

prop $\frac{1}{2}$ 82

österreich. modell-
flugnachrichten



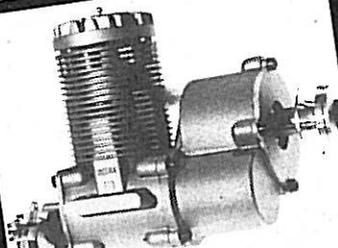
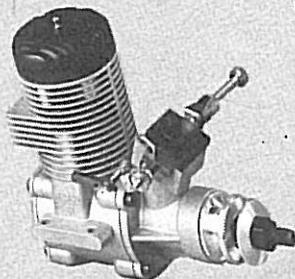
Wozu in die Ferne schweifen...

webra



Österreichs größter Modell-Motoren- produzent empfiehlt:

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



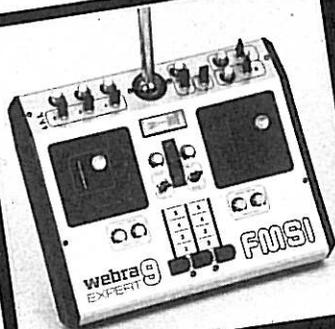
Ein Qualitäts- produkt aus Österreich

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.

prop österr. modell- flugnachrichten

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM Ö.Ae.C

Jänner / Februar 1982

Inhalt

BSL Edwin Krill Leitartikel	5
BSL Edwin Krill Die Bundessektion tagte	6
Protokoll Die CIAM tagte	12
Fachreferent Dr. Thomas Loebenstein Änderungen in der Klasse F4 C ..	19
Ing. Harald Pokorny Bericht von der Fesselflug EM ..	20
Dipl. Ing. Klaus Salzer Freiflugwettbewerb in Bern	26
Robert Dürmoser Schülerwettbewerb in Breitenfurt	30
Ing. Ernst Reitterer Rechnergesteuerte Wettbewerbs- ergebnisse	31
F1 B - EM-Siegermodell	33
Dr. Lothar Döring, BRD Übersichtszeichnung des EM - F1 B- Siegermodell ESPADA	34
NATIONALE WETTBEWERBE	36
Eröffnung des ÖMV-Modellflug- platzes in Bockfließ	40
Peter Grassmann Salzburger Modellfluggtage	46
LANDESMEISTERSCHAFTEN	48
D.Ae.C. fsm - Flugsicherheitsmitteilungen	61
Fachreferent Ing. Ernst Reitterer und Dipl. Ing. Rudolf Salzmann Nostalgie im Modellflug	65

Zu unserem Titelbild:
Jugend voran ! Der 12-jährige
Salzburger Stefan Gröger beim
Salzburger F1 A - Wettbewerb.

Lieber Leser !

Ab dieser Nummer haben wir *prop* etwas um-
gestaltet.

Die Seite 3 des Bundessektionsleiters ha-
ben wir auf Seite 5 verlegt, dafür wird
jetzt auf Seite 3 immer der Inhalt in Kurz-
form angegeben, um dem "schnellen Leser"
das Auffinden bestimmter Artikel und Bei-
träge zu erleichtern.

Wir wollen auf dieser Seite auch Kurzzhin-
weise auf wichtige Termine geben.

Im Mittelteil befindet sich in dieser Num-
mer der Terminkalender für die heurige
Flugsaison. Dadurch bekommt jetzt jeder Mo-
dellflieger die Termine auf schnellstem
Weg direkt ins Haus geliefert. Die Verar-
beitung dieses Mittelteils wird dem geübten
Modellbauer sicherlich keine Schwierigkei-
ten bereiten.

Im Terminkalender sind alle jene Veranstal-
tungen enthalten, die zeitgerecht bis zum
31. Jänner der ONF bzw. der Redaktion vor-
lagen.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß
geplante Auslandsstarts unbedingt recht-
zeitig, d.h. vorher der Bundessektion ge-
meldet werden müssen, da sonst keine Aner-
kennung erflogener Leistungen erfolgen kann.

PUNKTERICHTERLEHRGÄNGE: Sie finden bereits
im März statt. Interessenten mögen sich
bitte mindestens eine Woche vor dem betref-
fenden Lehrgangstermin mittels einer Post-
karte anmelden, damit sie zeitgerecht ein-
berufen werden können. Die Teilnehmerzahl
ist auf 20 begrenzt, daher rechtzeitig mel-
den !

Bisweilen erfahren wir, daß einzelne Modell-
flieger *prop* nicht erhalten. Wir ersuchen
daher, solche Fälle sofort zu melden, denn
nur dann können wir entsprechende Abhilfe
schaffen.

Die Redaktion

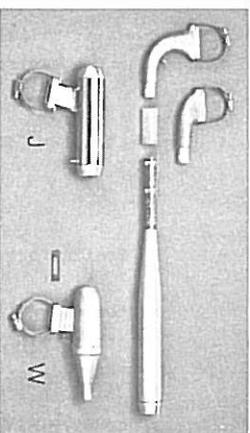
Moki-Glühkerzmotoren



Moki-Glühkerzenmotor M 7/8 RC, 10 ccm

Ein Hochleistungsmotor der neuen Generation mit Schaufel-Spülung, speziell für RC-1 Wettbewerbsmodelle entwickelt. Große Leistung, ruhiges Laufverhalten und lange Lebensdauer. Hartverchromte Laufbuchse, Kolben aus einer Alu-Speziallegierung mit Kolbenring, Hochbleisbar und dreizahnfest durch verstärkte Kurbelwelle aus Chromnickelstahl, 17 mm, einsetzbar! und zweifach kugellagert.

Technische Daten Moki M 7/8 RC, 10 ccm	
Leistung, ohne Resonanzrohr M 7 RC = 1,18 kW (1,6 PS)	
Ie/welle bei 16.700 U/min.	M 8 RC = 1,25 kW (1,7 PS)
Leistung, mit Resonanzrohr	M 7 RC = 1,4 kW (1,9 PS)
Ie/welle bei 15.800 U/min.	M 8 RC = 1,54 kW (2,1 PS)
Drehzahl max.	18.000 U/min.
Hubraum	9,95 ccm
Bohrung	24 mm
Hub	22 mm
Gewicht	442 P
Verdichtung	1 : 9,7
Lagerung	Doppelkugellager
Steuerung	über Kurbelwelle
Vergasler	Typ RCP 10
Luftschrauben	11 x 7" bis 11 x 8"



M 7 RC, Aufsatz rechte Seite, Best.-Nr. 2707
M 8 RC, Aufsatz nach links, Best.-Nr. 2708

Zubehör

Auspußkrümmer Größe 1, mit kleinem Bogen, Flansch bis Unterkante Auspußröhrchen 48 mm, Best.-Nr. 2791
Auspußkrümmer Größe 2, mit großem Bogen, Flansch bis Unterkante Auspußröhrchen 66 mm, Best.-Nr. 2792
Resonanzrohr mit Schlauch, Maße: 40 mm \varnothing x 120 mm, Best.-Nr. 2795
Schalldämpfer Typ W, klein und leicht, Best.-Nr. 2798
Schalldämpfer Typ U, großvolumig und formstabil, große Schalldämpfung bei geringem Leistungsverlust, Best.-Nr. 2797
Moki-RC-Glühkerze, Best.-Nr. 2610/21



Moki-Glühkerzenmotor, 25 ccm

Ein robustes, leistungsstarkes Antriebsaggregat für große und schwere Flugmodelle. Schnurre-Spülung, Hartverchromte Laufbuchse, Kolben aus einer Alu-Speziallegierung mit Kolbenring, verstärkte Kurbelwelle zweifach kugellagert.
 Ein Motor der Superklasse.

Technische Daten Moki - 25 ccm	
Leistung	2,36 kW (3,2 PS)
Drehzahl	13.000 U/min.
Leertlaufdrehzahl	1.500 U/min.
Hubraum	24,95 ccm
Bohrung	32 mm
Hub	31 mm
Gewicht	1.150 P
passende Luftschraube	14 x 7,5"
Best.-Nr.	2706

Holzluftschraube 14 x 7,5 "
 passend zum 25 ccm Moki-Glühkerzenmotor. Best.-Nr. 650

BE

BRANDELEKTRONIK

Informieren Sie sich bei Ihrem Fachhändler. Falls dieser nicht unser Programm führt, weisen wir Ihnen eine gute Einkaufsquelle nach.

microprop von Brand-Elektronik, Technik und Qualität!

Liebe Modellflugfreunde !

Zu Beginn des neuen Jahres möchte ich allen unseren Freunden, Helfern und Gönnern nochmals alles Gute wünschen. Ich möchte mich aber auch bei allen jenen bedanken, die mir zum Jahreswechsel Glückwünsche geschickt haben. Ich freue mich immer wieder über diese Zeilen der Treue und Freundschaft.

Ich hoffe, daß alle Modellflieger die Winterzeit dazu benutzt haben, ihre Pläne für die kommende Flugsaison zu verwirklichen, die alten Flugmodelle wieder aufzumöbeln, beziehungsweise neue Konstruktionen zu bauen. Es ist ja ein eigener Reiz, neue Modelle zu entwerfen und zu bauen; und wenn sie nachher auch noch gut fliegen und bei Wettbewerben damit gute Erfolge erzielt werden, ist natürlich die Freude ganz besonders groß. Das unterscheidet die Modellflieger ja von den anderen Sportarten: daß sie ihr Sportgerät selbst konstruieren und selber bauen.

Wir freuen uns, daß wir zur stärksten Sektion des ö.Ae.C. geworden sind. Trotz dieser Stärke, ist aber bei dieser Tatsache ein kleiner Wermutstropfen: uns fehlt die Jugend. Nicht etwa, daß wir keinen Nachwuchs hätten. Nein, uns fehlen die 8-14-Jährigen, die Jugend im Grundschulalter.

Im benachbarten Deutschland findet Jahr für Jahr der große UHU-Wettbewerb statt, an dem viele hunderte Kinder teilnehmen und das mit der Jugend eigenen und so herrlichen Begeisterung. Nach den verschiedenen Landesauscheidungen veranstaltet der D.Ae.C. einen Bundeswettbewerb. Wie schön wäre es, wenn sich auch in Österreich Vereine finden würden, die solche Wettbewerbe veranstalten könnten.

Wir haben viele und recht gute Spitzensportler. Das ist sehr erfreulich, berechtigt uns aber nicht, auf diesen Lorbeeren auszuruhen und die Kinder- und Jugendarbeit außer acht zu lassen ! Man braucht nur in ein Fachgeschäft für Modellbau zu gehen um zu hören, wie viele Jugendliche es gibt, die sich für den Modellbau interessieren. Ihnen fehlt aber eine richtige Betreuung durch geduldige und erfahrene Modellflieger. Ihnen käme die Aufgabe zu, die Begeisterungsfähigkeit der jungen Menschen in ein fachliches Wissen und Können umzumünzen.

Immer zu Jahresbeginn fassen die meisten Menschen gute Vorsätze, was sie im neuen Jahr alles bessermachen wollen. Tun wir dieses auch in unserem Bereich und nehmen uns vor, im Jahr 1982 mit gezielter Jugendarbeit zu beginnen.

Wäre das nicht einen Versuch wert ?

Natürlich dürfen wir dabei nicht auf unsere anderen Arbeiten vergessen. Diese gibt es in Hülle und Fülle.

Ich wünsche allen Modellfliegern und Funktionären für das neue Jahr recht viel Freude und Erfolg bei ihrer Arbeit und wir würden uns sehr freuen, von schönen Erfolgen und Leistungen in unserer Zeitung berichten zu können !

Start frei für 1982 !

Euer

und herzliche Grüße

Edwin Krill
Bundessektionsleiter



Die Bundessektion tagte :

Am 12./13. Dezember 1981 fand traditionsgemäß in Eugendorf/Salzburg, die Sektionsleitersitzung der Sektion Modellflug im Ö.Ae.C. statt.

Für den von seiner Funktion enthobenen Landessektionsleiter aus Vorarlberg, Wilhelm Justen, nahm der designierte LSL und Vizepräsident Karl Wasner teil.

Der im abgelaufenen Jahr verstorbenen Modellflieger wurde in einer Gedenkminute gedacht.

Es waren alle Landessektionsleiter und Fachreferenten anwesend bzw. durch einen Ersatzmann vertreten.

BSL Edwin Krill berichtete über die CIAM-Tagung in Paris (siehe eigenen Bericht) und diverse Angelegenheiten im Ö.Ae.C. Danach hat die Sektion Modellflug weiterhin zugenommen und mit Stichtag 31. Oktober 1981 gibt es folgenden offiziellen Mitgliederstand:

Gesamtmitgliederstand 12.077.

	MODELL- FLUG	Segel- flug	Motor- flug	Fall- schirm	Ballon- fahrt	Kiting
Burgenland	186	110	192	40	--	--
Kärnten	477	307	271	51	--	71
Niederösterreich	871	842	663	182	4	39
Oberösterreich	602	509	304	107	--	98
Salzburg	419	366	262	83	10	110
Steiermark	909	836	433	73	11	88
Tirol	343	373	159	72	1	286
Vorarlberg	170	131	69	72	--	25
Wien	659	609	446	18	11	7
	4.636	4.083	2.799	698	37	724

In den Bundesländern Kärnten und Vorarlberg gibt es bereits durch Ing. Walter Dettelbacher und Karl Wasner Sen. zwei Vizepräsidenten.

Die finanzielle Lage für die Sektion sieht für 1982 ganz gut aus und es können wieder die stattfindenden Welt- und Europameisterschaften beschickt werden. BSL Krill weist noch darauf hin, daß bei dem im Oktober d.J. stattfindenden Luftfahrertag voraussichtlich vom Präsidium ein Antrag auf Beitragserhöhung gestellt werden wird und er sucht die Landessektionsleiter, bei ihren Landessitzungen bei den Mitgliedern für diese Maßnahme um Verständnis zu werben.

Bei den meisten RC-Wettbewerben wurde das Fehlen eines Frequenz-Überwachungsgerätes vermißt. Ein eingeholtes Offert für ein bundes-eigenes Gerät machte einen Betrag von nahezu S 800.000,- (!) aus. Die Fachreferenten Dr. Loebenstein und Helmut Kirsch werden bei der nächsten Sitzung günstigere Angebote vorlegen.

Die Auslandsstarts haben 1981 geringfügig zugenommen, doch wurde vermerkt, daß einige Modellflieger es verabsäumen, ihren Auslandsstart rechtzeitig der Bundessektion zu melden. Es wird daher nochmals darauf hingewiesen, daß jeder beabsichtigte Auslandsstart unbedingt v o r h e r der Bundessektion gemeldet werden muß. Zuwiderhandelnde setzen sich den in der MSO vorgesehenen Sanktionen aus.

NOMINIERUNG DER MANNSCHAFTSMITGLIEDER ZU DEN WM UND EM 1982

Einstimmig wurde die Nominierung folgender Modellflieger beschlossen:

WELTMEISTERSCHAFTEN

FESSELFLUG - F2 A, F2 B, F2 C
Oxelosund/Schweden - 21./26.Juli 1982

F2 A Franz Marksteiner Tirol
F2 B Franz Wenczel Niederösterr.
F2 C Fischer - Straniak
Nitsche - Kühnegger alle Salzburg

Mannschaftsführer: FR Heinz Freundt

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

RC - Segelflugmodelle - F3 B
St.André de l'Eure/Frankreich - 13./18.7.

Karl Wasner jun Vorarlberg
Karl Wasner sen Vorarlberg
Walter Piel Wien
Peter Hoffmann (E)
Mannschaftsführer: wird erst im April
bestimmt.

Selbstgest.Hangflug - F1 E
Wasserkuppe/ BRD - 16./17.Juli 1982

Karl Lintner Niederösterr.
Karl Almesberger Niederösterr.
Felix Schobel jun Niederösterr.
Robert Buchleitner (E)Niederösterr.
Mannschaftsführer: Dir.Felix Schobel

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

Freiflug - F1 A, F1 B, F1 C
Zülpich/ BRD - 3./8.September 1982

F1 A DIng. Klaus Salzer NÖ
Werner Kraus Wien
Erwin Pacher Kärnten
(E) DIng.Wilhelm Kamp OÖ

F1 B Hans Zachalmel NÖ
Herbert Chmelik Wien
Ing.Ernst Reitterer Salzburg
(E) Franz Wutzl NÖ

Mannschaftsführer: Elfriede Chmelik

ELEKTROFLUG - F3 E

Amay/Belgien - 16./19.September 1982

Da noch keine Staatsmeisterschaft in dieser Kategorie stattfand, wird keine offizielle Mannschaft entsandt. Fachreferent Helmut Kirsch stellt eine dreiköpfige Mannschaft zusammen, die auf eigene Kosten nach Belgien fahren wird.



STAATSMEISTERSCHAFTEN 1982

Folgende Bewerbungen für die Staatsmeisterschaften wurden angenommen und beschlossen:

FREIFLUG - F1 A, F1 B, F1 C und F1 A/J

22./23.Mai 1982 FSG Oberes Murtal
Zeltweg/Steiermark

FESSELFLUG - F2 B, F2 C

21./23.Mai 1982 ÖMV-MFC-Salzburg
Kraiwiesen/Salzburg

RADIO CONTROL F3 A

11./12.September 1982 ÖMV-Wien
Bockfließ/NÖ

RADIO CONTROL - RC/MS

5./6.Juni 1982 MFG-St.Veit/Glan
Modellflugplatz St.Veit

RADIO CONTROL - RC III

12./13. Juni 1982 MFC - Wörgl
Modellflugplatz Wörgl

FREIFLUG - Selbstgest.Hangflug - F1 E

18. April 1982 UMFC - Kolibri
St. Leonhart/ NÖ

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN IN F2 D

In dieser Klasse werden als Versuchsmeisterschaften Österreichische Meisterschaften ausgeschrieben.

3. Oktober 1982 MFC-Mühlparzer
Stadt Haag/OÖ

Die Nennggebühr für die Staatsmeisterschaften und Österreichische Meisterschaften betragen 1982 S 150,- pro STM einschließlich S 10,- für den Solidaritätsfond. Für die Jugendklassen beträgt die Nennggebühr S 20,-.

Wie im Vorjahr wird eine gesamtösterreichische Ausschreibung für alle Staatsmeisterschaften und die ÖM von der Bundessektion aufgelegt.

Die Nennung zu einer Staatsmeisterschaft bzw. Österreichischen Meisterschaft kann nur über die Landessektion erfolgen.

ONF - AngelegenheitenSPORTLIZENZEN

Entgegen früheren Ankündigungen muß laut SPORTING CODE jeder Teilnehmer an einem Wettbewerb im Besitze einer gültigen Sportlizenz sein. Diese muß zusammen mit dem Einzahlungsschein für den Ö.Ae.C.-Beitrag vorgewiesen werden. Dies gilt auch bei jedem Rekordversuch.

Die Sektion Modellflug wurde angewiesen, diese Bestimmung ab 1982 unbedingt einzuhalten.

Die Sportlizenzen werden gemeinsam mit dem Einzahlungsschein ausgegeben.

Sie ist mit einer Jahresmarke zu versehen, welche über den Landessektionsleiter erhältlich ist.

Die Protestgebühr für sämtliche Wettbewerbe wurde auf einheitlich S 150,- festgelegt.

wurde

Laut Antrag von ONF-Sitter beschlossen, daß in der Kategorie F2 (Fesselflug) Leistungen bei ausländischen Wettbewerben für nationale Rekorde anerkannt werden.

1981 wurden folgende Leistungsprüfungen bestätigt:

14 Silber-C - Prüfungen 1 Gold-C - Prüfung
1 Gold-C + 1 D, 1 Gold-C + 2D, 1 Gold-C + 3D.

Proteste bei Wettbewerben müssen unbedingt in einem Bericht an die ONF weitergeleitet werden.

Für Wettbewerbe v o r 1970 können keine Punkte für Silber- bzw. Gold-C vergeben werden.

ÄNDERUNG DER MSO : Ab sofort hat der Punkt 2.5.1. b) zu lauten:
Bei NW und NWI sind mindestens 3 Punkterichter einzusetzen.

Ab sofort müssen in den Ergebnislisten von Wettbewerben neben den Namen der Punkterichter auch deren LP-Nummer angegeben werden.

Alle FAI-Flugprogramme sind, sofern sie in Österreich geflogen werden, in die MSO ungeändert aufzunehmen.

Änderungen von Bau- oder Ausrüstungsvorschriften bei Flugmodellen in nationalen Klassen müssen mindestens ein Jahr vor Inkrafttreten bekanntgegeben werden.

Die Gewichtsbeschränkung von Flugmodellen in der Klasse F4 C lt.obigem Beschluß auf 6 kg erhöht. (Siehe Artikel von FR Dr.Loebenstein).

LEHRGÄNGE, LEISTUNGSPRÜFER, FLUGPLÄTZE

An die Landessektionsleiter und Fachreferenten wurde die auf den letzten Stand gebrachte Liste der anerkannten Leistungsprüfer ausgefolgt. Die gültige Punkterichterliste wird in Kürze ausgeben.

Das Informationsheft "MODELLFLUGPLÄTZE IN ÖSTERREICH" wurde an Hand der eingegangenen Vereinsanlageblätter erstellt. Änderungen bzw. Berichtigungen können nur vorgenommen werden, wenn sie der Bundessektion bekanntgegeben werden.

Es wurde beschlossen in diesem Jahr nur einen LEISTUNGSPRÜFERLEHRGANG durchzuführen. 30.Jänner 1982 in Wien.

PUNKTERICHTERLEHRGÄNGE MIT PRAKTISCHEN ÜBUNGEN:

Es ist die Durchführung von 3 Lehrgängen vorgesehen. Sie sind für Neubewerber aber auch zur Auffrischung und Ergänzung vorgesehen.

1. 6./7. März 1982 in Bockfließ/NÖ

Für das Gebiet Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark
Lehrer: Dipl.Ing.Sitter und Dr.Thomas Loebenstein (F4 C).

2. 20./21. März 1982 in Koblach/ Vorarlberg

Für das Gebiet Tirol und Vorarlberg
Lehrer: FR Othmar Huber, Karl Wasner Sen, Dr.Th.Loebenstein
(F4 C).

3. 27./28. März 1982 Krawiesen/Salzburg

Für das Gebiet Salzburg, Steiermark, Oberösterreich und Kärnten.
Lehrer: Heinz Freundt und Dr.Thomas Loebenstein (F4 C).

Für diese Lehrgänge wurde ein Höchstlimit von 20 Teilnehmern festgelegt. Unter 10 Teilnehmer bzw. Anmeldungen wird der Lehrgang abge sagt.

Jeder kann sich seinen Lehrgangsort selber aussuchen, doch werden Bewerber des vorgesehenen Gebietes bevorzugt. Lehrgangsgebühr S 150,-

V E R S I C H E R U N G

Die Schadensfälle 1981 weisen eine sinkende Tendenz auf. Dr. Schneider führt dies auf ein gesteigertes Verantwortungsbewußtsein der Modellflieger zurück. Es kann aber auch möglich sein, daß die im vergangenen Jahr durchgeführten genauen Erhebungen dazu beigetragen haben.

Es hat sich auch die Richtlinie für die Berechnung der Schadenshöhe bei Flugmodellen gebildet. Die Versicherung verlangt die Rechnung des Modellbaukastens und vergütet, wenn der Ankauf erst 1/2 Jahr vorher erfolgt ist, 90%, bei einem Jahr 80%. Fälle, in dem das Flugmodell über ein Jahr alt war sind nicht angefallen.

Eine Vergütung für eigene Arbeitsleistungen wird nicht gewährt. Reparaturen am Motor oder Fernsteuerung werden mit der Höhe des Rechnungsbetrages ersetzt.

Zum Unterschied zur KFZ-Haftpflichtversicherung werden Kostenvorschläge auch bei Autos nicht anerkannt, sondern nur saldierte Rechnungen.

R Ü C K T R I T T E :

Johann Niederwimmer legt seine Funktion als Fachreferent RC/HC zurück.

Auch Fridolin Fritz, Fachreferent für F3 B muß aus beruflichen Gründen seine Funktion zurücklegen.

Beide Fachreferenten wurden von BSL Krill ersucht, bis zur nächsten Sitzung im April 1982 einen geeigneten Nachfolger zu suchen und der Tagung vorzuschlagen.

Verleihung des HERI KARGL - POKALS

Aufgrund der Leistungen in der Klasse RC/MS 1980/81 wurde auf Vorschlag des Fachreferenten RC, Othmar Huber, der

HERI - KARGL - P O K A L

an Herrn Heinz Sekirnjak, UMFC-Graz für die zwei nächsten Jahre verliehen.

Nächste Sektionsleitersitzung 17./18. April 1982.

webra

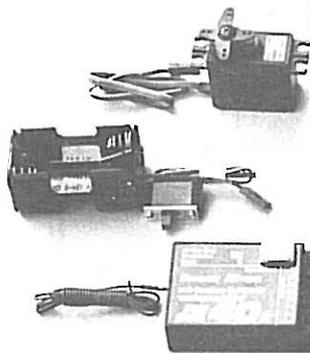
**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MACHT!**

Graupner

...dann steuern Sie auf Nummer Sicher.



△ **System FMsss** ▽
in frequenzmodulierter
single-side-shift Technik



▽ **VARIOPROP T1008 FMsss**

8-Kanal-Fernlenkset mit Modul-Sender, entsprechendem HF-Modul, entsprechendem SUPERHET-Empfänger, Servo C 601, 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 Exzellent T 3014 FMsss**

14-Kanal-Fernlenkset mit programmierbarem Mehrfunktions-Modulsender (Mixersystem, Dual-Rate, 4 Reverse-Schalter), entsprechendem HF-Modul, entsprechendem SUPERHET-Empfänger, Servo C 501, 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

VARIOPROP E 4 SSM 40
Preiswertes 4-Kanal-Fernlenkset mit Sender, SUPERHET-Empfänger, Servo C 601, Stromversorgungsteil, Quarzpaar.
Best.-Nr. **3981**
Für das 40 MHz-Band



System SSM

Weitere Fernlenkanlagen siehe Prospekt FSP.
Beim Fachhandel anfordern!

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

Die CIAM tagte in Paris

Bundessektionsleiter Edwin Krill

Das Protokoll der CIAM-Sitzung vom 3./4. Dezember 1981 ist bereits eingetroffen und ich will es hier näher erläutern.

I. Weltmeisterschaften

A Folgende Weltmeisterschaften wurden beraten, abgestimmt und so dann beschlossen:

- | | | |
|------|------------------------|--|
| 1982 | F2 A, F2 B, F2 C, F2 D | Fesselflugmodelle,
Schweden 20.-26. Juli 1982 |
| | | F4 B Vorbildähnl. Fesselflugmodelle
UDSSR 24.-31. August 1982 |
| | | F4 C Vorbildähnl. RC-Modelle
Reno, USA 13.-19. Juni 1982 |
| | | F1 D Saalflugmodelle
Slanic Prahova, Rumänien 22./26.9. |
| 1983 | | F3 A RC Kunstflug USA oder Kanada |
| | | F3 B RC Segler, York od. Cranfield/GB |
| | F1 A, F1 B, F1 C | Freiflugmodelle
Wiener Neustadt, ÖSTERREICH |
| 1984 | F2 A, F2 B, F2 C, F2 D | Fesselflugmodelle, USA |
| | F4 B, F4 C | Vorbildähnl. Fessel- und Fern-
lenkmodelle, Frankreich |
| 1985 | | F3 A RC Kunstflugmodelle, Japan |

Besonderheit: Für Raketenflugmodelle lag keine Bewerbung vor.

B Für die Weltmeisterschaften 1982 wurden für die einzelnen Kategorien die Mitglieder der internationalen Jury genehmigt. Ebenso wurden die vorgeschlagenen Punkterichter genehmigt.

II. Allgemeines

Es wurde festgestellt, daß alle neuen Regeln und Regeländerungen, die auf dieser Tagung beschlossen worden sind, (ausgenommen Klärungen und Sicherheitsbestimmungen) ab 1. Jänner 1983 wirksam werden, in der Annahme, daß die CASI und die FAI Generalkonferenz in der Zwischenzeit ihre Zustimmung erteilen.

Zwei Sicherheitsbestimmungen wurden angenommen: Eine für Combat, F2D und eine für Pylon-Rennen, F3 D.

III. Wahlen

Alle Amtsträger 1981 wurden wiedergewählt, außer folgendem Wechsel: Unterausschuß Motorengeräusche: D. Lindley, USA. Die Funktion des Gesamtvorsitzenden RC wurde gestrichen. Alle früheren Arbeitsgruppen RC sind jetzt Unterausschüsse.

IV. Weltmeisterschaften 1981

Schriftliche und mündliche Berichte wurden abgegeben und angenommen: Freiflug (Spanien); RC-Kunstflug (Mexiko); RC-Segelflug - USA. Bei allen Veranstaltungen traten Schwierigkeiten auf. Trotzdem konnten sie erfolgreich abgeschlossen werden. Die Notwendigkeit, Angebote von den Ländern, die erstmals eine WM ausrichten

wollen, bis in jede Einzelheit zu prüfen, wurde übereinstimmend festgestellt, insbesondere, was das Wettbewerbsgelände betrifft und die Erfahrung der Verantwortlichen.

V. Unterausschüsse

Es wurde festgestellt, daß alle arbeitsfähig sind. Es bestehe aber die Notwendigkeit besserer Verfahrensweisen bei internen Umfragen, damit der Vorsitzende bei der Vorlage von Anträgen auf der Vollversammlung sich auf eine Mehrheit stützen könne.

VI. Pokale

Wiederum gab es mit einigen Aeroclubs Schwierigkeiten, weil diese ihrer Verpflichtung einer rechtzeitigen Weiterleitung zur WM nicht nachkamen, oder den Empfang nicht bestätigt haben. Auch Pflege und Reparatur gaben Anlaß zu Klagen.

VII. Verspätete Anmeldungen

Es wird der CASI ein Vorschlag unterbreitet werden, wann und wie die FAI-Bestimmungen solche Anmeldungen zu Weltmeisterschaften erlauben sollen.

VIII. Geräuschdämpfung

Alle Anträge wurden an den zuständigen Unterausschuß verwiesen. Es sollen die verschiedenen Probleme erwogen werden, die eine Einführung der Regeln als Standart in allen Klassen erschweren.

IX. Diplom Pénaud

Von drei vorgelegten Anträgen (Dänemark, BRD, USA) wurde einer angenommen: Thomas Kæster, der einzige Modellflieger, der bisher alle drei Weltmeistertitel in der Freiflugklasse gewann.



MODELLBAUKASTEN

SERVO - BAUSATZ

für verschiedene Anlagen

FMT - BAUPLAN Nachschlagwerk

über 800 Baupläne -
gegen Schutzgebühren

MODELL - BAUPLANDIENST

über 60 Baupläne

Bitte Prospekt anfordern !

M. LUTHWIG

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

X. Sporting Code

A. Allgemein

1. Größere Modelle. Eine Erhöhung des Gesamtgewichts auf 20 kg mit einer erhöhten Flächenbelastung von 100 g/dm² wurde (noch) abgelehnt.
2. Automatische Steuerung durch Programm-Moduln in RC-Anlagen. Der Antrag wurde an den Unterausschuß verwiesen zur weiteren Prüfung und besserer Definierung.
3. Sieger auf Weltmeisterschaften. Es wurde abgelehnt, Zweit- und Drittplazierten das Recht zu erteilen, automatisch an den nächsten Weltmeisterschaften teilzunehmen. Es wurde weiterhin abgelehnt, die Empfehlung von Dezember 1980 zurückzuziehen, die eine Teilnahme der Weltmeister von 1980 in Klasse F2 C an der WM 1982 betrifft.
4. Schiedsgericht bei Weltmeisterschaften. Man stimmte zu, wenigstens eine gemeinsame Sprache von den drei Mitgliedern der Jury zu fordern, und daß eine Person, die in zwei aufeinanderfolgenden Jahren in den abgelaufenen 5 Jahren in einem Unterausschuß der gleichen Kategorie mitgearbeitet hat, die auf der betreffenden WM geflogen wird, Mitglied der Jury sein kann. Eine Reduzierung der Erfordernisse, um Jurymitglied sein zu können, wurde abgelehnt.
5. Teilnahmegebühren (Nenngebühren) müssen jetzt aufgeteilt werden in eine Pflichtgebühr für Wettbewerber und Mannschaftsführer und eine Gebühr, die zu zahlen ist, wenn Unterkunft und Verpflegung in Anspruch genommen werden.
6. Wettbewerbsunterbrechung. Die Kriterien wurden geändert: Größte Windgeschwindigkeit neun Meter in der Sekunde, nur bei Freiflug. Ein weiterer Grund für eine mögliche Entscheidung der Jury wurde angefügt:
"Die herrschenden Bedingungen sind so, daß sie zu unannehmbaren sportlichen Entscheidungen führen können."
7. Kennzeichnung der Flugmodelle. Zusätzlich zu den Aufklebern der FAI sind auch selbstgefertigte Kennzeichnungen, die genau den FAI-Aufklebern entsprechen gestattet.

B. Freiflug

1. Das Mindestgewicht wurde definiert als "vollständiges Flugmodell im Flugzustand, aber ohne Kraftstoff."
2. Die Startlinie zur Freigabe der Modelle schließt einen gesonderten Platz für den amtierenden Weltmeister ein, wenn er nicht als Mitglied der Nationalmannschaft gemeldet worden ist. Weiterhin soll mehr Raum zwischen den Startstellen gegeben werden. Anstelle der Pfosten dürfen Abstandsmarken verwendet werden. Es wurde geklärt, daß eine Verlegung der Startlinie zwischen den Durchgängen erfolgen kann.
3. Das Wiegen vor jedem Flug wird nicht mehr gefordert.
4. Der Leitfaden für Veranstalter wurde geändert. Es gibt nun die Möglichkeit eines vierten Wettbewerbstages bei Weltmeisterschaften.
5. Anzahl der Modelle - Prüfung der Modelle. Mehrere Anträge wurden abgelehnt. Sie betrafen die unbeschränkte Anzahl von Modellen und die Abschaffung der Kennzeichnung der

Motoren.

6. Ersatzmodell. Bei Verlust oder Beschädigung ist ein Ersatzmodell gestattet, wenn eine offizielle Bauprüfung stattgefunden hat.
7. Meßgeräte. Der Unterausschuß wurde mit der Festlegung des Standarts beauftragt.
8. Leinenüberkreuzungen und Zusammenstöße. Weitere Definition im Hinblick auf gestattete Startwiederholungen.
9. Startstellen in F1 A und F1 B werden wie in F1 C durch Auslosung ermittelt.
10. Die Motorlaufzeit wurde zur Erreichung eines grundsätzlichen Standarts genauer erklärt.
11. Magnetgesteuerte Hangflugmodelle. Die Anträge von Großbritannien, Punkte 3.5.3., 3.5.7., 3.5.8., 3.5.10. der TO wurden angenommen.

C. Fesselflug

1. Mannschaftsrennen

- a. Größe der Tanks. Änderung von 7 cm³ auf 5 cm³ abgelehnt.
- b. Vorläufe. Anträge den Ablauf zu ändern wurden abgelehnt.
- c. Landebestimmungen. Anträge von Holland wurden abgelehnt und bilden die Grundlage eines Zusatzes zum Punkte-richterleitfaden.

2. Fuchsjagd

- a. SICHERHEIT. Steuerleinen. Ab sofort müssen Steuerleinen einen Minstdurchmesser von 0,339 mm haben und aus Litzendraht bestehen.
- b. Größe der Kreise. Die Größen der Kreise wurden geändert und betragen für den Flugkreis 20 m Radius und 3 m Radius für den Pilotenkreis.
- c. Helfer und Mechaniker. Änderungsanträge wurden abgelehnt.
- d. Papierstreifen. Eine Änderung der Größe und der Art wurde von einer Kommission beschlossen.
- e. Startstellenleiter. Sein Aufenthalt zur Beobachtung wurde definiert als knapp außerhalb des Innenkreises.
- f. 25 Strafpunkte für den Start wurden beschlossen, wenn das Modell freigegeben wurde, bevor das Startzeichen erteilt wurde, anstelle des bisherigen Ausschlusses.
- g. Gleichstand wurde erklärt als ein Ergebnisunterschied zwischen Wettbewerbern von 5 oder weniger Punkten.
- h. Wegfliegen. Zusätzlich zu Bestimmung 4.4.11.b wurde festgelegt, daß "beim Wegfliegen des Modells, mit oder ohne Steuerleinen und Steuergriff, die Flugzeit mit dem Zeitpunkt des Wegfliegens zu Ende ist."
- i. Doppelte Vorläufe. Ein Antrag der USA wurde an den Unterausschuß verwiesen.
- j. Prüfung der Papierstreifen vor dem offiziellen Fliegen durch eine Versuchs Jagd wurde angenommen und wird in den Leitfaden für Veranstalter aufgenommen.

D. Fernlenkflug

1. Kunstflug

- a. Motorengröße. Es wurde einer Erhöhung bei Viertaktmotoren auf 20 cm³ zugestimmt. Die Größe von Elektromotoren ist unbeschränkt.
- b. Figurenfolge. Drei zusätzliche Flugfiguren wurden angenommen: Vierpunktrolle senkrecht abwärts, Trudeln- vier Umdrehungen (zwei in Gegenrichtung), Rollenkreis mit vier Rollen (Rollenrichtung nach innen oder außen).
- c. Begriffsbestimmung Versuch. Der neue Wortlaut von 5.1.6. (Seite 16 der TO) wurde angenommen.
- d. Punkteabzug bei der Landung. Ein Abzug von zehn Punkten erfolgt, wenn 10 Minuten abgelaufen sind, bevor die Räder den Boden berühren und die letzte Flugfigur vollständig geflogen worden ist.
- e. Punkteabzug wegen Motorengeräusch. Ein Wettbewerber, der zweimal die Geräuschmessung nicht besteht, wird ausgeschlossen.
- f. K-Faktoren. Die K-Faktoren von 6 Flugfiguren wurden geändert (Seite 10 der TO).
- g. Zylinderhut abwärts. Vor und nach den halben Rollen in den senkrechten Flugabschnitten ist eine Pause zu machen.
- h. Neues Flugprogramm. Das neue "Turn-Around" Flugprogramm gemäß Seite 17 der TO wurde angenommen und tritt 1984 in kraft.
- i. Bewertung. Ab 1984 tritt der neue Wortlaut inkraft und ersetzt den gegenwärtigen Abschnitt 5.1.10. des Anhanges 5A.

2. Pylon Racing

- a. Sicherheit. Der gegenwärtige Wortlaut von 5.2.12. wird durch einen neuen ersetzt.
- b. Keine weiteren Anträge wurden angenommen.

3. RC-Segelflug

- a. Anzahl der Runden. Der Wettbewerber hat das Recht auf 5 Runden, falls es das Wetter u.a. Einflüsse gestatten.
 - b. Startstelle. "Im Augenblick der Freigabe des Modells aus der Hand des Piloten oder Helfers muß dieser auf oder vor einer Linie stehen, die durch die Winde senkrecht zur Schlepprichtung zwischen dem Flugmodell u.d.Umlenkung geht"
 - c. Handbediente Umlenkrolle. Die Schleppleine darf nicht länger als 175 m sein, unter 2 kg Zugbelastung. Ein Ende der Schleppleine muß während des Startvorganges am Boden befestigt sein.
 - d. Leinenstärke. 5.3.2.2.b.a(3) wird hinzugefügt: "bei einer Prüfung durch den Veranstalter muß die Schleppleine eine Zugfestigkeit zwischen 40 und 50 kg aufweisen."
- 5.3.2.2.b)a(3) lautet jetzt: "Motorwinde: Die Leinenlänge darf 400 m nicht überschreiten und Umlenkvorrichtungen die in der Hochstartrichtung stehen und eingesetzt werden,

müssen mindestens 200 m von der Winde entfernt stehen. Die Freigabe des Flugmodells aus der Hand des Wettbewerbers oder seines Helfers darf nicht hinter der Winde stattfinden. Die elektrische Stromversorgung ist auf 12 V Nennspannung begrenzt. Winden müssen eine Vorrichtung besitzen, die ein selbsttätiges Abrollen der Leine von der Spule verhindert.

- f. 5.3.2.3. Der letzte Satz in Absatz e wird gestrichen. Danach wurde ein Punkt abgezogen, für jede Sekunde, die das Modell über die 9 Minuten Flugzeit hinaus fliegt.
- g. 5.3.2.5. Die Strecke muß beim Geschwindigkeitsflug viermal statt nur zweimal durchfliegen werden und die Zeit wird von vier auf fünf Minuten erhöht.
5. Hang-Segelflug. Die Anträge von Österreich (TO Seiten 25-28) wurden an den Unterausschuß zur weiteren Prüfung und Empfehlung verwiesen.

6. Hubschrauber.

- a. 5.4.3. Der das Gewicht betreffende Teil des Antrages der BRD wurde zurückgezogen. Der Kurskreisel betreffende Teil wurde an den Unterausschuß verwiesen.
- b. Höchstgewicht. Die Erhöhung des Höchstgewichts auf 6 kg ohne Kraftstoff wurde beschlossen.
- c. 5.4.13. wurde gestrichen, da unrichtig.
- d. 5.4.13.4.7., 5.4.13.6.9. und 5.4.13.11.14. Die Anträge des Unterausschusses auf den Seiten 30 - 32 der TO wurden angenommen.

E. Vorbildgetreue Flugmodelle

1. Fesselflug.

- a. Höchstgewicht, 6.2.1. Das Höchstgewicht wurde geändert von "mit Kraftstoff" in "ohne Kraftstoff, Ebenso 5 kg in 6 kg.
- b. Wahlfigur 6.2.8.m. Neue zusätzliche Wahlfigur (6.2.8.n.), die wie 6.2.8.m. beschrieben wird. Es ist erlaubt zwei solche Flugfiguren auszuführen, vorausgesetzt, daß die zweite von der ersten verschieden ist.

2. Fernlenkflug.

- a. Antrieb. Bis zu 15 cm³ wurden bei der Verwendung von Viertakt-Motoren genehmigt und bis zu 30 cm³ insgesamt bei mehrmotorigen Flugmodellen mit dieser Motorenart.
- b. Start 6.3.7.1.b. Die auf Seite 34 der TO vorgeschlagene Änderung wurde angenommen, ebenso wie die Änderungen zu 6.3.7.11. den rechteckigen Landeanflug betreffend.
- c. Landung 6.3.7.12. Der Durchmesser des Landekreises wird auf 35 m geändert und der K-Faktor für Landungen außerhalb des Landekreises auf 6 erhöht.
- d. 6.3.8.b. und 6.3.8.c. Die Anträge auf Seite 35 TO, Fahrwerk und Landeklappen betreffend, wurden angenommen.

- e. Abschwung (rückwärts). Zur Klärung wird der Wortlaut gemäß der TO geändert.
- f. 6.3.8.p. Besondere Flugfigur des Vorbildes.
Zwei solcher Flugfiguren sind gestattet, vorausgesetzt die zweite ist von der ersten verschieden.

XI. Rekorde

Der Antrag in der Tagesordnung, für Piloten von langen Flügen zeitweilig einen Auswechsellpiloten zu erlauben, wurde angenommen.

XII. Internationaler Wettbewerbskalender. Der Kalender wurde nach einigen Änderungen angenommen

XIII. Tagungen 1982

Vorstand der CIAM am 16. April in Paris.
CIAM-Vollversammlung am 2./3. Dezember in Paris

ES MUSS WAS DAHINTER SEIN ...

SENSATIONEN WAS PREISE UND AUSWAHL BETRIFFT
IST MAN BEI UNS GEWOHNT, ABER WAS DER
NEUE KATALOG 82

ALLES AN UNGLAUBLICHEM BIETET,
ÜBERTRIFFT ALLES DAGEWESENE !

KATALOG 82 ERSCHEINT AM 15.3.82



UND WIRD ALLEN STAMMKUNDEN
AUTOMATISCH ZUGESANDT !

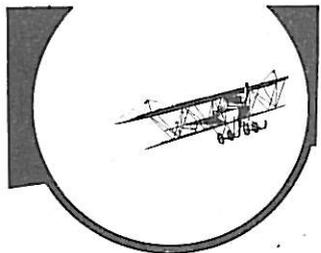
ES IST WAS DAHINTER !

ÖSTERREICHS GRÖSSTE AUSWAHL am Flugmodellsektor

Kleinste Preise – beste Beratung
Oft kopiert – nie erreicht!

A-8530 DEUTSCHLANDSBERG
Hauptplatz 9, Tel. (03462) 2541





F4 C scale

Fachreferent Dr. Thomas Loebenstein

Bei der letzten Sitzung der Bundessektion im Dezember in Salzburg, konnte ein seit langem die Gemüter erregendes Problem aus der Welt geschafft werden. Die leidige Gewichtsbeschränkung bei den Scale-Modellen mit 5 kg ist gefallen; die MSO wurde mit Wirkung vom 1. Jänner 1982

geändert und die international bereits üblichen 6 kg als Limit festgesetzt. Völlig überraschend gab es bei diesem Beschluß nach meinem Antrag auf Erhöhung des Limits keine Diskussionen, im Jahr zuvor war der diesbezügliche Antrag nach erregtem Wortwechsel noch abgelehnt worden. Für das Jahr 1982 wird dies die einzige Änderung in dieser Klasse bedeuten, 1983 wird aber noch rechtzeitig vor den Staatsmeisterschaften die Durchführung und Bewertung des ersten Wettbewerbsdurchganges, der Baubewertung, modifiziert und mehr dem internationalen Standard angepaßt werden. Das könnte durchaus bedeuten, daß dann erstmals auch Teilnehmer aus Österreich zu den Weltmeisterschaften geschickt werden können. Diese finden voraussichtlich 1983 in Frankreich statt.

Ich bitte, bei aller Freude über die 6 kg, aber nicht die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu vergessen, da der Betrieb von Flugmodellen über 5 kg z.Zt. noch immer besonderen Bewilligungen unterworfen ist!!!

Bei der letzten CIAM-Sitzung wurde außerdem beschlossen, Motoren bis zu 15 cm³ bei Verwendung von Viertaktmotoren zuzulassen.



Hallo Modellflieger !

Die ÖMV-Modellfluggruppe und die Gewerkschaftsjugend aus Radenthein veranstalten zum Auftakt der Flugsaison 1982 auf der Eisdecke des Brennsee's (Feld am See) ein großes
SCHAUFLEIEN MIT WERTUNG.

10 geschulte Punkterichter werden wie bisher für die Bauausführung und das Flugprogramm 0 - 15 Punkte vergeben.

Alle Modellflieger sind zu diesem traditionellen Schaufliegen recht herzlich eingeladen.

TERMIN: 28. Februar 1982

MELDUNG: 8,30 - 9,45 Uhr

START: 10,00 Uhr

NENNENBOHR: S 100,-

Preise: Für die Erstplatzierten wertvolle Sachpreise und Pokale, für alle anderen Teilnehmer Baukästen und diverse Modellbauartikel.

KONTAKTADRESSE: Eduard Wallner, 9544 Feld am See, Seeblick 30

Bei Schlechtwetter wird die Veranstaltung um eine Woche, auf den 7. März 1982 verschoben.

Wir freuen uns auf Euer Kommen in Kärnten !



EUROPA - MEISTERSCHAFTEN 1981

(Verspäteter) BERICHT über die EM im FESSELFLUG

in Genk/Belgien vom 7. bis 11. Juli 1981

von Mannschaftsführer Ing. Harald Pokorny

Ein wenig ungewöhnlich war der Beginn dieser EM für mich, als mir etwa zwei Wochen vor dem Wettbewerbstermin die Aufgabe als Mannschaftsführer angeboten wurde. Dies deshalb, da unser altbewährter Fesselflugreferent und Mannschaftsführer, Heinz Freundt, plötzlich verhindert war. Ich nahm gerne an - und hier ist mein Bericht.



Die österreichische Mannschaft v. links: Harald Pokorny F2B und Mannschaftsführer, Wenzel und Hansemann, F2 B, Fischer/Straniak und Nitsche/Kühnegger, F2 C -Mannschaften hinter den Symbolen des Veranstalters und der EM.

Für diese EM hatten wir diesmal endlich mit Adi Hansemann, Franzi Wenzel und mir, seit langem wieder eine komplette Mannschaft im Fesselflug-Kunstflug F2 B. Auch waren unsere zwei besten Mannschaften in der Klasse Team-Racing F2 C nominiert, die Salzburger Fischer/Straniak und Nitsche/Kühnegger. Wir alle bedauerten das Fehlen der ehemals schlagkräftigen Mannschaft aus Wien, Gürtler/Baumgartner. Nach langer Fahrt in Genk angekommen, waren wir alle sehr über die wirklich vorbildliche Anlage dieses Modellflugplatzes überrascht. Waren doch sage und schreibe sieben (!) Fesselflug-Asphaltpisten vorbereitet worden - davon 2 Pisten mit Sicherheitszaun für die beiden Klassen Mannschaftsrennen und Geschwindigkeitsflug. Dazu noch weitere drei Pisten auf Gras für die

Fuchsjagd. Bei keiner der vier letzten Weltmeisterschaften waren so viele und sauber präparierte Pisten vorhanden gewesen! Auch die Organisation war gut durchdacht - die Modelle konnten in einem geräumten Privatflugzeughangar am Flugplatzgelände zurückgelassen werden. In diesem Hanger wurde auch jeweils das Frühstück, Mittagessen und Abendessen serviert, in großem Rahmen für alle Funktionäre und Teilnehmer. Dies war nicht nur sehr praktisch, sondern schuf auch die Möglichkeit zur Kontaktaufnahme zwischen den Wettbewerbern.

DIENSTAG, 7. JULI - wurde die EM eröffnet - Parade und Aufstellung vor dem Hangar und dann ab ins's Quartier.

Dorthin durften keine Modelle mitgenommen werden und jeder Teilnehmer hatte in einem Lehrlingsinternat etwas spartanisch ein Einbettzimmer mit Kaltwasser und unversperrbar.

MITTWOCH, 8. JULI - morgens begann die Bauprüfung. Sie war unkompliziert und ging reibungslos nach einem Schema - Nation/ Klasse über die Runden. Jedes Modell bekam wie üblich einen "OK"- Aufkleber ohne dem kein Starter auf die Piste gelassen wurde.

Außerdem wurde auf diesem Aufkleber das Modellgewicht vermerkt, um dem jeweiligen Funktionär beim Leinenzugtest die Möglichkeit zur Bestimmung der Zugkraft zu geben.

Am Nachmittag hatten wir dann wieder nach einem Zeitschema die Möglichkeit für Trainingsflüge. Da für die Kunstflieger jedoch noch zwei Pisten frei zur Verfügung standen, arrangierten wir uns mit einigen Kunstfliegern aus England, Israel und der Schweiz, um weitere Trainingsflüge absolvieren zu können. Hatte ich meine Kollegen schon vorher mit meinem neuen Kunstflugmodell überrascht, so verlor ich es beinahe durch Absturz bei einem Trainingsflug. Grund, eine unterschätzte Windböe - aber es ging noch alles gut. Am Abend waren wir nach dem Training sehr zufrieden und optimistisch - für mich war eine lange Teammanagersitzung angesagt.



Wenczel, F2 B beim Verstauen seines Modells im Hangar.

DONNERSTAG, 9. JULI - Adi Hansemann aus Graz ist von uns im Kunstflug der erste am Start. Er fliegt etwas unruhig und kann sein Können nicht ausspielen. Dann fliegt Hansi Wenczel aus Hirtenberg und bringt sich mit einem guten Flug mit seinem neuen superleichten und sauber gebauten Modell "Gatto" ins Mittelfeld. Als letzter fliege ich am frühen Nachmittag mit meiner "Miss Vienna I" knapp hinter Franzi ins Mittelfeld der 46 Teilnehmer aus 14 Nationen.

Nachmittags fliegen unsere Teams im Mannschaftsrennen - mit jeweils starken Gegnern fliegen Nitsche/Kühnegger die gute Zeit von 3'42",2 und Fischer/Straniak 3'46",5 für jeweils 100 Runden mit 2 Tankstopps (entspricht einer Distanz von 10 km). Bei beiden Teams wären sicher noch bessere Zeiten möglich gewesen, da beide sehr konstant bei vielen anderen Wettbewerben in den 3'30" plus-Zeiten fliegen. Noch lief es nicht so richtig. Am Abend wurde noch fleissig trainiert - dann gings auf einen Plausch in die Fliegerbar am Platz.

FREITAG, 10. JULI - Unsere Mannschaftsrenner-Teams fliegen am Vormittag, beide unter etwas dramatischen Umständen. Nitsche/Kühnegger haben in der zweiten Runde großes Pech; sie liegen in einem sehr schnellen Rennen sehr gut - da bricht bei der Landung der Stahldraht des Mono-Fahrgestells, das Modell rutscht in den Kreis - Disqualifikation. Eine Zeit von 3'35" wäre drin gewesen. Aber wie verhext passiert auch unserem zweiten Team Fischer/Straniak beim letzten Versuch - eine Zeit gut genug um ins Semifinale zu kommen - ein Fehler. Wegen der relativ schlechten Zeit am Vortag, die für das Semi nicht reicht, versuchen sie alles zu geben und sind wirklich sehr, sehr schnell. Der Cipolla Diesel läuft optimal und

sie sind schneller als die sehr schnell fliegenden Russen, gegen die sie in diesem Lauf fliegen müssen. Da passiert's - Hans Straniak glaubt, daß Pepi Fischer zu langsam hereinlandet, er will kostbare Sekunden sparen und läuft - wie im Reglement erlaubt - dem landenden Modell einen Kreissektor entgegen. Doch dort ist das Modell noch nicht weit genug am Landekreis heraußen und es entgleitet dem Mechaniker beim Abfangen; er läuft um das Modell zurückzuholen, doch springt der inzwischen abgekühlte Motor nicht wie üblich sofort an - 10 bis 15 Sekunden gehen verloren und die Zeit von 3'47",3 reicht dann nur noch für den 14. Platz. Schade !

Nachmittags hat der Computer die verkehrte Startreihenfolge für die Kunstflieger festgelegt. Adi Hansemann hat in der Zwischenzeit sehr fleissig trainiert und sein Modell nach unseren Ratschlägen getrimmt - er fliegt jetzt wirklich weit besser. Doch es will einfach nicht sein. Schon beim Leinenzugtest und beim Abheben des Modells hören wir ein eigenartiges Geräusch bei der Steuerung und prompt ist das Modell fast nicht mehr steuerbar. Adi rettet das Modell, doch nicht die Punkte. Er fliegt fast keine Figuren und wird so letzter. Dann fliegt Wenzel einen gewohnt sauberen Flug und verbessert sich um 104 Punkte gegenüber dem 1. Durchgang - addiert ergibt das dann den 29. Platz. Ich fliege als letzter von 46 Startern - vielleicht ist's Glück oder Pech - ich fliege um 17,45 Uhr und verbessere mich um 218 Punkte und das ergibt in der Endabrechnung Platz 21. Für das Finale hat es nicht gereicht, dazu hätten mir noch 90 Punkte gefehlt. Nein, zufrieden sind wir Kunstflieger nicht, da ist noch viel mehr drinnen.

Nach der Teammanagersitzung wird es ein langer Abend im Clubhaus der Flieger. Der Modellflugplatz ist zusammen mit einem Privatflugplatz, die RC- Piste ist nur etwa 200 m von der Graspiste der "Großen Brüder" entfernt und es gibt und gab niemals deswegen Probleme (!). Um 23,30 Uhr heißt es zurück ins Quartier, denn dieses wird um diese Zeit eisern zugesperrt.

SAMSTAG, 11. JULI - Nur noch unser Team Nitsche/Kühnegger ist mit der guten Zeit aus der 1. Runde im Rennen und im Semifinale qualifiziert. Wir alle halten die Daumen und es gibt noch genaue Instruktionen, denn die Jury ist sehr korrekt und achtet genau auf Einhaltung der Regeln.

Im ersten Simi-Lauf sind unsere Mannen wieder sehr schnell, werden aber leider disqualifiziert. Während der Mittagszeit hatten sie wieder fest trainiert und es lief alles wie geplant. War doch nun der 2. Semi-Lauf die letzte Chance auf einen Platz im Finale. Sie setzten daher alles auf eine Karte - Fritz Kühnegger drehte die Kompression des knapp 100 g schweren Nelson-Diesels etwas zu weit zu - der Motor wird nach wenigen Runden sauer, Heinz Nitsche muß vorzeitig landen, der Motor ist heiß und springt nicht sofort an. Die geflogene Zeit von 4'08",8 reicht nur für den 9. Gesamtplatz.

Noch ein paar Worte zu dieser Europameisterschaft.

KUNSTFLUG: Wie immer sind die Italiener noch dominant. Man sieht, da wird enorm viel trainiert. Das Material ist aber auch nicht besser als das der anderen Mannschaften. Auch die CSSR hat wieder eine sehr starke Kunstflugmannschaft - durch viele Bewerbe gemeinsam sind unsere Mannschaften gut befreundet miteinander (Die CSSR-Mannschaft fliegt österreichische Motoren !). Das französische Team wäre mit Billon stärker, bei uns geht's langsam bergauf, unsere Modelle sind sicher gut für das Finale.

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

modellbau
p i r k e r

A-1060 Wien,
Tel.(0222) 57 31 58 Gumpendorferstr. 41

TEAM - RACING: Endlich, nach langem ein wirklich schönes und faires Finale ! Eine sehr scharfe und gerechte Jury hat wieder Disziplinanz groß geschrieben und damit diese Kategorie attraktiver und schöner gemacht - no more dirty tricks oder whipfests. Die Russen sind wie immer die schnellsten und innovativ (Motoren, Modelle, Kühlung, Einblattpropeller) aber unzuverlässig beim Anspringen der Motoren und ein wenig undiszipliniert (es mangelt offenbar am Regelverständnis)- es geht eben nicht mit muß ! Der Cipolla Motor aus Italien scheint das beste Potential von allen und allen kommerziellen Motoren zu haben. Für unsere Teams wäre sicher ein Platz unter den ersten sechs objektiv möglich gewesen - das haben beide Teams in dieser Saison mit Zeiten um 3'30" einigemal bewiesen. Bei der EM oder WM will es oft nicht ! Metkemeyer/Flores Motor, Modell und fliegen ist eine Klasse für sich. Da steckt wirklich viel Forschung und Entwicklung dahinter - darum auch Europa- und Weltmeister !

GESCHWINDIGKEIT: Seit der letzten WM in Polen 1980 hat es bei den Speed-Nationen einige Umschichtungen gegeben. Ungarn ist wieder vorne aber der schnellste war Parramont aus Spanien. Noch eine Überraschung ist der dritte Platz für eine Frau, Judith Horvath aus Italien. Sie ist die Frau von Piero Fontana (in der Team-Racing-Jury), Ungarin, hat aber ihren ungarischen Namen beibehalten. Sonst ist die italienische Mannschaft - nur 2 Leute- trotz Rossi im Lande eher schwach. Interessant auch, daß der schnellste von allen, Weltmeister Constant aus Frankreich, bei seinen 3 Versuchen sehr schnell war, jedoch niemals den Griff in die Gabel hängte, um einen Vergleich oder offiziellen Flug zu ermöglichen. Dies scheint mir Weltmeisterpolitik zu sein, da er sah, daß er seinen Weltrekord von 275 km/h von Czenstochau nicht wieder erreichen konnte. Er fliegt übrigens auch Rossi .15 mit "hausgemachten" AAC-Zylindergarnituren - etwas Superpräzises ! Auch die Russen kommen mit Supermodellen, dort hapert es aber offensichtlich an wirklich schnellen Motoren.

FUCHSJAGD: Es gab herrliche, gekonnte und lange Jagden zu sehen. Die beste war wohl die zwischen dem regierenden Weltmeister Doroschenko aus Rußland und dem Deutschen Peter Willmar. Der Weltmeister hat sehr große, leichte, schnelle und superwendige Modelle mit eigenem 2,5 cm³ Glühzündermotoren die wirklich kreischen. (Diese Kreische wurde nur noch von den italienischen OPS-Motoren überboten). Doroschenko fliegt sehr eckig, um seinen Gegner zu verwirren und dann plötzlich anzugreifen. Willmar hat Modelle älterer Bauweise, schwerer, behäbiger und mit eher phlegmatischen alten MVVS-Dieselmotoren, die noch dazu nicht rein laufen. Aber - er greift unverhofft

frontal (!!) an, bringt andere und den Weltmeister aus dem Konzept und siegt mit 4:1 Schnitten gegen diesen- und das mit einem absolut unterlegenem Modell. Außerdem rieselt bei einer Berührung Doroschenko's Modell zu Boden und Willmars's' fehlt, munter weiterfliegend, nur ein Teil vom Randbogen...

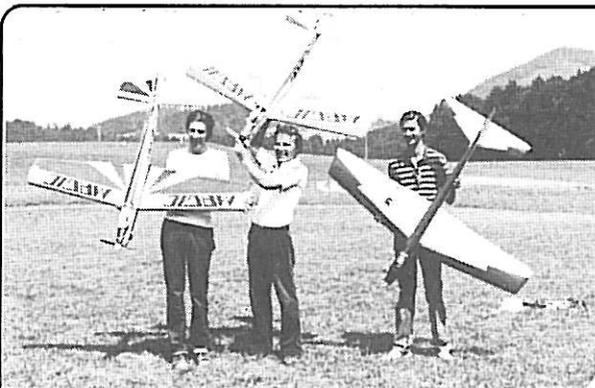
Schöne, lange Jagden mit auch viel Styropor- und Holzstaub, lieferten der neue Europameister Sibbald/GB, Edslev/Den., Stärnesund/Swe und Koch/Holl. Stärnesund hat sicher die leichtesten Styropormodelle.

SAMSTAG NACHMITTAG wurden direkt am Platz die Sieger geehrt, und beim Bankett im Hangar am Abend ging's hoch her. Dort wurden auch die Mannschafts-Europameister geehrt. Eine aufgestellte Holzwand fiel um und darunter - zwei pulverisierte Kunstflugmodelle der Israelis, die dies aber mit Fassung und Humor trugen.

SONNTAG morgen, nach dem Frühstück im Hangar, traten wir die lange Heimreise an.

Wir alle waren uns einig - für die WM 1984 ist dieser Platz und die gute Organisation sehr zu empfehlen. Die Unterkunft war nahe, nur Duschen sollte es dort mehr und immer geben - nicht nur an den beiden letzten Tagen. Da war uns allen die freie Benützung des schönen städtischen Hallenbades (mit unserer EM-Ansteckplakette als Ausweis) sehr willkommen. Auch Örtchen sollte es am Flugplatz mehr geben. Der Computer tat gute Dienste, es gab abends genug Ergebnislisten, die Atmosphäre war durch die Segel- und Motorfliegerei "nebenan" großartig - die Leute bemüht und sehr nett. Sogar das Wetter meinte es recht gut mit uns allen - ziemlich gleiche Bedingungen für alle während der drei Tage, bei leichtem, etwas dunstig-rauhem Wind (Stimmbänder) und bewölkt bis manchmal kurz sonnig.

Alles in allem eine schöne, wenn leider auch für uns diesmal nicht so erfolgreiche EM in Genk, mit einem sehr positiven Blick auf die Weltmeisterschaft 1984 ebendort !



finanzielle und materielle Unterstützung anlässlich der
F3 A -Weltmeisterschaft 1981 in Acapulco/Mexiko.

Das erfolgreiche
F3 A Nationalteam

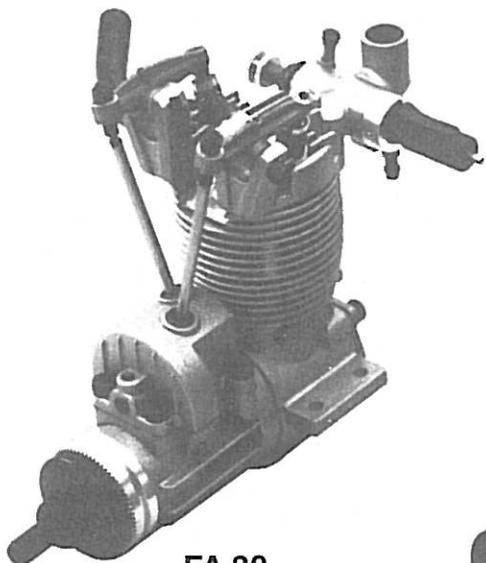
Hanno Prettner
Dr. Dieter Fritz
Hermann Kowarz,
des österr. Aero Clubs,
bedankt sich recht
herzlich

bei der Firma
SCHWEIGHOFER -
MODELLBAU in
Deutschlandsberg,

für die großzügige

SAITO-4-Takt-Motoren

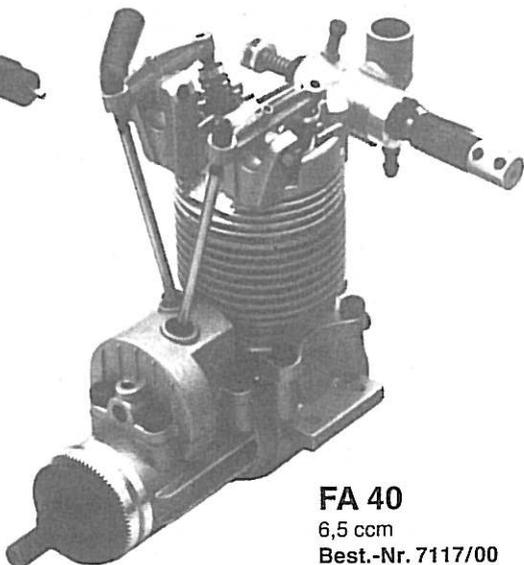
**aero-
naut**



FA 30

5 ccm

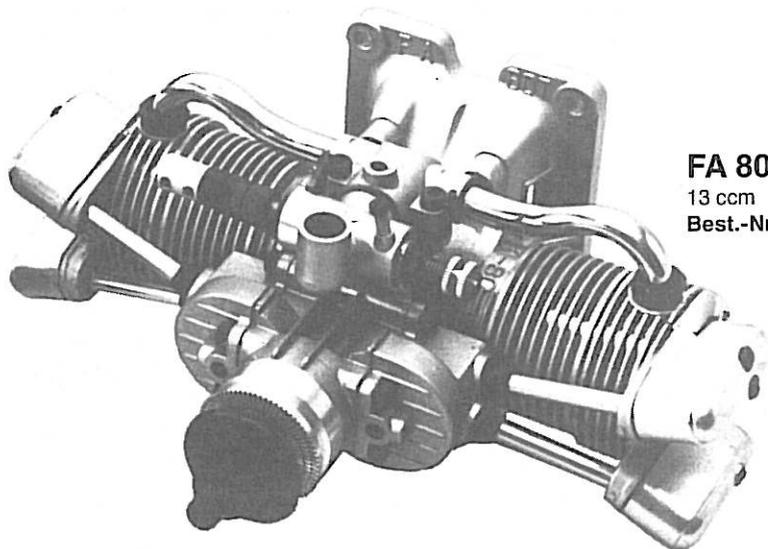
Best.-Nr. 7116/00



FA 40

6,5 ccm

Best.-Nr. 7117/00

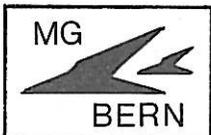


FA 80 T

13 ccm

Best.-Nr. 7117/50

Weitere Einzelheiten und techn. Daten im großen »aero-naut«-Katalog. Lieferung nur über den Fachhandel, Katalog im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 10,- (vom Ausland intern. Postcoupons) einschl. Versandkosten direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postfach 384, D-7410 Reutlingen 1, West Germany.



2. INTERNATIONALER FREIFLUGWETTBEWERB

31. OKT. / 1. NOV. 1981 BERN

Dipl. Ing. Klaus Salzer

Die kleine Schweiz ist nicht gerade mit Freifluggeländen gesegnet. Umso beachtenswerter ist es, daß die sehr agile Modellfluggruppe Bern schon zum zweiten Mal einen internationalen Wettbewerb für die drei FAI-Klassen und Coup d'hiver (CH) organisiert hat - professionell organisiert, muß man sagen: alles Beeinflußbare klappte bestens.

Das Gelände beim Dorf Mühleturnen zwischen Bern und Thun-Wiesen, Felder (zum Teil unglaublich hoher - bis zu 3,5 m - Mais), durchwachsen mit Bäumen, Bauernhäusern, mehreren Bächen - ist nur außerhalb der Vegetationsperiode benützbar, daher der späte Termin.

Das Wetter: vor dem Wettbewerb eine Woche Regen; am ersten Wettbewerbstag Rückseite einer abziehenden Kaltfront, kalt, windig und im Lee des vorgelagerten Bergrückens zeitweise extrem turbulent. Dennoch gab es Thermik (sie zu erwischen war oft Glückssache) und auch Hangaufwind: Der angeblasene bewaldete Gegenhang war nur knapp 1 km entfernt, jene Modelle, die dank Thermik nach 2 Minuten noch genug Höhe hatten, stiegen über die etwa 100 m hohe Hangkante und landeten - sofern sie nicht in den Wald bremsten - dahinter im offenen, aber von unten nicht einzusehenden Gelände.

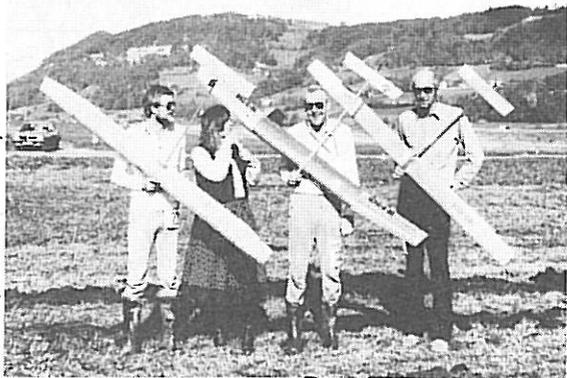
Am Sonntag war dann das Wetter wie ausgewechselt: strahlender Sonnenschein (bis +18°), fast kein Wind, Thermik überall, aber auch kräftige Absauer!

Am stärksten besetzt war wie immer die Klasse F1 A. Hier war die Spitze in bezug auf Nationalitäten gemischt, mit 2 Österreichern unter den ersten 5.

Kreisschleppen war Trumpf, besonders am Sonntag.

Die Spitzenmodelle waren durchwegs konventionell dimensioniert und papierbepannt. Norget flog ein typisch französisches Modell: Flügel mit Torsionsnase und ca. 2 m Spannweite, hoher flacher Rumpfkäule mit Kreisschleppmechanik, GFK-Leitwerksträger. Sehr fest und flugstabil in der Samstagsturbulenz und ausreichend leistungsfähig in der Sonntagsthermik.

F1 B sah auch einige ansprechende Leistungen, wobei sich einmal mehr zeigte, daß die Gummimotormodelle von starker Turbulenz am stärksten betroffen werden.



Drei der vier österreichischen Teilnehmer: H. Fuß mit Frau (links) sowie Klaus Salzer (Mitte) und Willy Kamp, die "Legionäre" - beide leben in der BRD. Der Boden war total durchweicht und wirkte sehr konditionszehrend.

Interessanterweise wiesen die Spitzenmodelle, und besonders jenes des Siegers, bespannte Flügel und (teilweise sehr) kleine Höhenleitwerke auf (3 - 3,5 dm²).

Die Leistungen in F1 C hatten mit Ausnahme des Siegers kein internationales Niveau, obwohl einige bekannte Namen am Start waren: Die meisten Modelle waren zu scharf getrimmt und kamen manchmal fast so schnell herunter wie sie gestiegen waren (besonders Stetz, BRD und Roux, Frankreich, zeigten einige Einlagen zum Fürchten). Die Teilnehmer aus der BRD waren nicht vom Glück gesegnet - am besten hielt sich noch Meissnest jun., der seinen Vater und Lehrmeister diesmal deutlich hinter sich ließ.

Die Ergebnisse: Klasse F1 A - 42 Teilnehmer

1. J.M. Norget	F	180	180	180	175	180	180	178	1253	Sekunden
2. J. Benes	CH	180	180	180	164	180	180	180	1244	"
3. Klaus Salzer	Ö	164	180	161	180	180	180	180	1225	"
5. Wilhelm Kamp	Ö	180	180	112	180	180	180	180	1192	"
20. V. Horcicka	Ö	139	180	126	92	180	128	110	955	"
29. Helmut Fuss	Ö	176	110	81	136	180	115	56	854	"

In den anderen Klassen waren keine Österreicher gemeldet.

F1 B	1. Th. Urban	CH	1244	Sekunden	20	Teilnehmer
F1 C	1. A. Bärtschi	CH	1229	"	11	Teilnehmer
CH	1. G. Matherat	F	360	"	12	Teilnehmer

oooooooooooooooooooooooooooo

Nach längerer Krankheit, jedoch für uns alle überraschend ist unser geschätzter Kamerad

Johann Hirtenlehner

im 59. Lebensjahr von uns gegangen.

Johann Hirtenlehner setzte 1975 den Grundstein für den MFC-Hausruck. Als Pionier unseres Vereines hatte er die schwierige Aufgabe, einen geeigneten Modellflugplatz zu finden.

In der kurzen Zeit, in der unser Verein besteht, war er stets um gute und freundliche Zusammenarbeit bemüht. Durch seine gewinnende Art verstand es unser Clubkamerad immer wieder, auch Nichtflieger für unseren Sport und unser Hobby zu begeistern.

Durch den Tod unseres Freundes Hans verloren wir eine ganz große Stütze des Vereines.

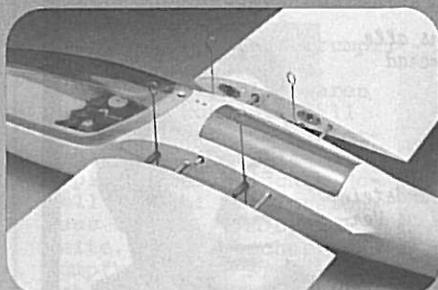
Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

MFC-Hausruck

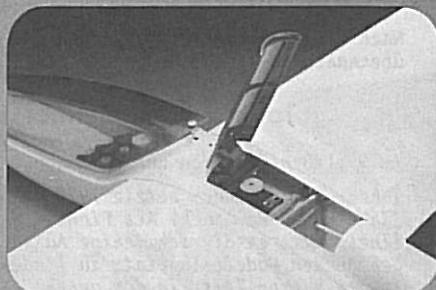


robbe *ASW19*

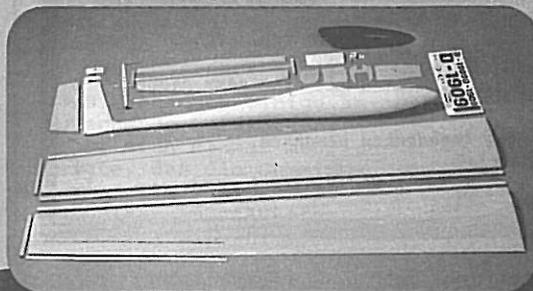
Eine Vielzahl technischer Ideen wurde



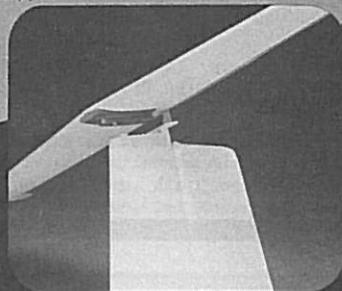
Tragflächen-Schnellverschluß. Kabine und Bremsklappe verriegelt.



Kabinen-Schnellverschluß und ausgefahrene Bremsklappe.



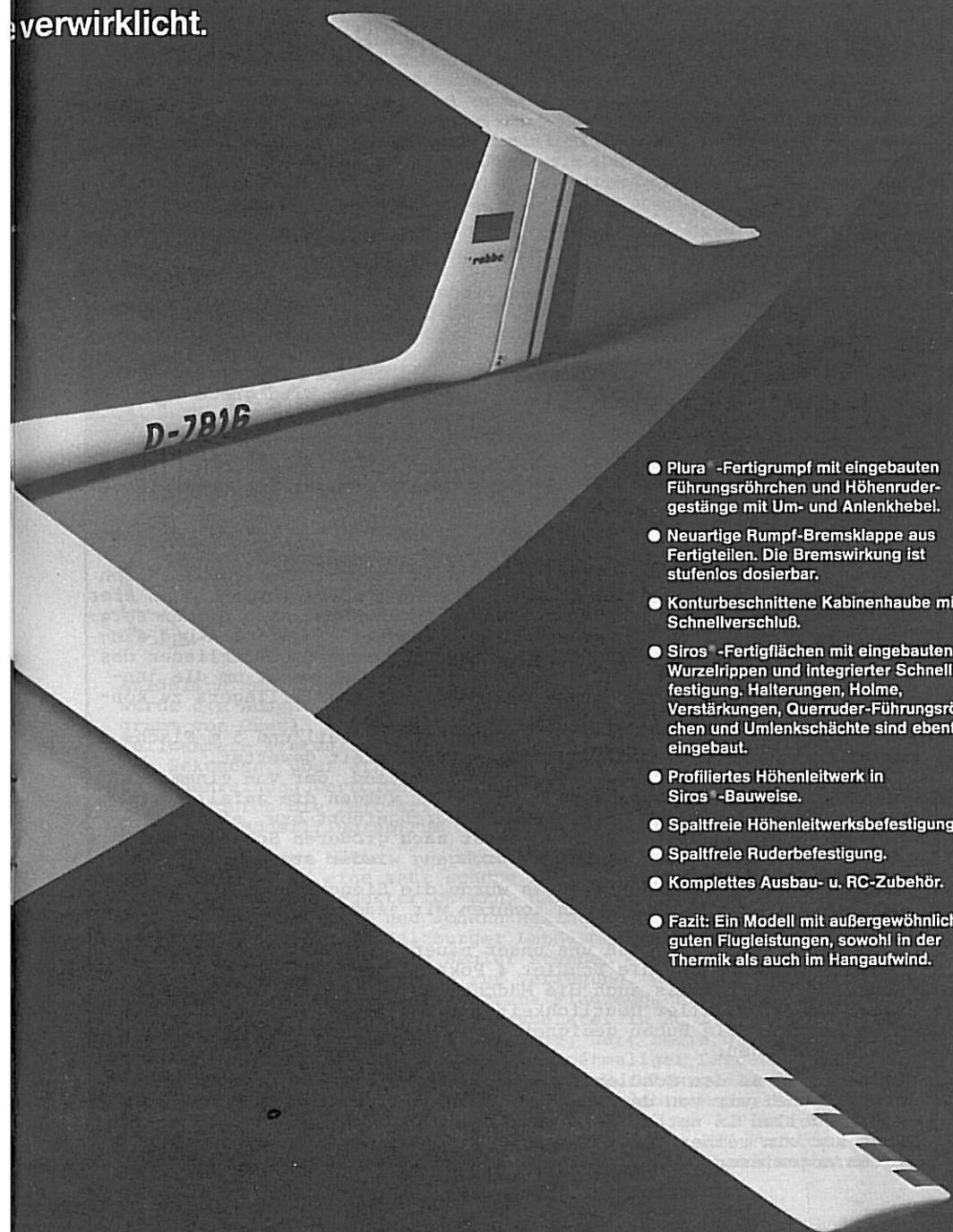
Baukasteninhalt mit Plura®-Fertigrumpf und Siros®-Fertigflächen.



Spaltfreie Höhenleitwerksbefestigung.

RC-Hochleistungssegler in Fertigbauweise

verwirklicht.



- Plura -Fertigrumpf mit eingebauten Führungsröhrchen und Höhenrudergestänge mit Um- und Anlenkhebel.
- Neuartige Rumpf-Bremsklappe aus Fertigteilen. Die Bremswirkung ist stufenlos dosierbar.
- Konturbeschnittene Kabinenhaube mit Schnellverschluß.
- Siros -Fertigflächen mit eingebauten Wurzelrippen und integrierter Schnellbefestigung. Halterungen, Holme, Verstärkungen, Querruder-Führungsröhrchen und Umlenkschächte sind ebenfalls eingebaut.
- Profilirtes Höhenleitwerk in Siros -Bauweise.
- Spaltfreie Höhenleitwerksbefestigung.
- Spaltfreie Ruderbefestigung.
- Komplettes Ausbau- u. RC-Zubehör.
- Fazit: Ein Modell mit außergewöhnlich guten Flugleistungen, sowohl in der Thermik als auch im Hangaufwind.

Schülerwettbewerb des ÖMV-MFC-Breitenfurt/NÖ

Leider ist es eine Seltenheit, wenn irgendwo in unserem Bundesgebiet ein Wettbewerb stattfindet, der ausschließlich für Jugendliche ist und für den sich die Alten zur Verfügung stellen. Viel zu oft wird der Modellflug nur zu Schauzwecken ausgenutzt, und da kann man halt mit der Jugend nicht viel anfangen. Umso mehr sollen Jugendwettbewerbe in unserer Zeitung beschrieben werden, auch, wenn so wie der nachfolgende Bericht, die Veranstaltung etwas länger zurück liegt.

Redaktion

von Robert Dürmoser

Am Sonntag, dem 28. Juni 1981, fand wieder der Schülerwettbewerb unseres Modellfliegerklubs statt. Dieser Wettbewerb, welcher nun bereits zum 3. Mal veranstaltet wurde, fand auch heuer wieder großen Anklang bei den 50 Volksschülern. Der schon am frühen Vormittag aufkommende Südostwind ließ beim Veranstalter ernste Befürchtungen aufkommen, denn für so kleine Segler bringt starker Wind große Probleme mit sich.

Die bei diesem Wettbewerb eingesetzten Modelle wurden alle von unseren Mitgliedern konstruiert und zum Teil vorgefertigt. Es handelt sich dabei um kleine Standardmodelle mit einer Spannweite von 80 cm. Nach dem endgültigen Zusammenbau wurden sie von der Schule abgeholt und eingeflogen.

Ein Modell richtig einfliegen heißt, dieses bei gar keinem oder nur ganz wenig Wind mit Spitzengefühl aus der Hand gleiten lassen. Dabei zeigt sich, ob der Schwerpunkt auch stimmt. Dieser kann durch Zugabe oder Wegnahme eines Bleigewichtes verändert werden. Wenn dies geschehen ist, müßte der Gleitwinkel stimmen. Erst nach diesen sorgfältigen Vorbereitungen ist ein Modell richtig eingeflogen und einsatzbereit. Alle diese Vorbereitungen übernahmen die Mitglieder des Vereins gemeinsam mit den Schülern vor dem Wettbewerb, um die jungen Nachwuchspiloten mit den Problemen eines Modellfliegers zu konfrontieren.

Die Modelle wurden mit einem 15 m langen Nylonseil und 5 m Flachgummi hochgestartet. Es wurde die reine Flugzeit gewertet. Sehr gut bewährte sich auch unser Servicestand, der von einem Teil der Vereinsmitglieder betreut wurde. Hier wurden die anfallenden Reparaturen gleich an Ort und Stelle durchgeführt bzw. einzelne Bauteile einfach ausgetauscht. Selbst nach größeren Schäden konnte der "junge Pilot" beim nächsten Durchgang wieder starten.

Nach Beendigung des Wettbewerbes wurde die Siegerehrung durchgeführt. Dank der vielen Firmenspenden konnten wir jedem Teilnehmer einen Preis überreichen.

Besonders freute uns, daß uns unser neuer ÖMV-Obmann, Peter Czipin, besuchte und uns für die Schüler 4 Pokale überreichte. Heuer nahmen erstmals auch die Mädchen am Wettbewerb teil, wobei sich gleich mit aller Deutlichkeit zeigte, daß diese Bastelarbeit nicht nur für die Buben geeignet ist. Auf den ersten Rängen landeten nämlich Mädchen.

Im Anschluß an den Schülerwettbewerb fand wieder ein Schaufliegen statt, wobei wir von den Modellfliegerclubs Phönix und Vienna mit Motormodellen in netter Weise unterstützt wurden. Da der MFC-Breitenfurt nur ein reiner Hangfliegerklub ist, sind wir immer auf Gastpiloten angewiesen.

Leider zeigte sich wieder einmal, wie wenig Verständnis für unsere Arbeit manche Menschen haben. Dieser Wettbewerb war hauptsächlich für die Schuljugend aus Breitenfurt gedacht und bei dem anschließenden Schaufliegen wurden dann auch RC-Motormodelle eingesetzt, um vor allem den Schülern etwas zu zeigen. Aber gerade diese Vorführungen haben manche Zeitgenossen veranlaßt, wieder einmal gegen etwas zu protestieren.

In Anerkennung der Jugendarbeit aber auch der Vereinsarbeit unseres Klubs stellte die Gemeinde Breitenfurt erfolgreichen Antrag auf Ehrung verdienter Mitglieder beim ÖMV und beim Österr. Aero Club. Die Ehrenzeichen und Urkunden wurden bei unserer Weihnachtfeier den Geehrten überreicht.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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



RECHNERGESTEUERTE WETTBEWERBSERGEBNISSE IM MODELLFLUGZENTRUM KRAIWIESEN !

Ing. Ernst Reitterer

Anläßlich des 1. Nationalen RC IV - Wettbewerbes am 19. September 81 wurde die Auswertung über einen "Apple-Computer" nach einem Programm von Oswald Hajek (MFC-Salzburg) erstellt und den staunenden Teilnehmern erstmals vorgeführt. Die Konkurrenten konnten in wenigen Sekunden über einen Bildschirm die Punktebewertung bzw. die Zwischenreihung verfolgen. Dies stellt ein Novum in Österreich dar und ist durch die Initiative des nimmermüden LSL Johann Niederwimmer im Modellflugzentrum mit Erfolg praktiziert worden.

Der Veranstalter hätte sich wirklich mehr Teilnehmer verdient, da ja auch RC IV eine sehr schöne Klasse ist. So stellten sich nur 13 Teilnehmer den Punkterichtern, darunter 2 "Ausländer": Helmut Kirsch (ÖMV-St. Veit) und Johann Haslauer (AKF-Leoben). Es wurde überdies die Salzburger Landesmeisterschaft herausgewertet. Für die nichtmotorisierten Segler standen eine Schleppmaschine und eine Huckepack-Motormaschine zur Verfügung. Wobei zu vermerken ist, daß einige sehr schöne naturgetreue Flugzeugschlepps zu sehen waren. Helmut Kirsch, einmal schon Staatsmeister in RC IV, setzte sich erst ab dem 2. Durchgang an die Spitze, hart bedrängt durch den Lokalmatador Franz Glück, der ja schon oftmaliger Landesmeister in dieser Klasse war. Glück erreichte im 3. Durchgang das Tagesmaximum von 1039 Punkten, trotzdem blieb in der Endabrechnung Kirch mit nur 19 Punkten vor Glück siegreich. Hinter Glück, am 3. Platz folgte Franz Niedermayr mit beträchtlichem Abstand von 290 Punkten. Franz Glück vom ÖMV-MFC-Salzburg wurde natürlich Landesmeister und

es dürfte ihm diesen Titel auch in Zukunft nicht so leicht jemand streitig machen.

Regen erzwang Unterbrechungen des Wettbewerbes, ebenso ein Ausfall der RC-Anlage bei der Motormaschine, vermutlich durch Feuchtigkeit, sie stürzte im 3.Durchgang ab Trotzdem konnte der nationale Wettbewerb programmgemäß beendet werden und mit einer netten Siegerehrung durch Landessektionsleiter Niederwimmer, der es nochmals bedauerte, daß nur so wenige Modellflieger den Weg nach Kraiwiesen gefunden haben, wurde die Veranstaltung abgeschlossen.

Offizielle Ergebnisse:

1. Kirsch Helmut	ÖMV-MFG St.Veit	901	1001	1016	2017 Pkte.
2. Glück Franz	ÖMV-MFC Salzburg	959	952	1039	1998 "
3. Niedermayr Franz	detto	834	791	874	1708 "

Insgesamt 13 Wettbewerber haben an diesem Wettbewerb teilgenommen.

Salzburger Landesmeisterschaft:

1. Glück Franz	ÖMV-MFC-Salzburg	1998 Punkte
2. Niedermayr Franz	detto	1708 "
3. Asen Alexander	detto	1698 "

11 Wettbewerber wurden in der Landesmeisterschaft gewertet.

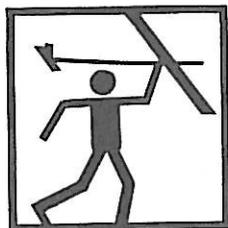
oooooooooooooooooooo

HOTEL Glocknerhof
Modellfliegerurlaub im Kärntner Oberland

Wer einen schönen anspruchsvollen Urlaub bei Freunden mit seinem Hobby erleben möchte, ist bei uns genau richtig. Unsere Flugsportler können auf der Emberger Alm und auf dem Gaugen hangsegeln oder in Amlach (3 km entfernt) auf einem neu angelegten, gepflegten Modellflugplatz ihr Können unter Beweis stellen.

HOTEL GLOCKNERHOF
 Fam. Seywald, A-9771 Berg/Drautal, Telefon 0 47 12/536.
 Komfortzimmer, Hallen- und Freischwimmbad, Moorheilbad, Sauna, Massage, Fernsehraum, Bastelraum, Restaurant, Café, Diskothek, 2 neue Kelgelbahnen.
 Gerne schicken wir Ihnen unsere Hotelinformation.

SWA



freiflug

FF-Referent Ing. Ernst Reitterer

DAS F1 B-SIEGERMODELL DER FREIFLUG-WM 1981

Der Mediziner, Lothar Döring, ist 28 Jahre alt und in Kiel/BRD zuhause. Seine Freundschaft mit Rainer Hofsäß zeigt auch die Konstruktionsmerkmale seiner ausgereiften Gummimotorflugmodelle "ESPADA 80/1".

Der Vater der ESPADAS war einmal mehr Rainer Hofsäß, er war der erste, der überschlankte, mit extrem hoher Spannweite fliegende F1 B-Modelle mit Erfolg einsetzte.

Döring gewann zweimal die Deutsche Meisterschaft und war bei der letzten EM noch 10. und nun danach bei der WM Weltmeister.

Zur WM in Spanien hatte Döring 3 gleich gut fliegende ESPADAS 80/1 dabei. Mit der Thermik-Anzeigevorrichtung, die Temperaturdifferenz und Windgeschwindigkeitsänderung über einen Schreiber anzeigt, war er bei der WM 1981 der technisch bestausgerüsteter Teilnehmer.

Nun einige Details zum Modell:

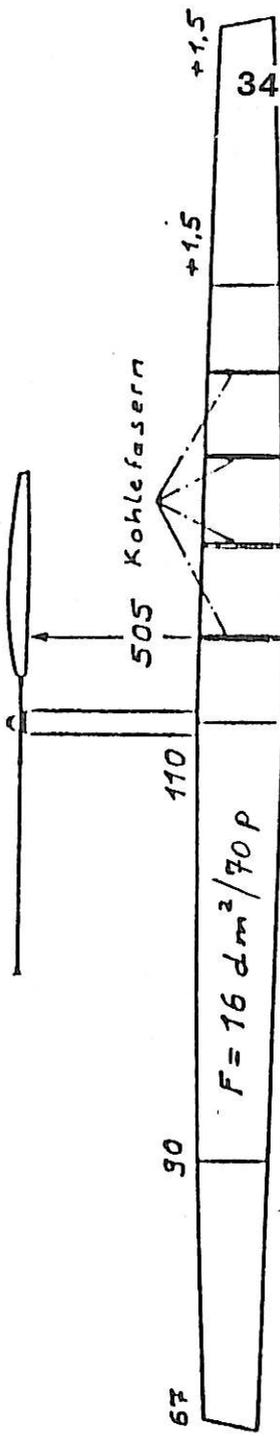
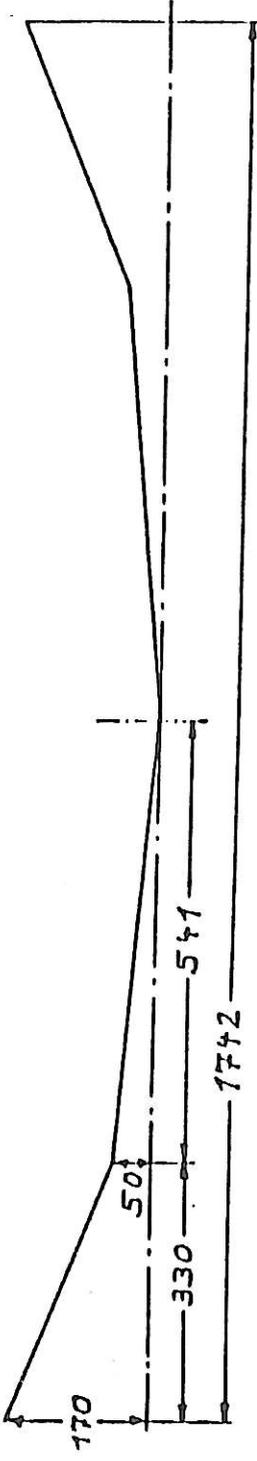
Die Vollbalsa-Tragflächen sind aus 70 bis 80 kg/m³ schweren Balsablöcken herausgeschnitten beziehungsweise -geschliffen. Das Balsaholz wird so zugeschnitten, daß es quarter-grain -Maserung aufweist. Die Tragfläche besteht aus 6 Teilen Balsaleisten, die mit Polyester zusammengeleimt werden. Die Flügelunterseite wird zur Erhöhung der Festigkeit und zur Erhaltung der Profiltreue mit Kohlefasern verstärkt. Nach dem Feinschliff wird der Tragflügel mit Japanpapier 12 g/m² bespannt und mit Oberzugslack lackiert. Erst dann wird der 3D-Turbulator herausgearbeitet. Die Tragfläche fliegt mit einer Re-Zahl zwischen 20.000 bis 35.000, daher ist ein Turbulator unbedingt erforderlich. Die Flächen bestehen aus 3 Teilen, wobei die Ohren mittels Alu-Stiften steckbar ausgeführt sind, die beiden Flügelmitteleile sind dagegen fix verleimt. Das Gewicht der Fläche beträgt bei einer

Spannweite von 1742 mm "nur" 70 g. Das konventionell gebaute Höhenleitwerk ist mit einem Alufilm (Hostaphanfolie) bespannt. Es handelt sich um die sogenannten "Söngen-Rettungsdecken" mit der Schicht Silber/Silber. Sie wiegt nur 16 g/m² und ist mit Kontakkleber, ähnlich der herkömmlichen Folienbespannung bei den RC-Modellen mit dem Bügelisen aufzubügeln. Vorteile: Gewichtsersparnis, es gibt keine Verzüge, es absorbiert keine Feuchtigkeit beim Fliegen im Regen oder beim Landen auf nassem Boden. Beim Ansprechen der Thermikbremse wirkt das Leitwerk als Reflektor und erleichtert das Auffinden des Modells im unwegsamen Gelände. Nachteile sind: schwer auszuführende Reparaturen gegenüber der uns bekannten Bespannung. Das Seitenruder ist als Pendelruder ausgebildet und sitzt auf dem aus 1 mm Balsabrettchen gewickeltem konischem Rohr, dem Leitwerksträger. Der Strangteil besteht aus einem Alurohr mit 30 mm Durchmesser und einer Wandstärke von 0,2 mm!

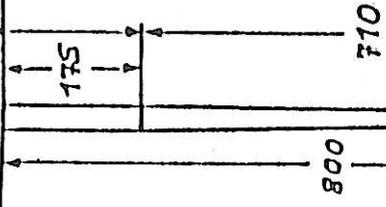
Dadurch besteht der Rumpf aus 2 Teilen, die ineinandergeschoben werden und mit Gummiringen zusätzlich gesichert sind. Die Luftschraube wurde nach Theodorsen berechnet und aus 2 Schichten 1,5 mm Balsabrettchen über einer Form hergestellt. Die Luftschraubenblätter wurden hernach mit Glasgewebe 24 g/m² unter Zuhilfenahme von verdünntem Epoxy bespannt.

Unter normalen Umständen, in bezug auf die Gummiqualität, werden 16 Fäden 1x6 Pirelligummi bei 43 cm Stranglänge verwendet. Der Kraftflug dauert dann bei Vollaufzug (400 Umdrehungen) ca. 33 Sekunden. Das Modell fliegt nach Väterseite rechts/rechts und (beinahe) immer eine volle Zeit.....

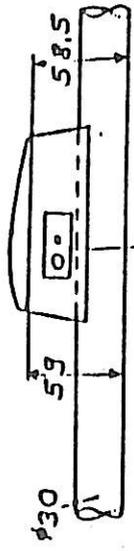
Kontaktadresse: Dr. Lothar Döring,
Tauernweg Nr. 81, D-23 KIEL 14.



Schwerpunkt : 73%
 Motorlaufzeit : 33 sec.
 mit 16 Fäden 1x6 mm



$F = 16 \text{ dm}^2 / 70 \text{ p}$

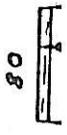
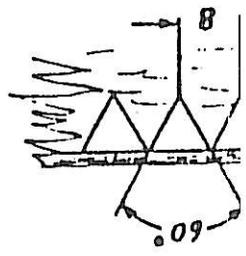


Seelig Timer

ESPADA

F10

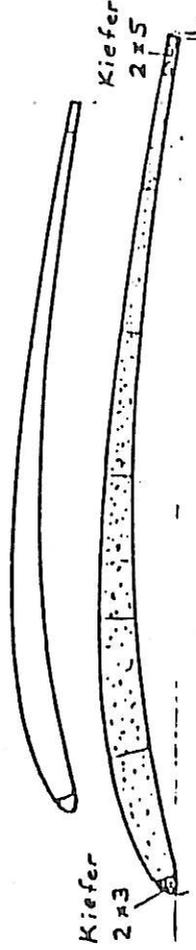
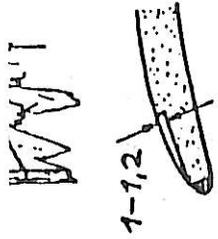
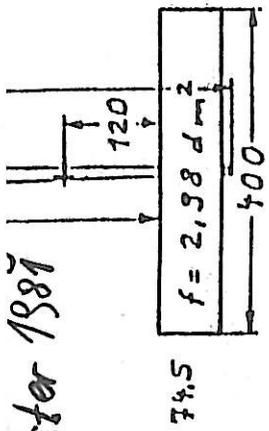
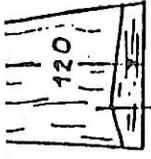
v. Lathar Döring



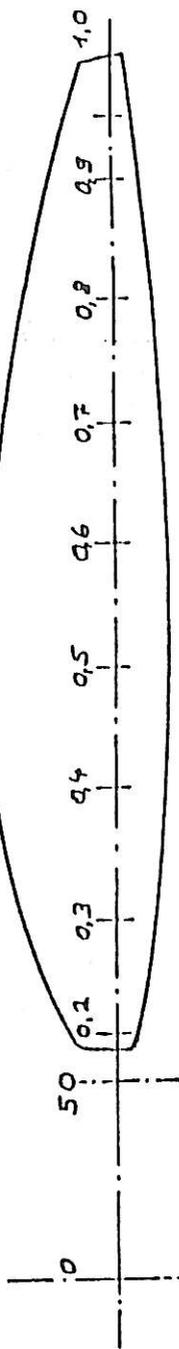
Profil:

Weltmeister 1887

ebene Platte
2,8 mm dick



35



Daten zur Luftschraube:

D = 620 mm;
H = 720 mm bei R = 200 mm
Auslegerdrehtpunkt R = 50 mm
Profil: Doring 5% mit Faden $\approx 0,4$ als
Turbulator in 7,5% x t

Tabelle zur Luftschraube

Radius Index	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	0,95	1,00
Radius R, (mm)	62	93	124	155	186	217	248	279	294,5	310
Tiefe t (mm)	18,9	34,6	44,3	47,7	46,4	41,2	33,6	23,0	17,5	11,7

4. OBERWARTER POKALFLIEGEN RC - MS

Bei strahlend schönem Wetter, das während des gesamten Wettbewerbs auch anhielt, trafen sich am 13. September 1981 30 Modellflieger zum "Kampf" um 10 Pokale.

Mit nicht weniger als 10 Wettbewerbern waren die steirischen Modellflieger am stärksten vertreten. Neun Teilnehmer kamen aus Niederösterreich, vier aus Kärnten und sieben aus dem Burgenland, von denen bis auf einen, alle vom veranstaltenden Verein kamen.

Berechtigte Frage: wo blieben die anderen burgenländischen Vereine ?

Die Startnummernverlosung fand unmittelbar vor Wettbewerbsbeginn statt. Die Startreihenfolge hatte, wie sich später dann herausstellte, infolge der konstanten Wetterverhältnisse, keinerlei Einfluß auf den Wettbewerbsausgang.

Pünktlich wurde der Wettbewerb gestartet. Geflogen wurde mit Doppelstart.

Nach den einzelnen Durchgängen ergaben sich folgende Zwischenstände:

<u>1. Durchgang</u>		<u>2. Durchgang</u>	
1. Karl Fink	1570 Punkte	1. Werner Schumach	1578 Punkte
2. Alfons Stark	1568 "	2. Alfred Schuller	1577 "
3. Helmut Pold	1566 "	3. Heinz Sekirnjak	1576 "
11 Teilnehmer über 1500 Punkte		9 Teilnehmer über 1500 Punkte	
<u>1. und 2. Durchgang</u>		<u>3. Durchgang</u>	
1. Alfons Stark	3116 Punkte	1. Karl Leeb	1593 Punkte
2. Heinz Sekirnja	3103 "	2. Alfred Schuller	1586 "
3. Karl-Heinz Leeb	3031 "	3. Heinz Sekirnjak	1570 "
5 Teilnehmer über 3000 Punkte		7 Teilnehmer über 1500 Punkte	

Das Endergebnis sah folgendermaßen aus:

1. Alfred Schuller	FMC-Mürzzuschlag	1398	1577	1586	3163 P.
2. Heinz Sekirnjak	UMFC Graz	1527	1576	1570	3146 P.
3. Alfons Stark	ÖMV-MFC-St.Veit	1568	1548	1419	3116 P.

Es waren insgesamt 30 Teilnehmer am Start und wurden gewertet.

Jugendwertung:

1. Markus Bader	1.MBC Oberwart	1449	1422	1348	2871 P.
2. Harald Resch	UMFC Graz	1346	1230	1454	2800 P.
3. Werner Schmied	detto	----	1410	1297	2707 P.
4. Oliver Bader	1.MBC Oberwart	1230	1468	546	2698 P.
5. Gerald Mild	detto	1266	759	730	2025 P.

Vom hohen Leistungsstandart in diesem Bewerb zeugt auch die nachfolgende Statistik:

Von 90 Flügen wurden 27, d.s. 30% mit mehr als 1500 Punkten bewertet. Von 30 Teilnehmern schafften 19, d.s. 63%, Flüge über 1500 Punkte. Von 30 Wettbewerbern erreichten 10, d.s. 33% mehr als 3000 Punkte.

In einer eigenen Jugendwertung wurden 5 Jugendliche bewertet. Ergebnisse siehe vorher.

Dank der Disziplin aller Wettbewerber, der anstandslosen Bewertung der Flüge durch die Punkterichter und nicht zuletzt durch die sorgfältige Organisation des veranstaltenden Vereines, endete der Wettbewerb ohne Zwischenfälle und Proteste.

Bei der Siegerehrung wurde den Teilnehmern nachstehender Beschluss von 3 potenten Modellflugclubs bekanntgegeben:

MBS-HSV-Feldbach - ÖMV-MFG-St.Veit/Glan - 1. MBC Oberwart

Die bisher jahrelang bestens organisierten Veranstaltungen dieser Vereine Schloß Kornberg - Pokalfliegen in Feldbach/Stmk., Herzogstätter-Pokalfliegen in St.Veit/Glan, Kärnten und Oberwart- Pokalfliegen in Oberwart/Burgenland

werden zu einem " S Ü D - O S T - C U P "

zusammengeschlossen.

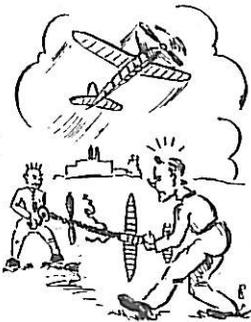
Nähere Informationen darüber werden in den nächsten Ausgaben veröffentlicht.

Nach der Siegerehrung verabschiedeten sich die Teilnehmer mit dem Versprechen, 1982 zum 5. Oberwarter Pokalfliegen, sicher wieder zu kommen.

oooooooooooooooooooooooooooo

2.SALZBURGER F1 B - POKAL 1981

von Ing.Ernst Reitterer



Der letzte nationale Freiflugwettbewerb dieser Saison ging am 31.Oktober 1981 über die Bühne. Ein Kuriosum am Rande: dieser letzte Wettbewerb trägt die Wettbewerbsnummer NW 1/81 - und vor 4 Jahren, beinahe auf den Tag genau flogen wir den 1.Salzbürger Wettbewerb dieser Klasse. Nachdem diese Veranstaltung bereits für den 17.Mai 1981 (!) angesetzt war und aus verschiedenen Gründen, nicht zuletzt infolge Dauerregens schließlich auf das Oktober-Datum verschoben

werden mußte. Der Wetterbericht versprach auch diesmal nichts Gutes. Schon am Freitag regnete es in Strömen und auch am Samstag-Vormittag hatte der Regen noch nicht nachgelassen - es kam im Gegenteil noch ein lebhafter Wind dazu. Als wir uns aber gegen 11,00 Uhr vormittags nahe Nußdorf am Haunsberg im Oichtental - etwa 25 km nördlich Salzburgs - zum Bewerb trafen, um das Gelände zu begutachten, hatte der Regen fast aufgehört und die besagten stürmischen Winde blieben, zumindest für diese Region, aus. Leider stellten sich nur 7 Teilnehmer den Zeitnehmern, es waren die unermüdlichen F3 B- Fans vom ÖMV-Kagran, ÖMV-St.Pölten und dem LSV-Salzburg. Leider blieben die Gäste diesmal aus.

Einmal mehr zeigte sich nun gegen Ende der Flugsaison 1981, wer in Österreich in der Klasse F1 B der "Herr im Hause" ist.

Zwar konnte Reitterer bis zum 3.Durchgang mithalten, aber schon im 4.Durchgang war Hans Zachhalmel um 17 Sekunden im Vorteil. Während des 5.Durchganges begann das Modell von Reitterer leicht zu pumpen und verlor dadurch wertvolle Zeit. Es war durch den nassen Boden - die nahegelegene Oichten führte Hochwasser - an den offensichtlich zu wenig lackierten Flügeln schon arg durchnäßt. Zachhalmel flog in zwischen sein 4.Max und war kaum noch einzuholen. Da half auch ein Max im 6.Durchgang nichts mehr, denn der letzte Durchgang ging daneben, als das Modell auf die falsche Seite zu kurven begann und dadurch wieder stark pumpete. Zachhalmel hingegen flog im 7.Durchgang sein 5. Max und siegte in gewohnter Manier mit 117 Sekunden Vorsprung auf Reitterer. Auffallend, daß nur die beiden Kontrahenten Zachhalmel und Reitterer Maximalzeiten flogen. Sicherlich war kaum Thermik vorhanden und Zachhalmel zeigte enorme Steigflüge, doch der dritt-plazierte Hermann Chmelik verzeichnete als Durchschnittszeit knappe 140 Sekunden.

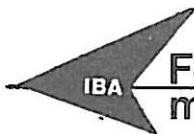
Der Sieger vom 16.Mai beim 4.St.Pöltner Wakefield Cup 1981 (siehe prop 5/81), Franz Wutzl jun., landete abgeschlagen am vorletzten Platz und hat es dadurch nicht mehr geschafft, ins Nationalteam 1982 zu kommen.

Eine nette Siegerehrung in einem zuerst ungeheizten Gastzimmer im Gasthaus Langwallner in Nußdorf beendete im kleinen Rahmen diesen Wettbewerb. Durch den Wettbewerb führte Peter Tollerian. Der Wettbewerb war der letzte des Jahres 1981. Es darf auf keinen Fall vergessen werden, daß wir wieder mit den nimmermüden Damen aus Wien, Frau Elfriede Chmelik und Frau Regina Bisa, zwei erfahrene Zeitnehmer im Einsatz hatten. Sie sind vom österreichischen Freifluggeschehen nicht mehr wegzudenken und verdienen mehr als ein Dankeschön !

Die Ergebnisse:

1. Hans Zachhalmel	ÖMV-ESV St.Pölt.	180	180	180	180	137	180	127	1164
2. Ing.E.Reitterer	LSV Salzburg	180	180	180	120	112	180	95	1047
3. Herbert Chmelik	ÖMV Wien	136	150	111	152	145	133	142	969
4. H.Laufenthaler	ÖMV-ESV St.Pölt.	137	76	134	132	127	72	155	833
5. Rupert Göd	detto	115	117	88	84	73	114	79	670
6. Franz Wutzl jun.	detto	87	77	152	44	65	92	95	612
7. Alexander Spann	LSV Salzburg	35	--	--	--	--	--	--	35

oooooooooooooooooooooooooooo

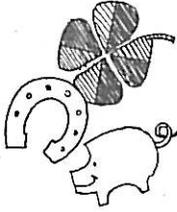


Fertig-
modelle

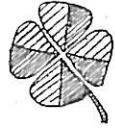
bei



MODELLBAU
KIRCHERT



6. F1 A - SILVESTERPOKALFLIEGEN 1981



Ing. Ernst Reitterer

Silvester 1965, also vor genau 16 Jahren, wurde schon das 5. Silvesterpokalfliegen im Freiflug durch den FSV-Hallein, unter Manfred Koller, in Anif bei Salzburg ausgetragen. Damals waren in der Klasse F1 A nicht weniger als 28 Teilnehmer am Start. In den folgenden Jahren ist es dann still geworden um diese Winterveranstaltung. Erst am 31. Dezember 1981 konnte an die damaligen Wettbewerbe wieder angeschlossen werden. Die Modellfluggruppe des LSV-Salzburg entschloß sich, einen F1 A - Silvesterpokal durchzuführen.

Leider stellten sich diesmal nur 10 Teilnehmer, darunter 4 Modellflieger aus dem benachbarten Bayern, den Zeitnehmern, aber ein Anfang war endlich wieder gemacht. Sehr erfreulich für uns Freiflieger war die Tatsache, daß LSL Johann Niederwimmer die Wettbewerbsleitung übernahm und den Wettbewerb in bewährter Manier, reibungslos in 2 1/2 Stunden über die Bühne brachte. Danach feierte er Silvester beim Bundessektionsleiter und anderen Modellflugfreunden in Wien.

Zum vorgesehenen Durchgangsbeginn, um 10,00 Uhr, wehte noch ein stürmischer Wind. Aber schon eine halbe Stunde später war bereits Windstille eingetreten, sodaß mit der immer kleiner gewordenen Platzgröße in Anif das Auslangen bei Ausfliegen einer Maximalzeit problemlos gefunden werden konnte. Durch Föhn stieg die Mittagstemperatur gegen +9° an, es war bewölkt, der viele Schnee war schon ziemlich weggeschmolzen, trotzdem stellte der Laufstart an die Teilnehmer große körperliche Anforderungen. Von den letztlich 9 Teilnehmern, die wertbare Flüge erzielten, wurden 7 Max nach 5 Durchgängen erflogen. Nach dem 2. Durchgang führte Josef Riedinger aus Burghausen / BRD mit 2 vollen Zeiten. An 2. Stelle dahinter der Salzburger Ing. Ernst Reitterer, 15 Sekunden weniger. Nach dem 3. Durchgang ging die Führung an Reitterer über, der diese bis zum Schluß, auch noch durch ein Max im letzten Durchgang, auf 75 Sekunden Abstand zum Zweitplatzierten ausbaute.



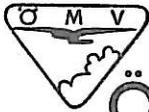
Die Sieger beim Silvesterpokalfliegen 1982: v.l.: 2. Rüdiger Spann, Union Taxham, 1. Ing. E. Reitterer, LSV-Salzburg, 3. Alois Rummel, Stratos Nürnberg. Man beachte die gleiche Konzeption der Modelle !

LSL Niederwimmer stiftete 2 sehr schöne Pokale, auch der Zweitplatzierte, Rüdiger Spann und der 5., Harald Meusburger, stellten je einen Pokal zur Verfügung. Als dann auch noch an Ort und Stelle gegrillt wurde und jedem Teilnehmer und Funktionär eine Grillwurst mit Brot, Senf und Gurkerln kostenlos angeboten wurde, da waren sich alle einig, daß es zum nächsten Jahr zu Silvester eine weitere Veranstaltung dieser Art geben möge.

Die Ergebnisse: 10 Teilnehmer waren am Start.

1. Ing. Ernst Reitterer	LSV-Salzburg	165	180	169	157	180	851	Sek.
2. Rüdiger Spann	Union Taxham	156	180	94	180	166	776	"
3. Alois Rummel	Stratos Nürnberg	152	180	144	110	150	736	"

oooooooooooooooooooooooooooo



Offizielle Eröffnung des ÖMV-Modellflugplatzes in Bockfließ



Im Herbst 1981 war der große Tag. Alles war gut vorbereitet. Das Gras der 300 x 60 m großen Anlage war sauber geschnitten, die 90 m lange und 15 m breite Asphaltplatte sauber geputzt. Lautsprecher und Absperrung o.k. und auch das Rednerpult stand an der richtigen Stelle. Lange genug haben die Wiener ÖMV-Vereine auf diesen Tag gewartet, nachdem sie vor fast 10 Jahren ihr früheres Gelände gegenüber dem Stadion zugunsten des neuen Radstadions verlassen mußten. Durch das Entgegenkommen der Gemeinde Bockfließ konnten die Wiener nun, unterstützt durch finanzielle Mittel der Gemeinde Wien, den neuen Modellflugplatz bauen.

Eigenst zur Eröffnung war am Platzrand ein großes Buffet errichtet worden, um die zahlreich erschienenen Gäste und Zuschauer kulinarisch zu betreuen. Die Frauen der Modellflieger kümmerten sich um dieses Buffet, und es war eine Freude, den Damen bei ihrer Arbeit zuzusehen. Die reinen Profis! Natürlich war auch das schöne Vereinshaus am Platzrand auf Hochglanz gebracht worden. Voller Stolz präsentierten die Modellflieger den Gästen und Zuschauern diese große Modellfluganlage.

Der Platz befindet sich im niederösterreichischen Marchfeld, unweit des österreichischen Safari Parks in Gänserndorf.



Weit und breit -Ebene - keine Hindernisse - ideal zum Fliegen. Die Musikkapelle aus Bockfließ verkürzte die Wartezeit bis zum Beginn durch flotte Melodien. Die Feuerwehr sorgte für die reibungslose Einweisung der vielen Autos, die aus allen Gegenden gekommen waren, um die angekündigten Schauflüge der Modellflieger zu sehen.

Auf die Minute genau gab ÖMV-Landesobmann und Vater des Platzes, Robert Grillmeier, das Zeichen zum Beginn. ÖMV-Bundesobmann und Sektionsleiter im Ö.Ae.C., Dir.Edwin Krill, konnte gerade noch all die vielen Ehrengäste begrüßen, als bereits die großen Brüder mit Schleppzügen das Festtagsgelände überquerten. Unter dem Beifall der Zuschauer sprangen die Fallschirmspringer aus ihren Flugzeugen und landeten präzise auf dem neuen Modellflugplatz. Besonderen Beifall erntete eine Springerin, die es genau so gut konnte wie ihre männlichen Begleiter.

Als Ehrengäste begrüßte der Bundesobmann in Vertretung des Wiener Bürgermeisters, Leopold Gratz, Senatsrat Matzka, den Bürgermeister aus Bockfließ, Dir.Eßberger mit den erschienenen Herrn des Gemeinderates, in Vertretung des ASKÖ-Wien-Präsidenten, Minister Erwin Lanz, Vizepräsident Dir.Glaser, als Vertreter des Landesverbandes Wien im Ö.Ae.C. Vizepräsident Oberst Josef Weschitz und Benno Kirschner, als Vertreter des ASKÖ-Flugsportverbandes den Bundesobmann Karl Hasitschka.

Als liebe Freunde konnten weiters begrüßt werden die Ministerialräte Dr.Ehrenfeldner und Dr.Bauer, sowie Dr.Simicek und die Sektionsleiter Johann Niederwimmer aus Salzburg und Josef Selg, der aus Tirol gekommen war.

Begrüßt wurden auch die Modellflieger der verschiedenen Vereine, die sich als Schauflieger bereit erklärt hatten.Darunter auch der damals noch amtierende F3 A-Weltmeister, Wolfgang Matt aus Liechtenstein und der Staatsmeister für Hubschrauber, Josef Brennsteiner aus Salzburg.

Die offizielle Eröffnung nahm Senatsrat Dr.Matzka vor und es sprachen in der Folge Dir.Glaser, Bürgermeister Dir.Eßberger und Oberst Weschitz anerkennende Worte für den Einsatz der Mitglieder beim Ausbau dieser schönen Anlage. Bürgermeister Eßberger wies noch auf die Wichtigkeit hin, das gute Einvernehmen mit den Anrainern durch diszipliniertes Fliegen weiterhin aufrecht zu erhalten.

Als besondere Attraktion sollte der Pfarrer von Bockfließ, Geistlicher Rat Leopold, aus einem Heißluftballon die neue Anlage



Vor dem Vereinshaus befindet sich ein großer befestigter Parkplatz, der über 50 Autos genügend Parkmöglichkeit bietet.



Wie immer, saßen die Ehrengäste in der 1. Reihe.



Ehrengäste v.l.: ASKÖ-FLV-Bundesobmann Hasitschka, Min.Rat Dr.Ehrenfeldner, Senatsrat Dr. Matzka.



BM EBberger verweist auf die Wichtigkeit des Konsens mit den Anrainern. Krill, Grillmeier.

einweihen. Leider war der Wind zu stark, um dieses Vorhaben auszuführen und so mußte der Geistliche Rat zu Fuß zum Rednerpult gehen und von dort aus die neue Anlage einweihen. Der Fahrer des Ballons, der Modellflieger Gottfried Zach aus Wiener Neustadt, konnte aber dann dennoch einen schönen Ballonaufstieg demonstrieren.

Nach der Einweihung wurde ein über die Piste gepanntes rot-weiß-rotes Band von den Honoratioren durchschnitten und dadurch für die folgenden Schauflüge freigegeben.

F4 C-Fachreferent, Dr. Thomas Loebenstein führte sodann die Zuschauer mit viel Geschick und großem Fachwissen durch das reichhaltige Programm der Schauflieger, welches Schlag auf Schlag abrollte und die Zuschauer begeisterte.

Alle Piloten gaben ihr bestes und es sei ihnen auf diesem Weg nochmals für ihren Einsatz recht herzlich gedankt.

Bei einem gemütlichen Zusammensein aller Akteure, bei dem Bundesobmann Krill dem Gast aus Liechtenstein, Wolfgang Matt, das ÖMV-Ehrenzeichen in Silber verlieh, klang dieser große Tag friedlich aus.

ÖMV-Landesobmann Robert Grillmeier konnte mit der Veranstaltung zufrieden sein - als Dank für alle seine Arbeit, die er und ein Häufchen Mitarbeiter für diese große Anlage geleistet haben.

Weitere Bilder auf der nächsten Seite.



*Der Heißluftballon wird zum Aufstieg vorbereitet
doch*



*Daß Eröffnungsband wird durchge-
schnitten. Direktor Glaser und
der Bürgermeister von Bockfließ,
Direktor EBberger
" an der Schere !"*



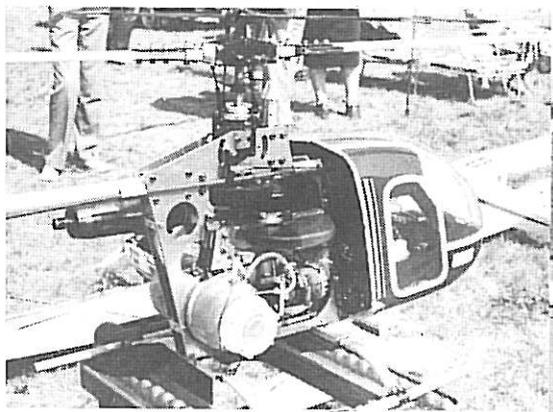
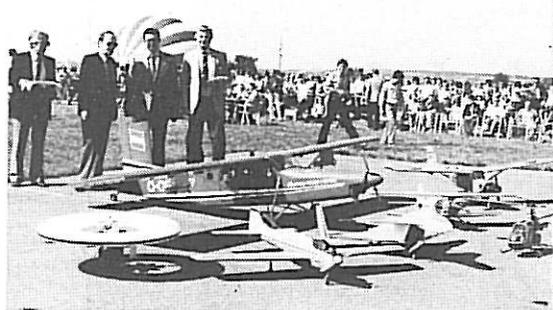
*der Wind war zu stark und so mußte Geistlicher
Rat Leupold zu Fuß zum Platz kommen, begrüßt*

*von Landesobmann Grillmeier und
begleitet von seinen Ministranten.*

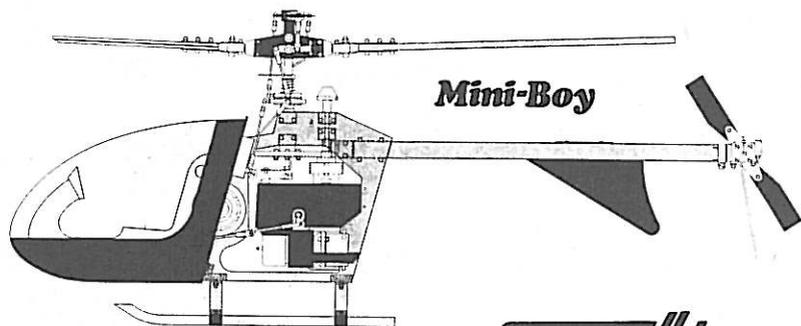
*Die neue Modellfluganlage wird
eingeweiht.*



Weitere Bilder nächste Seite.



Messeneuheit 1982



Schlüter MINI BOY.

Kleinhubschrauber bis 6,5 ccm Motor. Kollektive und zyklische Blattverstellung. Autorotationsfreilauf. Heckrotorausgleich. Motorstart von oben. Ganzmetallbauweise. Alle Wellen kugelgelagert. Direkter Wellenantrieb für Heckrotor. Sichtbarer Kraftstofftank. Kabine mit Pilotensitz. Vollsymm. Rotorblätter. Rotordurchmesser 930 mm. Schwenkgelenke. Gummidämpfer. Ungewöhnlich hohe Flugstabilität. Sehr präzise Steuerfolgsamkeit. Kunstflugerweiterung.



Generalvertretung für Österreich
und Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ MODELLBAU
Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875

Salzburger Modellflug-Tage

Kraiwiesen (bei Salzburg) + Zell am See + St. Johann i. P.
Samstag, 17. + Sonntag, 18. Oktober 1981

Für Modellpiloten gibt's kein „Unmöglich“

Atemberaubende Flugmanöver hielten Publikum in Kraiwiesen, Zell am See und St. Johann in Bann

Auf dem Modellflughafen in Kraiwiesen bei Thalgaun, auf dem Alpenflugplatz in Zell am See und auf der Speedway-Rennbahn in St. Johann im Pongau hing Samstag und Sonntag der Geruch von Methanol, Petroleum und Waschbenzin in der Luft. Niemand aber rümpfte die Nase. Rund 18.000 Zuschauer insgesamt, wobei Kraiwiesen mit etwa 11.000 einen geradezu sensationellen Zulauf verzeichnete, hatten nur Auge, Ohr und Sinn für weltmeisterliche Leistungen, die im Rahmen einer Show bei den Salzburger Modellflugtagen die Piloten an den hochsensiblen Fernlenkempfänger- und -steueranlagen boten. Gastgeber der rund zweistündigen Show — bei freiem Eintritt — waren die Raiffeisen-Bank und die Salzburger Nachrichten.

Im fliegerischen Bereich existiert für Piloten von Modellflugzeugen kein geheimnisvoller Bereich. Die fliegende Unterklasse, die in der Luft wendig wie ein Wiesel im taufrischen Gras ist, ist längst ein gewohnter Flugkörper in ihrem sportlichen Luftraum. Auch Flugzeuge mit der Spannweite eines Adlers, die ums Eck fliegen können, Hubschrauber, die sich um die eigene Achse drehen, mit dem Rotor nach unten über die Piste fegen und an fliegende Rasenmäher erinnern, sowie Kunstflugzeuge, die aus rund 1000 Metern Höhe bis zu 200mal bis in Bodennähe trudeln, sind für die Modellflieger höchst normales technisches Niveau.

Für die Piloten zählt nicht mehr nur das technische Know-how. Gemessen wird, was er mit Flugerät und Fernlenkanlage anzustellen vermag. Gesunde Einstellungen zur Flugakrobatik braucht dazu auch die Akrobatik des Geistes. Beides sind die Grundeigenschaften, um den Modellflug auch auf sportlicher Basis betreiben zu können.

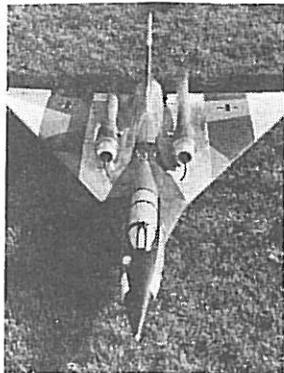
Der Österreichische Aero-Club ist Dachverband von rund 200 Modellflug-Vereinen mit einem Mitgliederstand von etwa 6000, sogenannte „Blindflieger“, Betreiber des Modellflugsports auf rein privater Ebene, nicht mitgezählt. Die weltweite Bedeutung dieser österreichischen Flugsektion mag daran gemessen werden, daß die Alpenrepublik

unter der Schirmherrschaft der Federation Aeronautique International (FAI) drei internationale Wettbewerbe jährlich durchführt, die Bundesrepublik Deutschland nicht einen einzigen.

Osterreich stellt auch zum zweitenmal mit dem 30jährigen Hanno Prettners den Weltmeister im Motorflug der Klasse F 3 A. Vor zwei Wochen errang er erneut in Acapulco (Mexiko) mit 150 Punkten Vorsprung diesen Titel vor einem Amerikaner. Wie bringt man es so weit? Dem Ingenieur für Elektrotechnik war der Modellflug geradezu in die Wiege gelegt worden. Der Vater hat ihm die Liebe dazu vererbt. Schon im Hauptschulalter durfte Hanno mit den damals noch wesentlich kostspieligeren Geräten auf den Spielplatz. Auf die Frage, wie teuer das Hobby bzw. der Sport heute sei, meint Prettners: „Nicht wesentlich kostenaufwendiger als die Liebe zum Moped.“ Der Klagenfurter wurde später sechsmal aufeinanderfolgend Sieger des „Tournament of Champions“ in Las Vegas, steuert diesen Titel auch im nächsten Jahr an, und einmal österreichischer Staatsmeister.

Ein erfolgreicher Klubkollege Prettners ist der gleichfalls aus Klagenfurt stammende Manfred Dworkak. Bei den Modellflugtagen in Salzburg erregte er großes Aufsehen mit seiner fliegenden Unterklasse „Turboplan“. Eine motorgetriebene Luftschraube verursacht einen Luftstoß nach unten. An der Oberfläche des runden plattenförmigen Flugkörpers wird dadurch Luft abgezogen, es entsteht ein Unterdruck, die Scheibe beginnt zu fliegen. Ihre Kreiselwirkung wiederum trägt zur Stabilität beim Flug bei.

Ein weiterer „Modellflieger der Nation“ ist der aus dem oberpinzgauischen Bramberg stammende 35jährige Kaufmann Josef Brennstainer mit seinem Hubschrauberprogramm. Der mehrfache Staatsmeister besitzt 15 dieser Minihelikopter mit einem Wert von je bis zu 25.000 S. Brennstainer wird gerne zu Großübungen von Feuerwehren geladen. Mit seinem Hubschrauber, den er faszinierend akrobatisch in der Luft zu bewegen vermag, fliegt



EIN ZWEISTRÄHLIGER
MODELL-JET

er eine Leine zu Feuerwehrlieuten auf Hochhäuser. Mittels der Leine werden schließlich Schläuche hochgezogen. Auf ähnliche Art werden auch Stromleitungen über Täler und Liftseile verlegt.

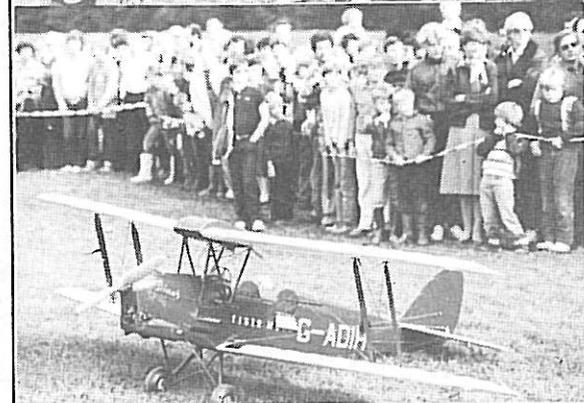
Höhepunkt der Modellflugtage waren ferner Siegfried Kern, Alfons Wagner, Axel Weinberger, Christian Gierbinger, Heinz Eisenschuh und Raimund Kemmder aus dem bayerischen Fürstentum mit ihrem Staffelflug, ausgeführt mit Modellphantoms F 4, das Vater-und-Sohn-Gespann Heinrich und Heinz-Dieter Sippel aus Duisburg mit ihren ersten funkgesteuerten Flugmodellen mit Düsenantrieb und Jo Koulten aus Holland, der eine zweistrahlige Shadow 2 steuerte.

Die Piloten wenden für den Bau eines Modells bis zu 300 Arbeitsstunden auf. Ihre Fernlenkanlagen verfügen bis zu 18 Kanälen, das bedeutet, ihre Flugkörper können ferngesteuert 18 verschiedene Funktionen übernehmen. Überrascht waren bei diesen Modellflugtagen der Raiffeisen-Bank und der Salzburger Nachrichten nicht nur die Zuschauer, auch die Piloten staunten. Angesichts des gigantischen Publikumsinteresses meinten sie: „Dieses Interesse grenzt ans Unfassbare!“

Peter Grasmann



Oben und unten: Gewohnte Bilder vom IGO ETRICH Modellflug-Zentrum. Interessiert betrachten die vielen Zuschauer das Modellfluggeschehen.



Atemberaubende Kunstflüge mit dem Hubschrauber zeigt STM Brennsteiner



Weltmeister Hanno Prettner einmal anders. Mit seinen lustigen und gekonnten Einlagen begeisterte er die jungen und alten Zuschauer.



LANDESMEISTERSCHAFTEN

Aus redaktionellen Gründen kommen wir leider erst jetzt dazu, von den restlichen LANDESMEISTERSCHAFTEN 1981 zu berichten, sofern uns solche Berichte zugegangen sind. Leider haben wir wegen der nur 2 monatigen Erscheinungsweise von p r o p noch keine andere Möglichkeit der Berichterstattung über die Landesmeisterschaften gefunden.

Wir bitten um Verständnis und bringen jetzt die letzten Landesmeisterschaftsberichte.

Redaktion



KÄRNTEN

Landesmeisterschaft in der
Klasse RC III

Wie in den vergangenen Jahren, so führte die Modellbaugruppe ÖMV-Klagenfurt auch heuer wieder die Landesmeisterschaft in der Klasse RC III auf dem Modellflugplatz St.Johann im Rosental durch.

Unter der bewährten Wettbewerbsleitung von Ing.Walter Dettelbacher stellten sich 11 Wettbewerber den Punkterichtern.

Nachdem der Landesmeister der Jahre 1978, 1979 und 1980, Manfred Dworak, sich nun gänzlich der Kunstflugklasse F3 A widmet, war man über den Ausgang der diesjährigen Landesmeisterschaft sehr gespannt. Es wurde, wie erwartet, ein ziemlich ausgeglichener Wettstreit.

Recht vielen Dank den Punkterichtern und Funktionären, sowie der Familie Fürthmaier, die seit vielen Jahren bei allen von der Modellfluggruppe Klagenfurt durchgeführten Wettbewerben immer hilfsbereit zur Verfügung steht.

Obmann W.Pernath

ÖMV

ÖSTERREICHISCHER
MODELLSPORTVERBAND



MODELLFLUGGRUPPE KLAGENFURT

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC III -----

11 Teilnehmer haben der Landesmeisterschaft teilgenommen.

1.und Landesmeister		
Alfred Trettenbrein		
MFC St.Paul	4534	Punkte
2.Erwin Wultsch		
ÖMV-Klagenfurt	4452	"
3.Gerald Zikuling		
MFC Kühnsdorf	4335	"
4.Otto Vallant		
MFC St.Paul	4281	"
5.Manfred Maliha		
MFC Kappel	4038	"
6.Martin Wunder		
MFC St.Paul	- 3704	"
		(Jugend)
7.Ing.Wolfgang Horr		
ÖMV-Klagenfurt	3502	"
8.Hermann Malhia		
MFC-Kappel	3430	"
9.Hoffelner Erich		
ASKÖ-Villach	2789	2



Die Punkterichter verfolgen das Wettbewerbsgeschehen



SALZBURG

LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F1 A

Salzburg ist das 5. Bundesland das eine Landesmeisterschaft in der Klasse F1 A durchgeführt hat. Vielleicht werden es 1982 wieder mehr sein, die diesem Beispiel folgen werden. Sicherlich hat die oftmalige Verschiebung die Teilnehmerzahl stark verringert, denn als wir am 24. Oktober in der Koppel eintrafen, lediglich 13 Teilnehmer. Der Schneesturm ließ keine Austragung zu. Erst am 14. November war es dann soweit, wir wollten endlich fliegen, doch in der Koppel wieder ähnliche Wetterlage. So war es nun notwendig geworden, unser altgewohntes Gelände in Anif aufzusuchen. Der herrschende Westwind war zuerst für das Ausfliegen einer Maximalzeit viel zu stark, denn die Platzgröße hätte bei weitem nicht ausgereicht. Eine Stunde später war es etwas besser geworden, doch gab es böse Fallwinde und Böen, die keine besseren Leistungen als 70-Sekunden-Flüge zuließen. Es wurden 2 Max geflogen, wobei ein Flug auf einem Baum endete, 2 Flüge waren über und einer knapp unter 2 Min. Vorherrschend waren Flüge um eine Minute, von denen 8 an der Zahl erzielt wurden. Meßner hatte gleich am Anfang großes Pech, sein Modell zerbrach gleich beim Hochstart, und er hatte kein Ersatzmodell mehr. Als im 4. Durchgang Harald Meusburger das 1. Max flog, glaubt jeder, die Partie sei nun gelaufen. Niemand rechnete damit, daß Reitterer gerade jenes Modell einsetzen würde, welches im 3. Durchgang nach einer Baumlandung stark beschädigt wurde. Das Ersatzmodell brachte im 4. Durchgang keine ermunternde Leistung und so entschloß er sich zur Reparatur. Dank Sekundenkleber konnte das Modell notdürftig zusammengeflickt werden. Da der Schneefall immer dichter wurde, verzichtete Reitterer auf einen Probestart und setzte alles auf eine Karte. Das Modell zog nach dem Ausklinken ruhige Kreise und flog im spärlichen Aufwind, kaum an Höhe verlierend. Die Zeitnehmer hatten Mühe den Flug bis zum Ende zu verfolgen. Das Modell landete nach 183 Sekunden nahe der Hauptstraße. Inzwischen kam Meusburger zurück und setzte sein neues Modell ein und flog - 85 Sekunden. 133 hätte er gebraucht um Reitterer noch abzufangen. Bei der Siegerehrung, bei der es schöne Plaketten und Pokale gab, sagte LSL Niederwimmer: Ein würdiger Freiflug-Fachreferent wurde Landesmeister des Jahres 1981 !".



Vorsicht Flugmodelle - dieses Bild spricht für sich !



Landessektionsleiter Niederwimmer verfolgt kritisch die Startvorbereitungen eines Wettbewerbers.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F1 A -----

1. und Landesmeister								
Ing. Ernst Reitterer	LSV-Salzburg	63	69	83	47	180	442	Sekunden
2. Harald Meusburger	detto	48	41	42	180	85	396	"
3. Josef Kreuzberger	LSV-St. Johann	92	88	47	56	68	351	"

7 Teilnehmer waren am Start.

oooooooooooooooooooooooooooo



STEIERMARK

Von der LANDESMEISTERSCHAFT in der
Klasse RC IV berichtet
Herbert Nestelbacher

Die Landesmeisterschaft wurde in Maria Buch ausgetragen.

Im Gegensatz zu früheren Jahren fand 1981 die Landesmeisterschaft erst anfangs August statt.

Der Wettbewerb zeichnete sich durch sehr warmes, anfangs windstillem, Wetter aus, ganz ideal für diesen Wettbewerb.

Es meldeten sich 15 Teilnehmer, die aus 5 steirischen Vereinen kamen.

Wie gewohnt setzten sich die beiden Könner Sekirnjak Senior und Junior gleich von Anfang an an die Spitze und konnten nicht mehr eingeholt werden. Es folgte Willi Stocker, der seinen Vorjahrsplatz wiederholen konnte.

Die meisten Piloten benutzten Motorsegler, die anderen kamen mittels Huckepack in die Höhe.

Der Wettbewerb konnte ohne Probleme abgewickelt werden. Sehr zu wünschen wäre im nächsten Jahr eine größere Teilnehmerzahl.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC IV -----

1. und Landesmeister					
Heinz Sekirnjak	UMFC-Graz	1329	1338	1303	2667 Punkte
2. Heinrich Sekirnjak	detto	1277	1270	1262	2547 "
3. Willi Stocker	Ob-Murtal	1251	984	580	2235 "

Am Start waren insgesamt 15 Wettbewerber.



Ein schon oft gesehenes Bild: Die Sieger v.L. 2.Sekirnjak Heinrich, 1.Sekirnjak Heinz und 3.Willi Stocker.

Die Teilnehmerparade. Noch schöner wäre es, wenn im nächsten Jahr noch mehr Teilnehmer am Start wären.

Ohne eigenen Bericht die Ergebnisse der LANDESMEISTERSCHAFT IN KLASSE F3 B

1. und Landesmeister			
Hannes Mayr	SMBC Graz-Andritz	10.030,3	Gesamtpunkte
2. Bernhard Pomberger	KSV-VEV Kapfenberg	9.736,9	"
3. Gerhard Firlinger	detto	9.200,8	"

An dem Wettbewerb haben insgesamt 17.Piloten teilgenommen und wurden gewertet.

Von der STEIRISCHEN FLUGSPORTUNION, Gruppe GNAS erhielten wir folgenden Bericht:

LANDESMEISTERSCHAFTEN IN DER KLASSE RC/MS ausgetragen in Dietersdorf/Gnasbach

Bei etwas wechselhaftem Wetter, aber ohne Regen, konnte die Landesmeisterschaft auf dem Modellflugplatz Dietersdorf /Gnasbach, ausgetragen werden.

Es gab keinerlei Probleme und 27 Wettbewerber stellten sich den Punkterichtern. Schon beim ersten Durchgang konnte sich Heinrich Sekirnjak auf den ersten Platz fliegen, den er überragend bis zum Wettbewerbsende beibehalten konnte und Landesmeister 1981 wurde. Er wurde bedrängt vom Mürzzuschlager Alfred Schuller und dem Hartberger Schörgenhuber. Heinz Sekirnjak enttäuschte diesmal. Der zu den Favoriten zählende Sekirnjak Junior landete bei allen drei Durchgängen eine "Außenlandung".

DIE ERGEBNISSE IN DER LANDESMEISTERSCHAFT DER KLASSE RC / MS -----

1. und Landesmeister			
Heinrich Sekirnjak	UMFC-Graz	3.186	Gesamtpunkte
2. Alfred Schuller	FMC Mürzzuschlag	3.077	"
3. Johann Schörgenhuber	USFC-Hartberg	3.048	"

22 Teilnehmer wurden gewertet.



Ebenfalls ohne Bericht müssen wir die Ergebnisse der LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC III bringen. Durchgeführt vom Union Modellflugklub Graz am 6. September.

1. und Landesmeister						
Andreas Stradner	UMFC Graz	2727	2783	1295	5510	Punkte
2. Harald Resch	detto	2186	2559	2683	5245	"
3. Michael Riesel	detto	2400	2517	2622	5139	"

Offiziell gewertet wurden in dieser Klasse 9 Wettbewerber.

Vom MFC-Leoben erhielten wir einen ausführlichen und bebilderten Bericht von der LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F4 C - Semiscale



Startvorbereitung von Peter Sinabell vom MFC-Leoben. Seine Maschine Siemens-Schuckert E 1

Am Sonntag, dem 14. Juni 1981 fand am Modellflugplatz des MFC-Leoben die diesjährige Landesmeisterschaft der Klasse F4 C statt. In der Standardklasse starteten 7 und in der offenen Klasse 10 Teilnehmer.

Um 9,30 Uhr begann bei herrlichem Wetter die Baubewertung, etwa um 11,00 Uhr startete der erste Teilnehmer zum ersten Flugdurchgang. Dieser konnte bei besten äußeren Bedingungen durchgeführt werden. Um 14,00 Uhr begann der 2. Durchgang, der durch leichten Wind etwas beeinträchtigt wurde.

In der Standardklasse kämpften 4 Oldtimer (Eigenkonstruktionen) gegen 3 "moderne" Flugzeuge (Fertigbaukästen).

Die Fokker D VII des vorjährigen Landesmeisters Bernhard Klausner vom MFC-Leoben belegte mit 1000 Punkten Platz 1 vor zwei F 16 (905 beziehungsweise 829 Punkten).

In den Flugdurchgängen setzte sich Gerd Schweighofer vom UMFC-Graz mit seiner großen F 16 und zwei optimalen Flügen an die Spitze, knapp gefolgt von Heinz Sekirnjak mit der Sportavia (999 Punkte) und Heinrich Sekirnjak, der die Rumpler DR 7 flog und 979 Punkte erreichte.

In der Endabrechnung lag Gerd Schweighofer eindeutig an der Spitze (1905 Punkte), gefolgt von Ostv. Werner Macherndl (1750 Punkte). Mit jeweils nur 3 Punkten Rückstand belegten Bernhard Klausner



Gerd Schweighofer wurde Landesmeister mit seiner großen f 16.

(1747 Punkte) und Peter Sinabell (1744 Punkte), beide vom MFC-Leoben, die Plätze 3 und 4.

In der offenen Klasse waren 10 (!) Teilnehmer am Start, wobei die Baukastenmodelle in der Überzahl waren. Die Baubewertung gewann Hermann Michelic mit der SAAB 105 OE, die schon von verschiedenen Veranstaltungen her bekannt ist.

Den ersten Flugdurchgang entschied Heinrich Sekirnjak (Laser 200) für sich, im 2. Durchgang siegte Werner Pitter (Me 323' Gigant). Zum Schluß lag dann Werner Pitter wieder vor Heinrich und Heinz Sekirnjak.

Durch die tatkräftige Mithilfe einiger Vereinsmitglieder - Wettbewerbsleiter, Rechenzentrum, Platzsprecher und Buffet - lief der Wettbewerb reibungslos ab. Die Standardklasse blieb völlig bruchfrei, in der offenen Klasse gingen 2 Modelle zu Bruch.



In der offenen Klasse siegte Werner Pitter mit seiner Me 323 Gigant.



NIEDERÖSTERREICH

In Niederösterreich wurden sehr viele Landesmeisterschaften geflogen.

Es berichten der Reihe nach die einzelnen Veranstalter.

LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC IV - es berichtet Heinz Zwettler

Die Landesmeisterschaft wurde am 17. Mai auf dem Modellflugplatz "Silbergrube" in Statzendorf-Kufern durchgeführt.

Mit 11 Startern gab es ein überraschend kleines Teilnehmerfeld. War das eine gewisse Angst vor den Großseglern? Diese wäre zumindest heuer unbegründet gewesen, denn die Übermacht der Großsegler blieb aus, auch 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. Durchganges 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:

1. und Landesmeister	MFC Achau	961	787	---	1748	Punkte
2. Josef Stoiber	HSV Bg. Kr. stein	810	898	527	1708	"
3. Karl Leeb	BSV Voith	---	810	835	1645	"

Von der LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC-HANG berichtet Ing. Josef Bonner

Die Landesmeisterschaft stand heuer im Zeichen der Qualifikation für die Staatsmeisterschaft. Dementsprechend hoch war daher auch die Anzahl der Starter.

Der 1. Durchgang wurde bei mäßigem Wind durchgeführt. Leider konnte nur ein geringer Teil der Starter einen gültigen Flug verbuchen.

In der Pause vor dem 2. Durchgang wird bei einer Abstimmung unter den Piloten zu Gunsten einer Weiterführung des F3 F-Programms entschieden. Ein anschließend niedergehender Regenschauer veranlaßt einerseits die Wettbewerbsleitung, den Wettbewerb zu unterbrechen, einerseits einige Piloten, die Heimreise anzutreten.

Nach Ende des Regens kann jedoch mit den übriggebliebenen Teilnehmern ein gültiger 2. und 3. Durchgang geflogen werden.

Trotz aller Schwierigkeiten bezüglich des Wetters konnte jedoch die Landesmeisterschaft als Basis für eine Qualifikation zur Staatsmeisterschaft herangezogen werden.

Die auf den Plätzen 1 - 8 platzierten Piloten sagten ihre Teilnahme an der Staatsmeisterschaft zu.

Die Ergebnisse:

1. und Landesmeister						
Thomas Meissl	Einzelmitglied	788	999	945	1944	Punkte
2. Martin Jursa	Einzelmitglied	881	890	1000	1890	"
3. Curt Weller	MBC Vogelweide	502	960	905	1865	"

Es wurden 26 Wettbewerber offiziell gewertet.

Die LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC/MS wurde auf dem Modellflugplatz des BSV-Voith St. Pölten in Ochsenburg durchgeführt.

Am 13./14. Juni stellten sich bei teilweise sehr unterschiedlichen Wetterbedingungen 18 Teilnehmer den Punkterichtern und sorgten für einen spannenden Wettbewerb.

Franz Wencel - MBC-Enzesfeld - auch heuer wieder nach dem ersten Wertungstag führend, wurde im 3. Durchgang von seinem Clubkollegen Peter Wurm abgefangen.

Franz Hruby aus Böheimkirchen und Karl Heinz Leeb vom Veranstalterclub belegten mit ausgezeichneten 3 Flügen die Plätze 2 und 3. Auf allgemeinen Wunsch wurde eine Mannschaftswertung durchgeführt. Diese ging an den BSV-Voith-St. Pölten. Die Plätze 2 und 3 erflogen sich der MBC-Enzesfeld, gefolgt vom MBC-Erlaufthal.

Dieser von der Sektion Modellflug des BSV-Voith-St. Pölten durchgeführter Wettbewerb fand sowohl bei den Teilnehmern und dem zahlreich erschienenen Publikum - darunter Vertreter des Stadt- und Gemeinderates großes Interesse.

Mit einer kleinen Aufmerksamkeit sowie wohlwollend - ironischen Worten zum "Vaterstag" wurden die Teilnehmer und Funktionäre von unseren Modellflug Stewardessen überrascht.

Die Siegerehrung übernahm LSL Dir. Felix Schobel.

Mit der Überreichung der Urkunden sowie der gesponserten Pokale klang der Wettbewerb aus.

Hiezu möchten wir feststellen, daß neben den Initiativen des durchführenden Vereines, die finanziellen und materiellen Unterstützungen von öffentlichen Körperschaften und Firmen, wesentlich zum Gelingen einer Veranstaltung beitragen.

Bei dem von den Wettbewerbern eingesetzten Flug- und Motorenmaterial ist eine Standardisierung eingetreten, wie etwa gleiche Abmessungen, Streckungen und Flächenbelastungen.

Das Motorenmaterial ist komplett "homogen" geworden und wird vom Produkt eines heimischen Motorenherstellers beherrscht. Lediglich wenigen Piloten gelingt es noch, einige Umdrehungen dem Motor mehr herauszuspeeden.

Es scheint, daß der Großteil der Wettbewerber heute ein Flugmaterial zur Hand hat, mit dem es gelingt, das Optimum aus den bestehenden Wettbewerbsregeln herauszuholen. Alle Teilnehmer dieser Landesmeisterschaft erreichten einen Leistungskoeffizienten von 72% - und das bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 7-12 m/s.

Die Ergebnisse:

1. und Landesmeister						
Peter Wurm	MBC-Enzesfeld	1561	889	1559	3120	Punkte
2. Franz Hruby	Böheimkirchen	1518	1008	1452	2970	"
3. Karl-Heinz Leeb	BSV-Voith	1477	1406	1491	2968	"

Vom MFC-Wiener Neustadt erhielten wir folgenden Bericht über die LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F3 B, durchgeführt am 20./21.Juni.

F3 B ist eine der jüngsten Modellflugklassen, in denen Wettbewerbe geflogen werden- und nach wenigen Jahren bereits eine der beliebtesten.

Was sind das eigentlich für Modelle, die beim Leistungsfieger so gut ankommen, was müssen sie können ?

Drei Aufgaben sind zu fliegen:

Geschwindigkeitsflug: von der Abfluglinie zur Wendemarke und zurück wird die Zeit gemessen (einschließlich der 180° Wende):

Speedbomben mit hoher Flächenbelastung haben die Nase vorne;

Streckenflug: Aus gegebener Höhe sind in einer Rahmenzeit möglichst viele Hin- und Rückflüge auf der gleichen Meßstrecke wie bei "Geschwindigkeit" zurückzulegen: Klarer Fall für Supergleiter mit hoher Gleitzahl;

Zeitfliegen: 6 Minuten mit anschließender Ziellandung sind gefordert, am besten mit einem leichten Modell mit geringer Sinkgeschwindigkeit zu holen.

Der Clou in F3 B: Alle drei Aufgaben müssen mit dem gleichen Modell geflogen werden, nur Ballastzugabe zur Erzielung höherer Flächenbelastung ist erlaubt.

Da heißt es, völlig gegensätzliche Forderungen an das Modell unter einen Hut zu bringen, ein möglichst erfolgreicher Kompromiß ist das Ziel. Daneben muß man ausgezeichnet steuern können, taktisch richtig agieren, gute Wetterkenntnisse und zuverlässige Helfer haben.

Also eine hochinteressante, anspruchsvolle Kategorie: kein Wunder, daß sie so große Faszination auf die Modellflieger ausübt.

Zur Landesmeisterschaft: Gezählte 26 Teilnehmer begannen am Samstag bei kaltem aber zunächst trockenem Wetter mit dem ersten Durchgang, an dessen Ende eine kleine Sensation "stand": Matuschka führte dank einer guten Speedzeit von 11,4 Sekunden vor Hoffmann.

Der zweite Durchgang - durch einen Regenguß unterbrochen - sah spannende Positionskämpfe und auch etwas Thermiklotterie beim Strecken- und Zeitfliegen. Am Samstag Abend führte Hoffmann überlegen vor Matuschka und Fiel.

Die Entscheidung kam erst gegen Ende des dritten Durchgangs am Sonntag. Das Wetter war nun wärmer, ausgeprägte Thermik wechselte mit ebensolchen Abwinden ab und sorgte für viel Spannung. Jetzt war es nur allzu leicht, einen verhängnisvollen Fehler zu begehen: Ein solcher unterlief Hoffmann, der beim Speedflug über die Sicherheitslinie flog, dafür eine Null kassierte und trotz sonst hervorragender Leistungen auf Platz 4 zurückfiel. Auch Matuschka konnte seine Chance nicht wahren, als er beim Zeitflug einem Absauffer nicht auswich und magere 365 Punkte heimflog. Zum Schluß setzte sich mit klugem taktischem Einsatz, einem guten Modell und viel

Routine Walter Fiel durch - mit beim österreichischen WM-Team 1981 und "alter Hase" in F3 B. Auf den Plätzen Doppler und Matuschka, ebenso wie Fiel Mitglieder des "Hausherrenvereins" MFC Wiener Neustadt.

Große Fortschritte in der taktischen Beherrschung des Wettbewerbes durch viele Teilnehmer brachten es mit sich, daß die für einen Durchgang verfügbare Zeit oft voll genutzt wurde, sodaß der Wettbewerb nur dank straffer Organisation durch den ausrichtenden Klub MFC-Wiener Neustadt in der festgesetzten Zeit über die Runden gebracht werden konnte.

Technik ? Das Spitzentrio Flog Masopusts "Whisper" - ein schöner Erfolg für den Konstrukteur und Hersteller und Beweis dafür, daß sein Konzept der stetigen Verbesserung einer bewährten Konstruktion richtig ist. Besondere technische Raffinessen sind uns ansonsten nicht aufgefallen, die Beherrschung der Modelle und die taktische Einstellung der Teilnehmer hat jedoch deutliche Fortschritte gemacht.

Die Ergebnisse:

1. und Landesmeister				
Walter Fiel	MFC-Wiener Neustadt	7.973	Gesamtpunkte	
2. Günther Doppler	detto	7.849	"	
3. Willi Matuschka	detto	7.672	"	

Franz Bittner schreibt uns über die LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC III, durchgeführt auf dem Modellflugplatz Waidhofen a.d. Thaya.

Bei Sonnenschein und etwas Wind traten 15 Teilnehmer den Kampf um den Sieg an. Nach dem ersten Durchgang richtete der Landessektionsleiter, Oberschulrat Dir. Felix Schobel begrüßende Worte an die Wettbewerbsteilnehmer, Funktionäre und Zuschauer. Die Wettbewerbsleitung lag in den Händen von Dir.Gerold Hörman. Der jüngste Teilnehmer war mit 14 Jahren Andreas Greulberger vom UMBC Waidhofen. Pokale und Warenpreise, gespendet von der Raiffeisenkasse Waidhofen/Th., Sparkasse Waidhofen, COOP Markt und UMBC Waidhofen, wurden vom Vizebürgermeister der Stadt, Oberschulrat Dir. Maier bei der Siegerehrung überreicht.

Die Ergebnisse:

1. und Landesmeister						
Wolfgang Lemmerhofer	UMBC Waidhofen	2670	2611	2666	5336 Punkte	
2. Peter Ortner	FMC Amstetten	2515	2669	2450	5184 "	
3. Josef Stoiber	HSV Burg Kreuzen.	2439	2320	2662	5101 "	

Von der LANDESMEISTERSCHAFT IN DER HANGFLUGKLASSE F1 E berichtet LSL Schobel

Die am Sonntag, dem 13.September bei St.Leonard am Forst unter der Leitung von Ing.Anton Dietrich durchgeführten Landesmeisterschaften in der Klasse F1 E waren in einer mehrfachen Hinsicht eine Prämie:

Zum ersten weilte während der gesamten Landesmeisterschaft und bis zum Ende der Siegerehrung Dipl.Ing Grabner, stellvertretender Leiter der Sportabteilung der Niederösterreichischen Landesregierung bei den Modellfliegern, zum zweiten fanden diese Landesmeisterschaften auf einem vollkommen neuen Fluggelände statt, das allerdings nur bei westlichen Winden befliegen werden kann und drittens feierte zum ersten Male seit Bestehen des Aero-Clubs eine junge Frau über die Männerwelt einen klaren Sieg (*Wo ist ein Foto von ihr ? Red.*). Die knapp 21 Jahre junge Verena Greimmel wurde nach recht spannenden "Kämpfen" die Landesmeisterschaften waren bis nach dem 4.Durchgang für mindesten 4 Teilnehmer noch offen - nach einem relativ schwachen 5.Durchgang (55 Punkte) fast sensationell Landesmeister 1981. Ihr gelang es damit, die gesamte Nationalmannschaft zu schlagen.

Der Wettbewerb begann bei fast Windstille und war ab dem zweiten Durchgang bei mittleren bis starken Westwinden teils ziemlich böig. Geländemäßig ist der Hang nicht einfach zu erfliegen, jedoch nicht übermäßig anstrengend, da er nicht sehr hoch ist. Der einzige Nachteil scheint zu sein, daß in der Nähe kein Ausweichgelände zu finden ist.

Die Ergebnisse:

1. und Landesmeister								
Verena Greimel	ÖMV-ESV St.Pölten	104	043	292	185	055	679	Punkte
2. Karl Lintner	UMSC-Kolibri	136	120	155	189	029	629	"
3. Karl Almesberger	detto	110	063	268	091	061	613	"

Es wurden offiziell 13 Teilnehmer gewertet.



OBERÖSTERREICH

Oberösterreich ist das einzige Bundesland, in dem in allen Kategorien Landesmeisterschaften durchgeführt wurden.

Bis auf die Freiflugklasse F1 A wurden aber auch hier keine näheren Berichte darüber an prop weitergegeben. Wir können daher auch hier nur die ersten Drei einer Klasse vorstellen.

10 Teilnehmer trafen sich in Enns zur LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC III

1. und Landesmeister						
Heinz Kronlachner	UMFC Meggenhofen	2559	2526	2642	5201	Punkte
2. Josef Ortner	Schärd.Flieger U.	2490	2572	2586	5185	"
3. Franz Auinger	UMFC Meggenhofen	2335	2135	2234	4569	"

Am 27./28. Juni wurde in Schärding-Ranseredt die LANDESMEISTERSCHAFT F3 A ausgetragen und brachte folgende Ergebnisse: 8 Teilnehmer

1. und Landesmeister						
Konrad Weixelbaumer	Schärddinger Fl.Union	912	968	910	1880	Punkte
2. Heinz Kronlachner	UMFC Meggenhofen	942	890	888	1832	"
3. Josef Rauchenecker	Schärddinger Fl.Union	876	882	871	1758	"

Nur 5 Teilnehmer nahmen in der Klasse RC/MS an der LANDESMEISTERSCHAFT teil. Ausgetragen wurde sie am 4.Juli auf dem Modellflugplatz in Meggenhofen.

1. und Landesmeister						
Günter Späth	Schärd.Flieger Union	738	383	811	1549	Punkte
2. Karl Späth	detto	760	746	496	1506	"
3. Karl Auinger	UMFC Eberstanzell	517	683	775	1458	"

Am 11.Juli fand die LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC IV statt. Austragungsort Zell am Pettenfirst.

Bei diesem Wettbewerb wurden insgesamt 18 Wettbewerber klassiert.

1. und Landesmeister						
Günter Späth	Schärd.Flieger Union	796	985	976	1961	Punkte

2. Rudolf Freudenthaler	UMFC Freistadt	898	741	1036	1934 Punkte
3. Hans Kolm	SV-Eternit	932	679	972	1895 "

Als einziges Bundesland führte Oberösterreich eine eigene LANDESMEISTERSCHAFT F2 B, Fesselflug Kunstflug durch. Um die Landesmeisterschaft, an der nur 4 Oberösterreicher teilnahmen aufzuwerten, wurde eine Gästeklasse installiert, an der 6 Fesselflieger teilnahmen:

1. und Landesmeister					
Rudolf Trogbacher	UMFC Neuhofen	2834	3072	3031	6103 Punkte
2. Erhard Weinmann	SMBC Eferding	2966	3029	2479	5995 "
3. Franz Ecker	BMFC Mühlparzer	2076	1680	2444	4520 "
4. Heinrich Hofmann	MFC Linz	332	----	----	332 "

Gästeklasse:

1. Franz Wenczel	MBC Enzesfeld	2972	2935	3129	6108 Punkte
2. Harald Pokorny	ÖMV-Wien, Schulgemeind.	3015	2754	2996	6011 "
2. Walter Reinisch	Akaflieg Graz	2960	3030	2451	5990 "

Mit insgesamt 15 Wettbewerbern recht gut besucht, fand am 26. September 1981 auf dem Flugplatz des ASKÖ-Ikarus-Enns das

6. O.Ö. MODELLHUBSCHRAUBERFLIEGEN

statt, mit internationaler Beteiligung.

Erwartungsgemäß setzte sich von allen Anfang an der österr. Staatsmeister, Josef Brennsteiner, Salzburg, an die Spitze.

Die Ergebnisse:

1. Josef Brennsteiner	MFC Wildkogelfalken	1073 Punkte
2. Thomas Kopp	MHC München	1041 "
3. Adolf Heintl	MBC Freilassing	1035 "
4. Wolfgang Janicek	Ikarus Enns	1032 "
5. Heinz Kumbofer	ÖMV Wien-Kagran	1022 "

Von den LANDESMEISTERSCHAFTEN IN DER KLASSE F1 A - Freiflug-Segler berichtet LSL Erwin Mühlparzer:



Der Wettbewerb wurde am 3. Oktober auf dem RC-Modellflugplatz Schärding-Ranseredt durchgeführt.

Nach dem leidigen Flugplatzproblem in dieser Klasse in Oberösterreich, das schon jahrelang andauert, hat sich die Schärding-Flieger-Union bereit erklärt, diesen Wettbewerb durchzuführen. Wenn es auch besser Platzverhältnisse geben kann, so konnte doch mit einer Schnurlänge von 50 m geflogen werden.

Leider ist die Teilnehmerzahl von 14 im Vorjahr auf 8 zurück-



Der LKW wird als Aussichtsturm benützt, um ein im Maisfeld gelandete s Modell zu finden.

gegangen. In der Kategorie vermissen wir auch einen Landes-Fachreferenten. In den anderen Kategorien gibt es soetwas schon lange.

Die 8 Teilnehmer konnten daher ohne Hast ihre Flüge durchführen, es war genug Zeit vorhanden.

Die Thermik war um diese Zeit nicht mehr so dicht zu finden und auch der bei der letzten Freiflug - WM am besten abschneidende Dipl.Ing.Kamp, konnte "nur" 4 Max fliegen.

Ein Ereignis am Rande hat die Teilnehmer Hofstadler und Rund bewegt, nach dem 4.Durchgang aufzuhören: Der Bruder von Hofstadler, Vereinsobmann des UMFC Neuhofen, Walter Hofstadler, hatte beim Verfolgen eines Modells einen Autounfall. In einer Kurve hat es ihn mit seinem neuen Auto überschlagen. Glücklicher Weise gab es keinen Personenschaden, dafür war großer Sachschaden zu beklagen.

Der Wettbewerbsleiter, Alois Rauchenwald, bemerkte, daß das der erste Freiflugwettbewerb auf diesem RC-Platz wäre. Allerdings hat er die ganze Zeit etwas vermißt, nämlich den üblichen Lärm - pardon- das übliche Geräusch, welches sonst immer auf diesem Platz vorherrsche.

1. und Landesmeister									
Helmut Fuss	UMFC Neuhofen	180	165	177	180	50	180	95	1027 Sek.
2. Wilhelm Kamp	Schärd.Fl.U.	180	147	180	180	180	40	88	995 "
3. Erwin Mühlparzer sen.	MBC Mühlparzer	128	82	180	76	105	67	97	735 "



WIEN

Aus Wien werden uns die Ergebnisse von 3 Landesmeisterschaften gemeldet:

LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F3 A, ausgetragen auf dem Modellflugplatz des MBC-Vienna in Tattendorf am 20.September 1981.

1. und Landesmeister					
Erwin Filgas, Jun.	MFC Austria	850	935	973	1908 Punkte
2. Oswald Wachtler	MFC Vienna	---	589	693	1282 "
3. Hans Glatz	ÖMV-Wien, Fünfh.	507	441	499	1006 "
4. Walter Meindl	MFC Vienna	460	471	---	931 "
5. F.Zier, ausgefallen.					

Am gleichen Flugplatz wurde am 19./20.September die LANDESMEISTERSCHAFT in Kl.RC III ausgetragen.

1. und Landesmeister					
Oswald Wachtler	MFC Vienna	2418	2510	2258	4928 Punkte
2. Hans Glatz	ÖMV-Wien, Fünfh.	2046	1621	2124	4170 "
3. Peter Kamhuber	MFC Vienna	1741	730	2162	3907 "

7 Wettbewerber wurden gewertet.

Mit einer Teilnehmerzahl von 7 Wettbewerbern wurde am 4. Oktober 1981 die
LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC/MS ausgetragen.

1. und Landesmeister					
Johann Baumgartl	FMBC Austria	1188	1504	1511	3015 Punkte
2. Alfred Sladek	detto	1349	991	1349	2698 "
3. Herbert Chmelik	ÖMV-Wien-Kagran	1300	---	1183	2483 "



BURGENLAND

Aus unserem östlichsten Bundesland werden
uns 2 Landesmeisterschaften gemeldet:

LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC IV - ausgetragen
am 31. Mai auf dem Modellflugplatz Oberpullendorf.

1. und Landesmeister					
Franz Mallits	1. MMFC Oberpullendorf	742	868	922	1790 Punkte
2. Wolfgang Schrödl	1. MBC Oberwart	453	850	805	1655 "
3. Franz Pentek	1. MBC Oberwart	759	715	700	1474 "

Gewertet wurden insgesamt 11 Teilnehmer.

Am 27. September 1981 wurden auf dem Fluggelände des MFC "Seeadler" Neusiedel/See
die LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC III durchgeführt.

An der Veranstaltung haben 6 Wettbewerber teilgenommen.

Die Ergebnisse:

1. und Landesmeister					
Anton Horvath	FMC Seeadler Neusiedl/See	2382	2319	2482	4864 Punkte
2. Jürgen Gstettner	detto	2116	2237	2360	4597 "
3. Peter Meindl	detto	2056	2145	2422	4567 "

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

DEUTSCHLAND GEHT MIT GUTEM BEISPIEL VORAN !

WIE MAN ES MACHEN KÖNNTE,

IST AUF DEN NÄCHSTEN SEITEN ZU LESEN !

FlugbetriebModellflug

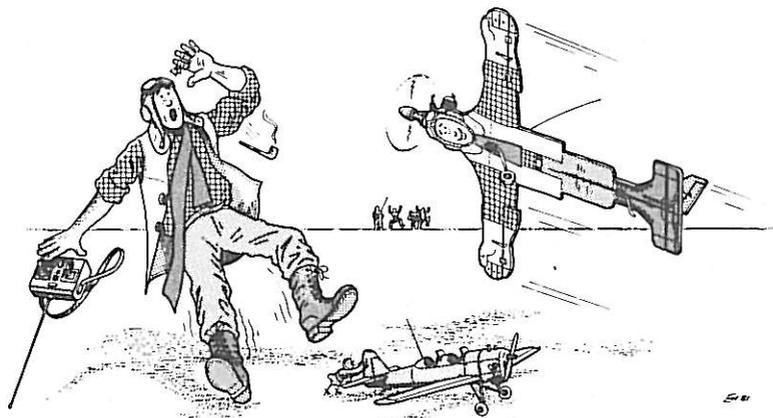
Ferngesteuerte Flugmodelle

Braunschweig, den 15. 8. 1981
LBA III 3 - 985.1/81

Als sinnvolle Freizeitbeschäftigung erfreut sich der Modellflugsport einer zunehmenden Beliebtheit bei Jugendlichen und Erwachsenen.

Es gibt viele Möglichkeiten, die Modelle zu bauen und zu betreiben. Aus dem Betrieb entstehen aber Risiken sowohl für Betreiber als auch für Nichtbeteiligte. Die Modelle sollten deshalb mit großer Sorgfalt und Umsicht gefertigt und geflogen werden.

Um Ihnen die Durchführung eines sicheren Modellfluges zu ermöglichen, wurde diese fsm in Zusammenarbeit mit den Organisationen des Modellflugsports erstellt.



I. Materialauswahl

Es wird empfohlen, nur einwandfreies Material aus dem Fachhandel zu verwenden.

Beachten Sie die Gebrauchs- und Verarbeitungsanweisungen, die den vielen Materialien beigelegt sind, insbesondere für Klebstoffe, Kunststoffteile, Farben, Lösungsmittel und Treibstoffe. Auch für den Erwerb von Zubehör und Ausrüstungsteilen gilt sinngemäß das vorher Gesagte.

Um Mißerfolge mit den Flugmodellen zu vermeiden, sollten Anfänger und wenig geübte Modellflieger mit einfach zu bauenden und zu fliegenden Modellen beginnen, am besten aus einem der zahlreichen Baukästen, die am Markt angeboten werden. Die den Kästen beigelegten ausführlichen Bau- und Betriebsanweisungen sind zu beachten, wenn Sie später Freude am Modellflug haben wollen.

Ein Hochleistungs-Kunstflugmodell z. B. mit einem starken Motor gehört nicht in die Hand eines Anfängers.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß die Aufstiegs Erlaubnis von Modellen an bestimmte Gewichtsgrenzen gebunden ist. Da für Modelle mit höherem Gewicht Einschränkungen bestehen, wird empfohlen, schon vor Baubeginn die einschlägigen Bestimmungen zu beachten.

Warum nicht zunächst Segelflugmodelle bauen und fliegen lassen? Im weiteren Verlauf der modellfliegerischen Tätigkeit können dann auch Flugmodelle mit elektrischem Antrieb oder mit Verbrennungsmotor gebaut und geflogen werden. Während der Elektroflug ohne besondere Risiken möglich ist, sollte bei der Beschaffung von Verbrennungsmotoren folgendes dringend beachtet werden:

1. Der Hubraum der Motoren und die Luftschraube müssen dem Modell angepaßt sein. Die Gebrauchshinweise der Hersteller sind zu beachten.
2. Metalluftschrauben sind grundsätzlich nicht erlaubt. Um die erheblichen Verletzungsmöglichkeiten beim Anlassen zu vermeiden, wird empfohlen, sich für die Anschaffung einer Anlaßvorrichtung (z. B. elektrische) zu entscheiden.

3. Um spätere Einschränkungen des Flugbetriebes wegen der Lärmbelastung durch den Modellmotor zu vermeiden, sind unbedingt entsprechende Schalldämpfer neuester Konstruktion zu beschaffen und zu verwenden.

4. Beim Kauf ist darauf zu achten, daß die Bedienelemente leicht zugänglich sind (Propeller!).

5. Die Einbau- und Einlaufvorschriften des Herstellers sind genauestens einzuhalten.

Für den Ankauf von Fernsteueranlagen muß man wissen, daß von der Deutschen Bundespost Bestimmungen für den Betrieb von Funkanlagen erlassen wurden, an die sich der Modellflieger strikt zu halten hat.

Danach ist der 35 MHz-Bereich ausschließlich für den Modellflugsport reserviert, weshalb man sich möglichst für diesen Bereich entscheiden sollte:

- a) aus sicherheitstechnischen Gründen,
- b) um durch die Nutzungsanzeige zum Erhalt dieses Frequenzbereiches für den Modellflug beizutragen.

Zur Kennzeichnung zugelassener Geräte hat das Fernmeldetechnische Zentralamt Darmstadt FTZ-Prüfnummern herausgegeben. Die im Handel erhältlichen Fernsteueranlagen im 35 MHz-Bereich tragen darüber hinaus die Kennbuchstaben FM (Frequenz-Modulation).

Vor Inbetriebnahme der Fernsteueranlagen mit 35 MHz muß beim zuständigen Fernmeldeamt die Genehmigung durch die Deutsche Bundespost beantragt werden.

II. Flugbetrieb

Alte Hasen wissen, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um einen sicheren Modellflugsport zu gewährleisten. Dem Anfänger raten wir deshalb dringend, sich vor Beginn des Flugbetriebes an erfahrene Modellflieger zu wenden oder noch besser, sich einem Modellflugsport treibenden Verein anzuschließen. Darüber hinaus empfehlen wir, die folgenden Hinweise und Richtlinien zu beachten:

Da auch der Modellflugbetrieb mit einem gewissen Risiko verbunden ist, sollte auf jeden Fall eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Jeder Verein und jede Versicherungsgesellschaft erteilt Auskunft über die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtdeckung.

Flugmodelle dürfen nicht ohne weiteres an jedem beliebigen Ort geflogen werden. Vorab ist in jedem Falle zur Aufnahme des Modellflugbetriebes die Einwilligung des Grundstückseigentümers oder eines sonst Berechtigten (Pächter oder Gemeinde) erforderlich, soweit es sich nicht um ein schon zugelassenes Modellfluggelände handelt. Wie überall, ist auch auf diesem Gelände Flugbetrieb nur zwischen Sonnenaufgang und -untergang erlaubt. Es ist möglich, daß auch auf zugelassenen Geländen weitergehende zeitliche Einschränkungen für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren bestehen (z. B. Mittagsruhe von 13.00 bis 15.00 Uhr).

Sollte die Absicht bestehen, auf Luftfahrtgeländen der „Großluftfahrt“ ein Flugmodell zu starten, ist vorher eine Erlaubnis bei der zuständigen Luftaufsichtsstelle (Flugleitung) einzuholen.

Das gleiche gilt für Modellflugplätze, wo in der Regel ein Flugbetriebsleiter für Sicherheit und Ordnung sorgt. Er gibt Auskunft über die Art der Kennzeichnungspflicht der Sender und erteilt die Starterlaubnis. Darüber hinaus hält er die geforderten Sicherheits- und Hilfsgeräte (Feuerlöscher, Sanitätskasten u.ä.) bereit und erteilt Anweisungen zum Schutz von anwesenden Personen.

Grundsätzlich gilt jedoch, daß jeder Modellflieger für die sichere Durchführung seines Fluges selbst verantwortlich ist. Er muß daher die Flugbetriebsordnung kennen und sich danach richten. Er hat die Anweisungen des Flugbetriebsleiters zu befolgen sowie auf die Ratschläge erfahrener Modellflieger zu hören. Er darf seinen Sender nicht einschalten, ohne sich überzeugt zu haben, daß nicht schon ein anderer Modellflieger auf „seinem“ Kanal fliegt. Er sollte sich in dieser Beziehung mit den Verantwortlichen absprechen.

Werden die von Ihnen benutzten Frequenzen durch fremde, unbekannte Einflüsse gestört, ist der Modellflugbetrieb für die Dauer der Störung einzustellen. Notfalls ist das zuständige Fernmeldeamt zu benachrichtigen, mit der Bitte, eine Überprüfung zu veranlassen.

(Daß vor jedem Start eine Funktionskontrolle von Modell und Anlage durchzuführen ist, muß eine Selbstverständlichkeit sein.)

Die nächste Frage ist, ob die Wetterlage einen sicheren Flug ermöglicht. Es ist ein Zeichen von Umsicht, wenn man

- bei zu starkem Wind
- kurz vor einem Schauer (Gewitter, Sturmböen) oder
- bei schlechter Sicht

sein Modell nicht in Betrieb nimmt.

Sollte sich ein bemanntes Luftfahrzeug dem Gelände nähern, so ist diesem in ausreichendem Abstand auszuweichen, ein Umfliegen von Ballonen ist zu unterlassen! Ebenso ist das Überfliegen von Menschenansammlungen oder das Anfliegen von Menschen, Tieren und Fahrzeugen unzulässig.

Auf dem für Start und Landung vorgesehenen Geländeabschnitt dürfen sich nur Personen aufhalten, die unmittelbar mit dem augenblicklichen Flugbetrieb zu tun haben. Falls mehrere Modellflieger auf freiem Gelände gleichzeitig Modellflugsport betreiben, sollte sich eine geeignete Person für die Koordinierung des Betriebes zur Verfügung stellen.

III. Allgemeine Hinweise

Flugmodelle mit mehr als 5 kg Startgewicht, Flugmodelle gleich welchen Gewichts, die in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von einem Flugplatz betrieben werden sollen, sowie Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren gleich welchen Gewichts, die weniger als 1,5 km von geschlossenen Wohngebieten entfernt betrieben werden, bedürfen der Aufstiegs-erlaubnis, die mit Auflagen verbunden und befristet werden kann.

Wollen Gruppen oder Modellflugsport treibende Vereine ein Gelände für ihre Zwecke auf längere Dauer einrichten, empfiehlt es sich, bei der jeweiligen Bezirksregierung ein Genehmigungsverfahren zur Zulassung eines Modellflugplatzes zu beantragen.

Dazu sind mindestens folgende Unterlagen erforderlich:

1. Name und Wohnsitz des Antragstellers (bei natürlichen Personen die Staatsangehörigkeit)
2. Angaben über die örtlichen, baulichen Verhältnisse des Geländes
3. Beschreibung der geplanten Anlagen und Betriebs-einrichtungen
4. Übersichtsplan 1:25.000 für den Umkreis von 2 km um den Modellflugplatz-Bezugspunkt
5. Ein Lageplan des Modellflugplatzes 1:5.000 mit Eintragung der Start- und Landefläche, der baulichen Anlagen, der für den Flugbetrieb benutzbaren Sektoren sowie der etwa vorhandenen Luftfahrthindernisse
6. Gutachten eines Modellflugsachverständigen
7. Angaben über Art, Zweck und Umfang des Flugbetriebes sowie der Betriebszeiten

8. Zustimmungserklärung des Grundstückeigentümers

Wenn Sie alle diese Regeln und Hinweise beachten, dann wird Ihnen der Modellflugsport sehr viel Freude bereiten.

Wir wünschen Ihnen einen erfolgreichen Start.

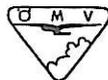
Falls Sie weitere Fragen haben, wenden Sie sich bitte an einen der unten angeführten Verbände, die Ihnen gern bei Ihren Bemühungen behilflich sein werden.

Deutscher Aero Club e.V.
Sportfachgruppe Modellflug
Postfach 710123
Lyoner Str. 16
6000 Frankfurt/M. 71
Tel.: 0611/666731

Deutscher Modellflieger
Verband e.V.
Heilsbachstr. 22
5300 Bonn 1
Tel.: 0228/646060



EINLADUNG UND AUSSCHREIBUNG



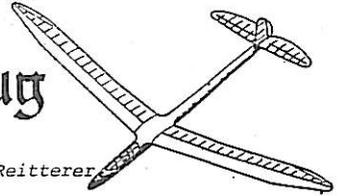
BITTE ANFORDERN BEI :

ING. WALTER DETTELBACHER
HAGENSTRASSE 10 9020 KLAGENFURT

ODER

DIR. EDWIN KRILL
JULIUS RABB-STRASSE 10
3425 LANGENLEBARN

Nostalgie im Modellflug



Freiflug-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer

Das Segelflugmodell "AUSTRIA MEISE", Konstruktion von Dipl. Ing. Rudolf Salzmann

Dieses Modell siegte beim 1.00 Modellflugwettbewerb in Hörsching bei Linz am 8.5.49.

Lassen wir nun den Konstrukteur selbst erzählen:

Das Wetter war sehr unbeständig, stark aufgerissene Bewölkung wechselte mit geschlossener Decke mehrmals ab. Mein 1. Start erfolgte gegen 11 Uhr, zu dieser Zeit zog gerade eine geschlossene Wolkenbank durch. Trotzdem verlor das Modell kaum an Höhe, solange es über dem Flugplatz kreiste. Erst außerhalb des Platzes, über unebenen, mit Bäumen bewachsenen Gelände begann das Modell mehrmals stark zu pumpen, glich aber durch den Kurvenflug immer wieder aus. Die stark verwirbelten Luftmassen ließen es jedoch schnell an Höhe verlieren. Es war der erste Hochstart überhaupt und das Modell erzielte dabei die Tagesbestzeit von 6 Minuten und 17 Sekunden.

Für die Konstruktion dieses Modells waren mir zwei Gesichtspunkte maßgebend: Erstens sollte es ein Leistungsmodell, zweitens formschön sein. Wie sich gezeigt hat, haben sich diese Forderungen gegenseitig ergänzt. Für ein Flugmodell ist es wohl das oberste Gesetz, das richtige Profil zu wählen. Nach den Forschungsergebnissen von F.W. Schmitz kommen für uns Modellbauer infolge der kleinen Re-Zahlen nur dünne, an die Platte angenäherte Profile in Frage.

Nach Vorkalkulationen des voraussichtlichen Fluggewichtes mit 1 kg (! Red.) (wirklich 1,07 kg) wurde die Fluggeschwindigkeit angenähert vorausberechnet. Der Auftriebswert c_a beträgt bei Flugmodellen rund 1.

Es ergibt sich demnach bei dem eingesetzten Flächeninhalt von $F = 0,5 \text{ m}^2$:

$$v_x = 4 \sqrt{\frac{G}{F}} = 4 \sqrt{\frac{1}{0,5}} = 5,64 \text{ m/s} \quad \underline{6 \text{ m/s}}$$

Diese hohe Fluggeschwindigkeit wurde wegen der im Wiener Becken anhaltend starken Windströmung angestrebt. Daher ergibt sich die Forderung nach größerer Festigkeit. Die dabei in Kauf genommene Flächenbelastung wird durch die gute aerodynamische Durchbildung zum Großteil wieder aufgehoben.

Bei einer mittleren Flügeltiefe von $t = 200 \text{ mm}$ beträgt somit $Re = 6.200.70 = 84.000$. Nach den Untersuchungen von Schmitz arbeitet die gewölbte Platte bei $Re = 21.000$ schon überkritisch, während die kritische Re-Zahl des Profils N 60 bei 84.000 liegt. Auf Grund dieser Ergebnisse, habe ich das Profil Gö 500 mit $\alpha = 5^\circ$ gewählt.

Seine kritische Re-Zahl liegt sicher unter der des Profils N 60. Ich konnte also annehmen, daß ein überkritischer Strömungszustand meines gewählten Profiles gewährleistet sein würde. Die Spannweite legte ich mit $b = 2860 \text{ mm}$ fest.

Dies ergibt eine Flügelstreckung von $\Delta = b^2/F = 14,4$.

Der induzierte Widerstand wurde durch die Flügelform und den Übergang in ein symmetrisches Endprofil mit $\alpha = 0^\circ$ auf ein Minimum herabgedrückt.

Die einfache V-Form mit gerader Oberseite der Flügelhälften, bedingt eine ungestörte, angenäherte elliptische Auftriebsverteilung.

Simprop Electronic

das große für den

Freizeitprogramm Modellbau



Ihr Fachgeschäft berät Sie
gern über das gesamte
Simprop-Programm ***

S SIMPROP
ELECTRONIC

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

SSM 2-4

S SIMPROP
ELECTRONIC

DATEI: 01/1979, S. 15-16, 1979, 15, 16, 1979, 15, 16, 1979

FÜR JEDEN ETWAS:



**MODELLBAU
KIRCHERT**

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



**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.
