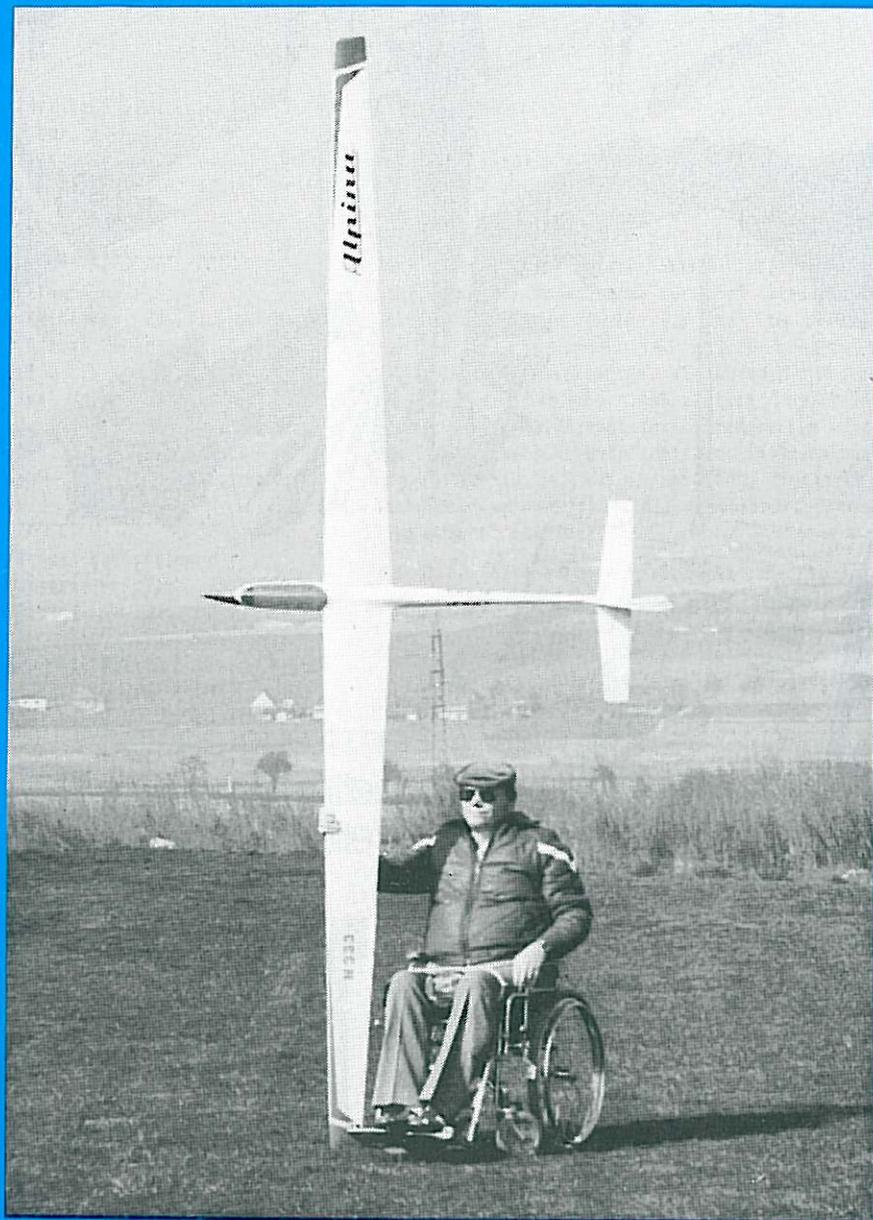


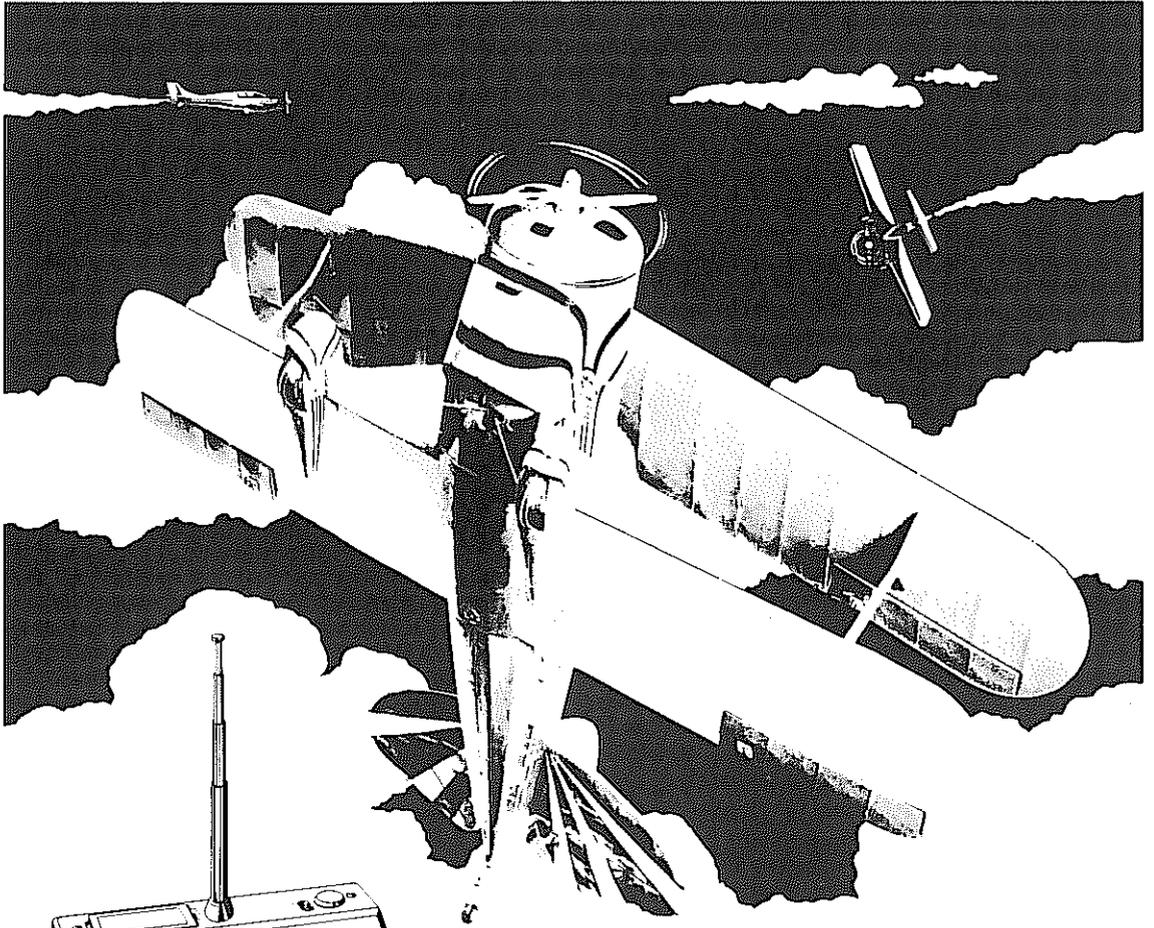
RCOP

*österreichisches
modellflugmagazin*



$\frac{1}{2}$

84



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu **webira**

PROP

österreichisches modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 1/2 - 1984

Inhalt

BSL Edwin Krill - Leitartikel	3
Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung	4
Es spricht Ihre Modellflugsekretärin	6
Dr. Helmut Schneider antwortet auf Leserbriefe	7
Es berichten die Fachreferenten :	
Freiflug - Ing. Ernst Reitterer	10
Radio control RC/MS - Othmar Huber	11
Das neue F3A - Programm	12
Radio control F3B - Karl Wasner	13
Radio control F4C - Dr. Thomas Loebenstein	15
Josef Nagy ist 85	16
Neuer LSL im Burgenland - Ing.F.Pentek	16
prop - flohmarkt	18
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger :	
Grunau Baby II b von Krick	19
VOR 250 - ein Problemloser	20
Super Fli von Röga	21
Dr. Georg Breiner - im Schaufenster	24
Franz Zeiner gibt "praktische tips"	26
Staatsmeisterschaft 1983 in RC IV	27
Aus den Sparten :	
Freiflugwettbewerbe	30
UNU Jugend-Freiflugwettbewerb	35
Fesselflug :	
Kommt der Fesselflug wieder ? F.Cerny	40
Fesselflugwettbewerbe	41
Radio control :	
Wettbewerbe	42
ÖMV - Fünfhaus auf der IMA '83	48
Impressum	letzte Umschlagseite

Alle Mitarbeiter von prop, einschließlich der
Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in
ihrer Freizeit sowie ihrem Urlaub.

Titelfoto : Modellflug ist auch für Behinderte
eine schöne und interessante Frei-
zeitbeschäftigung.

Lieber Leser !

Vor Ihnen liegt die erste Nummer 1984 des "öster-
reichischen modellflugmagazins".

Wir haben vorgehabt, die Erscheinungstermine etwas
vorzuerlegen, damit die Auslieferung der ersten
Jahresnummer noch in den Jänner fällt. Doch das
ist uns aus technischen Gründen wieder nicht
gelingen. Trotzdem werden wir aber im Laufe des
Jahres das Aussehen und die Gestaltung
von prop etwas verändern. Wir wären Ihnen sehr
dankbar, wenn Sie uns diesbezüglich Ihre Meinung
sagen und eventuell auch Vorschläge machen würden.
Was unseren Wunsch, prop zumindest in Umschlagsei-
ten färbig zu gestalten, betrifft, mangelt es
noch immer an der finanziellen Substanz. Aber gut
Ding braucht eben Weile !

Mit dieser ersten Nummer haben wir nahezu alle uns
zugesandten Berichte von 1983 und Artikel verar-
beitet. Übriggeblieben sind lediglich einige Er-
gebnislisten ohne jedwede Zusatzberichte. prop
soll aber keine Sammlung von Ergebnislisten
werden.

Die Seite "Leserbriefe" dürfte nun endlich in Be-
wegung kommen und als Informationsseite für viele
Probleme dienen.

Was sicher noch ausgebaut werden könnte, ist die
Seite "praktische tips". Gerade beim Modellbau
gibt es oft besonders vielfältige Arbeits- und
Verarbeitungsmethoden, und es wären sicherlich
viele Modellbauer für besondere Kniffe und prak-
tische Tips dankbar.

Wir würden uns auch in diesem Jahr wieder sehr
freuen, wenn Sie im prop mitarbeiten würden.

Ein erfolgreiches Jahr 1984 wünscht Ihnen

Die Redaktion

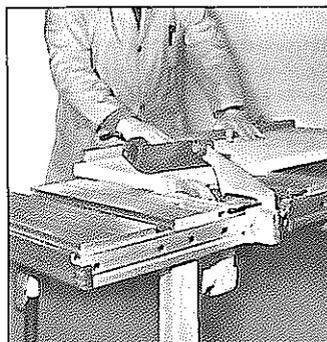
REDAKTIONSSCHLUSS für die Nummer 3/4 - 84
ist der 25. März 1984 !

FESTO Basis Plus®

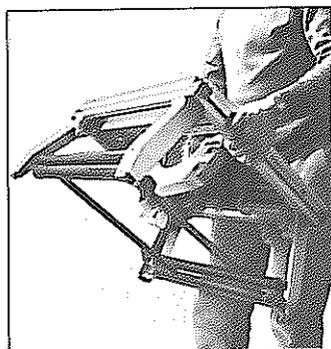
NEU!

Sägen, Nuten,
Schleifen,
Trennen, Zinken,
Schärfen... Interessant?

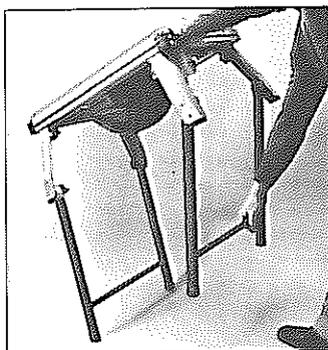
Sehen Sie selbst: Hier – und
bei Ihrem Fachhändler.



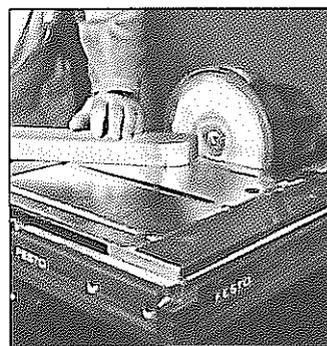
Basis Plus kugelgelagerter Präzisions-Schiebeschlitten und Tischverbreiterung: Das ist Handwerkszeug mit unbegrenzten Möglichkeiten.



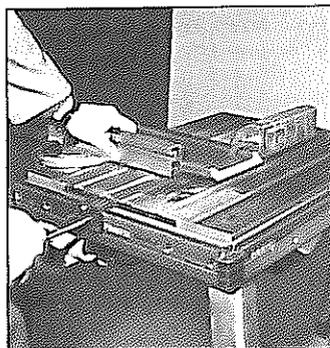
Basis Plus Handlichkeit: Eine stabile und zugleich gewichtsparende Profilkonstruktion macht die Basis kompakt, handlich und mobil.



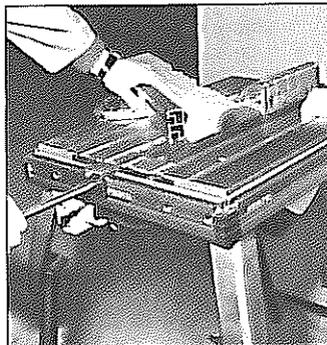
Basis Plus Flexibilität: So einfach stellen Sie die Basis auf die Beine – ausschwenken – festklemmen – fertig.



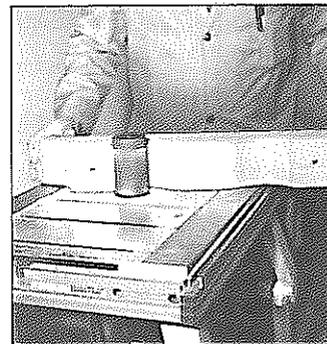
Basis Plus universelle Schleifmaschine: Saubere Kanten und Flächen, scharfe Schneiden, exakte Konturen. Der Profi hat unzählige Möglichkeiten.



Basis Plus Präzision: Ein raffiniertes Anschlagssystem mit rundum sicheren Einstellvarianten ermöglicht millimetergenaue Längs-, Quer- und Schrägschnitte.



Basis Plus Garantie für saubere Schnitte: Das Werkstück wird nicht bewegt. Das sicher geführte Sägeblatt ziehen Sie einfach an der Anrißlinie vorbei.



Basis Plus feinsten Schliff: Bearbeiten von geschweißten und gewölbten Bauteilen. Genau die richtige Lösung für rustikale Möbel, Formteile, Balkonverkleidungen...

Liebe Modellflugfreunde !

Ich wünsche allen einen guten Jahreseinstieg und recht viel Schaffensfreude für das neue Jahr 1984 !

Ich hoffe, daß alle die tote Saison dazu genützt haben und noch nützen, ihre Flugmodelle und Geräte einem gründlichen Service zu unterziehen, beziehungsweise neue Modelle zu bauen. Im Modellbau ist es ja jetzt bald so wie in der Unterhaltungselektronik, dauernd etwas Neues. Aber von wegen toter Flugsaison ! Das stimmt nicht ganz. Ich war nämlich vor wenigen Wochen Gast bei einem Saalfluglehrgang in Wien, bei dem nicht nur gebaut, sondern auch fleißig geflogen wurde - im Saal natürlich. Davon werde ich aber im nächsten prop berichten.



Anläßlich der Weihnachts- und Neujahrsfesttage habe ich wieder viele Grüße und Wünsche erhalten. Ich habe mich sehr darüber gefreut und bedanke mich dafür recht herzlich. Sicherlich habt Ihr Verständnis dafür, daß ich nicht jeden persönlich zurückschreiben konnte. Es waren zu viele.

Die letzte Statistik vom Dezember 1983 hat gezeigt, daß die Sektion Modellflug im ÖAeC weiterhin im Anstieg begriffen ist. Danach ist der Mitgliederstand an zahlenden Mitgliedern: Modellflug 4.859, Segelflug 3.848, Motorflug 2.525, Fallschirmspringer 578, Ballonfahrer 59 und Kiting (Drachenflug) 843. In Prozenten ausgedrückt heißt das, daß die Modellflieger 41% aller Mitglieder ausmachen.

Diese stolze Zahl verpflichtet, und wir sollten alles daransetzen, diese Zahl in Leistung und Aktivität umzusetzen. Der anfangs Februar stattgefundene Funktionärslehrgang hat gezeigt, daß viele Vereinsfunktionäre bereit sind, mehr über ihre Arbeit und über ihr Haus - dem österreichischen Aero Club - und die Flugsportorganisation national und international wissen wollen.

Den vielen unermüdlichen Funktionären, die schon seit Jahren ihre oft unbedankte (aber trotzdem schöne) Arbeit leisten, möchte ich eine CHINESISCHE WEISHEIT mitgeben, die ihnen vielleicht ihre Arbeit wieder etwas leichter erscheinen läßt :

Fordere viel von dir selbst und erwarte wenig von anderen.

So bleibt dir mancher Ärger erspart. Konfuzius

Es sind wieder mehrere Bundeslehrgänge ausgeschrieben, und die Interessenten werden gebeten, ihre Nennungen zeitgerecht abzugeben. Es mögen sich aber bitte nur jene Bewerber melden, die auch gewillt und in der Lage sind, die Funktion als Punkterichter auszuüben.

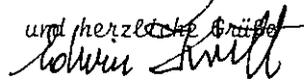
Nach wie vor ist die Achillesferse unserer Sektion die Jugendarbeit; diese soll in diesem Jahr in Angriff genommen werden. Ich ersuche daher jene Funktionäre, die echte Jugendarbeit durchführen wollen, sich ehestens bei der Bundessektion zu melden. Wir wollen eine Interessentengruppe für solche Funktionäre aufbauen.

Der Terminkalender, der diesem Heft beigeheftet ist, zeigt wieder die große Anzahl der Modellflugveranstaltungen in diesem Jahr. Bitte denkt daran, daß die Absicht, an einem Wettbewerb im Ausland teilzunehmen, der Bundessektion vorher gemeldet werden muß !

Und so wünsche ich allen Modellflugfreunden ein frohes Beginnen, mögen ihre Wünsche in Erfüllung gehen, und mögen alle ihr für heuer angestrebtes sportliches Ziel erreichen.

Die Helfer und Förderer des Modellsports bitte ich auch in diesem Jahr wieder um ihre kräftige Hilfe.

Start frei für 1984 !

und herzliche Grüße

 Bundessektionsleiter

Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung

Wie schon im Kurzbericht in prop 11/12 - 83 erwähnt, wurde die Sitzung durch Anwesenheit des Präsidenten des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, und des Finanzreferenten Karl Hasitschka (nicht Hans wie in prop 11/12) ausgezeichnet.

Als neugewählter Landessektionsleiter des Burgenlandes wurde Ing. Franz Pentek vorge - stellt.

Welt- und Europameisterschaften 1983

Die Mannschaftsführer berichteten vom vollsten Einsatz aller Mannschaftsmitglieder. Die Ergebnisse sind bekannt. Es wurde beschlossen, daß die Mitglieder der Mannschaften in Zukunft verpflichtet werden sollen, bei offiziellen Anlässen die **offizielle Bekleidung** des ÖAeC zu tragen. Ein offizielles Verpflichtungsschreiben wird verfaßt.

Staatsmeisterschaften 1983

Diese wurden ohne Proteste abgewickelt. Es wurde kritisiert, daß immer wieder unvollständig ausgefüllte und oft verspätet Nennungen abgegeben werden. Teils wegen Schlechtwetters, teils wegen Unkenntnis der MSO, gab es verschiedentlich Unstimmigkeiten. **STAATSMEISTERSCHAFTEN SIND VERANSTALTUNGEN FÜR LEISTUNGSSPORTLER UND MÜSSEN MIT ENTSPRECHENDER DISZIPLIN ABGEWICKELT WERDEN !**

In einem Referat weist Präsident Lenz darauf hin, daß die Vereine ihre Statuten auf den Passus der Gemeinnützigkeit überprüfen mögen, da es sonst **steuerliche Schwierigkeiten** geben könnte.

In bezug auf Versicherungsfälle wird **nochmals** darauf aufmerksam gemacht, daß Schadensfälle **unbedingt und unverzüglich dem ÖAeC gemeldet werden müssen.**

In Erwähnung letzlicher negativer Entscheidungen durch den VGH in bezug auf Lärmentwicklung, hebt Dr. Lenz vorallem die Entstehung von Bürgerinitiativen hervor. Er ersucht dringst Möglichkeiten zu finden, die Frequenzen der Motoren herabzusetzen, da diese bei manchen Anrainern (und Nichtanrainern) als "quälender Lärm" empfunden werden. Als zweite wichtige und zu Schwierigkeiten führende Angelegenheit werden die Pachtverträge für Modellflugplätze erwähnt. Derzeit könnten verschiedentlich noch nach Ablauf der Pachtverträge Kündigungen erfolgen. In einem anhängigen Fall wird versucht werden, eine generelle Lösung zu finden.

Der Präsident **appelliert an alle Flugsportler, Informationskampagnen zu starten, Stellungnahmen und Entgegnungen über Artikeln in der Presse gegen die Fliegerei zu verfassen und an die Tageszeitungen zu schicken.**

ONF - Angelegenheiten

1983 wurden bestätigt: 27 Silber C - Prüfungen
2 Gold C + 1 Diamant
1 Gold C + 3 Diamanten

ONF-Delegierter Robert Grillmeier berichtet über die wiederholte Mißachtung der MSO bei der Durchführung von Wettbewerben. Es wird der **einstimmige Beschluß** gefaßt, jeden Veranstalter von Wettbewerben unter Androhung den Wettbewerb zu streichen, schriftlich zu verwarren, wenn die Veranstaltung nicht nach den Bestimmungen der MSO ausgeschrieben bzw. durchgeführt wird. Bei neuerlicher Mißachtung wird die Streichung bzw. Nichtanerkennung derartiger Wettbewerbe in prop veröffentlicht.

Die Leistungsprüferlizenzen sind wie alljährlich bis spätestens 31. März zur Verlängerung einzureichen.

1983 wurde ein Nationaler Rekord von Gerhard Koch in der Klasse F3A - Geschwindigkeit eingereicht und von der ONF bestätigt. Der neue Rekord beträgt 194 km/h. Es wurde wieder eine neue revidierte nationale und internationale Rekordliste aufgelegt.

In der MSO - Gruppe Rekorde - ist der Punkt 7.1.6. wie folgt sofort zu ändern :
7.1.6. Die Rekordmeldung muß telegraphisch oder brieflich eingeschrieben innerhalb von 5 Tagen nach dem Rekordflug (Poststempel) an den Österr.Aero Club eingeschickt werden. Die Rekordakte ist innerhalb der nächsten 3 Monate beizubringen. Die 1984 in Pörschach/Kärnten geplante Modellflugwoche wird seitens der Bundessektion befürwortet und soll von der Landessektion Kärnten unterstützt werden.

Die Beschickung der Welt- und Europameisterschaften wurde in der letzten Nummer von prop bereits bekanntgegeben.

Nicht beschickt wird die Weltmeisterschaft in F4C und die Europameisterschaft in F3C. Zu einer Beschickung dieser Wettbewerbe fehlen die erforderlichen Qualifikationswettbewerbe.

Da die Erstellung der Nationalmannschaft in der Klasse F1E nicht nach den Bestimmungen der MSO erfolgt ist, mußte eine Änderung der Besetzung durchgeführt werden. Die Nationalmannschaft lautet nun: Felix Schobel jun, Dipl.Ing.Klaus Salzer und Karl Lintner.

Staatsmeisterschaften 1984

Die Termine wurden bereits veröffentlicht. Die Veranstalter werden ersucht, den Ausschreibungsentwurf e h e s t e n s an die Bundessektion zu schicken.

Laut Antrag des Fachreferenten wird in der Klasse F3B ab 1984 eine offizielle Mannschaftswertung bei Staatsmeisterschaften durchgeführt.

Bundeslehrgänge für Funktionäre, Leistungsprüfer und Punkterichter.

Die Termine sind bereits bekannt. Es wird gebeten, die Nennungstermine (prop 11/12) unbedingt einzuhalten.

Der Versicherungsbericht, gebracht von Dr. Helmut Schneider, sagte aus, daß in der Zeit von 1. November 1982 bis 30. Oktober 1983 11 Schäden angelegt wurden. Davon wurden bisher 5 mit S 31.453,- abgelingen, und 6 Schäden sind mit einer Reserve von S 26.000,- noch offen. In der Tendenz der Schadensfälle von 1980 bis 1983 hat sich nichts wesentliches geändert.

Finanzbericht - Sektionsbudget.

BSL Krill erläutert die vorliegende Finanzgebarung 1983 und verliest das vom Bundesvorstand des ÖAeC beschlossene Budget für das Arbeitsjahr 1984. Danach wird die Sektionsarbeit so wie im abgelaufenen Jahr durchgeführt werden können.

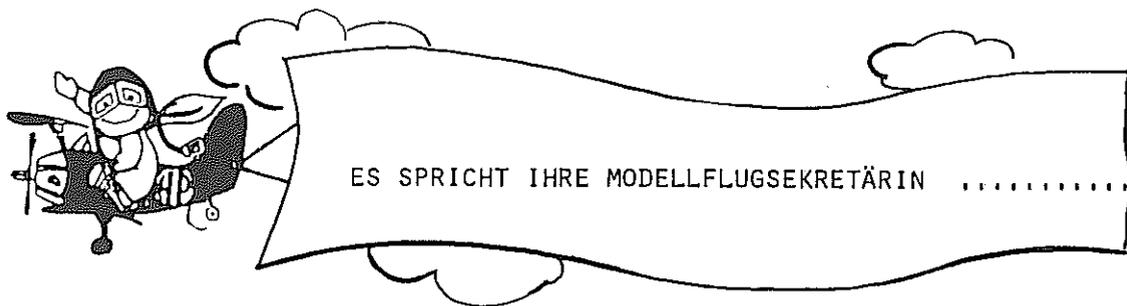
Auf Antrag des Bundessektionsleiters beschließt die Bundessektion einstimmig, für den 3-fachen Weltmeister in F3A, Hanno Prettnner, bei der CIAM/FAI das Diplom Alphonse Penaud einzureichen.

Auf Antrag von LSL Schobel wird in der Klasse RC/MS der Begriff "max Motorlaufzeit" auf "mindest Motorlaufzeit" korrigiert.

Fachreferent F4C Dr.Loebenstein beantragt eine Hubraumänderung in F4C in die MSO aufzunehmen. Einstimmig angenommen. Siehe Bericht von Dr.Loebenstein.

Bundessektionsleiter Edwin Krill wird sich der Jugendarbeit in der Sektion annehmen. Gedacht ist die Bildung einer Interessentengruppe, die durch ständige Kontaktnahme die Jugendarbeit im Modellflug forcieren soll. Interessenten aus allen Bundesländern mögen sich beim Bundessektionsleiter (schriftlich) melden.

Der Heribert Kargl - Pokal für die Jahre 1982/1983 wird in der Klasse RC/H verliehen. Aufgrund der Leistungen in den beiden Jahren wird der Pokal dem Steierer Franz Prasch vom ASV Puch zuerkannt.



Bericht Maria MAKOSCHITZ

Liebe Modellflugfreunde!

Nach der Landessektionsleitersitzung im Dezember 1983 wurden nun bereits die ersten Vorbereitungsarbeiten für die Welt- und Europameisterschaften getroffen. Für die heuer stattfindenden Lehrgänge wurde zahlreiches Informationsmaterial ausgearbeitet, um alle Teilnehmer und Interessenten über die neuesten Änderungen in Kenntnis zu setzen. Wir bitten Sie, die Anmeldungstermine einzuhalten und wo erbeten, Quartierwünsche mitzuteilen.

PUNKTERICHTERLEHRGÄNGE:

- | | |
|-------------------|---|
| LEHRGANG - OST: | 24./25. März 1984 - Bockfließ/Wien
Nennungsschluß - 3. März 1984 |
| LEHRGANG - MITTE: | 24./25. März 1984 - Schärding/OÖ
Nennungsschluß - 3. März 1984 |
| LEHRGANG - WEST: | 31.3./1.4. 1984 - Weer/Brandstätte/Tirol
Nennungsschluß - 5. März 1984 |

Für Punkterichter mit nachweisbarer Erfahrung und Tätigkeit bei internationalen Wettbewerben wurde ein BASISLEHRGANG F3 A (Neues FAI-F3A-Programm) ausgeschrieben.

Bezüglich der Modellsportordnung müssen wir Ihnen mitteilen, daß diese bereits im Original aufgelegt wurde, jedoch erst nach dem Erscheinen des Internationalen Sporting Code gedruckt werden kann. Ihre bei uns eingehenden Bestellungen werden bis zur Fertigstellung der MSO in Evidenz gehalten.

Wir bitten um Ihr Verständnis und werden uns bemühen in dringenden Fällen (Veranstalter von Wettbewerben) die MSO auszugsweise zu kopieren.

Um die immer wieder auftretenden Anfragen in Bezug auf Mitgliedererfassung generell zu beantworten, habe ich mich entschlossen in den nächsten Ausgaben unseres Modellflugmagazins "prop" eine Artikelserie zu starten.

Leserbriefe



Dr. Schneider antwortet auf den Leserbrief von Ing.Koch in prop 5/6 - 83.

Lieber Ing. Koch !

Ich habe Ihren Brief im letzten prop mit großem Interesse gelesen. Vor allem Ihre freundliche Beurteilung meiner bisherigen Artikel veranlassen mich, Ihnen sehr herzlich zu danken. Vor allem fordert mich aber Ihre Kritik an der Zweckgurkenpassage in prop 5/6-83 zur Antwort heraus.

Da ist ein Mißverständnis passiert, woran ich leider durch eine zu wenig präzise Formulierung selbst schuld bin. Ich habe ja versucht, die Modellflieger, vorallem aber die Verantwortlichen für Modellflugplätze vor den Gefahren zu warnen, die durch den allzulauten Modellflug entstehen. Der Ausdruck "Zweckgurke" ist da wohl hineingerutscht im verzeihlichen Bestreben, den Artikel ein bißchen aufzulockern. Man kann ja mit einer Zweckgurke auch leise fliegen.

Ich erkläre hiemit feierlich: Ich habe nichts gegen "Zweckgurken".

Ich möchte daher den inkriminierten Satz nocheinmal mit der richtigen Betonung wiedergeben: Der Modellflug ist ja, wie der Name schon besagt, eine Nachahmung des Großfluges. Wer die letzte Weltmeisterschaft der "Großen" am Spitzerberg gesehen hat, wird wissen was ich meine.

Nun sollte man meinen, daß mich das in meiner Funktion als eine Art Rechtskonsultent nichts angeht. Was würde es aber nützen, die Modellflieger vor den rechtlichen Folgen zu warnen, die der allzugroße Fluglärm mit sich bringt, wenn ich nicht gleichzeitig versuchte, sie zu motivieren ? Sicher nicht zum Scale-Fliegen. Die Liebhaber von Scale-Modellen sind nicht meine Zielgruppe und die anderen werden sich dafür nicht begeistern lassen. Ich denke da mehr an die Wettbewerbsregeln, die mit sich bringen, daß ganz bestimmte aerodynamische Formen und Eigenschaften für die Wettbewerbsverhältnisse entwickelt werden. Also "Zweckgurken". Aber leider wird auch ein ganz bestimmtes Flugverhalten durch diese Wettbewerbsbestimmungen prädestiniert. Darunter vor

allem die hohen Motordrehzahlen, die uns so große Sorgen machen. Gott sei Dank hat sich hier eine Trendwende vollzogen die uns aus der fatalen Situation herausführen kann. Wie Sie ja gelesen haben werden, gilt ab 1984 ein neues F3A Programm, das wesentlich langsamer geflogen werden muß. Zwangsläufig wird das RC III Programm folgen. Sicherlich werden diese Programme dazu führen, daß wieder "Zweckgurken" entwickelt werden, die für diese Programme optimal geeignet sind. Aber wie ich ja schon feierlich proklamiert habe:

Ich habe nichts gegen "Zweckgurken" - nur leise sollen sie sein.

Ihnen, sehr verehrter Herr Ingenieur wünsche ich beim Hangsegeln mit Speedmodellen viel Erfolg und verbleibe mit den besten Grüßen
Ihr Dr. Schneider

Bewilligung für das Fliegen über bis maximal 20 kg.

Habe eine dringende Anfrage an prop und ersuche um schriftliche Aufklärung.

Bin seit 1970 Mitglied des FMC Müzzzuschlag und des Österr. Aero Clubs. Habe irgendwann im abgelaufenen Jahr in prop gelesen, daß jetzt das Fliegen mit Modellen über 5 kg bis 20 kg erlaubt ist. Ich habe jetzt in prop 9/10 im Artikel von Werner Schmied, Graz, gelesen, daß dafür ein Bescheid der zuständigen Landesregierung notwendig ist. Auf meine Anfrage in Graz bei Kollegen Werner Schmied wurde mir folgendes mitgeteilt : Um die Bewilligung zu bekommen muß ich mindestens die Silber-C des ÖAeC besitzen. Bin in diesen 12 Jahren meiner Modellflugzeit alles geflogen von RC 3 bis RC 1, Deltas und alle möglichen Segler unfallfrei, habe aber keine Prüfungen abgelegt (warum ? Red.).

Ersuche daher höflich um Aufklärung, was ich wirklich beachten muß beim Betrieb eines über 5 kg schweren Modells.

Herzlichen Dank ! Franz Brandl, Mitterdorf.

Dr. Helmut Schneider antwortet :

Sehr geehrter Herr Brandl !

Für das Fliegen über 5 kg bis max. 20 kg ist tatsächlich eine **Bewilligung des zuständigen Landeshauptmannes** erforderlich. Ich nehme an, daß Sie hier etwas verwechselt haben, weil auch das Fliegen mit Modellen über 5 kg den Versicherungsschutz genießt. Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun. Die Bewilligung des Landeshauptmannes ist nicht daran gebunden, daß sie die Silber-C besitzen. Es gibt überhaupt keine gesetzlichen Voraussetzungen für eine solche Bewilligung.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Schneider

Unser Artikel "Sorgenkind Modellflugplatz" Herr Peter Sinabell aus Scheiblingkirchen schreibt uns dazu :

Bezugnehmend auf den Artikel "Sorgenkind Modellflugplatz" muß ich sofort Stellung nehmen !

Ich bin Mitglied des MFC Leoben und des MSK-Schwarzatal und steirischer Landesmeister 1982 in der Klasse F4 C. Im MFC-L sind wir einen neuen Weg gegangen, um das Lärmproblem besser in den Griff zu bekommen, da in der Nähe unseres Platzes Häuser stehen und wir die sehr guten Beziehungen zu unseren betroffenen Freunden nicht unnötig aufs Spiel setzen wollen.

Da in unserem Club, der in der Klasse F4C sehr engagiert ist, mehrere Oldtimer-Freunde sind, ist unser Obmann Günther Eberhart auf die Idee gekommen, mit übergroßen Latten zu fliegen. Auslösendes Moment dafür war eigentlich folgendes: Meine Fokker DR-1 hat eine so riesige Stirnfläche, daß die 11 x 7 3/4 Latte fast nicht über die Motorhaube hinausreicht. So kam ich zwangsweise zur 14 x 6 Holzlatte, der 10 cm³ Super-Tigre mußte natürlich bleiben. Ich hatte damit gleich 3 Fliegen mit einem Schlag erwischt : 1. genug Überstand der Latte über die Motorhaube, 2. Senkung der Drehzahl und damit auch erhebliche Senkung des Lärmpegels und 3. positiver Einfluß auf die Lebensdauer meiner Motoren.

Punkt 1 brauche ich ja nicht zu erläutern. Zum Punkt 2 : von zirka 12 - 13000 U/min sank die maximale Drehzahl auf etwa 8300 - 8500. Aber durch den höheren Durchmesser wird meiner Meinung nach der Leistungsver-

lust wieder ausgeglichen. Zudem ergibt sich ein weit realistischerer Klang im Flug. Meine Siemens-Schuckert E-1 war ein Genuß für Auge UND Ohr, wenn sie so dahinbrummelte und nur für Aufwärtsfiguren volle Leistung brauchte.

Den selben Versuch machte ich im vergangenen Sommer mit einer DALOTEL 150, die ebenfalls mit einem 10 cm³ Webra und einer 14 x 6 Latte ausgerüstet wurde. Hier handelte es sich allerdings um eine teure GFK-Latte. Fluggewicht 3100 g. Auch hier reicht die maximale Drehzahl von 8500 U/min völlig aus, um z.B. Loops mit gut 200 m Durchmesser zu fliegen. Ich möchte sagen, daß fast Constantspeed-Flug möglich ist, da diese Latte enorm bremst (Leerlauf am Stand ca. 1200 U/min !).

Bedenken wegen eines möglichen Motormordes kann ich zerstreuen, mein Super-Tigre hat gute 250 Laufstunden auf Kolben und Zylinder, ohne jemals ein Service gesehen zu haben, abgesehen von den üblichen Wartungen und Reinigungsarbeiten. Er hat allerdings sein ganzes langes Leben lang nur Webra-S bekommen und ist damit sehr genügsam umgegangen (ca. 30 min mit 360 cm³).

Ich habe zusätzlich zu diesen Lärm senkenden Maßnahmen den Normalschalldämpfer mit Lamellen ausgestattet, was zwar etwas Gewicht bringt, den Lärmpegel allerdings nochmals senkt.

Den großen Dämpfer meines Enya 90 4T habe ich zusätzlich mit einem Drahtwaschel versehen, wie es auch die Motorradfahrer vor 20 Jahren taten. Der Erfolg war so positiv, daß es schon wieder fast negativ war, denn ab etwa 30 mißt der mit einer 16 x 6 Latte ausgerüstete Motor NICHT mehr hörbar. Und eine große geräuschlose Fokker DR 1 ? Ich weiß nicht so recht !!!

Ich hoffe, mit diesen Zeilen ein paar Anregungen gegeben zu haben und würde mich freuen, wenn mir jemand seine Erfahrungen zur Kenntnis bringen würde, auch dann, wenn sie negativ sein sollten.

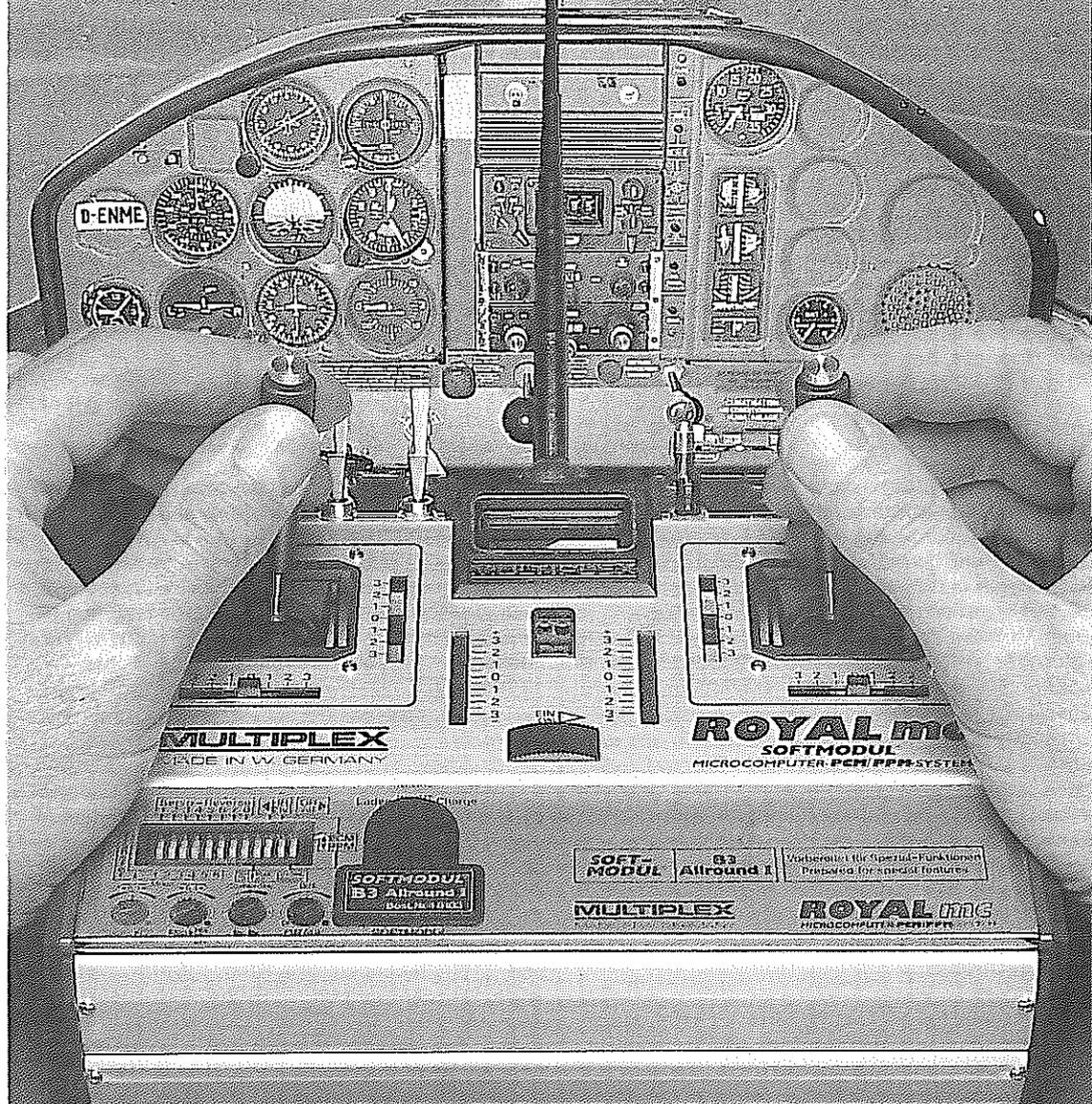
So weit mein Artikel bezüglich Lärmproblem. Ich hoffe damit einen kleinen Beitrag geleistet zu haben, damit sich betroffene Bürger mit uns Modellfliegern wieder besser verstehen können - im wahrsten Sinne des Wortes !

Peter Sinabell - 2831 Scheiblingkirchen 128.

ROYALmc

Das Cockpit Ihres Modells

Mehr im Neheiten Prospekt (1984)



MULTIPLEX *modelltechnik*

Es berichten die Fachreferenten

FREIFLUG

Ing. Ernst Reitterer



Der FREIFLUG ist die älteste Modellflugkategorie überhaupt. Ein Freiflugmodell kann vom Piloten nicht mehr direkt oder indirekt beeinflusst werden, sobald der Start erfolgt ist.

International anerkannt sind drei Weltmeisterschaftsklassen:

F1A - Segelflugmodelle - heute noch die am weitesten verbreitete Freiflugklasse - früher auch A2 (Nordische Klasse) genannt.
F1B - Gummimotorflugmodelle - früher auch W (Wakefieldmodelle) genannt und
F1C - Verbrennungsmotorflugmodelle - früher auch als Klasse I bezeichnet.

Die Modelle unterliegen bezüglich Größe und Gewicht bestimmter Bauformeln.

Alle 3 Klassen haben jedoch eines gemeinsam: Die technisch erreichbare Flugzeit pro Flug ist beschränkt. In F1A durch die Länge der Hochstartleine mit maximal 50 Meter, in F1B durch das Gewicht des verwendeten Gummimotors von 40 Gramm und in F1C durch die maximale Motorgröße von 2,5 cm³ und die beschränkte Motorlaufzeit von höchstens 7 Sekunden.

Das F1A-Segelflugmodell, mit einer durchschnittlichen Spannweite von 2000 mm und einem Mindestgewicht von 410 Gramm und einem Gesamtflächeninhalt von $A = 34 \text{ dm}^2$, wird mittels einer 50 m Hochstartleine wie ein Drachen hochgezogen und beim Erreichen einer maximalen Ausklinkhöhe ausgelenkt. Die offizielle Flugzeit zählt erst nach dem Ausklinken der Hochstartleine. Der Starter versucht natürlich sein Modell möglichst im Aufwind auszuklinken, um eine möglichst lange Flugzeit zu erreichen. Diese ist allerdings pro Flug mit 180 Sekunden beschränkt.

F1B Gummimotorflugmodelle beziehungsweise F1C Verbrennungsmotormodelle werden von Hand aus gestartet.

Gummimotorflugmodelle dürfen ein Mindestgewicht von 230 Gramm einschließlich des Antrieb-Gummimotors nicht unterschreiten. Der Gesamtflächeninhalt beträgt 19 dm².

Die durchschnittliche Spannweite liegt bei etwa 1250 mm.

Verbrennungsmotormodelle müssen ein Mindestgewicht von 750 Gramm beziehungsweise mindestens 300 Gramm pro cm³ Motorzylindeinhalt haben. Die durchschnittliche Spannweite liegt in dieser Klasse bei 2000 Millimeter.

Der Gummimotor bei F1B besteht, wie gesagt, aus 40 Gramm Gummi, aus meistens 14 bis 16 Strängen von 1 x 6 mm Querschnitt. Sie sind in Schlaufen von zirka 500 mm Länge zusammengelegt. Dieser Strang wird mittels einer entsprechend umfunktionierten Handbohrmaschine bis auf 400 Umdrehungen aufgedreht. Die Luftschraube ist fast immer als Klappluftschraube ausgeführt, d.h. nachdem der Gummimotor im Fluge abgelaufen ist, klappen die beiden Luftschraubenblätter am Rumpf an und verringern so den Luftwiderstand. Das Gummimotormodell fliegt dann quasi als Segler weiter. Die Luftschraube ist überdimensional groß (oft bis zu 40% der Flügelspannweite) und macht etwa 800 Umdrehungen pro Minute. Zum Vergleich laufen die Glühzünder Verbrennungsmotoren bis zu 30.000 U/min! Der Luftschraubendurchmesser ist in dieser Kategorie daher auch sehr klein.

Beim Freiflug ist der Wettbewerber und natürlich sein Modell ganz den Wetterbedingungen ausgeliefert. Wind und Wetter machen den Konkurrenten oft sehr zu schaffen. Aufgabe beim Wettbewerb ist es, das Flugmodell möglichst lange in der Luft zu halten. Es zählt aber maximal eine Flugzeit von 180 Sekunden pro Flug. Beim Wettbewerb werden jedoch 7 Flüge gefordert. Die Summe aller 7 Flüge (Durchgänge) ergibt dann die Gesamtflugzeit. Pro Wettbewerb können also maximal 7 x 180 = 1260 Sek. gewertet werden. Erreichen diese Maximalzeit mehrere Wettbewerber, so werden unter ihnen Stechflüge durchgeführt. Durch die sich ständig ändernden Wetterbedingungen ist ein FF-Wettbewerb besonders reizvoll.



RADIO CONTROL RC/MS

Othmar Huber

DIE KLASSE RC/MS AUS DER SICHT DES FACHREFERENTEN

Die Diskussionen über die Änderungsmöglichkeiten betreffend unser derzeitiges RC/MS-Flugprogramm nehmen scheinbar kein Ende. Es werden immer wieder schriftliche und mündliche Verbesserungsvorschläge an die Bundessektion herangetragen. Das Problem bei diesen Änderungsvorschlägen liegt vielfach darin, daß immer nur Teile des Programmes geändert werden sollen. Wir, d.h. die Sektionsleitertagung, haben uns immer bemüht, auf diese Wünsche soweit als möglich beziehungsweise soweit es für uns vertretbar schien, einzugehen. Dies war auch bei der letzten vorgenommenen Änderung der Fall, als die Motorlaufzeit wieder auf 30 Sekunden reduziert wurde.

Nun kommen aber wieder neue Vorschläge, welche eine Änderung der Motorlaufzeit nach oben beziehungsweise nach unten zum Inhalt haben. Weiters ist die Rede von der Erhöhung des Hubraumes, damit auch Viertaktmotoren zum Einsatz gelangen können. Ich glaube jedoch nicht, daß derjenige, welcher diesen Vorschlag gemacht hat, ernsthaft daran glaubt, daß es Piloten geben wird, die mit einem Viertaktmotor an einem Bewerb, bei dem das Verhältnis zwischen Kraft- und Gleitflug ausschlaggebend ist, teilnimmt.

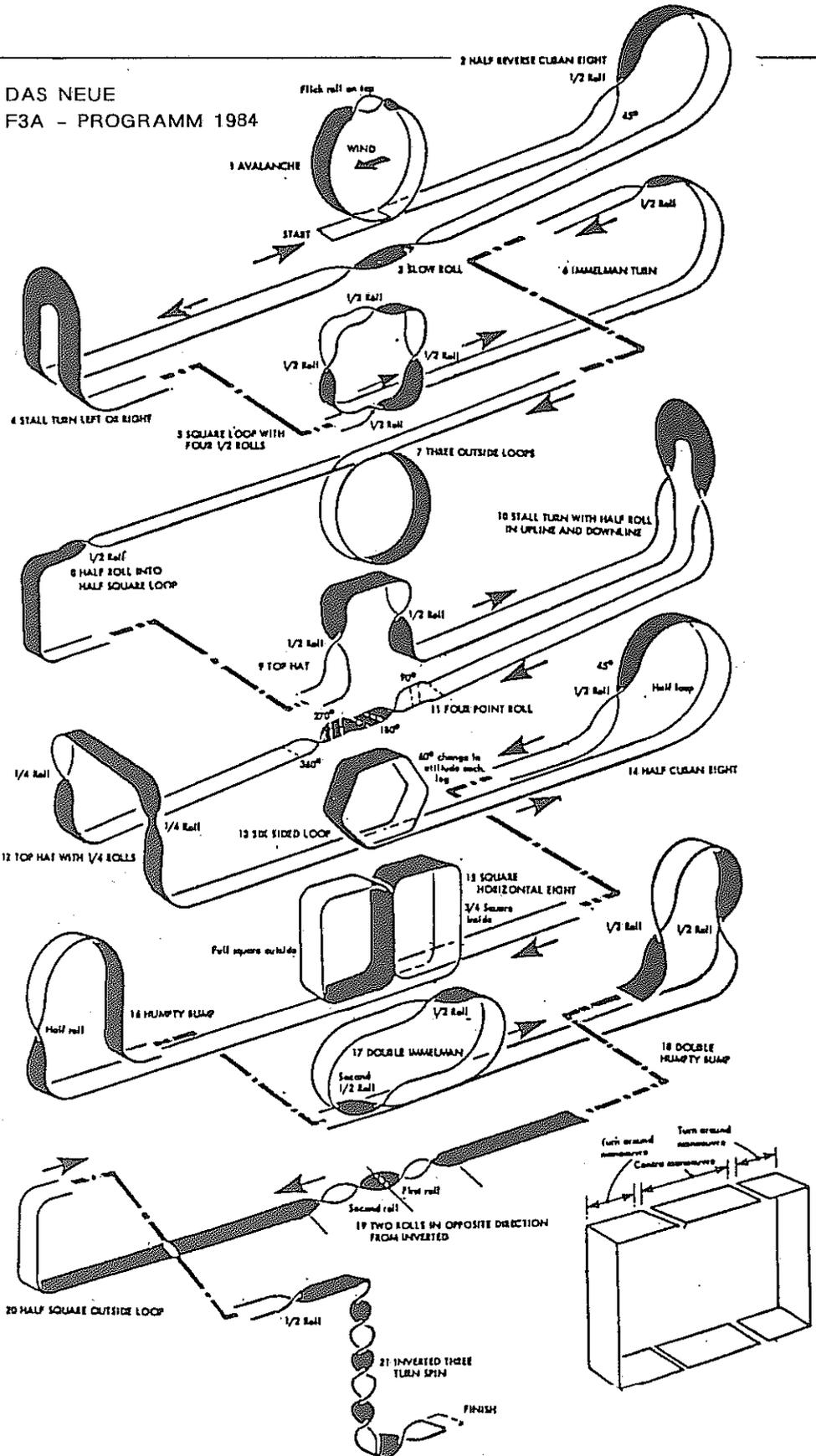
Bei dieser Klasse ist nun einmal die erreichte Ausgangshöhe für den Erfolg oder Mißerfolg ausschlaggebend. Es wird also immer das Bestreben eines jeden Piloten sein, eine möglichst große Ausgangshöhe zu erreichen.

Die Erhöhung beziehungsweise Verbesserung der Ausgangsleistung wurde bisher durchwegs durch die Erhöhung der Motordrehzahl erreicht. Es wurden z.B. stark nitrierter Sprit, kleinere Luftschrauben, Resonanzröhre ohne Schalldämpfer usw. verwendet. Nun sind wir beim derzeit empfindlichsten Punkt in dieser Angelegenheit, nämlich beim Lärm, angelangt. Wurden die Piloten mit sehr lauten Motoren bei Wettbewerben auf die große Lärmentwicklung aufmerksam gemacht, so wurde vielfach darauf hingewiesen, daß der laut Modellsportordnung beziehungsweise Code sportif vorgeschriebene Wert nicht überschritten wird. Der Pilot dürfte vielfach sogar im Recht sein, wer aber ein in dieser Zeitschrift bereits zitiertes Gerichtsurteil gelesen hat, wird feststellen, daß nicht nur die gemessene Lautstärke, sondern vielmehr die Art des Lärmes für das, für den Modellflug so gravierende Urteil maßgebend war. Es wurde in dem Urteil von einem "qualenden Lärm" gesprochen. Gerade in der Klasse RC/MS tritt durch die hohe Drehzahl dieser o.a. Lärm auf. Dieses Problem wird, aufgrund der Aufgabenstellung, weder mit der Spritbeigabe durch den Veranstalter, noch durch eine Änderung der Motorlaufzeit in den Griff zu bekommen sein.

Ich glaube daher, daß wir diese Angelegenheit selbstkritisch überprüfen sollten, da es bereits einige Modellflugplätze gibt, denen das Lärmproblem sehr zu schaffen macht. Es ist sicherlich das geringere Übel, eine nationale Klasse, welche ohnehin in keinem Nachbarland mehr geflogen wird, aufzulassen, als den gesamten Modellflug damit zu belasten.

Es ist daher zu überlegen, anstelle der Klasse RC/MS wieder eine Klasse für den "Einsteiger" nämlich die jetzige Prüfungsklasse für Motormodelle einzuführen. In dieser Klasse sollten dann nur Landesbewerbe durchgeführt werden. Damit dies dann wirklich eine Klasse für den Anfänger wird, ist darauf zu achten, daß auch wirklich nur diese an den Start gehen dürfen. Ein eigenes Reglement für die Teilnahmeberechtigung wäre dann noch auszuarbeiten.

DAS NEUE
F3A - PROGRAMM 1984



RADIO CONTROL F3B

Karl Wasner



F3B - DIE KÖNIGIN DES MODELLSEGELFLUGES

Die nachfolgenden Zeilen mögen dazu dienen, den Nichtkennner dieser Klasse mit F3B bekannt zu machen und vielleicht ?

Wohl keine einzige Modellflugklasse hat in einer dermaßen kurzen Zeitspanne (die erste WM fand erst 1977 statt) solche Fortschritte in der Aerodynamik und Technologie des Modellflugzeugbaues gebracht wie F3B. Die extremen Forderungen die hier gestellt werden zwingen den Konstrukteur und Erbauer, wesentlich stärker als in anderen Klassen, optimale Profile mit höchster Präzision und aus Gründen maximaler Festigkeit, unter Verwendung modernster Glasfaser und Kohlenstofftechnologien zu realisieren.

Was ist nun F3B ? F3B ist ein Kombinationswettbewerb, indem je Durchgang 3 völlig verschiedene Aufgaben mit dem gleichen Modell zu fliegen sind. Diese 3 Aufgaben sind: ein Zeitflug von möglichst genau 6 Minuten mit Ziellandung, ein Streckenflug und als dritte Aufgabe der Geschwindigkeitsflug. Allen Aufgaben gemeinsam: das Modell und der Hochstart.

Das Modell : In den letzten Jahren hat sich eine Spannweite, die zwischen 2500 und 3200 mm liegt, in der Mehrheit der Modelle durchgesetzt. Je nach Aufgabe und Modellauslegung wird mit Flächenbelastungen zwischen 30 und 45 g/dm² geflogen. Die Teile der F3B-Modelle sind heute durchwegs in Glasfaser-Kunststofftechnologie, teilweise unter einbeziehung von Kohlefaser- oder Kevlarmaterialien, unter Anwendung verschiedener Bauweisen hergestellt.

Der Hochstart : Die Ausgangshöhe für die entsprechende Aufgabe erreichen die Segelmodelle mittels Seilhochstart. Zugelassen sind dafür 2 Methoden.

1. Der Handzughochstart mit oder ohne Umlenkrolle, mit einer Seillänge von 175 m.
 2. Der Hochstart mit einer Elektromotorwinde mit einer Seillänge von insgesamt 400 m.
- Da die Winde beim Piloten steht und das Seil mit einer Seilrolle umgelenkt wird, stehen 200 m freie Seillänge zur Verfügung.

Fast ausschließlich angewendet wird, wegen der erreichten Ausgangshöhe heute von den Spitzenpiloten nur noch der Motorwindenstart.

Aufgabe A - der Zeitflug. Innerhalb einer Rahmenzeit von 9 Minuten hat der Pilot einen Zeitflug von möglichst genau 6 Minuten zu absolvieren und mit einer Ziellandung abzuschließen. Im Gegensatz zu den anderen RC-Flugklassen wird hier allerdings nicht der Aufsetzpunkt sondern der Stillstandpunkt des Modells gemessen, von der Rumpfspitze gewertet. Innerhalb seiner Rahmenzeit kann der Pilot auch mehrere Starts vollführen, der letzte Flug wird gewertet. Die maximale Flugpunktezahln beträgt 460 Punkte und setzt sich aus 360 Zeitpunkten (= 360 sec.) und 100 Landepunkten (bei einer Landedistanz von 0 - 1 m) zusammen. Der Pilot mit der höchsten Flugpunktezahln erhält 1000 Aufgabenpunkte, die anderen Piloten die ihrer Leistung entsprechende Promille- (nicht Alkoholpromille !) zahl.

Aufgabe B - der Streckenflug. Innerhalb der Rahmenzeit von 8 Minuten muß der Pilot eine Strecke von 150 m möglichst 12 mal durchfliegen. Diese 150 m - Flugstrecke wird mit optischen Hilfsmitteln überwacht und die Querung der Strecke optisch und meistens akustisch dem Piloten gemeldet. Für diese 12 Strecken darf der Pilot allerdings nicht mehr als 4 Minuten brauchen. Wie in Aufgabe A darf auch hier der Flug innerhalb der Rahmenzeit wiederholt werden, der letzte Flug gilt.

Aufgabe C - der Geschwindigkeitsflug. Bei dieser Aufgabe muß die bereits vorher erwähnte Meßstrecke von 150 m viermal in der kürzestmöglichen Zeit durchfliegen werden. Die Rahmenzeit für diese Aufgabe beträgt 5 Minuten. Nach dem Einflug in die 150 m - Strecke gibt es hier keine Möglichkeit der Flugwiederholung mehr. Die im Wettbewerb erreichten Spitzenzeiten liegen derzeit um die 20 Sekunden. Auch hier erhält der Aufgabenbeste 1000 Punkte, die langsameren Piloten werden auch hier am Aufgabensieger relativiert. Zum Beispiel erhält bei einer Aufgabenbestzeit von 20 sec. ein Pilot mit einer Speedzeit von 40 sec. 500 Wertungspunkte.

Die Summe aller drei Durchgangsaufgaben, die, wie bereits erwähnt, mit derselben Maschine geflogen werden müssen, beträgt also im Maximum 3000 Punkte. Am Modell selbst dürfen, außer der Zugabe von Ballast, keine Änderungen oder Austausch von Teilen vorgenommen werden.

Liegt im Zeitflug also der Schwerpunkt, das Modell im Bereich des geringsten Sinkens - und natürlich der besten Thermik - fliegen zu lassen, so ist die Aufgabe des Streckenfluges die Einstellung des Modells auf bestes Gleiten wichtig. Im Speedflug ist das Modell unter Berücksichtigung seiner Festigkeitswerte auf höchste Geschwindigkeit einzustellen.

Zieht man die unterschiedlichsten Anforderungen an Modell sowie an den Piloten und die Hilfsmannschaft in Betracht, wird meine Überschrift :

F3B - DIE KÖNIGIN DES MODELLSEGELFLUGES

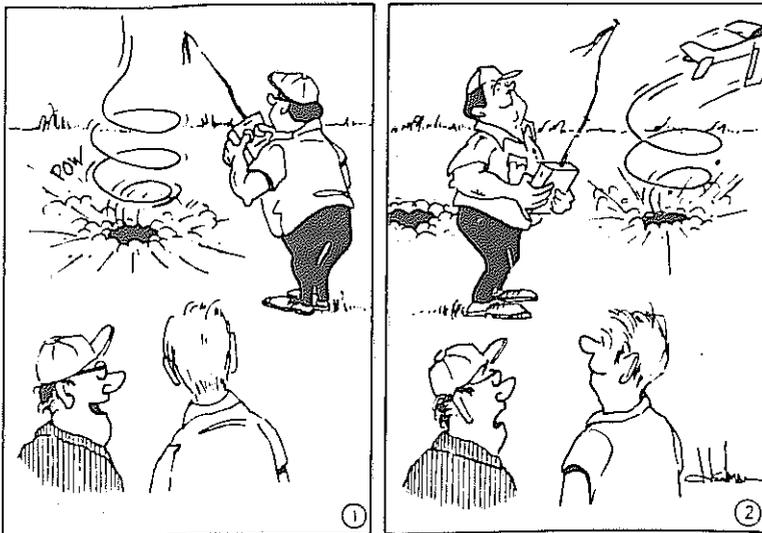
sicher verständlich.

Diese Kurzbeschreibung von F3B kann und soll natürlich nur ein geraffter Überblick auf diese Klasse sein. Für genauere Informationen besorge man sich bitte bei der Bundessektion die neue Modellsportordnung (MSO) des ÖAeC. In dieser ist diese, und natürlich auch die anderen Modellflugklassen, exakt beschrieben.

Die versierten F3B-Piloten mögen mir manche Vereinfachungen im Sinne besserer Verständlichkeit verzeihen.

Am besten Sie, Sie und natürlich auch Sie, schauen sich einmal einen F3B-Wettbewerb an. Dort hofft Sie zu finden Ihr

Karl F. Wasner, F3B-Fachreferent.



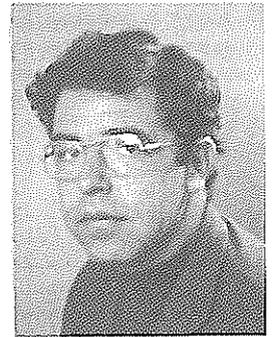
"Sag', warum wird er Champion genannt ?"

"Darum !"

Aus Model Aviation

RADIO CONTROL F4C-SCALE

Dr. Thomas Loebenstein



WAS SOLL AUS F4C WERDEN ?

In den letzten Jahren bis 1982 hat die Scaleklasse in Österreich einen geradezu fantastischen Aufschwung genommen. Vereine in Wien, Niederösterreich, Kärnten und Steiermark haben durch großen Einsatz einen soliden Grundstock an Wettbewerben geschaffen. Wettbewerbe deren Qualität hoffen ließ, daß Österreicher bald auch international in F4C mitreden würden.

Leider sind Dinge passiert, die diese Entwicklung für mich teilweise verständlich, teilweise aber auch völlig grundlos gestoppt haben.

Einem Bundessektionsbeschluß folgend wurden alle jene Klassen in der MSO, die auch international geflogen werden, den Bedingungen des Code sportif angeglichen. Meiner Ansicht nach war dies völlig richtig, denn nur so konnte ein echter Leistungsvergleich auf größerer Basis mit dem Ausland erreicht werden, was für die Auswahl von Nationalmannschaften unbedingt notwendig war. Von diesem Beschluß war natürlich auch F4C betroffen, und es war ein Zufall, daß gerade zur selben Zeit von der CIAM eine Reglementsänderung beschlossen wurde: Das neue Programm, eine Mischung aus der alten Scaleklasse und Semi-scale, wurde übernommen. Daß dieses Reglement nicht gerade ideal ist wurde bald klar. Einerseits steht positiv der Wegfall der genauen Vermessung, die Erhöhung des Höchstgewichtes auf 6 kg und die Erhöhung des Hubraumes vor allem für die Viertakter, andererseits steht scheinbar für uns in Österreich offenbar negativ die für uns erstmals eingeführte Detailbeachtung in der Baubewertung (Cockpit usw.). Interessanterweise sind die Meinungen im Ausland genau umgekehrt. Die deutschen Wettbewerbsflieger beschwerten sich über die fehlende Vermessung, über die Erleichterung bei der Begutachtung der Detailtreue usw.

Wie immer ist in Österreich natürlich alles anders. Statt mit Interesse und neuem Ehrgeiz sich für die internationalen Aufgaben qualifizieren zu können, reagiert man mit Desinteresse und Schlamperei. Anders ist es nicht zu erklären, daß die wenigen Wettbewerbe trotz rechtzeitiger Ankündigung der Änderungen im Reglement ganz schlecht besetzt waren und zum Teil sogar abgesagt werden mußten. Der unrühmliche Höhepunkt war die Staatsmeisterschaft 1983, wo von 7 eingegangenen Nennungen 4 ungültig waren. Es ist schade, daß dadurch eine Beschickung der Weltmeisterschaft in Frankreich unmöglich wurde. Ich hätte ein sicher chancenreiches Team bereits aus den Leistungen der Vorjahre beisammen gehabt. Zwei aus meinem Wunschkader waren ordnungsgemäß genannt, der Dritte nicht. Schlamperei? Rücksichtslosigkeit? Desinteresse?

Ich möchte mit diesem Artikel nochmals alle Scaleinteressentendazu ermuntern, ordentlich weiterzumachen, nicht vor dem auch uns von der CIAM diktierten Reglement zurückzuschrecken. Es sieht nur auf den ersten Blick schlimm aus. Macht bitte wie bis vor 2 Jahren weiter, auf der ganzen Welt ist Scale im Vormarsch. Wir sind doch keine Hinterwälder, die sich vor neuen Aufgaben fürchten wie die Papuas vor dem Flugzeug. Ich bin an Diskussionen interessiert und erwarte Eure Zuschriften an das Sekretariat der Sektion Modellflug.

Als Nachtrag noch die neuerlich von der Ciam geänderten Motorhubräume :

Antrieb: a) Kolbenmotor:

Einmotorig	Zweimotorig	Drei- oder mehrmotorig
höchstens 10 cm ³ Zweitakt	höchstens 15 cm ³ Zweitakt	höchstens 20 cm ³ Zweitakt
höchstens 20 cm ³ Viertakt	höchstens 40 cm ³ Viertakt	höchstens 40 cm ³ Viertakt



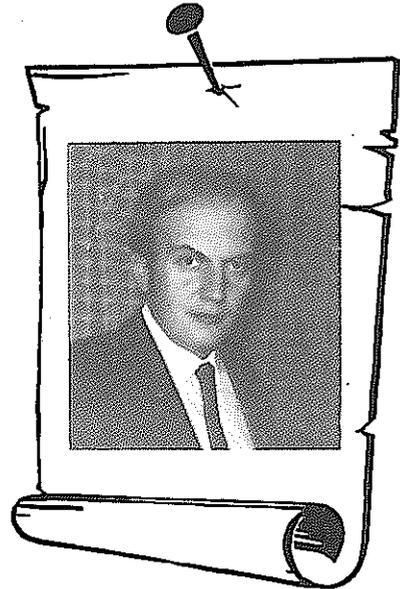


Josef Nagy ist 85

Am 7.Jänner 1899 wurde Josef Nagy geboren. Heuer haben wir seinen 85. Geburtstag gefeiert.

Er war von allen Anfang dabei, als der Modellflug nach dem Krieg in Wien wieder möglich war. Jeder Modellflieger der damaligen Zeit kannte ihn, den stets fröhlichen und für alle Sparten stets aufgeschlossenen Nagy. Von Beruf war er Straßenbahnfahrer auf der Linie 25, die über die noch alte Reichsbrücke fuhr. Gleich unten im Überschwemmungsgebiet waren wir fast immer, um unsere Freiflug- und Fesselflugmodelle fliegen zu lassen. Und es kam nicht nur einmal vor, daß Nagy seinen Straßenbahnzug mitten auf der Brücke anhielt und uns zurief, daß er bald seine Tour zu Ende habe und er bald bei uns sein würde. Einmal suchten wir ihn bei einem Wettbewerb nachts in einem Heuschaber wo wir alle schliefen. Nur sein Schnarchen half uns, ihn aufzufinden. Später einmal, Nagy hatte einen Roller mit Einradanhänger für den Transport seiner Modelle, kam er angefahren, und als er die Modelle auspackte stellte er fest, daß die Rümpfe nicht da bei waren. Er hatte sie vergessen mit einzupacken. Das war damals in den 50er Jahren. ES gäbe noch viel zu erzählen. Er gründete die ÖMV-Gruppe Kagran und war jahrelang ihr Obmann. Bei keinem Wettbewerb hat er je gefehlt.

Heute ist unser Josef Nagy nicht mehr wettbewerbsaktiv, er ist aber immer dabei, wenn irgendwo geflogen wird. Wer ihn heute sieht, nimmt ihm seine 85 Jahre niemals ab. Lieber Freund, wir wünschen Dir noch viele, viele Jahre bei Deinen Modellfliegern.



Ing. Franz Pentek

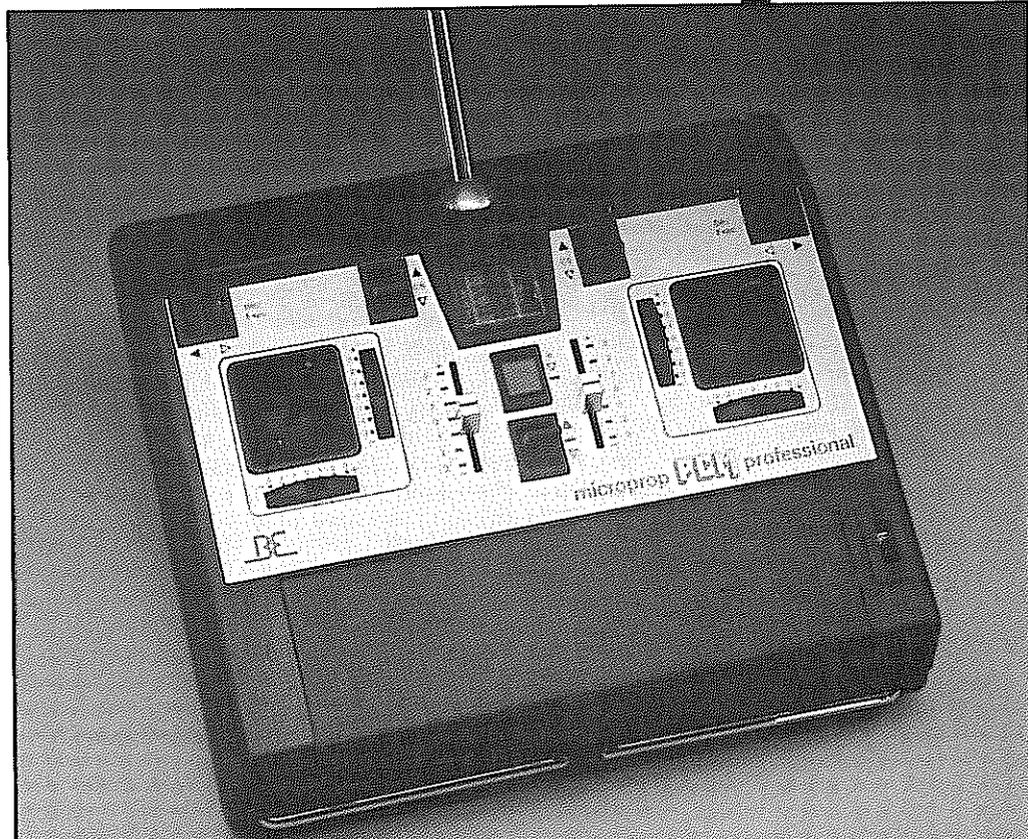
Am 26. November 1983 wurde beim Landesverbandstag des Burgenlandes Ing. Franz Pentek zum neuen Landessektionsleiter Modellflug gewählt.

Geboren 1950 in Oberwart, verheiratet und 2 Buben von 2 und 8 Jahren. Von Beruf ist er Bezirksstellenleiter der BEWAG (Burgenl. Elektrizitätswirtschafts A.G.) in Oberpullendorf.

Sein erstes Flugmodell baute 1964, den Freiflugsegler Habicht von J.Sperl. Aber schon 1965 wagte er sich an das Motorflugmodell Tpsi. Wie bei allen Anfängern gings einmal gut, einmal weniger gut, bis er 1976 den ersten Airfish baute und damit seine ersten größeren Erfolgserlebnisse hatte. 1977 wurde der 1. MMFC Oberwart gegründet, deren Gründungsmitglied er war und dort seit 1981 als Pressereferent und 1983 als Schriftführer amtiert. Berichte von ihm konnte man schon verschiedentlich in prop lesen. 1978 war er auch Gründungsmitglied des 1. MMFC Oberpullendorf und war dort Obmannstellvertreter bis 1980.

An Wettbewerbserfolgen erzielte er zwischen den Jahren 1981 und 1983 einen 3.Platz bei der LM in RC IV und einen 3.Platz in RC/MS, sowie einen 2.Platz bei der LM 1983 in RC/IV. Pentek hat aber auch schon beim intern.Rheintalpokalfiegen teilgenommen. Wir wünschen dem neuen Landessektionsleiter recht viel Erfolg und Freude in seinem neuen Wirkungsbereich.

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Das System 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 enthält der Modellflieger enorme Vorteile:

- Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert.
- Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichwertig 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 läuft 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 Segelluggkassette). Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

BE
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel

prop-Flohmarkt

ACHTUNG VEREINE: Verkäufe stufenlos regelbare F3B-Elektrowinde mit Transportgestell und Akku; VB 5000,-S. Tel.:05222/448662

RÖGA Super Champ voll GFK-Segler 1a FiniFinish, neu (spritzlackiert) - günstigst abzugeben. Tel.:02773/6601, täglich ab 19 h.

NEUE DAUERSTARTNUMMER : Ich drucke Ihre neue Dauerstartnummer auf transparente Klebefolie. Die Nummern, 90 Stk. schwarz 10 Stk. weiß sind 15 mm groß und kosten S 350,- + NN. Tel. Bestellung 0222/42 95 662.Stoiber

Verkäufe Schnellbaukasten HEGI SKYLAB Bravo 150, flugfertig mit Motor 6,5 cm³ neu 1a gebaut. Diverses neue Zubehör WEBRA 6,5 cm³ Speed 40 RL. Tel. 0222/46 77 635 ab 18

Gestohlen wurde ein Flamingo Contest, SpW 2,8m. Multiplex Modell mit weißer Folie und gelb, orange, blauen Streifen am Randbogen bebügelt. Weiters 4 Servos, Empf. Akku von Robbe. (Sender wurde liegengelassen) Die rechte Fläche trägt die Nummer 1117. Tel. an Weißenböck 02622/65802.

Die UMFG-Gnas ersucht uns, folgende Ausschreibung des 1. KONSTRUKTIONSWETTBEWERBES abzudrucken, was wir auszugsweise gerne tun wollen:

1. Konstrukteurswettbewerb für RC Modelle (Amateurkonstrukteure, keine Firmen).

Zugelassen sind alle Arten von Flugmodellen ob naturgetreuExperimental-, Segel-, Motor, Jet- oder Zweckmodelle in allen Größen (auch Hubschrauber) vorausgesetzt, daß es von diesem Modell in dieser Größe und Ausführung keinen Baukasten im Handel gibt oder gegeben hat.

Das Modell muß eine vollständige Eigenkonstruktion oder ein naturgetreuer (maßstabgetreu) Nachbau von Großflugzeugen sein. Die selbstgezeichneten Baupläne oder Skizzen sowie verkleinerte oder vergrößerte Kopien vom Originalplan des nachgebauten Flugzeuges sind vorzulegen. Im Handel erhältliche Pläne oder Pläne aus Baukästen dürfen nur in abgeänderter Form sowie im anderen Maßstab eigenhändig gezeichnet verwendet werden. Ausgenommen vom Eigenbau sind: Motor und Zubehörteile wie Fahrwerk, Beschläge, Anlenkungen etc.

Es wird eine BAUWERTUNG und eine FLUGWERTUNG durchgeführt.

zur F3A-WM'83

Hanno Prettner-Fan Alois Rauchenwald hat wieder einmal zugeschlagen mit einem Begeisterungsgedicht für den 3 fachen F3A Weltmeister:

Wie schnell sind zwei Jahre vergangen, der Wettkampf der Elite hat schon wieder angefangen. Österreich entsandte Hanno Prettner (mit Vater Hans) Herman Kowarz und Adolf Panz.

Wer kann erlauben, wer kann sagen was sich im Inneren dieser hat zugetragen ? Hartes Training, viel Müh und Schweiß, auch Zweifel, beflügelte dies den Fleiß ?

Aus aller Welt, von allen Kontinenten kamen in die USA zu Wettstreit die Kontrahenten, um mit Exaktheit ohnegleichen zu schreiben ihre Himmelszeichen.

Mit Zuversicht und Nervenkraft nach Florida kam unsere Nationalmannschaft mit dem schönen 5. Nationen-Rang traten sie unter anderem die Heimreise an.

Doch unser Hanno Prettner allein wollte wieder ganz vorne sein. Mit Klugheit und mit Präzision führte Vater Hans beim Wettkampf seinen Sohn.

Wie es bei den Punkterichtern so ist, hilft keine Täuschung, keine List. Nur der Beste kann gewinnen, mit seinem Können den Sieg erringen.

Wer ist der beste Modellflieger aller Zeiten ? Wer soll die Freude mir bestreiten ? Ein Österreicher aus dem Kärntnerland, ich drücke freudig ihm die Hand.

Dieser Beste und Weltmeister zugleich ist wieder Hanno Prettner aus Österreich ! Ich hoffe, daß ihr alle, ob jung ob alt Euch ehrlich freut mit Eurem Alois Rauchenwald.

Bewertet wird nach einem von uns entwickelten Punktesystem, erstellt von erfahrenen Modellbauern, bekannten Piloten aus der Zivil- und Militärfliegerei, Sportfliegern, Piloten aus dem letzten Krieg und Fluglehrern (Bewertung nicht nach MSD !). Preise: 1. Platz S 3000,- und dann um jeweils S 500,- bis zum 6. Platz.

Kontaktadresse: Karl SAND, Burgfried 84, A-8342 GNAS. Tel. 03751/81012.

ACHTUNG - ZWEI ANKÜNDIGUNGEN :
Terminänderung d. Fürstenfeld Pokalwettbewerbes :
 27.10.84 NW Klasse F1B und LM in F1B,
 28.10.84 NWI Klasse Klasse F1A und F1A Jugend.



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

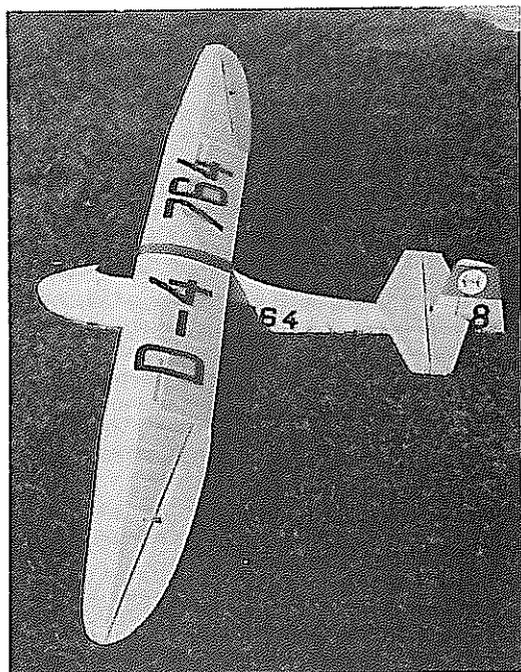
TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

Grunau Baby II b von Krick

Ich bin schon immer ein Oldtimer-Fan gewesen und "liebäugelte" bereits lange Zeit mit dem Grunau Baby von Krick. Nun, Ende vergangenen Jahres bescherte ich mir das Baby. Die Schachtel ist gar nicht so groß, und nachdem ich sie geöffnet hatte, sah ich Holz in jeder Menge. Hab' dich nicht so, dachte ich, schon verwöhnt durch GFK, ABS und Styro und ließ meine Gesichtszüge wieder entspannen. Eines muß man zum Baukasten sagen: Das Material ist von ausgezeichneter Qualität, der Bauplan und die Bauanleitung sind für den erfahrenen Modellbauer ausreichend und für einen unerfahrenen Modellflieger ist das Modell auch nicht gedacht. Das Grunau Baby ist kein Anfängermodell. Für den geübten Modellbauer aber ist der Bau dieses Segelflugmodells, wenn er gerne mit Holz arbeitet, ein Vergnügen. Hier gilt auch nicht die oft gehörte Devise: Heute Kaufen - bauen und morgen fliegen. Das Baby verlangt schon eine gehörige Portion Sitzfleisch bis es rohbaufertig dasteht. Sehr interessant ist die Tatsache, daß das Grunau Baby genau im Maßstab 1:6 ausgeführt wurde, das heißt, daß auf Änderungen an der äußeren Form vom Hersteller bewußt verzichtet wurde, so daß zum Beispiel die Rippenabstände, die Endleisten und die Beplankung mit dem Vorbild übereinstimmen. Der Rumpf des Flugzeuges ist in Spantenbauweise mit großflächiger Balsabeplankung ausgeführt und wahnsinnig leicht. Die Tragfläche ist geteilt und wird mittels zweier Streben seitlich am Rumpf festgehalten. Als Mittelbefestigung dienen Ösen, die ineinander eingreifen, ein Zündhölzchen wird durchgesteckt und fertig ist die Befestigung mit "Sollbruchstelle". Das Höhenleitwerk ist fest mit dem Rumpf verbunden.

Zur Tragfläche möchte ich noch was sagen: nämlich die Querruderbefestigung ist eine gute Sache. In der Mitte des Rumpfes steht senkrecht ein Messingrohr mit einer unteren Lagerung in einem Holzstück. Am Messingrohr ist ein Ruderhebel für die Anlenkung angelötet. Die Messingstange, die bei beiden Tragflächenhälften aus der Wurzelrippe heraussteht und das Querruder ansteuert, wird einfach in ein Stück Silikonschlauch gesteckt. Bei einer allfälligen harten Landung



Das "Baby"

gibt es kein Abbrechen oder Abreißen der Querruderanlenkung. Eine einfache Geschichte, nur die Idee muß man haben.

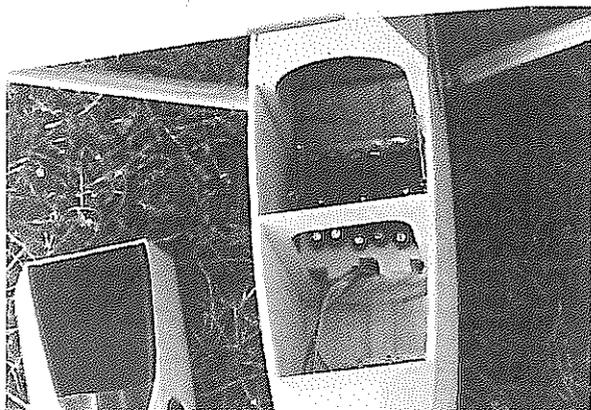
Das Modell wird über Höhe, Seite und Querruder gesteuert. Die Tragfläche ist fast gerade. In der Bauanleitung werden für einen weniger erfahrenen Modellpiloten Tips gegeben, wie er die V-Form der Fläche etwas vergrößern kann. Bei mir wurde das Querruder mit dem Seitenruder "zusammengehängt" und das ging prima. Übrigens das Seitenruder wird mittels zweier Seilzüge angesteuert, also wieder Scale.

Das Grunau Baby wurde mit Coverite Antic bebügelt (auch der Rumpf), und nach Aufbringen des wirklich guten Dekorsatzes schaute mein Baby recht fesch aus den Windeln.

Zur Flugerprobung sei gesagt, daß das Grunau Baby ein traumhaftes Flugbild bietet. Kunstflug in begrenzter Form ist möglich. Einen Hochstarthaken hinter der Scalekufe zu setzen empfand ich als "Beleidigung" und verwendete daher einen Hang als "Startbahn". Bei stärkerem Wind muß man unbedingt mehr Ballast in die Rumpfspitze geben, denn das Abfluggewicht betrug bei mir nur 1250 Gramm !

Fassen wir zusammen :

Das Grunau Baby II b von Krick ist ein nicht alltägliches Modell, welches für den erfahrenen Modellbauer und auch -flieger bestimmt ist.



Der Rumpf ist äußerst geräumig

Wenn man Spaß am Holzbau hat, genau arbeiten und sich an alten Flugzeugen erfreuen kann, dann ist das Baby goldrichtig. Die Arbeit wird durch ein herrliches Flugbild entschädigt.

Technische Daten :

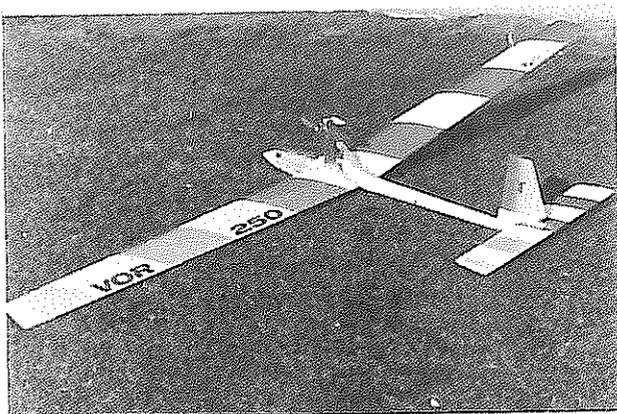
Spannweite :	2262 mm
Länge :	1015 mm
Gesamtfläche :	45,88 dm ²
Fluggewicht :	1350 g

Fernsteuerung : Höhe, Seite, Quer
(Webra Super Sport)

VOR 250 - ein Problemloser

Mit dem Segelflugmodell VOR 250 stellt die italienische Firma Aviomodelli ein fast Fertigmodell vor. Bei diesem Modell werden folgende Punkte berücksichtigt : Eine äußerst kurze Bauzeit und ein eigenstabiles Fluggerät, welches nicht nur hübsch aussieht, sondern auch für den RC-Anfänger bestens geeignet ist.

Was bietet der Baukasten ? Beplankte Styroporflächen, ein beplanktes Höhenleitwerk, den fertigen Duraflex-Rumpf mit Kabinenhaube, Balsa- und Sperrholzteile (Höhenleitwerksflap, Seitenleitwerk, Randbögen, Nasenleisten, Servobrettchen) und alles erforderliche Anlenkungsmaterial. Dem italienischen Bauplan ist eine deutschsprachige Bauanleitung beigelegt !



VOR 250 - ein "rassiger" Italiener !

Schon in wenigen Stunden ist der VOR 250 rohbaufertig. Was ist alles zu tun ? Anleimen und verschleifen der Nasenleisten und Randbögen an den Flächen und am Höhenleitwerk, verschleifen des Seitenleitwerkes, Montage der Rumpfersteifungen und der Stahlzunge für die Flächenbefestigung und ja - das ist eigentlich alles, alles bis auf den Einbau der Fernsteuerung und Durchführung der Finisharbeiten.

Flächen, Höhen- und Seitenleitwerk wurden mit Folie bebügelt und nachher noch mit ein wenig Farbe "aufgemascherlt".

Das Segelflugmodell wird über zwei Achsen gesteuert: Seite und Höhe, und man benötigt daher nur zwei Rudermaschinen.

Nun zur Flugprobung :

Auf der Testwiese wurde das Flugmodell aufgerüstet. Die Tragflächen werden mittels einer Spiralfeder zusammengehalten, die ich gegen einen Gummiring auswechselte, da die Feder meiner Ansicht nach zu steif war. Nach den Ruderchecks (sehr wichtig ! Vor dem Start nie vergessen ! Schon Experten gaben ihr Modell frei, ohne sich überzeugt zu haben, ob die Anlage auch eingeschaltet war). Das Modell wurde für den Einschwebetest in die Hand genommen, und da muß ich eine prima Idee des Herstellers anführen : Links und rechts des Rumpfes, etwa im Bereich des Schwerpunktes, sind Vertiefungen zur Fingeraufnahme. Der Vorteil liegt klar auf der Hand!

Der Anfänger kann mit klopfendem Herzen und mit schweißnassen Fingern den Rumpf super festhalten !

Wie das Einschweben verlief ? Ein paar Korrekturen am Höhenruder waren erforderlich, um einen schönen gestreckten Gleitflug durchzuführen.

Um auch mittels Motorkraft in die Höhe zu kommen, gibt es von der selben Firma einen aerodynamisch gut geformten Motoraufsatz, in dem, mit einigen Schnippseilen, der kleine Webra mit 1,5 cm³ paßt. Ich probierte dies aus, und der kleine Motor schleppte den Segler flott empor. Das Resultat der Flugprobung: Das Flugmodell ist ungeheuer eigenstabil und fliegt auch sehr langsam, sodaß der Anfänger genügend Zeit hat, eine entsprechende Höhe vorausgesetzt, allfällige Fehler zu korrigieren.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß der Segler VOR 250 von Aviomodelli ein wirkliches Anfängerflugmodell ist: er ist einfach zu bauen und ebenso zu fliegen. Das Modell kann in Verbindung mit einem Motoraufsatz als Motorsegler eingesetzt werden und sogar Hangflug, mit ein bißchen Blei in der Rumpfspitze, ist möglich.

Technische Daten :

Spannweite :	2500 mm
Rumpflänge :	1270 mm
Gewicht :	1700 g
Flächeninhalt	44 dm ²
Fernsteuerung :	Seite, Höhe.

Jetzt die Liste der Super-Sonderangebote von

HOBBY 2000

anfordern!

Am 17. März ist es zu spät!

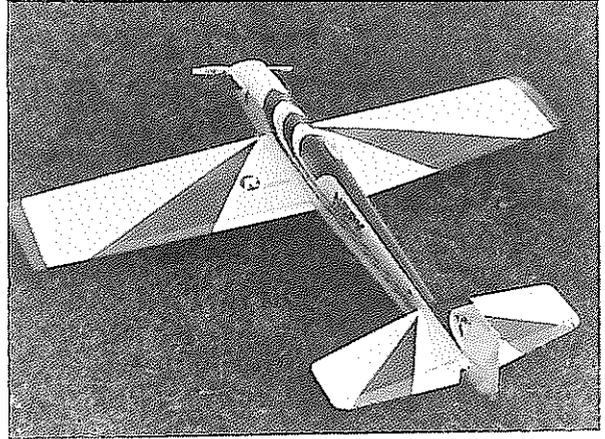
Schriftführer fragen oder einfach Postkarte an:

HOBBY 2000, Wohlmutterstraße 14, 1020 Wien

Super Fli von Röga

Ich war schon lange auf einen Tiefdecker scharf, der nicht nur eine gefällige Form hat, mit einem 6,5 cm³ Viertakter angetrieben wird, sondern auch für gemütlichen Kunstflug geeignet ist. Nun, hier haben wir das Ding: Die Super Fli von Röga. Auf der Nürnberger Messe 1983 sah ich den schmucken Tiefdecker das erste Mal. Nach einigen Monaten war es soweit und ich hielt die Super Fli in meinen "gierigen" Bastlerhänden. Natürlich vorerst in Baukastenform. Ein wunderschön bedruckter Karton machte auf den Inhalt neugierig. Was war alles drinnen: eine geteilte beplankte Fläche, ein halbfertiger Balsarumpf (federleicht!); ABS-Teile für hintere Rumpfoberseite, Motorhaube und Fahrwerksverkleidung (Extrazubehör), Cockpit und eine tiefgezogene Kabine welche in die Rumpfoberseite übergeht, Balsabrettchen für Seiten- und Höhenleitwerk, Anlenkteile, eine ausführliche Bauanleitung mit Bauskizzen und eine Lackierungsschablone. Das ist alles! Am Anfang zieht man ein wenig die Nase kraus, wenn man die dünne ABS-Rumpfoberseite (den rückwärtigen Teil) in die Hand nimmt. Mit den eingeklebten Verstärkungen wird dann das Ganze doch recht stabil. Die Flächenteile werden zusammengeklebt (Epoxy) und mittels zweier Dübel und einer Nylon-schraube am Rumpf befestigt. Die Querruder erschienen mir etwas schmal, reichen aber, wie der Flugbetrieb gezeigt hat, vollkommen aus. Es dauert schon etliche Stunden bis die Super Fli rohbaufertig auf der Werkbank steht. Wenn Sie dann das Modell hochheben, werden Sie staunen. Ich war selbst über das geringe Gewicht überrascht. Das Finish des Modells ist, wenn man genau nach Vorlage vorgeht, etwas aufwendig, zahlt sich aber aus (siehe Bild). Als Motor wurde der 6,5 cm³ Viertakter von Webra "auserkoren". Er verschwindet fast unter der großen Motorhaube (der Einbau erfolgt hängend- unbedingt Druckanschluß am Minischalldämpfer verwenden!). Vier Rudermaschinen der Webra Super Sport Serie wurden eingebaut: Höhe, Seite, Quer, Motordrossel.

An einem wunderschönen aber saukalten Samstagmorgen wagte ich auf meiner Wiese den Jungferstart. Wohlweislich hatte ich meinen, bereits auch Ihnen bekannten, Freund Speedy eingeladen, da ich vor Kunstflugmaschinen etwas "Federn" habe. Das heißt also,



Schaut prima aus die Super Fli daß ich zum ersten Start Speedy den Sender in die Hand drückte. Der stand schon mit funkelnden Augen da. Ich startete den gut eingelaufenen Viertakter, ein Rudercheck, und Speedy "donnerte" das Gas hinein. Der Vogel hob nach wenigen Metern ab, und ich hörte Speedy ein paar Flüche murmeln. Das Modell landete, und wir stellten Seite und Höhe nach. Dann ging es wieder los, und nun waren es keine Flüche mehr sondern Laute der Freude. Der Grund? Die Super Fli flog super. Alle Kunstflugfiguren zog Speedy durch. Es war eine Freude, ihn bei der "Arbeit" zu sehen. Eine Viertelstunde später drückte mir Speedy den Sender in die Hand, und mit leicht wackeligen Knien probierte ich es auch. Und es ging! Man glaubt nicht, daß die Maschine auch einen "langsamen Kunstflug" zustandebringen kann.



Man kann die Leichtbauweise des Pumpfes und das Brettchenleitwerk erkennen.

Fassen wir zusammen : Ein bildhübscher, in Oberösterreich gefertigter, Tiefdecker in einer superleichten Bauweise. Durch den Einbau eines Viertaktmotors fliegt man äußerst umweltfreundlich. Ein Modell, welches für den Fortgeschrittenen RC-Flieger ebenso geeignet ist wie für den Experten.

Technische Daten :

Spannweite : 1330 mm
 Rumpflänge : 1110 mm
 Gewicht : 1600 g ,ca.
 Motor : 6,5 cm³ Viertakter
 Fernsteuerung : Seite, Höhe, Quer, Motor-
 drossel

SPORT-SPIEL MODELLBAU FÜR JEDEN ETWAS

„Die NUMMER 1 zu werden ist schon schwer, es zu bleiben noch viel mehr!“

WIR WOLLEN NICHT DIE NUMMER 1 SEIN
 WIR WOLLEN AUCH NICHT DIE GRÖSSTEN SEIN
 WIR WOLLEN UNSERE KUNDEN ZUFRIEDEN STELLEN

und das seit nunmehr

20
 Jahren

02222/92 44 63
G. KIRCHERT
A-1140 WIEN
LINZERSTR. 65

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

modellbau
p i r k e r

A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41

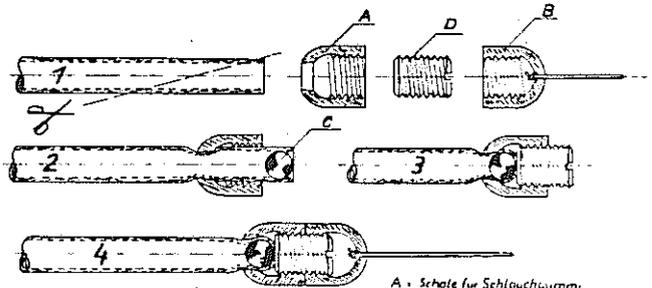
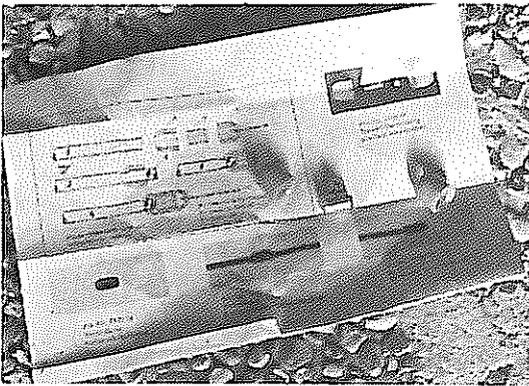
Tel.(0222) 57 31 58



Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner

LIFT - BOY - eine Spezialverbindung für Schlauchgummi - Nylonseil



SPEZIALVERBINDUNG LIFT-BOY
Schlauchgummi - Nylonseil

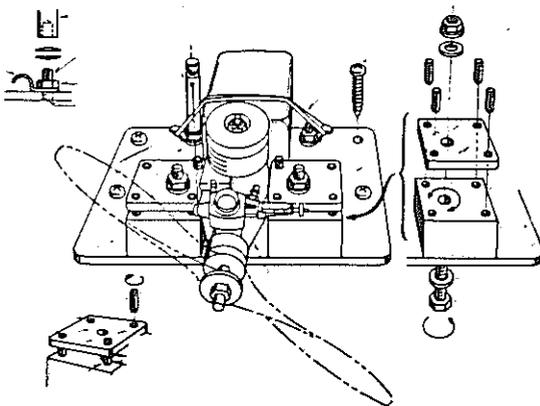
A = Schale für Schlauchgummi
B = Schale für Nylonseil
C = Stahlkugel
D = Gewindestift

Für den hochstartfreudigen Modellflieger eine sehr gute Hilfe.

Folgende Verbindungsmöglichkeiten bestehen : Nylonseil - Nylonseil

Schlauchgummi - Schlauchgummi

Schlauchgummi - Nylonseil



GK - Motortestbock

Endlich einmal etwas Massives !

Ein schwerer Testbock, der nahezu für alle herkömmlichen Motoren bis ca. 20 cm³ geeignet ist.

Der Motor wird durch Stahlplatten festgeklammt.

17. 6.	Niederösterr. Cup RC/MS Ochsenburg/NO
17. 6.	Schloß Kronberg Pokalfliegen RC/MS Felzbach/Steiermark
21. 6.	Nat. Hangflugwettbewerb RC/H Abtenau/Salzburg
23. - 24. 6.	Nat. Igo Etrich Pokalfliegen RC IIII/ RC/MS/ -- Kraiwiesen/Salzburg
23. - 24. 6.	Lindworm Pokalfliegen RC IV Thon b. Grafenstein/Kärnten
30.6.- 2. 7.	Oberösterr. Pokalfliegen RC/MS Meggenhofen/00
13. 7.	Tiroler Pokalfliegen RC/MS Weer-Brandstätte/Tirol
14. 7.	Niederösterr. - Cup RC/MS Günseisdorf/NO
15. 7.	Nat. Hangflugwettbewerb RC/H Schlenken/Salzburg
20. - 22. 7.	Offene ASKO-Bundesmeisterschaft RC IV Weer-Brandstätte/Tirol
21. - 22. 7.	Tiroler Pokalfliegen RC IV Weer-Brandstätte/Tirol
28. - 29. 7.	Ruinen Pokalfliegen F3F Landskron/Kärnten
4. 8.	Tiroler Pokalfliegen F3F Kössen Unterberg/Tirol
9. - 12. 8.	Igo. Etrich Pokalfliegen RC/MS Kraiwiesen/Salzburg
19. 8.	Herzogstätter Pokalfliegen RC/MS St. Veit/Kärnten
25. - 26. 8.	Elektroflugwettbewerb F3E Feldkirchen/Kärnten
26. 8.	Nat. Hangflugwettbewerb RC/H St. Johann/Salzburg
1. - 2. 9.	Ikarus Pokalfliegen RC IV, RC III Enns/00
1. - 2. 9.	Wölkertogelpokalfliegen F3F Gabert/Steiermark
1. - 2. 9.	Finkensteiner Pokalfliegen F4C Finkenstein/Kärnten

2. 9.	Nat. Wanderpokalfliegen RC IV Kraiwiesen/Salzburg
2. 9.	Oberwarter Pokalfliegen RC/MS Oberwart/Burgenland
15. - 16. 9.	Bockflieger Pokalfliegen RC/MS, RC IV BockflieB/NO
16. 9.	Krappfeld Pokalfliegen RC/MS Kappel Treibach/Kärnten
22. 9.	Nat. Hangflugwettbewerb RC/H Hainsberg/Salzburg
23. 9.	Hubschrauberwettbewerb RC/HC Weer-Brandstätte/Tirol
29. 9.	Nat. Wanderpokalfliegen RC IV Schärding/00
6. 10.	Nat. Hangflugwettbewerb RC/H Hainsberg/Salzburg
14. 10.	Dietersdorfer Pokalfliegen RC/MS Dietersdorf/Steiermark

LANDESMEISTERSCHAFTEN

Niederösterreich

18. 3.	St. Leonhard	Freiflug F1E
18. 4.	Wf. Neustadt	Freiflug F1A
5. 5.	Statzendorf	RC IV
16. - 17. 6.	Wf. Neustadt	F3B
23. 6.	Mistelbach	RC III
18. 8.	Günseisdorf	F4C
1. 9.	Mistelbach	F3A
22. - 23. 9.	Ochsenburg	RC/MS
29. 9.	Sittendorf	RC/H

Oberösterreich

20. -	27. 5.	Stadt Haag	F2B	7. 10.
	28. 7.	Urfang	F4C	
	9. 9.	Meggendorf	RC/MS, RC/H/C	20. - 21. 10.
	16. 9.	Meggendorf	F2D	
	22. 9.	Ebersitzzell	RC IV	
	23. 9.	Schärding-Ransereidt	F3A, RC IIII	26. 10.
	6. 10.	Hochkogel	RC/H	
		Meggendorf	Freiflug F1A	

Salzburg

23. -	24. 6.	Kraiwiesen	RC III, RC/MS	
	21. 6.	Abtenau	RC/H	
	2. 9.	Kraiwiesen	RC IV	
	3. 11.	Tennsportplc Amif	Freiflug F1A	24. 3.

Radio Control

Steiermark

	6. 5.	Zellweg	Freiflug F1A, F1A/J	
	13. 5.	Zwettling	F3A, RC IIII	28. - 29. 4.
	24. 6.	Kaindorf	RC/MS	
	1. 7.	Plankeggel	F3F	1. 5.
	15. 7.	Liezen	RC IV	
	15. 8.	Liezen	RC/H/C	
15. -	16. 9.	Preitlachweg	F4C	6. 5.
	30. 9.	Liezen	F2B, F2D	
6. -	7. 10.	Sölsnitz-Wieden	F3B	12. 5.
	20. 10.	Fürstenfeld	Freiflug F1B	19. 5.

Kärnten

	24. 3.	Finkenstein	RC/MS	
	25. 3.	Finkenstein	Freiflug F1A, F1A/J	20. 5.
	8. 4.	Finkenstein	Freiflug KS	
7. -	8. 7.	Thon/Grafenstein	RC/IV	20. 5.
	2. 9.	St. Urban/Kosental	F4C	
	23. 9.	Meer/Brandstätte	RC/H/C	
	30. 9.	Gerltitze	F3F	26. - 27. 5.

Tirol

	20. 5.	Meer-Brandstätte	RC IIII	3. 6.
21. -	22. 7.	Meer-Brandstätte	RC IV	
	4. 8.	Kössen-Untenberg	F3F	9. 6.
	23. 9.	Meer-Brandstätte	RC/H/C	
	27. 10.	Brandenberg	F2D	9. - 11. 6.

Vorarlberg

1. -	2. 9.	Koblach	RC IV, RC/MS, RC IIII	16. - 17. 6.
			F3A	

Oktoberpokalfliegen F1A, F1A/J
Finkenstein/Kärnten
Fürstentafelpokalfliegen F1A/B
Fürstentafel/Steiermark
Oktoberpokalfliegen KS
Finkenstein/Kärnten

Finkenstein Pokalfliegen RC/MS
Finkenstein/Kärnten
Nat. Hangflugwettkewerb RC/H
Mauterndorf/Salzburg
Donau Wandlerpokalfliegen RC/H
Hainburg - Braunsberg/ND
Untersberg Kristallfliegen RC/MS
Kraiwiesen/Salzburg
Nat. Hangflugwettkewerb RC/H
Abtenau/Salzburg
Hausruck Pokalfliegen RC IV
Meggendorf/DO
Hausruck Pokalfliegen RC IIII
Meggendorf/DO
Tiroler Pokalfliegen RC IIII
Tiroler Pokalfliegen RC IIII
Meer-Brandstätte/Tirol
"Tiroler Adler" RC IIII
Köngl/Tirol
Tiroler Pokalfliegen F3B
Meer-Brandstätte/Tirol
Einhorn Pokalfliegen RC IV
Koblach/Vorarlberg
Mühlviertler Pokalfliegen RC IV
Freistadt/DO
Rheinatal Pokalfliegen RC/MS
Koblach/Vorarlberg
Imvierterler Wandlerpokal F3A, RC IIII
Schärding/DO



ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFTEN

- 1. 4. Freiflug FIE
- St. Leonhard/NO
- 31.5. - 3. 6. Fesselflug F2A/B/C
- Kraiwiesen/Salzburg
- 1. - 3. 6. Freiflug FIA/B/C, FIA/J
- Zeitweg/Steiermark
- 16. - 17. 6. Elektroflug F3E
- St. Veit/Kärnten
- 21. 7. Fesselflug F2D
- St. Valentin/OD
- 9. - 12. 8. Radio Control F3A
- Kraiwiesen/Salzburg
- 25. - 26. 8. Radio Control RC III
- Waidhofen/Taya/NO
- 8. - 9. 9. Radio Control RC/MS
- Feldbach/Steiermark

Burgenland

- 6. 5. Oberwart RC/MS
- 20. 5. Oberpullendorf RC IV
- 15. 7. Neusiedl F3B
- 16. 9. Neusiedl RC III
- 7. 10. Oberwart F4C

Wien

- 15. 4. Wr. Neustadt FIA, FIA/J
- 1. 9. Mistelbach/NO F3A
- 16. 9. Bockfließ RC IV
- 14. 10. Hainburg-Braunsb. RC/H

NATIONALE WETTBEWERBE



- Freiflug
- 7. - 8. 7. Aichfeldpokal Fliegen FIA/B/J
- Zeitweg Steiermark
- 30. 9. Herl Kargl Cup FIE
- St. Leonhard/Niederösterreich

ANDERE NETTBEMERKE UND VERANSTALTUNGEN

- 4. 2. Schaufliegen/Faakersee/Kärnten
- 11. - 12. 2. Organisationslehrgang/Wien
- 17. - 18. 3. Modellbauausstellung
- 17. - 18. 3. Oberpullendorf/Burgenland
- 17. - 18. 3. Basislehrgang F3A
- 24. - 25. 3. Koblach/Vorarlberg
- 24. - 25. 3. RC Punkterichterlehrgang
- 24. - 25. 3. Bockflieβ/NÖ
- 24. - 25. 3. RC Punkterichterlehrgang
- 24. - 25. 3. Schäfting/OD
- 31.3.- 1. 4. RC Punkterichterlehrgang
- 6. - 8. 4. Meer-Brandstätte/Tirol
- 5. 5. Hobby Freizeitmesse
- 5. - 6. 5. Dorndirn/Vorarlberg
- 5. - 6. 5. Nibelungenpokal F-Schlepp
- 20. 5. Linz/OD
- 20. 5. Pongauer Alpen Cup RC/HC
- 20. 5. Haggrain/Salzburg
- 20. 5. Freundschaftliches Vergleichsfliegen
- 20. 5. RC Segler mit Wände -Weiße Möwe Weis-
- 20. 5. Eberstzell/OD
- 20. 5. Schaufliegen
- 26. 5. Feistritz/Kärnten
- 26. 5. Silbergrube Handerpokal f. Großsegler
- 26. - 27. 5. Satzendorf/NÖ
- 31. 5. Seglerschleppwettkerb F- Schlepp
- 31.5.- 3. 6. St. Johann/Salzburg
- 1. - 3. 6. Modellflugtag
- 1. - 3. 6. Gnas/Stetermark
- 1. - 3. 6. Hubschrauberlehrgang
- 2. 6. Bockflieβ/NÖ
- 2. 6. Modellbauausstellung-
- 2. 6. 25 Jahre MSG Treibach
- 2. 6. Treibach/Kärnten
- 2. 6. Großseglerwettkerb
- 3. 6. Mörzl/Tirol
- 3. 6. 1. Grobmodellflugtag
- 3. 6. Kötmandorf/Kärnten

- 23. - 24. 6. Int. Freundschaftsfliegen F3A
- 23.6.- 1. 7. Bendorf/Liechtenstein
- 30.5.- 2. 7. RC Saar Together F3B,F3F
- 7. - 8. 7. Lilienhammer/Norwegen
- 7. - 10. 7. 3. Int. Oberösterreichpokal F3A
- 13. - 15. 7. Meggenhofen/Österreich
- 14. - 15. 7. 8. Int. Critterium of Hainaut F3A
- 20. - 22. 7. Bauffe/Belgien
- 20. - 22. 7. Int. Wettbewerb F3A
- 20. - 22. 7. Bratislava/CSSR
- 20. - 22. 7. Int. Tiroler Pokal fliegen F3A
- 27. - 29. 7. Meer/Österreich
- 9. - 12. 8. Kunstflug-Freundschaftsfliegen F3A,F3E
- 16. - 19. 8. Region Zürich/Schweiz
- 18. - 19. 8. Macsek Cup F3A
- 25. - 26. 8. Pecs/Ungarn
- 1. - 2. 9. Int. Wettbewerb F3B
- 2. 9. Poprad/CSSR
- 7. - 8. 9. Int. Wettbewerb F3F
- 21. - 23. 9. Rana u. Loun/CSSR
- 21. - 23. 9. 20. Int. 100-Jährich Jubiläumwender-
- 21. - 23. 9. pokal fliegen F3A/Krautwiesen/Salzburg
- 21. - 23. 9. Österreich
- 21. - 23. 9. Int. Wettbewerb FAB,F4C
- 21. - 23. 9. Torun/Polen
- 21. - 23. 9. Scale Meeting FAC
- 21. - 23. 9. Rakkestad/Norwegen
- 21. - 23. 9. 13. Ludwig-Krämer Cup F3B
- 21. - 23. 9. Dortmund/BRD
- 21. - 23. 9. XVIII Raid Int. Aeromodellistico F3B
- 21. - 23. 9. San Marino/Italien
- 21. - 23. 9. Coppa Schneider - FAC Stand off
- 21. - 23. 9. Varese/Italien
- 21. - 23. 9. Europa Cup F3E, Kunstflug, Pylon
- 21. - 23. 9. Segelflug/grigny/Frankreich
- 21. - 23. 9. Oktoberfestpokal F3B
- 21. - 23. 9. München/BRD
- 21. - 23. 9. Europa-Cup Hasserflug F3A
- 21. - 23. 9. Thonon-lès-Bains/Frankreich
- 21. - 23. 9. Sofia-Cup FAB/Bulgarien

24. - 26. 8.	Var-Kupa F2A Gyula/Ungarn
1. - 2. 9.	Int. Combat Wettbewerb F2D Couillet-Chatelet/Beigien
6. - 9. 9.	Int. Fesselflugwettbewerb F2A/B/C/D Czestochowa/Polen
8. - 9. 9.	HRZ-Cup 1984 F2B, F2D Breitenbach/Schweiz
9. 9.	Coppa d Oro F2A, F2C Lugo/Italien
21. - 23. 9.	Nograd-Kupa F2B Salgotarjan/Ungarn
6. - 7. 10.	Europa-Cup F2A, F2C Utrecht/Wiederlande
?	Sofia Cup F2A/B/C/D Sofia Bulgarien

9. - 10. 6.	Fesselflugtag F2A/B/C/D Perg/ÖO
10. 6.	Elektroflugwettbewerb F3E Freistadt/ÖO
16. 6.	L. Edlinger Gedächtnispokal RC IV Linz/ÖO
17. 6.	Krappfelder Motorfliegertreffen RC III Kappel Treibach/Kärnten
21. 6.	Concorde Pokalfliegen RC IV St. Marien/ÖO
21. 6.	Koraljenspokal RC/H Koralpe/Kärnten
23. 6.	Schaufliegen Oberpullendorf/Burgenland
7. 7.	1. Nurflügelwettbewerb Wr. Neustadt/NO
8. 7.	Lessner Pokalfliegen RC Segler Leoben/Steiermark
8. - 14. 7.	Union Bundeskampfspiele

Radio Control - Flugmodelle

28. - 29. 4.	Coppa Ticino F3C Mendrisino/Schweiz	28. - 29. 7.	Austria Schütter Cup RC/HC Branberg/Salzburg
13. 5.	XIII Memorial Astrain F3F San Sebastian/Spanien	12. 8.	Schaufliegen St. Pauli/Kärnten
19. - 20. 5.	Int. Wettbewerb F3B Girschoot/Niederlande	19. 8.	Segler Schieppewettbewerb St. Johann/Rosental/Kärnten
1. - 3. 6.	Int. Mikitty - Cup F3E Prätkon/Schweiz	2. 9.	Schaufliegen Friesach/Kärnten
3. 6.	Int. Wettbewerb F3B Macon/Frankreich	8. - 9. 9.	Schauflugtag Meggenhofen/ÖO
9. - 10. 6. od.	B. Sommer-Criterium F3B Herentals/Beigien	15. - 16. 9.	Prettach Pokalfliegen F4C Leoben/Steiermark
9. - 10. 6.	Schneider Cup, Lemay Cup, F4C Wasser Thonon-les-Bains/Frankreich	15. - 16. 9.	Jubiläumsflugtag - 15 Jahre MFC Lungau/Lungau/Salzburg
9. - 11. 6.	18. Int. Rheintalpokal F3A Koblach/Österreich	22. 9.	Hubschraubertreffen RC/HC Ems/ÖO
16. - 17. 6. od.	Int. Wettbewerb F3C Blagnac(Toulouse)/Frankreich	22. - 23. 9.	ASKO-Bundesmeisterschaften RC/MS Wolfsberg/Kärnten
23. - 24. 6.			

- 6. 10. Ziellandwettbewerb
St. Johann/Salzburg
- 7. 10. RC IV - Wettbewerb
St. Johann/Salzburg
- 20. 10. Grobseglertwettbewerb
St. Johann/Rosental/Kärnten
- 26. 10. Ziellandwettbewerb
Keen-Brandstättle/Tirol
- 30. 12. Stivestertpokalfliegen F1A/B
Nuddorf/Bramberg/Salzburg
- + 23. 6. Hausruckpokalfliegen F3E
Megenhofen/ÖÖ

- 16. - 22. 7. Int. Wettbewerb F1A/B/C
Pitești/Rumänien
- 28. - 29. 7. Europacup Austria 1984 F1E
Höfkerkogel/Österreich
- 17. - 19. 8. Int. Freiflugtage F1A/B/C
Innsbruck/Frankreich
- 22. 8. Soko-Cup F1A/B/C
Mostar/Jugoslawien
- 24. - 26. 8. Int. Wettbewerb F1D und nat. Klassen
Flemalle/Belgien
- 25. 8. VIII Izet Kurtašić Memorial F1A/B/C
Ljvno/Jugoslawien
- 8. - 9. 9. 15. Eifelpokal F1A/B/C
Züllich/BRD
- 13. 10. X. Kup Republjike F1A/B/C
Zagreb/Jugoslawien
- 13. - 14. 10. B. Sierra Cup F1A/B/C
Sacramento/USA

Fesselflugmodelle

- | | |
|--------------|---|
| 31.5.- 3. 6. | Int. Fesselflugcup 1984 F2A/B/C
Kraaiwiesem/Österreich |
|--------------|---|
- 9. - 11. 6. Kriterium Mitte und Südost, F2B, F2D
Saint Etienne/Frankreich
 - 16. - 17. 6. Kriterium van Midden Nederland F2A/B/C
Utrecht/Niederlande
 - 22. - 24. 6. Kriterium Ile de France F2A/B/C
Le Bourget/Frankreich
 - 20. - 22. 7. Meček-Cup F2C
Pecs/Ungarn
 - 4. - 5. 8. od. 11. - 12. 8. Dutch Combat International F2B, F2D
Amerongen/Niederlande
 - 18. - 19. 8. Int. Fesselflugwettbewerb F2A/B/C
Verriers/Belgien



F.A.I. - WELTMEISTERSCHAFTEN

- 17. - 22. 6. Fesselflugmodelle F2A, F2B, F2C, F2D
Westover-Airbase Mass./USA
- 2. - 8. 7. Vorbildgetreue Flugzeugmodelle F4B, F4C
Le Bourget/Frankreich
- 13. - 18. 10. Saaflflugmodelle F10
Nagoya/Japan



F.A.I. - EUROPAMEISTERSCHAFTEN

- 17. - 20. 5. Hubschraubermodelle F3C
Eibergen/Niederlande
- 8. - 15. 7. Segelflugmodelle F3B
Flevohof/Niederlande
- 26. - 27. 7. Freiflugmodelle F1E
Wülkerkogel/Österreich
- 27. 8. - 2. 9. Freiflugmodelle F1A, F1B, F1C
Ljvno/Jugoslawien
- 11. - 16. 9. Motor-kunstflugmodelle F3A
Genk/Belgien



OFFENE INTERNATIONALE F.A.I. - WETTBEWERBE

- Freiflugmodelle
- 18. - 19. 2. Max Men F.A.I. Intern. F1A/B/C
Traft Ca./USA
- 5. - 6. 5. Int. Wettbewerb F1E
Rana u. Lounj/CSSR
- 9. - 10. 6. Butterfly - Meeting F1D
Nijmegen/Niederlande
- 23. - 24. 6. Int. Wettbewerb F1D
Orléans/Frankreich
- 23. - 24. 6. Mi tsonmernacht - Trophäe F1A/B/G/H
Arnheim/Niederlande
- 28. 6. - 1. 7. Int. Wettbewerb F1D
Wroclaw/Polen



VERSICHERUNGEN

I. MODELLFLUG-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

Der Versicherungsschutz ist gültig für alle Modellflieger der Sektion Modellflug wenn der Mitgliedsbeitrag zum V.Ae.C des laufenden Jahres bezahlt wurde.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die persönliche Haftpflicht sämtlicher Mitglieder der Sektion Modellflug aus dem Halten, Besitz oder Betrieb von Flugmodellen bis zu 20 kg. ohne Düsen-, Raketen- und ähnlichen Antrieb.

Die Deckungssummen betragen:

- 1,5 Mill - für die Einzelperson
- 4,5 Mill - für das Personenschadensereignis
- 1,0 Mill - für Sachschäden

Selbstbehalt S 1.000,-,-.

II. VEREINS-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

Versichert sind sämtliche Clubs, die im Rahmen des V.Ae.C tätig sind in Ausübung der statutengemäßen Vereinstätigkeiten auch außerhalb des Vereines und ohne Auftrag des Vereines.

Diese schützt die Organe eines Modellflugvereines, das sind gewählte Funktionäre oder von diesen bestimmte Aufsichtspersonen, zB. Flugleiter, wenn der Schaden durch deren Nachlässigkeit eingetreten ist.

Die Deckungssummen betragen:

- 300.000 - für die Einzelperson
- 120.000 - für Sachschäden

1.2. M111 - für das Personenschadensereignis

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

III. KOLEKTIV-UMFALLVERSICHERUNG

Der Versicherungsschutz ist gültig für alle Mitglieder der Sektion Modellflug, wenn der Mitgliedsbeitrag des laufenden Jahres einbezahlt wurde. Die Versicherung umfaßt Unfälle, bei denen die Mitglieder bei der Teilnahme an Veranstaltungen des eigenen Vereines oder anderer gleichartiger Vereine betroffen werden. Es muß sich um Unfälle bei der nicht berufsmäßigen und unentgeltlichen Ausübung des Modellsportes auf dem hierfür bestimmten Flugplätzen handeln. Die Versicherung erstreckt sich auch auf Unfälle bei Vereinsversammlungen, Festlichkeiten und ähnlichen Veranstaltungen. Unfälle auf dem direkten Wege zu den genannten Veranstaltungen sind eingeschlossen.

Die Deckungssummen betragen:

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

VERSICHERUNGSEHNER DER ANGEFÖHRTEN VERSICHERUNGEN IST DER U.Ae.C. UND DAHER SIND UNFALL- UND SCHADENSMELDUNGEN OBER DEN U.Ae.C. ZU ERSTATTEN.

Wir bitten Sie daher, Unfälle und Schadenfälle umgehendst an das Generalsekretariat des U.Ae.C. in Jodo Wien, Prinz Eugenstr. 12, zu melden.



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB
SEKTION MODELLFLUG

TERMINKALENDER 1984

WELTMEISTERSCHAFTEN
EUROPAMEISTERSCHAFTEN

*

INTERNATIONALE WETTBEWERBE

*

STAATSMEISTERSCHAFTEN

*

Nationale Wettbewerbe

*

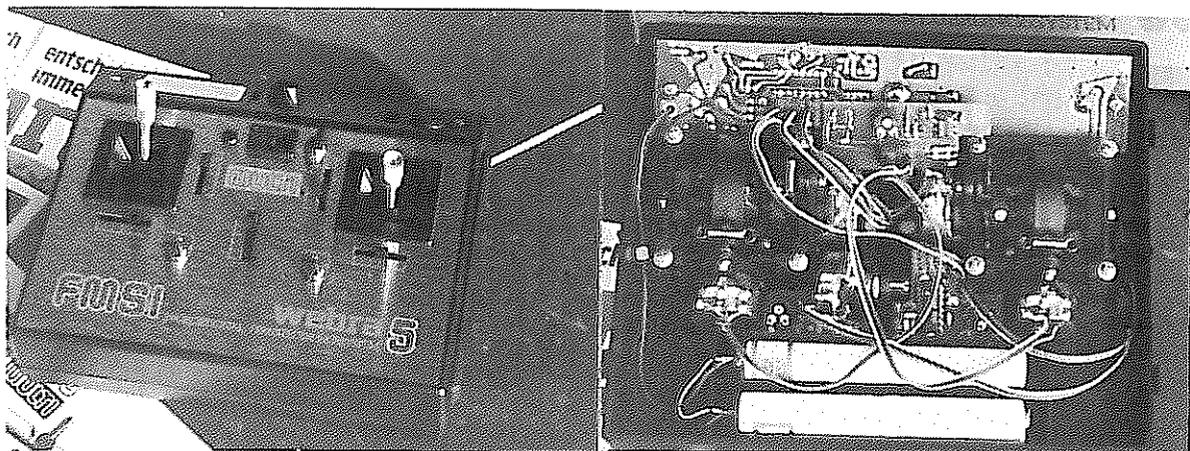
Landesmeisterschaften

*

andere Wettbewerbe und Veranstaltungen

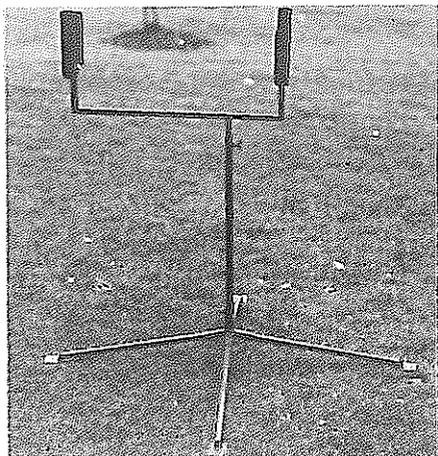


WEBRA - MULTI



Ein neues Produkt von WEBRA : ein ausbaufähiger 4-Kanal - Modulsender. Folgende Ausbaumodule sind erhältlich : Combi-Mixschalter, Mixer-Modul und Senderausbau auf Kanal 5. Lehrer-Schülerbetrieb und Diagnosecheck sind selbstverständlich bereits mit der Grundausstattung möglich. Die Laufrichtung der Rudermaschinen läßt sich einfach durch umdrehen des Steckers im Sender ändern.

MERATI - MODELLBAUSTÄNDER

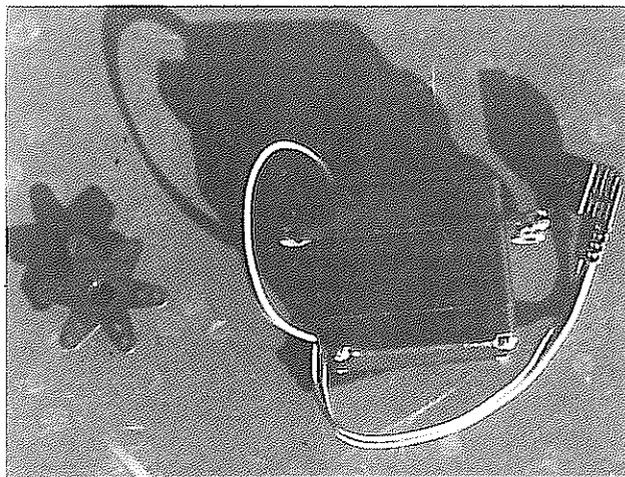


Die italienische Modellbaufirma MERATI aus Mailand erzeugt einen Modellständer, in dem praktisch jedes Modell ("Riesenbomber" ausgenommen) paßt. Der Vierfuß ist zusammenklapp- und nach Lösen einer Flügelschraube auch abnehmbar. Die seitlichen Halterungen, zum Schutz des Modells mit Schaumgummirohren versehen, können auf die jeweilige breite des Flugmodells verstellt werden. Ich verwende den Ständer auch zum Einlaufen von Motoren in den verschiedensten Modellen. Auch am Flugplatz eine G'schicht insbesondere für "ältere Herrn" - einfach kein Bücken mehr !

HIRTENBERGER - LOCTITE - PROGRAMM

Die Firma HIRTENBERGER bietet dem Modellbauer eine optimale Zusammenstellung von Produkten der Loctiteforschung : einen Holz-Superkleber, einen Metall-Plastik-Superkleber; einen Kleber für Lager, Büchsen und Zahnräder; eine flüssige Schraubensicherung (sehr wichtig für alle Schrauben, die erhöhten Vibrationen ausgesetzt sind wie z.B. beim Modellhubschrauber) und eine Flächendichtung, die Papierdichtungen ersetzen kann.

Man sieht wiederum, daß die Erzeugnisse der modernen Chemie auch für uns Modellbauer sehr wichtig und praktisch gar nicht mehr wegzudenken sind.

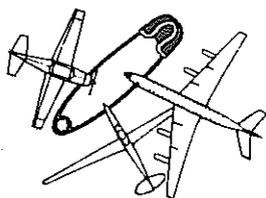


MINISERVO

mit großer Leistung

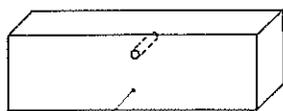
Eine Versandfirma bietet ein äußerst kleines, starkes und preiswertes Servo an. Das ca. 3 kp starke Servo hat die Dimension 34,5 34 16. Alle Anschlüsse sind möglich.

(Daß ein so kleines Servo einen derartig großen Schatten wirft ?)

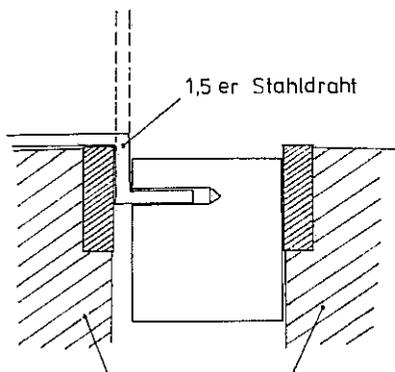


praktische tips

entdeckt von F. Zeiner



Vierkanteisen



Schraubstockbacken

Beim Durchblättern der Modellbau-Zeitschrift MFI (Modellflug International) fiel mir ein Artikel auf, in dem beschrieben wird, wie man einfach, schnell und exakt einen 15,5 mm Stahldraht doppelt kröpft.

Bohren Sie in ein Vierkanteisen, das einen Querschnitt von 10 x 10 bis 20 x 20 haben sollte, ein Loch von 1,6 mm Durchmesser zirka 10 mm tief und einige Millimeter unterhalb einer der vier Kanten (egal welche). Jetzt biegen Sie den 1,5er Stahldraht im Schraubstock mit Hilfe eines Hammers rechtwinkelig um, sodaß das nun abgewinkelte Ende etwa 5 mm lang ist. Dieses kurze Ende stecken Sie in das 1,6 mm Loch im Vierkanteisen, klemmen das Ganze in den Schraubstock, das lange Ende des 1,5er Stahldrahtes zeigt dabei nach oben, und schlagen es mit dem Hammer wieder rechtwinkelig um - Fertig ist die Doppelkröpfung (siehe Skizze).



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1983

RC IV

Bericht von Kurt Winkler

Erst nach Redaktionsschluß von prop 11/12 erhielten wir diesen Stimmungsbericht der Staatsmeisterschaften 1983 in der Klasse RC IV. Wir waren daher nicht in der Lage ihn früher zu bringen, holen das aber gerne jetzt noch nach.

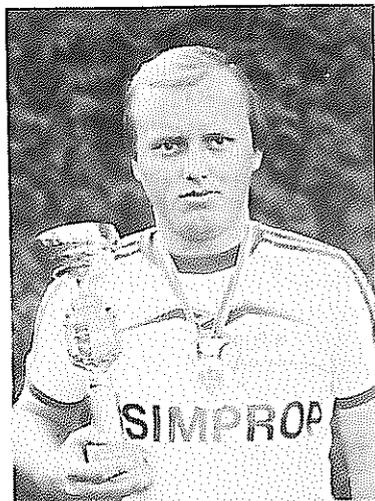
Der Klagenfurter Flugsport Club, Sektion Modellflug, war in diesem Jahr mit der Austragung der Österreichischen Staatsmeisterschaften in der Klasse RC IV (Segler) beauftragt. Unter dem Ehrenschutz von Herrn Landeshauptmann Leopold Wagner, Herrn Bürgermeister von Klagenfurt, Hofrat Leopold Guggenberger, und dem Präsidenten des ÖAeC-Kärnten und Obmann des KFC; Herrn Dir. Prof. Mag. Herbert Janach, gelangte diese Staatsmeisterschaft auf dem ÖMV-Modellflugplatz in St. Johann im Rosental zur Austragung. Die Modellflugsektion des KFC, unter der Leitung von Reg. Rat. Josef Fleischhacker, war bemüht, diesen Bewerb optimal zur Austragung zu bringen, und von den 56 eingelangten Nennungen waren 41 Teilnehmer zum Wettbewerb erschienen. Die Organisation lag in den bewährten Händen des Kollegen Wilhelm Salloker, der es auch verstanden hat, unsere geschätzten Frauen für die Auswertung zu gewinnen.

Mit vollem Optimismus und sichtlicher Nervosität der Flieger, konnte der Start nach einer wetterbedingten Verzögerung (es waren noch Nebelschwaden vorhanden) gegen 10,00 Uhr aufgenommen werden. Kollege Rudolf Freudenthaler mußte wegen Durchfliegen von Nebelfeldern den Flug wiederholen. Ab 11,00 Uhr bis zum Einbruch der Dämmerung zeigte sich das Flugwetter für die Großmodelle günstig, und es waren für jeden Teilnehmer die gleichen Voraussetzungen ohne Wetterbeeinträchtigungen vorhanden. Die letzten 5 Teilnehmer mußten ihr Programm aufgrund der bereits eingetretenen Dämmerung am Sonntag nachfliegen.

Der Samstag endete für die Teilnehmer, Funktionäre und Angehörigen bei einem gemütlichen Beisammensein in der nahegelegenen Pension Schütz, wo auch die meisten Teilnehmer ihr Quartier bezogen hatten.

Am Sonntag, pünktlich um 9,00 Uhr, wurde der 2. Durchgang mit den noch nicht gestarteten 5 Teilnehmern fortgesetzt. Anschließend erfolgte der Start zum 3. Durchgang. Hier zeichnete sich bereits ein Dreikampf zwischen Gregori Lenz, Glück Franz und Fleischhacker Heimo ab. Das Flugwetter war am Sonntag optimal. Bei aufgeklärtem Himmel und leichtem Wind, waren auch am 2. Tag gute Flugvoraussetzungen vorhanden. Es war dann ein spannender 3. Durchgang. Nach Beendigung des 3. Durchganges um ca. 14,00 Uhr stand dann der neue Staatsmeister fest. Nicht unverdient wurde Heimo Fleischhacker vom KFC Staatsmeister 1983. Seine bisherigen Erfolge waren 1979 Vizestaatsmeister in dieser Klasse und 1981 Staatsmeister in der Klasse RC-Mang.

Die Siegerehrung erfolgte sofort nach dem Wettbewerb durch den Wettbewerbsleiter.



Der neue Staatsmeister in RC IV, Heimo Fleischhacker.

Grüßworte sprachen LSL OSR Felix Schobel, Obmann des KFC Dir. Mag. Herbert Janach und der LSL für Modellflug von Kärnten, Ing. Richard Gradischnig. Die Erstplatzierten erhielten neben den offiziellen Staatsmeistermedaillen noch Pokale. Außerdem konnten von der Firma Webra Austria ein Motor und von der Firma Graupner 2 Baukästen unter den Teilnehmern verlost werden. Herzlichen Dank an die Firmen.

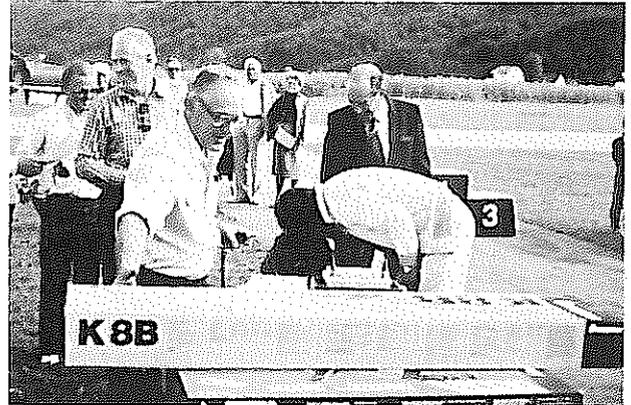
Durch das gute Zusammenwirken von Organisation und Wettbewerbsleitung konnte die Staatsmeisterschaft reibungslos und ohne schriftlichen Protest abgewickelt werden. Begrüßen konnten wir auch den 1. Präsidenten des Kärntner Landtages, unseren Kollegen Josef Schantel, der am Sonntag während des 3. Durchganges erschienen war. Kollege Schantel, selbst ehemaliger Modellflieger und Landesobmann des ÖMV-Kärnten, ist dem Modellsport stets aufgeschlossen und interessiert sich auch noch heute über die Weiterentwicklung der Flugmodelle und des Flugmodellsports. Insbesondere die Großmodelle, es war kein Modell unter 3500 mm Spannweite am Platz, boten während der Flugvorführungen einen bestechenden Eindruck; sie wurden als Krönung des Seglermodellfluges empfunden.

Der Flugzeugschlepp war zur Erreichung der Ausgangshöhen vorherrschend. An dieser Stelle gebührt ein besonderes Lob dem Schlepp-Piloten Herbert Fritze vom KFC, welcher sich uneigennützig zur Verfügung stellte und zahlreiche Großmodelle problemlos in die Ausgangshöhe schleppte. Dank gebührt auch dem ÖMV-Klagenfurt, der den Platz zur Verfügung stellte, und Dank gebührt auch Helmut Kirsch, der uns einen Philips Microcomputer P 2000 zur Verfügung stellte, Dank gebührt den Kollegen Kurt Winkler und Willi Salloker, die das Buffet bedienten und Dank schließlich allen jenen Kollegen und Kolleginnen, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben.

Viele Erfahrungen wurden unter den Teilnehmern ausgetauscht, und es haben sich dabei bestimmt wieder viele Freundschaften über unsere Landesgrenzen hinaus gefunden. Bestimmt gibt es ein Wiedersehen bei anderen Veranstaltungen der Modellflugfreunde.

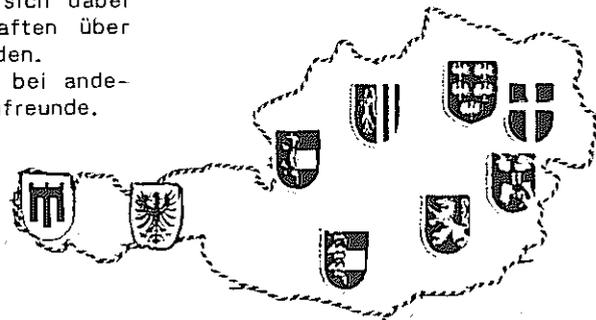


Die Sieger der Staatsmeisterschaft in Klasse RC IV: 1. Heimo Fleischhacker, 2. Franz Glück, 3. Lenz Gregori und 4. Walter Ehrlich.



Bei der Verlosung der Sachpreise, v.l.: Stm. Fleischhacker, LSL Gradischnig, RR Fleischhacker, LSL Schobel.

Die offizielle Ergebnisliste wurde bereits im prop 9/10 - 83 abgedruckt.



AIRCOM

Ein echter Partner der Modellbauer



z.B. für Christian Maly, 1020 Wien

Zufriedene Kunden sind unsere Stärke

(Abdruck eines Briefes an AIRCOM)

Sehr geehrte Herren,

seit Jahren baue ich Flugmodelle. Dieses Hobby ist für mich sehr wichtig. Es entspannt mich und ich tanke neue Kräfte, da ich einen sehr stressigen Beruf habe. Doch macht das schönste Hobby nur bedingt Spaß, wenn der erwartete Erfolg zum Teil ausbleibt. Zum Beispiel hatte ich bei Motormodellen immer Schwierigkeiten.

Seit ich AIRCOM entdeckt habe, habe ich am Modellbau mehr als doppelte Freude. Ihre Beratung ist Spitze. Und was mich besonders freut, ist, daß Sie mir nicht nur mit Rat, sondern auch mit Tat zur Seite stehen.

Ich denke nur an mein Steuerungsproblem. Gratulieren möchte ich Ihnen auch zu Ihrem Geschäft. Ich habe immer das Gefühl, bei AIRCOM bin ich in einem Club unter Freunden. Auch für die kostenlose Flugschulung, die Sie an einem Wochenende mit mir machten, möchte ich mich nochmals herzlich bedanken.

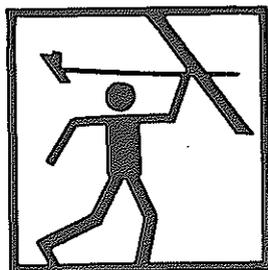
Abschließend möchte ich noch sagen: Die „AIRCOM-IDEE“ ist einfach maximal.

Ihr treuer Kunde

Christian Maly

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 0 22 2 / 37 11 88



freiflug

Die Saison des Jahres 1983 ist zwar schon zu Ende, aber in den letzten Wochen trudelten noch die letzten Wettbewerbsberichte in der Redaktion ein. Vielleicht gelingt es in diesem Jahr den Veranstaltern, echte Wettbewerbsberichte (nicht nur Ergebnislisten) und diese rechtzeitig einzusenden, damit sie etwas aktueller sind.

Landesmeisterschaft Wien Klasse F1 A - 9 Teilnehmer

1. und Landesmeister

Mang Fritz	ÖMV Kagran	145	180	180	180	180	180	180	180	1225	Sekunden
2. Kraus Werner	detto	143	180	180	180	133	180	180		1176	"
3. Chmelik Herbert	detto	119	180	178	079	180	120	180		1054	"

Jugendklasse F1A/J 3 Teilnehmer

1. und Landesjugendmeister

Mang Reinhard	ÖMV Kagran	143	180	145	051	180				699	Sekunden
2. Redl Herbert	ÖMV Inzersdorf	170	160	069	065	072				536	"
3. Wiehalm Andreas	detto	158	060	102	098	112				530	"

7. MEMORIJAL IZET KURTALIC in Livno, Jugoslawien

Herrliches Wetter, gute Thermik und schwacher Wind (bis max. 4 m/s) kennzeichneten diesen Wettbewerb. Wie leider üblich, waren nur 4 österreichische Teilnehmer am Start, die sich aber hervorragend schlugen. Kraus - auch wie üblich - startete in 2 Klassen, siegt in F1 C und erreichte in F1A den 9. Platz (im 3. Stechen). Fuß erreichte mit 1240 Sekunden den 23. Platz. Pacher wurde mit 1129 Sekunden 41. In der Klasse F1C erreichte Gruppe mit 1235 Sekunden den 8. Platz. In der Klasse F1B hat kein Österreicher teilgenommen.

Helmut Fuß

Klasse F1A 71 Teilnehmer

1. Kubit Stanislaw	Poljska	1260	240	300	360	410
2. Grubic Bozo	N.Pazova	1260	240	300	360	338
3. Roland Hyttrek	Minhen	1260	240	300	360	067
9. Kraus Werner	Wien	1260	240	300	084	
23. Fuß Helmut	Neuhofen	1240				
41. Pacher Erwin	Klagenfurt	1129				

Klasse F1 B - keine Österreicher am Start

Klasse F1 C - 26 Teilnehmer

1. Kraus Werner	Wien	1260	240
2. Ochmann Jan	Poljska	1260	187
3. Andricic Ruda	Petrinja	1260	169
8. Truppe Reinhard	Klagenfurt	1235	



Sturm und unfreundliches, kaltes Wetter, das sind wohl die Charakteristiken dieses Wettbewerbes. Die Wettbewerbsleitung spricht zwar nur von 6-12 m/s Wind, dies waren jedoch die Werte, welche am Morgen des ersten Wettbewerbstages gemessen wurden. Tagsüber frischte es nämlich bis 18 m/s auf. Die enorme Wettverbesserung am Sonntag ist darauf zurückzuführen, daß der Wind tatsächlich nur mehr 6-9 m/s betrug. Aus diesem Grund konnten nur 5 Durchgänge geflogen werden, was so manchen Teilnehmer veranlaßte, nicht seine besten Modelle einzusetzen.

Die Rückholung der Modelle wurde zusätzlich durch Maisfelder und frisch geackerte Felder erschwert. Aus österreichischer Betrachtung muß man sagen, daß Gott sei Dank kein Modell verloren ging und doch eine ansprechende Platzierung erreicht wurde.

Klasse F1 A 54 Starter

Helmut Fuß

1. Marilier ?	F	180 180 180 180 170	890 Sekunden
2. Müller Ulrich	D	180 180 160 165 180	865 "
3. Schmelter	D	180 130 180 128 180	850 "
4. Kamp Wilhelm	A	163 180 180 128 180	831 "
5. Mang Fritz	A	180 180 135 155 180	830 "
16. Fuß Helmut	A	118 170 180 106 150	724 "
17. Salzer Klaus	A	180 109 180 065 180	714 "

Klasse F1A /J - Jugend - 7 Teilnehmer

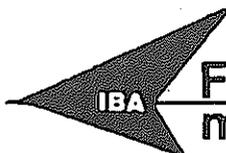
1. Schandel	F	180 180 180 170 153	853 Sekunden
2. Richer Francois	F	180 180 180 124 135	799 "
3. Flohr	D	180 165 180 180 093	798 "
7. Mang Reinhard	A	092 057 180 135 052	516 "

Anmerkung der Redaktion: Immerwieder müssen wir feststellen, daß es Veranstalter von internationalen Wettbewerben gibt, die nicht in der Lage sind, Vor- und Zunamen der Wettbewerber in der Ergebnisliste anzugeben. Dies trägt bestimmt nicht dazu bei, daß der Modellflug ernstgenommen wird !

OBERÖSTERREICHISCHE LANDESMEISTERSCHAFTEN F1A

11 Teilnehmer

1. und Landesmeister											
Hofstadler Helmut	UMFC	Neuhofen	180	145	180	142	067	060	180	954	Sekunden
2. Fuss Helmut	detto		079	180	173	054	076	180	180	922	"
3. von Kamp Wilhelm	SFU	Schärding	135	152	180	146	095	105	018	831	"



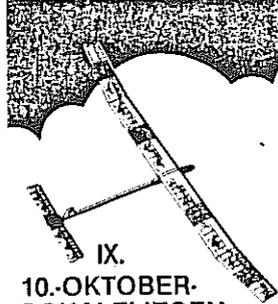
Fertig-
modelle

bei



MODELLBAU
KIRCHERT

MODELLCLUB FINKENSTEIN



IX.
10. OKTOBER-
POKALFLIEGEN
Klasse: F1 A/F1 A J
9. 10. 1983
FINKENSTEIN

Klasse F1 A - 17 Teilnehmer

1. Horcicka Vaclav	MFC Wiener Neustadt	145 165 101 180 136 180 180	1087 Sekunden
2. Pold Helmut	SFC Fürstenfeld	180 180 118 146 084 180 166	1054 Sekunden
3. Laufenthaler Johann	ÖMV ESV St.Pölten	180 134 180 180 144 073 126	1017 Sekunden

Klasse F1 A/J - Jugendklasse - 6 Teilnehmer

1. Nitsche Heinz	LSV Salzburg	136 116 129 180 107	668 Sekunden
2. Horcicka Anton	MFC Wr. Neustadt	125 102 129 173 116	645 Sekunden
3. Paar Hubert	MCF Finkenstein	095 096 097 180 090	

19. KUP REPUBLIKE in Zagreb/Jugoslawien

Es war bereits sehr kühl, als der Wettbewerb gestartet wurde. Dies sollte sich während des ganzen Tages nicht viel ändern. Thermik war nur sehr spärlich und schwach vorhanden. Zudem kam ab dem 4. Durchgang noch mäßiger Wind (ca. 5-6 m/s) dazu, was die Modelle öfters im Gelände einer angrenzenden Kaserne verschwinden ließ und die Rückholung sehr erschwerte. Die Bedingungen lassen sich wohl am leichtesten an Hand der Ergebnisliste ablesen. In den Klassen F1A und F1B konnten nicht einmal die Sieger eine volle Zeit fliegen. Lediglich in der Klasse F1C wurde ein Stechen geflogen, bei dem Werner Kraus aufgrund seines gerade zu diesem Zeitpunkt leicht unterschneidenden Modells den Sieg vergab. In F1B war leider wieder einmal kein Österreicher am Start, und in der Seglerklasse F1A war Mang der beste Österreicher und belegte den 5. Platz.

Helmut Fuß

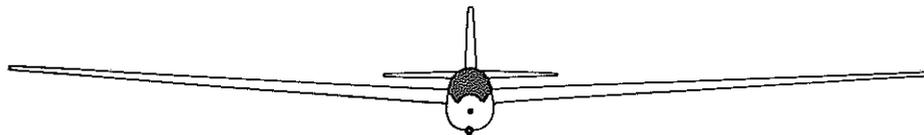
Klasse F1 A - 61 Wettbewerber

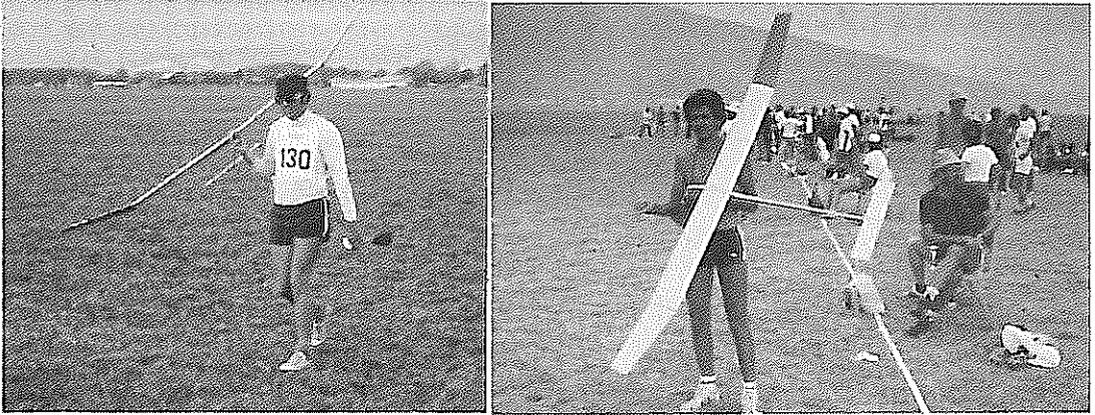
1. Stranieri G.	Reggio Emilia	180 180 180 180 180 180 165	1245 Sekunden
2. Bauer D.	N. Mesto	180 180 180 171 166 180 160	1217 "
	Dorde M.	180 180 180 180 180 180 137	1217 "
5. Mang Fritz	Wien	180 180 180 180 180 128 139	1167 "
18. Kraus Werner	Wien	180 180 180 156 180 049 133	1058 "
20. Fuß Helmut	Austria	172 139 180 180 102 147 124	1044 "

Klasse F1 B - 23 Wettbewerber, keine österreichischen Teilnehmer

Klasse F1 C 18 Wettbewerber

1. Torrisi G.	Monfalcone	180 180 180 180 180 180 180	1260 + 201 Sekunden
2. Greselj J.	N. Mesto	180 180 180 180 180 180 180	1260 + 158 "
3. Kraus Werner	Wien	180 180 180 180 180 180 180	1260 + 147 "





Werner Kraus, links und Erwin Pacher mit ihren F1A-Modellen in Jugoslawien

SALZBURGER FREIFLUG-LANDESMEISTERSCHAFTEN 1983

Salzburg ist eines von 4 Bundesländern, die noch Freiflug-Landesmeisterschaften durchführen. LSL Johann Niederwimmer ist durch die Einführung einer F1A-Jugendklasse in diesem Jahr herzlich zu danken, da es dadurch in Salzburg einen zusätzlichen Anreiz gibt, daß es mit dem Freiflug wieder aufwärts geht. Leider stellten sich nur zwei jugendliche Zeitnehmern, sie "kassierten" dafür wertvolle Ehrenpreise !

Möge im nächsten Jahr diese Klasse besser besückt sein, so auch der Wunsch unseres Landessektionsleiters.

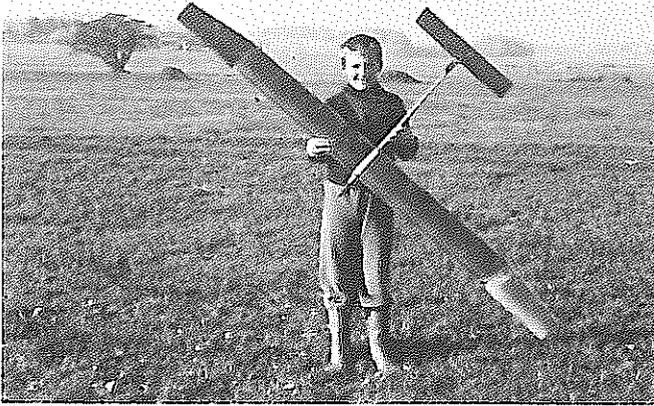
Insgesamt haben 11 Freiflieger aus Salzburg und St.Johann an dieser Landesmeisterschaft teilgenommen, kein schlechtes Nennungsergebnis. Nach dem Debakel vom Vorjahr: trotz schriftlicher Zusage wurde die Flugplatzbenützung in Zell am See verweigert ! - waren wir wieder auf unser Traditions Gelände nach Anif bei Hellbrunn am südlichen Stadtrand von Salzburg zurückgekehrt. Es wird auch hier immer schwieriger, auch im Spätherbst, die Zustimmung der Grundeigentümer zu erhalten. Freiflug-Fachreferent Reitterer hatte vorher alle in Frage kommenden Grundeigentümer besucht, um mit je einer Flasche Wein die Platzbenützung zu erwirken !!! Der Platz ist sowieso schon durch die fortschreitende Verbauung sehr klein geworden und daher höchstens nur bei leichtem Wind problemlos zu befliegen. Am Austragungstag, dem 29. Oktober 1983 war es bis zum 3. Durchgang bei 7/8 Bewölkung und +12° Mittagstemperatur, beinahe Windstille, als dann der

Wind aufkam, gab es bei Flügen um die Maximumgrenze, die nicht vermeidlichen Baum- und Dachlandungen bzw. es bremsten Modelle in den Tiergarten. Reitterer wurde besonders durch Baumlandungen nicht verschont, dadurch gingen mindestens 40 wertvolle Sekunden verloren ! Der "Überraschungs-Landesmeister" Dietmar Piber wurde von seinem Clubkollegen Rüdiger Spann gemanagt. Vorjahrs-Landesmeister Heinrich Nitsche wurde Zweiter, dafür wurde sein erst 9 jähriger Sohn mit Abstand Jugendmeister. Vorjahrszweiter Reitterer wurde nur Vierter. Dr. Berger, nach 15 jähriger Pause wieder dabei, damals ASVÖ Jugendmeister belegte gleich den 3. Platz.

Technisch gesehen zeigt sich vor allem der Trend zum Kreisschlepp-Hochstarthaken. Der Kreisschlepp selbst wurde jedoch wenig angewendet. Auffallend auch noch jene Konstruktionen aus den 60er Jahren von Dr. Ing.-Horst Wagner, die unter dem Namen "Max-Man" weltweit bekannt wurde. Sehr sauber gebaut die Modelle von Nitsche (Grundkonzeption nach Zargels A2-Standardmodell) und von Berger (Max-Man) das Höhenleitwerk soll nach Angaben des Erbauers knapp 6 Gramm (!) wiegen. Reitterer setzte ein Modell höherer Streckung ein (2160 mm) - es war noch zu neu, obwohl er offensichtlich in unverständlicher Weise zweimal im Abwind ausklickte

Der Wettbewerb konnte dank genügend Zeitnehmern in 3 1/2 Stunden abgeschlossen werden.

Ing. Ernst Reitterer



Klasse F1A - 9 Starter

1. Dietmar Piber Union Taxham
137 180 180 180 155 180 171
1183 Sekunden
2. Dipl.Ing.Heinrich Nitsche MFC-Sbg.
180 141 180 136 089 156 180
1062 Sekunden
3. Dr.Alfred Berger LSV-Salzburg
180 180 118 174 180 094 087
1013

Klasse F1A - Jugend

1. Nitsche Harald LSV Salzburg
180 180 108 087 180 735 Sek.
2. Harald Meusburger detto
140 104 142 043 155 584 Sek.

Der erst 9-jährige Heinz Nitsche (LSV-Salzburg) ist Jahresbester von Salzburg in der F1A-Jugendklasse.

FÜRSTENFELD POKALFLIEGEN in den Klassen F1A, F1A/J und F1B

Klasse F1A - 18 Teilnehmer

- | | | | |
|---------------------|---------------|-----------------------------|---------------|
| 1. Kamp Wilhelm | SFU Schärding | 168 180 180 180 180 180 180 | 1248 Sekunden |
| 2. Kahlhofer Rudolf | MFG Ob.Murtal | 180 166 180 180 180 180 180 | 1246 " |
| 3. Kraus Werner | ÖMV Kagran | 158 176 180 180 180 180 180 | 1234 " |

Klasse F1A - Gäste - 4 Teilnehmer

- | | | | |
|---------------------|---------|-----------------------------|---------------|
| 1. Furjan Ivan | AK Ptuy | 180 180 180 180 180 180 180 | 1260 Sekunden |
| 2. Praprotnik Matj. | detto | 180 121 180 180 180 089 093 | 1023 " |
| 3. Zagar Iztok | detto | 127 111 180 180 060 180 180 | 1018 |

Klasse F1A - Jugend - 3 Teilnehmer

- | | | | |
|-------------------|-----------------|---------------------|--------------|
| 1. Nitsche Heinz | LSV Salzburg | 180 058 129 180 070 | 617 Sekunden |
| 2. Dolezal Walter | MFG Finkenstein | 000 090 180 049 180 | 499 " |
| 3. Mang Reinhard | ÖMV Kagran | 066 000 103 065 082 | 316 " |

3. INTERNATIONALER FREIFLUGWETTBEWERB der MFG Bern

Ein Bericht von Verena Greimel

Am 29./30. Oktober 1983 fand in Bern zum dritten Mal ein internationaler Freiflugwettbewerb statt. Sieben Österreicher waren am Start. F1A: Wutzl Franz sen., Göd Rupert, Greimel Verena (ESV-St.Pölten); Salzer Klaus (MFC Wr.Neustadt), Kamp Wilhelm (FU Schärding), Fuß Helmut (UMFC Neuhofen).

F1B : Wutzl Franz jun. (ESV-St.Pölten).

Das Wetter spielte, wie schon so oft, nicht recht mit: am Samstag zu Beginn starker

Wind und Nebel, der während des 2. Durchganges immer stärker wurde. Da in dieser Phase einige Modelle von den Zeitnehmern nicht mehr gesehen wurden und die Zeiten daher nicht den tatsächlich geflogenen Leistungen entsprachen, entschloß sich die Jury (Schandel, Haussamann, Schmitter), den Bewerb schon nach dem 2. Durchgang zu unterbrechen (und nicht wie vorgesehen nach dem 3. Durchgang).

Am Sonntag, dem zweiten Wettbewerbstag, war dann tatsächlich weniger Wind, und der

Nebel war lichter als am Vortag. Auch Thermik war vorhanden, die oft recht großflächig war, aber nicht besonders intensiv. Magischer Punkt für viele Modelle war eine Kuhweide in einiger Entfernung, in der nicht weniger als fünf Österreicher landeten. Helmut Fuß hatte das Pech, daß sein Modell von einer neugierigen Kuh gelocht wurde. Trotz schlechten Wetters wurde der Bewerb, der von den Schweizer Veranstaltern bestens organisiert war, klaglos über die Runden gebracht.

Die Ergebnisse in der Klasse F1A :

1. Schandel Therry	F	1260 + 146 s
2. Leleux Jacques	F	1260 + 141 s
3. Bachmann Christoph	CH	1260 + 115 s
15. Salzer Klaus	A	1195 Sek.
33. Fuß Helmut	A	1126 "
38. Kamp Wilhelm	A	1069 "
46. Greimel Verena	A	1003 "
58. Göd Ruppert	A	938 "
69. Wutzi Franz sen.	A	852 "
82 Starter haben in der Klasse teilgenommen.		



14. UHU - JUGEND - FREIFLUGWETTBEWERB in Schärding am 25. September 1983



Die Sieger beim UHU-WETTBEWERB in Schärding: Der Sieger Franz Häuslmeier mit dem Wanderpokal und dem Siegerpokal. Links - Jürgen Sams, Zweiter, Mitte hinten: Jürgen Wohlmaier und rechts Thomas Brandstetter, beide 3. Rang.

Der 14. UHU-WETTBEWERB hat wie eine Bombe eingeschlagen, kamen doch gleich 17 Teilnehmer aus Oberösterreich, Salzburg und dem angrenzenden Bayern. Die jungen Modellflieger, auch ein Mädchen war darunter, waren ehrlich begeistert, ebenso die mitgekommenen Eltern und auch die Funktionäre. Jeder Teilnehmer stand die drei Durchgänge mit Erfolg durch, trotz starkem Wind und wenig Thermik, trotz kleinerer Modellbeschädigungen und Fehlstarts.

Der Vorjahressieger, Jürgen Sams aus Neuhaus am Inn, BRD, mußte sich vom Passauer Franz Häuslmeier mit nur 2 Punkten geschlagen geben. Dritte wurden mit gleichen Punkten Jürgen Wohlmaier aus Passau und dem besten Österreicher Thomas Brandstetter aus Schärding. Pia Weichaus aus Passau, die bereits einmal diesen Bewerb gewann, wurde 11., Markus Rauchenecker aus OÖ wurde heuer 4., nachdem er 1982 den Platz 3. Platz erzielen konnte.

Mit dieser Teilnehmerzahl können wir heuer erstmals zufrieden in die Zukunft blicken, das geht schon daraus hervor, daß sich einige Eltern schriftlich bei uns für den schönen Ablauf - wohl auch für die schönen Preise - bedankten und ihr Wiederkommen 1984 zusicherten.

Die ERGEBNISSE :

1. und Gewinner des Wanderpokals			
Häuslmeier Franz	Passau	92 Sekunden	
2. Jürgen Sams	Neuhaus	90 "	
3. Jürgen Wohlmaier	Passau	87 "	
Thomas Brandstetter	Schärding	87 "	

Insgesamt haben an diesem Jugendwettbewerb 17 Starter teilgenommen.

Alois Rauchenwald

10. OKTOBERPOKAL - F1A - Freiflugwettbewerb

Zum 9. Mal veranstaltete der Modellbauclub FINKENSTEIN das traditionelle 10. OKTOBERPOKALFLIEGEN in der Freiflugklasse F1A. Das sprichwörtliche Finkensteiner Freiflugwetter herrschte auch an diesem Tag vor, und man konnte pünktlich um 9,00 Uhr mit dem 1. Durchgang beginnen. Es versprach ein spannendes Kräfteressen der "2. Garde" zu werden, da die WM-Teilnehmer noch in Australien waren. Außerdem konnte man sicher sein, daß der Wanderpokal noch dieses Jahr erhalten blieb, denn alle Anwärter auf einen endgültigen Besitz waren nicht am Start.

Eine geschlossene Wolkendecke, totale Windstille und äußerst schwache Ablösungen kennzeichneten die Verhältnisse bis in die Mittagsstunden hinein. Erst am späteren Nachmittag kam etwas Wind aus unterschiedlichen Richtungen auf, und es gab längere sonnige Abschnitte. Im letzten Durchgang briste es kräftig auf, und manche Teilnehmer mußten einen längeren Fußmarsch in Kauf nehmen. Wie unterschiedlich die Bedingungen waren, geht aus der Anzahl der geflogenen MAX hervor: Waren im 1. Durchgang noch 4 Volle, kamen im 2. und 3. Durchgang nur je ein Teilnehmer auf 180 Sekunden. Der 4. brachte es auf 5 Volle während der 5. Durchgang wiederum nur ein MAX aufzuweisen hatte. Im 6. Durchgang wurde das Maximum an Vollen erreicht (10) und der 7. mit 4 MAX ein durchaus normales Ergebnis. Die wenigen Kreisschlepper hatten gegenüber den Normalstartern in den mageren Durchgängen keinen Vorteil - hier war einzig und alleindas Material und

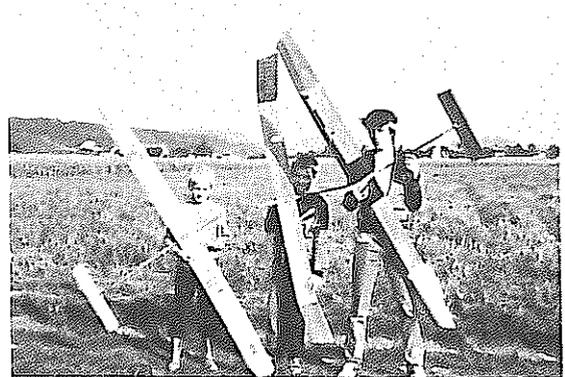
die Taktik des Katapultstarts ausschlaggebend. Überraschungssieger wurde Vaclav Horcicka, der mit 3 Vollen und guten Nebenzeiten den Wanderpokal für ein Jahr mit nach Hause nehmen konnte. Bemerkenswert war, daß die 3 Erstplatzierten nur jeweils 3 MAX aufzuweisen hatten und die Wetterbedingungen eher einem "sun-rise"-Wettbewerb nahekam.

Erfreulich war, daß wieder einmal eine eigene Jugendklasse geflogen werden konnte. Mit 6 Teilnehmern (davon 4 aus Finkenstein) war der Wettbewerb recht gut besucht, wenn man die Schwierigkeiten kennt, echten Freiflughnachwuchs zu Wettbewerben zu bringen. Die erflogenen Zeiten waren teilweise recht gut, nur fehlt den Jugendlichen noch die Erfahrung, die ein alter Freiflughase hat. Während die Jungs flink wie die Wiesel sind, wenn es um nichts geht, laufen sie beim Wettbewerb wie lahme Enten herum. Obwohl die Modelle gut eingeflogen sind, bereitet es den Jugendlichen doch noch Schwierigkeiten - besonders bei Windstille - das Modell hochzubekommen und vielleicht mit Überfahrt auszuklinken. Aber solange die Väter mit Begeisterung dabei sind, werden die Söhne noch mitgezogen.

Bei der Siegerehrung am Platz wurden wieder schöne Pokale und Urkunden den Siegern überreicht.



1. Horcicka, Mitte, 2. Pold, links, 3. Laufenthaler



Die Jugend v.l. 2. Horcicka, 1. Nitsche, 3. Paar.

Die Ergebnisse in der Klasse F1A : 17. Starter wurden gewertet.

1. Horcicka Vaclav	MFC Wr.Neustadt	145	165	101	180	136	180	180	1087	Sekunden
2. Pold Helmut	SFC Fürstenfeld	180	180	118	146	084	180	166	1054	"
3. Laufenthaler Johann	ESV St.Pölten	180	134	180	180	144	073	126	1017	"

Ergebnisse in der Jugendklasse : am Start waren 6 Jugendliche

1. Nitsche Heinz	LSV Salzburg	136	116	129	180	107			668	Sekunden
2. Horcicka Anton	MFC Wr.Neustadt	125	102	129	173	116			645	"
3. Paar Hubert	MFC Finkenstein	095	096	097	180	090			558	"
4. Pächer Thomas	detto	033	106	061	180	076			456	"
5. Wilding Ingomar	detto	000	113	120	085	087			405	"
6. Dolezal Walter	detto	055	062	093	053	061			324	"

Dolezal

FÜRSTENFELD - POKALFLIEGEN 1983

von Erich Hohenbalken

Am 22. Oktober 1983 wurde die Klasse F1B ausgetragen. 6 Modellflieger aus Wien, Niederösterreich und der Steiermark stellten sich den Zeitnehmern. Bei ungewohnt starkem Nordwind begann der Wettbewerb pünktlich um 11,00 Uhr.

Da die Modelle am Stadtrand landeten, wurden große Anforderungen bei der Modellsuche an die Teilnehmer gestellt. WM-Teilnehmer Chmelik flog als einziger alle 7 Durchgänge und stand somit als Sieger fest.

Die Ergebnisse in der Klasse F1B :

1. Chmelik Herbert	ÖMV Kagran	135	155	080	057	105	160	090	782	Sekunden
2. Herbsthofer Helfried	SFC Fürstenfeld	158	087	061	121	155	005	000	592	"
3. Wutzl Franz	ESV St.Pölten	023	138	057	160	103	047	000	528	"

Am nächsten Tag, Sonntag d 23.Oktober, wurden die Klassen F1A und F1A/J ausgetragen. 26 Modellflieger, davon 3 Jugendliche und 4 Jugoslawen fanden sich am Flugplatz Fürstenfeld ein.

Bei sehr kaltem, aber schönem Wetter, begann der 1. Durchgang um 9,00 Uhr. Der 6. und 7. Durchgang wurde bei leichtem Südwind geflogen, dadurch landeten einige Modelle im Wald. Bis auf zwei Modelle konnten alle Modelle gefunden und geborgen werden.

Als Sieger ging diesmal der uns allen bekannte Wilhelm Kamp aus Schärding hervor, gefolgt von dem in dieser Saison sehr beständig fliegenden Kahlhofer vom MFG Oberes Murtal und Werner Kraus vom ÖMV Kagran. Unsere Gäste aus Pettau flogen hervorragend, ein Teilnehmer schaffte sogar 1260 Punkte.

Rudolf Kahlhofer konnte gleichzeitig die Süd-Ost-Cupwertung 1983 für sich entscheiden. Platz 2 errang Helmut Pold aus Fürstenfeld und Platz 3 ging an Ernst Heibt, ebenfalls Ob. Murtal.

Der Wettbewerb wurde zur Zufriedenheit aller Teilnehmer ausgetragen und wir hoffen, daß sich im nächsten Jahr wieder so viele Modellflieger am Wettbewerb beteiligen werden.

Ergebnisse in der Klasse F1A :

1. Kampf Wilhelm	SFU Schärding	168	180	180	180	180	180	180	1248	Sekunden
2. Kahlhofer Rudolf	MFG Ob.Murtal	180	166	180	180	180	180	180	1246	"
3. Kraus Werner	ÖMV Kagran	158	176	180	180	180	180	180	1234	"

F1A - Gäste :

1. Furjan Ivan	AK Ptuy	180	180	180	180	180	180	180	1260	Sekunden
2. Praprotnik Matj.	detto	180	121	180	180	180	089	093	1023	"
3. Zaga Itztok	detto	127	111	180	180	060	180	180	1018	"

Ergebnisse in der Jugendklasse F1A/J :

1. Nitsche Heinz	LSV Salzburg	180 058 129 180 070	616 Sekunden
2. Dolezal Walter	MFG Finkenstein	000 090 180 049 180	499 "
3. Mang Reinhard	ÖMV Kagran	066 000 103 065 082	316 "

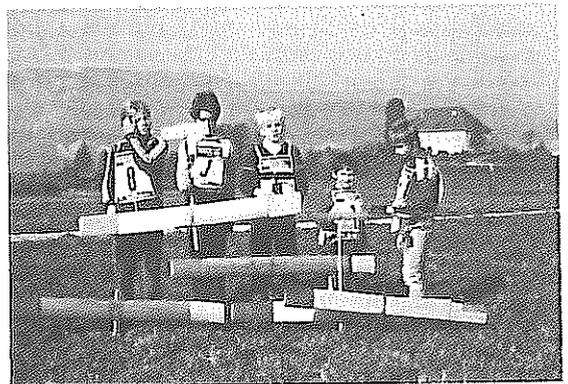
JUGENDPOKAL FÜR KLEINSEGLER

Das JUGENDPOKALFLIEGEN DER KLEINSEGLER wurde am Nationalfeiertag, am 26.10.83 am Freifluggelände in Finkenstein ausgetragen. Bei idealem Freiflugwetter stellten sich 15 Jugendliche den Zeitnehmern. Bei leichten Winden (für manche Buben zu schwach) konnten teilweise recht kräftige Ablösungen beobachtet werden. Kogelnig Gerhard vom ÖMV Radenthein, welcher schon seit Jahren immer in den vorderen Rängen zu finden war, konnte sich mit Routine und einem sauber eingeflogenen Junior voll durchsetzen und den Sieg für sich entscheiden. Am 2. Platz konnte sich Albin Tilli jun. (Finkenstein) behaupten, welcher durch einen gehörigen Absauffer den möglichen Sieg vergeben hatte. Den 3. Rang belegte Albert Zima vom ÖMV Feistritz, ein neues junges Gesicht in der Freiflugszene. Die Finkensteiner Knirpse landeten diesmal im abgeschlagenen Feld, nachdem 2 Modelle durch den ungebrochenen Spieltrieb am Boden zerstört wurden.

Bei der Siegerehrung konnte Obmann Dolezal den Kindern Pokale, Urkunden und wertvolle Sachpreise überreichen. An dieser Stelle sei den einzelnen Firmen nochmals gedankt, daß sie durch Sachspenden dem Modellsport so wohlwollend gegenüberstehen und die oft nicht leichte Jugendarbeit tatkräftig unterstützen.



Die Sieger v.l.: 3. Albert Zima, 1. Gerd Kogelnig, 2. Albin Tilli.



Die Finkensteiner Jugendlichen beim Wettbewerb

Modellsport MOTOREN
FERNSTEUERUNGEN
MODELLE
webra

FREIFLUG-SYLVESTERPOKALFLIEGEN IN SALZBURG

Bericht von Verena Greimel

Am 31. Dezember 1983 wurde das 8. SIL-VESTERPOKALFLIEGEN in Nußdorf am Haunsberg durchgeführt. Diese Veranstaltung, bei der die Freude am Fliegen im Vordergrund stand, wurde vom ASVÖ-Salzburg zusammen mit dem LSV-Salzburg ausgeschrieben.

Trotz des schlechten Wetters am Morgen (es regnete zeitweise in Strömen) fanden sich 27 (!!!) unermüdete Teilnehmer am Wettbewerbsort ein, wo sie vom Wettbewerbsleiter, Ing. Ernst Reitterer, herzlich begrüßt wurden. Dank der starken Beteiligung konnte neben der Einzelwertung auch für eine Mannschaftswertung (6 Mannschaften) sowie für eine Vater-Sohn-beziehungsweise Vater-Tochter-Wertung (8 Paare) genannt werden.

Die Ergebnisse

Einzelwertung :

1. Dipl.Ing. Klaus Salzer	MFC-Wr.Neustadt	A	180	156	148	180	180	180	180	1204
2. Harald Meusburger	LSV-Salzburg	A	068	155	156	179	180	180	177	1095
3. Dipl.Ing.Heinz Nitsche	MFC-Salzburg	A	180	170	155	140	160	118	169	1092
4. Alfred Redinger	SV-Wacker Burgh.	D	095	168	161	180	180	117	180	1081
Josef Redinger	SV-Wacker Burgh.	D	155	180	151	149	180	157	109	1081

25 Wettbewerber wurden gewertet.

F1A - Vater & Sohn bzw. Vater & Tochter - Wertung

1. Josef & Alfred Redinger	D	2.162	Punkte	
2. Willi & Christine Steiner	D	2.057	"	
3. Fritz & Reinhard Mang	A	2.001	"	8 Paare wurden gewertet.

F1A - Mannschaftswertung :

1. LV - Salzburg	(Meusburger, Nitsche, Berger)	3.254	Punkte
2. Bayern I	(Redinger, Redinger, Steiner)	3.207	"
3. LV - Niederösterreich	(Salzer, Wutzl jun., Göd)	3.126	"

Insgesamt wurden 6 Mannschaften gewertet.

Pünktlich zu Wettbewerbsbeginn hörte der Regen auf, sodaß wie vorgesehen um 11,00 Uhr begonnen werden konnte.

Nach dem 2.Durchgang wurde jeder Teilnehmer mit Glühwein und Grillwürsteln gestärkt, die vom LSV gespendet und vom "Grillmeister" Ing.Andreas Steindl und seinem kleinen Helfer hervorragend zubereitet waren.

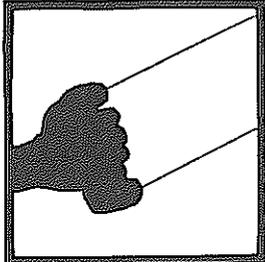
Dank des vorbildlichen Einsatzes der Zeitnehmer konnte der Wettbewerb noch vor Einbruch der Dunkelheit um 15,30 Uhr beendet werden.

Die Siegerehrung wurde von Ing.Ernst Reitterer vorgenommen, der sich freute, daß er den Siegern der Mannschaftswertung Dr.Igo Etrich-Medaillen überreichen konnte, die vom LSL Niederwimmer gespendet waren. Die weiteren Pokale stammten vom ASVÖ.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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



fesselflug

von Franz Cerny, Wien

Kommt der FESSELFLUG wieder ?

Freiflug kann aus Mangel von Flugplätzen nur noch sehr schwer betrieben werden. Auch beim RC-Flug gibt es schon geländemäßig oft große Schwierigkeiten. Als Alternative bietet sich daher wieder der gute alte Fesselflug an. In Italien zum Beispiel wird der Fesselflug im Werksunterricht an den Schulen betrieben, weil er - und nicht nur dort - doch einige Vorteile bietet. Sein Nachteil, die Lärmentwicklung, müßte sich sicherlich durch geeignete Schalldämpfer beseitigen beziehungsweise einschränken lassen.

Und was spricht für den Fesselflug ? Flugplatz kann (Beispiel Italien) jeder Schulhof sein. Auch jeder Sportplatz ist geeignet. Die finanzielle Belastung ist, zumindest für die Anfangszeit, auch nicht besonders groß (Motor, Luftschraube, Tank, Leinen, Flugmodell und Steuergriff). Man erlernt beim Fesselflug die Beherrschung des Motors und braucht, beziehungsweise übt sein Reaktionsvermögen, denn die Steuerung erfolgt ohne Verzögerung auf direktem Weg. (Auch wenn manche Leute die Nase über die "Jo-Jo-Flieger oder auch "Lassogeier" erhaben rümpfen, sollte das nicht stören, denn diese Kritiker sollen erst einmal einige Runden mit einem Modell selber drehen, ohne daß das Modell abstürzt).

Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist vielleicht, daß in den 50er Jahren Erich Jedelsky einen sogenannten Fesselflug-Gruppentrainer schuf, bei dem jeder seine Zelle baute (waagrecht Flachrumpf und die darauf mit Gummiringen befestigte Fläche) auf der das im Gruppenbesitz befindliche Aggregat, bestehend aus Motor, Tank und Fahrwerk ebenfalls mit Gummiringen montiert wurde. Bei einer Bruchlandung flogen die Teile auseinander und erlitten kaum einen Schaden. Gegen Ende der 50er Jahre wurde unter Leitung von Edwin Krill im Rahmen eines Fesselflugkurses in Weiz ein hervorragender Trainer konstruiert, das "Weizerl". Das Modell war in "Standard-Bauweise" erstellt und voll kunstflugtauglich. Der Materialaufwand war sehr gering, und das mit einem symmetrischen Profil ausgestattete Weizerl konnte nach kurzer Bauzeit und kurzer Einweisung zum Fliegenlernen verwendet und im Kunstflug beherrscht werden. Bei Verwendung von Dieselmotoren, die heute kaum noch auf dem Markt sind fallen oder fielen aufwendige Lackierungen, Glühkerzen und Stabbatterien weg. Der Betrieb des Modells war dementsprechend wenig aufwendig. Zum Fliegen ging man mit dem Flugmodell, den Leinen samt Griff und einem Spritflascherl.

Im vergangenen Jahr fanden in Oberösterreich zwei Fesselflugveranstaltungen statt. Leider können wir außer den Ergebnissen keinen Bericht bieten, da sich offenbar niemand findet, einen solchen zu schreiben.

OBERÖSTERREICHISCHE FESSELFLUG-LANDESMEISTERSCHAFTEN im KUNSTFLUG

1. und OÖ-Landesmeister

Weimann Erhard	SMBC Eferding	2502	2654	2807	5461 Punkte
2. Trogbacher Rudolf	UMFC Neuhofen	2092	1998	2287	4379 "
3. Ecker Franz	BMFC Mühlparzer	1559	1742	1706	3448 "

Gästeklasse :

1. Wenczel Franz	MBC Enzesfeld	2812	2790	2881	5693 Punkte
2. Messinger Awi	ÖMV Schulgem.	2550	2645	2808	5447 "
3. Kramer Bernhard	detto	0368	0706	0763	1469 "

4. FESSELFLUGTAG in Perg, 15./16. Oktober 1983

Der 4. FESSELFLUGTAG in Oberösterreich wurde in allen Fesselflugklassen ausgetragen : F2A - Speed, F2B - Kunstflug, F2C - Mannschaftsrennen und F2D - Combat. Leider können wir auch hier nur die Ergebnisse melden, einen Situations- bzw. Werbebericht haben wir nicht erhalten.

Klasse F2A - Speed : 13 Wettbewerber waren gemeldet, 11 tatsächlich gewertet.

1. Rachwal Andrzej	Polen	274,8	276,9 km/h
2. Marksteiner Franz	MBG Brandenburg		276,9 km/h
3. Forstner Roland	MFJ München		194,9 km/h

Klasse F2B - Kunstflug : 19 Wettbewerber gemeldet, 15 angetreten.

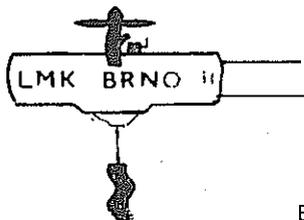
1. Maikis Claus	Stuttgart	BRD	2318	3243	3060	6303 Punkte
2. Wenzel Franz	MBC Enzesfeld	A	2884	3158	3057	6215 "
3. Weinmann Erhard	SMBC Eferding	A	2694	2861	2781	5642 "

Klasse F2C - Mannschaftsrennen : 8 Mannschaften gemeldet, 7 angetreten.

1. Fischer - Straniak	MFC Salzburg	3,39	3,41	7,42	Finalzeit
2. Nitsche-- Kühnegger	detto	3,40	5,54	7,44	"
3. Marksteiner-Tschenet	MBG Brandenb.	95 R	4,04	94 R	

Klasse F2 D - Combat : 23 Nennungen, 20 Starter.

1. Dübell Johann	MFJ München	4 Siege
Karger Jiri	detto	4 Siege
3. Reichle Albrecht	Stuttgart	4 Siege



INTERNATIONALER F2D - Wettbewerb

20./21. August 1983 in Brunn

Ein interessanter Combat - Wettbewerb fand in Brunn statt. Aus Österreich kam 1 Teilnehmer, der sich aber gut schlug.

Die Ergebnisse : 22 Starter

1. Saadi Emanuel	Frankreich
2. Dübell Johan	BRD
3. Diesler Michael	BRD
10. Königshofer Rudolf	A

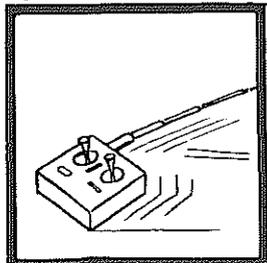
Aus der offiziellen Ergebnisliste können wir keine näheren Angaben entnehmen.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPROFUNGEN

KENNST DU SIE SCHON ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

A
B
C



radio control

Dr. Thomas Loebenstein

Bockfließ-time 83

Am 10./11. September 1983 war wieder Bockfließ-time. WANDERPOKAL RC/MS, RC 4.

Der Platz ist, wie bekannt, gut - bis auf die für den Autor dieses Berichtes verhängnisvolle Mülldeponie. Das Wetter am Samstag war herrlich. 23 gemeldete Starter, von denen 20 tatsächlich flogen in MS, 21 gemeldete Piloten in RC IV, von denen tatsächlich 15 kamen.

Der Wettbewerb in MS war völlig ereignislos, einmal abgesehen von den schmerzhaften Drehzahlen der verwendeten Motoren - ich glaube, daß sich diese Klasse entweder irgendwann einmal aus Umweltgründen selbst erledigen wird oder von Grund auf reformiert werden muß.

Wie im Jahr zuvor hieß der Sieger Franz Wenzel - ein alter Hase, der auch im Fesselflug-Kunstflug recht erfolgreich ist. Durch die wirklich gute Disziplin der Flieger war der Bewerb sehr schnell abgewickelt, selbst einige Störenfriede unter den Zuschauern (es gibt offensichtlich Hubschrauberflieger die tatsächlich glauben, sie gehören wegen der hohen Kosten ihres Hobbies einer gehobenen Klasse an) konnten den Durchgang nur kurz unterbrechen.

Wie anders war der Sonntag ! Wind, Kälte, Regen. Nur die härtesten Flieger hielten durch. Nach mehreren Unterbrechungen lief das Ganze dann auf ein Match zwischen den 5 Führenden um Tagessieg und Wanderpokal hinaus. Einen gab's allerdings, der soll einfach hervorgehoben werden - der Drittplazierte Gotthard Rieger, allen als Moderator in Ö3 bekannt. Selten sah man auf einem Wettbewerb einen, der sich so freute, bei der Siegerehrung schaute er drein wie ein Kind unter dem Christbaum. Das war neben der ausgezeichneten Küche das einzige Wärmende an diesem Tag.

ACHTUNG HUBSCHRAUBERFREUNDE !!!
Vom 31.5. - 3.6.84 findet in Bockfließ unser 3. Hubschrauberlehrgang statt. Da begrenzte Teilnehmerzahl, bitte rechtzeitig anmelden !!!



Ö3 Moderator Gotthard Rieger und selbst Teilnehmer rechts und WL Dr. Loebenstein bei der Siegerehrung



Die Sieger in der Klasse RC IV v.l.: 3. Gotthard Rieger, 1. Karl Leeb, 2. Josef Stoiber.

Die offiziellen Ergebnisse :

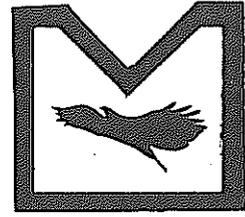
Klasse RC/MS:

1. Wenzel Franz	MBC Enzesfeld	2200 2376 1528 4576
2. Kellner Dieter	SFC Fürstenfeld	2233 2326 1388 4520
3. Stoiber Josef	HSV Burg Kreuzenstein	2256 1283 2264 4520

Klasse RC IV:

1. Leeb Karl	BSV Voith	2007
2. Stoiber Josef	HSV Burg Kr.	1822
3. Rieger Gotth.	BSV Voith	1633





**6. NATIONALER
RC IV MODELLFLUGBEWERB
am 1.10.83 in Schärding/Ranseredt**

Bericht von Alois Rauchenwald



Hat am Freitag - dem Vortag - noch die Sonne gelacht, war diese am Samstag nicht mehr zu sehen. Kühl, wechselhafter Wind und einige Regentropfen konnten aber die Piloten nicht entmutigen.

13 Teilnehmer waren am Start. Karl Späth führte im 1. Durchgang mit 106, im 2. Durchgang nur mehr mit 7 Punkten Vorsprung vor Rainer Koppler, Ikarus Enns und mußte mit dem 3. Durchgang mit einer Gesamtnote von 1850 gegenüber Koppler mit 1891 Punkten den Sieg an diesen abgeben. Dies wurde dann bei der Siegerehrung mit herzlichem Dank an die korrekte Bewertung durch die Punktrichter hervorgehoben. Dritter wurde der alte Kämpfer Rudolf Freynhofer, Ikarus Enns.

Der Wettbewerb wurde von Gottfried Benischke, BRD, mit Umsicht geleitet, der auch die Siegerehrung durchführte.

Wie immer - anders kann es nicht sein - wurde mit dem Sieger und auch den anderen tüchtig gefeiert. Es gab wieder wertvolle Preise und schöne Pokale.

Erstmals konnten wir die Auswertung mit Computer durchführen. Die Anlage wurde von unserem Peter Kreindl zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse :

- | | | |
|----------------------------------|-------------|------------|
| 1. und Gewinner des Wanderpokals | | |
| Koppler Rainer | Ikarus Enns | 1891 Pkte. |
| 2. Späth Karl | SFU Schärd. | 1850 " |
| 3. Freynhofer Rudolf | Ikarus Enns | 1829 " |

Fotos von oben nach unten :

Im Rechenzentrum wurde erstmals mit einem Bildschirm gearbeitet. Sitzend WL Benischke und Peter Kreindl.

Gewinner des Wanderpokals, Koppler Rainer, Mitte, links Alois Rauchenwald und rechts WL Benischke.

Karl Späth, rechts, belegte den 2. Platz.

Old man Rudolf Freynhofer belegte den 3. Rang.





TIROLER LANDESMEISTERSCHAFT in RC IV auf dem Dolomiten-Modellflugplatz LIENZ

Pokalsieger Helmut Kofler vom MFC Wörgl
Tagesbester der Kärntner Fritz Taxer, ÖMV Paternion

Tiroler Landesmeister Helmut Kofler, MFC-Wörgl

Der Modellfliegerclub ÖMV-Lienz war vom ÖAeC-Landesverband mit der Durchführung der Tiroler Landesmeisterschaft in der Seglerklasse RC IV beauftragt. Im 8. Tiroler-Pokalfliegen war dies der letzte von 5 Bewerbungen.

Es sollte dies eine Tiroler Meisterschaft mit Kärntner und weiterer Beteiligung werden. Schaut man sich die Liste der Teilnehmer jedoch an, so sieht es eher umgekehrt aus. Denn am Start waren nur 6 Nordtiroler und 13 Kärntner. Aus Osttirol gab es leider keine Teilnehmer. Zum einen fehlten die entsprechenden Modelle und zum anderen waren die Lienzer mit der Organisation der Veranstaltung beschäftigt.

Es wurde das RC IV-Programm laut MSO geflogen. Es waren durchwegs Großsegler mit einer Durchschnittsspannweite von 4 Metern am Start, und ihre Ausgangshöhe erreichten sie hauptsächlich durch F-Schlepp, einige auch im Huckepack-Schlepp.

In altbewährter Manier führte der Wettbewerbsleiter Carl Semrad vom ÖMV Lienz zusammen mit einer 5-köpfigen Jury (es sind hier wohl die Punkterichter gemeint, Red.) und unter Mitaufsicht von ONF-Delegierten Robert Grillmeier die Veranstaltung durch.

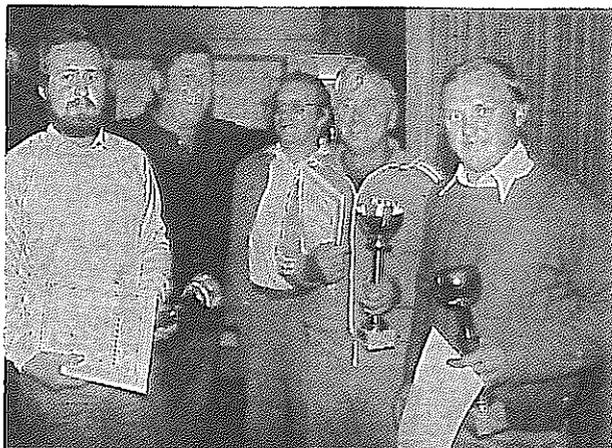
Unter den 6 Tirolern kristallisierten sich in der Gesamtwertung folgende Ergebnisse heraus: Tiroler Landesmeister wurde mit 1876 Punkten Helmut Kofler, gefolgt von Ekkehard Wieser mit 1757 Punkten auf Platz 2 und Günther Zanetti mit 1694 Punkten auf Platz 3, alle vom MFC Wörgl.

Die Startnummer 13 brachte dem Kärntner Fritz Taxer vom ÖMV-Paternion/Feistritz wohl Glück. Denn mit 2190 Punkten war er der Tagesbeste bei dieser Veranstaltung. Auf Platz 2 folgte knapp hinter ihm mit 2063 Punkten der Staatsmeister dieser Klasse und Favorit des Tages Haimo Fleischhaker vom KFC-Klagenfurt. Auch der 3. und 4. Platz wurde von Klagenfurtern belegt und zwar von Lenzhofer mit 1923 Punkten und Eduard Meschuh mit 1889 Punkten. Erst auf Platz 5 folgte der Tiroler Landesmeister Helmut

Kofler. Der Landessektionsleiter von Tirol, Josef Selg, "erkämpfte" sich den Platz 19 und einen Riesen-Brez, den er mit seinem bekannten Humorgroßzügig verteilte.

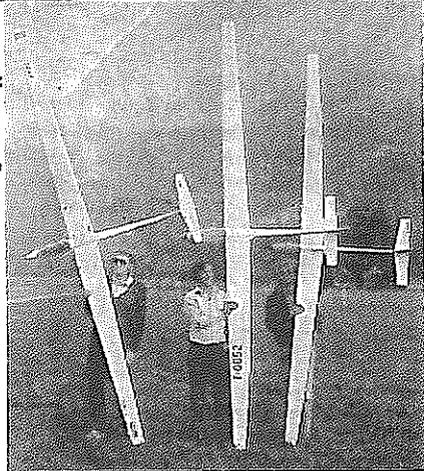
Dank der guten Organisation und der geradezu idealen Wetterbedingungen konnte die Veranstaltung zügig durchgeführt werden, und mit dem letzten Sonnenstrahl setzte das letzte Modell zur Landung an.

Aus Osttiroler Bote K.A.



Bei der Siegerehrung im Gasthof "Falken" v.l.:
3. Lenzhofer, LSL
Josef Selg, Obm.
Walter Kozubowski,
1. Fritz Taxer u.
2. Fleischhaker.-

Die ersten Drei der Tiroler LM:
v.links n.rechts:
Helmut Kofler,
Ekkehard Wieser,
Günther Zanetti
mit ihren Großmodellen.



GROSS - SEGLERFLIEGEN UM DEN SILBERGRUBEN-WANDERPOKAL in Statzendorf, NÖ

Bericht von Dir.Gerold Hörmann

Vorweg: Im Terminkalender stand irrtümlich "Silberkrug"-Großsegler. Unser Flugplatz und unser Club heißen aber "SILBERGRUBE", deshalb der in der Überschrift angeführte richtige Name !

Anberaumt war unser Großsegler-Pokalfliegen für den 11. September 1983. Dieser Termin ist sicher manchen Modellfliegern und Veranstaltern in schlechter Erinnerung: Es war jener Sonntag mit katastrophalen Schlechtwettereinbruch und Dauerregen. Also auch für uns kein Fliegen! Trotzdem war die Stimmung bei Teilnehmern, Funktionären und in Anwesenheit unseres Bundessektionleiters Edwin Krill samt Gattin ausgezeichnet. Edwin hat mir sein Kommen versprochen und - er war da !! Trotz strömendem Regen !!!

Jeder wartete, alle 5 Minuten sah jemand nach dem Wetter, immer wieder Optimismus bis wir um 13,30 Uhr endgültig absagen mußten. Wir verschoben die Austragung des Wettbewerbes um 4 Wochen auf den 9.Oktober 1983.

Viele Nennungen ! Prima ! Wetterbericht am Vortag: Trostlos ! Wettbewerbstag: 7 Uhr morgens Regen, tiefliegende Bewölkung, Sturm ! Doch ich war optimistisch. Als alter Flieger und Wetterfrosch war ich fest von einem schnellen Durchzug der Strömung überzeugt. Und tatsächlich: Gegen Mittag kam der blaue Himmel durch, der Wind ließ etwas nach. Ein schnelles Mittagessen, und kurz darauf konnte der Wettbewerb beginnen.

Der Wind blieb zwar noch recht kräftig schräg über den Platz, doch die Leistungen der großen Segler waren ausgezeichnet. Im 1. Durchgang konnte sich der Sieger von 1980 Dir.Gerold Hörmann an die Spitze setzen. Nach dem 2.Durchgang war jedoch wieder alles offen. Dadurch gab es für den 3. Durchgang ungeheure Spannung, und erst nach der letzten Landung war das Ergebnis klar. Die rasch arbeitende Auswertung

konnte kurz darauf die Reihung veröffentlichen.

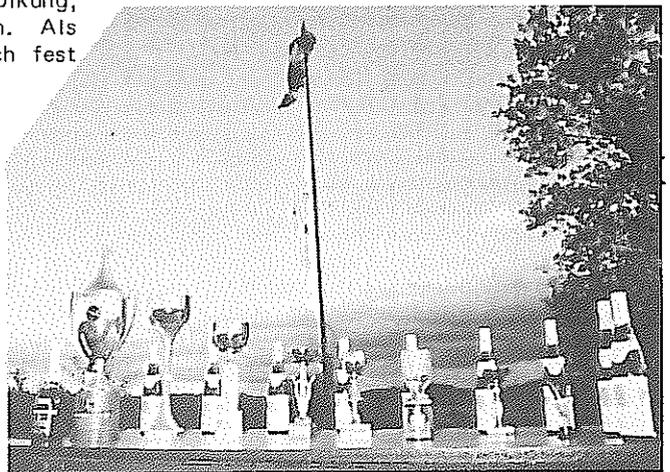
Bei der Siegerehrung erhielten die ersten sechs Teilnehmer Pokale. Und zwar :

1. Hannes Brenner	MFC Silbergrube	254 P.
2. Georg Hönig	detto	244 P.
3. Peter Aigner	detto	222 P.
4. Dir.G.Hörmann	detto	219 P.
5. Ralf Brditschka	UMFC Neuhofen	201 P.
6. Manfred Hofbauer	Silbergrube	191 P.

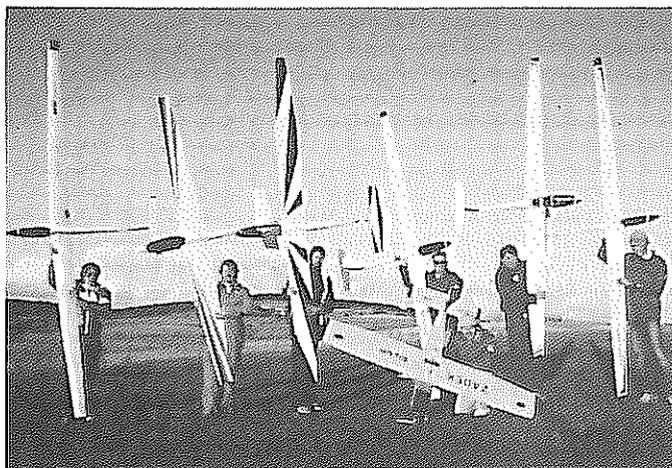
Hannes Brenner, der auch Vorjahrsieger war, hatte somit den Wanderpokal endgültig gewonnen. Der Spender des Pokals, Christian Buchgeher aus Linz, war bei der Siegerehrung persönlich anwesend und stiftete spontan einen neuen Wanderpokal für die nächsten Jahre.

Besonders erwähnenswert erscheint mir auch, daß der 2. und 3. Platz von jungen Modellfliegern, die zum ersten Mal einen Wettbewerb bestritten, errungen werden konnte.

Hier nun kurz ein Auszug aus den Wettbewerbsregeln, die von Modellfliegern des MFC Silbergrube ausgearbeitet wurden :
Zugelassen sind Großsegler mit natürlichem Aussehen und mit einer Mindest-Spannweite



Die Pokale für die ersten 6 Piloten, plus Wanderpokal (links). Außerdem erhielt jeder Teilnehmer eine Flasche besten Kremser Weines !



von 3200 mm. Das Programm ist zusammengesetzt aus Kunstflugfiguren (vertikale Figuren) und einfachen Figuren (etwa wie RC IV). Jeder Pilot kann aus einem Katalog von 12 Figuren sein Programm mit maximal 6 Figuren zusammenstellen. Dieses Programm ist dann in allen 3 Durchgängen zu fliegen.

Unser Großsegler-Fliegen um den "SILBERGRUBE - WANDERPOKAL" haben wir nun schon 3 Jahre hindurch ausgetragen. Es sollte ein Versuchs-Wettbewerb sein, deshalb versandten wir die Ausschreibungen nur an interessierte Clubs und Einzelpersonen. Für das Jahr 1984 haben wir den Bewerb als "Nationalen Wettbewerb" eingereicht, es steht jedoch noch die Genehmigung der ONF in Frage. Der geplante Termin ist der 26. Mai 1984.

Bitte, liebe Großsegler-Freunde und Interessenten, wendet Euch zwecks Zusendung einer Ausschreibung nach Erscheinen des Terminkalenders 1984 an nachfolgende Anschrift :
Dir. Gerold Hörmann, Schulstraße 6,
3500 Krems.

Der Großsegler-Wettbewerb wird auch 1984 wieder auf dem Flugplatz Stanzendorf-Kuffern (an der Bundesstraße 333 zwischen Krems und St.Pölten gelegen) durchgeführt. Wir würden uns sehr über neue Teilnehmer freuen !



Bild oben: Die Sieger v.l.n.r.: Manfred Hofbauer, Ralf Brditschka, Hannes Brenner (1. Platz), Gerold Hörmann, Peter Aigner, Georg Hönig. Davor knieend unser unermüdlicher Schlepp-Pilot Fritz Hofbauer mit dem "Big-Lift".
Bild unten: Rainer Hönig (nach einem Arbeitsunfall querschnittgelähmt) beim Training für den Großsegler-Wettbewerb.

* * * * *

OBERÖSTERREICHISCHE LANDESMEISTERSCHAFT 1983 in RC-Hang am Hochkogel bei Schlierbach

Am 2. Oktober 1983 kamen 35 Piloten um am Hochkogel um Wendemarken und Sekunden zu kämpfen. Nach der Anmeldung und Startnummernauslosung eine kurze Begrüßung durch den Wettbewerbsleiter, ein besonderer Gruß galt dem Landessektionsleiter Herrn Erwin Mühlparzer. Um 10,30 Uhr begann der 1. Durchgang. Bei einigermaßen gleichen Bedingungen wurde bis 15 Uhr geflogen, dann stand der Landesmeister fest.

Durch die gute Arbeit im Rechenzentrum war um 16 Uhr alles geschrieben (Urkunden, Ergebnislisten). Die Siegerehrung wurde vom Wettbewerbsleiter und Landessektionsleiter durchgeführt. Ein besonderer Dank an alle, die dazu beigetragen haben, daß die Landesmeisterschaft gut über die Runden gebracht werden konnte.

Die offiziellen Ergebnisse - 35 startende Teilnehmer.

nächste Seite

1. und OÖ Landesmeister 1983

Hauer Werner	MFC Linz	1000	918	1000	2000 Punkte
2. Freimuth Rudolf sen.	WM Wels	775	1000	945	1945 "
3. Huber Engelbert	detto	936	887	939	1875 "
4. Thalinger Wolfgang	Micheldorf	818	975	872	1847 "
5. Comenda Christian	Quax Linz	851	987	845	1838 "

und weitere 30 Teilnehmer.



II. FREUNDSCHAFTSFLIEGEN 1983 des Modellflugclubs WILDKOGEL-FALKEN Motor- und Segelflug - am 26.10.1983 in Bramberg

Zum zweitenmal organisierte heuer der Modellflugclub WILDKOGEL-FALKEN ein Freundschaftsfliegen mit den umliegenden Vereinen. Bei relativ guter Witterung

konnten um 10 Uhr, kurz vor Nennungs-schluß 50 Piloten gezählt werden. Dieses Fliegen wird nicht streng nach einem Wettbewerbsmodus durchgeführt, sondern der Pilot muß versuchen, so nahe als möglich mit seinem Modell auf einem vorgegebenen Punkt zu landen. Gleichzeitig wurde bei diesem Fliegen die Clubmeisterschaft gewertet.

Nach 3 Durchgängen in Motorflug führte in der Gästeklasse Anton Schieder aus Saalfelden vor Klaus Schauburger und Toni Neumaier, beide aus Kaprun.

Clubmeister im Motorflug wurde Josef Brennteiner aus Bramberg, vor Hans Deisenberger aus Zell am See und Herbert Nindl aus Neukirchen.

Im Segelflug der Gästeklasse siegte Martin Dygruber aus Abtenau vor Helmut Kösser aus Abtenau und Peter Dietrich aus Lienz.

Clubmeister im Segelflug wurde Heinz Schöppl aus Krimml, zweiter Siegfried Eberl aus Utendorf, dritter Ernst Hochstafel aus Niedersill.

Die Siegerehrung wurde um 15,30 Uhr vom Obmann des Drachenfliegerclubs WILDKOGEL-FALKEN, Josef Rainer, vorgenommen. Er stellt fest, wie beliebt das Modellfliegen für jung und alt sei. Die jüngste Teilnehmerin Claudia Fuschelberger war ganze 10 Jahre alt, der älteste Teilnehmer, Willi Wieser, 63 Jahre.



Ein Stimmungsbild vom Wettbewerb im Hintergrund unsere Clubhütte.



Regel Betrieb beim Clubfliegen in Bramberg.

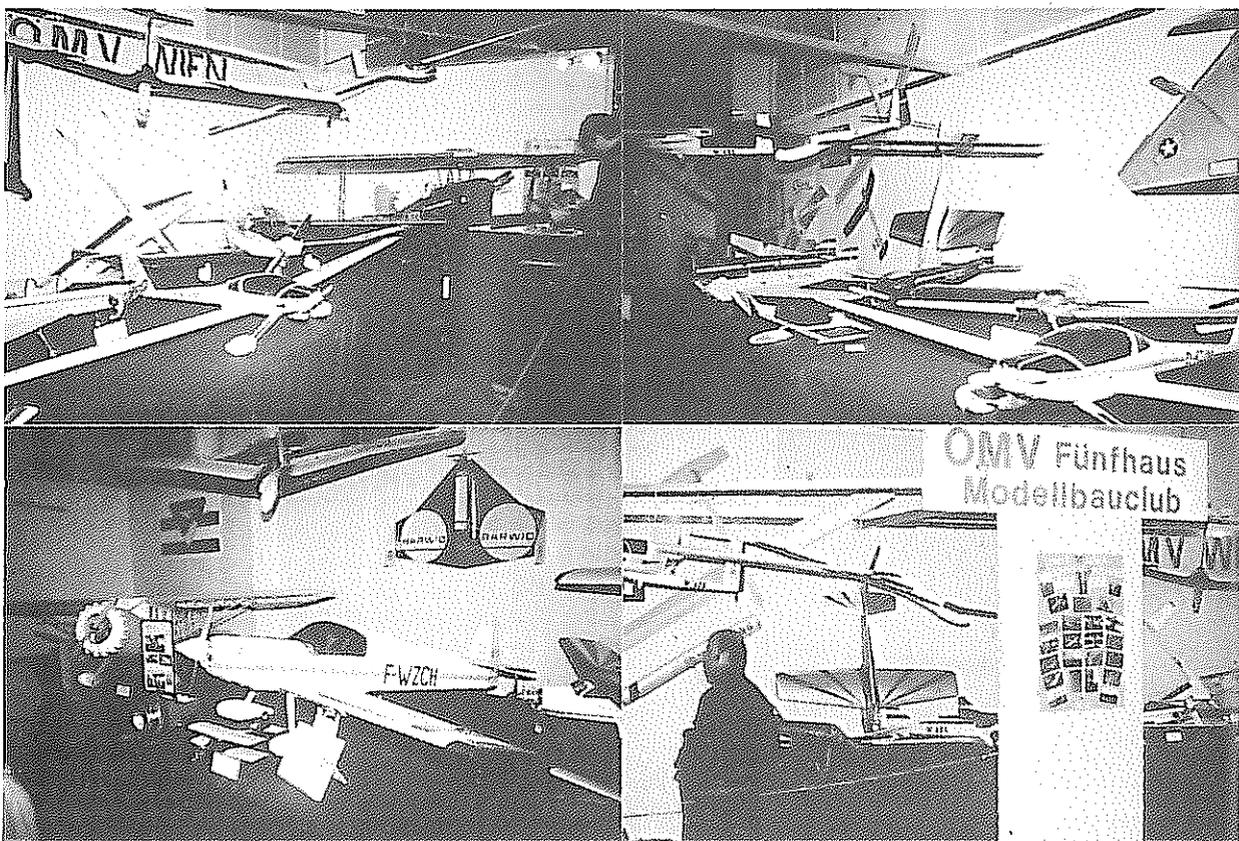
ÖMV - MODELLBAUCLUB FÜNFFHAUS WIEDER AUF DER IMA'83

Auch heuer betätigte sich unsere Modellbaugruppe auf der größten Modellbauausstellung in Wien. Da im vergangenen Jahr unser Stand überfüllt war und einige Klubkollegen ihre Modelle wieder nach Hause nehmen mußten, ersuchten wir den Veranstalter, uns einen zweiten Stand zur Verfügung zu stellen.

So konnte man auf unserem erweiterten Stand u.a. eine Cap 21 und eine Wilga, ausgerüstet mit einem Kavan 50, Minare, Deltas, Segler, Nurflügelmodelle, einen Fallschirmspringer und fünf herrlich gebaute Saalflugmodelle und vieles mehr bewundern. Daneben wurde von uns um mehr Verständnis für den "organisierten und umweltfreundlichen Modellflug", wie eine Wiener Tageszeitung schrieb, geworben. Bei 120.000 Besuchern ist uns dies sicherlich gut gelungen.

Der bekannte Modellflieger, Herr Zeiner, baute direkt in der Ausstellung das Oldtimermodell "Vicomte 1915" von Svenson. Einige Zuschauer besuchten uns sogar an mehreren Tagen, um sich vom Baufortschritt des Modells zu überzeugen. An dieser Stelle möchten wir dem Veranstalter, Dir. Prenner für sein Entgegenkommen, der Firma Gerd Kirchert für die Videoanlage und den Firmen Webra und Multiplex für ihre Videobänder danken. Zum Schluß noch eine Anregung: Vielleicht könnten sich einmal mehrere Modellbaugruppen gemeinsam an einer Informationsschau über Modellflug, ähnlich der dort gezeigten Schau des Bundesheeres, im Rahmen einer solchen Ausstellung beteiligen. Wenn man versucht, die positiven und schönen Seiten unseres Hobbys und unseres Sports den vielen Ausstellungsbesuchern näherzubringen, würde das sicher einen großen Vorteil für den gesamten Modellsport bedeuten.

Peter Birke



Graupner EXPERT-MODULSYSTEM FM 6014

Erfüllt alle Wünsche vom einfachsten Mixer bis zum programmierbaren Kunstflugprogramm



Wichtiger Hinweis
 Der Sender ist kompatibel mit allen bisher getesteten GRAUPNER FM-Empfängern incl. Servos
 Die Abbildung zeigt den Sender ausgerüstet mit Modulen

NZ 129/5

Graupner
 Modelle
 Modellmotoren
 Elektronik

Nett:
QUADRO-CLAP
 Mikrokappen-Differential-
 WMSystem
BUTTERFLY
 WMSystem
 Quadro-Flap-Bremsystem

Informieren Sie sich auch über weitere Programme im ausführlichen GRAUPNER Programmier-Handbuch + FMH/1+.
 Bei Ihrem Fachhandler gegen Schutzgebühr anfordern

Fernlenk-Set
 Best.-Nr. 4327 für das 27-MHz-Band
 Best.-Nr. 4335 für das 35-MHz-Band
 Best.-Nr. 4340 für das 40-MHz-Band

JOHANNES GRAUPNER
 D-7512 KIRCHHEIM-TECK

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 Mini Gleiter 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 Oberschulrat 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.

Offenlegung gemäß § 24 Mediengesetz:

prop ist das offizielle Organ der Sektion: Modellflug im Ö.Ae.C. Grundlage für die veröffentlichten Beiträge ist die Information und Schulung sämtlicher Mitglieder auf dem Gebiet des nationalen und internationalen Modellfluges. Eigentümer und Herausgeber sowie Verleger ist die Sektion Modellflug, nach außen vertreten durch den Bundessektionsleiter.