene Harz milchig, kristallin und schwerflüssig aussehen, genügt ein Warmwasserbad um es wieder verwendungsfähig zu machen. Ob dieser kristalline Zustand am Harz in irgendeiner Art schadet oder nicht, darüber streiten sich die Fachleute.

Dann benötigen wir Glasfasergewebe oder -matten. Wegen des besseren Verhältnisses, mechanische Belastbarkeit zu Gewicht und auch Preis, ist dem Gewebe der Vorzug zu geben.

Welches Gewebe - mit wievielen  $g/cm^2$  - erworben werden soll, hängt von der gewünschten Rumpfgröße und Belastbarkeit ab; wir sollten uns aber hier den Kopf nicht allzu sehr zerbrechen: wir kopieren ja einen Rumpf und von der zu ersehenden Gewebestruktur des Vorbildes können wir schon auf das Gewebegewicht rück-

schließen. Sehr wichtig ist jedoch, daß Sie beim Händler ein epoxidlösliches Gewebe er-

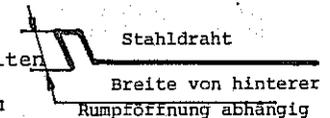
stehen, sonst sind alle Anstrengungen umsonst. Vielleicht sehen wir für die Außenhaut, also für die erste Einlage in die Form, ein feineres Gewebe vor, um eine bessere Oberflächen-

güte zu erreichen. Die Verwendung von Kohlefasern (Carbonfibre) oder Kevlar wollen wir, nicht zuletzt wegen des hohen Anschaffungspreises, den Spezialisten überlassen.

Außerdem brauchen wir Lösungsmittel für Epoxid (Spiritus ?) für Reinigungszwecke, Gummihandschuhe, Haushaltspapier und einige adaptierte Werkzeuge (siehe Skizze 1).

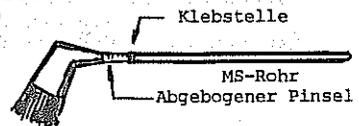
Aber nun kann es losgehen!

1. Wir wägen den zu kopierenden Rumpf ab und setzen uns damit ein Gewichtslimit. Als Faustregel können als gute Werte für einen 2,5 m -



Beide Längen von Rumpflängen abhängig

Skizze 1



Segler etwa 250 g, für einen 3,5 m-Segler 400 g gelten.

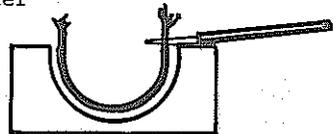
2. Wir ziehen vom Gewichtslimit das Gewicht des zu verwendenden Glasgewebes, welches wir vorbereiteteten, ab und schließen so auf die Harzmenge (dividiert durch 2 = Menge je Formhälfte); eine kleine Menge sehen wir noch für die Verbindung der Rumpfhälften vor.
  3. Epoxidharz (oder Gelcoat) für die Deckschicht wird in ein Gefäß im warmen Wasserbad stehend gemischt (ruhig, nicht schlagen, um Luft-einbringung zu vermeiden). Hinweise des Herstellers genau beachten.
  4. Diese erste Schicht kann eingefärbt werden. Fachleute halten nicht viel davon, weil man später nicht sieht, ob der Rumpf auch i.O. ist.
  5. Nun wird die erste Schicht mit einem Pinsel in die mit Trennmittel vorbereiteten Formhälften aufgebracht.
  6. Diese Schicht läßt man "anziehn" (gelieren) - nicht aushärten!
  7. Jetzt wird im sogenannten Auflegeverfahren die erste Gewebeschicht eingelegt und mit Harz durchtränkt (Lufteinschlüsse zum Rand "hinaustupfen").
  8. Nachdem wieder etwas zugewertet wurde, können wir, wenn erforderlich noch eine zweite Gewebe-Harzschicht aufbringen, oder an den statisch höher beanspruchten Stellen des Rumpfes, wie Tragflügelanschlüsse, Kabinenrahmen, Rumpfspitze, Kabinenseite, Boden und Übergang zu Seiten- und Höhenleitwerk, Gewebe zur Verstärkung auflegen.
  9. Schließlich wieder etwas zuwarten, bis das Epoxidharz schneidbar ist; sodann mit einem scharfen Messer das überstehende Gewebe (ohne die Form zu beschädigen !) abtrennen (siehe Skizze 2).
  10. Beide Formhälften mit der noch nicht ausgehärteten Gewebe-Harzschicht zusammenfügen und verschrauben.
- Bei der Kabinen- und Seitenleitwerksöffnung ein mit Harz getränktes Gewebeband einführen und so beide Hälften verbinden (siehe Skizze 3).

Nun haben wir alles getan. Als letzte Aktion wird die Form an einen warmen Platz gebracht (optimal wären etwa 60° C), um den Rumpf zu tempern, was ihn elastischer werden läßt.

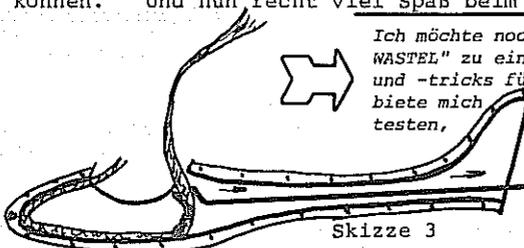
Sollten nach dem Ausformen trotz peinlichster Genauigkeit und gewissenhaftester Arbeit dennoch Hohlräume in der Deckschicht des Rumpfes vorhanden sein - bitte nicht ärgern - selbst die erfahrensten Erzeuger spachteln Rumpfe zuweilen nach.

Zuletzt soll man nicht vergessen, die Form sofort zu säubern und falls erforderlich mit Trennmittel einzustreichen und so wieder einsatzbereit machen.

Da alle Arbeitsvorgänge in ihrer Verschiedenartigkeit trotzdem zeitlich zwingend in einer gewissen Reihenfolge ablaufen müssen, ist sehr zu empfehlen, sich über jeden Vorgang kurze Notizen mit Zeitangaben ( sog. Timing) zu machen, um bei der Anfertigung des nächsten Rumpfes aus den Erfahrungen die erforderlichen Lehren ziehen zu können. Und nun recht viel Spaß beim Rumpfbau.



Skizze 2



Skizze 3

Ich möchte noch einmal anregen, den "BASTEL-WASTEL" zu einer Fundgrube an Bauhinweisen und -tricks für die prop-Leser zu machen und biete mich (redigieren, etc.) an.

Anfangs könnten wir den fehlenden Raum des

"SUPERBASTELWASTELS" bestimmt mit eigenen Tricks ausfüllen.

M.N.

Wer macht mit ? Red.

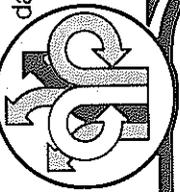
NEUHEIT  
1980

## BELL „Jet-Ranger“ für *Schlüter*-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom Schlüter System '80. – GFK-Rumpf mit großer Frontöffnung für den Einbau der komplett vormontierten Mechanik. Alle Teile auch im eingebauten Zustand bestens zugänglich. Motorstart mit E-Anlasser von oben, tanken seitlich, Glühkerzenanschluß von unten. Viel Platz für die Fernlenkanlage. Heckausleger als Einzelteil abnehmbar. Rumpflänge 1350 mm, Höhe 400 mm, Breite 200 mm. **Best.-Nr. 718.**

Bei maximaler Ausbaustufe mit Kunstfluggrotor und 10 ccm-Motor erhalten Sie

### Ein unübertroffenes Kunstflugmodell



das aber auch ebensogut vom Anfänger mit der vereinfachten Mechanik des System '80 ausgerüstet werden kann. Der Unterschied besteht nur in den verschiedenen Rotorköpfen.

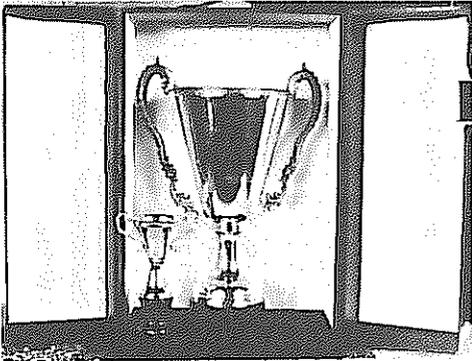
**Neu für System '80: Elastische Motoraufhängung, Autorotations-Freilauf.**

# E. SCHMALZ

VERDICHTUNGSGERÄTE

E. SCHMALZ MASCHINENHANDELSGESELLSCHAFT MBH

A 1235 WIEN, SCHWINGLGASSE 11



# Heri Kargl-Pokal

was ist das .... ?

Der Heri Kargl - Pokal wurde zum Andenken an den viel zu früh verstorbenen ersten ONF-Delegierten, Heribert Kargl, durch die Initiative aller Modellflieger im Dezember 1970 ins Leben gerufen.

Der Gewinner erhält einen herrlichen Wanderpokal und einen kleinen Erinnerungspokal, sowie eine künstlerisch gestaltete Urkunde. Im WP

werden die Namen der Gewinner handschriftlich eingraviert.

Die Bestimmungen zur Erlangung des Heri Kargl-Pokals sind recht einfach. Es wird jeweils der Jahresbeste einer Klasse ermittelt. Seit 1977 wurde dieser Zeitraum auf zwei Jahre ausgedehnt.

Die Ermittlung erfolgt nach dem Gold-C Punktesystem und der Beschluß erfolgt auf Antrag des betreffenden Fachreferenten bei der Sektionsleitersitzung.

Bisher wurde der Heri Kargl-Pokal an folgende Modellflieger verliehen :

- 1971 Klasse F1 E  
Herbert Chmelik, Wien
- 1972 Klasse F1 A  
Herbert Chmelik, Wien
- 1973 Klasse F1 B  
Alfred Haagen, Sen, Stmk.
- 1974 Klasse F1 C  
Werner Kraus, Wien
- 1975 Klasse F3 A  
Hanno Prettner, Krtn.
- 1976 Klasse RC III  
Leopold Moser, OÖ.
- 1978/79 Klasse RC IV  
Helmut Kirsch, Krtn.

Die nächsten Jahre:

- 1980/81 Klasse RC/MS
- 1982/83 Klasse RC/Hang
- 1984/85 Klasse RC/HC
- 1986/87 Klasse F3 B



## Urkunde

Herrn

**Helmut Kirsch**  
OMV - MFC - SE. West / Stan

wird diese Urkunde zur Erinnerung an seine Leistungen der Klasse RC IV als Jahresbester 1978/79

verliehen.

Er ist der 7. Gewinner des

**ONF-Heribert-Kargl-Wanderpokals**

Wien, 15. Dezember 1979

Sektion Modellflug im Österr. Aero Club.

ONF-Delegierter

R. K. K. K.

AC-Fachreferent

Landessektionsleiter

# WENN ES DEM LIEBEN NACHBARN NICHT -----

Ö.Ae.C. Niederösterreich  
Sektion Modellflug

RUNDSCHREIBEN

ABSAGE bzw. VERSCHIEBUNG von Wettbewerben der Klasse F1 E

Durch einen - wie uns scheint - Bosheitsakt des Landwirtes Karl Holzinger aus Rottersdorf, der in der Vorwoche das westliche Vor-  
gelände am KÖLBLING (unbewirtschaftetes Wiesen- und Busch-Hangge-  
lände) mit einem ca. 2 Meter hohen Maschengitter umzäunte, ist die  
Durchführung der für SAMSTAG den 22.März 1980 vorgesehenen LANDES-  
MEISTERSCHAFTEN NÖ, Klasse F1 E, derzeit unmöglich.

Folgende am Kölbling vorgesehenen Wettbewerbe werden daher auf ei-  
nen anderen Termin (eventuell auch anderen Ort) verschoben:

Landesmeisterschaft Niederösterreich für 22.März 1980  
9. Heri Kargl-Cup, vorgesehen für 12.April 1980  
3.Europa-Cup Austria, vorgesehen für 25.Oktober 1980,  
sowie die vom UMSC-KOLIBRI vorgesehenen Clubmeisterschaften.

## BEMERKUNG ZUR SITUATION

HOLZINGER hat eine Aversion gegen die Fliegerei überhaupt aus der  
Kriegszeit her, wo die Landwirte enteignet wurden, um Segelflug-  
schulung durchführen zu können. Als 1959 bei einem Hangflugwett-  
bewerb ein seit ca. 15 Jahren nicht mehr existenter Modellflieger  
mit seinem Motorrad über ein abgeerntetes Feld fuhr, um sein Mo-  
dell zurückzuholen, flammte sein "Haß" gegen die Flieger wieder  
auf.

Seit dieser Zeit gab es seitens der NÖ Modellflieger keinerlei Flur-  
schaden mehr. Um die für 3.April 1980 vorgesehenen Landesmeister-  
schaften durchführen zu können, wollte ÖMV-Landesobmann Haiden und  
LSL Schobel in einem Gespräch in der Wohnung Holzingers diesen ge-  
winnen, keinen Einwand gegen die Durchführung der LM zu erheben,  
und obwohl eine Kaution von S 1000,- angeboten wurde, die er für  
eventuellen Flurschaden verwenden könnte, war er nicht bereit, seine  
Zustimmung zu geben.

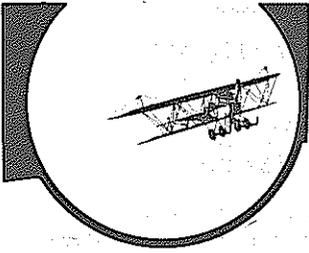
Obwohl die Landesektion in späteren Jahren die schriftliche Erklä-  
rung abgab, für jeden durch das Zurückholen von Modellen entstehen-  
den Flurschaden zu haften, "wiegelte" er die gesamte Bauernschaft  
der Gemeinde Statzendorf zu einer Unterschriftenaktion gegen die  
Modellflieger auf.

Holzinger erstattete auch bei der Gendamerie Anzeige, die Beamten  
waren bei den diversen Beweisen dann auch angewandte Schritte aber  
nicht ein, da kein strafbarer Tatbestand eintrat.

Die beiden Bürgermeister, Abg.Sulzer (Herzogenburg) und Schmiedberger  
(Statzendorf) haben jederzeit für die Durchführung der im Frühjahr  
und Spätherbst angesetzten nationalen und internationalen Bewerbe  
ihre Zustimmung gegeben, können sich aber aus politischen Gründen  
"gegen" ihre Gemeindeglieder nicht exponieren.

So wird in Niederösterreich die Möglichkeit, harmlosen Freizeitsport  
zu betreiben und sinnvollen Jugendsport durchzuführen, unterbunden.  
Und nirgendwo gibt es für uns eine Hilfe !!!!!

Für den Ö.Ae.C., Landesverband NÖ, LSL Felix Schobel



## F4 C-Lehrgang in

Dem Angebot des RC-Scale Referenten, Dr. Helmut Schneider, folgend hat der Landessektionsleiter von Tirol, Josef Selg, einen F4 C - Lehrgang in Innsbruck ausgeschrieben. Dieser Lehrgang war ursprünglich für Interessenten aus Tirol und Vorarlberg geplant, aber nachdem die Modellflieger aus dem Ländle nicht erschienen waren, wurde es lediglich ein Lehrgang für die Tiroler.

Vor 15 Zuhörern informierte Dr. Schneider über die im steten Vormarsch befindliche Klasse der naturähnlichen Flugmodelle und motivierte mit seiner gekonnten, urwüchsigen und humorvollen Art die Zuhörer für diese Klasse. Bestimmt werden sich immer mehr und mehr Modellflieger für diese Klasse begeistern und es wäre den anderen Bundesländern nur zu empfehlen, ebenfalls Lehrgänge durchzuführen. Nachdem heuer die 1. Staatsmeisterschaft in dieser Klasse durchgeführt wird, werden die geschulten Modellflieger sicherlich im Vorteil sein.

### OBMÄNNERKONFERENZ TIROL

Bei der dem Lehrgang folgenden Obmännerkonferenz brachte LSL Selg einen ausführlichen und interessanten Tätigkeitsbericht über das abgelaufene Jahr und ehrte in Anwesenheit des Vizepräsidenten Tirols, Dr. Majorkovits und BSL Edwin Krill die erfolgreiche Modellfluggruppe des AME mit Fridolin Fritz, Anton Wackerle und den Brüdern Sitar, sowie das erfolgreiche F3 A-Team Renate und Dieter Fritz. Außerdem wurden die verdienten Funktionäre und Mitarbeiter Herbert Kristanell und Josef Schwaiger geehrt. Für seinen Einsatz für die Modellflieger in Tirol verlieh LSL Selg dem Vizepräsidenten Dr. Majorkovits das goldene Ehrenzeichen des ÖMV.

Eine rege Diskussion zeigte die Aufgeschlossenheit der Tiroler Modellflieger zu ihrer und zu der Arbeit der Bundessektion des Ö.Ae.C.

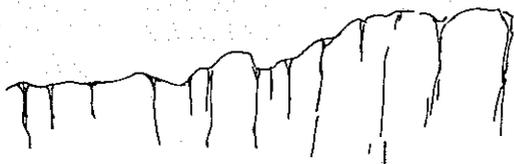
Anschließend zeigten die Mitglieder des AME sehr interessante Filme von ihrer Entwicklungsarbeit. Besonders großen Anklang fand ein außerordentlich gut gemachter Film von der für die Gruppe so erfolgreichen F3 B-WM in Belgien. Hier konnte man so richtig sehen, wie wichtig der trainierte Einsatz ist.

**scale** - Fachreferent, Dr. Helmut Schneider macht darauf aufmerksam, daß Scale - Wettbewerbe möglichst ein halbes Jahr vor der Durchführung ausgeschrieben werden sollen, damit sich die Interessenten rechtzeitig vorbereiten können. Er steht bei eventuellen Vorbereitungsarbeiten gerne zur Verfügung.

### SCALE - SEITE in p r o p !

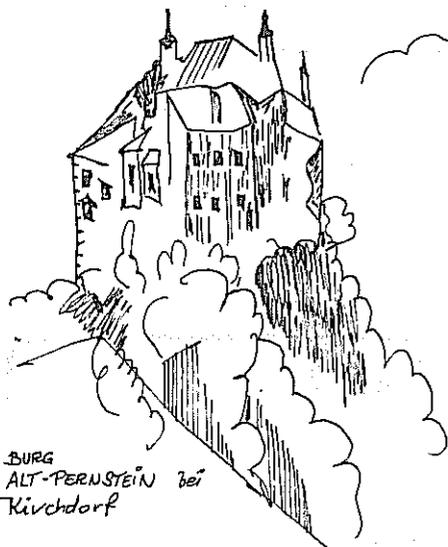
Es ist geplant, in prop eine "Scale-Serie" zu errichten und wir bitten um Eure rege Mitarbeit. Zeichnungen, Bilder, Beschreibungen und event. Erfahrungsberichte.

Red.



3./4. Mai 1980

## Treffpunkt Micheldorf in OÖ.



BURG  
ALT-PERNSTEIN bei  
Kirchdorf

## «Alte Adler»

Zum ersten Mal in der Geschichte des österreichischen Modellflugsportes fordert ein Club, die "alten Adler" zu einem RC-Hang-Wettbewerb auf.

Es ist dies der Segelflug- und Modellbauclub Kirchdorf, OÖ, mit seinem landschaftlich wunderschön gelegenen, ruhigen Modellfluggelände Micheldorf.

Jeder, der einmal Gelegenheit hatte als Gast dieses Clubs auf dem Modellfluggelände zu segeln, wird die traumhaft, gut zu fliegenden Aufwindhänge immer in Erinnerung behalten. Es ist nicht leicht, auf diesem Gelände die Fluglaubnis zu erhalten, umso höher ist es dem Club anzurechnen, daß er den "alten Adlern", also allen österreichischen Mo-

dellfliegern, welche über 45 Jahre jung sind, ein Fest gibt.

Da Micheldorf am Rande der Fremdenverkehrszone "Pyhrn-Priel-Gebiet" liegt, lohnt es sich, den Trainingstag und den Wettbewerb mit einem Ausflugstag nach Hinterstoder und Windischgarsten zu verbinden. Der Club wird für die Quartierreservierung sorgen. Der flugbegeisterte Modellflugkamerad hat die Rundflugmöglichkeit im Segel- oder Motorflugzeug über den Großen Priel, den Grimming oder den Dachstein zu fliegen. Gestartet wird vom Sportflugplatz Micheldorf aus.

Im Clubhaus der Modellflieger wird während des Wettbewerbes von den Modellfliegerfrauen ein ganztägig geöffnetes Büffet unterhalten, welches in bekannt guter Weise für das leibliche Wohl der Gäste und Teilnehmer sorgt.

Der RC-H-Wettbewerb wird nach offiziellen Regeln geflogen. Es ist ein 3-Minuten-Flug mit Ziellandung vorgesehen. 3 Durchgänge werden geflogen, wobei zur Gesamtwertung die beiden höher bewerteten Flüge herangezogen werden. Es wird deshalb das RC-H-Programm mit dem Zeitflug gewählt, weil der "alte Adler" im allgemeinen ein gemütliches Fliegen, dem Geschwindigkeitsflug (F3 F) vorzieht.

Die wertvollen Siegerpreise werden vom dortigen Club gestellt und präsentieren sich als 3 Kristallglasvasen, original Gablonzer Schliff, sodaß nicht nur die Sieger, sondern auch deren Gattinnen ein würdiges Andenken an das 1.österreichische Treffen "alter Adler" mit nach Hause nehmen können.

Außerdem sind Erinnerungsplaketten oder Anstecknadeln vorgesehen.

Der Sektionsleiter des Segelflug- und Modellbauklubs Kirchdorf, Ing. Viktor Wöger, ebenfalls ein "alter Adler", der auch für die Organisation verantwortlich ist, wird in gewohnter legerer und geübter Manier dieses Unternehmen abwickeln und es sicher zu einem Fest gestalten, an das alle gerne zurückdenken und seine jährliche Wiederholung fordern werden.

Wir wünschen schon jetzt allen "alten Adlern" ein prächtiges Frühlingswetter dazu. Mögen sich die alten Herrn dabei gut unterhalten, alte Erinnerungen austauschen, denn alles beginnt mit  
"es war einmal!"

Es fordert Euch heraus ----- ein alter Adler !

Alle interessierten "alten Adler", meldet Euch per Postkarte sofort bei

Ing. Viktor Wöger  
Dierzerstraße 13  
4560 KIRCHDORF a.d.Krems

Ihr bekommt alle erforderlichen Unterlagen und die persönliche Einladung sofort zugeschickt.

## **I WER NARRISCH !**

WAS DA ALLES IN DEM KATALOG IST !

Z.B.: DA BEKOMME ICH

**5 ANSTÄNDIGE SERVOS ZUM**

PREIS VON EINEM

ODER EINEN ELEKTROSTARTER

MIT 12 V 6 A BLEIAKKU ZUM

PREIS EINES NORMALEN STARTERS !

ES IST JA IHR GELD ! DARUM SOFORT HER

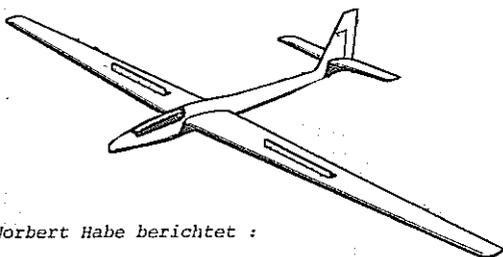
MIT DIESEM KATALOG.



RIESENAUSWAHL — MINIPREISE — EINTAUSCH  
TEILZAHLUNG — BESTE BERATUNG

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

# großsegler, es ist soweit !



Norbert Habe berichtet :

Nach einigem Schriftverkehr mit Modellfliegern, die bereit sind, am Aufbau der Klasse "Großsegler" mitzuarbeiten, wurde für den 1. und 2. Dezember 1979 ein Grundgespräch auf einem Bauernhof in Schlierbach vereinbart. An diesem "nahrhaften" Ort, an welchem wir ungestört laut und leise diskutieren konnten, wurden viele verschiedene Meinungen der sechs delegierten Teilnehmer in eine Richtung geführt, und ich konnte dieses gastliche Haus mit dem Auftrag verlassen, bei der LSL-Sitzung 1979 am 15./16. Dezember in Eugendorf, diese Versammlung über die Aktivitäten und Wünsche der Großsegler zu informieren.

Mein Bericht wurde sehr zustimmend zu Kenntnis genommen. In einer kurzen Diskussion wurde offenbar, daß es bereits im gesamten Bundesgebiet "Großsegler" gibt, und daß Vereine im Jahre 1980 entsprechende Wettbewerbe veranstalten wollen (siehe Ankündigung aus Wörgl ! Red.). Abschließend gab BSL Edwin Krill sinngemäß folgenden Auftrag:

"Die Großsegler mögen nach "empfohlenen Richtlinien", welche der 1. Arbeitskreis in Schlierbach erarbeitet hat, als Grundlagen für die Klasse der Großsegler anwenden, Test-Wettbewerbe veranstalten, damit sich aus der Praxis endgültige Wettbewerbsregeln erarbeiten lassen. Zum gegebenen Zeitpunkt werden diese dann Aufnahme in die MSO finden und legalisiert werden."

Nun, diese Richtlinien sind beim Erscheinen von prop 2/80 bereits fertig - in Reinschrift- und können gegen Unkostensatz von S 12,- (Postgebühren und Kopien) bei untenstehender Adresse angefordert werden.

Die grundsätzliche Definition eines "Großseglers" wird hier allgemein zur Kenntnis gebracht.

Mindestspannweite 3500 mm. Größte Spannweite, aber nur für Wettbewerbsteilnahme 5000 mm. Für Hobby und Sport wird wohl die persönliche Einstellung die Grenze setzen.

Die Großseglermodelle müssen in Form und Proportion einem Vorbild entsprechen, wobei auch ein Eigenentwurf, welcher als Segelflugzeug vorstellbar wäre, möglich ist. Maßstäbe werden nicht vorgeschrieben. Die Gewichtsgrenze von 5 kg ist mit 1. Jänner 1980 bereits gefallen.

Nun, liebe Freunde, dies war der Anfang. An uns allen "Großsegler-interessierten" wird es nun liegen, ob dieses "Neugeborene" einmal auch groß werden wird. Denkt daran, daß wir in einem Land leben, welches die verschiedensten Möglichkeiten des Modellsegelns bietet und daß viele Österreicher in den Anfängen der Fliegerei, wie auch heute, Maßstäbe setzen und daß wir nichts nachahmen müssen, was rund um unsere Heimat praktiziert wird.

Versuchen wir also in der Klasse der "Großsegler" gangbare und vernünftige Wege zu gehen, damit wir in unserem "Hobby-Sport" die Erfüllung finden, die wir selbst uns erhoffen und daß wir in fairen

Wettkämpfen uns mit Freunden messen können.

In diesem Sinne ein "Start Frei !" den Großseglern.

Anschrift zur Bestellung der empfohlenen Richtlinien:  
Norbert Habe, Parschlugerstraße 60, 8605 Kapfenberg. Tel. 03862-23056.



## 1. TIROLER Großseglerwettbewerb 1980

Der Modellfliegerklub WÖRGL veranstaltet am 13. April 1980 einen Wettbewerb für Großsegler.  
 Wettbewerbsort: Modellflugplatz des MFC-Wörgl,  
 6250 Kundl - Liesfeld.

Zugelassen sind ferngesteuerte Großsegler ab einer Spannweite von 4000 mm oder einer Gesamtfläche von mindestens 90 dm<sup>2</sup>.

Diese Veranstaltung soll den Reigen der Großseglerwettbewerbe eröffnen und wir bitten um zahlreiche Teilnahme.

Aus organisatorischen Gründen wird ersucht, Nennungen unbedingt schriftlich an Ekkehard Wieser, Augasse 28 a, 6300 Wörgl (Tel. 05332-42833) bis spätestens 9. April 1980 zu richten.

Teilnahmeberechtigt sind alle in- und ausländischen Modellflieger mit gültigem Versicherungsnachweis für ihre Modelle.

### WETTBEWERBSREGELN und PROGRAMM

#### ALLGEMEINES

Es sind alle Ruderfunktionen zugelassen. Der Hochstart erfolgt ausschließlich mit einer vom Veranstalter beigestellten Hochstartwinde (Seillänge ca. 250 m). Huckepack und Flugzeugschlepp sind **n i c h t** erlaubt.

Der Pilot darf nur einen Helfer haben. Dieser darf auch das Landefeld betreten. Der Pilot muß bei sämtlichen Figuren - außer beim Start und bei der Landung - im Landefeld stehen.

#### FLUGZEIT :

Vorbereitungszeit: 3 Minuten vom offiziellen Startaufruf bis zur Freigabe des Modelles.

Flugzeit : Maximal 5 Minuten ab Modellfreigabe.  
 Bei Überschreitung der Flugzeit endet die Wertung bei der vorhergegangenen vollendeten Figur.

Geflogen werden 3 Durchgänge, von denen die zwei besten gewertet werden.

#### MODELLZULASSUNGEN :

Ein Wettbewerber darf zwischen den Durchgängen das Flugmodell wechseln, d.h. er kann mit 3 verschiedenen Modellen am Wettbewerb teilnehmen.

PROGRAMM :

1. Hochstart (mit Wertung)	K 7
2. Verfahrenskurve (90° li.. 270° re.)	K 5
3. Dreieckskurs	K 10
4. Horizontale Acht	K 8
5. Landung "A"-K 10, "B" K 7, außerh. K 3	

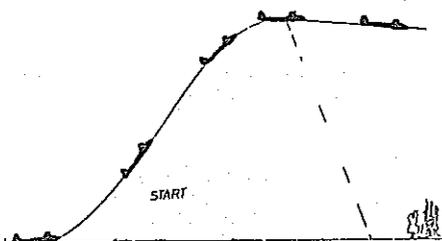
Das PROGRAMM ist für den guten, durchschnittlichen Modellflieger ausgelegt, erfordert aber ein gewisses Maß an Training.

Verlangt wird ein möglichst vorbildgetreuer Flug, bei dem sich die Vorbildtreue des Modells positiv auswirken kann.

Die Modelle müssen mit der für sie typischen Fluggeschwindigkeit geflogen werden (z.B. ein moderner Segler schneller als ein Oldi, aber keinesfalls umgekehrt). Deshalb ist auch ein "Anheizen" vor Beginn der Figur nicht erlaubt und wird mit Abzügen von Punkten bewertet.

Die Figuren dürfen nicht zu weiträumig geflogen werden, es soll vielmehr eine schräglage von mindestens  $30^\circ$  angestrebt werden.

Und nun die FIGUREN :

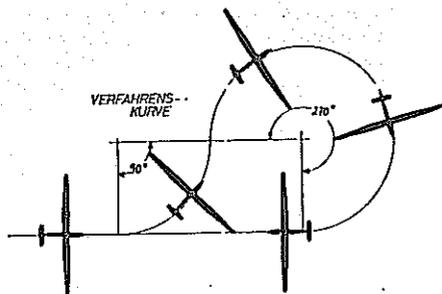


### 1. Der Start (gegen den Wind)

Nach dem Abheben soll das Modell möglichst ruhig in den Steigflug übergehen und dabei eine gerade Flugrichtung einhalten.

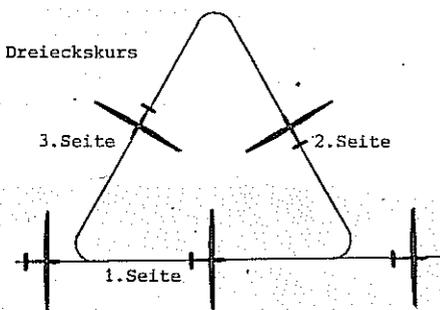
Vor dem Ausklinken soll die Flugbahn so abgeflacht werden, daß das Modell nahtlos in den freien Flug übergeht. Der Abflug soll geradlinig sein.

Punkteabzug: Das Modell geht übergangslos in den Steigflug über; die Flugrichtung wird nicht eingehalten; Überziehen im Steigflug mit gleichzeitigem seitlichen Ausbrechen; Abflug nicht geradlinig.



### 2. Die Verfahrenskurve (Anflug aus Startrichtung)

Nach kurzem Geradeausflug eine  $90^\circ$ -Kurve nach links und anschließend  $270^\circ$  nach rechts. Mit dem Abflug auf dem Ausgangskurs wird die Figur beendet. Das Modell soll in der Kurve eine deutliche Schräglage einnehmen ( $30 - 40^\circ$ ). Punkteabzug: Nicht gerader Anflug; zu flaches und weites Kurven; abschmieren in das Kurveninnere; Größenverhältnisse der  $90^\circ$ -Kurve stimmt nicht zur  $270^\circ$ -Kurve; Abflug nicht auf Ausgangskurs.



Dreieckskurs

3. Seite 2. Seite

1. Seite

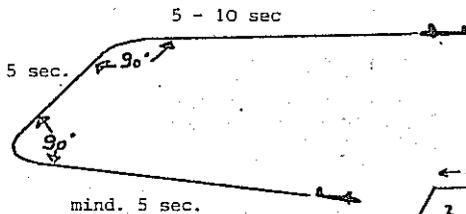
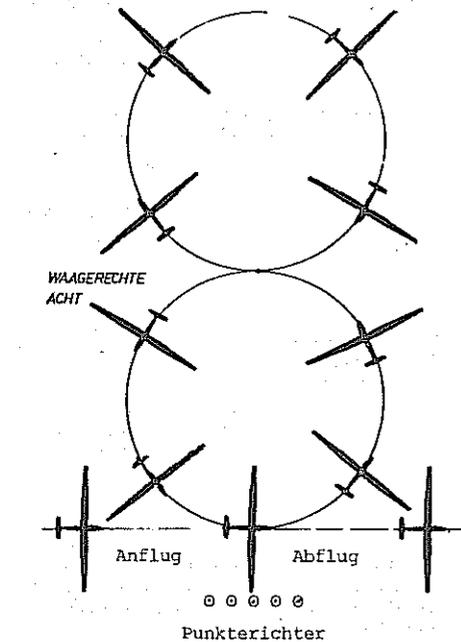
● ● ● ● ●

Punkterichter

### 3. Der Dreieckskurs (Anflug aus Startrichtung)

Der Anflug bildet die 1. Seite des Dreiecks, soll ca. 10 s dauern und wird mit der ersten  $120^\circ$ -Kurve abgeschlossen. Die 2. und 3. Seite soll die gleiche Länge wie die erste aufweisen. Der Abflug erfolgt nach der dritten  $120^\circ$ -Kurve. Die Figur ist beendet, wenn die 1. Seite des Dreiecks beim Abflug in voller Länge durchfliegen ist.

Punkteabzug: Nicht gerader Anflug; zu flache Kurven (Schräglage); ungleiche Seiten des Dreiecks; Abflug nicht auf dem Anfangskurs.

**Punkteabzug:**

Der Landeanflug beginnt nicht auf der Höhe des Landefeldmittels;  $90^\circ$ -Kurven zu weiträumig; Endanflug zu kurz; zu hoch angesetzt; zu viele Kurskorrekturen; nicht gerader Anflug zum Landefeld; kein stetes Sinken.

**4. Die horizontale Acht (Anflug aus Startrichtung)**

Nach kurzem Anflug schwenkt das Modell zum ersten Halbkreis ein, im Schnittpunkt wird die Richtung geändert und ein Vollkreis durchflogen.

Im Schnittpunkt wird die Richtung abermals geändert und der abschließende Halbkreis ausgeführt.

Mit dem Abflug in Fortsetzung der Anflugrichtung wird die Figur beendet.

**Punkteabzug:**

Nicht gerader Anflug;  
beide Vollkreise nicht gleich groß;  
Kreise zu groß und zu flach;  
Abflug nicht in Fortsetzung des Anfluges.

**5. Die Landung**

Der Landeanflug beginnt auf Höhe des Landefeldmittels mit dem Abflug mit Rückenwind, parallel zu Landefeld.

Nach kurzem Geradeausflug (ca. 15-20 s) erfolgt die erste  $90^\circ$ -Kurve, nach ca. 5 s die zweite. Der jetzt begonnene Endanflug soll mindestens 5 Sekunden dauern und ein ständiger Sinkflug ohne größere Kurskorrekturen sein. Das Aufsetzen im Landefeld soll mit möglichst geringer Fahrt und "sanft" erfolgen. Das Ausrollen muß deutlich erkennbar sein (keine bestimmte Zeit od. Länge). Die Piste hat eine Gesamtlänge von 90 m und wird in 3 Landefelder mit je 30 m eingeteilt (B - A - B).

Gewertet wird der Aufsetzpunkt, wobei im Landefeld "A" am meisten Punkte und in den Landefeldern "B" entsprechend weniger Punkte vergeben werden.

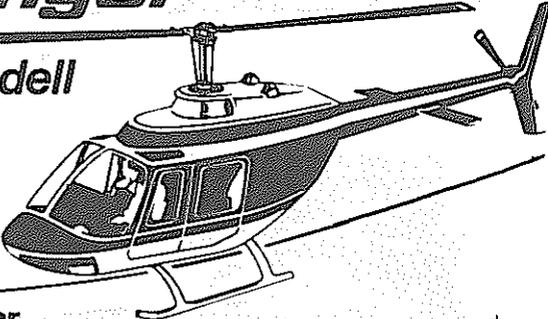
**webra****DAMIT MODELLBAU  
FREUDE MACHT!**

KAVAN
QUALITÄTS-  
PRODUKTE

# JetRanger

## Das Sieger-Modell

in  
aller  
Welt!



Alle Typen unserer  
Hubschrauber können ohne Stabilisierungsstange  
und ohne Paddeln umgerüstet, geflogen werden!



FRANZ KAVAN  
LINDENASTSTRASSE 56 · D-8500 NÜRNBERG  
TELEFON (0911) 36 15 95 · TELEX d 622312

KATALOG UND PREISLISTE KOSTENLOS  
BEI IHREM FACHHÄNDLER ERHÄLTlich!

## Der König der Hubschrauber

Der KAVAN BELL JET RANGER, welcher im Windkanal getestet wurde, hat **kollektive Blattverstellung** und ein **unübertroffenes, patentiertes Steuersystem**, das dem Modellhubschrauber präzise Eigenschaften verleiht und dadurch voll kunstflugfähig ist! Der KAVAN BELL JET RANGER führt alle Manöver des Originalhubschraubers aus, so auch Loopings und Rollen und ist auch **unübertrefflich im Rückenflug**.

Darüberhinaus ist der KAVAN BELL JET RANGER durch diverse **Umrüstsätze** ausbaufähig:

1. Rigid Rotor (Fliegen ohne Stabilisierungsstange und ohne Paddeln)
2. Verschiedene Übersetzungen
3. Leichte Stahlkufen usw.
4. Freilauf

Jeder KAVAN-Hubschrauber-Besitzer wird bei uns registriert und durch Rundschreiben über weitere Entwicklungen informiert.

### Technische Daten

Motor 10 ccm (60)  
Fluggewicht 4,5–5 kg  
Zuladung 50%

Hauptrotordurchmesser 160 cm  
Rumpflänge 145 cm  
Leichtes Starten (ohne Riemen)

Maßstab 1:6,4  
Steuerung: 4 Kanal

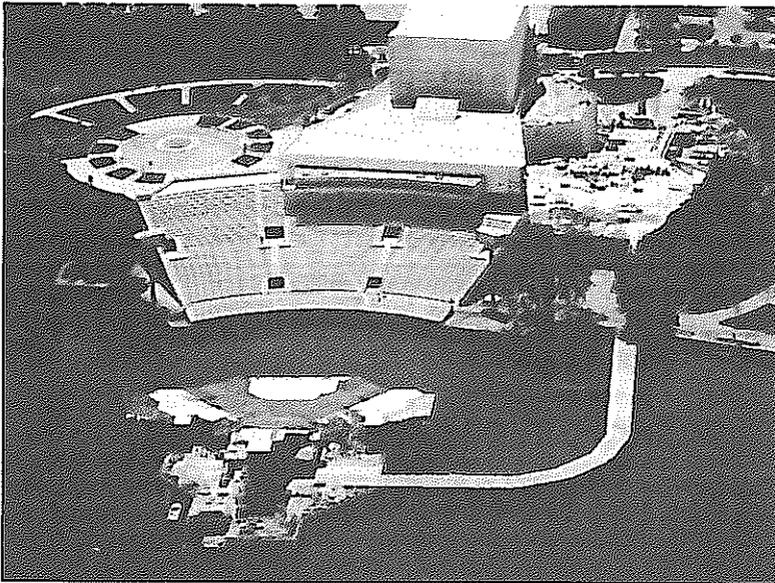
ERHÄLTlich IN JEDEM GUTEN FACHGESCHÄFT.

BEZUGSQUELLENNACHWEIS IN ÖSTERREICH : GK - MODELLBAU - 1140 WIEN



# Luftzirkus am see

## 11. mai 80



Der MODELLBAU-CLUB - BREGENZ bietet Freunden des Wassermodellsportes eine wohl einmalige Gelegenheit : Das neuerbaute Bregenzer Festspiel- und Kongresshaus - unmittelbar am Bodensee, mit grosser Zuschauertribüne und der "größten Bühne der Welt" - dem Bodensee, steht am diesjährigen Muttertag ganz im Zeichen des Modellsports (das Bild zeigt den Bauzustand im Sommer 1979).

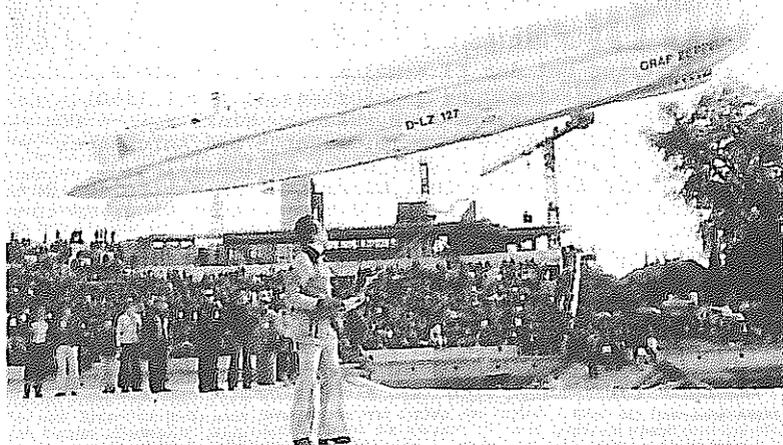
Geplant ist eine ganztägige Veranstaltung, bei der vor allem see-tüchtige Flugmodelle aber auch Schiffsmodele oder handgestartete Flugmodelle, die im Wasser gelandet werden können, vorgeführt werden. Natürlich sind Spezialitäten und ausgefallene Fluggeräte besonders gerne gesehen.

Gleichzeitig findet im großen Stadtsaal, der am oberen Ende der 4.300 Personen-Tribüne liegt, eine Modellausstellung statt. Hier können etwa 500 Modelle aller Art, auch wasserscheu- dem zahlreich erwarteten Publikum aus dem Bodenseeraum gezeigt und auch erläutert werden.

Die erste Veranstaltung dieser Art fand 1978 auf dem damaligen Rohbau der Festspieltribüne statt und brachte viel Publikum,

großes Interesse für alle Sparten des Modellsportes und ein überwältigendes Echo in den Medien. Gäste aus nah und fern sind recht herzlich eingeladen und willkommen. Trainingsflüge sind am Samstag bereits möglich. Am Samstag Abend gemütliches Treffen im Festspielcafee, gleichzeitig Aufbau und Vorbereitung der Ausstellung und Besprechung der Veranstaltung.

||| Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an die Kontaktadresse:  
Heinrich Spöttl, A 6900 Bregenz, Schanzweg 1.



Bei der "Generalprobe" für den Luftzirkus am Bodensee führte Andreas Gasser aus Zürich seinen 6,70 Meter langen Zeppelin vor und begeisterte mit seinen Vorführungen die vielen Besucher, die sich auf dem Rohbau der Bregenzer Festspieltribüne zum "LUFTZIRKUS AM SEE" einfanden. Die Dreißigerjahre, mit dem vertrauten Anblick der Friedrichshafner Zeppeline, wurde für viele wieder lebendig. Dieser "LUFTZIRKUS AM SEE" wird nun am Muttertag dem 11. Mai 1980 vor der nun fertiggestellten Tribüne wiederholt.



## MODELLBAUKASTEN

FLUG-, SCHIFFS-UND AUTOMODELLE  
FUNKFERNSTEUERUNGEN  
MODELLEISENBAHNEN

**M. LUTHWIG**

LINZ-NEUE HEIMAT NEUBAUZEILE 53  
Telefon 0732/ 82 13 42

## SEMINAR für Motormodellkunstflug



Der Modellfliegerclub AUSSERFERNER FALKE veranstaltet am Samstag, dem 26. April 1980 nachmittags ein Seminar für den Modellkunstflug der Klassen F3 A und RC III.

Vortragender in Theorie und Praxis ist

DR. DIETER FRITZ

10.-plazierter bei der F3 A-Weltmeisterschaft 1979.

Um rechtzeitige Anmeldung (spätestens 12. April 1980) bei der Adresse: Gerhard Koch, Wängle, Winkl 3, A-6600 Reute (Tel. 05672 37063 nach 16,00 Uhr - bei Anrufenaus dem Ausland die 0 der Vorwahl nicht wählen!).

Die Teilnahme ist kostenlos. Wir bitten um zahlreiche Beteiligung. Den Angemeldeten wird ein genaues Programm zugesandt.

Gleichzeitig veranstalten wir vom 25.-27. April 1980 in Reute, im Sozialhaus eine MODELBAU-AUSSTELLUNG mit über 100 Modellen. Wir erbitten auch hier einen regen Besuch.

## Elektroflugmeeting in Kärnten

DER MODELBAUCLUB ÖMV - FELDKIRCHEN LADET ZU EINEM ELEKTRO-MEETING IM SCHÖNEN KÄRNTEN AM OSSIACHERSEE EIN.

DATUM : 12. UND 13. JULI 1980 MODELFLUGPLATZ FELDKIRCHEN

ES WERDEN FOLGENDE KLASSEN GEFLOGEN:

RC II / KA - KUNSTFLUG

RC II / MA - SEGELFLUG

AUSKÜNFTE ERTEILT : WILHELM FRISSNEGG  
A - 9560 FELDKIRCHEN

UFOs aus Kärnten ... ➡

# Kärntner Tageszeitung

Ein „G'riß“ um die Erfindung eines Klagenfurters

## Japaner wollen jetzt die UFOs aus Kärnten

Seit ein paar Monaten reißt sich die ganze Welt um die „fliegenden Untertassen“ aus Klagenfurt. Seitdem der Erfinder Heinz Jordan aus Klagenfurt-Poppichl seinen ferngesteuerten Ringflugkörper mit 1,2 Meter Durchmesser und einem zehn Kubikzentimeter großen Verbrennungsmotor auf der letztjährigen Nürnberger Messe der Öffentlichkeit vorgestellt hat, interessieren sich Militärs und größte Privatfirmen vieler Industriestaaten für dieses einmalige Hobbygerät. Gestern bemühte sich der Chef einer der größten japanischen Elektronikfirmen, Yoshio Kondo, der eigens aus Tokio hergefliegen war, verzweifelt um eine Lizenz.

Von Jutta Kaufmann

„Ich will haben das Wunderding“, sagte Kondo bei der Vorführung der Untertasse, die seit der Gründung von Jordans Firma, der „Technischen Geräte- und Entwicklungs-Ges.m.b.H.“ den Namen „Turboplan“ trägt. Aufgrund seiner phantastischen Eigenschaften — es steigt pro Sekunde 10 Meter bis zu einer Höhe von 6000 Metern und ist jedem Hubschrau-

ber überlegen — ist das finnländische, schweizerische und französische Militär auch schon mit Lizenzansinnen an Jordan herangetreten, da der Turboplan als Fliegerabwehrungsgerät ideal wäre. Aber mit der Lizenzvergabe war Jordan, der natürlich weltweit die Patente für sein Objekt besitzt, nicht so schnell bei der Hand.

Diesmal aber scheint's zu klappen. „Zu 99 Prozent ist die Sache fix“,

verrà er der KTZ. Aber gerade in diesem Moment läutet das Telefon, und ein Beauftragter des Armeekommandanten von Österreich, Generaltruppeninspektor Spanocchl, bittet dringend um die technischen Unterlagen des Turboplan, und zwar möglichst schnell.

„Die Österreicher sind sowieso die letzten, die sich für dieses heiß umworbene Objekt interessieren“, meint Jordan. „Außerdem denke ich langsam an die Vergabe mehrerer Lizenzen.“ Kein Wunder, denn Vertreter der Firma Steiff (Knopf im Ohr) und eine der größten technischen Firmen der USA, der Kraft Company, haben sich noch für diesen Monat ebenfalls zu Besuch in Poppichl angemeldet...

Aber das finanzielle Angebot des Japaners scheint doch äußerst gut zu sein, denn es bleibt bei den 99 Prozent Sicherheit, daß demnächst die Japaner ganz groß mit dem UFO in Produktion gehen.



Dieser nicht ganz uninteressante Leitungsartikel erreichte uns vor einiger Zeit mit dem Hinweis:

"Sie sehen, daß wir auch im Winter etwas tun!"

M. D.

.... und wie geht's jetzt weiter?

2.v.1. UFO "Werkspilot"  
Manfred Dworak, Klagenfurt



## Der Flugmodellbauclub „AUSTRIA“

ladet ein:

F 4 C - SEMI SCALE (STAND OFF)

NATIONALER WETTBEWERB AM 31.MAI UND 1.JUNI 1980

Heuer feiern wir ein kleines Jubiläum, wir veranstalten bereits zum 5.Mal den immer beliebter werdenden SEMI-SCALE Wettbewerb. Erstmals soll er zwei Tage dauern und auch diesesmal sind wieder zwei Wettbewerbsklassen vorgesehen:

- a) Nationaler Wettbewerb laut Code Sportiv und MSO  
F4 C - vorbildähnliche Flugmodelle, mit einem Gewicht bis max. 20 kg und Motoren über 10 cm<sup>3</sup>.
- b) Offene Klasse F4 C mit dem Gesamtgewicht über 5 kg bis max. 20 kg und Motoren über 10 cm<sup>3</sup> Gesamthubraum.

Im Vorjahr stellten sich bei rund 8.000 Zuschauern in beiden Klassen 52 Starter den Punkterichtern. Wir als Veranstalter hoffen, daß wir auch heuer wieder mit einem großen Nennungsergebnis rechnen können. Hier richten wir unsere Bitte auch in den Westen Österreichs, vielleicht können wir erstmals die Vertreter und Wettbewerber aus allen neun Bundesländern in Wien begrüßen.

### PROGRAMM

#### Samstag, 31.Mai 1980

Baubewertung : DONAUZENTRUM WIEN 22.,Wagramerstraße  
9,00 Uhr Nennung  
10,00 Uhr Beginn der Bauwertung

Voraussichtliches Ende im DONAUZENTRUM ca.13,00 Uhr  
TRAINING am Nachmittag am Modellflugplatz des FMBC-AUSTRIA  
22.,Rautenweg/Süßenbrunnerstraße (Mülldeponie) möglich.

#### Gemütlicher Abend geplant

#### Sonntag, 1.Juni 1980

8,00 Uhr Meldung der Teilnehmer am Modellflugplatz  
9,00 Uhr Beginn des 1.und 2.Flugwertungsdurchganges

Nachmittag Schaufliegen und Siegerehrung m.netten Preisen

Die MELDUNG für den Wettbewerb und oder Schauflug erbitten wir schriftlich unter Beifügung der persönlichen und technischen Daten an:

Gerhard Lustig, A-1225 Wien, Quadenstraße 65/15/5, Tel. o222/22-48-555  
bis 9.Mai 1980 (Poststempel) einzusenden.

Unabhängig davon erhält jeder Verein ein Vorprogramm und Meldungslisten rechtzeitig zugesickt.

Der FMBC-AUSTRIA hofft, daß durch unsere Initiative der SEMI-SCALE-Sport von Wien ausgehend neue Impulse erhält und dies weiter zur positiven Imagebildung der Flugmodellsportler in der Öffentlichkeit beiträgt.



# OLYMPIA und



# MODELLFLUG?

Nein, Freunde, soweit sind wir noch nicht und werden es auch nicht werden.

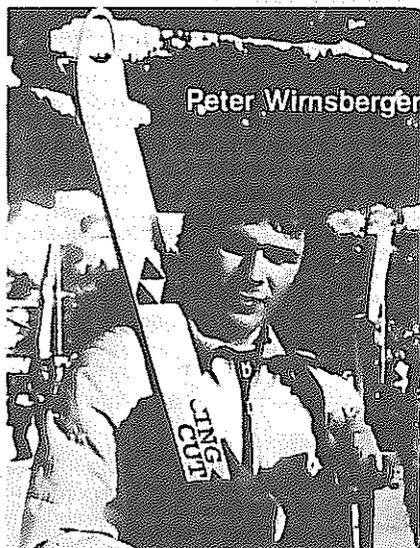
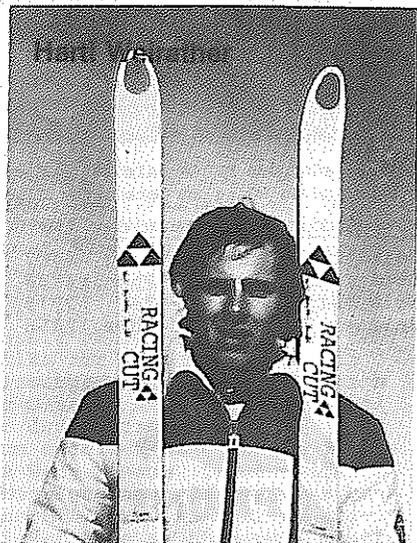
Sicherlich haben wir alle mit viel Spannung und Daumendrücken die Olympischen Winterspiele in Lake Placid verfolgt. Und jeder von uns hat sich über die Erfolge unserer österreichischen Olympia-Teilnehmer sehr gefreut.

Der Modellflugsport hat zwar nicht so viele Anhänger und Fans wie der Schisport, doch sind bei den Modellflug-Weltmeisterschaften oft 40 - 50 Nationen am Start und das kann man bestimmt nicht von vielen Sportarten behaupten.

Aber wir sind nicht so vermessen mit der Popularität der Wintersportler wetteifern zu wollen.

Umso mehr freuen wir uns, wenn erfolgreiche Sportler Modellflug betreiben und erklären, daß der Modellflug ein hohes Maß an Einfühlungsvermögen, Geduld technisches und praktisches Können erfordert.

Das wollen wir auch ausnützen und freuen uns, als Modellflieger die beiden Medaillengewinner Harti Weirather und Peter Wirmsberger bekanntmachen zu können.



Vielleicht können wir die beiden Medaillengewinner auch bei einer Modellflugmeisterschaft als Teilnehmer begrüßen ?



## Modellfliegerclub „Phönix 74“

Der Modellfliegerclub Phönix 74 veranstaltete ende August 1979 die Landesmeisterschaft für vorbildähnliche Flugmodelle auf ihrem Flugplatz in Gersdorf.

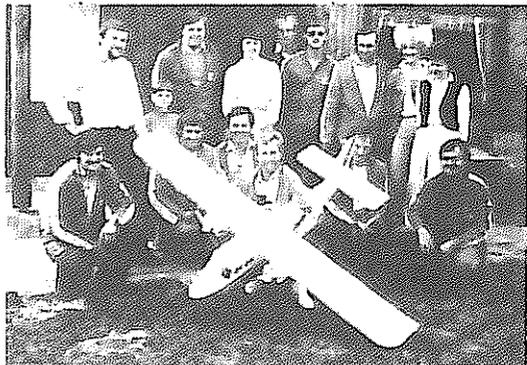
Es waren sehr schöne Flugmodelle zu sehen und die Kämpfe verliefen sehr spannend.



Sieger und Landesmeister 1979 wurde Werner Pittner (siehe Bild) vom Modellfliegerclub "Phönix 74" mit seiner viermotorigen ME-Gigant. Zweiter wurde und damit Vizemeister Josef Schörghuber aus Hartberg mit dem Modell eines einmotorigen

Sportflugzeuges der Marke Robin. Dritter wurde schließlich wieder ein Mitglied des veranstaltenden Clubs, Johann Schloffer aus Pischelsdorf mit einem Stuka des letzten Krieges.

Mit tatkräftiger Mithilfe vieler Firmen konnte der Klub eine Holz- hütte mit einem Aufenthaltsraum und einen Geräteschuppen errichten.



Die Mitglieder des MFC-Phönix 74, aufgenommen vor ihrer neuen Hütte am Gersdorfer Flugplatz

### Die weiteren Ergebnisse der LM:

- |                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| 4. Jeitler Gerald, Hartberg        | 4407 Pkte. |
| 5. Steinreiber A., MFC-Phönix 4148 | "          |
| 6. Mild Karl                       | --" 2719 " |
| 7. Kellner Dieter SFC-Fürs.        | 2456 "     |



PHÖNIX 74



# Nostalgie im Modellflug

... es war einmal ...

## Es begann in Salzburg



Das Vereinsabzeichen  
1948

erzählt von Ing. Ernst Reitterer  
Salzburg

Der 2. Weltkrieg hat uns Modellfliegern und vor allem der flugbegeisterten Jugend ein trauriges Erbe hinterlassen. Das Fliegen, ja sogar das Modellfliegen wurde 1945 von den 4 Besatzungsmächten bei strengen Strafen verboten.

Parallel zum Wiederaufbau auf allen Gebieten erwachte jedoch wieder der Gedanke an den uralten Menschheitstraum und so fanden sich, wie auch in allen anderen Bundesländern, bei uns in Salzburg einige flugbegeisterte Menschen zusammen, die ihre alten, aber auch schon neuen Flugmodelle hervorholten, um auf altvertrautem Gelände einen bescheidenen Modellflugbetrieb zu beginnen.

Es war der 1. Mai 1948 ! - herrliches Flugwetter - der Salzburger Hausberg - der Gaisberg - "winkte" verlockend. Mit 3 Modellen ausgerüstet zogen Ernst Reitterer, Hermann Buchner \*, Leopold Fellerer \*\* +, und Franz Spilka zur Jugendalpe, um den Salzburgern zu zeigen, daß sich der Gedanke an das Fliegen wieder durchsetzen muß.

Kaum segelten die ersten Modelle zum Hang hinaus, fanden sich schon Zuschauer ein, die es bedauerten, daß ein sehr erfolgreicher Flug nach knapp 4 Minuten unterhalb einer Felswand am Gaisbergmassiv sein Ende fand. Aber auch die anderen Modelle hielten

sich gut, und das erste Modell vom Typ "Gaisberg" bestand mit Erfolg einen zweiminuten-Jungferflug. Es war ein Tag voll Freude, voll Zuversicht und neuer Hoffnungen, war doch auch der Modellflug noch immer durch die Alliierten verboten.

Trotz allem, oder vielleicht erst recht, fanden sich einen Monat später Salzburger Modellflieger zu einem Club zusammen. Durch besonderes Entgegenkommen eines Geschäftes in Salzburg wurde in einer Auslage eine kleine Auswahl schon vorhandener Modelle den erstaunten Salzburgern gezeigt. Damit konnte die angestrebte Werbung für den Modellflug voll erreicht werden, denn es meldeten sich eine Anzahl neuer Interessenten und viele ehemalige Modellflieger beim Verein. Hierauf begann ein reges Clubleben, bewährte und erprobte Modelle wurden gebaut, neu konstruierte Hochleistungssegler wurden auf Helling gelegt und endlich war es dann soweit:

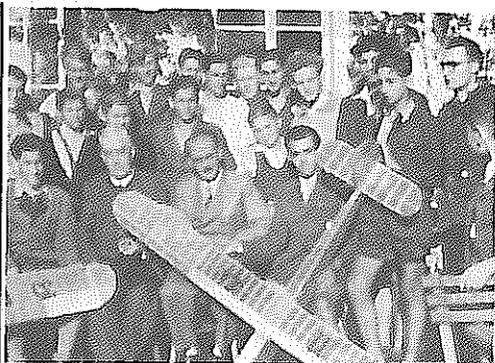
AM SAMSTAG DEM 4. SEPTEMBER 1948 begann zuerst mit einer Ausstellung der teilnehmenden Modelle in der Salzburger Realschule der

1. Österreichische Modellflugwettbewerb der Nachkriegszeit. Presse und Rundfunk sorgten für entsprechende Propaganda und der Erfolg stellte sich ein. Tags darauf, am Sonntag dem 5. Sept. 1948,

wurde der 1. Durchgang beim damaligen Gasthof Rosenhof (heute "Salzburger Kobenzl") auf der Judenbergalpe am Gaisberg gestartet. Die durchschnittlichen fliegerischen Leistungen waren recht gut, obwohl bei leicht bewölktem Himmel und angenehm warmen Wetter, der Wind vom Berg herunterwehte, anstatt umgekehrt. Trotzdem erzielte Ernst Reitterer mit 5 Minuten Flugzeit seiner Eigenkonstruktion die Tagesbestzeit. Durch das Entgegenkommen der Wochenschau "WELT IM FILM" konnten noch Wochen später in den Kinos überall in Österreich unter dem Titel: "MODELLFLIEGER AM GAISBERG" die vielen schönen Aufnahmen vom Wettbewerbsgeschehen gezeigt werden, womit der Wettbewerb, obwohl noch illegal durchgeführt, das angestrebte Ziel erreicht hatte. Es glückte nämlich der Durchbruch, denn in ganz Österreich sammelten sich die Modellflieger in Gruppen und Vereinen und das Verbot über den Modellflug wurde dann bald danach aufgehoben. Auch in Salzburg konnte nun endlich die offizielle Gründungsversammlung des SALZBURGER MODELBAUCLUBS am 25. November 1948 stattfinden ... und so begann es !



Der damals 17 jährige Verfasser dieses Artikels, mit seiner Eigenkonstruktion beim 1. Modellflugwettbewerb der Nachkriegszeit, am 5. September 1948 am Gaisberg bei Salzburg,

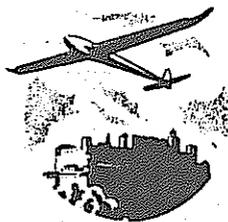


Teilnehmer und Funktionäre beim 1. Modellflugwettbewerb.

1. Reihe sitzend v.l.n.r.: Franz Spilka, Hofrat Dipl. Ing. Hiltmann +, Josef Sperl, Wien + und der Sieger am Gaisberg, Ernst Reitterer.

\* Hermann Buchner ist heute Oberstleutnant bei den Österreichischen Luftstreitkräften und in dieser Eigenschaft Flugplatzkommandant am Militärflugplatz Hörsching bei Linz.

\*\* Leopold Fellerer + war ebenso bei den Österreichischen Luftstreitkräften und Kommandant am Militärflugplatz in Langenlebarbn bis er dort in Ausübung seines Dienstes schon vor Jahren mit einem Militärflugzeug tödlich abstürzte.



Das Vereins-  
abzeichen im  
Jahre 1952

#### ACHTUNG TERMINÄNDERUNGEN :

5. Tirolpokal RCIV in Linz  
statt 10.8. 12. Oktober 1980

5. Tirolpokal F3 B Brandstätte  
wegen des Oktoberfestpokals  
in München zu diesem Termin,  
verschoben auf 27./28. Sept. 80

...das sollten auch unsere „Großen Brüder“ lesen!



### 3. DFVLR<sup>+</sup>- SYMPOSIUM FÜR SEGELFLUGZEUGENTWICKLUNG BRAUNSCHWEIG 1979

Referat F. Fritz, AME - Innsbruck

#### UNTERSUCHUNGEN AN FLUGMODELLEN

##### Aspekte moderner Entwicklungsarbeit im Modellsegelflug

Die Österreichische Arbeitsgemeinschaft Modellsegelflug-Entwicklung (AME) hat verschiedene Arbeiten auf dem Gebiet des ferngesteuerten Modellsegelfluges durchgeführt. Eine kurze Betrachtung zweier markanter Projekte möge die Ansprüchlichkeit der sport- und flugwissenschaftlichen Zielsetzung verdeutlichen. Einfache Entwurfsphilosophie in Verbindung mit systematischer Arbeitsweise gestattete überschaubare Entwicklungsprogramme, deren Ergebnisse dank der rechenfreundlichkeit der Modellentwürfe durch kontrollierbaren Erfolg befriedigten. Die Entwicklung und restlose Umstellung auf modellspezifische Kunststoff-Leichtbautechnologie, sowie die zum Teil kompromißlose Anwendung moderner aerodynamischer Erkenntnisse erbrachte ein hohes Maß an Leistungssteigerung. Eine Reihe von aufsehenerregenden Weltbestleistungen sowie eine mehrjährige beispiellose Serie internationaler Wettbewerbserfolge geben Zeugnis davon.

Ziel der laufenden Untersuchung ist die Schaffung eines Kalibriermodelles. Umfangreiche Meßflugreihen erwiesen sich diesbezüglich nicht zuletzt dank der einwandfreien Reduzierbarkeit der Versuchsobjekte als wissenschaftlich brauchbar. Sie bestätigten weitgehend die theoretischen Erwartungen und führten insgesamt zu einer vertieften Betrachtung des Verhältnisses Pilot - Flugmaschine - Umwelt. Nach dem nunmehrigen Abschluß des Wettbewerbserprobungsprogrammes wird an der Auswertung der Meßflugprogramme gearbeitet. Wenn durch diese Bemühungen die Isolierung und größenordnungsmäßige Erfassung der verschiedenen Einflußfaktoren gelingt, stellen sich für die gesamte Weiterentwicklung wertvolle Anwendungsmöglichkeiten in Aussicht. Eine im kommenden Jahr beginnende Modelluntersuchung im Windkanal der ETH - Zürich (Diplomarbeit) wird hierbei klärend wirken und einen vorläufigen Abschluß bilden.

Von der Flugmechanischen Problematik her betrachtet liegen der Modell- und Großsegelflug auf derselben Ebene. Das gewissermaßen "technologische Gleichziehen" der Flugmodelle mit den Segelflugzeugen ist heute zumindest im Anfangsstadium abgeschlossen. Angesichts der zu erwarteten Fortschritte in der Fernstereoelektronik (Mikroprozessor) werden sich durch Miniaturisierung letztlich auch im Modellsegelflug bis zu einem bestimmten Maß mit dem Segelflugzeug gleichrangige Steuermöglichkeiten ergeben. Für eine moderne und wirkungsvolle Weiterentwicklung des Segelfluges dürfte daher der gegenseitige Erfahrungsaustausch zwischen beiden Teilen, nämlich Modell- und Großsegelflug, in bestimmten Bereichen schon in naher Zukunft Bedeutung erlangen.

+ DFVLR = Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luftfahrt und Raumfahrt.



## MSO-Song

Wir ändern morgen, wir ändern heute,  
wir ändern wütend und erfreut.  
Wir ändern, ohne zu verzagen,  
an allen sieben Wochentagen.

Wir ändern teils aus purer Lust,  
mit Vorsatz teils, teils unbewusst.  
Wir ändern gut und auch bedingt,  
weil ändern immer Arbeit bringt.

Wir ändern resigniert und still,  
wie jeder es so haben will.  
Die Alten ändern und die Jungen,  
wir ändern selbst die Änderungen.

Wir ändern, was man ändern kann  
und stehen dabei unsern Mann.  
Und ist der Plan auch gut gelungen,  
bestimmt verdrägt er Änderungen.

Wir ändern deshalb früh und spät,  
was alles noch zu ändern geht.  
Wir ändern heute und jederzeit,  
zum Denken bleibt uns wenig Zeit.

(Änderungen vorbehalten)

# »Brand«neu

Das preiswerte Fernlenksystem mit 3 Funktionen  
ausbaufähig auf 6 Funktionen  
Betrieb wahlweise in SSM\* oder FM möglich

Lehrer-Schüler-  
Schalter  
nachrüstbar.

Die neu-  
konstruierten  
Steuerknüppel  
arbeiten spielfrei  
und gewähr-  
leisten eine hohe  
Steuergenauigkeit.  
Die Erweiterung des  
Senders auf  
4 Funktionen erfolgt  
durch ein leicht zu  
montierendes Ausbauteil an einem  
Steuerknüppelaggregat.

Preisgünstiger  
Empfänger,  
27 MHz, 7 Funktionen,  
in SSM\*-Technik.

Die neuen  
microprop-Servos:  
Klein, leicht,  
stark und robust.

\*10 KHZ-Flaster

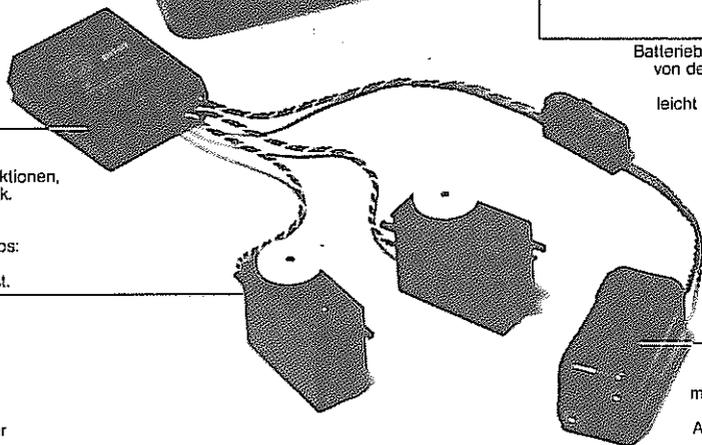


Ausbauteil für die  
5. Funktion als  
Kippschalter  
(für Einziehfahrwerke usw.)  
und für die 6. Funktion  
- proportional -

180° Trimmwalzen  
ermöglichen genauestes  
Verstellen der  
Servoneutralstellung.

Sender in Modultechnik:  
Schneller Wechsel  
zwischen den  
Frequenzbereichen  
27,35 und 40 MHz  
(Exportfrequenzen  
auf Anfrage).  
Wahlweise mit SSM\* oder  
FM-Moduln.  
Eine Senderaufhängung  
ist nachrüstbar.

Batteriebox des Senders  
von der Rückseite her  
zugänglich —  
leicht auf Akkubetrieb  
umrüstbar.



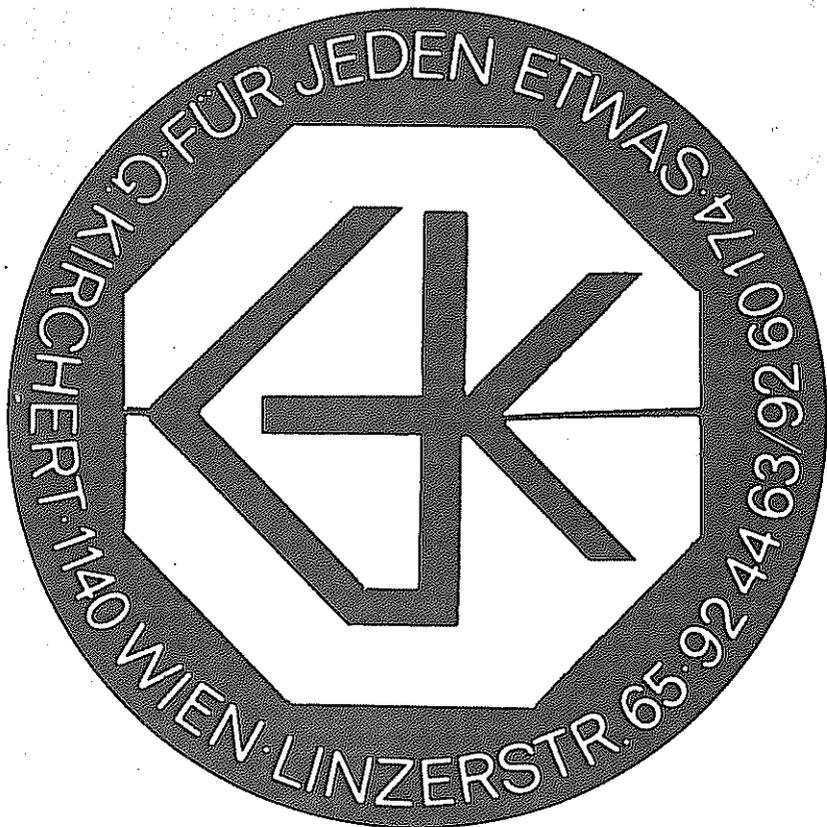
Empfänger-  
batteriebox  
mit Schalterkabel  
und  
Anschlußstecker.

## microprop variomodul pilot

microprop  
von Brand-Elektronik,  
Technik und Qualität

BE  
BRAND-ELEKTRONIK

microprop  
Fernlenkanlagen  
erhältlich im österreichischen  
Modellbaufachhandel



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.

Drucksache

Herrn  
Manfred Haid