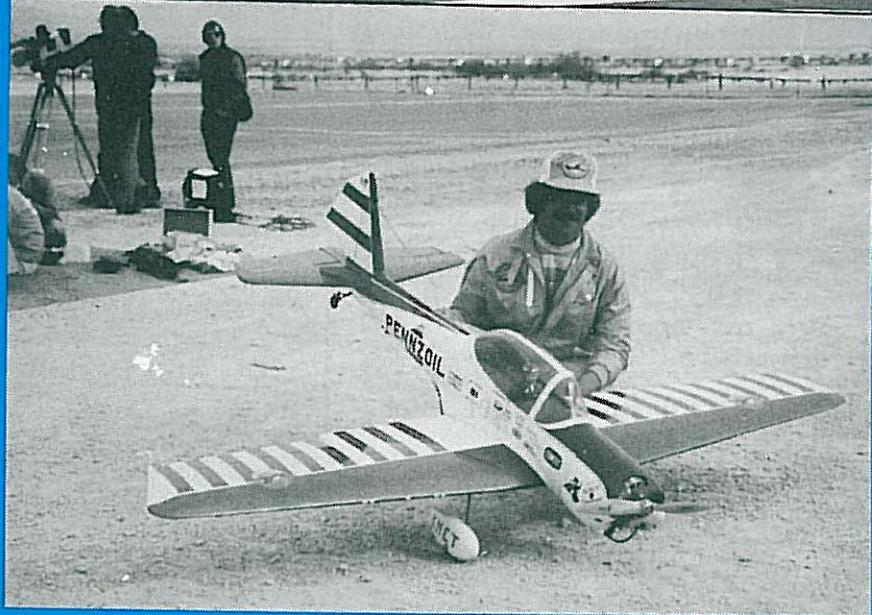
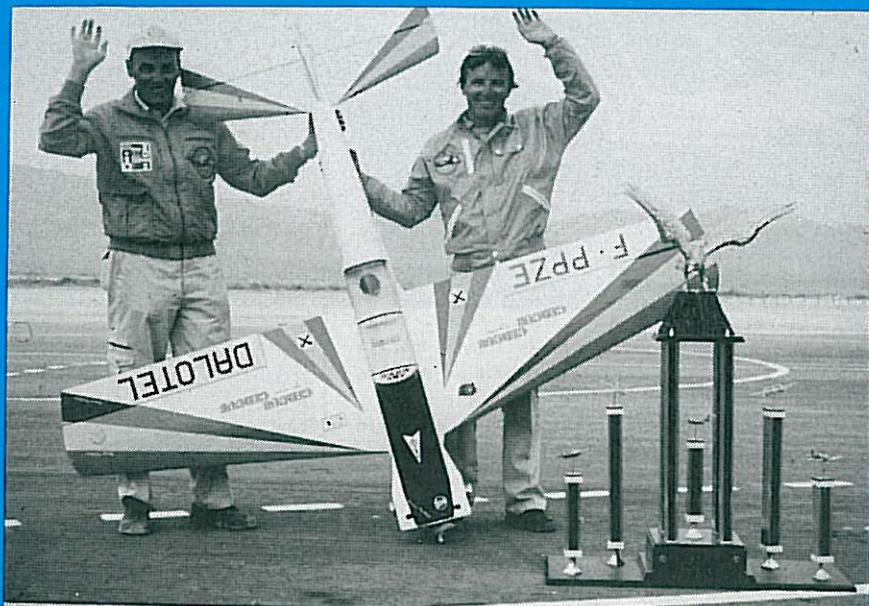


PROOP

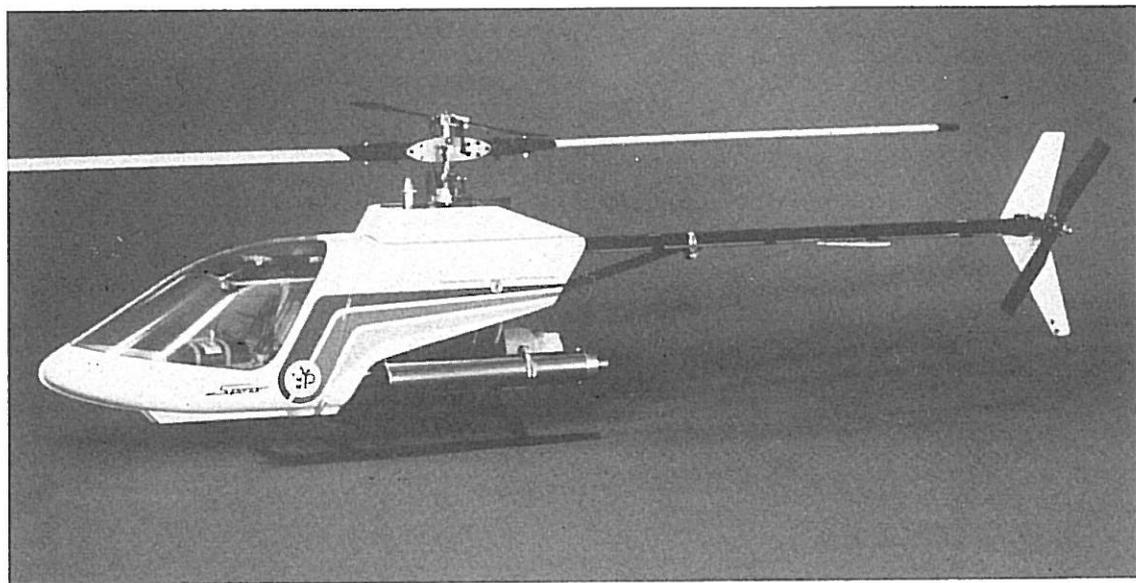
österreichisches
modellflugmagazin



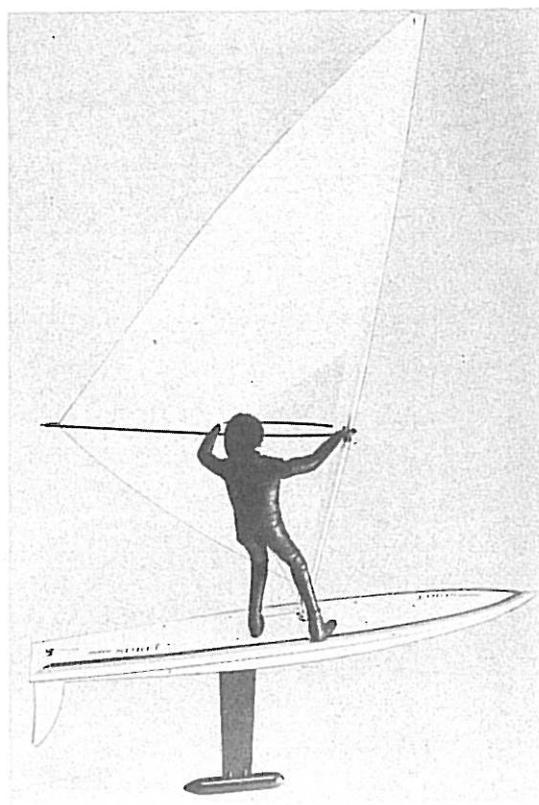
$\frac{3}{4}$
83

Neu von *Schlüter*

Schlüter **Superior**



Neu von GUNBERT
SURFI



KATALOGE im Fachhandel
erhältlich

Generalvertretung für Österreich **E.SCHMALZ** Ges.m.b.H. A 1235 Wien / Austria

Inhalt

BSL Edwin Krill	
Leitartikel	3
Maria Kluc	
"Es spricht Ihre Modellflugsekretärin	4
Bericht der Sektionsleitersitzung	6
Protokoll von der CIAM-Tagung	8
Schaufliegen in Oberwart /Bgl.	
Grßseglerwettbewerb in Wörgl	10
Es berichten die fachreferenten:	
Radio control - Othmar Huber	12
Semi scale - Dr. Thomas Loebenstein	14
F3B - RC-Segler - VP Karl Wasner sen.	15
Das Aerocryptografiesystem n.Aresti	16
Der Flugraum für das F3A-Programm	19
Georg Morokutti gestorben	
Terminänderungen	20
Bundeslehrgänge	21
Dr.Helmut Schneider	
Sorgenkind Modellflugplatz	22
Das zweite Leben f. unseren Modellflugpl.	24
E-FR Helmut Kirsch	
Automatisches Schnell-Ladegerät	27
Dr. Georg Breiner	
Für den Hobbyflieger - Aurelia	30
Cirrus 75	32
Markus und Franz Zeiner :	
Tramp - Made in Austria	33
Dr.Georg Breiner - Im Schaufenster	36
Verstellbarer Fesselfluggriff	38
Weltmeister Hanno Prettnner	
7. Int.Tournament of Champions	39
Englisch für Modellflieger	44
Auch das ist Modellflug - A.Birke	45
Österreichpokal 1983	47
Bundesländerberichte:	
Niederösterreich	48
Salzburg	49
Süd-Ost-Cup 1982	50
prop - Flohmarkt	51
Mensch in Bewegung	54

Lieber Leser !

Zum zweitenmal erscheint nun prop im neuen Gewande. Wir haben diesesmal viele Zuschriften bekommen, in denen prop gelobt wird. Das freut uns ganz besonders und motiviert uns zur weiteren Arbeit. Es freut uns, daß auch die Mitarbeit aus dem Leserkreis zunimmt. Wir sehen darin den Beweis, daß wir mit der Neugestaltung sowohl in Form als auch Inhalt auf dem richtigen Weg sind.

Mit der neuen Seite "Flohmarkt" wollen wir dem Wunsch etlicher Zuschriften entsprechen und die Möglichkeit zum Warentausch und Warenverkauf unter den Modellfliegern bieten. Es liegt nun an den Lesern von prop davon Gebrauch zu machen.

Kritisiert wurde der zu kleine Druck im Terminkalender. Obwohl wir es nicht wahrhaben wollten, es stimmt ! Der Druck ist wirklich nur für sehr gute Augen lesbar. Zu viele Veranstaltungen mußten auf einen beschränkten Raum untergebracht werden. Sicherlich werden wir uns für den nächsten Terminkalender etwas besseres einfallen lassen müssen. Bis dahin ist aber noch etwas Zeit.

Dem Wunsch vieler Modellflieger entsprechend, wollen wir in der nächsten Nummer wieder einmal über unsere Modellflugversicherungen schreiben.

Wir würden uns sehr freuen, wenn unsere Leser weiterhin aktiv an der Gestaltung von prop mitarbeiten würden.

Die Redaktion

Alle Mitarbeiter von prop einschließlich der Chef-redaktion arbeiten ehrenamtlich und in ihrer Freizeit.

Symbolisierte Darstellungen

52

Graupner

OS MAX FT 120
Viertakt-Boxermotor
2×9,95 cm³ Hubraum
Leistung 0,88 kW
(1,2 PS), Drehzahl
2000 ... 9000
U/min
Best.-Nr. 1478

OS MAX FS 120
Viertaktmotor
19,96 cm³ Hubraum
Leistung 0,96 kW
(1,3 PS), Drehzahl
2000 ... 11000
U/min
Best.-Nr. 1495

OS MAX FS 80
Viertaktmotor
12,96 cm³ Hubraum
Leistung 0,56 kW
(0,8 PS), Drehzahl
2000 ... 11000
U/min
Best.-Nr. 1494

Ausführliche Angaben
im Graupner Hauptkatalog

Die großen **3** von OS
Leicht und leistungsstark
Präzise, langlebig
Preisgünstig

Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-73112 KIRCHHEIM-TECK

OS, weltgrößter Modell-
motoren-Hersteller, hat die
längste Erfahrung in der Fer-
tigung von Viertaktmotoren.

Liebe Modellflugfreunde !

Wir befinden uns nun bereits wieder mitten in der neuen Saison. Verschiedene Veranstaltungen wurden bereits durchgeführt. Die Bundeslehrgänge in Kärnten und Wien waren recht gut besucht, und die Teilnehmer werden ihr erworbenes Wissen im Flugbetrieb sicherlich weitergeben beziehungsweise anwenden.

Es zeigte sich, daß ein einziger Punkterichterlehrgang zuwenig ist; das Interesse dafür war viel größer. Wir müssen daher im nächsten Jahr wieder mehrere Punkterichterlehrgänge einplanen.



Erstmalig ist auch ein Punkterichterlehrgang für Hubschrauber-Punkterichter vorgesehen. Mangels eines ausgebildeten Lehrers aus Österreich, wird ein Punkterichter aus der BRD diesen Lehrgang halten und österreichische Interessenten schulen. Wir hoffen, daß sich einige Interessenten finden werden, und daß daraus ein Lehrer hervorgehen wird.

Unsere Mitglieder der verschiedenen Nationalmannschaften arbeiten, wie wir uns überzeugen konnten, auf Hochtouren, um sich auf die Weltmeisterschaften bestens vorzubereiten. Neben den hohen Kosten der Fluggeräte müssen sie sich auch noch um die Finanzierung der beachtlichen Reisekosten kümmern. Die Sektion Modellflug kann nur einen Teil der anlaufenden Kosten übernehmen. Für den nicht unbeachtlichen Rest müssen die Wettbewerber selber aufkommen und der ist für die Freiflugmannschaft nach Australien und für die F3A-Mannschaft nach Florida noch sehr hoch. Die F3A-Mannschaft hat sich eigene "Pickerln" sponsern lassen, durch deren persönlichen Verkauf sie sich um zusätzliche Unterstützung bemühen. Eine gute initiative Idee.

Aber auch unsere vielen Modellflieger die keinen extremen Wettbewerbsport betreiben haben ihre Modelle bereits aus den "Hangars" geholt. Sie betreiben den Modellsport zum reinen Vergnügen; einerseits zum Vergnügen am Bau der Modelle und andererseits zum Vergnügen und zur Freude bei der Erprobung und beim Flug.

Und die dritte Gruppe ist die Gruppe der Funktionäre und Veranstalter von Wettbewerben und Schauflugtagen, ohne die eine geregelte Abwicklung all dieser Veranstaltungen garnicht möglich wäre. Sie sind eigentlich diejenigen, die den geringsten Dank ernten und trotzdem alles mit Freude und vollstem Einsatz machen.

Allen wünsche ich bei ihrer Tätigkeit in der heurigen Flugsaison recht viel Freude und recht viel Erfolg und hoffe, daß wir uns wieder irgendwo auf einem der Flugplätze sehen werden.

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Edwin Brett
Bundessektionsleiter

Es spricht Ihre Modell- flugsekretärin



Liebe Modellflugfreunde!

Am 1. März 1983 wurde an alle derzeit gültigen Punkterichter Formulare zur Eintragung Ihrer bisher gepunkteten Wettbewerbe geschickt. Diese Aufzeichnungen werden zur Vervollständigung einer Kartei für Punkterichter herangezogen. Auf Grund der erstmaligen Aussendung eines Schreibens an alle Punkterichter, mußte festgestellt werden, daß einige Adressen in den derzeitigen Aufzeichnungen nicht stimmen. Wenn Sie diese Zeilen lesen, Punkterichter sind, und dieses Formular nicht erhalten haben, bitten wir Sie, sich sofort telefonisch im Generalsekretariat der Sektion Modellflug zu melden.

Diese Kartei soll sodann verhindern, daß ungeschulte Punkterichter, noch dazu ohne Lizenz, bei Wettbewerben eingesetzt werden und außerdem zur Kontrolle der Tätigkeiten jedes einzelnen Punkterichters. Wir hoffen in diesem Fall voll und ganz auf Ihre Mitarbeit und bitten Sie, alle Eintragungen gewissenhaft vorzunehmen.

Ende Mai wird sicherlich auch unsere Modellsportordnung fertiggestellt werden. Das Erscheinungsdatum wird in unserem Modellflugmagazin "prop" rechtzeitig bekanntgegeben werden. Vorbestellungen werden gerne entgegengenommen.

Laut unserem Terminkalender wurden bereits die ersten Wettbewerbe durchgeführt und ich hoffe, daß auch heuer wieder all die Vorsätze, die man sich während der langen Winterpause beim Bau neuer Modelle vorgenommen hat, verwirklicht werden können.

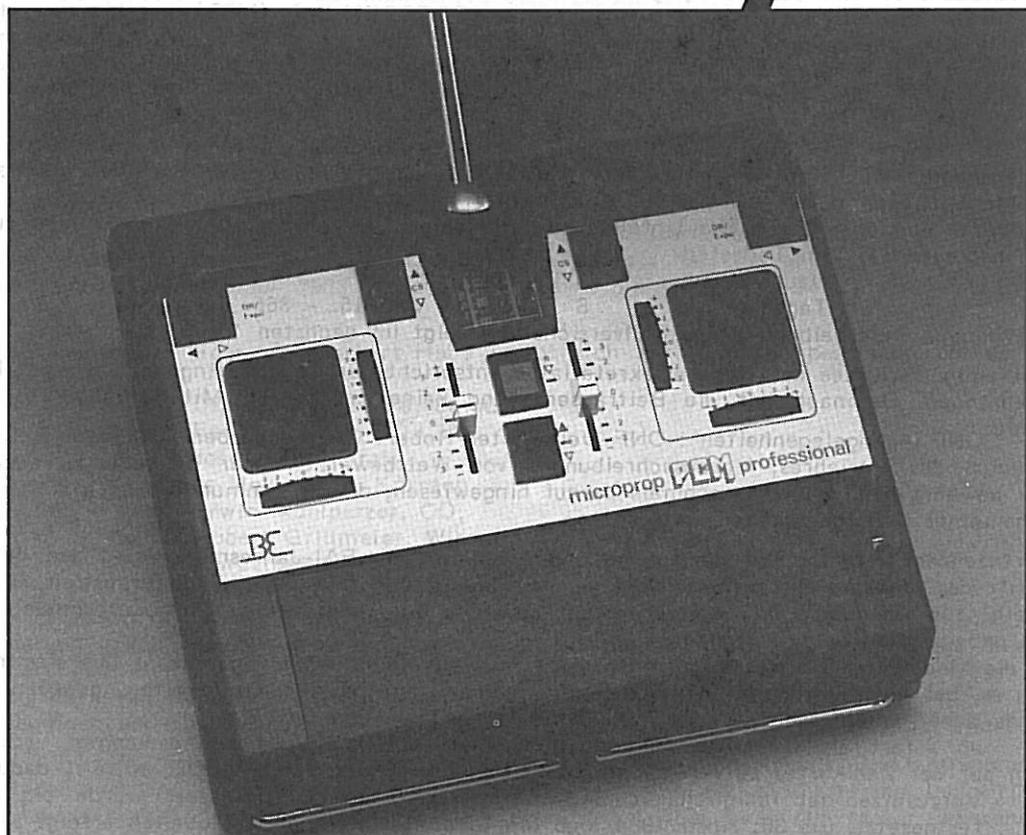
Es grüßt Sie recht herzlich

Ihre Modellflugsekretärin

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maria Kluc'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script. Below the signature, the name 'Maria Kluc' is printed in a simple, sans-serif font.

Maria Kluc

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachleuten ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichzeitig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel und der Zusatzfunktionen). ● Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek. alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läutet das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal. Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:



Z.B. Schmalband-FM-Betrieb, HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz), Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und austauschbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten. Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Segelflugkassette). Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

BE
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel

Bericht v.d. Sektionsleitersitzung '83

Am 9./10. April 1983 fand in Eugendorf /Salzburg die 1. Bundessektionsleitersitzung dieses Jahres statt. Es wurde über die Arbeiten dieses Jahres beraten und die Endfassung für die Neuauflage der ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORTORDNUNG (MSO) beschlossen. Nach einer letzten Überprüfung und eventuellen Korrektur geht die MSO in Druck. Wir rechnen in etwa 6 - 8 Wochen die MSO ausliefern zu können. Bis dahin müssen wir um Geduld bitten.

Nach der Genehmigung und Korrektur des letzten Protokolles wurde in die Tagesordnung eingegangen. BSL Krill berichtet vom Abschluß einer UNFALLVERSICHERUNG nun auch für Modellflieger durch den ÖAeC ab 1. Jänner 1983. Diese Unfallversicherung gilt für berufliche und außerberufliche Unfälle, ausgeschlossen Luftfahrtunfälle. Die Deckungssummen betragen:

im Todesfall	S 50.000,-
Dauerfolgen	S 100.000,-
Taggeld	S 35,- vom 15. - 365. Tag.

Eine genaue Beschreibung der Unfallversicherung folgt im nächsten prop.

Laut eines Berichtes des Generalsekretariates entspricht der Beitragseingang den bisherigen Erfahrungen. Demnach hat die Beitragserhöhung keine besonderen Mitgliedsaustritte gebracht. ONF - Angelegenheiten: ONF-Delegierter Robert Grillmeier berichtet, daß sich der Beschluß des Vorjahres, Vorausschreibungen von Wettbewerben über die LSL zu senden, sehr bewährt hat. Es wird nochmals darauf hingewiesen, die Bestimmungen der MSO 2.1.1., Allgemeiner Teil, genauestens einzuhalten.

Sportlizenzen - sie ist erst dann gültig, wenn sie mit der FAI-Jahresmarke und der Unterschrift des Inhabers versehen ist. Die SL muß zusammen mit dem Mitgliedsausweis (Zahlschein) zur Teilnahme an Sportveranstaltungen und zu Rekordflügen laut Bestimmung der FAI unbedingt vorgelegt werden.

Da die Modellflug-Dauerstartnummern nicht mit der Nummer der Sportlizenz übereinstimmt, hat es bei internationalen Wettbewerben verschiedentlich Schwierigkeiten gegeben. Es wurde daher beschlossen:

- ab sofort als Dauerstartnummer die FAI-Lizenznummer (Mitgliedsnummer rechts oben auf der Zahlkarte) zu verwenden. Die Bezeichnung des Bundeslandes entfällt dadurch. Vorzusetzen ist lediglich die Bezeichnung OE. Als Übergangszeit wurde ein Jahr festgesetzt. Bis 30. April 1984 muß die Umstellung auf allen Modellen erfolgt sein.

Um bei Neuanmeldungen von Mitgliedern sofort mit dem Zahlschein die dazugehörige Sportlizenz zu bekommen, muß auf dem EDV-Blatt der Vermerk "SL" aufscheinen, da eine automatische Zusendung der Sportlizenz nicht vorgesehen ist.

Zu einem Protestschreiben des MFC-Straßburg an einige Vereine bezüglich der Nichtanerkennung ihres Wettbewerbes für 1983 wird seitens der ONF festgestellt, daß keine zeitgerechte Einreichung der Veranstaltung erfolgt ist.

Punkterichterlehrgang 1983. Es wurde festgestellt, daß sich ein einziger Lehrgang als zu gering erwiesen hat. 1984 sollen daher wieder mindestens 2 Punkterichterlehrgänge ausgeschrieben werden.

Punkterichterlehrgang für Hubschrauberpunkterichter 1983.

Es findet ein Lehrgang in der Schweiz statt. Zwei Interessenten aus Vorarlberg werden daran teilnehmen. Eventuelle andere Interessenten mögen Kontakt mit der Bundessektion aufnehmen.

Im Rahmen des 2. WIENER HUBSCHRAUBERLEHRGANGES vom 12.-15. Mai 1983 in Bockfließ, NÖ, findet für Interessenten am Samstag dem 14. Mai 1983 ein Lehrgang für Hubschrauber-Punkterichter statt. Interessenten bitte sofort bei der Bundessektion melden !!! Kursgebühr S 150,-.

Bisherige Vorbereitungen für die Weltmeisterschaften in F3A, F3B und Freiflug. Die Mitglieder der Nationalmannschaften in den Klassen F3A und F3B wurden vor der Bundessektionsleitersitzung zusammengerufen, um Koordinierungsgespräche bezüglich der Reisen nach Australien und Florida zu führen. Die Flugreise für alle Wettbewerber erfolgt aus organisatorischen Gründen gemeinsam. Das gilt auch für die F3B-Mannschaft, die nach Kent reisen muß. Da die F3B-Mannschaft nur aus Vorarlberger Modellflieger besteht, hat sie ihre Vorbereitungs-gespräche im eigenen Bundesland abgehalten.

In diesem Zusammenhang verliert BSL Krill einen Brief von Norbert Habe, indem er mitteilt, daß er aus beruflichen Gründen nach Düsseldorf ziehen muß und daher seine Funktion als F3B-Fachreferent zurücklege. Als sein Nachfolger wird von der Bundessektionsleitersitzung Karl Wasner sen. einstimmig gewählt. Er übernimmt in dieser Funktion daher auch die Mannschaftsführung für die Österr. F3B-Mannschaft nach England.

Vorbereitungen für die Staatsmeisterschaften 1983 :

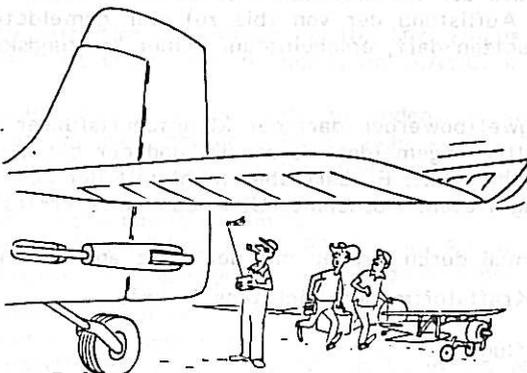
Die Vorbereitungen sind im vollen Gange. Aus organisatorischen Gründen muß die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C und die Österr.Meisterschaft in der Klasse F4C über 6 kg auf den 10./11.September 1983 verschoben werden. Siehe eigenen Bericht von FR Dr.Thomas Loebenstein.

Durch das Ausscheiden von Norbert Habe ergibt sich auch eine Umbesetzung der Jurymitglieder :

- F3F : LSL Dipl.Ing.Leo Fuchs, Stmk.
Dir. Felix Schobel, NÖ - LSL
LSL Josef Selg, Tirol.
- RC IV : Renate Hoffelner, Kärnten,
LSL Erwin Mühlparzer, OÖ,
LSL Robert Grillmeier, Wien
- F3B : Neuer Wettbewerbsleiter - LSL Josef Selg, Tirol.

Fertigstellung der Modellsportordnung : Sehr großen Raum haben die Beratungen zur Änderung bzw. Anpassung an den SC eingenommen. Es würde zu weit führen, die einzelnen Änderungen hier anzuführen, zumal die meisten Punkte erst 1984 in Kraft treten. Die Fachreferenten werden in den folgenden Nummern besondere Erläuterung für ihre Klasse bekanntgeben. Sollten schon jetzt Anfragen sein, leiten wir diese an die Fachreferenten gerne weiter.

Prüfungsfliegen : Sämtliche Prüfungen können auch mit Elektroflugmodellen geflogen werden - entweder als Seglerprüfung (da dient der Motorantrieb lediglich zum Hochbringen des Flugmodells) oder als Motorprüfung (dabei muß der Motor während des ganzen Fluges bis zur Landung laufen). Für die RC-Motorklasse wurde ein eigenes Programm geschaffen, welches im nächsten prop abgedruckt wird.



Wo das noch enden wird ?

Protokoll v.d.CIAM-Tagung 1982

Das Protokoll der CIAM-Tagung 2./3.Dezember 1982 in Paris ist nun eingetroffen und soll hier **auszugsweise** wiedergegeben werden :

- I. Generalversammlung. Der Präsident begrüßt die 70 Delegierten aus 29 Ländern und gibt die Vertretungen für einige nicht erschienene Ländervertreter bekannt.
- II. Technische Beratungen. Es werden die Sitzungsräume für die techn. Kommissionen festgelegt. An den div.Kommissionsberatungen nehmen teil: Freiflug 13, Fesselflug 8, F3A 15, F3B 11, RC-Pylon 3, Hubschrauber 4, Elektroflug 4, Scale 3, Raketen 3, Information 3 und Lärmkommission 3 Delegierte.
- III. Nomination und Neuwahlen: Präsident, Pimenoff, Finnland, 1.VP Bovo, Italien, 2.VP. Freebrey, U.K., 3.VP Saffek, CSSR, Techn.Sekretär Aarts, NL, Sekretär Worth, USA. Franz.sprechender Sekr. Chaussebourg, Frankreich.
Vorsitzende der Unterausschüsse: Freiflug, Kaynes, U.K., Fesselflug Dr.Jackson, USA, Scale Thumpston U.K., F3A Chidgey, USA, Hubschrauber de Proft, Belgien, Elektroflug Blommaart, Belgien, Motorengeräusche Lindley, USA, Raketenflug Kuhn, USA, Information und Erziehung Dilly, Neu-Seeland, F3B Pruss, USA, Pylonrennen Burford, Australien.
- II. A. 3c. Die provisorische Ausstellung von Sportlizenzen durch die Veranstalter von WM ist verboten. Falls keine gültige Sportlizenz vorgelegt werden kann, ist eine schriftliche Bestätigung oder Telegramm seines NAeC notwendig.
- C. Der Vorstand soll 1983 über das Verfahren der Verleihung einer Auszeichnung entscheiden, die jeder NAeC einem verdienten Modellflieger verleihen kann. Zusätzlich zur Verleihung des Diplom Penaud.
- F. Es wurde besonders betont, daß alle Regeländerungen, die von der Tagung beschloßen werden, nach Genehmigung durch die CASI, frühestens am **1.Jänner 1984** in Kraft treten, Sicherheitsbestimmungen ausgenommen !

Beschlüsse für Freiflug.

- 2.6.1.: Ein Wettbewerber darf vier Modelle zur Prüfung vorführen, darf aber nur drei im Wettbewerb einsetzen. Die Zeitnehmer müssen anhand der **FAI-Aufkleber** prüfen, daß nur 3 Modelle eingesetzt worden sind. Beim Stechen darf der Wettbewerber das vierte Modell einsetzen.
- 2.6.6.: Die erforderlichen Aufkleber werden geändert. "Ersetze die Buchstaben A,B,C durch ein freies Feld, in das der Wettbewerber den sein Modell kennzeichnenden Buchstaben einträgt. Die Auflistung der von (bis zu) vier gemeldeten Modellen, die der Wettbewerber einsetzen darf, erscheint auf seiner Wertungskarte."
- VI.A. Beschlüsse Fesselflug :
 - 2.3.6. Füge hinzu: Bei Fesselflugwettbewerben darf der Mannschaftsführer einen Helfer haben, der beim Veranstalter angemeldet worden ist und der die gleichen Aufgaben wie der Mannschaftsführer hat. Er darf aber nicht mit der Jury oder dem Veranstalter in Verbindung treten. Ausnahme: Übergabe eines Protestes.
- C.1.
 - 2.15.1: Füge hinzu: Der Motor muß durch Drehen mit der Hand angelassen werden.
 - 4.3.4.g. Ändere: Höchstzulässige Kraftstoffmenge höchstens 5 cm³.

Beschlüsse F3 A - Kunstflug :

Eine Zusammenfassung der Beschlüsse in der Klasse F3 A bringt unter "Die Fachreferenten berichten .." RC-Fachreferent Othmar Huber an anderer Stelle.

B. F3 B

- 5.3.1.3 (b) Beschreibung der Fernsteueranlage lautet jetzt: Die Fernsteueranlage muß gleichzeitig mit anderen Geräten mit 20 kHz Abstand betriebe n werden können. Wenn ein Gerät diese Bestimmungen nicht erfüllt, so muß die tatsächliche Bandbreite (höchstens 50 kHz vom Wett- bewerbsteil- nehmer angegeben werden.
- 5.3.1.4 Ab sofort ist der Para zu ersetzen durch: Der Pilot muß seine Fernsteueranlage selbst bedienen. Es sind ihm (einschl. Mannschaftsführer) vier Helfer gestattet. Sie dürfen keine Wendesignale in der Nähe der Grundlinie B während der Flugaufgaben B und C geben.
- 5.3.1.7 Startreihenfolge: Änderung des 2.Absatzes: Die Startreihenfolge verschiedener Gruppen wird ebenfalls ausgelost. In jeder Gruppe muß eine verschiedene Startreihenfolge aufgestellt werden.
- 5.3.2.2 Aus Sicherheitsgründen wurde ab sofort beschlossen den Satz zu streichen, der beginnt: Nach dem Ausklinken des Modells und zu ersetzen durch: Nach dem Ausklinken des Modells der Schleppleine, muß der Schleppring unverzüglich von Hand zur Winde oder zur Handstartvorrichtung eingezogen werden. Motorwinden dürfen nicht in Betrieb genommen werden (während der Ausführungszeit), wenn ihre Schleppleine am Boden liegt oder über anderen Schleppleinen.
- 5.3.2.2..b)1 Länge der Schleppleine von 150 auf 175 m geändert.
- 5.3.2.2..b)2) Folgende Winden werden nur mehr zugelassen :
- a) Die Winde muß mit einem einzelnen Motor ausgerüstet sein, dessen Gehäusedurchmesser 140 mm und dessen Gehäuselänge 215 mm nicht überschreitet.
- b) Der Abstand zwischen den Flankender Seiltrommeln darf nicht geringer als 75 mm sein.
- c) Die Stromquelle muß ein 12 Volt -Akku sein mit linearen Abmessungen (Länge, Breite, Höhe) 750 mm nicht übersteigt.
- 5.3.2.3.f Zufügen: Der Flug ist ungültig, wenn irgendein Teil des Modells nicht innerhalb eines Umkreises von 100 m um den vom Wettbewerbsteilnehmer bezeichneten Landepunkt landet und liegenbleibt.
- 5.3.2.4.c). Die unterstrichenen Worte sind zuzufügen: Ein Punkterichter oder ein Audio-System zeigt dem Piloten an Am Ende des Absatzes: Das Ausbleiben eines Signals zeigt dem Piloten an, daß das Modell die Grundlinie nicht gemäß den Bestimmungen überflogen hat.

Eine genaue Zusammenfassung aller neuen Punkte präsentiert in der nächsten Nummer Fachreferent Karl Wasner.

VIII Vorbildgetreue Flugzeugmodelle. Die genaue Übersetzung der Regeln des SC ist wie FR Dr.Loebenstein ankündigt, im Ö.Ae.C. erhältlich.

Alle anderen Regeln sind in der MSO zu finden, die sich im letzten Überarbeitungsstadium befindet und dann sofort in Druck geht.

Der neue Sporting code ist für 1984 von der CIAM vorgesehen.

Geplante Weltmeisterschaften 1984 :

Fesselflug, F2 A, F2 B, F2 C, F2 D - im Raum von Philadelphia.

Vorbildgetreue Flugzeugmodelle. Festes Angebot von Frankreich. Flughafen Le Bourget.

Geplante Weltmeisterschaften 1985 :

Freiflug - z.Zt. kein Angebot,

RC-Kunstflug F3 A - Angebote von Japan und Niederlande.

RC-Segelflug F3 B - Angebot von Australien.

RC-Hubschrauber - Vielleicht erste WM in Kanada.



GROSSES SCHAUFLIEGEN IN OBERWART /BglD.

Anlässlich der feierlichen Clubhauseröffnung veranstaltet
der 1. MODELLBAUCLUB OBERWART
ein großes SCHAUFLIEGEN

Termin: 26. Juni 1983, 14,00 Uhr (Vormittag Modellbau - Flohmarkt)

Prämierung der beim Publikum am besten angekommenen Flugvorführung
mit einem Modellbaukasten CAP 21 (Topp).

Gastpiloten mit attraktiven Flugmodellen sind gerne gesehen.

Um Meldung bis 17. Juni 1983 beim Organisationsreferenten, Ing. Franz Pentek,
Wienerstraße 11, 7350 Oberpullendorf, Tel. 02612/ 222526
wird ersucht.

Wir freuen uns auf Euer Kommen !

GROSS-SEGLERWETTBEWERB IN WÖRGL



Der MFC-WÖRGL lädt alle Freunde des Großsegelns zum

4. GROSS-SEGLERWETTBEWERB am Samstag, dem 14. Mai 1983
auf dem Modellflugplatz WÖRGL-Kundl recht herzlich ein.

Zugelassen sind Modelle mit mindestens 4 m Spannweite beziehungsweise mindestens
90 dm² Gesamtfläche.

Geflogen wird : Hochstart mit beigestellter Motorwinde - Verfahrenskurve - Dreieck-
liegende Acht und Landung.

Ausschreibung, Information und Meldungen (auch telefonisch) an
Ekkehard Wieser, Augasse 18 A, 6300 WÖRGL / Tirol. Tel. 05332 / 42833.

Meldeschluss : 6. Mai 1983 !

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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

Gehen Sie ruhig mal in die Luft...

webra Modellsport



**Österreichs größter
Modell-Motorenproduzent
empfiehlt:**

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,5 ccm bis 35 ccm Motoren mit Leistungen bis 3,8 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!

**Ein
Qualitäts-
produkt
aus
Österreich**



Für die Zukunft gebaut

Eine echte webra-Leistung für anspruchsvolle Modellbauer. Wir machen Ihr Hobby zum Vergnügen durch optimale Stör- und Betriebssicherheit mit webra-FMSI-Übertragungssystem. Unser reichhaltiges Zubehör bietet Ihnen viele ungeahnte Einsatzmöglichkeiten.

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

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



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

**webra FMSI 5+2 VARIO-MIX
Ausbaufähig programmierbar**
Ein grundsolides System nach dem neuesten Stand der Technik. Speziell auf Ihre Modelle programmierbare Steckmodule, die alle Wege, Drehrichtungen, Mischfunktionen, Mischfunktionen und Zuordnungen für das jeweilige Modell tragen.

**webra FMSI 5+2 VARIO-MIX – die
Alternative – für den ganzen
Modellflugbereich.**

Es berichten die Fachreferenten...



RC-FACHREFERENT Othmar Huber

Die CIAM hat in ihrer Sitzung vom 2./3. Dezember 1982 folgende Änderungen für die Klasse F3 A beschlossen:

Punkt 5.1.2 - Vorfabrikation, das Modell muß nicht mehr vom Piloten selbst gebaut werden.

Punkt 5.1.3 - Automatikkontroll, füge folgenden Paragraphen mit Beispielen an :

Die Fernsteuerung soll von der "open loop" Type sein, d.h. es darf vom Modell zum Boden bzw. zum Sender keine Rückmeldung auf elektronischem Weg stattfinden. Autopiloten die die Massenträgheit, die Anziehungskraft oder jede Type von erdgebundenen Referenzen benutzen, sind verboten. Automatische Steuerungsabläufe, vorprogrammiert für automatische Zeitabläufe, sind verboten.

Beispiele :

Erlaubt

1. Ausschlagsbegrenzungsschalter die manuell vom Piloten geschaltet werden.
2. Jede Type von Druckknopf oder Hebel, die vom Piloten ein- und wieder ausgeschaltet werden.
3. Handbetätigte Schalter, um Steuerfunktionen miteinander zu koppeln.

Nicht erlaubt

1. Snap - Knöpfe mit automatischem Zeitablauf.
2. Vorprogrammierte Vorrichtungen, um automatisch eine Anzahl von Steuerbefehlen auszusenden.
3. Autopiloten für automatisches Nivellieren der Tragflächen.

Punkt 5.1.9 - Landezone.

Eine Landung außerhalb der Landezone wird als unsicher bezeichnet und wird mit einem Abzug von 10 Punkten vom Flugergebnis von **jedem Punktrichter** bestraft.

Die Landezone kann bestimmt werden :

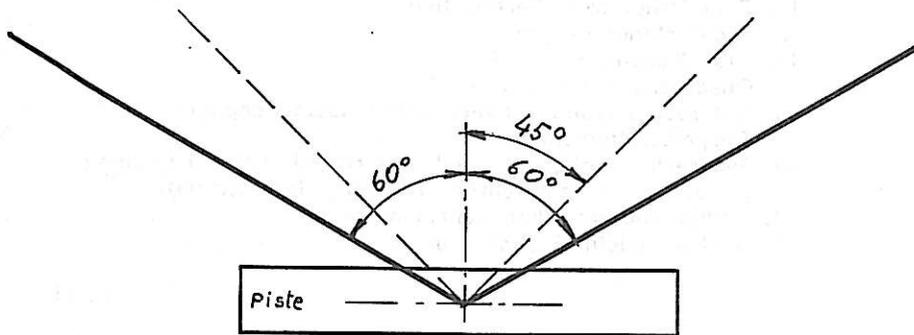
1. als Kreis mit 50 m Radius oder
2. als eine Linie in 100 m Entfernung.

Für Österreich gilt in diesem Fall jeweils die befestigte asphaltierte oder ausgesteckte Landepiste. Landungen außerhalb der Landepisten gelten daher für Österreich als unsicher !

Punkt 5.1.9 - Notengebung (tritt ab 1.1.1984 in Kraft)

Das horizontale Fenster für die Darbietung des Figurenprogrammes beträgt dann nicht mehr 90 Grad, sondern 120 Grad. Diese Änderung war für das Turn-around-Programm erforderlich.

Der Öffnungswinkel für das "Fenster" beträgt $2 \times 60^\circ = 120^\circ$



Punkt 5.1.11 - Den § a) entfernen und durch folgenden zu ersetzen :

- a) Der Organisator muß mindestens 3 Punkterichter für jeden Flug zur Verfügung stellen. Für Weltmeisterschaften wird empfohlen, daß ein Punkterichtergremium von 5 Punkterichtern eingesetzt wird. Wenn ein Gremium von 4 oder mehr verwendet wird, soll die höchste und niedrigste Wertung für jede Flugfigur gestrichen werden. Die Punkterichter müssen von verschiedenen Nationen sein und aus einer Liste von Personen zusammengesetzt werden, die auch von ihren nationalen Aero Clubs und der CIAM anerkannt sind. Das spezielle System das an Weltmeisterschaften verwendet wird, muß im voraus durch die Organisation bekanntgegeben werden und muß die Zustimmung der CIAM oder des CIAM-Büros haben.

Punkt 5.1.3 - Schallmessung

Dieser Paragraph ist wie folgt zu ergänzen :

Die Flugzeit wird während der Zeit, in der die Lärmmessung gemacht wird, unterbrochen, der Wettbewerber darf aber nicht mehr als 30 Sekunden dadurch behindert werden.

Punkt 5.1.10 -

Bei diesem Paragraphen ist folgendes hinzuzufügen :

Ein fly off, um den Einzelgewinner zu ermitteln, ist nur für Weltmeisterschaften und internationale Wettbewerbe erforderlich, für kleinere genügt die Summe der 3 besten Flüge jedes Einzelnen, um den Einzelgewinner und auch den Mannschaftsgewinner festzustellen.

Die Manöver :

Das früher definierte turn around-Programm ist zu entfernen und durch das folgende zu ersetzen.

Dieses tritt ab 1.1.1984 in Kraft.

- | | |
|--|-------|
| 1. Lawine | K = 3 |
| 2. Halbe umgekehrte Kubanische Acht | K = 1 |
| 3. Langsame Rolle | K = 3 |
| 4. Turn | K = 2 |
| 5. Quadratischer Looping mit vier halben Rollen | K = 5 |
| 6. Immelmann | K = 1 |
| 7. 3 Außenloopings | K = 3 |
| 8. Halbe Rolle in einem halben quadratischen Looping | K = 1 |

9. Zylinderhut	K = 3
10. Turn mit halben Rollen beim Steig- und Sturzflug	K = 2
11. Vier-Punkt Rolle	K = 4
12. Zylinderhut mit Viertelrollen	K = 2
13. Sechseckiger Looping	K = 4
14. Halbe Kubanische Acht	K = 1
15. Quadratische liegende Acht	K = 5
16. Senkrechte Rolle aufwärts mit halbem Looping	K = 1
17. Doppelter Immelmann	K = 2
18. Senkrechte Rolle auf- und abwärts mit halbem Looping	K = 2
19. 2 Rollen in Gegenrichtung (aus dem Rückenflug)	K = 4
20. Halber quadratischer Außenlooping	K = 1
21. Rückentrudeln, 3 Umdrehungen	K = 4
Total	= 54

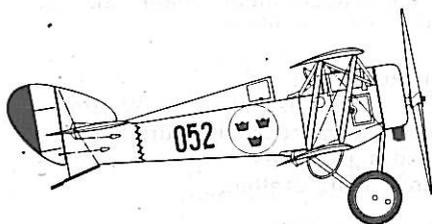
Wie bereits schon einmal angedeutet ist die Figurenliste für das **derzeit gültige Programm** wie folgt zu ergänzen :

Figur 35	4. Rolle senkrecht abwärts	K = 4
Figur 36	Trudeln - 4 Umdrehungen - 2 in jeder Richtung	K = 4
Figur 37	Rollenkreis mit 4 Rollen, Rollenrichtung nach innen oder außen	K = 5

Diese Figuren werden bereits bei der **Weltmeisterschaft 1983** geflogen.

Ab 1983 gelten folgende Änderungen von K-Faktoren :

Figur 3	Rollende 8	von K 2 nach K 3
Figur 17	3 gedrückte Loopings m. halber Rolle	K 3 nach K 4
Figur 22	Rücken-Trudeln	von K 3 nach K 4
Figur 23	quadratische liegende Acht	von K 4 nach K 5
Figur 26	senkrechte Rolle abwärts	von K 3 nach K 2
Figur 33	3 Seitenrollen mit Gegendrehung	von K 4 nach K 5



F4 C - FACHREFERENT Dr. Thomas Loebenstein

Terminänderung der Staatsmeisterschaft F4 C !

10./11. September 1984

Um die eventuelle Entsendung einer Nationalmannschaft für die Weltmeisterschaft 1984 in der Klasse F4 C zu ermöglichen, wird die dem neuesten Stand entsprechende MSO bzw. SC bereits heuer zur Anwendung kommen. Um allen Interessenten dieser Klasse noch vor Beginn der Saison und vorallem noch vor Austragung der STAATSMEISTERSCHAFT Gelegenheit zu geben, auch mit den neuen Bestimmungen vertraut zu werden und sich danach einzurichten, liegt in der Bundessektion die Kopie des definitiven F4c-Programms mit Erläuterungen auf. Der komplette Satz kann schriftlich oder telefonisch sofort angefordert werden und wird umgehend zugeschickt. ÖAeC-Modellflug: 1040 Wien, Prinz Eugenstr.12 oder Tel. 0222/ 65 11 28.

Aus diesem Grund wird auch die STAATSMEISTERSCHAFT und die ÖST.MEISTERSCHAFT auf den **10./11. September 1984** verschoben !

F3 B - FACHREFERENT Karl Wasner, sen.

Liebe F3 B - Fans !

Ab dem heurigen Jahr hat uns die CIAM einige wesentliche Regeländerungen für unsere Klasse beschert. Die Zeitspanne von meiner "Beförderung" bis zum Redaktionsschluß des jetzigen prop ist zu kurz, um die Änderungen druckreif vorzulegen.

Bis zum TIROLPOKAL F3 B vom 30. April bis 1. Mai 1983, werde ich die für uns verbindliche deutschsprachige Ausgabe vorlegen. Der TIROLPOKAL F3 B ist auch der 1. Wettbewerb für die Periode 1983/84, der zur Qualifikation zählt.

Eine Liste der weiteren, für 1983 möglichen Qualifikationswettbewerbe, wird ebenfalls in Weer vorliegen.

Für Funktionäre UND Teilnehmer ist am Freitagabend, 29. April 1983, 20,00 Uhr, am Wettbewerbsort ein Briefing vorgesehen, an dem alle Änderungen besprochen werden.

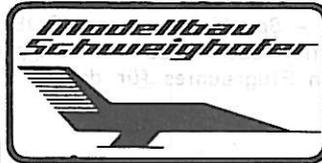
Ich bitte im eigenen Interesse um zahlreiche Teilnahme und positive Mitarbeit.

Karl Wasner



BRANDNEU

Soeben
erschienen



Katalog
1983

Katalog
1983

Hauptkatalog 1983

GESAMTES MODELLBAUPROGRAMM aller
Markenfirmen und Eigenimporte mit allen
NEUHEITEN — NÜRNBERG 1983

JETZT MEHR ALS 200 SEITEN

SPITZENPREISE

Alles für den Flug-
und Auto-Modellbauer

SOEBEN ERSCHEINEN





Tyroldgasse 15
8786 Rottenmann
Telefon 03614/22 80

Postversand

Dalotel

Motor: 3,5 cm³—10 cm³, 4-Takt

Spw. 1510 mm

Länge ü. a. 1310 mm

Gew. 1900 g bis 3500 g

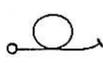
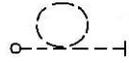
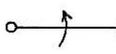
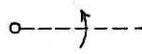
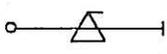
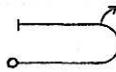
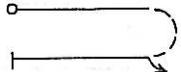
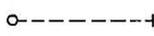
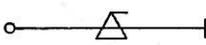
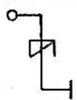
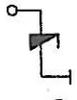
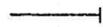
Sonderpreis



Vom DEUTSCHEN AERO CLUB - Sportfachgruppe MODELLFLUG erhielten wir nachfolgend abgedruckte Systemzeichen des ARESTI - Flugprogramms sowie eine Übersichtsskizze des neubeschlossenen Flugraumes für das F3 A - Programm.

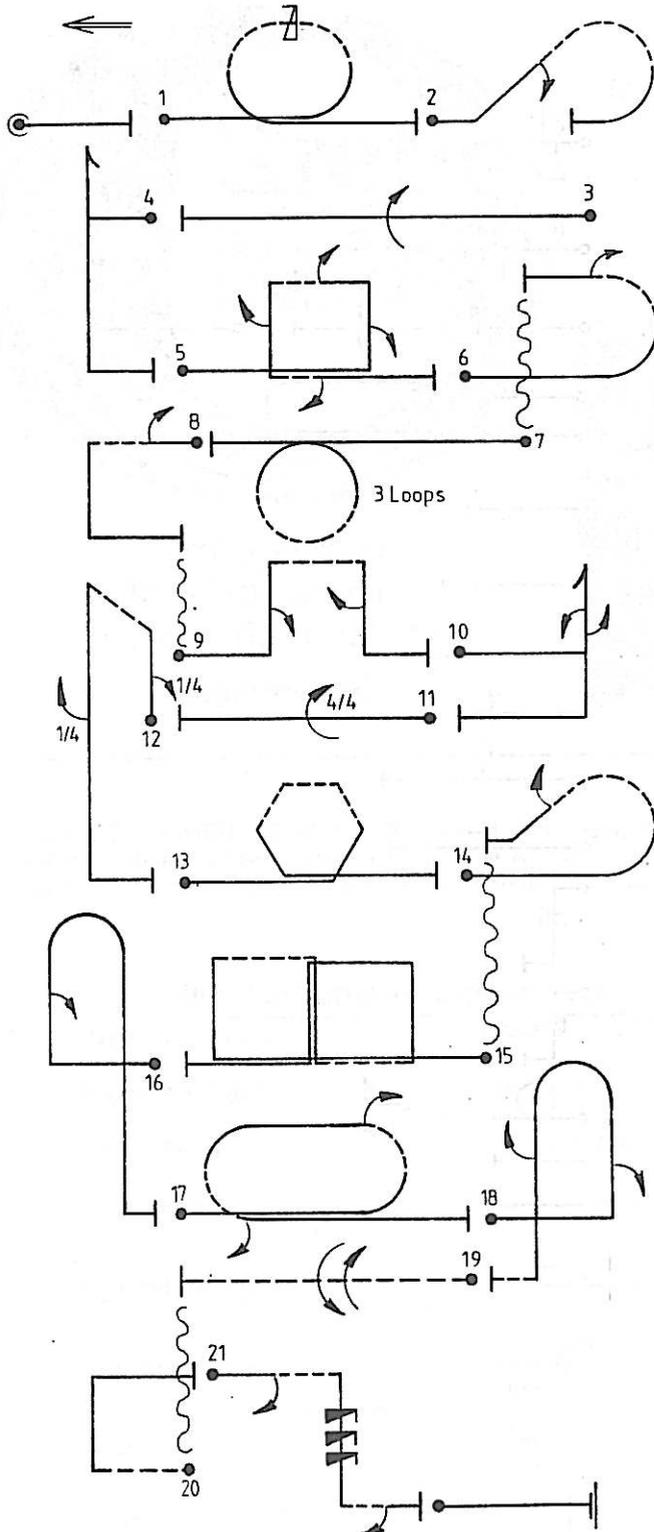
Das Aerokryptofraiesystem nach J.L. ARESTI

Beginn des Programms	
Beginn der Figur	
Windrichtung	
Linien und Winkel	
Horizontale Kurven	
Vertikale Kurven	
Trudeln	
Turns	

Männchen			
Loop			
Rollen			
Loops und Rollen			
Flug unter positiven g Normalfluglage			
Flug unter negativen g Rückenfluglage			
Messerflug			
Volle Rollen			
Halbe Rollen			
Gerissene Rollen			
Positives Trudeln			
Negatives Trudeln			
Ein Turn folgt auf einen Loop			
Ende einer Figur			
Ende des Programms			

FLUGPROGRAMM F3 A

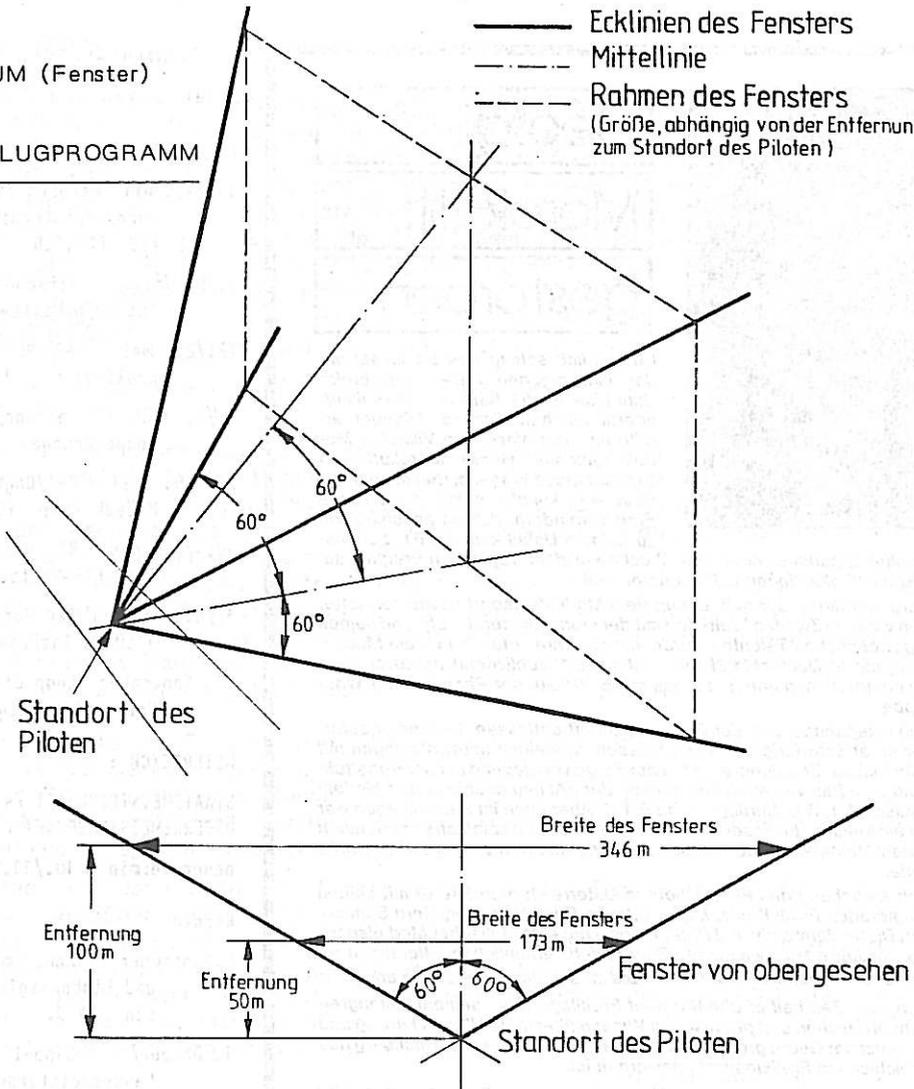
Darstellung
mit ARESTI - SYMPOLEN



1. Lawline
2. Halbe umgekehrte kubanische Acht
3. Langsame Rolle
4. Turn
5. Quadratischer Looping mit vier halben Rollen
6. Immelmann
7. Drei Außenlooping
8. Halbe Rolle mit halben quadratischen Looping
9. Zylinderhut
10. Turn m. 2 halben Rollen
11. Vier-Punkt-Rolle
12. Windkorrekturfigur
13. Sechseckiger Looping
14. Halbe kubanische Acht
15. Quadratisch liegende Acht
16. Senkrechte Rolle aufwärts mit halben Lopping
17. Doppelter Immelmann
18. Senkrechte Rolle auf- und abwärts mit halben Looping
19. Zwei Rollen in Gegenrichtung aus dem Rückenflug
20. Halber quadratischer Außenlooping
21. Rückentrudeln, drei Umdrehungen.

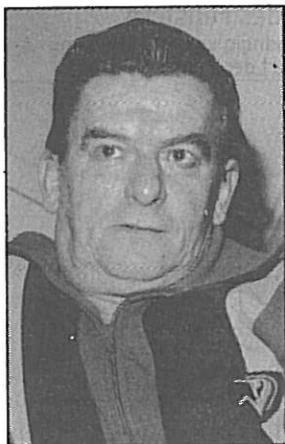
FLUGRAUM (Fenster)
für das
F3 A - FLUGPROGRAMM

— Ecklinien des Fensters
- - - Mittellinie
- · - · Rahmen des Fensters
(Größe, abhängig von der Entfernung
zum Standort des Piloten)



Durchflugzeit des Fensters, abhängig von der Entfernung
und der Geschwindigkeit des Flugmodells

Entfernung zum Modell	Breite des Fensters	Durchflugzeit in Sekunden bei einer Geschwindigkeit des Flugmodells von				
		40 km/h	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h
50 m	173 m	15,7 s	10,4 s	7,8 s	6,25 s	5,2 s
75 m	260 m	23,6 s	15,6 s	11,7 s	9,4 s	7,8 s
100 m	346 m	31,4 s	20,8 s	15,6 s	12,5 s	10,4 s



Georg

Morokutti

gestorben

Unerbittlich schlug das Schicksal mit der ihm eigenen Härte eine breite Schneise in die Kärntner Modellflug-sportlandschaft: Am 15. Oktober erlitt ein Herzinfarkt den Villacher Modellflugpionier Georg Morokutti am Steuer seines Wagens, und nur mit viel Geschick konnte seine mitfahrende Frau verhindern, daß es anschließend zu keinem Unfall kam. Im 61. Lebens-jahr stehend, nahm er noch eine Woche vor dem tragischen Ereignis am 10.-Oktober-Pokalfliegen in Finkenstein teil.

Georg Morokutti, der sein Leben dem Modellflugsport gewidmet hatte, begann vor dem Zweiten Weltkrieg mit der Modellfliegerei. Aufgrund seines außergewöhnlichen Talentes wurde ihm die Ehre zuteil, an einem Modellbaulehrgang in Deutschland teilzunehmen. Anschließend baute er viele Eigenkonstruktionen und flog diese mit Erfolg auf der Rhön und der Was-serkuppe.

Nach Kriegsende, aus der Gefangenschaft entlassen, begann er sofort wieder unter schwierigsten Verhältnissen, in kleinen Mietwohnungen mit dem Modellbau. Er betätigte sich in der Folge vorwiegend mit der Konstruktion und dem Bau von Modellen der von der FAI neu geschaffenen Modellflugklassen A 1, A 2, Nurflügler und F 1 C. Aber auch im Fesselfliegen war Georg ein Meister. In dieser Zeit beteiligte er sich an sämtlichen nationalen und internationalen Wettbewerben und fand dadurch viele gleichgesinnte Freunde.

Nach Aufhebung des Flugverbots in Österreich gründete er mit seinen Flugkameraden Fredl Kainz, Michl Galautz, Erich Hoffelner, Gerd Sommergerger, Dieter Jermendy und Peter Marlow die erste Villacher Modellsport-gruppe. Im Jahre 1973 wechselte Georg nach persönlichen Differenzen zum Klagenfurter Flugsport-Klub, dem er bis zu seinem Lebensende angehörte.

In jüngerer Zeit half er den Kärntner Freifliegern mit seinem umfangreichen theoretischen und praktischen Wissen über viele Hürden hinweg und nicht zuletzt hat Georg großen Anteil daran, daß Kärnten eine Hochburg des österreichischen Freiflugsports geworden ist.

Georg Morokutti ist tot - in den Herzen jener aber, die ihn kannten, wird er weiterleben ...

Erwin Pacher

TERMINKALENDER 1983

Ergänzungen und Änderungen

AUSLAND :

- 13.-17. Juli Utrecht /NL
Europameisterschaft F2A
F2B, F2C, F2D.
- 7./8. Mai Oirschotse /NL
Int. F3B-Wettbewerb
- 22./23. Mai ? / NL
Freiflug F1A, F1B, F1C
- 4./5. Juni Bolzano/Italien
Coppa Brunner F3F
- 23.-25. Juli Pec/Ungarn
Mescek Cup F2A, F2C, F3A
- 19.-21. August Bialystok /PL
Int. F3B-Wettbewerb
- 3./4. September San Marino
18. Riad Internazion. F3B
11. September Lugo di Romagna /It.
Coppa d'oro F2A, F2C

ÖSTERREICH :

STAATSMEISTERSCHAFT F4 C und
ÖSTERR. MEISTERSCHAFT F4C off. Klasse

neuer Termin 10./11. September

Kärnten :

4. September Landesmeisterschaft
und Finkensteiner Pokalflie-
gen F4 C.
1. Oktober Kappel
Landesmeisterschaft RC III.
7. August Thon/Klagenfurt
Lidwurm-pokalfliegen RC IV

Steiermark : 28./29. Mai Landesmeisterschaft F4 C.

Auf Grund der Verschiebung der Staatsmeisterschaft in F4C wird die Landesmeisterschaft in der Steiermark mit einer Gästeklasse gewertet. Eheste Anmeldung erbittet Günther Eberhart, Ziegelofenweg 30 a, 8700 LEOBEN.

Richtigstellung : Die Landesmeisterschaft in den Klassen F3A und RC III finden in HARTBERG / Habersdorf statt.

Vorarlberg : Terminänderung der Landesmeisterschaften in allen Klassen auf 3./4. September 1983.

AUSSCHREIBUNGEN : Die Ausschreibung für den 12. Heri Kargl-Cup in der Klasse F1E ist bereits beim Veranstalter - UMFC-Kolibri erhältlich.



Noch bevor die Flugsaison beginnt, finden jährlich die verschiedenen Bundeslehrgänge statt. In diesem Jahr waren nur ein Punkterichterlehrgang und ein Funktionärslehrgang ausgeschrieben. Der Funktionärslehrgang wurde erstmalig ausgeschrieben und löste den bisherigen Leistungsprüferlehrgang ab. Im Gegensatz zu den Lehrgängen im Vorjahr war der Punkterichterlehrgang überbesetzt. Es kamen mehr Teilnehmer und Interessierte als geplant waren.

Bericht über den Punkterichterlehrgang in Kärnten am 5./6.März 83.

In Kärnten ist alles anders - oder : Kärnten , du hast es besser - oder : die Bundesstraße als Modellflugplatz !

So könnte man das eindruckvollste Ereignis des Lehrganges im Hotel Zoller in Gödersdorf beschreiben. Rund 30 Modellflieger aus Kärnten, Steiermark, Tirol und Vorarlberg versammelten sich zum einzigen Punkterichterkurs des Jahres 1983. Die Stimmung war blendend, und nachdem die Lehrer Heinz Freund und Dr.Thomas Loebenstein ihre Vorträge am Samstag beendet hatten, ging beim gemeinsamen Abendessen bereits die Stimmung hoch her. Während Chefpunkterichter Heinz Freund seinen Vortrag hielt, ging F4 C - Fachreferent Dr.Loebenstein wieder einmal mit einem geborgten Flugmodell fliegen. Doch vermied er es diesmal erfolgreich in irgendwelchen Mülldeponien zu landen. Herzlichen Dank an den Finkensteiner Nudelfabrikanten Lenz Gregorie für die selbstlose Hingabe seines Big Lift, welcher übrigens abgeschnittene Langlaufski als Kufen trägt (Superidee).

Ursprünglich wollte der Finkensteiner Obmann Dolezal eigentlich am Abend DIAs zeigen, doch war die Halogenbirne des Projektors kaputt, und so konnte dem begeisterten Publikum der in Abwesenheit von Hanno Prettner einzige Weltmeister, Heinz Freund, seine Zauberkunststücke vorführen. Herzlichen Dank, Heinz. Schließlich wurde doch noch ein funktionierender Projektor aufgetrieben und wir sahen herrliche Bilder aus der Fliegerei.

Am Sonntag war dann noch das Probepunkten in der Baubewertung F4 C und dann geschah das Unfaßbare: Der Platz in St.Johann war wegen Schnees unbenützbare, und so wurde von Dolezal, Gregori und Dragischinig einfach die vor dem Hotel vorbeiführende Bundesstraße zum Modellflugplatz erklärt und Draschnig, Gregori und Trettenbrein konnten für das Probepunkten vorfliegen. Sensation ! Besonders deshalb, weil die Autofahrer tatsächlich auf unser Zeichen anhielten, um eine Landung der Modelle zu ermöglichen. In allerbesten Laune ging man dann zu Mittag auseinander.

Dr.Th.Loebenstein.

Eine Woche später fand in Wien der FUNKTIONÄRSLEHRGANG statt. Als Lehrer fungierten Bundessektionsleiter Krill und ONF-Delegierter Robert Grillmeier.

Mit 29 Teilnehmern war der Lehrgang gut ausgelastet. Der erste Teil des Lehrganges umfaßte den Aufbau des internationalen und nationalen Flugsport. Es ist sicherlich wichtig - und wurde auch von den Teilnehmern so gesehen - daß die Flugsportfunktionäre über den Aufbau des gesamten Flugsports, aber auch den allgemeinen Sport in Österreich Bescheid wissen.

Im zweiten Teil wurden die Prüfungs- und Rekordbestimmungen des ÖAeC erläutert. Es wurde besonders auf die Möglichkeit hingewiesen, mittels der Ablegung der Modellflugprüfungen auch jenen Modellfliegern die Möglichkeit einer Leistungsüberprüfung zu ermöglichen, die nicht sonderlich an Wettbewerben interessiert sind.

Zum Abschluß des Lehrganges wurde eine kleine Prüfungsarbeit durchgeführt, um den zukünftigen Leistungsprüfern eine noch zusätzliche Hilfestellung zu geben.

Ab diesem Jahr werden die Tätigkeiten der Punkterichter mit Computer erfaßt, um einen Überblick zu bekommen, wie und wo die geschulten Punkterichter eine Punkterichtertätigkeit ausüben. An einer Liste der derzeit berechtigten Punkterichter wird gearbeitet.



SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ

Dr. Helmut Schneider

Das folgende Kapitel dieser Artikelserie soll den Jägern gewidmet sein.

Das Jagdrecht ist Landessache und wird daher länderweise geregelt. Die Unterschiede sind aber nicht groß. Meine Ausführungen sind so gestaltet, daß sie in jedem Bundesland Gültigkeit haben.

Wenn ein Grundstück als Modellflugplatz erworben werden soll, soll man jedenfalls in Erfahrung bringen, ob es in einem Jagdgebiet liegt. Auskunft kann die zuständige Bezirkshauptmannschaft geben. Wenn dies zutrifft, ist zunächst einmal zu unterscheiden, ob es sich um eine "Eigenjagd" handelt. Eine Eigenjagd liegt dann vor, wenn der Jagdberechtigte gleichzeitig Eigentümer ist. Da er ja mit dem Gebrauch der Liegenschaft als Modellflugplatz einverstanden ist, sind keine besonderen Schwierigkeiten zu erwarten. Er sollte jedoch über die Besonderheiten, insbesondere mit dem Lärm, vertraut gemacht werden. Am besten geschieht dies dadurch, daß ein Probefliegen veranstaltet wird.

Handelt es sich jedoch um keine Eigenjagd, wird es wahrscheinlich Probleme geben. Der Grundeigentümer ist nämlich mit dem Jagdberechtigten, das sind in der Regel mehrere Personen, nicht identisch. Die Jäger werden versuchen ein behördliches Verbot des Modellfluges in ihrem Jagdgebiet zu erreichen. Ein Argument des Modellfluges öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufen darf. Sie behaupten nun, daß die Hege des Wildes durch den Motorenlärm gefährdet wäre, diese aber im öffentlichen Interesse gelegen sei. Dies trifft nicht zu. Es handelt sich bei der Jagd um kein öffentliches Interesse sondern um ein privates. Dies wurde bereits in einigen Bescheiden festgestellt.

Das Amt einer Landesregierung hat dies so begründet:

"Hinsichtlich des Schutzes der Allgemeinheit bzw. der Öffentlichkeit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt (allgemeine Sicherheitsinteressen), wozu die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung; die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum; die Gewährleistung der Sicherheit der Person und Sachen auf der Erde; das Fernhalten störender Einwirkungen auf Personen und Sachen und wohl auch die Vermeidung vermeidbaren Geräusches zu zählen sind (vgl. VwGH. 26,4 1974, ZL. 135,136/74; v. 20. 11. 1970, ZL. 1820/69 u.a.), ergaben die getätigten Einwendungen, daß zum größten Teil Beeinträchtigungen der Jagdausübung bzw. Störung im Wildbestand befürchtet werden.

Abgesehen nun davon, daß die hier aufgezeigten Jagdinteressen (Jagdausübung) in den obgenannten durch die Judikatur umschriebenen Bereich des Schutzes der Allgemeinheit nicht eindeutig zu subsumieren sind (handelt es sich hier doch wohl eher um Einzelinteressen oder doch um solche einer bestimmaren einzelnen Personen-gruppe), kann - schon im Hinblick auf den sonst in solchen Gebieten, durch die Ausübung der Landwirtschaft notwendigen Traktorenlärm - nicht angenommen werden, daß das Wild durch den Modellflug vertrieben werde, aber schon gar nicht,

daß der Wildbestand hierdurch an der Substanz (durch Umwelteinflüsse) Schaden erleidet.

Soweit eine Bescheidbegründung aus einem Verfahren zur Genehmigung von Modellflügen mit Modellen von über 5 kg Fluggewicht auf einem bestimmten Modellflugplatz.

Eine andere Taktik der Jäger besteht darin, Modellflieger wegen Störung des Wildes zur Anzeige zu bringen und ihre Bestrafung durch die Bezirksverwaltungsbehörde zu verlangen. Auch damit werden sie keinen Erfolg haben. Die Strafbestimmung ist nämlich auf das mutwillige Stören des Wildes, zum Beispiel durch Hetzen mit einem Hund, abgestellt. Sollte aber dennoch ein Strafverfahren gegen einen Modellflieger aus diesem Grund eingeleitet werden, sollte er sich so rasch als möglich an die Bundessektion wenden, damit wir Rechtsschutz gewähren können.

Wenn aber rechtlich alles zum Besten steht, sollten wir aber einen anderen Aspekt nicht übersehen. Es stehen nämlich sehr große wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel. Die Jagdgenossenschaft, das ist die Summe aller Grundstückseigentümer, über deren Liegenschaften sich das Jagdgebiet erstreckt, verpachtet nämlich die Jagd zu einem Jagdschilling der regelmäßig die Hunderttausendergrenze manchmal sogar um ein vielfaches übersteigt. Die Jäger drohen daher den Grundstückseigentümern mit einer saftigen Minderung des Pachtschillings. Und schon ist der schönste Krach da. Da werden dann in der Nacht Einrichtungen des Flugplatzes zerstört, Zufahrtswege umgeackert, anonyme Drohungen gemacht und was sonst noch alles möglich ist, um die Modellflieger zu vertreiben.

Besser ist es, falls keine Einigung mit den Jägern - auch soetwas gibt es - möglich ist, die Finger davon zu lassen.

Die Probleme mit den Jägern sind allerdings in den letzten Jahren offenbar zurückgegangen. Jedenfalls habe ich kaum noch diesbezügliche Mitteilungen von betroffenen Modellfliegern erhalten.

Achtung Einzelgänger!

Aus dem vorher gesagten ist für Sie nun jene Stelle von Bedeutung, die von einer möglichen Anzeige wegen "Störung" handelt. Bedenken Sie, daß es wenig Sinn hat, mit dem Jäger darüber zu diskutieren, ob nun das Wild verschreckt wird oder nicht. Es geht ihm eigentlich gar nicht drum. Er hat sich für eine recht ansehnliche Summe eine stolze Ausrüstung gekauft und legt eine ansehnliche Summe für die Jagdpacht jährlich aus. Dafür möchte er mit stolzeschwellter Brust als Herr über Leben und Tod in seinem Revier Hahn auf dem Misthaufen sein. Wenn er zu den wenigen vernünftigen gehört, wird er sich allenfalls zufrieden geben, wenn Sie ihm versprechen am Abend, normalerweise eine Stunde vor Sonnenuntergang, nicht mehr zu fliegen. Immer noch besser ein Kompromiss, als einungsverfahren mit allen üblichen Unannehmlichkeiten, selbst wenn Sie die Einstellung des Verfahrens erreichen.

Wenn Sie einen Rat brauchen, wenden Sie sich bitte schriftlich an den Ö.Ae.C, Sektion Modellflug, Prinz Eugenstr. 12, 1040 Wien oder tel. an mich 02782-3752 (Montag bis Donnerstag, außer Freitag)

In der nächsten Folge werde ich das Lärmproblem behandeln.



Mit Genehmigung der Schweizerischen Modellflugzeitschrift "modellflugsport 6/82" entnehmen wir den auch für österreichische Modellflugplatzhalter sehr interessanten Artikel

Redaktion

Das zweite Leben für unseren Modellflugplatz ...

Bericht über Lärmprobleme auf dem Flugplatz Bossikon der Modellfluggruppe Hinwil, und wie sie gelöst wurden

Es fing ziemlich harmlos an

Im Herbst 77 erkundigte sich eine uns wohlbekannte Anwohnerin, ca. 1 km vom Flugplatz entfernt, wie es um unsere Flugzeiten stünde und ob wir diese wohl auch einhielten. Mit der Vorstellung, die Dame näher kennenzulernen und mit ihr ins Gespräch zu kommen, suchte ich diese dann auch auf. Wir plauderten gemütlich, sie zeigte reges Interesse, machte sich einige Notizen und ich versuchte ihr immer und immer wieder den Nutzen unserer Tätigkeit in unserer wohlstandsgestörten Gesellschaft klarzumachen. Im Laufe des Gesprächs äusserte sie dann den Wunsch, man möge doch am Sonntagnachmittag, besonders im Sommer an schönen Tagen, den Flugbetrieb etwas reduzieren, da sie dann meistens Besuch hätte und im Garten sitzen würde. Wir trennten uns dann im besten Einvernehmen und ich versprach ihr, das Anliegen im Verein zu besprechen und dann bei den Behörden für eine allfällige Flugzeitverschiebung vorstellig zu werden. Dies aber immer unter der Voraussetzung, dass die Dame das Vorgehen schriftlich akzeptiere.

Der Frühling kam, die Modellflieger kamen und wollten nach der langen Winterpause natürlich fliegen, aber das erwartete Bestätigungsschreiben der Dame kam eben nicht.

Im Laufe des Frühsommers erhielten ich oder auch meine Frau Anrufe, es werde wieder ziemlich laut geflogen bei uns und man möge dafür sorgen, dass dies aufhöre, ja, eines Tages kam die Reklamation, warum man sich nun nicht an die abgemachten Flugzeiten halte. Der Fehlbare war ich selbst. Daraufhin wurde Briefverkehr eröffnet, worin ich die Frau aufforderte, zu den seinerzeit unterbreiteten Vorschlägen doch Stellung zu nehmen, denn ohne diese schriftliche Zustimmung werde nichts unternommen. Die Telefonanrufe verstummten und der Brief blieb unbeantwortet.

Zunehmender Druck auf Fluggeländebesitzer und Landanstösser

Das Jahr 79 und der Sommer 80 verliefen ziemlich ruhig, und wir glaubten uns einigermaßen sicher. Der Schein trügt! Im Herbst 1980 traf ich mit einem unserer Landverpächter zusammen. Im Gespräch erwähnte er, er würde von «verschiedenen» Anstössern unter Druck gesetzt, den

Modellfliegern sein Land nicht mehr zur Verfügung zu stellen, mit der Begründung, solche Tätigkeiten, welche nur zum Ziel hätten, unsere Umwelt zu verlärmern, nicht länger zu unterstützen.

Ein längeres, ernsthaftes Gespräch mit diesem Landbesitzer klärte dann allmählich die Sachlage; es stellte sich heraus, dass diese Anstösser eigentlich die eingangs erwähnte Dame und ihr Hausgenosse, ein uns wohlbekannter Professor, seien. Beides engagierte Mitglieder der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)!

Darauf luden wir sämtliche uns bekannten Anstösser zu einem Aussprache- und Informationsabend ein. Von 18 geladenen Gästen erschienen deren vier! Und diese (es handelte sich alles um Leute, welche sehr direkt von unserem Fluglärm betroffen waren) lobten uns durchs Band für die Flugdisziplin und die sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Die beiden Hauptpersonen aber entschuldigten sich zwei Tage vor dem Treffen mit der Begründung von Termenschwierigkeiten und dem üblichen Blabla. Nebenbei wurde bemerkt, dass Diskussionen über den Stellenwert unserer Freizeitbeschäftigung sinnlos wären und sie der Sache mit einer Eingabe an den Gemeinderat Wetzikon ein Ende setzen wollten.

Überwältigung durch den Intellekt

Im Dezember wurde dann das Ansinnen unserer Plagegeister, vertreten durch den Polizeivorstand Wetzikon via Gemeinderat Hinwil, uns vorgetragen. Es wurde schliesslich zu einer Aussprache eingeladen, unter dem Vorsitz unseres Polizeivorstandes.

Auf der Seite der Beschwerdeführer befanden sich ein Professor, zwei Ärzte und unsere bekannte Dame. Unsere «Seite» war nur durch den Vorstand vertreten. Als Schiedsrichter amtierten der Polizeivorstand von Hinwil und der Gemeindepräsident von Wetzikon. Es fielen Vorwürfe über zu laute Modelle, meistens wären es rote, auch soll an einigen hohen Feiertagen geflogen worden sein, man wisse jedoch nicht mehr so genau wann. Nun waren wir an der Reihe. Wir versuchten immer und immer wieder auf unsere Freizeitbeschäftigung und Förderung der Jugend aufmerksam zu machen; doch bemerkte dann bald einer der Doktoren, wir würden argumen-

tieren, als hätten wir einen Flughafen zu verteidigen. Grundsätzlich wäre er nicht gegen unser Hobby, jedoch sympathisierte er jetzt halt eben mit unseren Gegnern. Das Ziel unserer Gegner war unsere Zusage, den Motorflugbetrieb einzustellen.

Zum Glück blieben wir hart und zeigten zunächst überhaupt keine Kompromissbereitschaft. Man einigte sich dann, nachdem man festgestellt hatte, es sei nicht mehr so schlimm wie früher, zusammen mit den Behörden Massnahmen zur Lösung der Probleme zu treffen und diese dann via Gemeinderat Wetzikon den Beschwerdeführern zukommen zu lassen. Es wurde auch eine Möglichkeit zur Verlegung des Flugplatzes erwähnt. Der Wetziker Gemeindepräsident intervenierte in verdankenswerter Weise, man möge doch keine Sankt-Florians-Politik betreiben und alle Probleme von sich wegschieben.

Selbst auferlegte Beschränkungen mit Mass

Am 24. März 81 wurden in einer Sitzung mit unseren Gemeindebehörden Lösungswege erarbeitet, um das Lärmproblem zu vermindern. Vertretungen bestanden noch aus Ad-hoc-Kommissionen aus Behörde und unserer MG. Folgendes Massnahmenpaket wurde erarbeitet:

- Senkung des Lärmpegels um zwei dB (A) auf max. 80 dB (A)
- Motorflugverbot am Sonntag-Vormittag
- Verschiebung der Flugzeit am Sonntag-Nachmittag während der Sommerzeit
- Festlegung eines möglichen Flugrayons
- evtl. Ausweichen an einen geeigneteren Standort.

An der Gemeinderatssitzung vom 8. April 81 wurde das Massnahmenpaket gutgeheissen. Der Gemeinderat stellt sich vollständig hinter uns und überweist den Vorschlag an den Gemeinderat Wetzikon und so an die Beschwerdeführer.

Die Beschwerdeführer schiessen mit grossen Kanonen

Am 18. Mai trifft beim Gemeinderat Hinwil ein Rekurs gegen den damaligen Entscheid vom 8. April ein. Und wer vertritt nun die Beschwerdeführer??? Kein kleinerer als der grosse Umweltdoktor und Rechtsanwalt PA Dr. Rausch! Dem Rekurs schreiben wurde, sozusagen als Zielsetzung, gleich das Flugplatz-Reglement der MG Dietikon beigelegt. Beim genaueren Durchlesen der Rekurschrift konnte man die Sprache desjenigen erkennen, welcher die Eingabe an das Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Gesetzesänderung verfasste, welche eindeutig die Abschaffung der Leichtaviatik zum Ziel hatte. Mir kam jedenfalls ein verdächtiges Kribbeln von der Magengegend hoch. Wir wussten jetzt wenigstens, auf was wir uns gefasst machen konnten.

Das Vorgehen der Gemeindebehörden sei ungesetzlich

Am 18. Juni wurde zu einer weiteren Sitzung und Aussprache mit den Beschwerdeführern eingeladen. An die intellektuelle und nun auch fachliche Unterlegenheit hatten wir uns nun gewöhnt.

Wiederum wurde uns nahegelegt, wir sollten doch aufgeben, und zwar den gesamten Flugbetrieb, und der Rekurs würde zurückgezogen. Man erwähnte den Fall «Dietikon». Wir versicherten Dr. Rausch, diesen Platz nicht auf seine Referenzliste zu bekommen.

Entscheidend für uns war nun, dass die Rekurrenten, vor allem aber Dr. Rausch, unsere Behörden in einer Art und Weise angriffen, wie es sich eben nicht unbedingt gehört. Wir rutschten nun ins zweite Glied zurück, jedenfalls was die Beschwerde betraf. Die Gemeindevertreter waren nun die Angegriffenen, was sie bestärkte, noch fester hinter unseren Beschluss zu stehen. Der Erfolg dieser Aussprache: Das Verfahren wurde bis Ende Oktober sistiert, um der Prüfung eines neuen Standortes des Modellflugplatzes Zeit zu geben. Die Gemeinde Hinwil würde womöglich das erforderliche Land zur Verfügung stellen, und die Gemeinde Wetzikon stellte Beteiligung in Aussicht.

Mühselige Kleinarbeit

In der Folge wurden zwei neue Standorte geprüft, wobei der eine aus topografischen Gesichtspunkten zum vornherein ausschied. Wäre also noch eine Möglichkeit in der ganzen Gemeinde, einen Modellflugplatz zu betreiben. In mühseliger Kleinarbeit wurde dann ein aussagefähiges Prüfverfahren entwickelt, welches verbindliche Resultate liefern sollte.

In einem ersten Schritt wurde die Bevölkerung um den neuen Standort (1-km-Radius) schriftlich (es waren gegen 300) über die Durchführung von Messflügen und einer darauffolgenden Befragung orientiert. Sodann wurden über eine längere Zeit bei verschiedenen Windverhältnissen verschiedene Messflüge durchgeführt. Die Modelle wurden dafür ausgesucht; es waren eher diejenigen, welche an der oberen Schallpegelgrenze operierten. Es wurden im Umkreis von einem Kilometer acht verschiedene Mess-Stellen aufgebaut. Der dort auftretende sowie der Umgebungslärm wurden registriert.

In den letzten zwei Wochen im Oktober verteilen wir der betroffenen Bevölkerung Fragebogen, welche auch die Möglichkeit einer Konsultativabstimmung enthielten. Ungefähr 85% der Fragebogen wurden beantwortet! Damit waren die Erhebungen abgeschlossen, es konnte mit der Auswertung begonnen werden. Diese ergab dann (wie wir hofften und wie zu erwarten war), dass sich das neue Fluggelände in vielen Punkten viel weniger eigne als das bereits bestehende.

Mit dieser Antwort gelangten wir wieder an unsere Rekurrenten, womit das Verfahren weitergezogen wurde.

Am 3. November 81 wurde das Rekursverfahren vom Bezirksrat auf Antrag der Beschwerdeführer wieder aufgenommen.

Am 4. November 81 beantragt der Gemeinderat Hinwil in einer Stellungnahme, den Rekurs zur vollumfänglichen Ablehnung zu empfehlen.

Am 5. November erhalten wir zusammen mit den Gemeindebehörden die Einladung zur Vernehmlassung bis zum 4. Dezember. Wir arbeiteten ein fünfseitiges Vernehmlassungsschreiben unter Zugrundelegung der Messwerte, der Schweizerischen Normen für Lärmmissionen, einer Veröffentlichung von Prof. Dr. Klosterkötter und eigenen Berechnungen aus und reichten es am 27. November 81 zu Händen des Bezirksrates ein.

Nicht zuständig!

Am 24. Februar 82 beschliesst der Bezirksrat Hinwil, das Verfahren mangels Zuständigkeit an die Baurekurskommission des Kantons Zürich zur materiellen Behandlung zu überweisen, da die Lärmmissionen von einer Baute ausgehe (unsere Hartbelagspiste) und daher Eigentums- und Besitzerrechte zur Anwendung kämen.

Nicht zuständig!

Am 10. März beschliesst die eben angerufene Instanz, den Fall mangels Zuständigkeit an das Statthalteramt Hinwil weiterzuleiten, da als Rechtsmittel in diesem Falle einzig und allein die Polizeiverordnung von Hinwil zuständig sei.

Die inzwischen von unseren Gegnern eingebrachten Ergänzungen um Erlass eines sofortigen Flugverbots und der Entrichtung einer Entschädigung an die Rekurrenten wurden ebenfalls abgewiesen.

Zuständig ... und wie!

Am 6. Mai 82 erscheint der nun sehnsüchtig, aber mit gemischten Gefühlen erwartete Entscheid des Statthalteramtes Hinwil: Der Rekurs ist mit allen Rechtsbelehrungen der Rekurrenten abzulehnen. In einem Schlussplädoyer würdigt der Statthalter unsere Tätigkeit und ermahnt die Rekurrenten zur Wahrung der Verhältnismässigkeitsprinzipien.

Die Verfahrenskosten werden den Rekurrenten im vollen Umfange auferlegt. Gegen den Entscheid kann innert 20 Tagen beim Regierungsrat des Kantons Zürich rekuriert werden.

Am 1. Mai wurde übrigens die neue Polizeiverordnung der Gemeinde Hinwil in Kraft gesetzt, welche vorgängig von der Polizeidirektion des Kantons Zürich genehmigt wurde, welche unter anderem besagt: Modellflugzeuge und Ballone dürfen nur an

den von der Gemeinde bewilligten Orten gestartet und betrieben werden ...

Nun begann ein banges Warten bis zum Ablauf der Rekursfrist.

Am 15. Juni bat ich die Staatskanzlei Zürich schriftlich um Mitteilung über den Stand der Dinge.

Am 18. Juni kam dann die erlösende Antwort: «Wir bestätigen hiermit, dass gegen die erwähnte Verfügung innert Frist kein Rekurs eingereicht worden ist.»

Damit wäre die Sache vorerst einmal ausgestanden.

Der Umwelt-Doktor liess es sich jedenfalls doch nicht nehmen, uns auf seine Art mitzuteilen, dass er nicht mehr weiterziehe; er wäre mit dem Entscheid nicht einverstanden; jedoch hätte das Verfahren doch eine gute Sache gezeigt: die Modellfluggruppe sei disziplinierter geworden und wir vom Vorstand hätten nun dafür zu sorgen, dass dieser Zustand beibehalten werde, ansonsten usw. usw., den Rest können Sie sich ja denken.

Zum Schluss einige «Rezepte aus eigener Küche»

- Reagieren Sie mit Massnahmen, wenn sich Lärmgegner formieren, organisieren Sie Aussprachen und Informationsabende etc.
- Falls es zu Gegenüberstellungen kommt, geben Sie keine Zugeständnisse unter Verhandlungsdruck, es wird Ihnen als reuiges Eingeständnis eines Missstandes angelastet.
- Schaffen Sie Ad-hoc-Kommissionen, und nur diese sind dann für diese Dinge zuständig und auch verantwortlich.
- Arbeiten Sie Verhandlungstaktiken aus, indem Sie z.B. versuchen, Ihre Gegner zur Mitarbeit bei der Lösungssuche mit einzubeziehen und so Ihr Entgegenkommen so teuer wie möglich «verkaufen».
- Falls Sie bereits in ein Verfahren hineingerutscht sind, schaffen Sie so schnell wie möglich Arbeitsunterlagen und Resultate (Messprotokolle etc.) sowie offizielle Richtlinien, welche Sie dann zur Vernehmlassung vorlegen können. So wird verhindert, dass willkürliche und gefühlsmässige Entscheide gefällt werden.
- Verpassen Sie keine Termine; versuchen Sie die «ersten» zu sein, denn wer zuerst angehört wird, wird am besten angehört.
- Schaffen Sie in Ihrem Verein Disziplin durch Information, damit keine «Aufhänger» entstehen. Informieren Sie aber Ihren Verein nur so weit, wie es die Situation zulässt; ein falsches Wort am falschen Ort hätte verheerende Auswirkungen.
- Keine Mühe ist zu gross, um einen Flugplatz zu retten; jeder eingegangene Platz wird auf die Referenzliste gesetzt.
- Tragen Sie Sorge, damit Sie nie in eine solche Sache hineinrutschen, Sie kommen nie ganz ungeschoren davon.

Jetzt auch in Österreich

Possi®
Austria

Hochleistungsmotoren

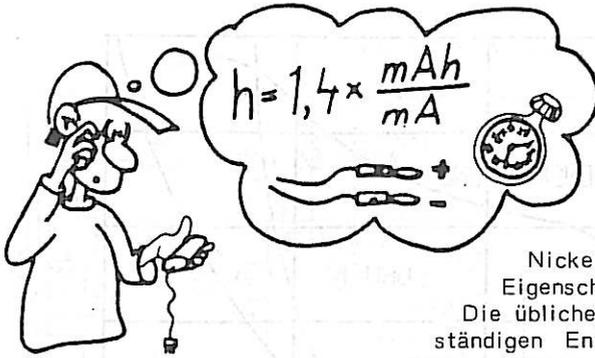


Im guten Fachhandel erhältlich

Generalrepräsentanz für Österreich:

AIRCOM
Handelsges. m. b. H.

1190 Wien,
Heiligenstädter Straße 189—191
Telefon 0 22 2 / 37.11 88



AUTOMATISCHES SCHNELL-LADEGERÄT bis 14 Zellen

E-Fachreferent Helmut Kirsch

immer noch auf : Was macht man, wenn der leere Akku schnell wieder eingesetzt werden soll ? Die Lösung heißt : "SCHNELL-LADEN". Diese Methode (laden in einer Stunde oder weniger) von NiCd Akkus ist ein schier unerschöpfliches Thema. Immer noch gibt es Leute die glauben, das Laden mit konstanter Spannung ist das beste. Dabei ist das eine besonders schlechte Methode, weil dadurch die Zellen eine unkontrolliert hohe Ladung aufnehmen können - oder garnicht ganz voll werden. Beim Schnellladen tauchen aber auch noch andere Probleme auf. Einerseits will man sicher sein, daß nach einem vollständigen Ladevorgang die Zellen auch wirklich "voll" sind, andererseits kann der Akku auch eine gewisse Überladung vertragen. Wenn man ihn allerdings überlädt, dann steigt der Druck in ihm durch Gasentwicklung so stark an, daß das eingebaute Sicherheitsventil anspricht bzw. die Zelle "ausläuft". Durch das Öffnen des Sicherheitsventils wird zwar ein Schaden vermieden der zur vollständigen Zerstörung der Zellen führt, aber eine Kapazitätsminderung bleibt. Eine erprobte und zuverlässige Art ist, den Akku vorher **vollständig** zu entladen (!) und dann eine gewisse Zeit lang mit konstantem Strom aufzuladen. Die elegantere Methode ist, die Spannung während des Ladevorganges zu messen und in dem Moment, wo die Spannung wieder zu sinken beginnt, den Ladevorgang zu unterbrechen. Nun gibt es bestimmt bessere Dinge zu tun, als eine halbe Stunde wie gebannt auf das Digitalvoltmeter zu schauen und dann bei sinkender Akkuspannung, den Akku vom Ladegerät zu reißen. Im Zeitalter der Elektronik kann uns diese unangenehme Arbeit eine kleine Elektronik abnehmen. Das hier beschriebene Ladegerät erfüllt diese Forderung, und es hat sich in der Praxis bestens bewährt.

Die Schaltung selbst gliedert sich in zwei

Nickel -Cadmium (NiCd) Akkus haben die gute Eigenschaft, daß man sie wieder aufladen kann.

Die üblichen Batterien sind dagegen nach ihrer vollständigen Entladung nicht mehr zu gebrauchen. Ein Problem taucht bei den wiederaufladbaren Batterien aber

Teile. Der eine Teil ist der Wandlerteil, der andere ist die Abschaltung. Der Wandler ist notwendig, um die 12 Volt der Autobatterie auf eine höhere Spannung zu bringen, damit man mehr als 7 Zellen laden kann. Mit diesem Wandler kann man bis zu 14 Zellen laden. Der Strom kann bis zu 3 Ampere betragen.

Zuerst wird nach dem Schaltplan der Wandler auf einer Lochrasterplatte aufgebaut (Profis können auch einen Print entwerfen). Besondere Achtung ist der Stromzuleitung zu schenken, da die Stromaufnahme der Schaltung ca. doppelt so hoch ist als bei der Abgabe zum Laden. Bei einer Schnellladung von 1,2 Ah Zellen fließen mehr als 5 Ampere. Für die Zuleitung sollte daher ein 2,5 mm² Querschnitt verwendet werden. Die Leistungstransistoren werden beide auf einem Kühlblech montiert, da sie gleiches Potential haben. Als Kühlblech kann ein einfaches Alublech mit ca. 80x50x3 mm verwendet werden. Diese Schaltung ist weitgehend überlastungsunempfindlich, jedoch kann bei Verpolung die ganze Elektronik zerstört werden. **Daher ausreichende Kennzeichnung der Polklemmen und Zuleitungen !!!**

Wenn der Wandler funktioniert, muß am Ausgang eine Spannung von ca. 20-24 V sein.

Die automatische Abschaltung kann ebenfalls auf Lochraster aufgebaut werden. Hier wird mit Hilfe eines Operationsverstärkers der Verlauf der Spannung kontrolliert. Solange die Eingangsspannung steigt, bleibt die Spannung am invertierenden Eingang des OP immer etwas kleiner als am nichtinvertierenden, weil der Kondensator (C2) über einen hochohmigen Widerstand (R3) aufgeladen wird. Die Ausgangsspannung des OP bleibt hoch und das Relais angezogen. Nachdem die Spannung ihr Maximum erreicht hat, (siehe Bild 1)

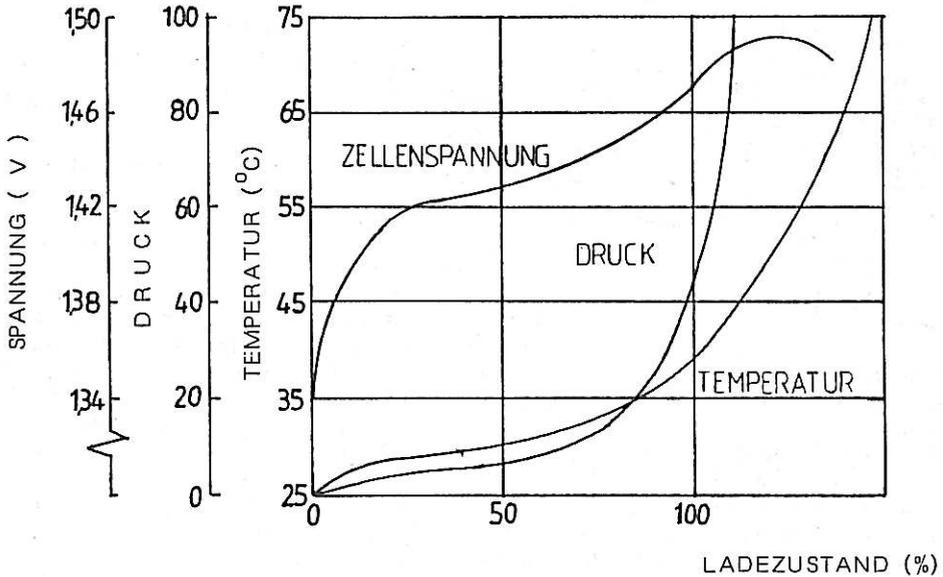


BILD 1. DIE EIGENSCHAFTEN EINER NICD - ZELLE BEI VERSCHIEDENEN LADEZUSTÄNDEN

nimmt sie wieder ab. Am invertierenden Eingang liegt dann eine höhere Spannung als am nichtinvertierenden Eingang. Die Ausgangsspannung sinkt auf 0 Volt und das Relais fällt ab und unterbricht die Ladung. Das Poti (R 11) wird so eingestellt, daß das Relais nur dann schaltet, wenn der invertierende Eingang des OP um 4 bis 5 mV positiver ist als der nichtinvertierende. In der Praxis bedeutet dies, daß das Poti ca. in die Mitte einzustellen ist. Für die einwandfreie Funktion dieser Schaltung gilt folgendes :

Alle Zellen eines Akkus müssen ungefähr die gleiche Kapazität haben. Ein fertig gekaufter Akku erfüllt diese Bedingung sicherlich.

Die Zellen müssen für Schnellladung geeignet sein (siehe Herstellerangabe).

Die Temperatur der Zellen muß der Umgebungstemperatur entsprechen. Warme Zellen muß man vorher abkühlen weil sonst der Abschaltmoment zu früh liegt.

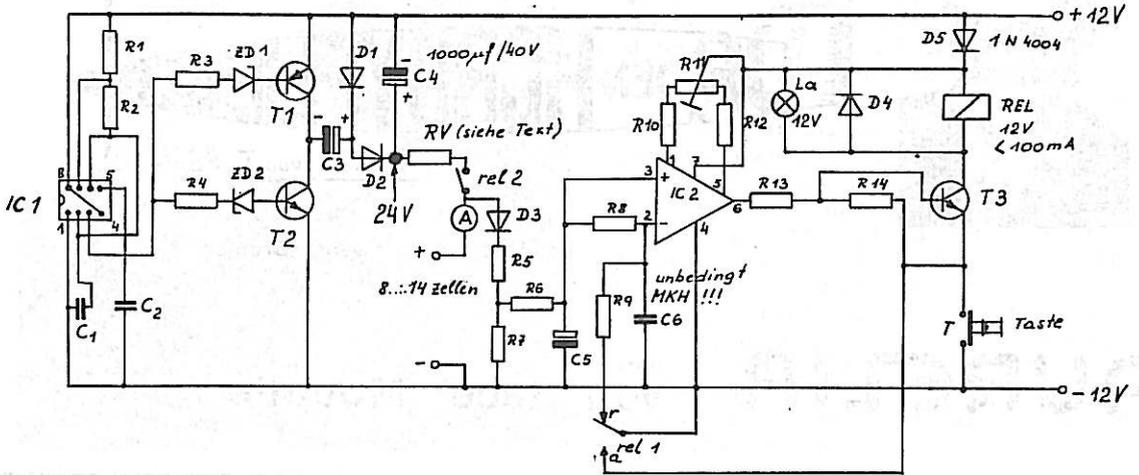
Der Ladezustand aller Zellen muß gleich sein. Wenn der Akku einige Zeit nicht benutzt wurde, kann ein Teil der gespeicherten Energie verlorengegangen sein. Die Selbstentladung jeder Zelle ist im allgemeinen verschieden. Bei der Aufladung erreichen dann nicht alle Zellen den gleichen Ladezustand. Die volleren Zellen können beschädigt werden.

Die beschriebene Situation kann auch nach jedem Schnelllade- und Entladevorgang auf-

treten. Durch nichtvermeidbare Unterschiede der einzelnen Zellen kann es vorkommen, daß einige stärker belastet werden. Deshalb ist es ratsam, neue Akkus 7 Stunden lang zu laden, der etwa 0,2 der Maximalkapazität der Zellen entspricht. Das sollte man auch nach 5 Schnellladungen tun.

Der Ladestrom bei Schnellladung muß der doppelten Kapazität der Zellen entsprechen. Bei kleineren Ladeströmen ist die Form der Spannungskurve nicht mehr ausgeprägt genug. Der Widerstand RV sollte daher so gewählt werden, daß der Ladestrom 1,2 Ah Zellen ca. 2,4 A, bei 500 mAh Zellen ca. 1 A beträgt. Man kann RV auch regelbar machen (0-30 Ohm), dadurch kann man sich optimal an jede Zellenzahl und Stromstärke anpassen. Um den Ladestrom kontrollieren zu können, sollte man unbedingt ein Amperemeter einbauen. Anstelle des RV könnte man auch einen Stromstabi einbauen, damit hält man den Ladestrom während des Ladevorganges konstant. Die automatische Abschaltung kann man auch ohne Wandler betreiben, allerdings muß man den RV dann direkt auf +12 V legen und R 5 auf 470 Ohm und R 7 auf 5,6 kOhm ändern. Bei 12 V Betrieb kann man 4-7 Zellen laden (z.B. Sender- oder Empfängerakku).

AUTOMATIKLADER



STÜCKLISTE

R1 = 220 Ω	R10 = 1kΩ	C1 = 1nF	T1 = TIP145	IC 1 = NE 555
R2 = 220kΩ	R11 = 70Ω / 5k	C2 = 10nF	T2 = TIP140	IC 2 = LF 357
R3 = 1kΩ	R12 = 1kΩ	C3 = 470µF	T3 = BC 547B	
R4 = 1kΩ	R13 = 5,6kΩ	C4 = 1000µF	ZD1 = ZD 4,7 / 1Watt	
R5 = 2,7kΩ	R14 = 1kΩ	C5 = 100µF	ZD2 = ZD 4,7 / 1Watt	
R6 = 5,6kΩ		C6 = 2,2µF	D1 = 1N 5404	
R7 = 2,7kΩ			D2 = 1N 5404	
R8 = 15-20MΩ			D3 = 1N 4148	
R9 = 220kΩ			D4 = 1N 4004	
			D5 = 1N 4004	

Und nun zum Laden der Akkus :

1. Ladegerät an den 12 V Autoakku anschließen (auf guten Kontakt achten)
2. Flug- oder Fernsteuerakku polrichtig anschließen
3. Starttaste drücken und (wenn möglich) Strom einstellen
4. Warten bis Akku voll ist (bei richtiger Stromeinstellung ca. eine halbe Stunde).

Ich wünsche allen beim Nachbau viel Erfolg und eine erfolgreiche Elektroflugsaison : H.K.

INTERNATIONALES MODELL-ELEKTROFLUG-MEETING PFÄFFIKON ZH/SCHWEIZ

JUBILÄUMS-ELEKTROFLUG-MEETING am 14./15.Mai 83

MILITARY-CUP

Ausschreibungen erhältlich:
Modellfluggruppe AeCS Pfäf-

fikon ZH - H.J.Schaufelberger, Rainstraße 10 CH-8330
Pfäffikon oder Aero Club der Schweiz, Abt. Modellflug,
Lidostraße 5, CH-6006 LUZERN. Tel. 041/31 21 29.





FÜR DEN HOBBYFLIEGER

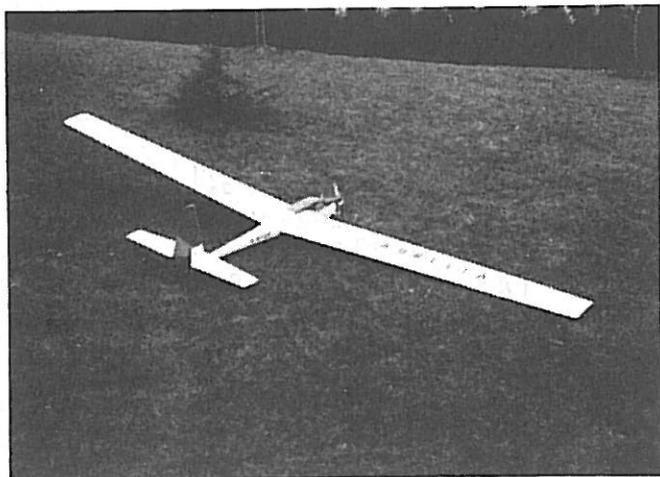
TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

AURELIA von Bauer-Modelle

Meine Neigung für das gemütliche Motorsegeln ist in der Zwischenzeit schon bekannt. Daher "bearbeite" ich immer wieder ein Modell, mit dem ich beim Fliegen aus Herzenslust mit der Seele baumeln kann.

Diesmal hat es mir der Motorsegler "Aurelia" von Bauer-Modelle angetan. Wie der Name, ist auch das Flugmodell selbst sehr hübsch. Es ist kein naturgetreuer Nachbau, obwohl es ein wenig der ASK 14 ähnlich sieht. Der Rohbausatz ist von sehr guter Qualität und kompletter Ausstattung (vom Anlenkungsmaterial bis zum Epoxykleber ist alles vorhanden). Der Rumpf besteht aus GFK, wobei der Aluminium-Motorträger bereits eingegossen ist; die Tragflächen sind bis auf das Anbringen und Verschleifen der Randbögen fix und fertig (Wurzelrippen und Nasenleisten sind schon aufgeklebt und alles ist tadellos verschliffen); das Höhenleitwerk und das große Seitenleitwerk sind aus bereits fertig verschliffenem Rohacell (Rohacell 31 ist ein federleichtes Schaummaterial) hergestellt; die Kabinenhaube besteht aus tiefgezogenem Astralon (aufpassen muß man beim Ausschneiden, denn bei Kurven kann es leicht zu Einrissen kommen). Der Bau des Motorseglers nimmt bis zur Fertigstellung nur mehr wenige Stunden in Anspruch und beschränkt sich in erster Linie auf das Ausschneiden und Einharzen der Rumpfspanten, dem Verschleifen der Randbögen, dem Einharzen der Befestigungsröhrchen für Flächen und Höhenleitwerk, der Montage der Anlenkungsteile.

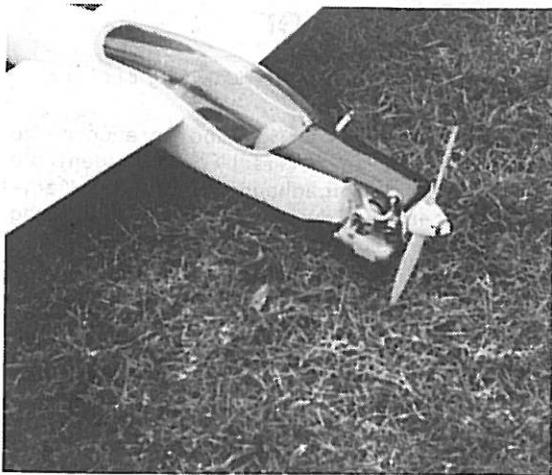


AURELIA - eine schöne Lady

Dann bleibt nurmehr das Finish des Modells, Motor und Fernsteuerung einbauen und fertig!

Im Testmodell wurde ein OS Max 15 eingebaut, wobei aber genauso gut auch ein Webra Seedy montiert werden kann. 3 Rudermaschinen für Motordrossel, Höhen- und Seitenruder sind zur Steuerung des Flugmodells vorgesehen.

Bei der "Aurelia" läßt sich übrigens das Bauer Exchynge System anwenden. Es wird hier mehr die Möglichkeit verstanden, jeweils für die entsprechende Wetterlage oder den Verwendungszweck verschiedene Profile und Spannweiten auszutauschen, wobei der Rumpf und der "Rest" des Modells immer gleich bleiben. So bieten sich



Blick auf die große und geräumige Kabine
und auf den Antrieb (OS Max 15 RC)

folgende Profile und Spannweiten an : Eppler 374 - 2960 mm, Eppler 385 - 2960 mm, Eppler 387 - 2960 mm und Eppler 374 mit 2660 mm. Das Testmodell hatte Eppler 387 und 2960 mm Spannweite.

Einige Worte noch zum Finish : Der Rumpf wurde weiß gespritzt, Höhenleitwerk und Tragflächen wurden weiß und das Seitenleitwerk rot bebügelt.

Der Erstflug des Motorseglers "Aurelia" verlief ganz wuschgemäß. Bedingt durch die V-Stellung der Flächen fliegt das Modell sehr eigenstabil und zeigt auch im Langsamflug keine Tendenzen sich über eine Fläche "zu empfehlen".

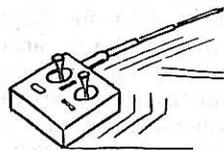
Durch das große Seitenleitwerk gibt es auch keine Probleme beim Kurvenflug, und die "Aurelia" geht brav und willig, dem Funkbefehl folgend, nach allen Richtungen.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, daß der Motorsegler "Aurelia" aufgrund der hohen Vorfertigung des Rohbausatzes (es gibt auch einen Schnellbaukasten) ein relativ einfach und schnell zu bauendes Modell ist. Der Segler ist selbstverständlich für einen Anfänger, der aus der Anfangsphase schon ein wenig heraus ist, vorzüglich geeignet. Beim Bau des Modells sollte jedoch ein etwas "kundiger" Modellbauer dabei sein, denn der beiliegende Bauplan und die Bauanleitung könnten unter Umständen zum Problem führen.

"Aurelia" sieht nicht nur hübsch aus, es fliegt auch genauso !

Technische Daten :

Spannweite	2960 mm
Länge über alles	1250 mm
Tragflächeninhalt	59,6 dm ²
Fluggewicht	1900 g
Motor	1,5 - 2,5 cm ³
Fernsteuerung	Motor, Seite, Höhe.

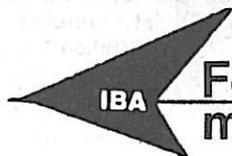


**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 57 31 58

A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41



**Fertig-
modelle**

bei



**MODELLBAU
KIRCHERT**

CIRRUS 75 von Graupner

von Dr. Georg Breiner

Altbekannt und bewährt, so präsentiert sich der CIRRUS 75 allen Modellfliegern. Da ich aber ein äußerst neugieriger Mensch bin und einen CIRRUS bisher noch nicht geflogen habe, faßte ich zum Leidwesen meiner lieben Frau ("bei uns schaut es im Keller schon wie in einer Modellbauhandlung aus !") den Entschluß und organisierte mir einen Baukasten in der Flächenversion. Baukasten ist eigentlich ein etwas übertriebener Begriff, ich würde vielmehr Montagekasten meinen. Alles was man zum Bau - verzeihen Sie mir - zur Montage braucht ist komplett vorhanden. Die ausführliche Bauanleitung in Verbindung mit einem Montageplan ermöglicht auch dem weniger geübten Modellbauer die proplemlose Fertigstellung eines naturgetreuen Segelflugmodells.

Zum Inhalt des Bau-Montage - Kastens : Der GFK-Rumpf ist von ausgezeichnete Qualität, hat eine weiße Oberfläche und die Führungsröhrchen für die Steuergestänge für Seiten- und Höhenruder sind bereits eingeharzt; alle Holzteile sind so ausgestanzt, daß man sie nur etwas grimmig anschauen muß, und sie fallen dann von selbst heraus; das einteilige, gepfeilte Höhenleitwerk ist als Pendelruder ausgebildet und braucht nur mehr verschliffen werden nach Aufbringen der Verstärkung für die Befestigung an der Wippe; die Tragflächen sind bis auf das Anleimen der Nasenleisten und Randbögen sowie

der Wurzelrippen fertig und brauchen zu guter Letzt nur mehr verschliffen werden; die Montage der Kabinenhaube mit dem Kabinenrahmen ist durch eine eigene Helling relativ einfach (hier besonders sorgfältig arbeiten). Die vorhin genannten Arbeiten sind in recht kurzer Zeit auszuführen (wichtig: auch wenn die "Gier" für das Fliegen bereits unbändig wird - trotzdem sorgfältig und genau arbeiten). Der CIRRUS wurde im Finish genau dem Katalog- und Baukastenbild entsprechend fertiggestellt: das heißt Flächen und Höhenleitwerk wurden weiß und das Seitenleitwerk rot bebügelt.

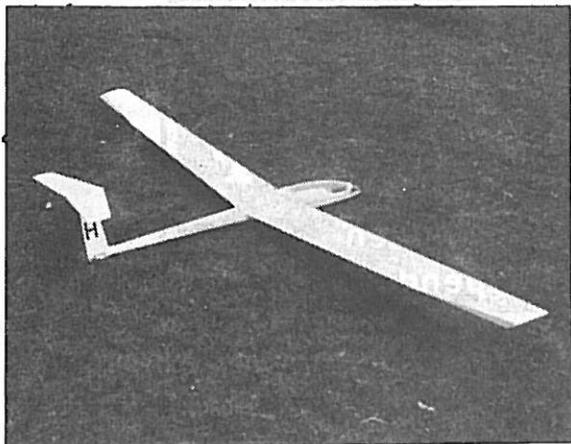
Ich bin kein großer Freund von Hochstart mit Schnur oder Gummi (dies hat nichts mit Faulheit zu tun, daß ich nicht laufen möchte) und versah meine Orchidee mit dem Graupner-Motoraufsatz. Ein Motor mit 1,5 cm³ ist absolut ausreichend.

Das Modell ist sehr kofferraumfreundlich und läßt sich daher überall mitnehmen.

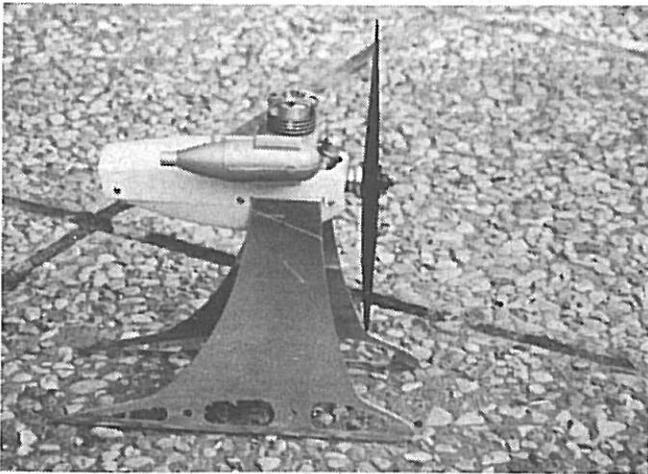
Zum Flugverhalten des CIRRUS 75 möchte ich feststellen, daß das Modell sowohl schnell als auch langsam geflogen werden kann. Die Eigenstabilität ist ausgezeichnet. Obwohl der Hersteller darauf hinweist, daß die Maschine nicht kunstflugtauglich ist, lassen sich doch einige kleine Sachen damit machen. Die Thermikeigenschaften konnte ich leider noch nicht testen, da der Erstflug in der ersten Märzwoche erfolgte. Ich glaube aber, daß aufgrund des geringen Gewichtes sich der CIRRUS wahrscheinlich auf jeden Bart stürzen wird (hinauf und nicht hinunter).

Zusammenfassend darf ich bemerken, daß der CIRRUS 75 ein wunderschönes Semi-Scale-Flugmodell mit ganz hervorragenden Flugeigenschaften ist. Der Bau des Modells benötigt nur wenige Stunden Arbeitsaufwand und ist auch von einem Anfänger (eine kleine Hilfestellung ist trotzdem empfohlen) zu bewältigen.

Meine Neugierde hat sich gelohnt, und auch ich kann nun sagen, daß der CIRRUS 75 ein bewährtes Segelflugmodell ist, welches dem Anfänger und dem "gemütlichen" alten Hasen viel Freude bereiten kann.



Die Orchidee ist gelandet



Der Motoraufsatz OS Max 10 mit
einer 7 x 3 Luftschraube

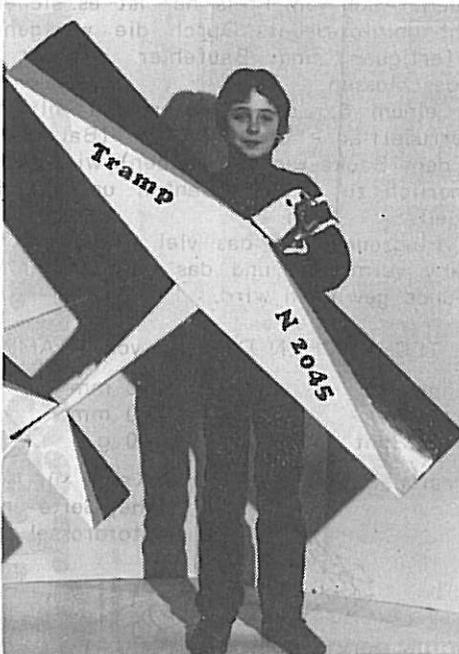
Die TECHNISCHEN DATEN
des CIRRUS 75 :

Spannweite	2830 mm
Rumpflänge	1150 mm
Gesamtlänge	1250 mm
Tragflächeninhalt	49,8 dm ²
Fluggewicht	ca. 1600 g
Fernsteuerung	Seite, Höhe

TRAMP Made in AUSTRIA

Markus und Franz Zeiner

- Gegeben : Junger Modellflieger namens Markus, 10 1/2 Jahre jung und Mitglied des Modellbaublubs Böheimkirchen.
Besitzer eines Segelflugmodells mit dem Namen MARABU von Robbe. Hat damit die A, B und C-Modellflugprüfung erfliegen.
- Gesucht : Motorflugmodell mit gutmütigen Flugeigenschaften und einer Spannweite von etwa 1400 mm.



Der TRAMP und sein Besitzer Markus

Diese Angaben haben natürlich nichts mit Mathematik zu tun, sondern waren für uns (Vater und Sohn) ein Grund, bei der IMA 82 im Wiener Messepalast, die ausgestellten Modelle näher anzuschauen.

Das Rennen machte dann "TRAMP", ein Hochdecker mit transportfreundigen Abmessungen. Noch am gleichen Tag besorgten wir uns den Baukasten. TRAMP wird von der österreichischen Modellbaufirma P. Häusl erzeugt und ist im Fachhandel erhältlich. Unser Baukasten stammt von der Firma G.Kirchert-Modellbau Wien.

Der erste Blick in den Karton überraschte uns. Ein weiß eingefärbter GFK-Rumpf und zwei furnierbeplante Flächenhälften sind von guter Qualität. Die Holz- und Zubehörteile sind übersichtlich in Plastikbeuteln verpackt. Motorhaube, Motorträger und Fahrwerk vervollständigen den Bausatz. Eine Bauanleitung beschreibt in leicht verständlicher Form den Zusammenbau des Modells. Einige Bauzeichnungen dienen noch zur Ergänzung.

Zum Bau :

Zuerst wurde an den beiden Tragflächenhälften die Nasenleisten und Randbögen ange-

leimt und verschliffen. Nach dem Zukleben der Hälften und mit beiliegendem Gewebeband verstärkt, war die Fläche rohbaufertig. Nur das Höhenleitwerk mußte auf einer ebenen Unterlage laut Plan zusammengebaut werden. Das Einkleben dieses Leitwerkes in den Rumpf bereitete keine Schwierigkeiten, da die Länge an der Rumpfsseitenwand genau gekennzeichnet ist.

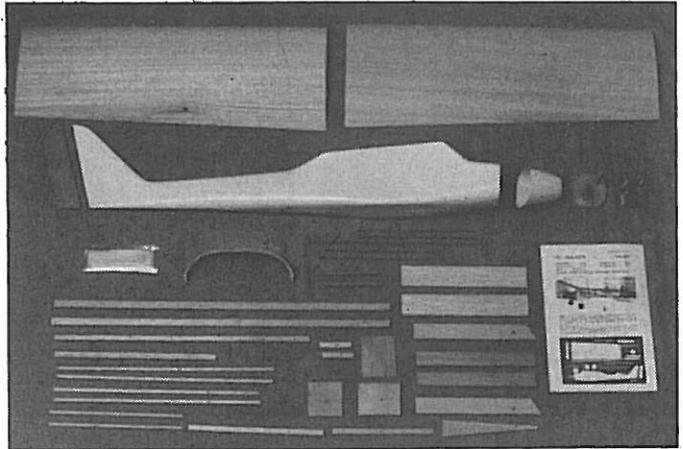
Der Motorträger wurde am Motorspant, welcher schon im Rumpf eingeklebt ist, befestigt. Motorsturz sowie Motorzug sind bei diesem Träger schon berücksichtigt, ebenso dient er gleichzeitig auch als Befestigungsfläche für die Motorhaube.

Ein 5 cm³ Motor wurde von uns als Antriebsquelle eingebaut. Vorgesehen ist das Modell für Motoren von 3,5 bis 6,5 cm³. Das Fahrwerk am Rumpf befestigen und eine Fernsteuerung einbauen, beendeten die größeren Arbeiten am Rohbau. Die Flächen und das Höhenleitwerk wurden mit Folie überzogen und der Rumpf gespritzt.

Da wir den Empfängerakku unterhalb des Tanks in der Rumpfspitze unterbrachten, benötigte TRAMP keinerlei Bleizugabe. Nun stand dem Erstflug nichts mehr im Wege; diesen wird aber der junge Besitzer selbst beschreiben.

Flugerprobung :

An einem Samstagnachmittag war es endlich soweit. Nachdem wir (Lehrer + Schüler + Modell) x-mal Trockentraining durchgeführt hatten, sollte mein TRAMP seine Flugtauglichkeit beweisen. Am Flugplatz angekommen, wurde vor meinem Vater der Motor gestartet und eingestellt. Das Modell wurde auf die Piste gestellt - nochmals Ruderkontrolle - und dann schob ich den Knüppel der Motordrossel langsam nach vorne. Ich hatte schon etwas Angst, doch mein Vater stellte sich knapp hinter mich und hielt seine Hände griffbereit über dem Sender. Nach wenigen Metern Rollstrecke war das Modell in der Luft und stieg in einem flachen Winkel dem Himmel entgegen. Den Linksdrang beim Rollen, hervorgerufen durch das Drehmoment des Motors, hatte mein Lehrer durch entsprechend dosierten Seitenruderschlag korrigiert. Nachdem ich TRAMP auf Sicherheitshöhe geflogen hatte, nahm ich das Gas ein wenig zurück, und jetzt war die Fluggeschwindigkeit genau richtig.



Das Innenleben des Baukastens

Das Modell lag sehr ausgeglichen und ruhig in der Luft. Trotz eines Steuerfehlers von mir kehrte TRAMP, bedingt durch sein eigenstabilisiertes Flugverhalten sofort wieder in Normallage zurück. Nach einigen Platzrunden setzte ich zu einer Bumslandung an, welche TRAMP ohne weiters überstand.

Fazit :

TRAMP ist für den Anfänger ein problemlos zu bauendes, gut fliegendes und gutmütiges Modell. Auch vom Preis her ist es sicherlich nicht uninteressant. Durch die weitgehende Vorfertigung sind Baufehler so gut wie ausgeschlossen.

Mit einem 6,5 cm³- Motor und mit einer Querruderfläche ohne V-Form (Bauanleitung ist dem Baukasten beigegeben) wird TRAMP sicherlich zu einem rasanten und wendigen Modell.

Ein Flugzeug also, das viel Freude an dem Hobby vermittelt und das ganz sicher viele Freunde gewinnen wird.

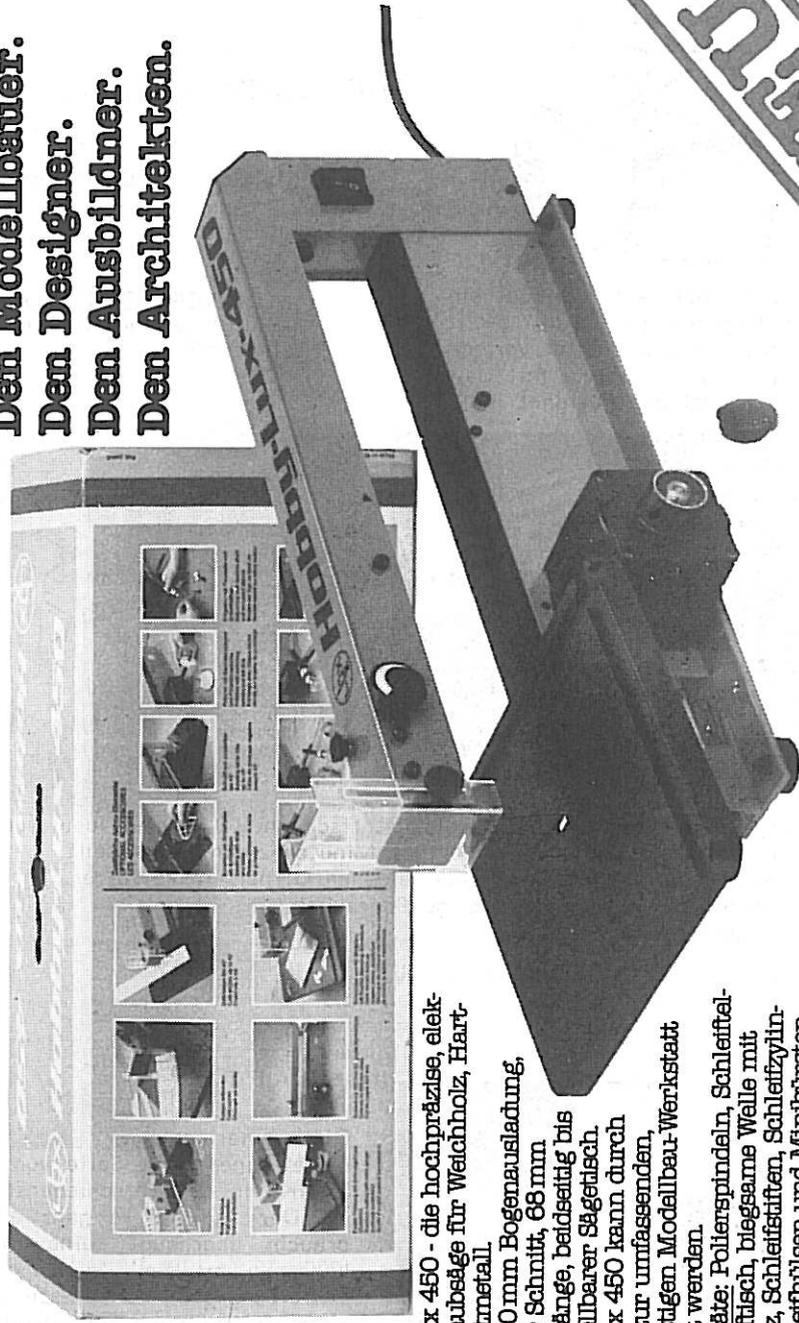
Die TECHNISCHEN DATEN von TRAMP :

Spannweite	1330 mm
Rumpflänge	1000 mm
Fluggewicht	2000 g
Fernsteuerung.	3-Kanal für Höhe, Seite und Motordrossel.



Technik, die überzeugt.

Dem Modellbauer.
Dem Designer.
Dem Ausbildner.
Dem Architekten.



Hobby Lux 450 - die hochpräzise, elektrische Laubbege für Weichholz, Hartholz, Buntmetall.

Deuten: 450 mm Bogenausladung,

ziehender Schnitt, 68 mm

Sägeblattlänge, beidseitig bis

45° verstellbarer Sägefisch.

Hobby Lux 450 kann durch

Zubehör zur umfassenden,

preisgünstigen Modellbau-Werkstatt

ausgebaut werden.

Zusatzgeräte: Polierspindeln, Schleif-

ler/Schleifisch, biegsame Welle mit

Fräsesatz, Schleifstäben, Schleifzylin-

dern, Schleifhülsen und Minibürsten.

Bitte fordern Sie Prospekte an: Emco Trading, 5400 Hallein, Postfach 81.

EMCO
TRADING

Wir lösen Probleme.

METALL

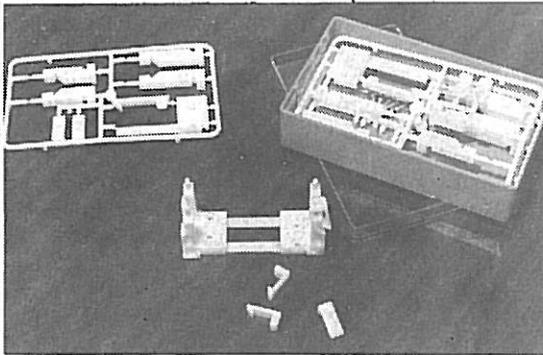


Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner

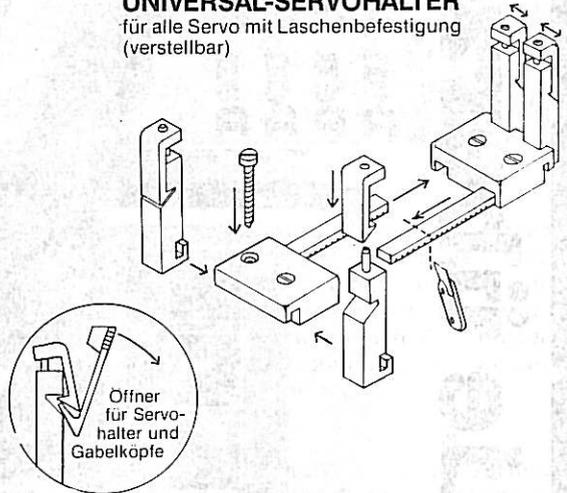


Gert Kirchert - hat wieder einmal "zugeschlagen"! Er stellt einen neuen Servohalter vor, der für nahezu alle Servos mit Laschenbefestigung geeignet ist.



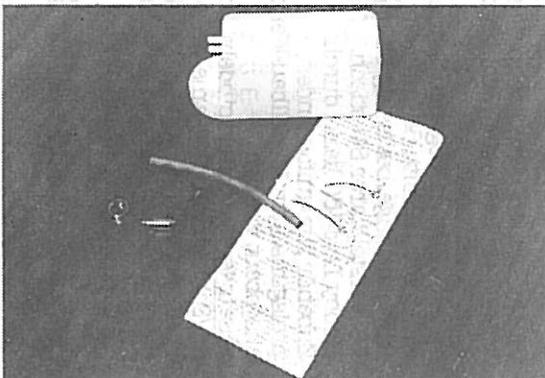
UNIVERSAL-SERVOHALTER

für alle Servo mit Laschenbefestigung (verstellbar)



Zwei Stück werden in einer praktischen Kunststoffschachtel (nachher ideal zur Aufbewahrung von Kleinteilen) geliefert und sind in wenigen Minuten zusammengestellt.

Die Servos können unter Verwendung eines eigenen Öffners in kürzester Zeit wieder aus den Halterungen genommen werden, das lästige Schrauben entfällt und ein allfälliger Servowechsel ist keine Hexerei mehr.



KRAFT - TANK

Die amerikanische Zubehörfirma Kraft bietet eine ganze Serie von KRAFTSTOFF-TANKS in den verschiedensten Dimensionen an. Der Aufbau ist ganz einfach und man braucht überhaupt keine Löcher mehr zu bohren, um die Zuleitungen (Drucktank, Entlüftung etc.) zu befestigen.

Kraftstoffschlauch mit Pendel und Stopfen einschieben und die Schlauchleitungen auf die angeformten Nippel schieben. Fertig!

Gesehen wurden die "Amiss" bei Modellbau Schweighofer.



DREHZAHLMESSER PROTACHO

AIRCOM - Flugtechnik präsentiert einen japanischen Drehzahlmesser, der nach dem Dynamoprinzip arbeitet und keine Stromversorgung benötigt.

Das Gerät ist sehr preiswert und kann überall eingesetzt werden.

Die Drehzahlen werden direkt vom Spinner des Modells abgenommen und können auf der Skala abgelesen werden. Der Selektor ermöglicht eine Wahl des jeweiligen Drehzahlbereiches.

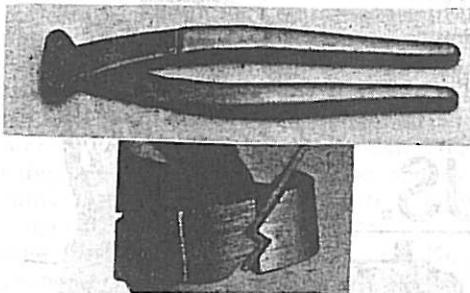


WEBRA - GEWINDEBOHRER

Eine Neuheit, auf der Nürnberger Messe vorgestellt, sind die Gewindebohrer aus HSS Stahl, mit einem eigenen Führungsstück zum Einhalten des Gewindevinkels.

Die Bohrer gibt es für die Durchmesser von 2 bis 5 mm. Der zusätzlich erhältliche Gewindebohrhalter mit Ratsche hat ein Zweibacken-Spannfutter. Die Ratsche ist umschaltbar auf Links- und Rechtsgang sowie auf eine feste Position.

Ein Werkzeug, welches jeder Modellbauer haben sollte.



SPEZIAL - ABKRÖPFZANGE

MULTIPLEX stellt in seinem "extrablatt" eine neue Spezialzange für Abkröpfungen an Ablenkungs-Drähten vor. Die Handhabung ist verblüffend einfach. Es können damit Federstahldrähte bis 1 mm und Eisendraht bis 2 mm Durchmesser gebogen werden.

WUSSTEN SIE SCHON - aus robbe - Freizeit EXPRESS !

... daß es eine Möglichkeit gibt, Schrauben an unzugänglichen Stellen richtig einzusetzen ?

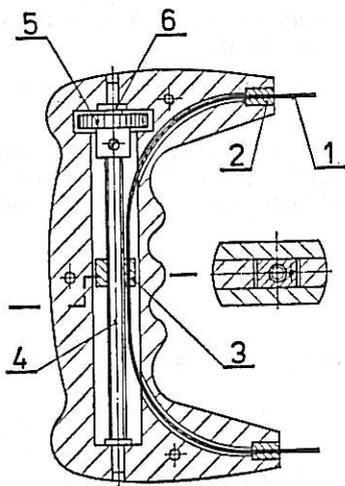
Mit den Fingern kommt man nicht dran, mit der Zange hat man kein Gefühl ! robbe-Speedkleber hilft ! Die Schraube wird am Schraubenzieher angeklebt, wenn sie "gepackt" hat läßt sich die Klebeverbindung mit wenig Kraft wieder lösen.

... wie man Zweitakt-Verbrennungsmotoren leiser machen kann ?

Mit einfachen Mitteln läßt sich eine deutliche Geräuschkämpfung herbeiführen : Man montiert einfach eine zu große Luftschraube. Die Drehzahl sinkt und damit der Lärm - die Leistungseinbuße ist aber nicht so gravierend, wie immer angenommen wird, denn größere Luftschrauben haben bessere Wirkungsgrade.

VERSTELLBARER FESSELFLUGGRIFF

Entnommen aus der Modellsportzeitung der CSSR. "modelar"



Bei den Fesselfluggriffen ist es oft sehr schwierig, die Längen der Seile präzise auszugleichen. Der abgebildete Fesselfluggriff, der auch bei den Fesselfliegern in der UDSSR verbreitet ist, kann sehr leicht und exakt eingestellt werden.

Er ist aus 3 Teilen zusammengeschaubt.

Der mittlere Teil ist aus 10 mm, die beiden Außenteile aus 4 mm Sperrholz ausgeschnitten. Das verstellbare Seilstück 1 läuft im Mittelteil und ist an den Enden des Griffes in 2 mm Kuperröhrchen geführt. Teil 4 ist eine Gewindestange M 6. Sie ist im oberen Teil mit einem Rädchen 5 versehen, welche eine Vierkantmutter 3 bewegt. Diese ist für das Seil durchgebohrt. Die Gewindestange ist durch 2 Beilagscheiben 6 gelagert.

Das Rädchen 5 ist mit der Gewindestange 4 fest verbunden. Wird das Rädchen nun gedreht, bewegt sich die Vierkantmutter hinauf oder hinunter, wodurch die Länge des Seilstückes ausgeglichen wird. Milos Sibor,

MODELLBAUKASTEN LUTHWIG

FLUG-, SCHIFFS- UND
AUTOMODELLE, FUNKFERN-
STEUERUNGEN,
MODELLEISENBAHNEN SPUR-N

DIE WELT DES MODELLBAUS.

WER RECHNET
KAUFT BEI UNS



MODELLBAUKASTEN
M. LUTHWIG
4020 LINZ/NEUE HEIMAT
NEUBAUZEILE 53
TEL. (0 73 2) 8213 42

COUPON

Name: _____

Adresse: _____

BITTE ÜBERSENDEN SIE MIR
INFORMATIONSMATERIAL ÜBER

FLUG/SCHIFF

AUTO

EISENBahn SPUR-N



F3A-Weltmeister Hanno Prettner berichtet:

7. Internationales TOURNAMENT OF CHAMPIONS in LAS VEGAS



Mitten in der Wüste von Nevada gelegen liegt Amerikas Spieler- und auch Modellflughochburg, LAS VEGAS. Vom 4. bis 7. November 1982 wurde diesmal wieder das TOURNAMENT OF CHAMPIONS ausgetragen, welches wiederum vom CIRCUS CIRCUS HOTEL organisiert wurde.

Einige Worte der Superlative zum Hotel CIRCUS CIRCUS: Ein Hotelkomplex der fast so groß ist wie die Innenstadt von Klagenfurt und wobei allein die Park- bzw. Abstellfläche für 2000 Autos ausgelegt ist; 1.800 Zimmer zählend (meist mit Doppelbetten) beschäftigt dieser Hotelgigant in Spitzenzeiten bis zu 4.600 Beschäftigte und an nur einem einzigen Tag werden in diesem Komplex bis zu 18.000 Essensportionen verkauft. Besitzer dieses Imperiums ist Bill Bennett, selbst begeisterter Flugpionier und Modellflieger. Daß sein Herz der Fliegerei gehört, beweist unter anderem auch seine Sammlung von bemannten Großflugzeugen. Ein Golfstream G II-Jet, 2 Lear-Jet, eine zweimotorige Cessna 401, ein Kunstflugdoppeldecker Christen Hagle sowie drei Jet-Ranger Hubschrauber. Genau so extrem wie diese Sammlung ist auch die Hausfarbe des Circus Circus Hotels: Pink. Doch in der Wüste von Nevada - am Circus Circus airfield - wo man meilenweit fahren muß um zum nächsten Anwesen zu kommen, wirkt diese Farbe richtiggehend erfrischend.

Auch dieses Jahr waren wiederum alle Topstars der internationalen Modellflugelite vertreten. Aus den USA hatten sich die 10 besten Amerikaner qualifiziert; angeführt von Dave Brown, Tony Bonetti, Marc Radcliff, Don Lowe ... Den "Rest der Welt"

repräsentierten Weltmeister Hanno Prettner, Wolfgang Matt, Günther Hoppe, Ivan Kristensen, Benito Bertolani, ... Limitiert für 20 Teilnehmer ist es natürlich möglich, - laut Ausschreibung - 15 Durchgänge zu fliegen, bis der Champion gekürt werden kann. Am ersten Tag wurde das bekannte Pflichtprogramm ausgetragen, welches vollkommen identisch mit dem bemannten Kunstflugprogramm ist und das bei der WM '82 am Spitzerberg geflogen wurde.

Der Schwierigkeitskoeffizient betrug $K=550$. Am nächsten Tag wird - wiederum über drei Durchgänge - das unbekannte Pflichtprogramm geflogen. Aus einer speziellen Liste mit etwa 400 Flugfiguren wird von der Wettbewerbsleitung am Vorabend des Wettbewerbstages ein Programm mit ca. 15 Flugfiguren ausgelost bzw. zusammengestellt, welches dann am nächsten Tag ohne Training absolviert werden muß. Die Schwierigkeit ist umso größer, da eine Figur in die andere übergeht und man ein vollkommenes Zusammenspiel mit seinem Helfer haben muß, der einem die Figuren ansagt. Außerdem muß man aufpassen, alle 1/4, 3/4, und 1 1/4 Rollen usw. in die richtige Richtung zu drehen, um nicht in einer falschen Fluglage bzw. Richtung in die nächste Figur einzufliegen.

Am 3. und letzten Qualifikationstag wird wiederum über drei Durchgänge das Kürprogramm geflogen, wobei jeder Pilot sein Flugprogramm aus dem Aresti Katalog zusammenstellen kann. Dies klingt einfach, aber es ist trotzdem schwer aus über 10000 Flugfiguren die optimalen für das jeweilige Flugzeug bzw. Pilot auszusuchen. Der Koeffi-

zient von $K = 400$ darf dabei nicht überschritten werden.

Nach dieser ersten Tortur haben sich dann die 5 besten Piloten für das am Sonntag durchzuführende Finale qualifiziert. Um die Schwierigkeit im Finale zu erhöhen, werden wieder das bekannte, ein neues unbekanntes und das Kürprogramm über zwei Durchgänge absolviert; aber diesmal nicht zwei Durchgänge desselben Programms und dann die nächsten zwei, sondern abwechselnd. Dies ist ungemein anstrengend für die Konzentration von Pilot und Helfer, da praktisch jeder Flug verschieden ist. Für das unbekannte Pflichtprogramm am Finaltag wurden noch schwere Flugfiguren von der Wettbewerbsleitung ausgewählt und auch die Figurenanzahl aufgestockt. Das Kürprogramm hat nun einen höheren Schwierigkeitsgrad von $K = 500$.

Das Reglement für die Modelle sah heuer ein maximales Fluggewicht von ca. 9 kg vor, wobei der maximale Motorhubraum 66 cm^3 betragen konnte. Zugelassen sind nur jene Flugmodelle, die Nachbauten bestehender Kunstflugmaschinen sind. Die Flugfiguren sollen im gleichen Flugstil und in der selben Art wie im bemannten Kunstflug geflogen werden.

Als Punkterichter waren wieder fünf Großflug- und fünf Modellflugpunkterichter anwesend, die in gemischten Gruppen zu je fünf Punkterichtern in der Qualifikation punkteten, bez. im Finale haben dann alle 10 Punkterichter ihre Wertungen abgegeben. Erstmals wurde im RC-Kunstflug das sogenannte Bauer-System zur Ermittlung herangezogen. Sämtliche vergebene Punkte und alle Punkterichter werden im Computer gespeichert, und nach Durchgangsende beginnt das Computerprogramm zu laufen. Sollte bei größeren Abweichungen eine bestimmte Toleranzgrenze überschritten werden, so korrigiert der Computer die abweichende Wertung automatisch auf einen Mittelwert. Dieses bereits bei den "großen Brüdern" seit Jahren angewendete System, eröffnet die Möglichkeit, daß bewußte oder unbewußte Fehlwertungen automatisch eliminiert werden.



Der Liechtensteiner Wolfgang Matt - assistiert von seinem Bruder - bei der Startvorbereitung seines LASER 200.

Und nun einige Eindrücke vom Wettkampf. Ein orkanartiger Sturm mit einer Windschwindigkeit zwischen 10 bis 15 m/s pfiß über den Salzsee, als ich das erstmal meine DALOTEL zum Training flog. Bis zu einer Höhe von etwa 50 cm über dem Boden wurden Unmengen von Sand vorbeigeweht, und man mußte aufpassen, um keine Sanddefekte im Einziehfahrwerk, Fernsteuerung oder Motor zu bekommen. Nach einer "Hubschrauberlandung" bei der ich nach dem Aufsetzen keinen Zentimeter mehr nach vorne rollte, mußten wir die DALOTEL am Boden festbinden, da nach dem Abstellen des Motors das Modell nach rückwärts zu rollen begann und wir Angst hatten, daß es von alleine davonfliegen würde. Dies sind schon äußerst extreme Bedingungen, und im Laufe der Woche wurden die Wetterbedingungen immer besser. Vor Beginn des Wettkampfes gab es noch eine Überprüfung sämtlicher Modelle hinsichtlich der Limitbestimmungen, wobei das Modell des Japaners Naruke als zu klein befunden wurde. Aber es spricht für die großzügige Regelgestaltung und die Kameradschaft der Amerikaner, daß ihm Dave Brown kurzerhand sein Ersatzmodell geliehen hatte und Naruke dadurch nicht den weiten Weg von Japan umsonst gekommen war.

Beim Wettbewerbsgeschehen in der Qualifikation konnte ich mich bereits vom ersten Durchgang an (sowie in den vergangenen Jahren) in Führung setzen und meinen Vorsprung immer weiter ausbauen. Um die weiteren Qualifikationsplätze gab es einen harten Kampf zwischen Brown und Matt,

wobei man nicht wußte, wer in der Endabrechnung vorne zu liegen kommen würde.

In diesem Zweikampf hat sich dann noch beim Kürprogramm der Tour-nament-Neuling Frackowiak (USA) eingemischt, der nach mir die höchsten Kürpunkte erreichen konnte. An der nächsten Stelle konnte sich Ivan Kristensen von Canada plazieren.

Die fünf Topfinalisten waren also :

- | | |
|--------------------|----------------|
| 1. Hanno Prettner | 10.637,7 Pkte. |
| 2. Wolfgang Matt | 9.825,5 " |
| 3. Dave Brown | 9.638,6 " |
| 4. Tony Frackowiak | 9.424,9 " |
| 5. Ivan Kristensen | 9,421,0 " |



Im Vordergrund der LASER 200 von Dave Brown (hockend rechts). Im Hintergrund der Zaun, an dem Hoppe's CAP 21 beim Start hängenblieb.

Am Sonntag war also der große Finaltag. Bei zuerst herrlichem Flugwetter kam mit der Dauer des Wettbewerbsgeschehens immer mehr Wind auf, der bei den letzten Flügen sogar bis zu 30 Grad von der Seite blies. Gemeinsam mit zunehmender Nervosität kam auch immer mehr Hektik, da sich auch noch technische Probleme einzustellen begannen. Ich war glücklicherweise davon verschont, die DALOTEL flog wie auf Schienen und mein Super Tigre Getriebemotor lief wie ein Uhrwerk. Wolfgang Matt flog im 2. unbekanntes Pflichtprogramm eine Nullwertung, da aus unerklärlichen Gründen sein Webra-Bulli-Motor plötzlich stehen blieb. Dave Brown verpaßte seine Chance auf einen eventuellen 2. Platz durch einen Bruch der Flügelhalterung, wobei das Modell dann kaum noch zu steuern war, Dave es aber dennoch sichr landen konnte. Tony Frackowiak hatte Schwierigkeiten mit seinem OS Getriebemotor und mußte deshalb auf sein Ersatzmodell zurückgreifen.

Die größte Spannung für die Zuschauer bot wiederum das unbekanntes Pflichtprogramm, welches diesmal mit einem Turn plus 3/4 Snaprolleabwärts einen besonderen Schwierigkeitsgrad bot. Ebenfalls äußerst schwer zu fliegen war der Rollenkreis mit drei Rollen nach innen, beginnend aus dem Rückenflug. Gerade in diesem unbekanntes Pflichtprogramm konnte ich mit 2.213,3 Punkten eine phantastische Wertung mit einem optimalen Flug erreichen. An nächster Stelle folgte Wolfgang Matt mit 2.028,3 und Ivan Kristensen mit 2.008,2 Punkten. Auch diesmal konnte ich wieder die besten Wertungen in

den Snapfiguren bzw. in den Rollenkreisen erringen, und von denen gab es genügend Variationen zu fliegen : Mit 4 und mit 3 Rollen nach innen und nach außen gedreht sowie aus dem Normalflug bzw. Rückenflug beginnend. Als Sonderzugabe im Training habe ich dann noch einen Rollenkreis mit nur einer Rolle mit meiner DALOTEL 230 am Circus Circus airfield in Las Vegas geflogen und damit die gesamte Fachwelt in Erstaunen versetzt. Aber aufmerksame Beobachter der Flugszene wissen natürlich, daß ich bereits mit meiner kleinen Dalotel 150 diese Figur in Europa bei Wettbewerben oder Schauflügen vorgeführt habe.

Noch einige Worte zur Technik. Meine DALOTEL 230 hatte ein Fluggewicht von ca. 8 3/4 kg und war mit einem 2 x 75 Super Tigre Getriebemotor ausgerüstet. Bedingt durch die Verwendung eines Pertinax Mittelrades, wurde von allen festgestellt, daß dieser Motor wunderbar ruhig und leise lief. Vom gesamten Starterfeld hatte ich die meiste Motorkraft zur Verfügung und man sah dies speziell in den senkrechten Vierpunkttrollen, wo man versuchen mußte, den oberen Ausflug mit demselben Radius zu fliegen wie beim unteren Einflug. Speziell in dieser Figur zeigte sich die wirkliche Motorstärke. Ausgerüstet mit einer 20 x 12 Luftschaube hatte ich auf meinen Motoren soviel Dampf, daß ich im Training 22 Vierteldrehungen senkrecht nach oben flog, bis das Modell in

den Wolken verschwand. Als Fernsteuerung verwendete ich Simprop SAM 7; alle Ruder sind aus Kraft- und Verzögerungsgründen mit je zwei Rudermaschinen angelenkt. Als Zusatzfunktion ist in der DALOTEL ein Einziehfahrwerk eingebaut.

Wolfgang Matt hatte einen Webra-Bulli mit Resonanzrohr in seinem LASER 200 in Verwendung. Dieser Motor lief relativ problemlos, er hatte aber nicht jene Kraft, die mir zur Verfügung stand. Matt verwendete als Fernsteuerung die WEBRA FMSI. Dave Bown, Zweitplatzierter der letzten F3 A-Weltmeisterschaft, flog ebenfalls einen LASER 200, der mit einem Tartan Twin und zwei Resonanzrohren ausgerüstet war. Der Tartan Twin war überhaupt der am meisten geflogene Motor, denn 9 Teilnehmer hatten ihn eingesetzt. Meiner Meinung nach hat dieser Tartan Twin mit den beiden Resonanzrohren die größte Kraft aller nicht-Getriebemotoren. Dave's LASER zog problemlos durch alle Figuren, und wie er mir selber sagte, ist er von diesem Tartan-Twinwerk begeistert. Das Gewicht seines Modells lag bei ca. 7,5 kg, wobei sich die Spannweite aller Modelle heuer zwischen 2.200 bis 2.450 mm eingependelt hatte.

Das Gesamtgewicht lag meistens unter 8 kg. Der Laser wurde überhaupt heuer am meisten geflogen, und es ist eigentlich schade, daß sich schon wieder eine gewisse Uniformiertheit breit macht. Lediglich einige CAP 21, CUP 20 sowie Chipmunk sowie Bertolanis JAK 50 waren neben meiner Dalotel vertreten.

Zu den nicht vom Glück begünstigten Piloten gehörte diesmal sicherlich auch Günther Hoppe, der einen so flachen Start ausführte, daß er mit dem Hauptfahrwerk seiner CAP 21 an einem 1 m über dem Boden und die Straße begrenzenden Absperrzaun hängen blieb. Der Flügel wurde vom Rumpf abgerissen, und der Rumpf sauste zirka 150 Meter weit allein durch die Luft. Der größte Pechvogel war aber sicherlich Jeff Tracy aus Australien, der beim letzten Tournament Platz 5 belegte. Als Direktor der Tracy Ölgesellschaft hat er sich seit zwei Jahren nur mehr für dieses Tournament of Champions vorbereitet und war bereits 2 1/2 Monate (!) vor dem Wettbewerb in den USA um dafür zu trainieren. In den letzten Trainingstagen



Die beiden Japaner Naruke (links) und Akiba bei der Startvorbereitung. Modell : CAP 21

hatte er schon immer mehr zunehmende Probleme mit seinem 2 x 10 Getriebemotor, die darin gipfelten, daß er im ersten Teil der Qualifikation jeweils einen Motorabsteller hatte und dadurch mit null Punkten nach dem ersten Tag aussichtslos ins Hintertreffen geraten war. Es ist wirklich schade für Jeff, soviel Zeit geopfert zu haben, um dann durch soviel Pech um einen Erfolg gebracht zu werden.

Zusammenfassend kann man sagen, daß dieses Tournament of Champions wiederum ein großer Erfolg für Piloten aber auch für die Zuschauer war. Von Wettbewerbsleiter Phil Kraft und Chefpunkterichter Doc Edwards bestimmend aber auch gerecht geleitet, ist es jenes Meeting, das die technische und fliegerische Weiterentwicklung vorantreibt. Es ist zu hoffen, daß dem Kunstflugsport in Zukunft auch weiterhin neue Impulse durch das Tournament of Champions von Las Vegas gegeben werden.

Endresultat :

1. Hanno Prettner	A	11.262,6 P.
2. Norbert Matt	FL	10.775,5 P.
3. Dave Brown	USA	10.378,6 P.
4. Tony Frackowiak	USA	10.270,7 P.
5. Ivan Kristensen	CAN	10.264,2 P.

10 Jahre
Charter



**100 000 fach
bewährt**

Jubiläumspreis



robbe

...Ideen für Ihren Modellsport

D-6424 Grebenhain 1
Postbox 1108

ENGLISCH FÜR MODELLFLIEGER (Aeronautical English)

Um Modellfliegern, die sich mit dem Fachenglisch ein wenig schwer tun, im Durchforsten englischer Baupläne und Bauanleitungen zu helfen, möchte ich die allerwichtigsten Fachausdrücke in alphabetischer Reihenfolge übersetzen, vorallem deshalb, weil die deutschen Bauanleitungen japanischer oder amerikanischer Baukästen sehr oft sinnentstellend und falsch übersetzt sind.

aileron	Querruder
aligne	ausrichten
angle of attack	Anstellwinkel
birch	Birke
bracket	Halterung
capstrip	Rippenaufleimer
C.G.	Schwerpunkt
cylinder attachment	Zylinderbefestigung
cylinder bank	Zylinderreihe
cylinder barrel	Zylinderlaufbuchse
cylinder capacity, volume	- Zylinderinhalt
cylinder cooling fin	- Zyl. Kühlrippe
cy.in line engine	Reihenmotor
cylinder inverted	hängender Zylinder
cylinder upright	stehender Zylinder
dihedral	V - Form
doubler	Aufleimer
dowel	Rundholz, Dübel
elevator	Höhenruder
empennage	Leitwerk
fairing	Verkleidung, Übergang
fin	Flosse

firewall	Motorspant
former	Spant (Rumpf)
frame	Rahmen
fuselage	Rumpf
idle	Leerlauf
incidence angle	Einstellwinkel
leading edge	Nasenleiste
music wire	Stahldraht
pine	Kiefer
plywood	Sperrholz
poplar	Pappel
resin	Harz
retracts	Einziehfahrwerk
rudder	Seitenruder
sheeting	Bepankung
spar	Spant (Fläche)
spruce	Fichte
stock	Leiste, Stab
support	Stütze, Halter
throttle	Drossel
thorn	Ruderweg, Anschlag
trailing edge	Endleiste
washout	Schränkung
wing chord	Flächentiefe
wing loading	Flächenbelastung

Ebenfalls Verwirrung oder mühselige Rechnereien lösen die englischen Maße aus. Im Folgenden eine Tabelle mit den umgerechneten Maßen:

1 inch	1"	2,54 cm
1 foot	1'	30,00 cm
1 ounce	oz.	28,30 g
square foot	sq.ft.	9,0 dm ²
ounce/sq.ft.		31 g/dm ²
1/2 "	12,8 mm	1/4" 6,4 mm
1/8"	3,2 mm	1/16" 1,6 mm
1/32"	0,8 mm	3/8" 9,6 mm
3/16"	4,8 mm	3/32" 2,4 mm
1 cubic inch	cu.i.	16,7 cm ³

Ich hoffe ein wenig zur Arbeitserleichterung bei einigen Modellfliegerkollegen beigetragen zu haben. Wer besondere Probleme mit dem englischen "Fachchinesisch" haben sollte, der kann sich ruhig an mich wenden. Mit dem kleinen Umweg über das Sekretariat des Aero Clubs-Sektion Modellflug bin ich für jedermann erreichbar.



Dr. Thomas Loebenstein

Auch das ist Modellflug

Alfred Birke, Wien

DER BERICHT ÜBER EINE WERKSTÄTTENRENOVIERUNG

Anlässlich des 30 jährigen Jubiläums zum Bestehen unserer Werkstätte, wurde der Entschluß gefaßt, unsere Werkstätte, welche gleichzeitig unser Klublokal ist, zu renovieren. Es dauerte jedoch noch volle zwei Jahre, ehe die finanziellen Mittel aufgebracht waren.

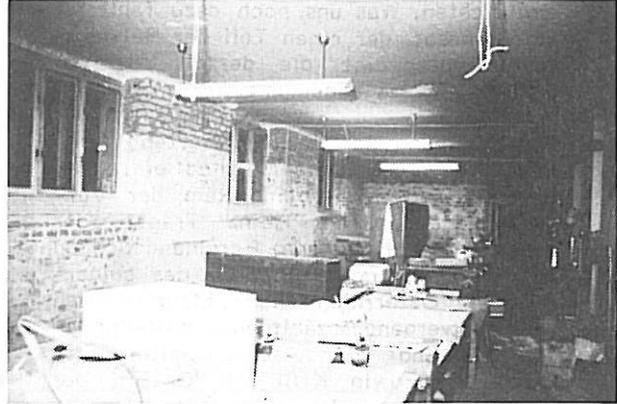
Obwohl es sich um ein Souterrainlokal mit feuchten Außenwänden handelte, kletterte der Mietzins in den letzten Jahren auf eine für uns schier unfinanzierbare Höhe. Dem gegenüber steht die Tatsache, daß wir seit 32 Jahren diese Räumlichkeiten benützen und für eine Modellbauerwerkstätte kaum eine geeignetere Lokalität gefunden werden konnte. Schließlich wurde bei der Generalversammlung im November 1982 der Beschluß gefaßt, sofort mit der Renovierung zu beginnen.

Als erstes muß die Außenwand bis auf die Ziegel abgeschlagen und die Fugen dazwischen ausgekratzt werden. Der dabei anfallende Schutt füllte zwei LKW. Anschließend wurden dicke Holzlatten an die Ziegelmauer angeschraubt. Auf diesem Lattenrost konnten nun die Rigipsplatten befestigt werden. Das hatte den Zweck, daß ein Hohlraum zwischen Platten und Ziegelmauer frei blieb, in dem nun fortan die Luft zirkulieren kann und die Mauer austrocknet. Dieser Abschnitt kostete die meiste Arbeit, und auch die finanziellen Kosten waren beträchtlich.

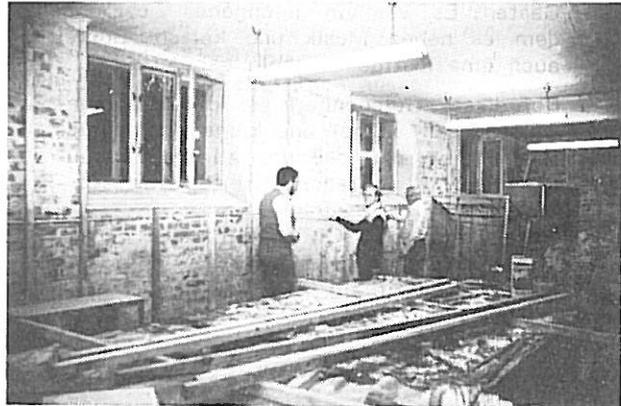
Dann folgten Arbeiten wie Fenster und Türen lackieren, elektrische Installationen verlegen, Tapezieren, Wände mit Holz verkleiden, Waschraum und WC neu installieren, kacheln und vieles andere mehr. Daß diese Arbeiten langwierig waren kann man verstehen, wenn man weiß, daß unsere Werkstätte über 120 m² groß ist.

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen des Klubvorstandes bei all denen bedanken, die dieses Vorhaben durch finanzielle Zuschüsse, Materialspenden und nicht zuletzt durch gute Zusammenarbeit in vielen Arbeitsstunden ermöglicht haben.

Manche werden vielleicht denken: "Wozu brauche ich eine Werkstätte, wenn ich am Modellflugplatz fliegen will?" Wir glauben aber, daß gerade in einer Großstadt die Möglichkeit gegeben sein sollte, sich auch außerhalb des aktiven Flugesehens zu treffen. Außerdem soll jeder Modellflieger die Möglichkeit haben, sein Modell in ent-



Bis auf die Ziegel mußten die Wände abgeschlagen und mit einem Lattenrost versehen werden, um zu erreichen, daß die Luft gut zirkulieren kann.



sprechenden Räumen bauen zu können. Deshalb ist vorgesehen, zwei weitere Räume als Spritzkammer mit Luftabzug und als Holzbearbeitungsraum mit Kreissäge, Schleifscheibe, Bohrmaschine etc. einzurichten. Was uns noch dazu fehlt ist ein Sponsor, der einen Teil der Betriebskosten übernimmt, die derzeit nur von den Mitgliedern abgedeckt werden.

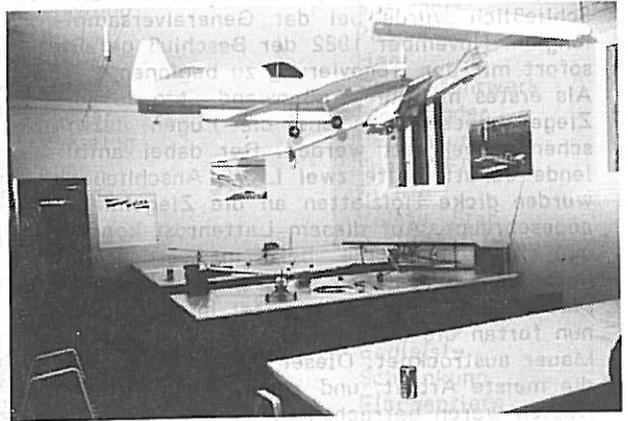
Zur Eröffnung der neu renovierten Werkstätte luden wir viele Freunde ein. Vom Österreichischen Aeroclub kam der Vorsitzende der ONF, Heinz Träger, der neben unserem Obmann, Ferdinand Schupp zu den Gründungsmitgliedern des seinerzeitigen Österreichischen Modell- und Flugsportverbandes zählt und ÖMV-Bundesobmann und Bundessektionsleiter des ÖAeC, Dir. Edwin Krill mit Gattin, der der erste Vereinsobmann unseres Vereines schon im Jahre 1951 war. Landesobmann Robert Grillmeier mit Gattin, Familie Kirchert und viele Klubkollegen von anderen Gruppen zählten ebenfalls zu den Gästen. Es war ein gelungenes Fest, bei dem es neben Musik und kaltem Büffet auch eine lustige Tombola gab.

Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß es bei uns keine Aufnahme-sperre gibt, und daß uns alle Modellbau-interessierte an jedem Freitag von 18 - 20 Uhr besuchen können.

Unsere Adresse: **ÖMV-Fünfhaus,**
Wien 15., Brunhildengasse 3, in der Nähe der Stadthalle.



Alfred Birke begrüßt alle Gäste und Mitglieder und gibt einen kleinen Überblick über die Geschichte des ÖMV - Fünfhaus, der nun über 30 Jahre besteht.



So sieht es nun in der renovierten Werkstätte aus.



Als ehemaliger langjähriger Obmann begrüßt BSL Edwin Krill die Anwesenden und erzählt von der Entstehung des Österreichischen Modellsportverbandes und der langjährigen Geschichte des Vereines. Beim gemütlichen Teil entpuppte er sich als hervorragender Auktionator beim Tombola und versteigerte in launiger Art selbst einen Flaschenöffner um nahezu 200 Schilling.



Österreich Pokal 1983

F3 A & RC/MS

Liebe Modellflugfreunde !

Im heurigen Jahr findet nun bereits zum dritten Mal die Kombinationswertung um den internationalen ÖSTERREICH POKAL in den beiden Klassen F3 A und RC/MS statt.

Nach Anfangsschwierigkeiten, bedingt durch Schlechtwetter, konnte der ÖSTERREICH POKAL in der internationalen Klasse F3 A erst im Vorjahr zum ersten Mal vergeben werden, während der ÖSTERREICH POKAL in der Klasse RC/MS bereits zweimal gewonnen werden konnte.

Die bisherigen Gewinner :

RC/MS	1981	Heinz Sekirnjak	UMFC Graz	Österreich
	1982	Franz Glück	MFC Salzburg	Österreich
F3 A	1982	Wolfgang Matt	Modellfluggruppe	Liechtenstein

Die Termine für 1983 :

21.- 23. Mai 1983	INT. RHEINTALPOKAL	Koblach/Vorarlberg
15.- 17. Juli 1983	INT. TIROLWETTBEWERB	Weer / Tirol
11.- 14. August 1983	INT. IGO ETRICH WANDERPOKAL	Kraiwiesen/Salzburg

Für die österr. Modellflieger wird darauf hingewiesen, daß lt. Beschluß der Sektionsleitertagung 1982 zur Ausscheidung in den Nationalkader F3 A ab heuer nurmehr die 3 Wettbewerbe des ÖSTERREICH POKALS und der OBERÖSTERREICH POKAL, sowie die STAATSMEISTERSCHAFT gewertet werden. Der OÖ Pokal kann aus organ. Gründen noch nicht in den ÖSTERREICH POKAL aufgenommen werden.

STATUTEN FÜR DEN ÖSTERREICH POKAL :

1. Der ÖP kann in den beiden Klassen F3A und RC/MS erworben werden.
2. Der ÖP kann nur von jenen Wettbewerbern erworben werden, die an allen drei Wettbewerben innerhalb eines Jahres teilgenommen haben.
3. Der Sieger in einer Wettbewerbsklasse erhält 100 Punkte d.s. 100%.
4. Die nächstfolgenden Plätze werden wie folgt berechnet: Erzielte Punkte des Wettbewerbers geteilt durch die erzielten Punkte des Siegers mal 100.
5. Gewinner des ÖP ist der Wettbewerber mit der höchsten Punktezahl aus allen drei Wettbewerben.
6. Der ÖP ist ein Wanderpokal und bleibt für ein Jahr im Besitze des Gewinners. Er ist beim 1. ÖP-Wettbewerb des folgenden Jahres dem Veranstalter unaufgefordert zuzustellen.
7. Der Gewinner hat das Gewinnjahr, seinen Vor- und Zunamen und die Nation eingravieren zu lassen.
8. Neben dem offiziellen ÖSTERREICH POKAL erhält jeder Sieger einen Erinnerungspokal, der in seinem Besitz bleibt.
9. Die Verleihung des ÖP erfolgt jeweils beim Int. Igo Etrich Wanderpokalfliegen in Kraiwiesen.
10. Jener Wettbewerber, der einschließlich des Jahres 1985 den ÖP am öftesten gewonnen hat, behält ihn für dauernd. Bei Gleichrangigkeit erhöht sich die Frist um jeweils ein Jahr.

Karl Wasner sen./Vorarlberg, Josef Selg/Tirol, Johann Niederwimmer/Salzburg.

bundesländer



NIEDERÖSTERREICH

Die Flugsaison 1983 hat bereits begonnen.

Den ersten Wettbewerbsbericht erhielten wir aus Niederösterreich von der

LANDESMEISTERSCHAFT 1983 - Klasse F1 E.

LSL OSR Felix Schobel

Am Samstag, dem 26. März 1983 fanden in St. Leonhard am Forst (bei Ruprechtshofen) die LANDESMEISTERSCHAFTEN NÖ in der Klasse des selbstgesteuerten Hangfluges F1E statt.

Aus mehreren Gründen verlief dieser Wettbewerb äußerst spannend : Herrschte zu Beginn des Bewerbes ruhiges Wetter mit schwachen Winden aus westlichen Richtungen, nahm die Windstärke bis zum Ende der Meisterschaft an Stärke zu, und beim 5. Durchgang herrschte gar Scheegestöber.

Während sich OLD STAR Hans Hlavka vom 1. Durchgang an die Spitze setzen konnte und diese bis zum Ende nicht mehr abgab, lieferten sich die übrigen Teilnehmer recht wechselnde Positionskämpfe : so lag z.B. der spätere zweite Sieger, Felix Schobel, sen., nach dem 1. Durchgang an 4., nach dem 2. Durchgang an 7. und schließlich nach dem 3. Durchgang schon an 2. Stelle, die auch er bis zum Ende des Wettbewerbes nicht mehr abgab. Sein Sohn, Felix, lag nach dem 1. Durchgang mit Hlavka an 1. Stelle, nach dem 4. Durchgang an 5. und schließlich am Ende doch noch an 3. Stelle. Und schließlich verhalf auch die seit Jänner 1983 in Kraft stehende Prozentwertung beziehungsweise Punktwertung die Spannung noch zu erhöhen. Es war wieder ein schöner Wettbewerb.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER NÖ LANDESMEISTERSCHAFT - Klasse F1 E :

1. und Landesmeister NÖ 1983									
HLAVKA Hans	ESV-St.Pölten	300	300	263	300	300	1463	Punkte	
2. SCHOBEL Felix, sen.	UMSC-Kolibri	208	92	300	300	59	959	"	
3. SCHOBEL Felix, jun.	detto	300	249	5	85	283	922	"	
4. ALMESBERGER Karl	detto	75	300	175	247	14	811	"	
5. LINTNER Karl	detto	152	300	40	217	75	784	"	
6. SCHNECK Rupert	ESV-St.Pölten	140	300	67	40	100	647	"	
7. BUCHLEITNER Robert	UMSC-Kolibri	65	88	22	130	103	408	"	
8. WUTZL Franz	ESV-St.Pölten	265	72	8	5	0	350	"	

Modellsport

webra

MOTOREN
FERNSTEUERUNGEN
MODELLE

HOFFNUNGSVOLLER JUGENDNACHWUCHS FÜR DEN FREIFLUG

Ing. Ernst Reitterer

In Zusammenarbeit mit einer namhaften Salzburger Tageszeitung wurde in den Semesterferien im Februar ein Flugmodellbaukurs veranstaltet. Mit viel Mühe und selbstlosem Einsatz, hatte sich der Stellvertreter des Modellfluggruppenobmannes im Luftsportverband Salzburg, Herr Peter Tollerian, in den Dienst der Sache gestellt.

20 begeisterte Buben zwischen 9 und 14 Jahren waren mit großem Eifer dabei, in drei Nachmittagen ein FREIFLUGMODELL zu bauen. Die Räumlichkeiten, welche zu einer Modellbauwerkstätte umfunktioniert wurden, stellte in dankenswerter Weise das Salzburger Wirtschaftsförderungsinstitut zur Verfügung.

Der Kurs begann mit einer allgemeinen Einführung über den Flugmodellbau und Modellflug. Danach wurde mit dem Bau des Rumpfes begonnen. Und schon an diesem 1.Tag war der Rumpf und die Leitwerke fix und fertig.

Am nächsten Tag wurden die Tragflächen gebaut und am 3. Tag erfolgten die verschiedenen Abschlußarbeiten.

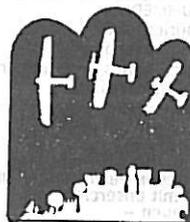
Damit wurde der erste Teil eines mehrstufigen Planes zur "Ankurbelung des MODEL-FREIFLUGES" im Land Salzburg erfolgreich abgeschlossen. Sicherlich haben auch wir noch ungeheure Schwierigkeiten, ein passendes Freifluggelände zu finden, aber auch das ist eine wesentliche "Stufe" unseres Planes, auch dieses große Problem zu meistern. Es soll damit bewiesen werden, daß es bestimmt nichts nützt nur zu jammern über die rückläufigen Teilnehmerzahlen im Freiflug, wenn man dagegen so gut wie nichts tut. An Begeisterung bei der Jugend fehlt es bestimmt nicht, auch im Zeitalter des RC-Fluges mangelt es nicht an Begeisterung für den Freiflug. Es erfordert nun einmal den restlosen Einsatz eines Funktionärs, der es versteht, aus der "Not eine Tugend" zu machen. Aber wer nimmt sich heute noch die Mühe für den Freiflug? Dabei wäre es eine der schönsten und edelsten Aufgaben, der Jugend ein



Stolz präsentieren 20 Salzburger Buben im Alter von 9 bis 14 Jahren ihre FREIFLUG-Anfängermodelle, welche sie mit großem Eifer in den Semesterferien gebaut hatten, dem Fotografen. Im Bild rechts hinten: Der nimmermüde Initiator und Kursleiter, Peter Tollerian, vom LSV-Salzburg.

Ziel, eben das einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung zu geben.

Übrigens, das wäre doch gleich eine wesentliche Aufgabe des hoffentlich bald kommenden Jugendreferenten im ÖSTERREICHISCHENAERO-CLUB - SEKTION MODEL-FLUG, hier findet er gleich ein reichhaltiges Betätigungsfeld vor.



**FREIFLUG
EUROPAMEISTERSCHAFT
1982**

ZÜLPICH

Das Siegermodell des Holländers C. Breeman in der Klasse F1 A bei der Europameisterschaft in Zülpich, BRD, ist auf der nächsten Seite zu finden.

SÜD-OST-CUP 1982 - RC/MS

Rückblickend auf die Modellflugsaison des vergangenen Jahres kann man mit gutem Gewissen sagen, daß der Süd-Ost-Cup 1982 in der Klasse RC/MS eine Bereicherung des Wettbewerbsgeschehen war. Mit durchschnittlich 42 Teilnehmern bei den Veranstaltungen in Feldbach/Stmk., St.Veit a.d.Glan/Krtn. und Oberwart/Bgld. konnte die Teilnehmerzahl gegenüber dem Jahr 1981 um 10% gesteigert werden. Zur Gesamtbeurteilung eines Bewerbes zählt ja nicht nur die gute Organisation des Veranstalters sondern auch eine große Teilnehmerzahl und prächtiges Flugwetter. Letzteres kann zur Zeit allerdings von den besten Organisatoren noch nicht verlässlich beschafft werden.

Erster Gesamtsieger dieses Bewerbes wurde Werner HÖDL vom MBC-HSV Feldbach mit 9351 Punkten vor Karl Fink, SFC Fürstenfeld, mit 9275, Schuhmach Werner, MFG.St.Veit a.d.Glan, 9259, Stark Alfons, MFG-St.Veit a.d. Glan, 9258 und dem jungen Schmied Werner, UMFC Graz, mit 9235 Punkten. Insgesamt wurden im Süd-Ost-Cup 20 Piloten gewertet. Mit großer Freude wurde bei der Siegerehrung in Oberwart von den 5 Erstplatzierten die Preise in Form von Warengutscheinen im Gesamtwert von S 7.000,- entgegengenommen. Diese Warengutscheine konnten bei der Firma Schweighofer in Deutschlandsberg gegen Modellbauartikel eingetauscht werden.

Auch heuer wird dieser Wettbewerb wieder durchgeführt. Im Gegensatz zum Vorjahr müssen die Piloten an allen drei Wettbewerben des Süd-Ost-Cup 1983 teilnehmen; für die Bewertung werden 2 Bewerbe herangezogen, wobei das schlechteste Resultat gestrichen wird.

Die Veranstalter des Süd-Ost-Cups wünschen allen Modellfliegern eine gute Saison und sich selbst eine hohe Teilnehmerzahl.

MBC-HSV Feldbach
Helmut Graf

MFG-St.Veit a.d.Glan
Alfons Stark

I. MBC Oberwart
Ing.Helmut Bader

QUADRA 050

ENTWICKELT FÜR HÖCHSTE R/C ANSPRÜCHE

So stellt sich unser BRUMMER vor:
Hubraum: 50 ccm Schnürliegespült
Leistung: 2.6 - 3.0 KW mit Resodämpfer
Propeller: Bis 24 x 8 durch hohes Drehmoment
Gewicht: 2.100 g einschl. Selbstzündung
Befestigung: Aluträger wie Q35
Abmessung: Sehr gedungen daher
Austauschmöglichkeit mit Q35
Erhältlich über neuen Quadra Vertriebsweg.
Wir begrüßen unsere neuen Vertretungen die ab
sofort den Fachhandel mit unserem
Gesamtprogramm betreuen -

WER VERGLEICHT-FLIEGT QUADRA!

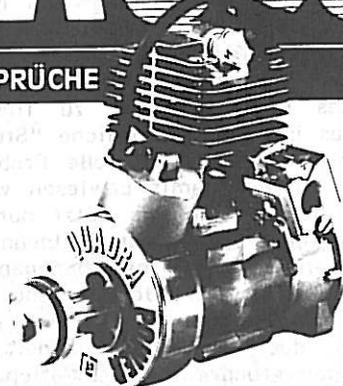
QUADRA

Trinden Mfg. Ltd.,
Kanada

VERTRIEB ÖSTERREICH:

KLEINSTE PREISE — BESTE BERATUNG
OFT KOPIERT — NIE ERREICHT

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



prop - Flohmarkt - ein Versuch

Liebe Modellflugfreunde !

Verschiedentlich wurde angeregt, in prop eine Verkaufsecke für gebrauchte Flugmodelle, Geräte und Zubehör etc. einzurichten. Es könnten dabei auch Tauschverbindungen angeknüpft werden.

Über 5000 Exemplare von prop werden direkt an Modellflieger im In- und Ausland versendet und erfassen dadurch einen sehr großen Leserkreis.

Eine Kleinanzeige im "prop - Flohmarkt" wird daher einen sehr großen Interessentenkreis erreichen.

Für die Redaktion ist es auch erst einmal ein Versuch, den wir ab dieser Nummer bis Ende dieses Jahres laufen lassen wollen.

WAS SOLL EINE EINSCHALTUNG KOSTEN ?

Eine Spaltenzeile kostet S 35,- + 10% Anzeigenabgabe (siehe Muster).

BESTELLUNG : Mittels Postkarte gewünschten Text (leserlich) an Österr.Aero Club, Redaktion prop, 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12, senden.

Anzeigenschluß : Jeweils in der **4. Woche** der Monate Jänner, März, Mai, Juli, September und November.

Nach Eingang der Bestellung wird dem Einsender ein Zahlschein zugeschickt. Sobald die Bezahlung erfolgt ist, erfolgt die Einschaltung in prop.

MUSTER VON EINSCHALTUNGSMÖGLICHKEITEN :

Wegen Umstellung günstig zu verkaufen :
1 Puma im Rohbau einschl. 6,5 cm³ Hörnlein, S 800,-, Mosquito mit 1,7-OS u.Zechmanntank, S 600,-. 2455 Rogen, Hausstr.10.

Verkaufe : Comet neu, S 2000,-, Terry neu, S 500,-, Taxi mit OS 20, Webra 10 cm³ oh. Zylinderkopf, OS Max 40 RC, Mosquito mit Cox Dee, Pumpe, Zubehör; Preise VHS, komplett nur S 3500,-. Rober Zuber, 8335 Keibl Gasgasse 45/4 od.Tel. 5654/3345, abends ab 17

Suchefür Graupner-Anlage günstig: Empf.40 MHz Nr.4049, Rudermasch. CO5 Nr.3843, NSU Wankelmotor Nr.1800 sowie Motore OS Max 10, OS Max 15 und OS Max 30. Tel. ab 18 Uhr Mo-Fr 0334/5673.

Suche: Defekte Motore zum Ausschlichten. Tel. 04505/6573, Sa und So 13-19 Uhr.

Tausche: Zwei OS Max 30 gegen fertiges Motormodell mit OS 15. H.Ruckerl, 3499 Rohhaus 17, Neuberweg 33.

ACHTUNG DAS SIND NUR MUSTERANZEIGEN .
Zeilenpreis S 35,- + 10%

4 Zeilen = 160,- + 10%
6 Zeilen = 240,- + 10%

5 Zeilen = 200,- + 10%
2 Zeilen = 80,- + 10%
3 Zeilen = 120,- + 10%

-Flohmarkt-

SYMBOLISIERTE DARSTELLUNGEN UNSERER MODELLFLUGSPARTEN

Für die meisten Sportarten gibt es bereits symbolisierte Darstellungen ihrer Tätigkeiten. Wir zeigen eine Auswahl dieser Symbole. Für den Großflugsport gibt es bereits einige Symbole, für den MODELLFLUG gibt es lediglich für den Freiflug eine symbolisierte Darstellung.

Wir richten an alle Leser von prop den Aufruf, Symbole für die anderen Modellflugsparten zu entwerfen und an uns einzusenden. Wir bitten um die Mitarbeit aller.



**RHYTHMISCHE
SPORTGYMNASTIK**



ORIENTIERUNGSLAUF



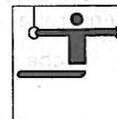
ROLLSCHUHLAUFEN



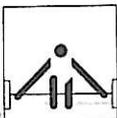
BOGENSCHIESSEN



STOCKSCHIESSEN



MÄNNERTURNEN



GEWICHTHEBEN



WINDSURFEN



BADMINTON



VOLLEYBALL



BAHNENGOLF



SCHWIMMEN



HANDBALL

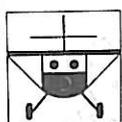


FUSSBALL

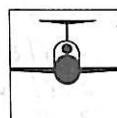


TENNIS

FLUGSPORT



MOTORFLUG



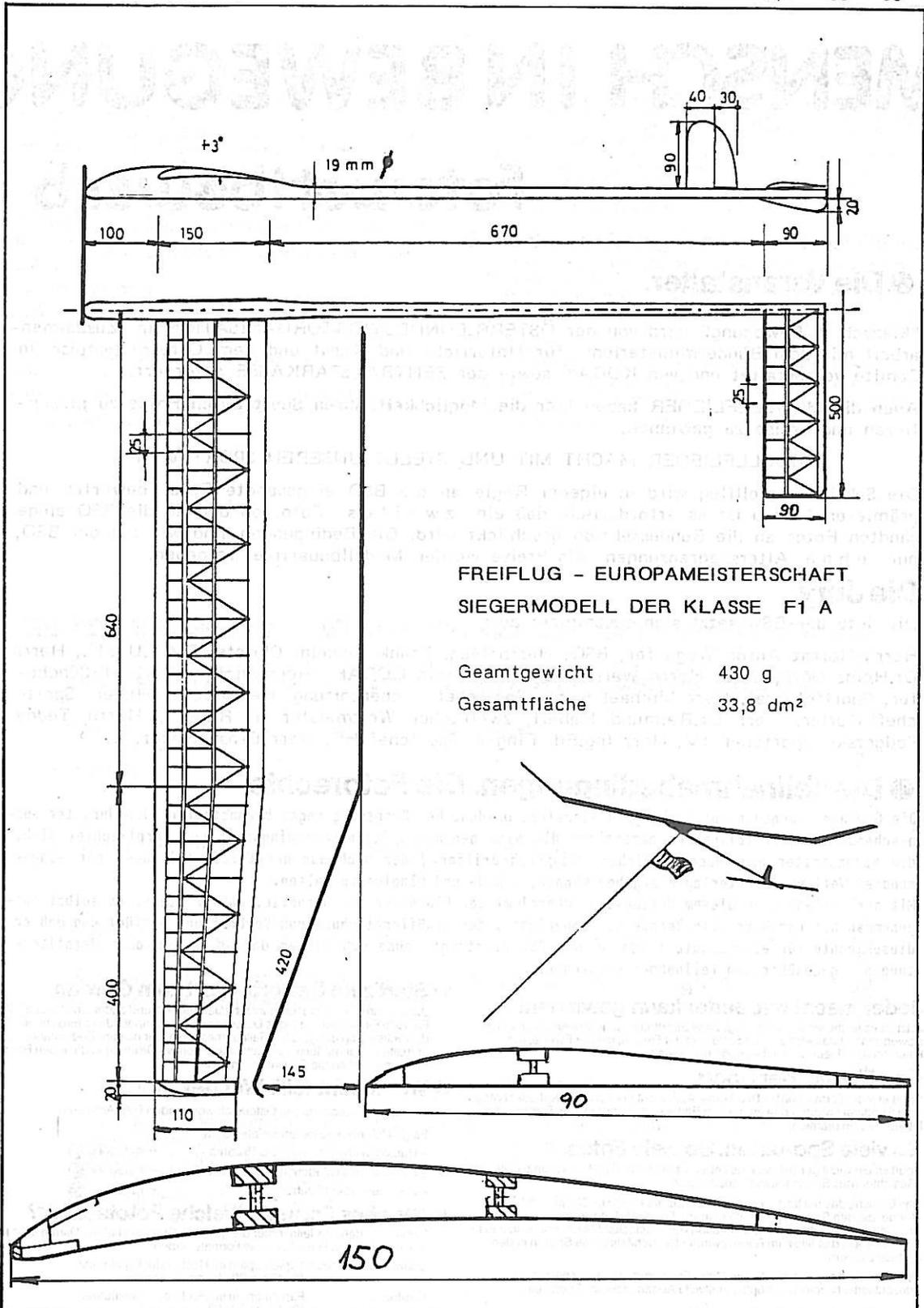
SEGELFLUG



**MODELLFLUG
FREIFLUG**

Andere Sparten: Radio control, Fesselflug, Semi scale etc. ?





FREIFLUG - EUROPAMEISTERSCHAFT
 SIEGERMODELL DER KLASSE F1 A

Gesamtgewicht 430 g
 Gesamtfläche 33,8 dm²

MENSCH IN BEWEGUNG

Fotowettbewerb

● Die Veranstalter.

"Mensch in Bewegung" wird von der ÖSTERR.BUNDESSPORTORGANISATION in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Unterricht und Kunst und dem Österr.Olympischen Comité veranstaltet und von KODAK sowie der ZENTRALSPARKASSE gefördert.

Auch die MODELLFLIEGER haben hier die Möglichkeit, ihren Sport durch Fotos zu präsentieren und Preise zu gewinnen.

MODELLFLIEGER MACHT MIT UND STELLT UNSEREN SPORT VOR !

Die Sektion Modellflug wird in eigener Regie an die BSO eingesandte Fotos bewerten und prämiieren ! Dazu ist es erforderlich, daß ein **zweites** Foto, von den an die BSO eingesandten Fotos, an die Bundessektion geschickt wird. Die Bedingungen sind wie bei der BSO, nur **ohne** Altersbegrenzungen. Als Preise werden Modellbauartikel vergeben.

Die Jury.

Die Jury der BSO setzt sich zusammen: aus:

Herrn Hofrat Anton Weghofer, BSO, Herrn Mag. Frank Joachim Christe, BM f.U.u.K., Herrn Dr.Heinz Görö, ÖOC, Herrn Walter Schwarz, Firma KODAK, Herr Dipl.Ing.Herbert Sündhofer, Sportfotograf, Herr Michael Kuhn, Sportchef Kronenzeitung, Herrn Josef Huber, Sportchef Kurier, Herr Dr.Raimund Haberl, zweifacher Weltmeister im Rudern, Herrn Teddy Podgorski, Sportchef TV, Herr Ing.Edi Finger, Sportchef HF, Herr Ernst Weber, Z.

● Die Teilnahmebedingungen. Die Fotorechte.

Die Gewinne können nicht in Bargeld eingelöst werden. Der Rechtsweg gegen Veranstalter oder Jury ist ausgeschlossen. Jeder Teilnehmer akzeptiert die hier genannten Teilnahmebedingungen und verpflichtet sich, die Veranstalter gegenüber jeglichem Anspruch Dritter, der sich aus der Veröffentlichung der eingesandten Wettbewerbsunterlagen ergeben könnte, schad- und klaglos zu halten.

Mit der Teilnahme an diesem Wettbewerb übernimmt der Einsender die Garantie, daß er die Fotos selbst aufgenommen hat und über alle Rechte des Copyrights, der Veröffentlichung und Verbreitung verfügt und daß er diese Rechte für eingesandte Fotos an die BSO überträgt, ohne daß dieser daraus Kosten oder Verpflichtungen gegenüber dem Teilnehmer entstehen.

● Jeder macht mit. Jeder kann gewinnen!

Jetzt ist es leicht, als Amateurfotograf mit Sportfotos zu gewinnen. „Mensch in Bewegung“ ist das Motto in der Schule, in der Freizeit, mit der Familie, mit Freunden und Freundinnen bei Sport und Fitneß.

● Das Thema. Der Sport.

Sport in jeder Form ist unser Bildthema. Aber nicht nur Spitzensport oder Fotos vom Sportplatz werden gewertet. Auch Bilder vom Wandern, aus Freizeit oder Fitneß werden prämiert.

● So viele Sportarten. So viele Fotos.

Sport ist ein wichtiger Teil unseres Lebens. Mit jedem Foto kann man die vielen „Gesichter“ des Sports hautnah ausdrücken.

Das Gesicht, das mit letzter Kraft über die Ziellinie huscht · Die jubelnde Menge, die den Sieger auf Schultern trägt · Der stille Wald, in dem die Wandergruppe Pause macht · Die Konzentration des Eisstockschützen am glatten Eis · Das Tanzpaar, das allein im Raum swingt · Die Schifahrer, die Spuren in den Schnee zaubern.

Das sind nur einige Beispiele fürs Motiv. Es können dramatische, ruhige, konzentrierte, heitere, erschöpfte, kraftvolle Augenblicke im Sport sein.

● Start zum Bewerb. Start zum Gewinn.

„Mensch in Bewegung“ beginnt am 1. Jänner 1983 und endet am 31. August 1983. Für jede Einsendung gilt das Datum des Poststempels. Jede Einsendung muß den vollständig ausgefüllten Teilnahmechein, der hier am Ende dranhängt, enthalten. (Nur mit Teilnahmechein können wir Ordnung in die vielen Fotos bringen - und so die Gewinner ermitteln!)

● Wer nimmt teil? Wer gewinnt?

Teilnehmen können alle in Österreich wohnenden Foto-Amateure.

Es gibt folgende Teilnehmer-Kategorien:

- Burschen und Mädchen bis 15 Jahre - Kategorie **A**
- Burschen und Mädchen von 15 bis 19 Jahre - Kategorie **B**
- Amateure über 19 Jahre - Kategorie **C**

● Welches Format? Welche Fototechnik?

Wir wollen, daß alle Teilnehmer die gleichen Chancen haben. Darum sollen die einzusendenden Fotos folgende Formate haben:

- Schwarz-Weiß-Fotos: Papierkopien im Hoch- oder Breitformat, 10x15 bis 20x28 cm, hochglanz
- Farbfotos: Papierkopien im Hoch- oder Breitformat, 10x15 bis 20x28 cm

Achtung! Kleinere oder größere Formate werden nicht bewertet!
Bewertet wird nach der Teilnehmer-Kategorie A, B oder C, sowie nach Farbbildern oder Schwarz-Weiß-Fotos.

Da es ein Amateur-Wettbewerb ist, sind Retouchen, Montagen, Solarisationen oder ähnliche Techniken nicht zugelassen, Bildfolgen sind erlaubt.

● Die Chancen. Die Gewinne.

Jeder, der Fotos einpendet, hat zumindest 2 Chancen!

a) Das Sportfoto des Monats.

Alle eingesandten Fotos werden am Ende des Monats ein Foto gewählt. Der Bewerb läuft 8 Monate, also 8 Gewinnchancen!
Die Sieger erhalten als Preis eine DISC 8000 Camera, gespendet von der Firma KODAK.

b) Das Sportfoto des Jahres.

Alle eingesandten Fotos werden am Ende des Jahres nochmals je nach Kategorie von der Jury bewertet und das „Sportfoto des Jahres der Kategorie A, B und C, getrennt nach Farb- und Schwarz-Weiß-Foto“ gewählt.

Die Sieger erhalten als Preis:
Altersklasse bis 15 Jahre: je 1 DISC 8000 Camera im Wert von S 2.390,-, gespendet von KODAK.

Altersklasse bis 19 Jahre: s/w-Foto: Teilnahme am Jugendlager der Olympischen Winterspiele Sarajewo 1984, gespendet von der ÖSTERR. BUNDES-SPORTORGANISATION.

Farbfoto: Kodak-Fotomaterial im Wert von S 5.000,-, gespendet von KODAK.

Die bestplatzierten Schüler erhalten zusätzlich als Preis für ihre Schule:
2 x einen EKTAFLIX Printmaker im Wert von S 2.690,-, gespendet von KODAK sowie dazugehörig einen DURST Vergrößerer M 305 Color inkl. Optik, im Wert von S 7.670,-, gespendet von SAGAFOTO.

Altersklasse über 19 Jahre: 2 NIKON FG Cameras im Wert von je S 7.000,-, gespendet von der österr. NIKON-Generalrepräsentanz PRIHODA & BECK, sowie Filmmaterial im Wert von S 3.000,-, gespendet von KODAK.

Außerdem noch viele Sachpreise, gespendet von der Z.

● Die Siegerehrung. Die Sieger-Ausstellung.

Den Ehreenschutz für diesen Sportfotowettbewerb haben folgende Persönlichkeiten übernommen:

Dr. Fred SINOWATZ, Vizekanzler, Bundesminister für Unterricht und Kunst
Dr. Josef STARIBACHER, Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie
KR Ing. Rudolf SALLINGER, Präsident der Bundeskammer der Gewerblichen Wirtschaft

Dr. Walter HOFBAUER, Vorsitzender der Österr. Bundes-Sportorganisation
Bundesrat Kurt HELLER, Präsident des Österr. Olympischen Comité

Alle prämierten Fotos und auch Fotos, die „fast“ gewonnen haben, werden von der Zentralsparkasse als Wanderausstellung in mehreren Bundesländern gezeigt. Darüber hinaus werden die Printmedien und der ORF darüber berichten und einzelne Fotos veröffentlichen.

Teilnahmeschein – Mensch in Bewegung

Name _____ Vorname _____

Anschrift _____

Geburtsdatum _____ Schultype und Adresse _____

Kategorien A = bis 15 Jahre B = 15–19 Jahre C = über 19 Jahre
(bitte ankreuzen)

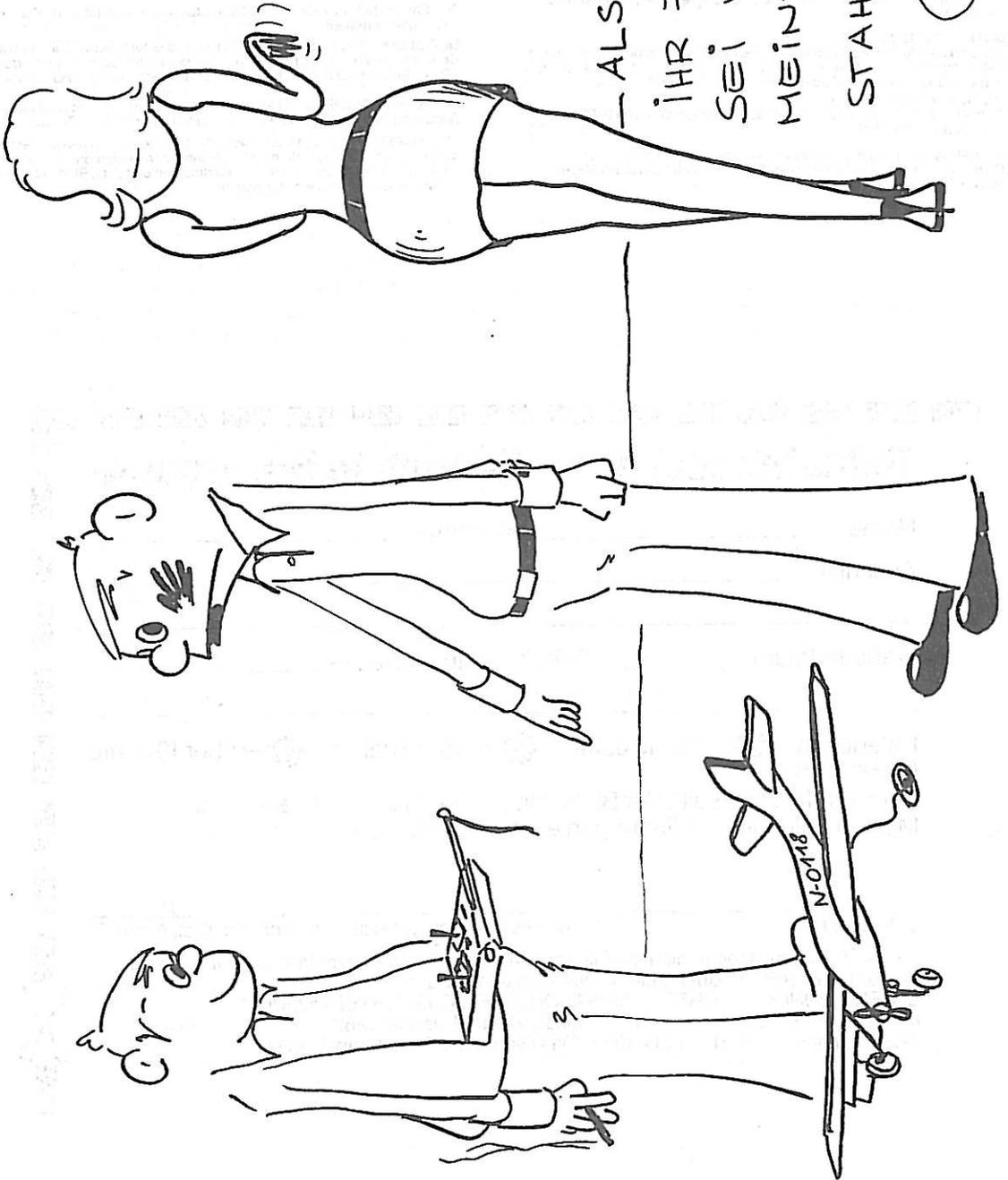
Bitte auf der Rückseite der Bilder Namen und Anschrift vermerken.
Mit den Teilnahmebedingungen einverstanden:

Unterschrift _____

Unterschrift des gesetzlichen Vertreters (Kat. A und B) _____

Diesen Teilnahmeschein mit dem Foto (oder mehreren Fotos) gemeinsam in ein Kuvert stecken, ausreichend Briefmarken aufkleben und senden an:
ÖSTERR. BUNDES-SPORTORGANISATION „DER MENSCH IN BEWEGUNG“,
Prinz-Eugen-Str. 12, 1040 Wien. Erster Einsendetag: 1. Jänner 1983.
Letzter Einsendetag: 31. August 1983. (Das Datum des Poststempels gilt.)





— ALS ICH SAGTE
IHR FAHRGESTELL
SEI VERBOGEN
MEINTE ICH DEN
STAHLDRAHT.

C. G. 83

AIS W22

*Nur (im Original)
fliegen ist schöner...*

Technische Daten:
Spannweite: 4000 mm
Rumpflänge: 1640 mm
Gewicht: ca. 3500 Gramm
Flügelinhalt: 71 dm²

Ein Tip vom
MULTIPLEX-
Männle:



Das obige Bild spricht für sich.

Doch zu einer solchen Superorchidee gehört eine Fernsteuerung, mit der man die Flügleistung voll nutzen kann. Z. B. durch



Querrüderdifferenzierung am Sender beim Einbau der Querrüder-Servos (z. B. Pico-Servo) in den Tragflächen. Hier bietet sich die PROF 2000 geradezu an. Denn ihre herausnehmbare Modulkassette ermöglicht es, eine einmal erfliegene optimale Differenzierung auch nach einem Modellwechsel (z. B. Motormodell) wieder genau herzustellen.

MULTIPLEX

MULTIPLEX · Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · W. Germany

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

vom MiniGleiter zum
R/C Hubschrauber

für jeden Etwas:



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

SPORT-SPIEL MODELLBAU



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

KIRCHERT

A-1140 Wien, Linzerstr. 65



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter Oberschulrät Dir. Edwin Krill, ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl Gesellschaft m. b. H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.