

# prop

OFFIZIELLES ORGAN  
DER SEKTION MODELLFLUG DES Ö. AE. C.

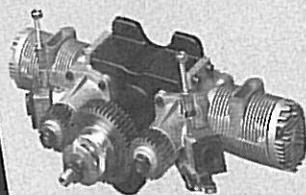
$\frac{3}{81}$



österr. modell-  
flugnachrichten

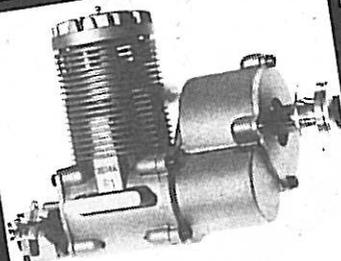
# Wozu in die Ferne schweifen...

## webra



**Österreichs größter  
Modell-Motoren-  
produzent empfiehlt:**

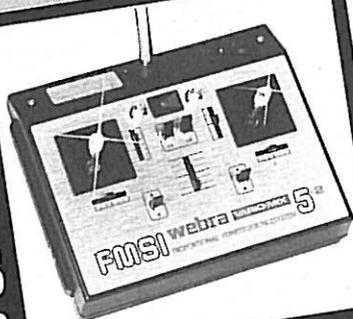
webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,8 ccm- bis 20 ccm-Motoren mit Leistungen bis 4,5 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!



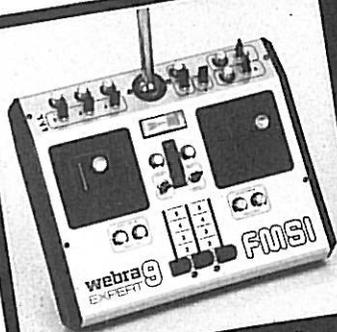
**Ein  
Qualitäts-  
produkt  
aus  
Österreich**

Informieren Sie sich!  
im webra-Katalog oder bei  
Ihrem Fachhändler.

webra-Modellmotoren  
GmbH & Co. KG,  
A-2551 Enzesfeld/Austria



Für die Zukunft gebaut -  
Eine echte webra-Leistung für  
anspruchsvolle Modellbauer. Wir  
machen Ihr Hobby zum Vergnügen  
durch optimale Stör- und Betriebs-  
sicherheit mit webra-FMSI-System.  
Unser reichhaltiges Zubehör bietet  
Ihnen viele ungeahnte Einsatzmög-  
lichkeiten.



**Österreichs einziger Modell-  
Fernsteuerungshersteller  
stellt vor:**

Ausgehend von den gesammelten  
Erfahrungen im Modellflugbereich  
unter Einfluß vieler internationaler  
Experten haben wir diese Anlage für  
den Modellflugspezialisten gebaut.  
Die Alternative - webra FMSI 9-  
Expert - für alle Klassen im Motor-  
kunstflug, Segelflug, Scalemodelle,  
Hubschrauber-Kunstflug.

Liebe Modellflugfreunde !

Immer, wenn prop 3 erscheint, ist bereits die halbe Flugsaison abgelaufen oder andersrum betrachtet, wir befinden uns mitten drin.

Daß zur Zeit allerhand los ist, wissen die am besten, die mit der Vorbereitung eines Wettbewerbes oder einer anderen Veranstaltung befaßt sind und natürlich auch jene, die als Aktrive oder Funktionäre daran teilnehmen.

Vom Wetter her geht es uns in diesem Jahr weitaus besser als ein Jahr davor, aber wir wollen es nicht verschreien, das Jahr ist ja noch nicht um.

Unsere Welt- und Europameisterschaftsteilnehmer befinden sich bereits in der Endphase ihrer Vorbereitungsarbeiten und schon in wenigen Wochen fliegen die F3 B - Flieger nach San Francisco, um dort ihr Können zu beweisen und womöglich den Weltmeistertitel zu verteidigen, den wir zur Zeit noch innehaben.

Ich weiß schon, es ist als Nichtbeteiligter immer leichter etwas zu fordern, wenn dann der oder die Beteiligten es tun sollen. Wir wissen aber alle, wie unendlich schwer es ist, in dieser hochgespitzten Weltelite ganz vorne zu sein. Aber wir werden auch ohne WM-Titel unseren WM-Teilnehmer für ihren Einsatz zu danken wissen.

Während unsere Modellflieger sich ihrer Arbeit erfreuen, sei es als Aktiver oder als Funktionär, gibt es einige Menschen, die versuchen, Sand in das Getriebe der Sektion Modellflug zu streuen. Es paßt diesen Leuten garnicht, daß die Modellflieger so erfolgreich sind und sogar zur größten Sektion im Ö.Ae.C. aufgestiegen sind. Munition erhalten sie von Personen aus unseren eigenen Reihen, die meist aus persönlichen Gründen meinen, mit der Arbeit der Bundessektion nicht zufrieden sein zu müssen. Diese (Gott sei Dank nur wenigen) Personen merken gar nicht, daß es im Ö.Ae.C. Grüppchen gibt, denen es ein Vergnügen bereitet, der Sektion Modellflug eines auszuwischen. Wie sonst wäre es zu erklären, daß nun bereits versucht wird, den Stimmenanteil der Modellflieger im Ö.Ae.C. "auf ein erträgliches" Maß zu reduzieren ?

Wir feiern in diesem Jahr das 80 jährige Bestandsjubiläum des Ö.Ae.C. Wir Modellflieger begehen dieses Jubiläum als stärkste Sektion. Doch haben wir diese Position vor allem durch unsere vorbildliche Zusammenarbeit innerhalb der Sektion erreicht und sind auch stolz darauf !

Wir wissen aber auch, daß wir nur ein Teil sind, ein Teil des großen Kreises flugbegeisterter Menschen, die in unserem Fachverband - Österreichischer Aero-Club zusammengefaßt sind.

Wir wollen anlässlich des 80. Geburtstages unseres Verbandes neuerlich bekräftigen, daß wir alle zusammengehören, die großen und die kleinen Brüder !

Wir Modellflieger wollen aber auch weiterhin so gut zusammenarbeiten wie bisher und lassen uns durch nichts auseinanderdividieren.

Nun erst recht !

Für den Rest der Flugsaison wünsche ich allen Modellflugbegeisterten auch weiterhin recht viel Freude und Erfolg !

Euer

Mit herzlichen Fliegergrüßen  
bis zum nächsten Mal  
*Edwin Hill*  
Bundessektionsleiter





## ...aus dem Protokoll der letzten CIAM-Sitzung

Von der letzten CIAM-Konferenz am 1. und 2. Dezember 1980 in Paris hat Fridolin Fritz bereits in prop 1/81 berichtet. Er hat von den Schwierigkeiten gesprochen, die immer wieder bei diesen Tagungen im Verhandlungsablauf auftreten. Mit Ungeduld wird daher immer das Protokoll dieser Sitzung erwartet, um nachlesen zu können, wie die gefaßten Beschlüsse nun tatsächlich interpretiert werden.

Das offizielle Protokoll ist eingetroffen - hier die wichtigsten Beschlüsse :

### SC - 5.1.3 - NEUE BESTIMMUNGEN ZUR MESSUNG DES HÖCHST ZULÄSSIGEN LÄRMS

Der höchst zulässige Lärmpegel beträgt 100 dB, gemessen in 1 m Entfernung.

Die Messung hat auf folgende Art zu geschehen :

Das Modell wird auf einer Plattform aus schallreflektierendem Material 1,2 m über dem Boden plaziert.

Das Mikrophon wird 1m vom Zylinderkopf mitwind auf der gleichen Höhe wie der Auspuff plaziert.

Die Messung findet in einer Position 90° zur Flugrichtung in Ebene des Motors statt. Der Motor muß dabei mit maxim. Leistung laufen !

Die Messung ist über einer harten Oberfläche durchzuführen (Startpiste) etc. Es dürfen keine schallreflektierenden Objekte näher als 3 m zum Mikrophon beziehungsweise zum Modell sein.

NB: Diese Messung wird nur durchgeführt, wenn bei einer Lärmpegelmessung mit dem Modell auf dem Boden (Startbahn), der Schallpegel 105 dB, gemessen in 1 m Entfernung und 90° zur Flugrichtung, überschreitet.

Falls das Modell diesen Test nicht besteht, wird es sofort nach dem Flug eingezogen und der Wettbewerber darf erst dann wieder fliegen, wenn es den Bestimmungen entspricht.

### 5.1.10 b

Jeder Wettbewerber hat 4 Flüge, die beiden besten Wertungen werden benützt, um die Teamplacierungen zu bestimmen.

Die besten 10% oder die 5 bestklassierten Wettbewerber fliegen in einem Finale um die Einzelwertung zu bestimmen.

Das Finale besteht aus 2 Flügen für jeden Wettbewerber, von denen jeweils der beste zur vorherigen Wertung addiert wird.

Wenn 2 Gruppen von Punkterichtern eingesetzt sind, wird die beste Wertung von jeder Gruppe benützt, um das Endergebnis zu bestimmen.

Es werden je 2 Flüge vor jeder Gruppe geflogen.

Die Gesamtheit der Wertungen aller Punkterichter werden benützt, um die Flugwertung zu bestimmen.

Jeder Wettbewerber wählt sein Programm aus der Liste der Manöver im Anhang des CS (Figurenauswahl A-B-Finale).

Ein Maximum von 12 Flugfiguren wird gewählt, um ein Maximum von 450 Punkten pro Punkteblatt zu erreichen.

Jeder Wettbewerber muß sein Programm vor Wettbewerbsbeginn bekanntgeben.

Zum Finale kann ein anderes Programm als vorher verwendet werden, doch muß es vor Beginn des Finales bekanntgegeben werden.

Der Flug ist beendet, wenn die Räder den Boden berühren und außerdem muß bei Start und Landung dieselbe Rädergarnitur verwendet werden.

Anmerkung: Obwohl Start und Landung nicht bewertet werden, sollen die Organisatoren eine entsprechende Fläche für diesen Zweck vorsehen

- 5.1.10. c Alle Hinweise auf Entfernung und Größe der Flugfiguren wurden - weil unnötig - gestrichen. Das Punkte-"Fenster" setzt diese Grenzen selbst.

*Dazu schreibt uns ergänzend der D.Ae.C.:*

*Bekanntlich ist seit diesem Jahr, die bei der vorjährigen Änderung des FAI-Programms F3 A aufgetauchte Bestimmung, daß in einem Durchgang nur eine Figur M geflogen werden darf, nicht mehr in den Bestimmungen.*

*Dies hat uns zu Rückfragen veranlaßt, da einmal während der CIAM-Vollversammlung 1980 keine Klärung erfolgt war und andererseits nun auch in Belgien die Frage aufkam, ob die Bestimmung überhaupt noch bestehe.*

*Es kam ein Gespräch mit dem Technischen Sekretär der CIAM, Tony Arts, zustande. Er hat das Thema auf der Bureau-Tagung in Paris im April d.J. angeschnitten und uns mitgeteilt, daß im internationalen Programm die Bestimmung tatsächlich nicht mehr enthalten ist. - Werner Groth - D.Ae.C.*

### F3 B - SEGELFLUG

#### 5.3.1.4. A SPEZIFIKATIONEN

Aus Gründen der Sicherheit wird der Rumpfnasenradius auf eine Minimalgröße von 7,5 mm begrenzt.

#### 5.3.2.2.B ) A (3) - HOCHSTART - ANNEX 5 E

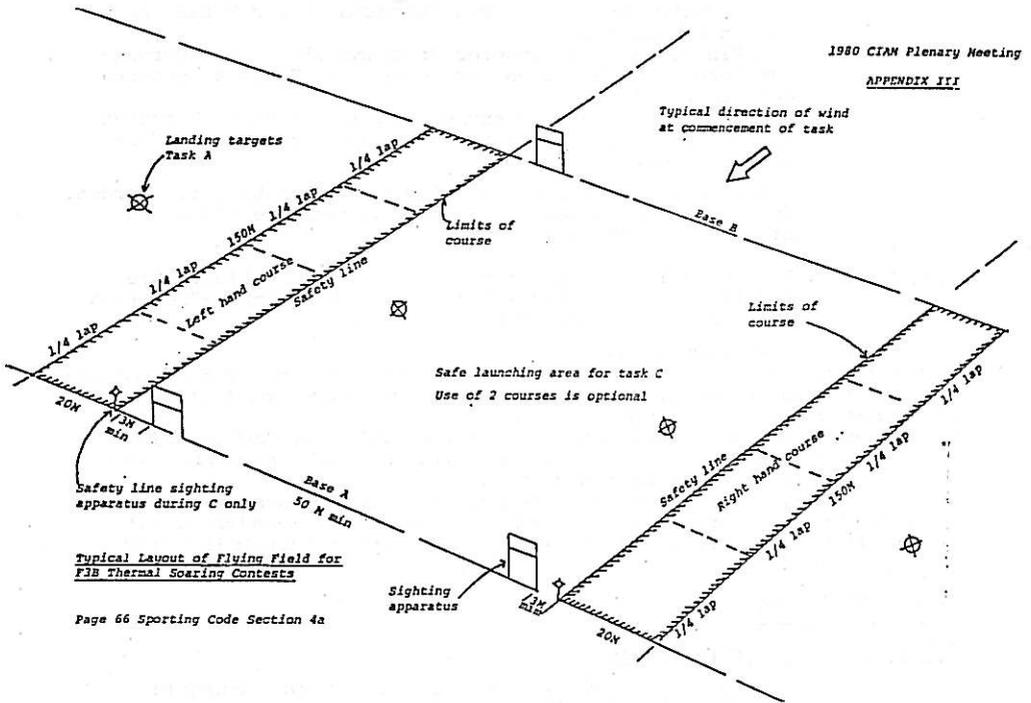
Die Hochstartwinde muß mit einer automatischen Vorrichtung ausgerüstet sein, die das Abwickeln der Hochstartschnur von der Windenrolle während des Hochstarts verhindert.

#### 5.3.2.9. c GELÄNDE

Eine neue Flugfeldeinteilung (gemäß APPENDIX III) wurde angenommen. Eine neue Skizze ersetzt dementsprechend die alte, noch im gegenwärtigen SC befindliche Darstellung (siehe Skizze auf der nächsten Seite).

Ebenso zu streichen ist der letzte Satz aus 5.3.1.9 :  
 Innerhalb einer minimalen Distanz von drei Metern ..... dürfen keine Visiereinrichtungen placiert werden"  
 Hinzuzufügen ist stattdessen: "Die Visiereinrichtungen sind an der Basislinie A und B in einer Maximaldistanz von 3 m von der Sicherheitslinie für die Flugaufgabe C (Geschwindigkeitsflug) , und in einer Minimaldistanz von 13 m von der Parcours-Mittellinie für die Flugaufgabe B (Streckenflug) zu placieren. Visiereinrichtungen zur Überprüfung des Nicht-Überfliegens der Sicherheitslinie bei

Flugaufgabe C sollten außerhalb des Parcours, und zwar in einer Minimalentfernung von 5 m von der Basislinie A oder B aufgestellt sein.



Organizers's Guide :

Seine Eingliederung in Teil 5.3. des SC wurde angenommen

### 5.3.1.7. D) FLÜGE MIT MOTORSEGLERN :

Wurde im Reglement-Teil F3 G (Motorsegler) mit dem Zusatz übernommen: "... beim letzten innerhalb der Arbeitszeit durchgeführten Versuch."

Anmerkungen:

1. Die Regelung bezüglich minimalem Nasenradius gilt seit 1.1.81, wurde jedoch für die diesjährige Weltmeisterschaft in San Francisco ausser Kraft gesetzt. Diese Tatsache wird bei den internationalen Wettbewerben dieses Jahres sicherlich Verwirrung stiften.  
In Österreich werden die internationalen Bestimmungen gemäß CIAM-Beschluß mit 1.1.81 wirksam !
2. Bei der Skizze zur neuen Flugfeldeinteilung sowie im dazugehörigen Protokoll könnten gewisse Passagen zu Mißverständnissen Anlaß geben.  
Zur Verdeutlichung nachstehender Kommentar :
  - a) Im englischen Originaltext wird für die Flugaufgabe C die CENTER LINIE mit der SAFETY LINIE verwechselt.  
Die klein eingezeichneten Visiere zur Überprüfung der Sicherheitslinie sind auf der vorliegenden Skizze offenbar falsch positioniert.

niert ( sie stehen an der Ecke des Parcours und nicht - wie in 5.3.2.9 vorgeschrieben - mindestens 5 m vom Parcours entfernt.

- b) Für die Flugaufgabe B wird der Abstand der Visiereinrichtung von der Mittellinie des ( 150 x 20 Meter großen ) Parcours gemessen. Diese Mittellinie ist auf der nunmehr offiziell gültigen Skizze zFlugfeldeinteilung nicht eingezeichnet. F.Fritz

- F4 C In dieser Klasse hat die CIAM beschlossen, die Flugzeit für Modelle, die einem nicht kunstflugtauglichen Original nachgebaut wurden, um 3 Minuten zu verlängern.  
Wir empfehlen daher den Wettbewerbsleitern, dies bereits jetzt schon zu berücksichtigen, obwohl die MSO erst zu einem späteren Zeitpunkt geändert werden kann.  
Die Bestimmung, wonach die Flugzeit bei mehrmotorigen Modellen um 1 Minute pro zusätzlichen Motor erhöht wird, bleibt aufrecht.  
Dr.Helmut Schneider

# bundessektion

Mitte April fand in Eugendorf die Frühjahrestagung der Bundessektion statt.

Als neu kooptierter Landessektionsleiter Oberösterreichs wurde von Bundessektionsleiter Krill, Erwin Mühlparzer und der später einstimmig kooptierte Freiflug Fachreferent, Ing. Ernst Reitterer, vorgestellt.

Nach den Berichten von BSL Krill und ONF-Delegierten Sitter, erfolgten die Berichte von den Vorbereitungsarbeiten zu den Staatsmeisterschaften.

Breiten Raum nahmen Berichte und Diskussion von den Vorbereitungsarbeiten über die 3 Weltmeisterschaften in F3 B in San Francisco, in Freiflug in Spanien und in F3 A in Mexiko ein. Besonders negativ vermerkt wurde das hohe Nenngeld von US\$ 375,- pro Teilnehmer. Es ist das höchste Nenngeld das je bei einer WM verlangt wurde, dabei kennt kein Mensch die Organisatoren. Es stellt sich die Frage, ob in Zukunft Weltmeisterschaften mit derartig hohen Geldforderungen an die Starter überhaupt noch beschickt werden sollen. Die WM-Teilnehmer müssen sich mit einem hohen Betrag an diesen hohen Kosten für Nennung und Reise beteiligen.

Europameisterschaften werden nur in F1 E (selbstgesteuerter Hangflug) in Lofen, Österreich und Fesselflug in Genk, Belgien, beschickt.

Die Landessektionsleiter berichteten über ihre Arbeit und Sorgen in den Bundesländern, besonders über die Schwierigkeiten mit einigen Modellflugplätzen.

Sehr ausführlich wurde über den Austragungsmodus zum Nationalkader diskutiert und schließlich festgestellt, daß daB mit den bisherigen Bestimmungen bei exakter Auslegung und Anwendung durchaus das Auslangen gefunden werden kann. Trotzdem wird von den Fachreferenten ein modifizierter Ausscheidungsmodus ausgearbeitet.

Auf Wunsch von Hofrat Dr.Schneider wurde Dr.Thomas Loebenstein als neuer Fachreferent für die Klasse F4 C kooptiert, der diese Funktion zusätzlich zu seiner bisherigen als Wasserflugreferent ausüben wird. Dr.Schneider übernimmt nun offiziell das neugeschaffene Referat für Flugplatz- Versicherungs- und Rechtsangelegenheiten.

Die nächste Sektionsleitersitzung findet am 12./13.Dezember 1981 in Eugendorf/Salzburg statt.

Diverse Anträge sind über die Landessektionsleiter bis spätestens 31.Oktober 1981 an die Sektion Modellflug zu richten.

# euro-sport



**FM Schmalband-System  
mit 6 Funktionen**

Frequenzmodulation für problemlosen Schmalbandbetrieb im 10 kHz Raster. Schneller Wechsel der Frequenzbereiche 27, 35 und 40 MHz durch steckbare HF-Sender-Module. Innerhalb der Frequenzbereiche ist Quarzwechsel möglich. Die hochpräzisen Steuerknüppel arbeiten absolut spielfrei und gewährleisten eine hohe Steuergenauigkeit. Das im Impulsteil eingesetzte IC entspricht dem letzten Stand der Technik. Bisher wurden diese IC's nur in Geräten der Spitzenklasse eingesetzt. Es steht somit eine Fernlenkanlage zur Verfügung, die auch die gehobenen Ansprüche eines engagierten Fernlenkpiloten berücksichtigt.

**Lieferumfang:**  
1 Sender 6 Funktionen,  
1 Sender FM-HF-Modul, 1 Empfänger Pilot FM, 1 Servo MPR 26, 1 Schalterkabel, 1 Empfängerakku 4,8 V 500 mAh, 1 Senderakku 9,6 V 500 mAh, 1 Quarzpaar FM, 1 Ladekabel für Empfängerakku, 1 Ladekabel für Senderakku.

**BE**  
BRAND-ELEKTRONIK

**microprop von Brand-Elektronik,  
Technik und Qualität!**

## Es spricht Ihre Modell- flugsekretärin



Die ersten Ergebnislisten von heuer durchgeführten Wettbewerben sind bereits eingelangt und ich möchte bei dieser Gelegenheit gleich allen Gewinnern gratulieren, die ihr Können bei diesen Wettbewerben unter Beweis gestellt haben. Der eigentliche Grund, weshalb ich gerade auf die Ergebnislisten zu sprechen komme, ist der, daß sich bei der Einhebung der Solidaritätsabgabe - (pro Teilnehmer eines Wettbewerbes S 10,--) - organisatorische Änderungen ergeben haben. So wird zum Beispiel bereits ein Blankozahlschein von unserem ONF-Delegierten, Herrn Robert Grillmeier, bei der Vergabe der Wettbewerbsnummern der bestätigten Vorausschreibung beigelegt. Ich möchte daher alle Organisatoren von Wettbewerben bitten, den Zahlschein entsprechend der Teilnehmeranzahl Ihres Wettbewerbes auszufüllen und an die Bundessektion zu überweisen, da laut Beschluß der Dezembersitzung 1980 den Vereinen, die es verabsäumt haben bis Ende Dezember des laufenden Jahres für einen Wettbewerb den Solidaritätsschilling abzugeben, keine Wettbewerbsnummer von der ONF mehr zugeteilt werden soll. Dieser Beschluß ist vielleicht etwas streng formuliert, - aber das haben einmal Beschlüsse so an sich -. Ich glaube aber trotzdem, daß im nächsten Jahr mit Ihrer Hilfe alles so reibungslos ablaufen wird wie bisher und daß auf Grund dieser Maßnahme keine Schwierigkeiten entstehen werden.

Ein zweites Problem mit dem ich an Sie herantreten möchte, ist der Versand bzw. der Verkauf von Abzeichen, Folien und dergleichen. Da viele Mitglieder gegenüber unserem Bundessektionsleiter, Herrn Dir. Edwin Krill, bei diversen LV-Sitzungen den Wunsch geäußert haben, den Betrag von Verkaufsartikel des Ö.Ae.C und der Sektion Modellflug nicht per Nachnahme einzuheben, haben wir uns bereiterklärt, die Beträge probeweise mittels Zahlschein einzufordern. Dies erleichtert mir die Arbeit im Sekretariat und ich bin davon überzeugt, daß viele Mitglieder diesen Versuch begrüßen werden. Selbstverständlich können wir das aber nur dann weiterführen, wenn wir sehen, daß die von mir geforderten Beträge auch sofort nach Erhalt der Warensendung mittels Zahlschein einlangen. Denn sobald ich gezwungen werde, Mahnungen auszusenden, bedeutet diese Neueinführung für mich eine Arbeiterschwernis und die Beträge müßten sodann wieder per Nachnahme eingehoben werden. Ich bitte Sie daher, in Ihrem eigenen Interesse, die vorgeschriebenen Zahlscheine sofort zur Einzahlung zu bringen.

Für die noch bevorstehenden Wettbewerbe wünsche ich Ihnen viel Erfolg.

Es grüßt Sie alle recht herzlich

Maria Kluc





## ING. ERNST REITTERER NEUER FREIFLUG-FACHREFERENT

Bei der letzten Sektionsleitersitzung im April, wurde Ing. Ernst Reitterer zum neuen Fachreferent für Freiflug kooperiert.

Außerdem feiert der bekannte Modellflieger Ende dieses Monats seinen **50. GEBURTSTAG** zu dem wir ihm recht herzlich gratulieren.

Sein fliegerischer Lebenslauf:

Ich wurde am 30. Juni 1931 in Taufkirchen a.d. Pram/OÖ geboren. Seit 1958 bin ich Modellfluggruppenobmann beim LSV-Salzburg und modellfliegerisch noch immer aktiv.

Von Beruf bin ich Sendergruppenleiter beim ORF-Landesstudio Salzburg.

Bereits mit 11 Jahren kam ich zum Modellflug zur DJ Modellfluggruppe in Linz. Schon mit 12 Jahren konnte ich bei den Gruppenmeisterschaften "Oberdonau" einen 5. Platz erreichen und schied mich für den Reichssegelflug-Modellflugwettbewerb aus. Dieser sollte im Herbst 1944 stattfinden, doch fiel er der "Endphase" des Krieges zum Opfer. Nach Kriegsende war ich einer der wenigen, der sich trotz Verbot durch die Alliierten mit dem Modellflug befaßte. Beim 1. Modellflugwettbewerb der Nachkriegszeit, am 5. September 1948 konnte ich am Gaisbergwettbewerb Sieger werden. Als eines der Gründungsmitglieder gehöre ich heute noch dem LSV Salzburg an. So konnte ich von Beginn an am Aufbau des Salzburger Modellfluges tatkräftig mitarbeiten.

Meine größten fliegerischen Erfolge: 1969 erflog ich den 1. Diamanten zur Gold-C in Österreich. 1973 wurde ich Mannschaftsdritter bei der FF-WM in Wiener Neustadt in der Klasse F1 B. 1974 Mannschafts-Europameister und Dritter in der Einzelwertung dieser Klasse. Seit 1966, damals Staatsmeister in der Klasse F1 B, bin ich ein Wakefield-Fan, obwohl ich auch F1 A, F1 E und RC-Hang fliege.

In den Klasse F1 A, F1 B und F1 E wurde ich insgesamt 16 Mal Landesmeister.

Im Rahmen der Festveranstaltung "50 Jahre Segelflug Salzburg" wurde mir im April 78 vom Präsidenten Dr. Lenz das Goldene Ehrenzeichen des Ö.Ae.C. verliehen.

Trotz familiärer und beruflicher Schwierigkeiten habe ich mich auf Ersuchen des BSL Krill entschlossen, als "alter Freiflug-Fan" die Funktion des Freiflug-Referenten zu übernehmen und werde versuchen, sie nach bestem Wissen und Gewissen auszuführen. und bitte dazu alle Freiflieger um gute Zusammenarbeit. Vielleicht gelingt es uns allen zusammen, den FREIFLUG wieder jenen Stellenwert zu verleihen, den er bereits früher in Österreich hatte.

## 2 GRATIS-Kataloge PREISSENKUNG wie noch nie

### MODELLBAU

Postkarte oder **MITTERDORF**  
Anruf genügt!

2441 MITTERDORF, MOOSGASSE 11

Telefon 02234 / 2213

**ERWIN MOHLPARZER, NEU-KOOPTIERTER MODELLFLUG-  
LANDESSEKTIONSLEITER OBERÖSTERREICH**

Auf der Suche wo Modellbauen - stieß ich 1958 zum ESV-St.Valentin und trat der Sektion Modellflug als Mitglied bei. Es wurde fast ausschließlich Freiflug betrieben. Meine Klasse war vorwiegend Motorfreiflug, in der damals viele Wettbewerbe abgehalten wurden. Meine Erfolge waren mäßig, über einen 2. Platz bei der LM-OÖ und einem 2. Platz bei der ÖMV-Bundesmeisterschaft kam ich nicht hinaus. In dieser Zeit, in der sich der Wandel vom Sperrholz-Kiefer-Modell zum Balsa-Modell vollzog, war ich auch Stellvertreter des Vereinssektionsleiters. Damals wußte ich bereits, wie man Krill und Grillmeier schreibt.

Nach 10-jähriger Mitgliedschaft pausierte ich, um mir meine berufliche Existenz aufzubauen (Meisterprüfung, Betriebsgründung und Hausbau), außerdem hatte sich später auch die Sektion Modellbau des ESV-St.Valentin aufgelöst.

Im Jahre 1976 habe ich mit einigen ehemaligen Mitgliedern des ESV-St.Valentin den Betriebs-Modell-Flug-Club Mühlparzer in Stadt Haag gegründet, dessen Obmann ich seither bin.

Der Verein ist verbandslos und gehört dem Aero Club- Oberösterreich an. 1979 habe ich im Landesverband OÖ die Funktion des Fachreferenten für Fesselflug übernommen, obwohl ich eigentlich kein Fesselflieger bin.

Vermutlich hat mein Vorgänger, Ing. Bernhard Rögner, meine Arbeit für diese Sparte geschätzt, sodaß er mich zu seinem Nachfolger vorgeschlagen hat. Im Jänner d.J. wurde ich zum Modellflug-Sektionsleiter des Landesverbandes Oberösterreich kooptiert.



**S**

**SIMPROP  
ELECTRONIC**

DAS

**SAM-AUSTRO-SET**

IST SICHER ÜBERALL SEHR PREISWERT

BEI UNS GIBT ES

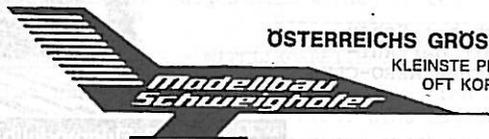
SCHWEIGHOFER'S

**ÖSTERREICH-SAM-SET**

JETZT NOCH

VIEL BILLIGER !!!

DENN WIR REDEN DEUTSCH MIT IHNEN - ÜBER DEN PREIS ?  
WEITERS 5 MARKENANLAGEN - SONDERANGEBOTE DER EXTRAKLASSE -



**ÖSTERREICHS GRÖSSTE AUSWAHL** am Flugmodellsektor

KLEINSTE PREISE - BESTE BERATUNG  
OFT KOPIERT - NIE ERREICHT!

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



## ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB 80 Jahre Ö.Ae.C.

### FESTVERANSTALTUNGEN ZUM JUBILÄUM

Der Österreichische Aero-Club feiert 1981 sein 80jähriges Jubiläum. Mit der Durchführung der Jubiläumsveranstaltungen sind in der Hauptsache die Landesverbände Wien und Niederösterreich betraut.

Den Ehrenschutz über diese Veranstaltungen haben der Bundespräsident, der Bundeskanzler, die Bundesminister und die Landeshauptleute übernommen.

Die Landesverbände des Ö.Ae.C. werden vom 11.- 20. September 1981 eine LUFTFAHRTWOCHE mit folgenden Veranstaltungen durchführen:

- 11.-13.9. Int.Motorflugrally Wr.Neustadt - Theresienfeld
  - 11.-20.9. Ausstellung 80 Jahre Ö.Ae.C. in St.Peter a.d.Sperr
  - 12./13.9. Ziellandwettbewerb des Landesverbandes Wien und NÖ am Militärflugplatz Wiener Neustadt
  - 14.9. Modellflugvorführungen Militärflugplatz Wr.Neustadt
  - 15.9. Vorführungen der Fallschirmspringer
  - 16.9. Motorflug-Kunstflugtraining des Nationalkaders
  - 17.9. Vorführungen der Sektion Ballonfahrt im Ö.Ae.C.
  - 18.-20.9. Materialschau von Fluggeräten
  - 5.Internationales Fliegertreffen SFC Austria Wiener Neustadt - Ost
  - 20.9. Abschluß der Luftfahrtwoche mit Festsitzung im Rathaus Wiener Neustadt am Vormittag, nachmittags internationale Flugschau am Militär Flugplatz in Wiener Neustadt.
- Es ist vorgesehen, daß von jedem Landesverband 1-3 Flugzeuge mit Fahnen im Bannerschlepp daran teilnehmen.

Außerdem ist in dieser Woche zunächst ein Großflugtag in Graz, anschließend einer in Wels vorgesehen.

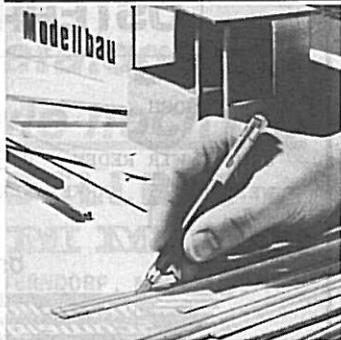
Auch in den anderen Landesverbänden finden lokale Festveranstaltungen auf verschiedenen Flugplätzen und TAGE DER OFFENEN TÜR statt.

Die Herausgabe einer Festschrift mit Beiträgen aller Landesverbände ist vorgesehen.

Die Modellflugvereine werden gebeten, bei Veranstaltungen auf dieses Jubiläum hinzuweisen und in Ausschreibungen von Wettbewerben zu erwähnen.

Vielleicht ist es auch möglich bei Schauvorführungen Bannerschlepps mit der Aufschrift 80 JAHRE ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB durchzuführen.

**MARTOR's** Schneidgeräte  
...für den Heimwerker



MARTOR  
ARGENTAX z.B. Flugmodellbau  
Söllingen Lieferung über den Fachhandel

# STEINEL Glue Fix 2000

Elektronische Heißklebepistole

Automatische Einstellung der Heizleistung auf die benötigte Energiemenge nach einem für Heizpistolen neuen Prinzip (Thermistor)  
Störungssicher und wartungsfrei!



## ANWENDUNGSBEISPIELE:

Abdichten von Fugen,  
Rissen an sanitären Einrichtungen  
und Fahrzeugen aller Art.

Reparieren von Tischen,  
Stühlen, Bilderrahmen, Schuhen  
Taschen, Textilien.

Verkleben von Viertelstäben,  
Leisten, Spiegelgläsern,  
Verklotzungen, Profilen, Fliesen,  
Haken, Tür- und Wandverkleidungen.

Mit Schmelzkleber arbeiten:  
Modell- und Messebauer, Glaserein,  
Spiegelfabriken, Elektroindustrie,  
Buchbindereien, Möbelindustrie.

Ausführliche Information anfordern bei

**S. SCHÖSWENDER WERKE**  
GESELLSCHAFT MBH

A-5021 SALZBURG, Postfach 108, Gnigler-Str. 46, Telefon 06222/78668, Telex: 6-33919 schoe a

Lieferung nur über den Fachhandel



## Mitteilungen des ÖAeC

### ÖAeC-Fahren für Zivilflugplätze

Nach Kontaktnahme mit den Zivilflugplatzhaltern konnte bei einer Sammelbestellung von drei Arten von ÖAeC-Fahren ein sehr günstiger Preis erzielt werden und es stehen ab Ende März den Zivilflugplatzhaltern, aber auch anderen Interessenten im ÖAeC folgende Fahren zur Verfügung:

a) Hißflaggen, Dralon, rot-weiß-rot (ohne Emblem), größte Reißfestigkeit, Größe 120 x 180 cm konfektioniert m/ingenähter Gurte, 2 Karabiner per Stück, inkl. MWSt., abzgl. 3% Skonto S 314,—.

b) Hißflaggen, Dralon, rot-weiß-rot (mit ÖAeC-Emblem), Größe 12 x 180 cm, m/ingenähter Gurte, 2 Karabiner, per Stück, inkl. 18% MWSt., abzgl. 3% Skonto S 458,—.

c) Dekorationsflaggen, Baumwolle, rot-weiß-rot (mit ÖAeC-Emblem), Größe 100x300 cm, konfektioniert oben mit Stangensaum, per Stück inkl. MWSt., abzgl. 3 % Skonto S 673,—.

Zu den angeführten Preisen kommen noch die Versandkosten.

### ASKÖ-Bundesfest 1982

Die ASKÖ-Bundesleitung gibt bekannt, daß vom 15.-18.7.82 anlässlich des 90 jährigen Bestandsjubiläums im Raume Villach-Klagenfurt ein Bundesfest abgehalten wird. Im Rahmen dieses Festes werden u.a. Bewerbe im Modellflug stattfinden. Es wird schon heute um Termenschutz gebeten  
oooooooooooooooo

### SPORTLIZENZEN

Die FAI teilt mit, daß laut Beschluß von CASI und COUNCIL mit sofortiger Wirkung der § 7.1.3 des SC, Teil 1, keine Gültigkeit mehr hat. - DAS BEDEUTET, daß Teilnehmer an internationalen Wettbewerben, welche über keine gültige Sportlizenz ihres NAeC verfügen, an der Veranstaltung nicht teilnehmen können, da vom Veranstalter keine vorläufigen Sportlizenzen mehr ausgestellt werden dürfen.

-----

### MITGLIEDERSTATISTIK - MITGLIEDSBEITRAG

Es kommt immer wieder vor, daß auf Zahlkarten der Einzelmitglieder die Einzahlungssumme eigenmächtig abgeändert wird. Dies ist absolut unzulässig und eine solcher Zahlschein kann nicht als Einzahlung anerkannt werden. Wer mit dem vorgesehenen Einzahlungsbetrag nicht einverstanden ist, muß vom Generalsekretariat unter entsprechender Begründung einen anderen Zahlschein anfordern.



# STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1981

Die beiden ersten Staatsmeisterschaften für 1981/82 gingen bereits erfolgreich über die Bühne.

Bei durchwegs guter Nennungszahl und ausgezeichneten Leistungen und einigermaßen gutem Flugwetter wurden bisher folgende Staatsmeisterschaften ausgetragen:

23./24.Mai 1981 F4 C "stand off scale" in Korneuburg / NÖ  
30./31.Mai 1981 RC IV RC-Segelflugmodelle in Kronau/Enns/ OÖ

Die bisherigen neuen Staatsmeister :

KLASSE F4 C ANDREAS WIRTH FMBC-VIENNA, WIEN

KLASSE RC III RUDOLF FREUDENTHALER UMFC-FREISTADT, OÖ

Bericht F4 C →

**itm**  
**praktiker**

**INTERNATIONALES  
TECHNIK  
MAGAZIN**

1050 Wien 5.,  
Sonnenhofgasse 8

Telefon 0 22 2/55 71 22

**Das österreichische Fachmagazin**  
FÜR

ELEKTRONIK - MODELLBAU - HIFI - FOTO - OPTIK - FUNK

24 HEFTE IM ABONNEMENT S 475,-- PRO JAHR (INKL. PORTO)

GRATISHEFT ANFORDERN - BITTE POSTKARTE MIT KUPON EINSENDEN

**Sonnenhofg. 8 1050 Wien**



## ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT KLASSE F4 C

STAND OFF SCALE  
(ferngesteuerte vorbildähnliche Flugmodelle)



Am 23. und 24. Maid. J. fand die 2. STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse F4 C auf dem Modellflugplatz des HSV-Burg Kreuzenstein in Korneuburg-Leobendorf statt. Als Veranstalter zeichnete eine Veranstaltergemeinschaft, bestehend aus dem FMC-Austria, Wien und dem HSV-Burg Kreuzenstein, Leobendorf verantwortlich.

Da das Gelände, auf dem sich der vereinseigene Modellflugplatz des FMBC-Austria befindet, umgestaltet wird und es nicht sicher war, ob die Piste noch in diesem Sommer um etwa 200 Meter verlegt werden muß oder nicht, ist diese Zusammenarbeit entstanden, was als äußerst glücklich angesehen werden muß.

Es ist zu bemerken, daß es selten zuvor eine darart gut organisierte und nahezu problemlos ablaufende Veranstaltung dieser Art gegeben hat. Einerseits, und es sollen hier ganz bewußt Namen genannt werden, hatten die Herren Johann Hnoysky und Ing. Hannes Deutsch vom HSV, sowie Franz Horak und Josef Schanner und Kollegen von der Austria einen muster-gültigen Organisationsplan auf die Beine gestellt, andererseits konnten die vielen Helfer von den auf normalen Modellflugplätzen nicht vorhandenen technischen und räumlichen Möglichkeiten einer Kaserne profitieren. Besonderes Lob gilt dem Rechenzentrum unter Franz Amon, der in bewundernswerter Weise von den Damen E. Deutsch, E. Hnoysky, E. Novotny und M. Rada unterstützt wurde.

Doch nun zum Sportlichen :

Der erste Tag begann wenig vielversprechend. Nebel, Regen und kalter Wind. Für den HSV aber kein Problem; die Baubewertung wurde einfach in die Sporthalle der Kaserne verlegt und konnte dort trocken und in Ruhe abgewickelt werden.

Von den 8 vorgesehenen Punkterichtern waren allerdings 4 (!) nicht erschienen. Es muß hier festgestellt werden, daß aus der Steiermark keiner der beiden Punkterichter erschienen ist, aus Wien nur einer, der Salzburger Punkterichter war allerdings durch einen Krankheitsfall in der Familie entschuldigt, war aber am Sonntag zu Stelle.

Diese Unsportlichkeit der Steirer sollte Konsequenzen haben ! Sieger der Baubewertung in der Staatsmeisterschaftsklasse wurde Andreas Wirth mit seiner prachtvollen Saab J 29 F vor Albert Novotny mit der zweimotorigen Beechcraft Air 200 und Günther Dickmann mit Tiger Moth.

Die offene Klasse bis 20 kg gewann Günther Strobl, der wegen Gewichtsproblemen bei seiner Focke Wulf 190 kurzfristig in die offene Klasse umgenannt hatte. Zweiter wurde Robert Jellinek mit einer Curtiss JN 4 vor Eduard Wallner mit Crusader.



Der neue Staatsmeister in der Klasse F4 C,  
Andreas Wirth, FMBC-Vienna, Wien.



Vorjahresstaatsmeister 1980, Edi Wallner, BSL Edwin Krill, Dipl.Ing.Gassner, Lenz jun., Präsident Dr.Lenz (v.l.n.r.).Modell Crusader.

Der Sonntag brachte den erhofften Wetterumschwung. Der Bodennebel lichtete sich noch vor Wettbewerbsbeginn und bei SO-Wind von 2-5m/s konnte der erste Flugdurchgang pünktlich gestartet werden.

Eine besondere Ehrung erfuhr dieser 2.Tag durch die Anwesenheit des Militärkommandanten von Niederösterreich, Brigadier Ernst Maerker und des Präsidenten des Österreichischen Aero Clubs, Dr.Josef Lenz, der sich besonders und fachmännisch für die vielen schönen Modelle interessierte.

Es wurden zum Teil ganz hervorragende Leistungen und Flugvorführungen geboten.

Sicher hatten die verspannten Doppeldecker mit dem unregelmäßigen Wind ihre liebe Not und waren gegenüber modernen Maschinen sicherlich im Nachteil.

Bis auf eine einzige Ausnahme kamen die Modelle von Maschinen aus der Zeit vor 1914 überhaupt nicht zu einem vollständigen Flugdurchgang und machten leider Bruch.

Aus den vielen Flügen muß man 2 hervorheben. Es sind dies der Flug des neuen Staatsmeisters der Klasse F4 C, Wirth, mit seiner

fliegenden Tonne, welche völlig zu Recht hohe Wertungen bekam. Und der Sieger der offenen Klasse, Strobl, mit der Focke Wulf 190 G-3, der bewies, daß er nicht nur hervorragend bauen kann, sondern auch ebenso gekonnt fliegt.

Zweiter in der Staatsmeisterschaft wurde Albert Novotny, mit Beechcraft Air 200 vor Oswald Wachtler mit seiner Douglas F 18 A.

Zweiter der offenen Klasse wurde wiederum Wachtler, diesmal mit einer Zlin Z 326 und Dritter Robert Jellinek mit seiner Curtiss JN 4.

In dieser Klasse wurde auch der "GÜNTHER LANGENFELDER" - Wanderpokal vergeben, welcher des allzufrüh verstorbenen Gründungsmitgliedes des FMBC Vienna gedenken soll.



In der gleichzeitig durchgeführten Wiener Landesmeisterschaft siegte Andreas Wirth, FMBC Vienna vor Robert Jellinek, FMBC Austria und Oswald Wachtler, FMBC Vienna.



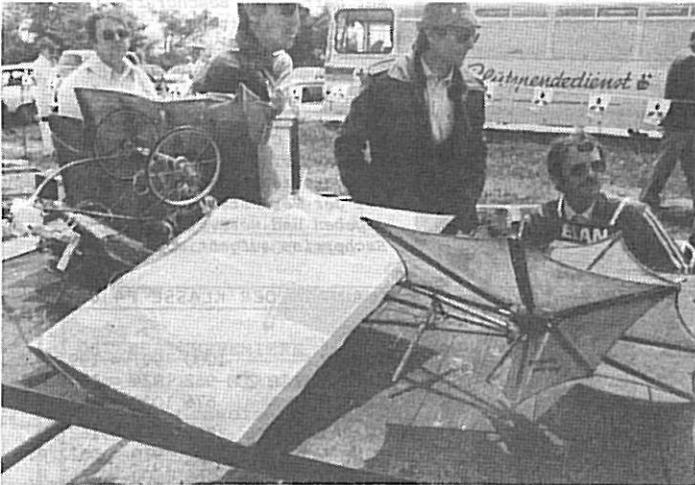
Die Niederösterreichische Landesmeisterschaft gewann Albert Novotny, HSV-Burg Kreuzenstein, vor Werner Schachinger vom gleichen Verein und Dipl.Ing.Manfred Schiefer, MFC-Achau.

Die Siegerehrung wurde vom Bundessektionsleiter Dir.Edwin Krill vorgenommen.

Besonders gut aufgenommen wurde das Abspielen der Bundeshymne nach der Siegerehrung, was einen nachhaltigen Eindruck bei allen Anwesenden hinterließ und zur Nachahmung empfohlen werden kann.



Interessiert betrachtet Aero Club-Präsident, Dr. Lenz, Günther Dickmann's Tiger Moth .



Die große Demoiselle N 20 von Bernhard Klauscher, MFC-Leoben, war dem starken Wind nicht gewachsen und machte Bruch.

Als Wettbewerbsleiter danke ich allen Aktiven und Mitarbeitern für diesen schönen Wettbewerb, als Fachreferent bitte ich alle Scale-Flieger mit mir für die weitere Popularisierung unserer schönen Klasse zu arbeiten.

Dr. Thomas Loebenstein  
Fachreferent F4 C

Abschließend muß nochmals festgestellt werden, daß diese Staatsmeisterschaften von beiden Vereinen blendend organisiert und durchgeführt wurde. Es fanden aber neuerlich viele Diskussionen über die Zukunft der Klasse F4 C in Richtung Erhöhung der Gewichtsbeschränkung auf 6 kg statt. Es müssen sich Aktive und Funktionäre noch in diesem Jahr an einen gemeinsamen Tisch setzen, um der jungen Klasse der Naturgetreuen ein verbessertes Reglement zu erarbeiten.

Der Trend zur großen, stark motorisierten Maschine ist in den Scale-Klassen nicht zu übersehen und auch nicht aufzuhalten.

Die FAI hat diesem Trend bereits Rechnung getragen und es ist zu überlegen, ob man für 1983 eventuell eine Änderung der MSO in der Richtung ausarbeitet, daß unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes die "kleine" Klasse auf 6 kg dem internationalen Standard angepaßt wird und die offene Klasse bis 20 kg ohne Hubraumbeschränkung den Freunden großer Scale-Modelle einen legalen Hintergrund im Rahmen der Sporthoheit des Österreichischen Aero Clubs schafft.



----- OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE DES 3.NATIONALEN WETTBEWERBES F4 C - OFFENE KLASSE

1. STROBL	GÜNTHER	MFC-LUNGAU	FW 190 G-3	1000	925 = 1925 P.
2. WACHTLER	OSWALD	FMBC-VIENNA	ZLIN Z 326	737	1000 = 1737 P.
3. JELLINEK	ROBERT	FMBC-AUSTRIA	CURTISS JN 4	991	725 = 1716 P.
4. TRETENBREIN	ALFRED	MFG-ST.PAUL	DALOTEL DM 165	668	905 = 1537 P.
5. LAMBARD	HORST	FMG-AMSTETTEN	PIPER CUP J 3	426	860 = 1286 P.
6. KRIZEK	PETER	FMBC-AUSTRIA	CESSNA T 310 II	401	823 = 1124 P.
7. HUMMEL	WOLFGANG	BSV-VOITH, ST.P.	BLACKBURN	893	194 = 1087 P.
8. WALLNER	EDUARD	ÖMV-RADENTHEIN	CRUSADER	987	37 = 1024 P.
9. KLAUSCHER	BERNHARD	MFC-LEOBEN	DEMOISELLE	790	78 = 868 P.

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

----- OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESMEISTERSCHAFT IN F4 C -----

1. und Landesmeister Niederösterreich					
NOVOTNY Albert	HSV-Burg kreuzenstein	Beechcraft 200	1000	1000 = 2000 P.	
2. SCHACHINGER Werner	HSV-Burg Kreuzenstein	Zlin Z 381	859	631 = 1490 P.	
3. SCHIEFERT Manfred	MFC-Achau	Piper L 18 C	640	803 = 1443 P.	

3 Nennungen

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

----- OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE DER WIENER LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F4 C -----

1. und Landesmeister von Wien					
WIRTH Andreas	FMBC-Austria	Saab J 29 F	1000	997 = 1997 P.	
2. JELLINEK Robert	FMBC-Austria	Bücker Jungmeister	776	1000 = 1776 P.	
3. WACHTLER Oswald	FMBC-Vienna	Douglas F 18 A	676	1000 = 1676 P.	

6 Nennungen

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

EHRENSCHÜTZ: Landeshauptmann Leopold Wagner

Der Modellflugclub Kühnsdorf veranstaltet am

SONNTAG, dem 5.JULI 1981  
ab 14,00 Uhr

ÖSTERREICHPREMIERE  
der SIMPROP-STAFFELN  
aus der Schweiz und der BRD

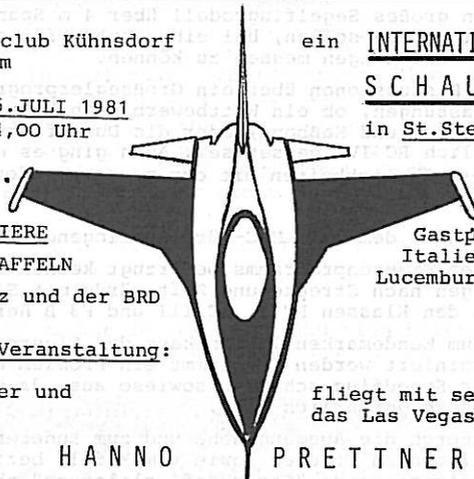
HÖHEPUNKT der Veranstaltung:

Las Vegas Sieger und  
Exweltmeister

ein INTERNATIONALES  
SCHAUFLIEGEN  
in St.Stefan b.Globasnitz/  
Kärnten

Gastpiloten aus  
Italien, Jugoslawien,  
Luxemburg und Österreich.

fliegt mit seiner DALOTEL  
das Las Vegas Programm

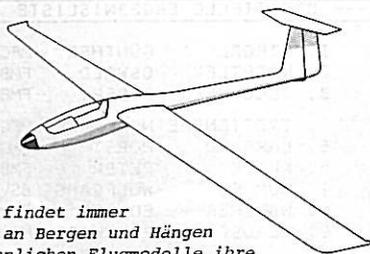


HANNO PRETTNER

Erstmalig in Österreich:  
"NACHTFLIEGEN"  
mit Fackellicht und Feuerwerk

SAMSTAG, 4.Juli 1981  
ab 21,30 Uhr

# großsegler



Das ruhige, majestätische Fliegen großer RC-Segler findet immer mehr und mehr Anhänger. An vielen Hängen in unserer an Bergen und Hängen reichen Heimat kann man diese herrlichen und naturähnlichen Flugmodelle ihre Kreise und Achten ziehen sehen.

Seit längerer Zeit versucht man schon, diese Großsegler in ein "Wettbewerbskorsett" zu zwängen. Verschiedene Große gler-Wettbewerbe wurden bereits durchgeführt, und man ist sich noch nicht einig, in welche Richtung sich ein etwaiges Wettbewerbsfliegen entwickeln soll und vielleicht auch wird.

Bei der letzten Bundessektionsleitersitzung bestand zur Zeit keine besondere Ambition, eventuell eine Staatsmeisterschaft der "Großsegler" durchzuführen. Es scheint nicht sehr sinnvoll zu sein, die ein zelnen Kategorien, hier die Seglerkategorie, der Größe nach in weitere Klassen aufzusplittern. Vielleicht bringen die bereits bestehenden Wettbewerbe hier eine gewisse Klärung. Warum muß denn immer gleich aus jedem Vergnügungsfliegen ein strenger Wettbewerb oder gar eine Staatsmeisterschaft werden? Aber lassen wir doch einmal die verschiedenen Proponenten der diversen Großsegler-Richtungen zu Worte kommen.

Ekkehard Wieser  
Obmann des MFC-Wörgl

Wir sind von dem Gedanken ausgegangen, daß Modellbauer, die sich der Mühe unterziehen, ein großes Segelflugmodell über 4 m Spannweite zu bauen, auch die Gelegenheit haben sollen, bei einem extra für sie veranstalteten Wettbewerb ihre Leistungen messen zu können.

Bei den bisherigen Diskussionen über ein Großseglerprogramm kam es zu verschiedenen Auffassungen, ob ein Wettbewerb nach Zeit, Strecke und Punktelandung (Stoppuhr und Maßband) oder die Durchführung eines Figurenprogrammes (ähnlich RC IV) besser sei. Auch ging es darum, daß ein Großseglerwettbewerb Ähnlichkeiten mit dem manntragenden Segelflug haben sollte.

Hier einige Gedanken zu dem beim MFC-Wörgl geflogenen Großseglerprogramm:

1. Die Wahl unseres Figurenprogramms bevorzugt keinen bestimmten Modelltyp. Beim Fliegen nach Strecke und Zeit würde mit Sicherheit ein Modelltyp wie in den Klassen RC I, RC III und F3 B herausuniformiert.

Im Gegensatz zum Wendemarkenfliegen kann das Figurenprogramm auch ohne Helfer trainiert werden (bestimmt ein Problem bei F3 B!). Ein eventueller Speedflug scheidet sowieso aus, da dieser bei Großseglern einfach zu gefährlich wäre.

Außerdem wird durch die Ausgangshöhe und zum anderen durch die Anzahl der zu fliegenden Figuren sowie vom Modell beziehungsweise Piloten eine entsprechende "Streckenflugleistung" abverlangt.

Welches Programm dem manntragenden Segelflug eher entspricht, sei dahingestellt. Fest steht, daß ohne Start, Verfahrenskurve, Vollkreis und letztlich ohne saubere Landung der manntragende Segelflug unmöglich wäre.

2. Oberflächlich betrachtet besteht eine gewisse Ähnlichkeit mit der Klasse RC IV. Genauer betrachtet zeigen sich jedoch einige grundlegende Unterschiede.
  - I. Es gibt nur eine Startart, dadurch haben alle Modelle die gleiche Ausgangshöhe.
  - II. Einige Figuren sind im RC IC Programm nicht enthalten oder doch wesentlich einfacher.
  - III. Betrachtet man die Art und Proportionen der Modelle, so ist ein klarer Unterschied zu RC IV zu sehen (deshalb auch 4 m Spannweite oder 90 dm<sup>2</sup> Fläche).
3. Auch mit Maßband und Stoppuhr geht es nicht ohne subjektive Bewertung. Z.B. ein Modell schwebt zur Landung herein, hat etwas Überfahrt, aber "rums", die wird einfach weggedrückt. War die Landung jetzt gültig ?  
Auch hier geht es nicht ohne subjektive Bewertung und mit dem "mantragenden Flug" hat so eine Landung auch nichts zu tun.

Wir haben bei unserem ersten Wettbewerb am 13. April 1980 an alle Teilnehmer Fragebögen ausgegeben, mit denen sie uns ihre Meinung über unser Programm mitteilen konnten. Das Ergebnis stärkte uns in der Auffassung, daß wir mit unserem Programm richtig liegen. Beanstandet wurden nur die Seillänge, welche wir mit 250 m festgelegt hatten, sowie die Reihenfolge der Figuren. Entsprechend diesem Wunsche haben wir neu festgelegt, daß der Dreieckskurs nicht mehr gesondert angefliegen werden muß, sondern unmittelbar an die Verfahrenskurve angehängt werden muß. Die horizontale Acht ist dann wieder neu in Startrichtung anzufliegen. Die Seillänge wurde mit 300 m festgesetzt.

#### Allgemeines zum Großseglerwettbewerb

Das Programm ist für den guten, durchschnittlichen Modellflieger angelegt, 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 modernes Segelflugmodell schneller als ein Oldie aber keinesfalls umgekehrt). Deshalb ist auch ein Anheizen vor Beginn der Figur nicht erlaubt und wird mit Abzügen bewertet.

Die Figuren dürfen nicht zu weiträumig sondern müssen vorbildgetreu geflogen werden, wobei eine Schräglage von mindestens 30° anzustreben ist.

Wir hoffen, mit diesen Zeilen zur Diskussion beitragen zu können und bitten Euch auch um Berücksichtigung unserer Vorstellungen.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

**KAVAN** *Begriff für Qualität*

AUSLIEFERUNG FÜR ÖSTERREICH: MODELLBAU KIRCHERT, 1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65

"Großsegler"

Norbert Habe  
Obmann des  
KSV Kapfenberg

... was sollte man darunter verstehen ?

Ausgehend aus der BRD bereitete sich anfangs der 70er Jahre eine bestimmte Art von Segelflugmodellen aus, die sich schlechthin "Großsegler" nannte. Daß sich für diese Modelle auch gleichzeitig eine neue Technologie für den Bau dieser Modelle entwickelte, war in Anlehnung an den Serienbau von Segelflugzeugen beinahe selbstverständlich, hielt diese neue Bauweise von Anfang an den Aufwand an Zeit und Kapital für diese Flugmodelle in erschwinglichen Größen.

Nun liegt es aber auch in der Natur der Modellflieger, sich mit Gleichgesinnten im Können und dem Fluggerät zu messen. Als man nun mit Großseglern Wettbewerbe veranstaltete, zeigten sich sehr schnell verschiedene Interessen der Akteure und auch, welches Modell als Großsegler gelten könne. Diese Meinungsentwicklung verfolge ich nun seit 1975 vorwiegend an der Teck, also dem Ausgangsort dieser Flugmodelle, sowie weiter nördlich, wo man im Flachland gezwungenermaßen große Modelle mit geringer Flächenbelastung fliegt.

Diese Beobachtungen zeigen, daß es grundsätzlich zwei Kategorien von Großseglern gibt:

Eine Kategorie, die ohne jedes Vorbild, nur dem Zweck entsprechend, als Großmodell konstruiert, gebaut und geflogen wird und die zweite Kategorie, bei welchen die mantragenden Vorbilder, also Segelflugzeuge, als Modelle möglichst proportional verkleinert nachgebaut sind und geflogen werden.

Nun sollte man vorerst bei der erstgenannten Kategorie, die ich als "Freie Großsegler"-Klasse bezeichnen würde, keine Beschränkungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten auferlegen, um deren Entwicklung nicht zu beeinträchtigen.

Für die zweite Kategorie, bei welcher man bestrebt ist, den großen Vorbildern möglichst nahe zu kommen, sollte man sich doch Gedanken darüber machen, wie man bei Wettbewerben die teilnehmenden Modelle in einen begrenzten Rahmen mit bestimmten Voraussetzungen bringt und gleichzeitig den Modellfliegern einen Spielraum auch in schöpferischer Hinsicht offen läßt.

Ich habe nun versucht, für diese "Großsegler"-Flugzeugmodelle eine Definition auszuarbeiten, die ich im Detail noch näher begründen werde.

Definition: Großsegler sind funkferngesteuerte Segelflugmodelle, welche einem Segelflugzeug - als Vorbild - nachgebaut wurden, oder in Form und Proportion ein mantragendes Segelflugzeug als Modell sein könnten. Zusätzlich sind die nachstehend angeführten Mindestmaße in Abhängigkeit von Maßstab und Größe, aber auch Beschränkungen, einzuhalten. Als Ausnahmen gelten Nachbauten, bei welchen das Vorbild sehr von derzeit bekannten Abmessungen abweicht, wie zum Beispiel die LO 100.

Abmessungen:

Mindestspannweite : 3500 mm

Maximale Spannweite: 5000 mm - nur für Wettbewerbe und Meisterschaften

Gewicht (Masse): gesetzliche Grenze laut MSO

Flächenbelastung: 25-75 g/dm<sup>2</sup>.

Der maximale Wert von 75 g/dm<sup>2</sup> sollte aus Sicherheitsgründen als oberste Grenze angesehen werden !

Mindest-Rumpfabmessungen: im Verhältnis zur Rumpflänge - Ausnahmen Nurflügel- oder Entenflugzeug - Modelle:

Rumpfhöhe:  $\leq 10\%$  der Rumpflänge (Länge einschließlich Seitenruder)

Rumpfbreite:  $\leq 7,5\%$  der Rumpflänge (Länge einschließlich Seitenruder)

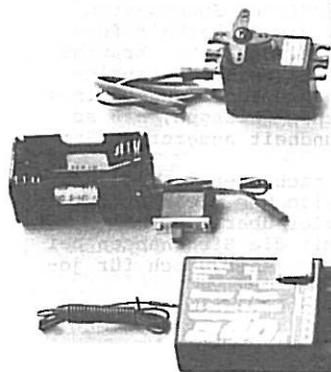
# Graupner

## ...dann steuern Sie auf Nummer Sicher.



### △ System FMss ▷

in frequenzmodulierter  
single-side-shift Technik



**VARIOPROP E 4 SSM 40**  
Preiswertes 4-Kanal-Fernlenkset  
mit Sender, SUPERHET-Empfänger,  
Servo C.60I, Stromversorgungsteil,  
Quarzpaar.  
Best.-Nr. **3981**  
Für das  
40 MHz-Band



System  
SSM

### ◁ VARIOPROP T1008 FMss

8-Kanal-Fernlenkset mit Modul-Sender,  
entsprechendem HF-Modul, entsprechendem  
SUPERHET-Empfänger, Servo C.60I,  
Stromversorgungsteil, Quarzpaar.

Best.-Nr. **3991** Für das 27 MHz-Band  
Best.-Nr. **3992** Für das 35 MHz-Band  
Best.-Nr. **3993** Für das 40 MHz-Band



### ▽ VARIOPROP Exzellenz T3014 FMss

14-Kanal-Fernlenkset  
mit programmierbarem  
Mehrfunktions-Modulsender  
(Mixersystem, Dual-Rate,  
4 Reverse-Schalter),  
entsprechendem HF-Modul,  
entsprechendem SUPERHET-  
Empfänger, Servo C.50I,  
Stromversorgungsteil,  
Quarzpaar.  
Best.-Nr. **3996**  
Für das 27 MHz-Band  
Best.-Nr. **3997**  
Für das 35 MHz-Band  
Best.-Nr. **3998**  
Für das 40 MHz-Band

Mehr im GRAUPNER Neuheiten-Prospekt N 81.  
Beim Fachhandel anfordern!

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

**Graupner**

Modelle  
Modellmotoren  
Elektronik

Bei Flugmodellen, welche nicht einem Vorbild nachgebaut wurden, sollte die Flügelstreckung  $= 15$  sein.

$$\frac{b^2}{F} = \approx 15 \quad b = \text{Spannweite in dm, } F = \text{Flügelfläche in dm}^2$$

Beispiel: Spannweite  $b = 3500$  mm, Streckung  $= 15$ .

... ergibt  $t$  für Rechteck-Flächen  $= 233$  mm und für Trapez-Flächen bei  $\frac{t_i}{t_a} = 1,5$

$t_i = 280$  mm,  $t_a = 185$  mm.

$t =$  Profiltiefe,  $t_i =$  Profiltiefe innen (Wurzeltiefe),  $t_a =$  Profiltiefe außen (Randb.)

Die Großsegler-Modelle müssen um alle drei Achsen fernsteuerbar sein und sollten dem Vorbild entsprechend über Bremshilfen (sogenannte Störklappen, Bremsklappen u.dgl.) verfügen. Alle weiteren Funktionen sind möglich.

Zum Grundsatz, wie ein Großsegler aussehen soll, sind wohl keine Erklärungen notwendig. Jeder der ein Scale- oder Semi-Scale-Großsegler-Flugzeugmodell fliegt weiß, ob der Nachbau gut oder weniger gut aussieht. Das gilt auch dann, wenn jemand ein seinen Vorstellungen entsprechendes Segelflugzeug, wenn dies real wäre, nachbaut.

Kommt man nun zur Spannweite, ab welcher ein Modell als Großsegler gelten soll, dann findet man die größten Differenzen bei der Meinung der Modellflieger. Warum nun also ab 3,5 m Spannweite? Wenn man von einigen 15 m-Segelflugzeugen die Durchschnitts-Rumpflänge errechnet, die bei 6,8 m liegt und man rechnet nun mit dem Maßstab 1 : 4,25 - den ich als den kleinsten (größten) Umrechnungsmaßstab für Großsegler annehmen möchte, ergäbe sich eine Spannweite von 3530 mm und eine Rumpflänge von 1600 mm. Zerlegt würde der Flügel 1750 - 1800 mm lang sein. Für einen Modellflieger, der mit einem mittleren PKW, in welchem seine Frau (oder) neben ihm und nicht irgendwo im Eck sitzen soll, geht es sich gerade noch aus, daß er seine "zweite" Liebe mitnehmen kann. Die Flugleistungen solcher "kleinen" Großsegler sind aber schon sehr beachtlich und bei einigen sogar besser als jene wesentlich größerer Modelle. Mit Stolz aber wird sich der Modellflieger eines solchen Modells doch schon - Großsegler - nennen. Eine Trend-Analyse 1979/80 hat ergeben, daß die Durchschnittsspannweite bei 3780 mm liegt (siehe auch letzte Nürnberger Messe) und sogar zu kleineren Spannweiten von etwa 3650 mm neigt. Das Handling scheint also durchzudrängen!

Die Spannweitenbegrenzung, aber **n u r** für Meisterschaften, nach oben hat einige sehr wesentliche Begründungen.

Das stärkste Argument für eine Begrenzung noch größerer Spannweiten ist wohl die Festigkeit, in direkter Folge dazu, die Sicherheit für Menschen und Sachwerte, infolge eines Absturzes und dgl.! Man braucht nur im Buch "Das Segelflugmodell" Teil II von Franz Persecke nachlesen, über die Abhandlung der Auftretenden Kräfte und Belastungen eines Flügels im Kreisflug, dann wird man zur Erkenntnis gelangen, daß so mancher Modellflieger sehr leichtsinnig die Gesundheit anderer gefährdet.

Ein weiteres Argument zur Spannweitenbegrenzung nach oben ist, daß man den Abstand in den Flugleistungen der Modelle, also vom kleinen Großsegler mit 3500 mm Spannweite zum großen Großsegler über 5000 mm Spannweite nicht zu groß werden lassen soll, damit die Siegchancen bei einer Meisterschaft von den Gesamtleistungen her gesehen, doch für jeden Teilnehmer annähernd gleich sind.

Das soll aber nun nicht heißen, daß jemand, der ein noch größeres Segelflugzeugmodell, also über 5000 mm Spannweite - dies mit den entsprechenden Voraussetzungen - fliegen will, nicht tun sollte, wenn es ihm Spaß macht. Die absoluten Grenzen setzt hier der Gesetzgeber und die Versicherungen.

Nun noch einige Gedanken zur Rumpfhöhe, Rumpfbreite und zur Flügelstreckung.  
So schön heute aber auch früher (die herrlichen Oldtimer) und elegant diese Hochleistungssegelflugzeuge im Original aussehen- und sie tun dies auch bei maßstäblichen Nachbauten, wenn man Rumpfhöhe und Rumpfbreite beim Modell um einige Procente verkleinert - wirken diese eben noch ein wenig schlanker und eleganter. Dabei verkleinert sich aber auch die Rumpfoberfläche, dies ergibt wieder weniger Widerstand, das Modell wird schneller und wenn man noch ein paar Procente ... dies ergäbe eventuell Besenstiel-Rümpfe, aber mit Segelflugzeug-Nachbauten hätte das nichts mehr zu tun.  
Ich habe etliche Großsegler-Modellrümpfe nachgemessen und dabei festgestellt, daß ein Verkleinern der maßstäblichen Rumpfhöhe und Rumpfbreite bis 15% keinerlei optische Nachteile bringt, im Gegenteil, eine Verkleinerung zwischen 8-12% läßt die Rumpfformen sogar gefälliger erscheinen. Diese maximal 15%ige Verkleinerung der maßstabgerechten Maße, entspricht annähernd aber auch der angeführten Mindestrumpfhöhe und -breite in % der Rumpflänge. Diese Maße sind bei Meisterschaften mit Modellkontrolle aber einfacher zu realisieren.

Die Flügelstreckung eines Großseglers sollte, damit das optische Bild gewahrt bleibt, über 15 liegen. Dieser Wert ist zwar sehr tief gesetzt, es gibt aber Flugzeuge, die im Original eine niedrigere Flügelstreckung aufweisen. .

Abschließend möchte ich sagen, daß mein Beitrag kein Gesetz darstellen soll. Ich möchte vielmehr einen Weg zeigen, wie man in relativ weiten Grenzen, gleiche Chancen für Wettbewerbskonkurrenten, verbunden mit größtmöglicher Sicherheit für Menschen und Sachwerte, in einer der schönsten Modellflugklassen der Gegenwart und Zukunft anstreben und erreichen sollte.

Als Literatur für Großsegler empfehle ich:

Franz Persecke, Das Segelflugmodell, Teil I und II ,

F.Schmitz, Aerodynamik des Flugmodells und

Dipl.Ing.H.Räbel, Längsstabilität des Flugmodells.

Alle diese Bücher sind im Fachhandel erhältlich.



KAPFENBERG

### 3. KAPFENBERGER POKALFLIEGEN IN F3 B

Da die oberösterreichischen F3 B-Flieger beim Kapfenberger F3 B-Wettbewerb stets willkommene Teilnehmer sind, die Kapfenberger RC/Hang-Segler aber auch gerne beim KREMSTAL-POKALFLIEGEN dabei sind, wurde der Termin für das

#### 3. KAPFENBERGER POKALFLIEGEN F3 B

um eine Woche, auf den 29. und 30. August 1981 VORVERLEGT. Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, daß dieses Jahr nicht mehr in Timmersdorf, sondern bereits auf dem MODELLFLUGPLATZ SÜLSNITZ-WIEDEN geflogen wird.

Einladung und Ausschreibungen können ab sofort angefordert werden bei :

KSV-VEW, Sektion Modellflug, SL Norbert Habe, Parschlugerstraße 60

8605 KAPFENBERG, Tel.03862-23056

# TURBOPLAN®

Der TURBOPLAN ist ein Ringtragflächen-Fluggerät mit den Eigenschaften eines Helikopters, bei weit geringerem techn. Aufwand und höherer Wirtschaftlichkeit.

Er ist eine rein österreichische Erfindung, welche weltweit patentiert ist.



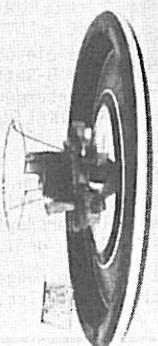
## EIGENSCHAFTEN-

- Optimaler senkrechter Starten und Landen
- Minimale Bauzeit
- Einfache Technologie
- Geringer Wartungsaufwand
- Niedrige Bausatz- u. Ersatzteilkosten
- Extremes Steigvermögen (vertikal)
- Absolute Eigenstabilität - Fluggerät, welches nicht permanent gesteuert werden muß - z. B. Schwebelung
- Leicht steuerbar - selbst für Anfänger ohne Schwierigkeiten erlernbar, da nur 3 Steuerfunktionen

Auf Grund dieser Eigenschaften ist der TURBOPLAN die Alternative in der Fliegerei.

## TECHNISCHE DATEN:

Größe.....	960 mm
Antrieb.....	Modellmot. 6,5 - 15 cm
Kraftstoffpumpe.....	nicht erforderlich
Schalldämpfung.....	Im Gerät integriert
Lärmpegel.....	unter 80 dB (A)
Eigengewicht.....	2,0 - 3,5 kg
Steiggeschwindigkeit.....	bis 15 m/sec
Flugdauer.....	ca. 20 min
Steuerung.....	3-Kanalssystem
Tank.....	Im Gerät integriert



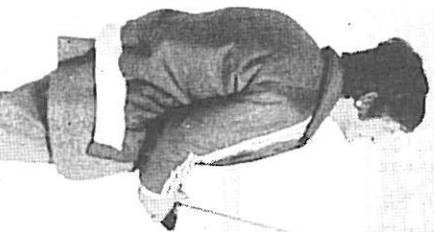
## Aircorn Flugtechnik

Handelsgesellschaft m. b. H.  
Wallfischgasse 14  
A-1010 Wien, Austria

Auslieferung nur über den Fachhandel!

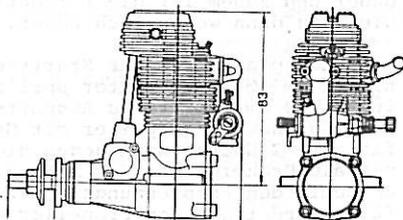
Ab Mai 81 bei ihrem Fachhändler!

Made by  TGE Klagenfurt/Austria



# ★ 4 - Takter

Walter Margreiter  
Modellbaugruppe Bludenz



Die Modellflugsaison ist bereits wieder in vollem Gange und viele der Flugsportbegeisterten Mini-Piloten liebäugeln mit 4-Takt-Motoren. Wer den Sound dieser Motoren einmal im Ohr hat, ertappt sich immer wieder bei dem Gedanken, einmal ein Modell damit auszurüsten.

Man blättert die verschiedenen Kataloge und Prospekte durch, kauft sich dann ein von der einschlägigen Industrie angepriesenes 4-Takt Modell samt Motor, baut mit Begeisterung, stellt dann das Modell auf die Waage - und schon kommt die erste Enttäuschung ! Das im Katalog angegebene Gewicht wird meist um 20 - 30% überschritten ! Das spielt bei 4-Takt-Motoren wegen der geringeren Leistung gegenüber gleichvolumigen 2-Taktern eine nicht zu unterschätzenden Rolle !!

Die zweite Enttäuschung kommt spätestens beim ersten Flugversuch ! Selbstverständlich hat man den Motor einlaufen lassen - aber nur eine, höchstens zwei Tankfüllungen voll. Man erwartet es ja kaum, das Modell in der Luft zu sehen!

Der Start beginnt - und die so erwartungsvolle Kiste hebt und hebt nicht beziehungsweise kaum ab ! Dabei wird meist schon der erste Fehler gemacht: Vom 2-Takter her ist man gewohnt, daß der Motor das Modell auch bei noch nicht erreichter Abhebegeschwindigkeit beim Ziehen des Höhenruders (das Pistenende verlangt's !!) sicher in die Lüfte zieht -- anders beim 4 - Takter.

Für diese Art der Motoren werden meistens sogenannte Oldtimer beziehungsweise oldtimer-ähnliche Modelle angepriesen - und die haben selten ein richtungsstabiles 3-Bein-Bugfahrwerk - und zusätzlich kommen die durch das bessere Drehmoment der 4-Takter bedingten größeren Propeller zur Anwendung.

Damit summieren sich beim Start solcher Modelle drei Faktoren, die für einen weniger Geübten leicht ins Auge gehen können: Geringere Leistung = weniger richtungsstabil, das durch den größeren Propeller verursachte Gegendrehmoment läßt das Modell mit Zweibeinfahrwerk stärker nach links ausbrechen ! Nun, was kann man gegen alle diese Argumente schlußendlich tun ?

die von mir im Einsatz stehenden OS-4-Takt-Motoren mit 10 und 20 cm<sup>3</sup> geben ihre volle Leistung erst nach mindestens 2 - 3 Stunden Laufzeit ab. Während dieser Zeit habe ich Graupner Sprit 5G verwendet. Nach dieser relativ langen Einlaufzeit habe ich Graupner Sprit 12 G (= 12% Nitromethan) mit etwa 30 - 50% Volumenanteile Methanol gemischt.

(Z.B.: 5 Liter G 12 vermischt mit 1,5 bis 2,5 Liter Methanol). Zudem soll das Ventilspiel nach Anleitung neu eingestellt und die durch die zu fette Einlaufmischung bereits beträchtlich angekohlten Einlaufkerzen durch neue ersetzt werden. Erst dann - und das scheint mir persönlich sehr wesentlich - geben meine beiden OS-4-Takter ihre volle Leistung bei astreinem Drosselverhalten ab !

Das vilezitierte "Auslöschen" eines Zylinders beim OS-Boxer-Motor gibt es dann einfach nicht mehr.

Beim 10 cm<sup>3</sup> OS verwende ich eine 13 x 5 Holzlatte und beim 20 cm<sup>3</sup> OS-Boxer hat sich eine 16 x 6 Holzlatte bestens bewährt. Bei kleineren Propellern dreht der Motor im Fluge zu hoch und das geht dann auf Dauer gesehen auf Kosten der Lebens-

dauer und zudem ist die Lärmentwicklung dann wesentlich höher.

Noch ein paar Worte zur Starttechnik: Beim 10 cm<sup>3</sup>-4-Takter spritzte ich 1 - 2 cm<sup>3</sup> Sprit ins Auspuffrohr, drehe den Propeller mit Gefühl 1 - 2 Umdrehungen gegen die normale Drehrichtung des Motors, um damit den Verbrennungsraum zu füllen und tippe den Propeller bei leicht geöffneter Vergasereinstellung kurz und kräftig an. Die Anwerfrichtung spielt dabei keine Rolle. Laufzeit des Motors bis jetzt ca. 35 Stunden ohne Reparatur.

Beim 20 cm<sup>3</sup> Boxer wird bei voll geöffnetem Vergaser entweder Sprit eingespritzt oder durch einen Finger, der auf die Ansaugöffnung gedrückt wird, Sprit angesaugt. Vorsicht - höchstens 2 Propellerumdrehungen, das genügt! Vergaser zu bis auf eine kleine Öffnung und wie beim 10 cm<sup>3</sup>-Motor Kerzen glühen und Propeller kurz und kräftig durchdrehen. Laufzeit meines Boxers bisher ca. 12 Stunden, ebenfalls ohne Verschleißreparatur.

Kurz noch zum Webra T-4 15 cm<sup>3</sup>-Motor: Meiner ist nach anfänglichen Schwierigkeiten ein nun sehr gut und kraftvoll laufendes Triebwerk geworden, allerdings sollte man einige Punkte beachten: Meines Erachtens sollte dieser Motor nur mit der dazupassenden Pumpe betrieben werden - dann gibt's, zumindest was meinen Motor betrifft und betraf keinerlei Probleme und

ein Drucktankanschluß erübrigt sich dann sowieso. Beim Einstellen des Vergasers ist der Motor mit Pumpenbetrieb sehr empfindlich und reagieren Sie deshalb mit Gefühl bezüglich Düsennadel. Sprit sollte mindestens 8% Nitromethan enthalten und der Hersteller empfiehlt wegen geringerer Ölkohlebildung synthetisches Öl. Eine wesentliche Ölalmagerung sollte man dem Sprit nicht zukommen lassen und bringt in diesem Falle höchstens größere Verschleißerscheinungen. Als Luftschraube verwende ich eine 14 x 6 Kunststofflatte, schwarz und mit Glasfasern verstärkt. (Wird meines Wissens von Webra speziell für diesen Motor angefertigt und in Österreich im Handel vertrieben).

Starttechnik: Vorsichtig Sprit ansaugen - ja nicht zuviel! (Bei offenem Vergaserloch und Pumpenbetrieb Finger drauf und nur eine, höchstens 2 Propellerumdrehungen lang ansaugen. Ansonsten ersäuft der Motor sofort!). Kerze glühen und Motor mit Elektrostarter bei HALBGASSTELLUNG - sehr wichtig !!! - ja nicht Drosselstellung - starten. Vorsicht - hat dabei fast volle Leistung - Modell deshalb sicher halten oder verankern! Nach stundenlangen vergeblichen Versuchen hat sich bei mir diese beschriebene Startmethode herauskristallisiert! Eine Einlaufzeit beschränkt sich auf 2 - 3 Tankfüllungen mit fetter Einstellung und die Drossel Eigenschaften sind nach weiteren 2 - 3 Tankfüllungen bereits optimal und



## MODELLBAUKASTEN

SONDERPREIS FÜR 4-TAKT-MOTOREN

SAITO 5cm<sup>3</sup>, SAITO 6,5 cm<sup>3</sup>, WEBRA T4 15cm<sup>3</sup>

Graupnerkatalog 1981 eingetroffen!

## M. LUTHWIG

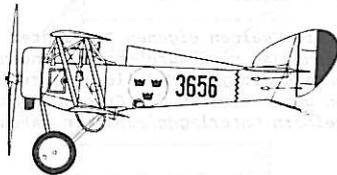
LINZ-NEUE HEIMAT NEUBAUZEILE 53  
Telefon 0732/ 82 13 42

erreichen bei meinem Motor ohne Dauerglühfen der Webra - 3-Glühkerze ca. 1800 bis 2100 U/min mit Kunststoffplatte. Den mitgelieferten Schalldämpfer habe ich auf der Ausgangsseite auf ca. 8 mm aufgebohrt. Reine Laufzeit hat mein Motor etwa 20 Stunden, wobei erwähnenswert ist, daß der Keilriemen beziehungsweise Zahnriemen entgegen meinen Befürchtungen immer noch in einwandfreiem Zustand ist !

Das zu Beginn dieses Berichtes erwähnte Ausbrechen des Modells beim Start mit einem Zweibeinfahrwerk kann und muß durch entsprechende Übung des erforderlichen Seitenruderausschlages korrigiert werden. Der durch die relative Leistungsschwäche eines 4-Takt-Motors bedingte lange Startrollweg muß bezüglich der gegebenen Ausbrechenden richtig in den entsprechenden Steuerbewegungen kalkuliert werden.

Sicher werden jetzt einige "Alte Hasen" mitleidig lächeln - aber dieser Bericht ist und soll ein kleiner Beitrag für jene 4-Takt-Fans sein, die die Erfahrung mit diesen kleinen technischen Leckerbissen bisher noch nicht hatten und unter Umständen den 4-Takt-Motoren enttäuscht den Rücken wenden und gerade das wäre im Interesse der lärmgeplagten Modellflieger nicht im Sinne unseres Modellsports.

4-Takt-Motoren in entsprechenden Modellen eingesetzt sind sowohl ein Augen- als auch ein Ohrenschmaus, das jedenfalls wage ich nach 2 Jahren 4-Taktflug zu behaupten.



In Ausübung seines Berufes als Fernlastfahrer kam der Mitbegründer unseres Vereines

### GÜNTER LANGENFELDER

auf tragische Weise ums Leben.

Günter Langenfelder, geboren am 25. 12. 1944, gründete zusammen mit den Herren Muick und Dietrich am 23. 10. 1970 den FMBC-Austria und führte ihn gekonnt durch die ersten wilden Jahre. Zusammen mit seiner Frau Lucia verbrachte er viele Stunden am Flugplatz und war speziell durch seine sehr guten Flugleistungen, welche er sich alleine aneignete, an den späteren Erfolgen unserer jetzigen Clubbase mitbeteiligt.

Seit 1973! war er sachkundiger Leistungsprüfer des OAcE und hat vielen unserer Mitglieder die Leistungsprüfung abgenommen. Viele seiner Ideen gaben unserem Clubleben neue Impulse. Günter war immer zuvorkommend und hilfsbereit. Er war immer gemesener Punkterichter, Flieger oder schlicht Gast bei Vereins-, Landes- und Staatsmeisterschaften.

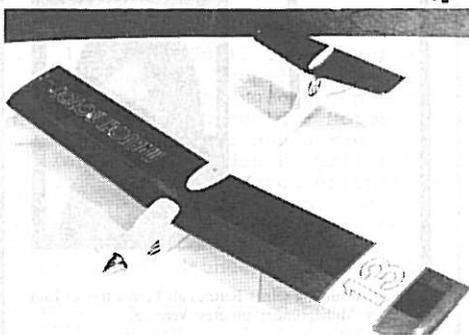
Durch seine Liebe zum Modellsport nahm er beruflich wie privat viele Entbehrungen auf sich, um diese Art von Freizeitgestaltung ausüben zu können.

Aber das Schicksal war leider unerbittlich und hat uns einen Freund genommen, der seiner Familie immer ein guter Vater und uns 10 Jahre die Geschichte unseres Vereines entscheidend mitbestimmt hatte. Leider war es ihm nicht vergönnt, dieses Jubiläum auch mitzuleiern.

An dieser Stelle können und wollen wir versprechen, daß das Werk Günter LANGENFELDER weiterlebt, weiterentwickelt wird.

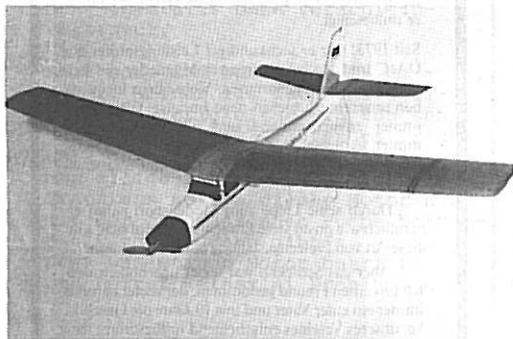
Im ehrenden Gedenken an Günter wollen wir uns im Rahmen des Vereines gerne um seine Gattin Lucia kümmern, welche nun zwei Kinder alleine versorgen muß. Diesen Verlust kann zwar niemand ersetzen, aber wir haben das ehrlche Bedürfnis, Frau Langenfelder mitzuteilen, daß sie auf Vereinesebene nicht allein ist...

® Fortsetzung aus prop 2/81



Frelon nennt Svenson dieses Modell. Der Antrieb erfolgt durch einen Mabuchi-Motor und 8 - 10 Zellen. Durch die Ansteuerung des Höhen- und Querruders entsteht eine hohe Wendigkeit.

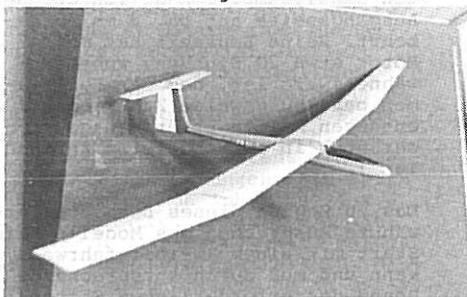
Es ist zu empfehlen, daß der weniger geübte Modellflieger anfangs einen etwas erfahreneren Piloten als Helfer hat. Die Flugeigenschaften sind aber absolut unkritisch.



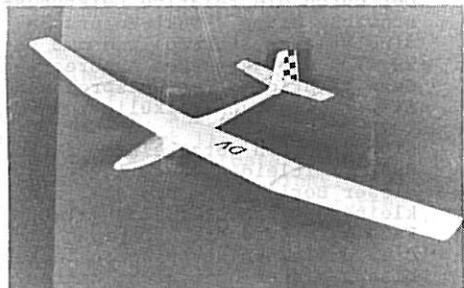
Jahnus 1K-Elektro ist ein hübscher Hochdecker von IBA.

Die Spannweite beträgt 130 cm, die Länge ist 85 cm. Schon ein Mabuchi RS 540 S, eine 7,5 x 5 Zoll Luftschaube, sowie 6 NC - Zellen 1,2 Ah, machen ein sicheres Fliegen möglich. Dieses Modell ist auch für V-Motoren gedacht. Jahnus 1K-Elektro ist bis auf den Einbau der RC - Anlage und des Antriebes flugfertig erhältlich.

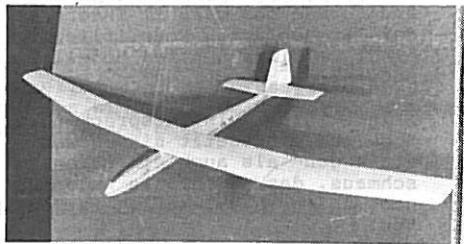
Für Modellflieger, die niemals Zeit zum Bauen haben, sind die 3 nächsten Modelle von I B A. Es sind Fertigmodelle, in die nur mehr die RC-Anlagen einzubauen sind.



PB 51 T mit Kunststoffrumpf

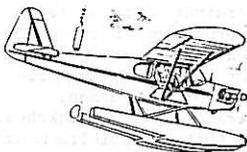


PB 23 E - Elektrosegler



IBA - Segler PB 50

Da prop keinen eigenen Beobachter zur Spielwarenmesse nach Nürnberg entsenden konnte, konnten nur jene Modelle vorgestellt werden, von denen wir von den Erzeugern bzw. Vertreibern Unterlagen erhalten haben.



## Wasserflug

Dr. Thomas Loebenstein  
Fachreferent F4 C

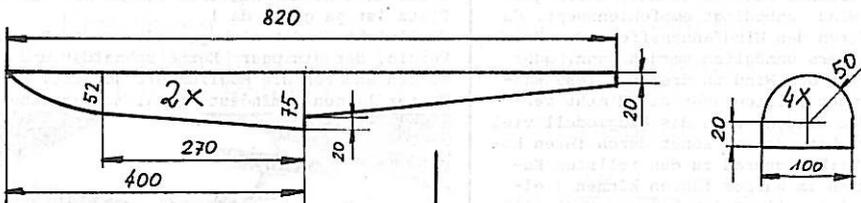
Nachdem die Reaktionen auf meine Vorschläge so niederschmetternd zahlreich waren, daß es der Briefträger offenbar nicht mehr schaffte sie bis zu mir zu tragen und weil wegen der vielen Anrufe offenbar meine Telefonleitung zusammenbrach, sodaß keine Anrufe mehr durchkamen, nehme ich einen neuerlichen Anlauf zur Popularisierung des Wasserfliegens!

Vorerst eine Übersichtszeichnung mit Schneidemustern für die von mir verwendeten Schwimmer, welche bei einfacher Herstellung sehr gute Eigenschaften auf dem Wasser und in der Luft entwickeln. Die Schwimmer sind für ein Flugmodell mit bis zu 3,5 kg und 6,5 cm<sup>3</sup> Motorenhubraum, 820 mm lang, die Stufe ist etwa 400 mm von der Spitze entfernt. Die Höhe beträgt 75 mm, die Breite 100 mm. Die Gleitflächen sind plan, die Oberseite rund. Die Abbildung zeigt eine Konstruktionsschablone.

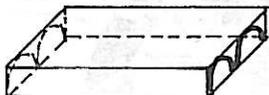
Schnitt 1 wird so angelegt, daß vorerst aus einem Block nebeneinander mit einem Schnitt im Abstand von 1 - 2 mm die halbrunden Längsschnitte gemacht werden. Die Blöcke werden nicht getrennt sondern aneinander fixiert und anschließend die langen Schablonen links und rechts so

fixiert, daß die Oberkanten mit der Blockoberkante plan abschließen. Dann wird im 2. Schnitt die Unterseite beider Schwimmer herausgearbeitet. Fixationen entfernen - 2 Schwimmerkerne fertig - Arbeitszeit maximal 10 Minuten.

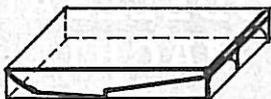
In die Oberkanten werden nun 2 Befestigungsklötze in Höhlungen so eingearzt, daß die Stufe des Schwimmers in Höhe des Flugzeugschwerpunktes zu liegen kommt. Der vordere Klotz dient zur Befestigung einer notwendigen zusätzlichen Verstrebung. Es sollte auch diagonal verspannt werden, damit die Schwimmer bei den hohen Wasserdrücken nicht in Längsrichtung arbeiten können. Lediglich die Schwimmanasen sollen die Möglichkeit haben, gering wegzufedern (nach oben und unten) um bei harten Wellenstößen ein Unterschneiden zu verhindern.



1. Schnitt



2. Schnitt



Mit Epoxydharz und 2 mm Balsa beziehungsweise 0,6 mm Sperrholz wird jetzt beplankt, wobei eine Zwischenlage von leichter Glasmatte zur maximalen Festigkeit wesentlich beiträgt. Die Glasmatte kann auch als Oberflächenschicht aufgetragen werden, was den Schwimmer automatisch absolut glatt und wasserdicht macht.

Die Arbeitszeit beträgt bis jetzt ohne Trockenzeit eine Stunde.

Statt der Befestigungsblöcke kann auch eine Hartholzleiste 10 x 20 mm hochkant in Längsrichtung als Rückgrat eingearzt werden.

Die Schwimmer sind dann praktisch unzerstörbar. Für die ersten Flugversuche soll die Stufe also in Schwerpunkthöhe liegen, die Oberkante der Schwimmer soll zwischen parallel zur Fluglängsachse und maximal 3° negativ liegen. Ein wenig Spielraum sollte für alle Einstellungen möglich sein.

Die Form der Schwimmer ist grundsätzlich festgelegt und hat sich bewährt, die Größe ist beliebig variierbar. Nun einige grundsätzliche Anmerkungen zum Fliegen auf dem Wasser.

Die Tatsache, daß das Flugmodell auf dem Wasser praktisch in Fluglage sitzt erfordert für das Abheben mehr Speed als auf dem Trockenen und die Motorisierung muß daher mehr als ausreichend sein. Es darf keinesfalls versucht werden, die Maschine zu früh mit Gewalt hochzuziehen. Andererseits hat man dafür auf dem Wasser normalerweise keine Probleme mit der Windrichtung, da man nicht durch eine Piste fixiert ist. Sprühwasser frißt Propeller buchstäblich auf, davon sind nicht nur Holzsondern auch Kunststoffpropeller betroffen. Es ist daher gut, den Propeller entweder so hoch oder so weit vor den Schwimmern wie möglich vorzusehen. Ist das nicht möglich, empfehlen sich an den Innenseiten der Schwimmer kleine Wasserabweiser wie man sie auch von Booten kennt.

Wasserruder sind durch das Fahren quer zum Wind unbedingt empfehlenswert, da es durch den Windfahneffekt des Seitenruders unmöglich werden kann, quer oder in den Wind zu drehen. Diese Wasserruder sollten aber nicht mehr verwendet werden, wenn das Flugmodell viel Fahrt hat, da sie sonst durch ihren hohen Wirkungsgrad zu den tollsten Kapriolen im Wasser führen können (eigene leidvolle Erfahrung!). Man sollte daran denken, für die Wasserruder doch ein eigenes Servo zu verwenden.

Daß das Modell wasserdicht sein muß ist klar. Empfänger, Powerpack und Servos sollten aber auch noch extra wasserdicht und schwimmfähig verpackt werden, um im Falle eines Falles nicht verloren zu gehen.

Bei den Servos bewähren sich Nylonsäckchen, die man mit genügend Luft und Spielraum um die Bowdenzüge herum zuklebt. Auch kann man den Rumpf und die Flächen, wenn nicht ohnehin aus diesem Material gebaut, mit Styroporklötzen schwimmfähig machen. Sollte die Anlage doch einmal naß werden, so ist das im Süßwasser kein Drama; einfach Empfänger und Servos öffnen und an der Luft trocknen lassen. Bei Salzwasser muß man sofort die Stromversorgung unterbrechen (Salzwasser ist elektrisch leitend!), die Anlage öffnen und die gesamte Elektronik reichlichst mit Süßwasser durchspülen, destilliertes Wasser ist noch besser.

Das Fliegen vom Wasser ist überaus vergnüglich. Man hat keinerlei Probleme und Beschränkungen mit Wind, Pistenrichtung und Pistenlänge. Wer einmal gesehen hat, wie nach dem Abheben eine zeitlang noch ein feiner Sprühregen in der Sonne glitzern von den Schwimmern wegstaubt und bei der Landung von allen Umstehenden trotz mäßiger Flugkünste frenetischen Applaus geerntet hat, wird vom Wasserfliegen nicht mehr so schnell loskommen.

Apropos Landung, nichts einfacher als das: Einfach relativ flach und schnell anfliegen, das Gas wegnehmen und das Flugmodell setzt in normaler Fluglage von selbst auf - Platz ist ja genug da!

Vielleicht findet sich jemand auch in Eurem Verein, der ein paar Kerne schneidet und so den anderen die Möglichkeit schafft, das Wasserfliegen zumindest einmal zu versuchen.



**webra**

**DAMIT MODELLBAU  
FREUDE MACHT!**



## 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.

## Ein unübertroffenes Kunstflugmodell!

Siege mit *Schlüter*-System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1980:

- Österreichischer Staatsmeister 1979/80 Kraiwiesen/Sbg.
- 1. Platz/Landesmeister Kraiwiesen
- Sieger Wettbewerb St. Johann/Pongau
- Sieger Schlüter Austria-Cup Bramberg
- Sieger Oberösterr. Landesmeisterschaft
- 1., 2., 3. Platz Internationaler Wettbewerb Riggisberg/Schweiz



Autorotationsfreilauf



Rückenflug

*Schlüter*-Modellbau  
Generalvertretung für  
Österreich:

**E.SCHMALZ** GmbH,  
A-1235 Wien  
Tel. 0 22 2/88 42 46/Schwinglg. 11



## glückliche kinder



Nun führt die Sektion Modellflug des Betriebssportverbandes, BSV - Voith, bereits zum drittenmal eine Modellflugveranstaltung für behinderte Kinder durch.

### IM JAHR DER BEHINDERTEN

hat diese Veranstaltung eine besondere Note erhalten und es ist erfreulich, daß wenigstens ein Teil der Tagespresse diese Veranstaltung im folgenden Artikel gewürdigt hat.

Sehr schön wäre es, würden die Modellflugvereine weitere solche Veranstaltungen durchführen.

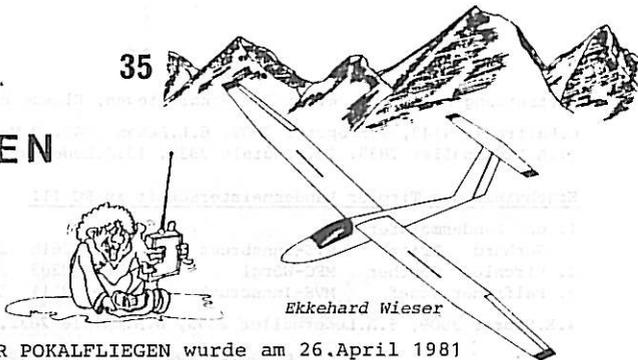


### Flugmodelle flogen für Sonderschule

Sonderschüler aus St. Pölten waren dieser Tage von den Anhängern des Modellflugsports in der St.-Pöltner Maschinenfabrik Voith eingeladen worden, einem Schaufliegen beizuwohnen. Die Kinder begutachteten begeistert die Modelle, unter ihnen auch ein Motormaschinenmodell, das ein Segelflugzeug huckepack mit in die Lüfte nimmt. Firmen waren auch mit einer Jause zur Stelle

# 6. TIROLER POKALFLIEGEN 1981

35



Ekkehard Wieser

Als Auftakt zum 6. TIROLER POKALFLIEGEN wurde am 26. April 1981 in Wörgl der Wettbewerb in der Klasse RC III ausgetragen.

Bei strahlendem Wetter stellten sich 14 Piloten den Punkterichtern. Sehr erfreulich, daß auch Teilnehmer aus den Bundesländern Niederösterreich und Wien die weite Anreise nach Tirol nicht scheuten. Sie wurden, wie alle anderen, auch durch kameradschaftliche Atmosphäre und gute Wettbewerbsstimmung belohnt.

Hervorzuheben wäre auch einmal die gute Bewirtung am Platze durch unsere Modellflieger-Frauen, die wirklich keine Mühe scheuten, um alle hungrigen Mägen zufrieden zu stellen.

Fliegerisch gesehen wurde gutes Niveau geboten. Dies bewies schon die Teilnahme von Staatsmeister Gerhard Fritz und Vize-Staatsmeister Heinz Kronlacher, die dann auch die beiden ersten Plätze unter sich ausmachten. Erfreulich auch der dritte Platz des jungen Wörgler Piloten, Günther Kirchner.

Aus diesem Wettbewerb wurde auch die Landesmeisterschaft Tirol herausgewertet.



Tirol Pokal in RC III  
Von links: 3. Kronlacher, 1. G. Fritz  
und 3. G. Kirchner.



Tiroler Landesmeisterschaft RC III  
Von links: 3. Palfrader, 1. G. Fritz und  
2. Kirchner.

--- Ergebnisliste des 6. Tiroler Pokalfliegen 1981 in Wörgl, Klasse RC III ---

1. Gerhard Fritz	MSV-Innsbruck	2577	2616	2463	5193	Punkte
2. Kronlacher Heinz	UMFC Meggenhofen	2438	2561	2422	4999	"
3. Kirchner Günther	MFC Wörgl	2288	2283	2338	4626	"
4. Lemmerhofer Wolfg.	UMBC Waidhofen	2184	2150	1994	4334	"
5. Auinger Franz	UMFC Meggenhofen	2035	2171	1418	4206	"

Fortsetzung Ergebnisse 6.Tiroler Pokalfliegen, Klasse RC III

6.Palfrader 4143, 7.K.Sporer 3509, 8.L.Beham 3349, 9.M-Rada 3131, 10.A.Schieder 2885, 11.A.Ledermüller 2835, 12.B.Kuisle 2832, 13.J.Ledermüller 2784, 14.H.Bingl 2588 Punkte.

Ergebnisse der Titoler Landesmeisterschaft in RC III

1. und Landesmeister  
 Gerhard Fritz MVS-Innsbruck 2577 2616 2463 5193 Punkte  
 2. Kirchler Günther MFC-Wörgl 2288 2283 2338 4626 "  
 3. Palfrader Josef MVS-Innsbruck 0000 2111 2032 4143 "  
 4.K.Sporer 3509, 5.A.Ledermüller 2835, 6.B.Kuisle 2832, 7.J.Ledermüller 2784 Punkte.

oooooooooooooooooooooooooooooooo

Der MFC Wörgl war auch der durchführende Verein des 2.Wettbewerbes beim 5.Tiroler Pokalfliegen in der Seglerklasse RC IV.

Diesmal war uns der Wettergott nicht gerade gut gesonnen. Er ließ es während des gesamten Wettbewerbes regnen. Aber die Modellflieger sind ja nicht aus Zucker und halten schon einmal einen tüchtigen Guß aus.

15 Teilnehmer aus Kärnten und Tirol kreuzten die (Modellflug)-Klingen. Es gab auch hier wieder an der Spitze das fast erwartete Ergebnis. Wie zum Hohn kam nach der Siegerehrung die Sonne hervor und es wurde in Anwesenheit von LSL Sepp Selg ein Fäßchen Bier angezapft. Der Grund war jedoch nicht die Sonne, sondern der Geburtstag unseres Vereinsobmannes Ekkehard Wieser.

----- Ergebnisliste des 6.Tiroler Pokalfliegen , Klasse RC IV, in Wörgl -----

1. Fleischhacker Heimo	KFC-Klagenfurt	911	813	890	1801	Punkte
2. Ehrlich Walter	KFC-Klagenfurt	868	921	874	1795	"
3. Sporer Kurt	TMC-Innsbruck	753	783	912	1695	"
4. Kirchler Günther	MFCW	786	776	900	1686	"
5. Gregori Lenz	ASKÖ Villach	822	809	852	1674	"

6.H.Kofler 1642, 7.M.Maar 1593, 8.A.Walter 1554, 9. U.Weber 1412, 10.H.Plunser 1342, 11.W.Stanglechner 1267, 12.R.Huber 1260, 13.R.Musmann 1197, 14.R.Gradischnig 1197, 15.H.Himmelsbach 710 Punkte.

oooooooooooooooooooooooooooooooo



Tiroler Pokalfliegen, Klasse RC IV  
 von links: 2.Ehrlich, 1.Fleischhacker  
 und 3.Sporer.



Tiroler Landesmeisterschaft, Klasse RC III  
 von links: 2.Kirchler, 1.Sporer und  
 3.Kofler. ➔

Ergebnisse der Tiroler Landesmeisterschaft in der Klasse RC IV

## 1. und Landesmeister

1. Sporer Kurt	TMC	753	783	912	1695	Punkte
2. Kirchler Günther	MFCW	786	776	900	1686	"
3. Kofler Helmut	MFCW	710	841	801	1642	"

4.M.Maar 1593, 5.A.Walter 1554, 6.U.Weber 1412, 7.H.Plunser 1342, 8.W.Stang-lechner 1267, 9.R.Huber 1260, 10.R.Mussmann 1197 Punkte.



Nach schlechter Witterung -  
ein gemütlicher Abschluß

# modellbau GÖSCHL



**FLIEG  
DOCHMAL,  
REIN BEI  
UNS!**

1010 Wien  
Stubenbastei 10  
(0222) 5218 08



**ISAME**  
AUSTRO - SET

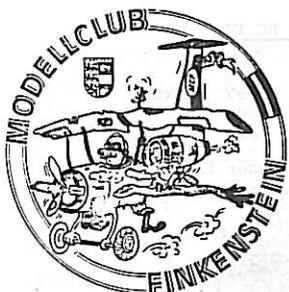


Europaimporteur für  
Hanno Prettnner's **DALOTEL DM 165**

**tel. (0222) 52 18 08** BLITZVERSAND

# Finkensteiner Modellflugtage 1981

Hermann Dolezal  
Finkenstein



Den Auftakt zur Modellflugsaison 1981 in Kärnten bildeten die FINKENSTEINER MODELLFLUGTAGE am 28. und 29. März.

Am Samstag, dem 28. März, stand das IV. nationale Pokalfliegen in der Klasse RC/MS auf dem Programm. Mit 33 Teilnehmern aus den Bundesländern Steiermark, Salzburg und Kärnten, war diese Veranstaltung sehr gut besucht und versprach ein spannendes Kämpfen um die Punkte zu werden.

Pünktlich um 9,30 Uhr begann bei herrlichstem Flugwetter der 1. Durchgang und hier erreichten 6 Teilnehmer Punkte über 1500. Im 2. Durchgang mußte man großes Glück haben, um kräftige Thermik zu erwischen. In diesem Durchgang schafften nur noch 3 Teilnehmer Punkte über 1500 (Ehrlich, Glück und Sekirnjak). Somit lag bereits Walter Ehrlich vom KFC Klagenfurt in Führung und man wartete gespannt auf den dritten und entscheidenden Durchgang. Alles war noch offen!

In den Nachmittagsstunden herrschte leicht böiger Wind aus WSW von ca. 3-4 m/s vor und es zeigte sich, daß viele Teilnehmer die Entfernung zum Landekreis falsch eingeschätzt hatten und Außenlandungen produzierten. Ehrlich mußte diesen Durchgang infolge Zeitüberschreitung streichen, aber in der Endabrechnung reichte dennoch der Punktevorsprung für den Sieg. Beachtenswert waren die Leistungen der beiden Gräflings (Vater & Sohn), welche mit einer konstanten Leistung aufwarten konnten.

Erfreulich war die Teilnahme von Bernhard Wagner (siehe Titelbild), der in einem Rollstuhl am Wettbewerb teilnahm. Dies zeigt gerade IM JAHR DER BEHINDERTEN, daß man auch von einem Rollstuhl aus an unserem Sport teilnehmen kann. Gerade die aktive Ausübung des Modellsports kann vielen Behinderten Freude am Fliegen geben und so ihr ohnehin schweres Los etwas zu lindern.

Unter der bewährten Wettbewerbsleitung von Hermann Dolezal, wurde der Wettbewerb zügig abgewickelt. Bei der anschließenden Siegerehrung im Hotel Zollner, konnte Obmann Dolezal den Gewinnern wertvolle Pokale und Urkunden überreichen.

Der schönste Dank, den eine Wettbewerb- und Organisationsleitung je bekommen kann ist die Aussage der Teilnehmer: "Es war schön, wir kommen gerne wieder!"

Am Sonntag stand die Landesmeisterschaft in der Klasse F1 A und der Jugendklasse KS auf dem Programm. Im Gegensatz zum Vortag, herrschte diesmal regnerisches Wetter vor. Wahrscheinlich war der Wechsel von der Winterzeit zur Sommerzeit daran schuld, daß an diesem Tage



RC-MS-Sieger: Walter Ehrlich (Mitte) und Anton Anton und Peter Gräfling.

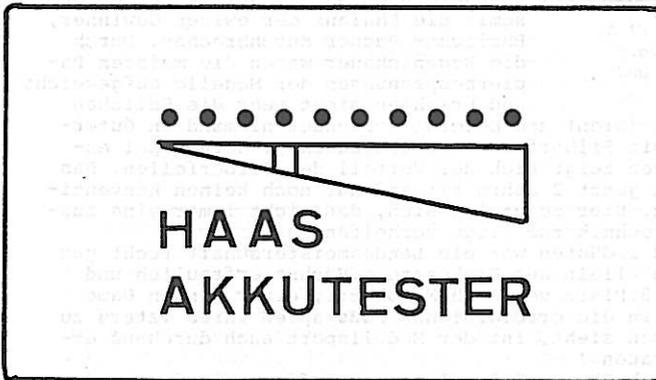
# NEU HAAS AKKUTESTER

Wir haben für Sie einen AKKUTESTER entwickelt.  
Mit diesem AKKUTESTER können Sie jederzeit die Spannung Ihres Empfängerakkus messen.

KEIN RÄTSELRATEN MEHR ÜBER DIE NOCH VERBLEIBENDE FLUGZEIT !

Selbstverständlich erfolgt der Akkutest unter Belastung.  
Modernste Technologie und der hochwertige IC zeichnen den Tester aus.

Zehn Leuchtdioden zeigen den momentanen Stand an.  
Der HAAS-AKKUTESTER wird an die Ladebuchse der Empfangsanlage angesteckt.



Für alle  
Fernsteuerungen  
lieferbar !

Preis S 475,-



## ELEKTROFLUG MIT GEIST

Mit Geist Elektroflugmotoren und Elektroflugmodellen haben auch Experten und Neulinge große Freude am ELEKTROFLUG.

## NEU - DREHZAHLEGLER

700 Watt, kurzschlußfest, Schaltfrequenz 2 kHz.

Für alle Fernsteuerungen lieferbar ! Preis S 1640,-

Genauere Beschreibung erhältlich !

---

## HAAS FERNSTEUERUNGEN

Tel.: 02256 29292

2544 Leobersdorf, Wiesengasse 2a

Verkauf: Montag, Dienstag, Mittwoch, Freitag, 9,00 - 12,00 h  
15,00 - 18,00 h

Samstag 9 - 12 Uhr - täglicher Versand ! FIRMENURLAUB 16.-30.7.



Landesmeisterschaft Klasse F1 A:  
Die strahlenden Sieger v.l.n.r.  
Dolezal (1), Morokutti (2) und  
Ehrlich (3).

Leistungen. Außer Mang (Wien) und Dolezal verwendet niemand in Österreich die Bespannung mit Silberfolie (Rettungsdecke). Gerade bei extremen Wetterbedingungen zeigt sich der Vorteil der Silberfolien. Das Modell von Dolezal ist jetzt 2 Jahre alt und hat noch keinen konventionellen Hochstarthaken. Hier zeigte es sich, daß nicht immer eine ausgefeilte Kreisschlepptechnik zum Siege verhelfen muß.

Mit 12 Teilnehmern und 2 Gästen war die Landesmeisterschaft recht gut besucht. 5 davon kamen allein aus Finkenstein. Höchst erfreulich und bemerkenswert war der 3. Platz von Ruth Morokutti, einer jungen Dame von 16 Lenzen, welche in die erfolgreichen Fußstapfen ihres Vaters zu steigen scheint. Wie man sieht, ist der Modellsport auch durchaus etwas für Mädchen und Frauen!

Bei der Siegerehrung gab Obmann Dolezal seiner Hoffnung Ausdruck, daß der Freiflug wieder aufwärts geht, und daß wieder viele zur Königin des Modellfluges stoßen mögen.

Parallel zur Landesmeisterschaft der Großen wurde der Jugendwettbewerb in der Klasse KS ausgetragen. Unter der erfahrenen Leitung von Edi Wallner war der Wettbewerb in Anbetracht des regnerischen Wetters mit 14 Jugendlichen gut besucht. Ihre Leistungen waren beachtlich. Jüngster Teilnehmer war wie im Vorjahr der fünfjährige Mark Kogelnig, der sein Modell wie ein Großer gekonnt hochzog. Christian Maurer von Feldkirchen konnte sich mit einer konstant guten Leistung an die Spitze des Feldes setzen und so den begehrten Jugendmeistertitel erringen. Zweiter wurde sein Teamkamerad, Heinz Kittner vor Hubert Paar, dem Sieger des Vorjahres.

Bemerkenswert an diesem Wettbewerb

nicht das sprichwörtlich bekannte gute Finkensteiner Freiflugwetter herrschte. Unter der Wettbewerbsleitung von Gregori Lenz wurde der erste Durchgang mit etwas Verspätung eröffnet. Es wehten den ganzen Tag über leicht umlaufende Winde und vereinzelt schwache tehrmische Ablösungen.

Wie im Vorjahr, beim 10. Oktoberpokal - Fliegen, stellte man sich nicht die Frage, ob man etwas "hatte" sondern ob es "reichen" würde. Durch die Schleppzeitbegrenzung hatten die ausgefeilten Kreisschlepper Schwierigkeiten eine Blase zu finden. An diesem Tage geschah etwas, mit dem niemand gerechnet hatte: Hermann Dolezal mit seinem "Silberflieger" konnte sich nach dem 5. Durchgang unangefochten an die Spitze setzen und somit die Phalanx der ewigen Gewinner, Ehrlich - Pacher durchbrechen. Durch die Regenschauer waren die meisten Papierbespannungen der Modelle aufgeweicht und brachten nicht mehr die üblichen



Die Sieger in der Jugendklasse KS:  
H. Kittner (2), Ch. Maurer (1), H. Paar (3).

war, daß fast alle Jugendlichen das Baukastenmodell "Junioe" verwendeten. Dieses Modell fliegt sehr gut, vorausgesetzt, es wird ordentlich ausgeklint. Wenn es auch einige Brüche gab, so erlitt die Begeisterung dieser jungen Wettbewerber keinen Abbruch und man freute sich bei der Siegerehrung auf die Sachpreise, die Wettbewerbsleiter Edi Wallner vergeben konnte.

Gerade bei Jugendwettbewerben sollten die Veranstalter darauf achten, daß genügend Sachpreise für die Kinder vorhanden sind, denn Kinder können noch nicht den ideellen vom materiellen Wert unterscheiden (warum eigentlich nicht ? Red.).

Trotz des etwas unerfreulichen Wetters waren die Kinder mit Begeisterung bei der Sache und freuten sich schon auf den nächsten Wettbewerb.

#### DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE IN DER KLASSE RC-MS / 23 Wettbewerber gewertet

1.Walter Ehrlich, KFC Klagenfurt 3098 Punkte, 2.Anton Gräfing, 3055 Punkte, 3.Peter Gräfing 3046 Punkte, beide ÖMV Klagenfurt, 4.H.Sekirnjak Sen. UMFC Graz, 2972 Pkte., 5.Walter Holzer, KFC Klagenfurt 2970 Punkte.

OOOOOOOOOOOOOOOOOO

#### OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F1 A/ 12 Teiln.gewertet

1.und Landesmeister, Hermann Dolezal, MCF Finkenstein, 1200 Sekunden, 2.Walter Ehrlich, 1107 Sek., 3.Ruth Morokutti, 1093 Sekunden, 4.H.Fleischhacker, 1023 Sekunden, alle KFC Klagenfurt, 5.Erwin Pacher, 958 Sekunden, ÖMV-Klagenfurt.

OOOOOOOOOOOOOOOOOO

#### OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER JUGENDMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE KS / 14 Teilnehmer

1.und Jugendmeister, Christian Maurer mit 685 Sekunden, 2.Heinz Kittner, 637 Sekunden, beide MBG Feldkirchen, 3.Hubert Paar, 583 Sek., MFC Finkenstein, 4.Werner Praxl, 483 Sek., 5. Mark Kogelik, 466 Sek., beide ÖMV Radenthein, 6. Roman Scherde, 450 Sek., 7. Thomas Friessneg, 435 Sek., beide MBG Feldkirchen, 8. Ingomar Wildnig, 424 Sekunden, MCF Finkenstein, 9.Michael Cerne, 395 Sek.,MBG Feldkirchen, 10.Monika Leitner,375 Sek., ÖMV Radenthein, 11.Robert Pirker, 365 Sek.,ÖMV Radenthein, 12.Albin Tilli,Jun. 285 Sekunden, 13.Christian Fischer, 236 Sekunden, 14.Walter Dolezal, 0 Sekunden, alle MCF Finkenstein.

OOOOOOOOOOOOOOOOOO



## A-B-C-Modellflugprüfungen !

KENNST DU SIE ?

FLIEGST DU SIE ?

LIES DIE BEDINGUNGEN IN PROP 2/81 !

**NEU**  
bei



**MODELLBAU  
KIRCHERT**

IBA

**Fertig-  
modelle**

9. GURKTALPOKALFLIEGEN IN MELLACH BEI STRASSBURG / KÄRNTEN  
 \*\*\*\*\*

Franz Telsnig / Straßburg

Am 26. April 1981 haben sich 33 Teilnehmer zum 9. Gurktalpokalfliegen in Mellach bei Straßburg eingefunden, um in der Klasse RC/MS die Besten zu ermitteln.

Wegen des starken Nebels war der erste Start erst um 10,00 Uhr möglich. Aber Petrus zeigte sich diesmal von seiner besten Seite und es wurde ein sonniger Tag, was man man von den Wettbewerben in den vergangenen Jahren nicht gerade behaupten konnte.

Es wurden von den Teilnehmern ganz ausgezeichnete Leistungen geboten.



Im 3. Durchgang kam es infolge des teilweise aufkommenden Windes zu "Kunstflugvorführungen" und Außenlandungen auf Bäumen und Sträuchern. Damit war auch die Sensationslust der zahlreichen Zuschauer gestillt, die das Außerordentliche immer spannend und interessant finden.

Walter Ehrlich, vom KFC-Klagenfurt gelang es als 1. Modellflieger, das GURKTALPOKALFLIEGEN zweimal zu gewinnen und laut Stifterwunsch nun endgültig in den Besitz des Wanderpokals gekommen ist.

Die ÖMV-Modellfluggruppe Straßburg dankt allen Teilnehmern und hofft, daß es im nächsten Jahr, anlässlich des JUBILÄUMSFLIEGENS in Straßburg ein Wiedersehen gibt.

9. Gurktalpokalfliegen 1981 RC/MS ÖMV-Straßburg.

Von links: 2. Anton Gräßling, ÖMV-Klagenfurt, NR Abgeordneter, Bürgermeister Wilhelm Gorton, 1. Walter Ehrlich, KFC Klagenfurt, 3. Walter Mitterbacher, ÖMV-Feldkirch.

----- Die Ergebnisse des 9. Gurktalpokalfliiegens in Mellach, Klasse RC/MS -----

1. und endgültiger Wanderpokalgewinner						
Ehrlich Walter	KFC-Klagenfurt	1517	1504	1514	3031	Punkte
2. Gräßling Anton	ÖMV-Klagenfurt	1556	1472	480	3028	"
3. Mitterbacher Walter	ÖMV-Feldkirchen	1518	1496	320	3014	"
4. Mayer Josef	KFC-Klagenfurt	1407	1491	1487	2978	"
5. Malicha Hermann	ÖMV-Kappel-WSG Tr.	1516	1461	1008	2977	"
6.F.Glück 2974, 7.L.Gregori 2938, E.Weinhappel 2917, M.Maurer 2884, 10.K.Absmann 2879, 11.A.Stark 2877, 12.K.Hartlieb 2854, 13.H.Jamnig 2837, 14.H.Lattacher 2835, 15.Gerh. Heimburger 2819, 16.J.Lindermuth 2794, 17.H.Klingspiegel 2776, 18.M.Kuss 2713, 19.E. Meschuh 2663, 20.E.Hoffmann 2646, 21.F.Lang 2589, 22.W.Schuhmach 2547, 23.H.Graf 2543, 24.P.Gräßling 2516, 25.B.Wagner 2512, 26.K.Winkler 2395, 27.H.Fleischhacker 2339, 28.K.Lassnig 1936, 29.H.Greschitz 1888, 30.H.Weixler 1699, 31.J.Gössl 1694, 32.Bernd Kreutzer 1538, 33.M.Greschitz 1288 Punkte.						

oooooooooooooooooooooooooooo



## 2. TIROLER GROSS-SEGLERWETTBEWERB 1981 UM DEN SPARKASSEN - WANDERPOKAL

Ekkehard Wieser

Am 2. Mai 1981 veranstaltete der MFC-Wörgl seinen zweiten Wettbewerb für ferngesteuerte Segelflugmodelle ab einer Spannweite von 4 Metern beziehungsweise einer Mindestgesamtfläche von 90 dm<sup>2</sup>.

Geflogen wurde dasselbe Programm wie im Vorjahr, welches auch im prop 2/80 vorgestellt wurde. Einzige Änderung - Verlängerung des Hochstartseiles von 250 auf 300 Meter.

Entsprechend unserer Wettbewerbsauslegung, keinen besonderen Modelltyp bevorzugen zu wollen, wurden Modelle der verschiedensten Segelflugzeuge an den Start gebracht. Die schönsten waren wohl die ASW 19 von Franz Glück und die ASW 20 der beiden Innsbrucker Maar und Haller. Die anderen Modelle, nämlich 4 Kestrel, 2 ASW 17, 2 SB 10, 3 Minimoa, K 6, Pilatus B 4, DG 200, Mistral und Alpina standen allerdings kaum nach. Alles in allem eine Palette schöner Modellsegelflugzeuge wie man sie sonst nur selten zu sehen bekommt.

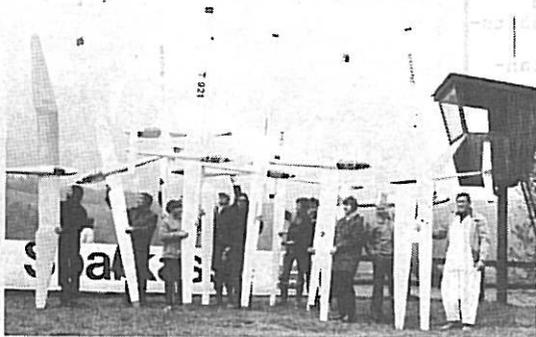
Daß unser Wettbewerb bei den Modellfliegern großen Anklang findet, zeigt allein die Teilnehmerzahl. Trotz schlechter Witterung und falscher Datierung im Terminkalender (?), nahmen 18 Modellflieger teil. Allerdings waren das, abgesehen von zwei erfreulichen Ausnahmen (Glück, Salzburg und Fischer, Augsburg), nur Tiroler. Und hier fragen wir uns: Gibt es in Tirol 16 Modellflieger mit Großseglern, in ganz Österreich aber nur 17, die an einem Wettbewerb für Großsegelflugmodelle teilnehmen wollen ?

Da wir keine Änderung des Programmes vornehmen, können Interessenten für unseren 3. Wettbewerb im Frühjahr 1982, jederzeit die Wettbewerbsregeln bei - Ekkehard Wieser, 6300 Wörgl - Augasse 28 A - anfordern.

### ----- Ergebnisliste des 2. Großseglerwettbewerbes 1981 um den Sparkassenwanderpokal -----

1. Wieser	Ekkehard	MFC-Wörgl	779	882	545	1661	Punkte
2. Weinseisen	Walter	MFC-Wörgl	691	814	835	1649	"
3. Kofler	Helmut	MFC-Wörgl	544	744	747	1491	"
4. Kristanell	Georg	ÖMV-Tirol	673	753	711	1464	"
5. Plunser	Helmut	MBG Hall	663	770	531	1433	"

6. E. Maar 1408, 7. B. Klingenschmied 1406, 8. R. Maar 1374, 9. G. Aichholzer 1331, 10. Franz Glück 1305, 11. G. Fischer 1248, 12. H. Haller 1241, 13. M. Ratz 1130, 14. J. Selg 1089, 15. Anton Walter 1080, 16. G. Jöchel 773, 17. M. Maar 454, 18. R. Mussmann O.



Eine herrliche Schau der "Großen"  
Rechts außen, Landessektionsleiter Sepp Selg.



# 44 Jahre Fünfhaus

Alfred Birke, Wien

Als Modellbaugruppe des damals noch Österreichischen Modell- und Flugsportverbandes wurde im Jahre 1951 eine neue Modellbauwerkstätte in Wien-Fünfhaus aufgebaut.

Die beiden Brüder Schaupp hatten noch aus der Kriegszeit verschiedene Werkstätteneinrichtungen des Fliegerkorps "herübergerettet", und es entstand eine ausgezeichnete eingerichtete Werkstätte für die Wiener ASKÖ-Modellflieger.

Edwin Krill, damals bereits schon Bundesobmann der ÖMV-Modellflieger, erhielt dort eine schöne "Bundesleitung" eingerichtet. Die flugmodellbauenden Berufsschüler Wien's, die unter der Leitung Krill's in der Schulgemeindemodellbaugruppe zusammengeschlossen waren, fanden ebenfalls in der fünfhauser Werkstätte ihr gutes Unterkommen, sodaß dieses neue Lokal nun total ausgelastet war.

Da Modellbaumaterial und-zubehör damals mehr als rar war, wurde die ÖMV-Materialstelle aufgebaut, bei der nun sämtliche ÖMV-Vereine eingekauft werden konnte.

Diese ÖMV-Materialstelle hatte eine eingeschränkte Gewerbe- bzw. Verkaufsberechtigung für sämtliche Mitglieder des ÖMV im gesamten Bundesgebiet und wurde von Krill und Dr. Schredl als Geschäftsführer ehrenamtlich geführt.

Es wurde eine eigene ÖMV-Bauplanreihe geschaffen mit Entwürfen namhafter Modellflieger des In- und Auslandes. Balsaholz, damals nur in groben Blöcken enthalten und in der Werkstätte zu Brettchen geschnitten (für ganz Österreich !).

Durch verschiedene "gute Verbindungen" mit den damals noch im Jeep fahrenden Besatzungsmächten, kam die Materialstelle recht bald zu damals in Österreich noch kaum erhältlichem Modellbaumaterial aus dem Ausland. Die Materialstelle

nahm einen regen Aufschwung und die fünfhauser Werkstätte avancierte bald zur ÖMV-ZW = Zentralwerkstätte. Alles Modellbauleben spielte sich dort ab.

Die ersten Versuche mit Fernsteuerungen wurden gemacht - und alles selber gebaut. Der Verfasser dieses Berichtes war der 1. Modellflieger in Wien, der auf der Donauwiese ein Modell fernsteuerte. Die Empfangsanlage war in der "Rumpfbombe" des Storches von Tlapak eingebaut.

Die Sendeanlage war im Kofferraumdeckel eines Sportwagens fest eingebaut !

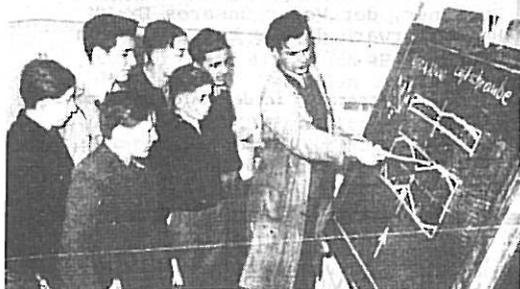
Dominierend aber war damals immer noch der Freiflug. Die Staatsmeisterschaften wurden damals noch auf dem Flugplatz Graz-Thalerhof ausgetragen, der ganz allein den Modellfliegern zur Verfügung stand. Um aber als Wiener rechtzeitig nach Graz zu kommen, mußten wir bereits mit dem Postzug um 4 Uhr früh abfahren und noch in Bruck a.d. Mur umsteigen. Eine Fahrt nach Graz dauerte damals 5 Stunden und der damals noch sehr junge Lehrer Krill schleuste so manchen jungen Modellflieger ohne Identitätskarte über die Demarkationslinie in Enns.

Am Waschberg bei Stockerau, einem ehemaligem Segelfluggelände, wurde eine Hangmeisterschaft ausgetragen,



A. Birke als lockiger Jüngling, links, rauft sich mit einem Fesselflugmodell herum.

bei der das Gesellschaftliche eine große Rolle spielte und noch viele "verhinderte" Großflieger als Teilnehmer oder Funktionäre Tätig waren. Eine Staatsmeisterschaft wurden unmittelbar neben dem Zentralfriedhof ausgetragen, dort, wo heute die große Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe ist. Gruppentechniker, Ing. Willi Kürh, Teilnehmer der 1. Weltmeisterschaft der Segelflugmodelle in Bled in Ju-



Der junge Lehrer Krill erklärt seinen Berufsschülern wie eine Luftschraube hergestellt wird.

goslawien, war der Schöpfer vieler Freiflugmodelle, wie zum Beispiel der "Superschwan" oder das "Atom-Rücken" oder der komplett in Spierenbauweise zu bauende "Kiwi". BO Krill wurde Staatsmeister in der Freiflug-Motorklasse, bei der noch Bodenstart durchgeführt wurde, und auf unserem Übungsgeländen im Überschwemmungsgebiet wurde so mancher



Auf dem Donau-Überschwemmungsgebiet wurde so mancher heißer Wettbewerb ausgetragen. Bei der Auswertung von links: F. Schaupp, Krill, Neumann.

heißer Wettbewerb ausgetragen und zuweilen kam es auch vor, daß ein entflogenes Modell von den "Vier im Jeep" aufgefunden und zurückgebracht wurde.

Es begann die Zeit des Fesselfliegens. Es wurde alles gebaut, was gerade noch an zwei Leinen fliegen konnte. Wo nur etwas Platz war, dort wurde geflogen: In Schönbrunn, vor dem Rathaus, vor der Wiener Messe und weiß Gott wo noch. Und es fanden sich immer wieder Modellflieger, die mit den Hut in der Hand ab sammeln gingen, denn auch damals brauchte man für die Erhaltung der Werkstätten das nötige Kleingeld.



Am Wiener Rathausplatz und vor dem Burgtheater konnten damals noch die Fesselflieger ihre Modelle kreisen lassen, immer von vielen Zuschauern bewundert.

Im Jahre 1955, der Großflug war bereits wieder - teilweise- erlaubt, machten wir uns von den "Großen" unabhängig, und es wurde der ÖMV - Österreichische Modellsportverband- gegründet. Proponenten waren die beiden Brüder Schaupp, W.Kühr, Krill und Dr.Kurt Schredl.  
Die ZW wurde immer mehr zum Sammel- punkt der Modellflieger. Damals bereits bekannte Modellflieger wie etwa der "ewige" Staatsmeister im Motor-Freiflug, Heini Kainz, aus Klagenfurt oder der Bregenzer Franz Röggl, der wiederum im Fesselflug- Kunstflug unbestrittener Meister war, kamen immer nach Wien in die ZW. Erich Jedelsky stieß zu uns und gründete bald die ÖMV-Entwicklungs- gruppe, in der u.v.a. die Standard- Bauweise entwickelt und mit vielen Modellen erprobt wurde.

Aber auch das Fernsteuern fand immer mehr Anhänger. H.Kastner entwickelte eine RC-Steuerung, die mit Unter- druck arbeitete, im Gegensatz zu der damals vom Deutschen Stegmeier entwickelten Druckluftsteuerung. Während Kastner mit seiner Steuerung viele begeistern konnte, versuchten sich andere Modellflieger mit der elektronischen Steuerung. Aber alles wurde selber gebaut und die Freude war groß, wenn die Dinger auch funktionierten. Vor jedem Start erfolgte eine langwierige Abstimmung von Sender und Empfänger. Hans Prettnner, der Vater unseres Ex-WM Hanno, erwarb damals bei uns schon eine Anlage.

*Fortsetzung in der nächsten Nummer*

## \* STAR-RANGER \*



**Serpent**

EUROPA - CHAMPION 1979 UND 1980 !!

Auslieferung für Österreich:

MODELLBAUTECHNIK KNOLL

Das SIEGERMODELL auf  
vielen internationalen Wettbe-  
werben !!!

Ein Präzisionshelicopter für  
Experten und solche, die es noch  
werden wollen !!!

## RC-CARS

der Spitzenklasse

- SUPER PRO
- SUPER PRO ALFA
- COMPETITION

Berggasse 2, 4650 Lambach  
Tel. 07245/40015, 40353



Günter Eberhart  
Clubobmann

Unser Club wurde im Sommer 1978 gegründet. Er umfaßt heute 55 Mitglieder aller Altersklassen, vom Schüler bis zum Pensionisten.

Auch Peter Wirnsberger, der bekannte Schirennläufer, verbringt einen Teil seiner knappen Freizeit bei uns.

Etwa die Hälfte unserer Mitglieder sind Seglerpiloten. Unter den Motorfliegern sind auch einige Semi-Scale - Freunde, die gerne mit anderen F4 C - Freunden zum Gedankenaustausch in Verbindung treten möchten.

Seit April 1979 besitzen wir einen wunderschönen Platz mit einer Gesamtgröße von 140 x 80 m. Davon sind 135 x 20 m bestens gepflegte Rasenpiste. Auch für Großmodelle sind die Anflugschneisen mehr als ausreichend. Seit Dezember 1980 haben wir ein schönes Clublokal mit Werkstätte, das uns die Stadtgemeinde Leoben mit hohem finanziellen Aufwand adaptiert hat. Ebenso ist der Platz von der Gemeinde gepachtet.

Es würde uns sehr freuen, wenn wir auch auswärtige Modellflugfreunde bei uns begrüßen dürften. Eine Tageskarte ist zum Preis von S 20,- erhältlich. Es besteht auch die Möglichkeit, über den Club in einem netten Gasthof in Leoben-Göss günstig zu übernachten (Zimmer mit Frühstück S 75,-).

Unser Flugbetrieb unterliegt allerdings einer einzigen Einschränkung: Flugbetrieb vom 1. April bis 31. Oktober von 15,00 - 19,30 Uhr, vom November bis 31. März von 12,00 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit. Der Grund dafür liegt in anfänglichen Schwierigkeiten mit Anrainern. Für Seglerfreunde steht meistens ein Hochstartseil zur Verfügung, weiters ist eine Schleppmaschine im Bau.

In der Umgebung von Leoben gibt es herrliche Gebiete für Hangflugfreunde. Unsere Gäste werden von unseren Hangfliegern gerne dorthin mitgenommen und können sich selbst von den herrlichen Hängen überzeugen.

Am 21. und 22. März d.J. veranstalteten wir unsere 2. Große Modellflugausstellung. Etwa 60 Flugmodelle waren zu sehen, vom kleinen Segler bis zur SB-10 - von der F3 A-Maschine bis zum Hubschrauber, sowie vom Airbus bis zu den Oldtimern.

Eine Video- und Dia-Schau rundete das Gesamtbild ab und begeisterte die zahlreich erschienenen Zuschauer. Auch finanziell war es ein ganz schöner Erfolg.

An dieser Stelle möchten wir den Freunden aus Aigen, Deutschlandsberg und Zeltweg für Ihr Erscheinen recht herzlich danken.

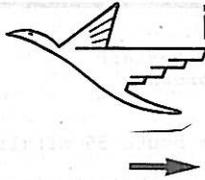
Für den 20. und 21. September laden wir alle ein, uns zu besuchen.

Es gibt ein Semi Scale - Wochenende ! Am Samstag ist großes Schaufliegen, am Sonntag wird ein Pokalfliegen in der Klasse F4 C ausgetragen. Es werden 2 Klassen geflogen : bis 6 kg und von 6 - 20 kg. In beiden Klassen sind Superpreise zu gewinnen. Pokale, Semi Scale-Baukästen und Motoren ! 1. Preis: Pokal-Motor-Baukasten.

Für genügend günstige Unterkünfte ist vorgesorgt.

Anmeldung und Auskünfte bei: Günter Eberhart, Ziegelofenweg 30a, Leoben.

# TERMINE



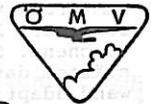
## ikarus enns

### VERANSTALTUNGSKALENDER 1981

20./21. Juni 1981	Landesmeisterschaft F3 A und RC III
8./ 9. Aug. 1981	2. NATIONALES STADTTURMFLIEGEN F3 A
5./ 6. Sept.1981	5. Nationales IKARUS-Pokalfliegen in den Klassen RC III und RC IV
26. Sept.1981	5.Nationales Hubschraubertreffen mit LM - Wertung



PLATZERÖFFNUNG 5.9.81

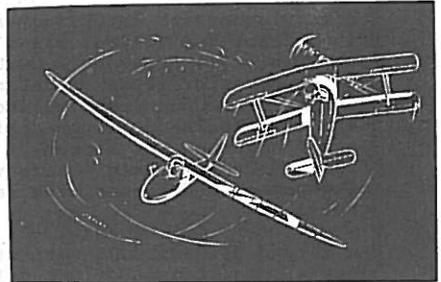


wer macht mit ?

WIR WOLLEN UNSEREN NEUEN MODELLFLUGPLATZ OFFIZIELL ERÖFFNEN !

MODELLFLIEGER WIR BITTEN EUCH  
MITZUMACHEN !!!

ANMELDUNGEN : ALFRED BIRKE  
ÖMV - FÜNFHAUS  
1150 WIEN BRUNHILDENGASSE 3



- SPORTEHRENPREISE
- MEDAILLEN
- POKALE
- GRÖSSTE AUSWAHL
- NIEDRIGSTE PREISE

**Peter Winter**

Katalog-Versand  
Gravuren  
Gesamtkatalog anfordern

1160 Wien 16,  
Neulerchenfelder Straße 63  
Telefon (0 22 2) 42 51 75

# bundesländer



STEIERMARK

## LANDESMEISTERSCHAFT RC/HANG 1981

Am 26. April hatten wir die LM angesetzt. Am Samstag, dem 25. April, ergibt eine Nachfrage ca. 5 - 10 cm Neusschnee, sodaß am Sonntag von den gemeldeten 73 Teilnehmern nur 53 kamen und bei, wie sich später erst herausstellte, fast idealem Hangsegelwetter eine flotte Meisterschaft fliegen konnten. Da vor Wettbewerbsbeginn das Wetter einfach nicht vorauszusehen war, hat die Wettbewerbsleitung unter ONF-Dipl. Ing. Harald Sitter, das RC/Hang-Programm "B" festgelegt. Es war dies eine gute Entscheidung. Beinahe über die gesamte Wettbewerbsdauer blieb das Wetter gut, Wind bis 8 m/s., zeitweilig Sonne, aber kühl.

Die Auswertung erbrachte, daß sich langsam auch neue Namen nach vorne schieben. Die Steiermark zeigt eine Breite Basis und von den 15 vorne liegenden Piloten wäre jeder in der Lage, der Erste zu sein. Dementsprechend hart ist daher auch der Kampf in der Meisterschaft und dies zeigt auch die Punktedifferenz.

## Ergebnisse der steirischen Landesmeisterschaft 1981 in Klasse F3 F

1. und Landesmeister wurde Wolfgang Habe, ÖMV-KSV (997 + 1000 = 1997 Punkte) vor Andreas Sommerauer (976 + 1000 = 1976 Punkte) und Gerhard Firlinger (997 + 946 = 1943 Punkte), beide vom gleichen Verein.  
Insgesamt waren 53 Teilnehmer am Start.

Noch einige Worte zu den Flugmodellen: Die vorderen Piloten verwendeten durchwegs eigene Entwicklungen oder Modifikationen bewährter Modelle bis auf wenige Ausnahmen. Dabei zeichnete sich eine bestimmte Linie der Entwicklung ab. Es wird vorwiegend die "DASSEL" der AME nachempfunden. Nur ganz wenige zeigen eigene Ideen. Echte Neuheiten waren nicht vertreten. Serienmodelle haben kaum eine Chance ganz vorne dabei zu sein.

Der Berichterstatte würde sehr gerne näher auf die verschiedenen Modelle eingehen, doch könnte dies als "Werbung" egal ob positiv oder negativ aufgefaßt werden. Das sollte aber bei Berichten dieser Art in prop vermieden werden, denn hiezu sind Werbeinserate für jedermann möglich! Auf jedem Fall wird die Qualität der Ausführung in aerodynamischer ebenso wie in technischer Hinsicht zunehmend besser und es werden auch die Möglichkeiten moderner Bauweise zum Teil schon genützt. Man erkennt dies daran, wie leise Hochleistungssegelflugmodelle bei Geschwindigkeiten um 60 km/h sein können.

## LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F3 B

1. und steirischer Landesmeister wurde Hannes Mayr, SMBC Graz-Andritz mit 10.030,3 Punkten vor Bernhard Pomberger, der 9.736,9 Punkte erreichte und Gerhard Firlinger, beide ÖMV-KSV, der mit 9.200,8 Punkten den 3. Platz belegte.  
Insgesamt haben 17 Teilnehmer ein wertbares Ergebnis erzielt.

0000000000000000



NIEDERÖSTERREICH

## LANDESMEISTERSCHAFT in der Freiflugklasse F1 A

Die letzte in Österreich in nennenswertem Ausmaß am Leben gebliebene Freiflugklasse F1 A, bringt es immerhin noch zu Landesmeisterschaften in 6 Bundesländern. Die 3. F1 A-LM dieses Jahres flogen die Niederösterreicher am ersten Maisonntag auf dem Militärflugplatz in Wiener Neustadt aus.

Sowohl die Teilnehmerzahl von 15, gegenüber 11 im Vorjahr, als auch eine Reihe neugebauter, wenn auch konventioneller Modelle, weisen auf einen leichten Aufwärtstrend hin. Die Landesmeisterschaft wurde von nur 3 Vereinen getragen.



Von links: 2.Zachhalmel, 1.Zavodsky,  
3.Laufenthaler, alle ÖMV-ESV St.Pölten.

stark bewölkt, am Horizont - bis zur Platzgrenze! - den größten Teil des Tages Regen und dennoch am Platz nur wenige Tropfen. Thermik war zuerst nur schwach, später brachten aber einzelne Bärte die Modelle bis an die Grenze der Sichtbarkeit und der Wirkung der Thermikbremse in die Höhe.

Neuer Landesmeister wurde mit 6 Vollen und einem Absauer von 64 Sekunden verdient der BHS-Professor, Dipl.Ing.Alexander Zavodsky, der Altmeister Zachhalmel mit insgesamt 1121 Sekunden auf den 2.Platz verwies. Beide flogen einfache, wohlgeprobte Modelle mit Rechteckflügel mäßiger Streckung. Vorjahrslandesmeister Horcicka verlor einen Durchgang und wurde 4.

Trotz des relativ ruhigen Wetters ging eine Reihe von Modellen zu Bruch, teilweise durch Überbeanspruchung der Flügel im Hochstart. Voraussetzung für den Erfolg war einmal mehr trotz des ruhigen (aber trügerischen? !?) Wetters ein sicheres und zuverlässiges Modell, die theoretische Leistung spielte dabei kaum eine besondere Rolle.

Bei insgesamt 15 wertbaren Startern gab es folgende Ergebnisse:

1. Dipl.Ing.A.Zavodsky mit 1144 Sekunden, 2. H.Zachhalmel mit 1121 Sekunden und 3.H.Laufenthaler der 1077 Sekunden erreichte. Alle ÖMV-ESV-St.Pölten.

oooooooooooooooooooooooooooo

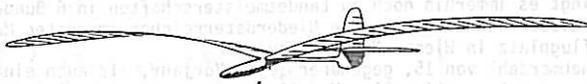
#### LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC IV auf den Modellflugplatz Silbergrube

Überraschend kleines Teilnehmerfeld. War es eine gewisse Angst vor den "Großseglern"? Diese wäre zumindestens heuer unbegründet gewesen, denn die Obermacht der Großsegler blieb aus, und kleine Modelle hatten beste Chancen. Anscheinend fehlt es in den Clubs an geeigneten Schleppmaschinen und der echte "F-Schlepp" wird doch nur von erstklassigen Piloten beherrscht. Wichtiger ist es, das Programm gründlich zu trainieren!

Wetter: Anfangs prächtig, fast windstill; während des 2.Durchgangs drehte der Wind nach West und wurde gegen Ende des Wettbewerbes fast ein Sturm mit 10 m/s. Die Siegerehrung konnte gerade noch vor Eintreffen einer Regenfront beendet werden.

Die Ergebnisse: Bei 11 wertbaren Teilnehmern wurde neuer Landesmeister Manfred Schiefert, MFC-Achau, mit 1748 Punkten vor Josef Stoiber, HSV Burg Kreuzenstein, 1708 Punkte und Karl Leeb, BSV Voith/St.Pölten, 1645 Punkte.

oooooooooooooooooooooooooooo





# robbe

## Modellsport

# Das Programm für erlebnisreiche Freizeit

### Progo — Bestell-Nr. 3179

Mit neuartigem Plura-Fertigrumpf und Siros-Modelltragflächen, fertigem Höhenleitwerk, Fahrwerk und Rädern, Motorträger, Tank sowie sämtlichem RC-Zubehör. Progo ist schnell und unkompliziert zu bauen.

Er ist das ideale Einstiegsmodell zum Erlernen der RC-Fernsteuer-technik. Aber auch für das laufende Training fortgeschrittener Piloten ist Progo genau richtig.

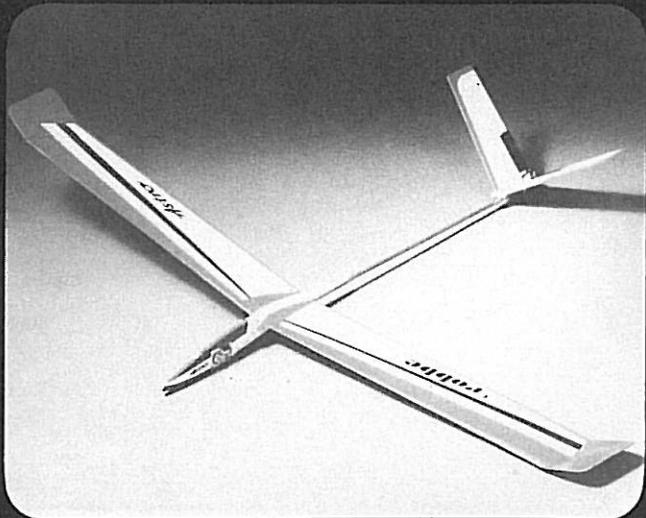
Spannweite: 1580 mm.



### Astro — Bestell-Nr. 3156

Hochstartfähiges Segelflugmodell für die Wettbewerbsklasse A 1. Mit Kurvensteuerung, Thermikbremse und veränderbarer Einstellwinkel-differenz. Einfacher Aufbau und kurze Bauzeit durch Vorfertigung sämtlicher Einzelteile. Mit einem widerstandsfähigen Leitwerks-träger aus Dural-Rohr.

Spannweite: 1450 mm.



**FÜR JEDEN ETWAS:**



**MODELLBAU  
KIRCHERT**

**1140 Wien, Linzerstr. 65, 02 22 / 92 44 63**

**KAVAN**

**AUSLIEFERUNG  
F. ÖSTERREICH**

Groß- und Kleinhandel — Import — Export — Versand  
Lieferant der GK-Standard-Bauelemente + GK-multitank

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-Straße 12.  
Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl  
Ges. m. b. H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

91170083

KIRCHERT GERD  
LINZERSTRASSE 61  
A-1140 WIEN