

PROOP

*österreichisches
modellflugmagazin*



5/6-84

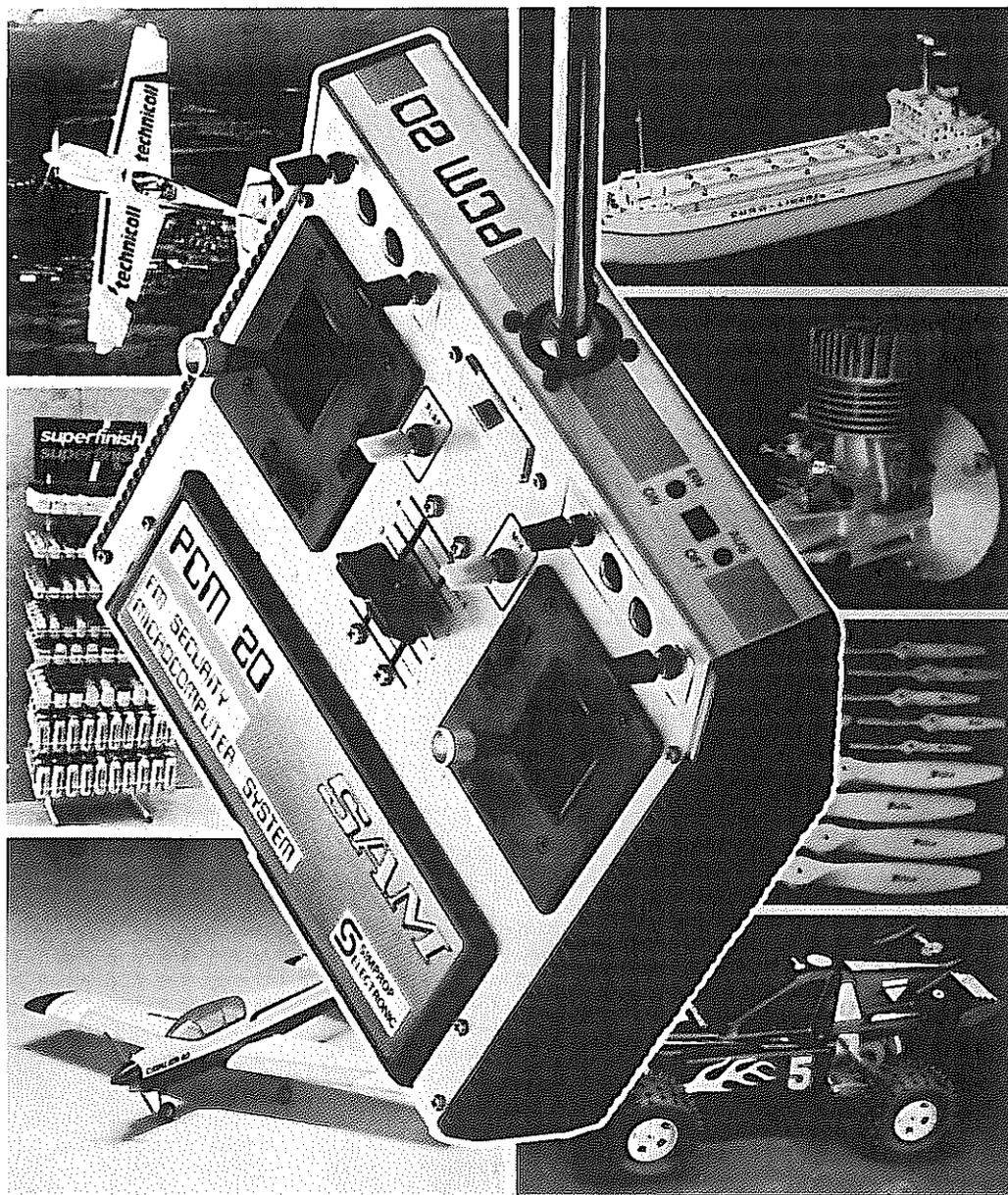


Simprop Electronic

Das internationale Modellbauprogramm

Der vierfarbige Simprop-Katalog '84 ist überall im Fachhandel erhältlich oder direkt bei SIMPROP ELECTRONIC, Postfach 14 40, 4834 Harsewinkel, gegen Voreinsendung von 9,90* DM + 3,- DM Portoanteil in Briefmarken.

* unverbindliche Preisempfehlung



PROP

österreichisches modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 5/6 - 1984

Inhalt

BSL Edwin Krill - Leitartikel	5
Es spricht Ihre Modellflugsekretärin	6
Dr. Helmut Schneider:	
Das G/scher mit den Großen	7
PR - Lehrgang Schärding	9
Leserbriefe : FR Othmar Huber antwortet	10
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger:	
Cessna 152 von Graupner	13
Heli "Superior" von Schlüter	14
GK - Standard Boss	16
Die "Whisper" - Story	17
Wilhelm Wyskocil :	
F3B-Anfängermodell f.d. Fortgeschrittenen	18
FF-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer	
Wer will ein F1B-Gummimotormodell bauen ?	19
Dr. Georg Breiner : Im Schaufenster	20
Franz Cerny : Aus aller Welt	23
prop - Flohmarkt	24
Es berichten die Fachreferenten :	
Radio control - F3E Helmut Kirsch	25
Radio control - F3C Gerhard Lustig	26
Radio control - RC III Othmar Huber	27
Das RC III-Programm zum Herausnehmen ...	28
Airfish - Wettbewerb	37
UHU - Lehrgang für den Fachhandel	40
Wettbewerbstermine - Änderung etc.	42
Staatsmeisterschaften: Freiflug	44
Fesselflug	47
Europameisterschaften F3C in Holland ...	48
Int.Fesselflug-Cup in Kraiwiesen	50
tatort	54
Diverse Nachtragsberichte	55
Dokumentation über Hang-freiflug	62
Impressum	letzte Umschlagseite

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

Lieber Leser !

In der Modellflug-Hochsaison ist es schwer, alle Beiträge und Berichte die wir bekommen in einer Nummer unterzubringen. In der Zeit von April bis September wäre es angebracht, prop monatlich erscheinen zu lassen.

Aber wer macht die Arbeit ?

Außerdem hat unsere Druckerei die letzten zwei Juli und die ersten zwei Augustwochen Betriebsferien, und daher geht das Ganze sowieso nicht.

Wer diese Nummer aufmerksam liest (es soll ja tatsächlich Leute geben, die alles lesen !) wird feststellen können, daß diesmal einige Berichts- und Bildnachträge gebracht werden.

Was solls ! Einerseits sind die Berichte und die Bilder für manche interessant, andererseits aber leidet darunter die Aktualität von prop, die durch die zweimonatige Erscheinungsweise ohnehin nicht immer gegeben ist.

Was wir unsere geschätzten freiwilligen Mitarbeiter aber trotzdem bitten möchten ist dies : Schicken Sie Berichte und Bilder gemeinsam an uns.

O.K., wir wissen, daß dieses Verlangen leicht ausgesprochen, aber nicht immer leicht zurealisieren ist, denn man kann ja wegen den paar Fotos, die für prop gerade gebraucht werden, nicht gleich einen ganzen Film verschustern. Aber es heißt andererseits auch nichts, wenn Bericht und Bilder in Raten erscheinen.

Unser Rat : Kürzere Filme verwenden und mit den Restbildern eventuell ein schönes Modellflug-Album anlegen - für die Nachkommenschaft.

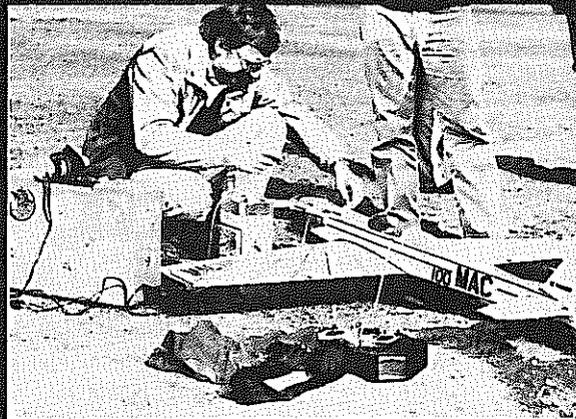
prop ist unsere gemeinsame Zeitung, und jeder kann verlangen, daß einigermaßen aktuell geschrieben wird.

Für die gelegentlichen Streicheleinheiten, die wir manchmal leider nur mündlich erhalten dankt

die Redaktion

AIRCOM

Ein echter Partner der Modellbauer



z.B. bei Übungsflügen

AIRCOM – die Meister- macher im Modellflug.

Ein altes Sprichwort sagt: „Übung macht den Meister.“ Jeder Modellbauer weiß, daß die Beschäftigung mit der Materie die Basis schafft, immer besser und genauer zu bauen oder anspruchsvollere Modelle in Angriff zu nehmen. Jedoch nicht nur der optimale Bausatz, die exakteste technische und optische Ausführung befriedigen den Modellbauer, sondern vor allem das Fliegen der selbstgebauten Flugmodelle. Selbsttraining ist in den meisten Fällen teuer und desillusionierend. Wochenlang baut man an einem Modell und in kürzester Zeit ist es Schrott. Auch bei diesem Problem erweist sich AIRCOM als echter Partner der Modellbauer.

Selbstverständlich kann auch AIRCOM das „Crash“-Risiko nicht ausschalten aber bedeutend verringern. Das spart Zeit und Geld. Egal ob Sie vom Segel- auf den Motorflug umsteigen wollen, oder versuchen wollen, in den Kampfsport einzusteigen; ob Sie Hub-schrauber fliegen oder zu Fliegen beginnen wollen — AIRCOM hilft Ihnen Ihr Ziel zu verwirklichen. Die AIRCOM-Leute beraten Sie, fliegen mit Ihnen und helfen Ihnen, wo sie können. Rufen Sie AIRCOM einfach an und verlangen Sie Herrn Caha; Tel. **0222/37 11 88** und vereinbaren Sie mit ihm einen Termin fürs Fliegen.

AIRCOM ist ein echter Partner der Modellbauer.

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 022 2 / 37 11 88

Liebe Modellflugfreunde !

Es tut sich wieder allerhand in den Lüften !
Seit Februar hat es kaum ein Wochenende gegeben, an dem ich nicht auf irgend einer Modellflugveranstaltung war. Das hat schon begonnen mit den Funktionärs- und Punkte-richterlehrgängen und setzt sich fort bei den vielen größeren und kleineren Wettbewerben, Schaufliegen und Ausstellungen.

Es gehört unglaublich viel Idealismus und Einsatz dazu, alle diese Veranstaltungen zu planen und auch abzuwickeln. Und wenn dann einmal das Wetter nicht mitspielt, ist der Jammer und oft auch der finanzielle Schaden groß.

Ich bewundere alle diese Organisatoren, die das alles nur "für Gottes Lohn" tun und denke gleichzeitig an andere Sportarten, bei denen der Rubel sowohl für die Funktionäre als auch für die Akteure rollt und bei denen nicht im Entferntesten jene Leistungen gebracht werden, die man eigentlich ob dieser "Gaben" erwarten dürfte.

Lest in diesem Heft die Seite "tatort". Es erschüttert einem, wenn man am eigenen Leib erfahren muß, mit welcher Brutalität und Kaltschnäuzigkeit mit Opfern errichtete Anlagen und angeschaffte Geräte zerstört und gestohlen werden. Was müssen das für miese Menschen sein, denen das Eigentum der Anderen nichts gilt !

Bei den vielen Wettbewerben, die ich bisher besucht habe, war es für mich erfreulich zu sehen, mit welcher Liebe und Sorgfalt die Flugmodelle behandelt werden und mit welchem Einsatz der Wettbewerb bestritten wird. Das wird aber wohl nur der verstehen und anerkennen, der selber mit dieser Materie zu tun hat.

Eines aber, und das kann ich nicht verstehen, ist die Tatsache, daß sich so mancher Wettbewerber über die primitivsten Regeln und Bestimmungen hinwegsetzt. Da wird ein Modell mit viel Aufwand und mit viel Fleiß gebaut, oft viele Stunden lang, und dann wird oft nicht einmal die vorgeschriebene Kennzeichnung - sprich FAI-Lizenznummer - am Modell angebracht. Oppositionsgeist - jetzt zeig ich's denen da ?

Nach einer Beanstandung wird dann (meist grantig und lustlos) die Lizenznummer mit einem Filzschreiber hingepinselt und verschandelt das Aussehen des Modells. Muß das wirklich sein ? Es kann doch nicht darauf ankommen, nach so vielen Arbeitsstunden noch die paar Minuten aufzuwenden, um die FAI-Lizenznummern ordentlich am Modell anzubringen. Meistens wird dadurch das allgemeine Aussehen noch verschönert.

Das hab ich nicht nur in Österreich erlebt, das gibt's auch im Ausland. Und meistens sind es die Piloten von neuen oder Extremklassen, die uns diesen Kummer machen.

Sicher, besser werden durch das Anbringen der Nummern die Modelle deswegen auch nicht fliegen, aber das Fliegen - auch das Modellfliegen verlangt ein großes Maß an Disziplin und diese beginnt schon bei Kleinigkeiten - wenn wir unseren Sport ernst nehmen wollen.



Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Eduard Knitt
Bundessektionsleiter

Euer

Es spricht Ihre Modell- flugsekretärin



Wie bereits vor längerer Zeit versprochen, wurde nun unsere erste Versuchsausgabe der Sammlung aller zur Zeit gültigen Punkterichter fertigge-

stellt. Da wir zum Teil auf die Aussagen der derzeitig tätigen Punkterichter angewiesen waren, hoffen wir, daß unser Vorhaben einigermaßen geglückt ist. Diese Broschüre ist für Veranstalter als Nachschlagwerk, um genügend Punkterichter für die Wettbewerbe zu haben, herausgegeben worden.

Um die Kosten für die Heftchen zu decken, bitten wir um Verständnis, wenn wir für ein Exemplar S 20,-- verlangen müssen.

Wir hoffen mit dieser Ausgabe eine brauchbare Unterlage für alle Veranstalter von Wettbewerben geschaffen zu haben und bitten Sie, eventuell eingeschlichene Fehler und Änderungen bekanntzugeben. Ergänzungen werden sodann im "prop" abgedruckt. Die Broschüre müßte direkt im Generalsekretariat, Sektion Modellflug, schriftlich oder telefonisch angefordert werden.

MODELLSPORTORDNUNG

Die Modellsportordnung ist von seiten des Generalsekretariats fertiggestellt. Einzelne Programme werden in den nächsten "prop" Ausgaben im Mittelblatt veröffentlicht. Die generelle Drucklegung kann jedoch erst nach Erscheinen des Internationalen Sporting Codes erfolgen.

Es grüßt Sie recht herzlich
Ihre Modellflugsekretärin

Maria MAKOSCHITZ

DAS G'SCHER MIT DEN GROSSEN

Dr. Helmut Schneider

Mit den Großen sind, um Verwechslungen vorzubeugen, die Modelle über 5 kg gemeint. Und das G'scher entsteht durch die mangelhafte Textierung des Luftfahrtgesetzes. Dort heißt es nämlich, daß das Fliegen mit Modellen über 5 kg und Geschwindigkeit über 30 kmh vom jeweiligen Landeshauptmann zu genehmigen ist. So gut, so schön.

Was aber so klar scheint, ist es nicht. Das beweisen mir viele Anrufe von Modellfliegern und die Unterschiede in den einzelnen Bundesländern.

Eines aber ist klar: Es handelt sich hiebei jedenfalls nicht um eine Art Einzelgenehmigung, wie dies vom Kraftfahrzeugrecht bekannt ist. Eine solche ist erst ab einem Fluggewicht von 20 kg erforderlich. Zuständig ist in diesem Fall auch nicht der Landeshauptmann, sondern das Amt für Zivilluftfahrt. Aber darüber will ich nicht schreiben, weil das nicht von allgemeinem Interesse ist. Vielmehr handelt es sich um eine Bewilligung an sich für das Fliegen mit irgend einem derartigen Modell.

Noch ein Wort über die zuständige Behörde: Es handelt sich hiebei nicht um den Landeshauptmann persönlich, sondern um eine Bundesbehörde auf Landesebene, deren Chef der Landeshauptmann selbst oder ein^a von ihm mit dieser Aufgabe betrauter Landesrat ist. Die Geschäfte selbst werden vom Amt der Landesregierung, und zwar von der Verkehrsabteilung geführt. Ansuchen und Anfragen sind daher an diese Abteilung zu richten.

Durch die erwähnte mangelhafte Textierung des Luftfahrtgesetzes haben sich nun in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Praktiken entwickelt.

o Auf Ansuchen eines Modellfliegers wird ohne besondere Beschränkung einfach eine solche erteilt. Es darf daher unter den im Gesetz vorgesehenen Bedingungen - das heißt, ohne jemanden zu gefährden und keine öffentlichen Interessen zu verletzen (Lärm) - überall im jeweiligen Bundesland mit irgend einem derartigen Modell fliegen. Besondere Voraussetzungen werden nicht geprüft.

o Die erbetene Bewilligung wird dem

Bewerber nur für bestimmte Flugplätze erteilt. In einem solchen Fall leitet die Behörde ein umfangreiches Bewilligungsverfahren ein. Es werden die umliegenden Gemeinden befragt und unter Umständen kostenspielige Lärmmessungen veranlasst. Obwohl dies gesetzlich nicht vorgesehen ist, können die Kosten hierfür dem Antragsteller angelastet werden. Das Verfahren könnte sogar unter Umständen dazu führen, daß der Modellflug auf dem in Rede stehenden Flugplatz überhaupt verboten wird, weil öffentliche Interessen gefährdet werden.

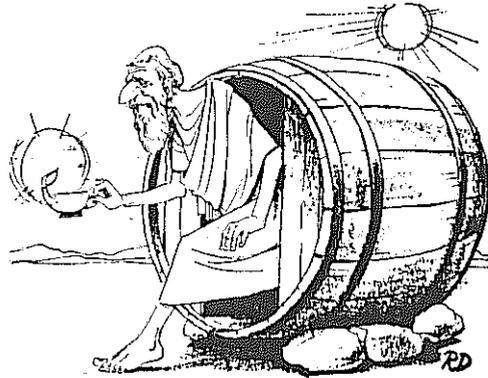
o Schließlich haben einige Bundesländer die Praxis, das Fliegen mit solchen Modellen generell auf einem bestimmten Flugplatz zu erlauben. Auch hier wird ein umfangreiches Verfahren wie im vorigen Fall durchgeführt. Hier kann dann jeder Modellflieger aus Österreich und aus dem Ausland mit einem solchen Modell fliegen. Meistens wird eine solche Bewilligung zunächst einmal befristet erteilt.

Das ist also die verworrene Situation. Dabei ist die Vorgangsweise der Behörden im zweiten und im dritten Fall eigentlich sinnwidrig, da jedem Modellflieger klar ist, daß die großen Modelle mit Motoren mit entsprechend großem Hubraum viel leiser sind als die kleineren Nervensägen. Welcher geneigte Leser daher entsprechend Zugang zu den zuständigen Beamten hat, sollte diesen Umstand entsprechend anbringen.

Dazu eine inständige Bitte :

Berufen Sie sich bei Behördenvorsprachen und Eingaben nicht auf die abweichende Praxis in anderen Bundesländern. Dies würde unweigerlich dazu führen, daß diesbezüglich Kontakte mit den betreffenden Bundesländern zu einer Vereinheitlichung führt und Vorteile, die da und dort bestehen, sicherlich verloren gehen.

Bundeslehrgänge 1984



In Ergänzung zu unseren Lehrgangsberichten in prop 3/4-84, Seiten 17ff, bringen wir heute den Bericht eines Lehrgangsteilnehmers. Entsprechende Fotos haben wir damals schon gebracht. Die nachfolgenden Bilder stammen vom Lehrgang West in Weer in Tirol. Wir hatten sie bei der letzten Ausgabe noch nicht zur Verfügung.

Der Punkterichterlehrgang Mitte in Schärding befaßte sich mit den Klassen RC III, RC IV und F3A. Wegen der großen Teilnehmerzahl übersiedelten wir kurzfristig vom Modellflugplatz in Ranseredt zum Flugplatz der Großen in Schärding.

Am Samstag wurden ca. 6 Stunden Theorie gebüffelt, was sich als gar nicht so leicht herausstellte, besonders in der FAI-Kunstflugklasse F3A. Besonders rege Diskussionen gab es über den Sinn (oder Unsinn) des Vorfliegens bei einem Wettbewerb. Aber man muß dabei immer wieder betonen, daß bei einem Punkterichterlehrgang ja keine Regeländerungen herbeigeführt werden können, sondern höchstens Anregungen. Gegen Abend, als sich schon einige Teilnehmer fast ihre Hände beim Vorführen von Kunstflugfiguren ausgerenkt hatten, kamen wir zu einem Ende. Es gab dann noch auf Einladung der Bundessektion ein sehr gutes Abendessen.

Die nächtliche Fahrt zu unseren Quartieren bereitete uns einige Schwierigkeiten (wir machten eine Irrfahrt durch die Umgebung von Schärding), aber schließlich fanden wir doch ins Nest.

Am Sonntag hieß es dann früh aufstehen und das noch bei der Umstellung auf die Sommerzeit. Heute wird es sich herausstellen, ob wir das auch so schwer Erlernete auch behalten und nicht nur auf Clubkosten uns ein Abendessen herausgeschunden haben. - Aber Spaß beiseite.

Die Kälte und der Wind gingen uns durch und durch, und bald hatten wir nur noch einen Gedanken - rein ins Clubhaus.

Nachdem ein Big Lift einen Segler hochgebracht hatte, flog dieser ein RC-IV-Programm durch, das wir gleich punkteten. Hernach wurde darüber diskutiert, was ich für sehr wichtig hielt. Nach weiteren zwei Flügen stürzte der Segler ab (Fallwind und zu niedrige Geschwindigkeit).

In der Klasse RC III wurde ebenfalls fleißig gepunktet und danach diskutiert.

Zuletzt versuchten wir uns noch am neuen F3A-Programm. Als Punkterichter muß man gleichzeitig schauen, schreiben, die nächste Figur lesen (falls man das Programm noch immer nicht auswendig kann), das Modell am Himmel suchen, bewerten und wieder schreiben - und das Ganze ohne abzusetzen und voll Konzentration!

In dieser Klasse wären einige Änderungen zu Gunsten der Punkterichter sicherlich nicht schlecht.

Um zirka 12,30 Uhr war dann der Lehrgang beendet. Im Clubhaus gab es anschließend noch ein gemeinsames Mittagessen, an dem wir aber nicht mehr teilnahmen und die Heimreise antraten.

Kurz gesagt : Ein recht viel bringender Lehrgang mit reger Beteiligung beiderseits, nur "einem" abgebrochenen Seglerrumpf und an die 40 rauchende Köpfe.

Peter Göllner
MFC Bergfalke, Hallein

Die folgenden Fotos stammen noch vom Lehrgang West in Weer in Tirol.

nächste Seite



Vorflieger war der Tiroler Josef Palfrader, hier macht er gerade sein Modell startklar.



Aufmerksam beobachten die Kursteilnehmer das neue FAI-Kunstflugprogramm in F3 A.



Größte Konzentration erfordert die Beobachtung des Flugmodells.

Nach Beendigung des Fluges werden die Wertungsergebnisse verglichen und besprochen.



In der warmen Clubhütte wird alles noch einmal durchdiskutiert.



Tirols Landessektionsleiter, Josef Selg, und Lehrgangssteller Huber im Gespräch.

Leserbriefe

RC-Fachreferent Othmar Huber antwortet auf den Leserbrief von Dr. Wolfgang Schober in prop 3/4-84

Es freut mich, daß mein Bericht über die Klasse RC/MS die Diskussion in Gang gebracht hat, und vielleicht kommt dabei sogar etwas Positives heraus.

Wenn Herr Dr. Schober in seinem Leserbrief anführt, daß er für diese Klasse "Verbes - serungsvorschläge" der Sektionsleitersitzung rechtzeitig vorgelegt hat, so sieht er die Angelegenheit etwas zu einseitig. Eine Beurteilung, ob es sich um "Verbesserungs-" oder lediglich um "Veränderungsvorschläge" handelt, ist, wie man sieht, nicht sehr leicht. Die Sektionsleitersitzung war in diesem Fall mehrheitlich nicht der Meinung, daß diese Vorschläge Verbesserungen für diese Klasse bringen werden. Von einem Verbesserungsvorschlag könnte eventuell dann gesprochen werden, wenn ein vollständiger Alternativvorschlag zum derzeitigen Programm vorgelegt würde. Herr Dr. Schober war sich jedoch selbst nicht im Klaren, wie ein solches neues Programm unter Einbeziehung der Viertaktmotoren aussehen sollte.

Es ist sicherlich nicht meine Aufgabe oder mein Bestreben, Klassen abzuschaffen oder "sterben zu lassen", dies wird in der jetzigen Form mit den derzeit zur Verfügung stehenden hochgezüchteten Zweitaktmotoren von dieser Klasse selbst erledigt. Ich glaube aber, daß es wohl auch zu meiner Aufgabe gehört, die Lärmentwicklung im Modellflug selbstkritisch zu beobachten. Die Schallmessungen sind bei den eingesetzten Resonanzrohren etc. ein Problem, denn welcher Pilot läßt den Motor schon gerne nach dem offiziellen Aufruf 30 Sekunden lang zum Zweck der Lärmmessung mit höchster Drehzahl laufen. Bei einer Messung nach dem Flug ist der fragliche Motor entweder gar nicht mehr angelaufen oder aus unerklärlichen Gründen nicht mehr auf die volle Drehzahl gekommen. Ich möchte hier nicht weiter auf die Problematik der Schallmessung eingehen, eines ist jedoch sicher, daß die Schallmessungen in allen übrigen RC-Klassen



problemlos durchgeführt werden können. Eine Mischung von Zweitakt- und Viertaktmotoren in dieser Klasse wäre meiner Ansicht nach nicht zweckmäßig. Ich vermute, daß sich auch Dr. Schober nicht ganz im Klaren war, da er einmal von einer Verlängerung der Motorlaufzeit und dann wieder von einer Verkürzung der Motorlaufzeit geschrieben hat.

Ich könnte mir jedoch grundsätzlich vorstellen, daß wir diese Klasse auf eine andere Art bzw. mit anderen Motoren weiterführen könnten. Ich stelle daher zur Diskussion, die Zulassung der Zweitaktmotoren zu streichen und nur noch Modelle mit Viertaktmotoren zuzulassen. Ob in diesem Fall eine ähnliche Entwicklung im Bezug auf Leistungssteigerung der Motoren zu erwarten ist wie bei den derzeit eingesetzten Zweitaktmotoren, bleibt abzuwarten. Nach meiner Ansicht handelt es sich dann bei dieser Klasse sicherlich nicht mehr um eine Anfängerkategorie, wie dies die Klasse RC/MS einmal war.

Den von Herrn Schober gemachten Vorschlag, ein Seglerprogramm mit 150 m Hochstartleine, Zeitflug und Ziellandung, wieder einzuführen, finde ich sehr positiv und ich würde diesen von meiner Seite aus unterstützen. Bei dieser Klasse würde es sich dann tatsächlich wieder um eine Anfänger- bzw. Nachwuchskategorie handeln.

RC-Fachreferent Othmar Huber

Beiliegend sende ich einen Vorschlag für ein geändertes RC III-Programm. Ich habe darin meine Gedanken festgehalten, weil ich vielleicht doch einen Denkanstoß geben kann. Mir liegt viel daran, wieder mehr Leute zu Wettbewerbsfliegerei zurückzubringen.

Ernst Maurer, Attnang-Puchheim

Vorschlag zur Änderung des nationalen RC III Programmes :

Da die Klasse RC III eine rein österreichische Angelegenheit ist, stellt sich die Frage, warum nach wie vor mit heulenden Zweitakt-Motoren ein Düsenjägerprogramm geflogen wird.

Es ist leider in Österreich so, daß nur mehr auf einzelnen Modellflugplätzen mit Zweitakttern geflogen bzw. intensiv trainiert werden darf. Da bietet sich die Möglichkeit geradezu an, die Klasse RC III zur leisen Viertakterklasse umzugestalten und auch den Modellfliegern, die wegen Lärmproblemen den Wettbewerben ade sagen mußten, die Wettbewerbsfliegerei wieder zu ermöglichen.

Vorstellen würde ich mir die Sache so, daß das Programm ein einfaches Wendefigurenprogramm sein sollte, das auch der Durchschnittsmodellflieger fliegen kann. Umgekehrt sollte es aber eine Weiterbildung, Richtung F3A ermöglichen.

Dies würde voraussetzen, daß Viertakt-Motoren bis max 15 cm³ zugelassen werden, die Standdrehzahl des Motors aber max. 9000 U/min (Lärm) betragen darf. Verbindlich vorzuschreiben wäre ein wirksamer Schalldämpfer.

Das Modell sollte um alle Achsen steuerbar sein. Nicht zulässig sind Sonderfunktionen wie Klappen, Spoiler, Verstellpropeller und Einziehfahrwerke (Aufwand so gering wie nur möglich).

Programm :

Start und Vorbeiflug ohne Wertung.

1. Kombierter Immelmann
2. Abschwung mit 1/2 Rolle aufwärts
3. Langsame Rolle
4. Turn
5. Looping gezogen
6. Halbe Kuban Acht
7. Liegende Acht
8. Männchen
9. Looping gedrückt
10. Gedrückter Aufschwung
11. 2 schnelle Rollen
12. Abschwung
13. Rückenflugkreis
14. Turn aus dem Rückenflug mit 1/2 Rolle abwärts

Landung im Landefeld (ohne Wertung wie bei F3 A.

Damit möchte ich diesen Vorschlag zu Diskussion stellen.

Herr Wilhelm Wyskocil aus 2371 Hinterbrühl schreibt uns :

Sehr geehrter Herr Direktor !

Ohne zu ahnen, daß ich meinen ersten Brief an Sie als Leserbrief im "prop" 3/4-1984 abgedruckt wiederfinden würde - offensichtlich auch mit Ihrer weitgehenden Zustimmung (Datierung auf jeder Seite, Flohmarkt) - möchte ich Ihnen trotzdem mitteilen, daß ich mich darüber gefreut habe.

Inzwischen werden ja die Überlegungen betreffend Urheberrechte an bereits veröffentlichten "Praktischen Tips" zu einem Ergebnis geführt haben. Mittlerweile kann ich es Ihnen leichter machen, indem ich Ihnen meine Gedanken schriftlich und ohne urheberrechtliche Ansprüche beiliegend zur Verfügung stelle, sofern Sie auch meinen, daß sie für Leser von prop von Interesse sein können.

Wilhelm Wyskocil

Wir danken Ihnen für diese Zeilen und danken für den uns überlassenen Beitrag über das F3B-Modell "VOR 250". Bezüglich des Abdruckes verschiedener Beiträge aus andern Modellbauzeitungen haben wir überall Zustimmung gefunden.

Ihre Redaktion

Sehr geehrte Redaktion !

Wenngleich mein Namen Ihnen kaum etwas sagen dürfte, so bin ich nun seit nunmehr fast 14 Jahren (geb. 1956) RC-Flieger und Durch etwas unglückliche Umstände verbüße ich z.Zt. eine 3-jährige Haftstrafe und würde diese Zeit gerne dazu nützen, um meine aerodynamischen Kenntnisse zu verbessern und hätte nun eine große Bitte an Sie:

Könnten Sie Ihren großen Leserkreis fragen, ob mir jemand kostenlos diverse Fachliteratur überlassen würde ? Benötigen würde ich Konstruktionsunterlagen und Formeln für die Berechnung der ges. Modell-Geometrie (HFK, F_H , Nabs, Svs, Cavs, r_n , cmo -). Daten verschiedener Profile z.B. Eppler - Polardiagramme, kurzum alles über die Aerodynamik von Flugmodellen.

Ich hoffe, Ihre kostbare Zeit nicht zu sehr mit meinem Schreiben in Anspruch genommen zu haben, verbleibt vielleicht im Voraus dankend und Holm und Rippenbruch wünschend

Wer kann helfen ? Adresse liegt auf. Red.

P.W.



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

Cessna 152 von Graupner

Im reichen Modellangebot der Firma GRAUPNER finden sich natürlich auch viele Nachbauten von "richtigen" Flugzeugen. Selbstverständlich ist auch eine Cessna dabei und zwar die CESSNA 152, die mit oder ohne Querruderfläche erhältlich ist. Ich habe mich jedenfalls für die Querruderversion entschieden, da man damit mit dem Modell mehr anfangen kann.

Was soll ich über die Baukastenausführung schreiben? Es wird wie immer bei Graupner, sehr viel an Qualität geboten: Ein weißer Perfekt-Rumpf mit einer super Oberfläche, wobei Fenster und Türen entsprechend geprägt sind und auch die Aussparungen für das Höhen- und Seitenleitwerk nicht fehlen. Die Motorhau-

be besteht aus ABS-Kunststoff. Alle Sperrholzteile für die Versteifung des Rumpfes, für Tankbefestigung und die Servohalterung sind gestanzt und praktisch ohne weitere Bearbeitung "einsetzbar". Die Fläche ist einteilig und die entsprechenden Ausnehmungen für Umlenkhebel, Servo (Querruder) sind bereits ausgefräst. Höhen- und Seitenleitwerk sind schon profilgerecht verschliffen und fast fertig zur Montage. Anlenkungsteile, Räder, fertig gebogenes Haupt- und Bugfahrwerk, Stellringe etc. - alles ist vorhanden! Wie immer ein besonderes Lob zum Bauplan und den Baustufenbildern, hält man sich an die einzelnen Bauschritte, sind Probleme wirklich ausgeschlossen.

Die Fertigstellung des Modells nimmt aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades wirklich nur wenige Stunden in Anspruch (ein fast familienfreundliches Modell!).

Ein paar Worte zum Finish: Graupner bietet einen eigenen Zubehörsatz für seine Cessna an, der die Radverkleidungen und Tragflächenstreben enthält. Tragfläche, Höhen- und Seitenleitwerk wurden weiß gebügelt. Der Rumpf wurde noch ein wenig in CESSNA-Scale lackiert und die dem Baukasten beigefügten Dekorbilder angebracht (eine echte Cessna-Fläche war das Ergebnis).

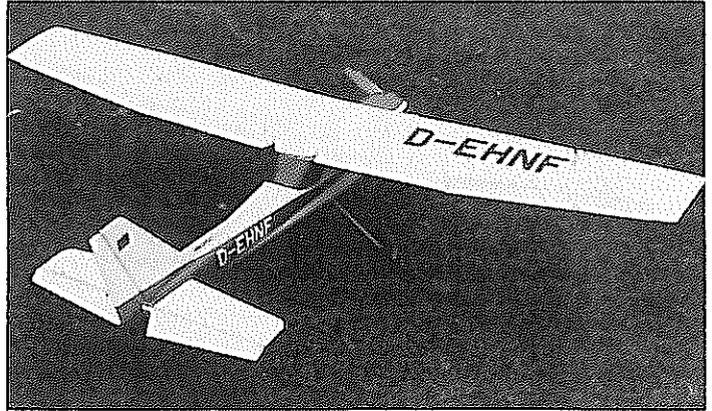
In das Modell wurde der umweltfreundliche Viertakter



Ein bildhübscher Hochdecker. Die Radverkleidungen wurden für Wiesen-Bodenstarts demontiert.

mit 6,5 cm³ von OS eingebaut und mit einer 10x6 Latte bestückt. Übrigens, es besteht auch die Möglichkeit, das Modell neben den Querrudern zusätzlich mit Klappen zu bauen (eine diesbezügliche Bauanleitung ist im Bauplan vorhanden).

Die Aufrüstung des Modells zum Flug geht sehr rasch über die Bühne, denn die Fläche wird mittels 4 Stück Nygonschrauben auf den Rumpf geschraubt. Das ist die einzige Montagearbeit auf dem Flugplatz.



Wie der Vogel fliegt? Gemütlich und sehr eigenstabil. Die Querruder wurden mit dem Seitenruder gekoppelt und man kann damit schön die "Kurven kratzen". Einfacher Kunstflug ist selbstverständlich drinnen, nur eine Cessna ist halt kein Laser, Akromaster etc.

Fassen wir zusammen: Ein prima Baukasten von ausgezeichneter Qualität und Vorfertigungsgrad. Sehr schnell zu bauen, auch aufgrund entsprechender Unterlagen. Ein unkritisch zu fliegendes Modell, welches ohne weiters als erste Querruder -

'Mal ein Blick von rückwärts.

Man beachte die echte Cessna-Fläche!

maschine geflogen werden kann. Ein Viertakter sorgt noch für den richtigen umweltfreundlichen Sound. Und? Nichts mehr, dies war eigentlich alles über die CESSNA 152!

Technische Daten:

Spannweite:	ca. 1450 mm
Gesamtflächeninhalt:	ca. 35,5 dm ²
Fluggewicht:	ca. 2400 g

Fernsteuerung:	Höhe, Seite, Quer, Motor
Motoisierung:	4 cm ³ Zweitakt, 6,5 cm ³ Viertakt.

Heli «Superior» von Schlüter



Der Hubi in seiner ganzen Pracht

Der SUPERIOR ist, wie der Name schon vermuten läßt, ein Modellhubschrauber der obersten Klasse. Er ist das Ergebnis einer konsequenten Weiterentwicklung der bewährten Serie System 80.

Vorerst ein paar Worte über den technischen Aufbau:

1. Wie bei System 80 findet sich auch hier ein stabiles Ganzmetallchassis. Durch die breite Auflage für das Kufengestell, kann der Motor von unten zwischen die Platinen eingeschoben werden, was die Wartungsarbeiten ungemein erleichtert.

2. Der Rotorkopf wurde gegenüber dem "alten" bewährten der 80er Reihe vollkommen neu entwickelt:

8 mm Stahlwelle für die Rotorblattsteuerung, zusätzliche Lagerung der Welle durch Kugellager, Ganzmetall-Blattlagerkörper, Mischhebel mit Miniaturkugellager, Stahlrotornabe mit Kugellagern für die Kardanlagerung der Stabilisierungsstange, Pitch-Mischhebel aus Aluminiumprofil.

3. Taumelscheibe einstellbar.

4. Auch beim Heckrotor gibt es etwas: Verstärkte Blattanlenkung mit jeweils zwei geschlossenen Kugellagern pro Blatt, Steuerplatte mit 2 Miniaturkugellagern, sowie eine wartungs- und spiefreie Ansteuerung.

5. Autorotationsfreilauf: Zweifach gelagert und beidseitig geschliffene und gehärtete Lagerhülse.

6. Umlenkhebel für die Nick- und Rollfunktionen verstärkt (als Zubehör auch mit Miniaturkugellager erhältlich).

7. Neuer Trommelscheiben-Mitnehmer.

8. Seitenleitwerk aus Aluminium.

9. Abgestütztes Heckrohr.

10. Variable Getriebeuntersetzung (Standard 1:9 für 10 cm³ Zweitakt).

11. Gebläsegehäuse.

12. Fertige Holzteile für den Servovorbau und neue Haupt- und Heckrotorblätter (Hauptrotor: vollsymmetrisch, 9,5 mm dick, 65 mm breit und 620 mm lang; Heckrotor: Dickeres Profil).

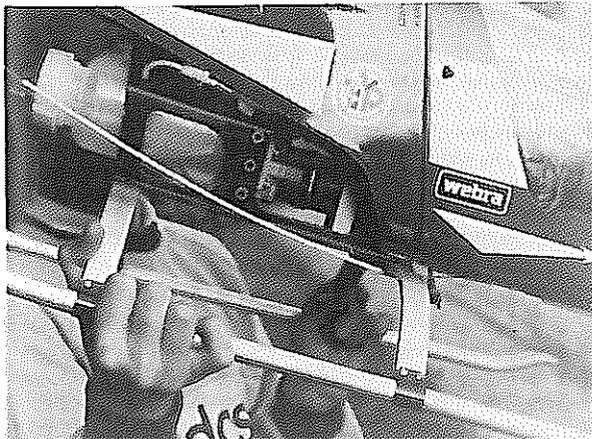
Die Lieferung des Hubschraubers erfolgt in zwei Kartons, wobei der eine alle mechanischen Teile, Holz für Servobau, Rotorblätter etc. und der andere die Großraumkabine enthält.

Der Zusammenbau bietet aufgrund der ausgezeichneten Explosionszeichnungen und der Bauanleitung kein Problem. Alle Baustufen sind in Plastikbeutel abgepackt und nummeriert, sodaß Verwechslungen und das fieberhafte Suchen nach Teilen ausgeschlossen ist.

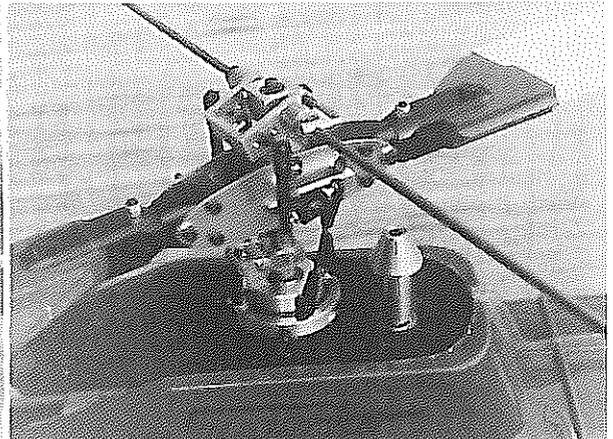
Schon nach wenigen Stunden steht daher der Heli auf der Bank. Als Antriebsquelle wurde von mir der 10 cm³ Hubschraubermotor von Webra (Speed 61 RC-Heli) gewählt, der eine ABC Garnitur und einen Spezialkühlkopf aufweist. In dem geräumigen Holzvorbau wurden 5 Servos untergebracht: Nick, Roll, Heck, Pitch und Motor. Darüber hinaus wurde noch ein Kreisel (JR - NEJ 100), ein 500 mAh und ein 1200 mAh Akku verstaut. Als einzige Änderung wurde ein breiteres Kufengestell einer "alten" Schlüterserie verwendet. Vorsicht ist die Mutter der Porzellan-äh - Hubschrauberkiste!

Den Motor ließ ich im Modell einlaufen, und bald war ich "ready für den ersten Lift". Vor dem Erstflug wurde gecheckt, eingestellt, gecheckt etc. - Sorgfalt ist hier oberstes Gebot! Nachlässigkeit kann fatale Folgen haben.

Nun, dann war es soweit. Gas rein und "Supi" hob ab und drehte gleich die Schnauze nach links. Es dauerte geraume Zeit bis alles in der Ordnung war und dann - ja dann schwebte er. Der Heli ist ungeheuer "folgsam" und reagiert auf die kleinsten Steuerbewegungen. Selbstverständlich ist der SUPERIOR uneingeschränkt kunstflugtauglich!



Gut zu erkennen der Webra Hubschraubermotor



Der Rotorkopf - ein feinmechanischer Traum

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß der Modellhubschrauber SUPERIOR von Schlüter ein qualitativ und leistungsmäßig ausgezeichnetes Fluggerät ist. Ausgestattet mit allem was gut und auch teuer ist, ist er ein Modell, welches sowohl für den Anfänger als auch für den Experten gleichermaßen geeignet ist.

Einfach super - der SUPERIOR !

Technische Daten :

Rotordurchmesser :	1400 mm
Gesamtlänge :	1400 mm
Heckrotordurchmesser :	260 mm
Gewicht :	ca. 5000 g
Motor :	10 cm ³ Webra Speed 61 RC - Heli
Fernsteuerung :	Webra 5 ⁺² mit Helimodul 5 Servos, NEJ-Kreisel v.JR

GK - Standard-Boss

Wer kennt den AIRFISH nicht !

Ein Modell mit welchem so viele von uns das Fliegen erlernten.

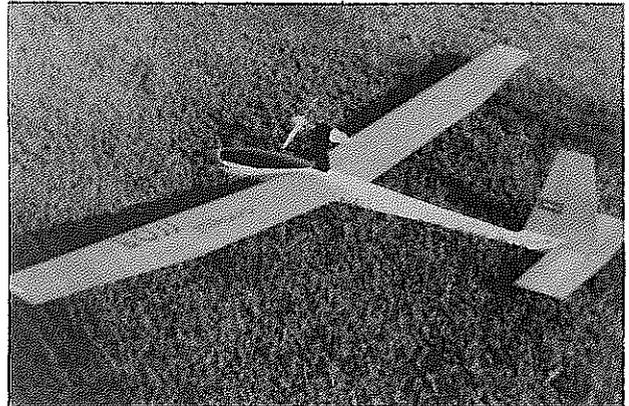
Nun, der STANDARD - BOSS kann als Weiterentwicklung des bereits legendären AIRFISH angesehen werden. Wie schaut der Vogel aus ? Siehe Foto rechts oben.

Der Rumpf besteht aus GFK und ist bereits weiß eingefärbt. Die Kabinenhaube ist ebenfalls aus GFK geformt und weiß, die Tragflächen sind in Jedelsky-Bauweise zu fertigen, das Seitenleitwerk besteht aus Balsabrettchen und das Höhenleitwerk aus einem Profiltrettchen aus Balsa.

Der Baukasten enthält numeriert alle o.a.

Bauteile und ist soweit vorgefertigt, daß der Zusammenbau des Flugmodells wirklich nur wenige Stunden in Anspruch nimmt. Besondere Sorgfalt ist bei der Verbindung des Seitenleitwerks mit dem Rumpf und dem Einkleben der Höhenleitwerksauflage zu richten. Die Bauanleitung verzichtet auf einen Bauplan, stellt aber stufenweise in Verbindung mit leicht verständlichen Skizzen den Bau des Seglers dar. Jeder Anfänger kommt damit zurecht !

Der STANDARD-BOSS wird über Seite und Höhe gesteuert und kann entweder mit Hochstart oder mit einem Motoraufsatz auf entsprechende Ausgangshöhe gebracht werden. Ich habe mich für die letztgenannte Methode entschieden: ein Webra 1,5 cm³ mit Tankaufsatz und Halteblechen wurden eingesetzt.



Der Erstflug fand bei schönem Wetter statt. Der kleine Motor "schraubte" das Testmodell schön gemächlich in die Höhe. Nachdem der Sprit verbraucht war wurde gesegelt. Wissen Sie, wie ein AIRFISH fliegt ? Ja - genauso fliegt der STANDARD-BOSS : Eigenstabil, unkritisch und so langsam, daß der Anfänger jederzeit reagieren kann und nicht die Nerven ganz wegschmelzen muß.

Wichtig ist, daß der Flächen-Verbindungsgummi schön stramm sitzt, ansonsten fangen die Flächen beim "Anspitzen" wie irr zu flattern an. Es ist auch sinnvoll, die beiden Kanten des Höhenruders, die links und rechts seitlich des Rumpfes anliegen, ein wenig mit Epoxy zu verstärken, da das Höhenleitwerk, welches mit einer Nylon-schraube auf der Höhenruderauflage fixiert ist, nicht wegscheren kann und diese Kanten leicht eingedrückt werden können.

Kurz gesagt : Der GK-STANDARD-BOSS ist eine prima Anfängermaschine mit etwas gehobenen Ansprüchen in der Konstruktion (GFK-Rumpf).

Die Flugeigenschaften sind "Airfish - like", das heißt mehr als anfängerfreundlich.

Eine ideale Beginner-Maschine !

Technische Daten :

Spannweite :	2400 mm
Gesamtlänge :	1230 mm

Die «Whisper»-Story.

GFK-Bauweise ist nicht immer GFK-Bauweise. Dieser simple Satz ist aber voll in der Praxis anwendbar, denn was oft auf dem Markt angeboten wird, kann man schlicht und einfach als fallweise sehr teure Frechheit bezeichnen.

Doch hier möchte ich etwas Positives aufzeigen und Ihnen einiges über die WHISPER flüsteren. Die Whisper ist ein österreichisches Modell, das heißt, die Entwicklung und die Fertigungsgeschichte in Österreich, bei Masopust.

Bereits im Jahre 1973 entstand dort die erste GFK-Fläche, und die Erfolge stellten sich in den folgenden Jahren ein. Es wurde aber immer weiter entwickelt und getestet, und man ruhte sich nicht auf den ersten Lorbeeren aus. Durch die Rückmeldung erfahrener Modellflieger wurden Werte aus der Praxis in weitere Planungs- und natürlich auch Baumaßnahmen einbezogen.

Schauen wir uns einmal diese WHISPER näher an. Das Modell gibt es in folgenden Arten (Profil und Einsatz bedingt) :

Whisper Speed II	Spannweite 2680 mm, Profil E 180, schneller Hangflug,
Whisper 1000	Spannweite 2680 mm, Profil E 205, Ebene, Hang,
Whisper Speed	Spannweite 1800 mm, Profil E 182, schneller Hangflug,
Whisper Turnier II	Spannweite 2300 mm, Profil E 178, Ebene, Hang.

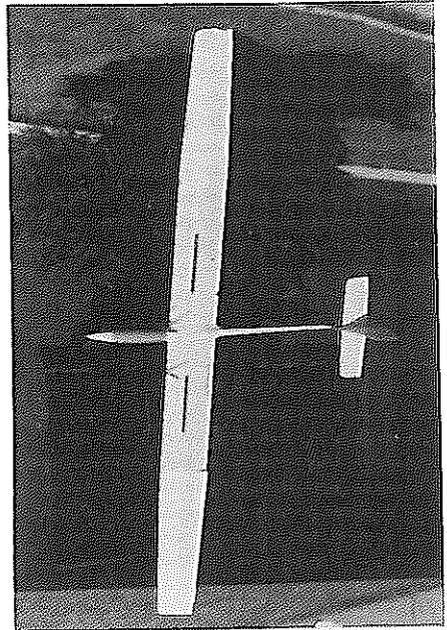
Generell zum Aufbau des Modells - ein Whisper Strip Tease :

- * Rechteck-Trapezfläche in Balsaholz-GFK-Sandwichbauweise mit Stützkern. Die Randbögen sind bereits mitgeformt !
- * Verstärkter GFK - Rumpf.
- * Kreuzleitwerk mit fester Dämpfungsfläche und Höhenleitwerk in der gleichen Bauweise wie die Fläche.
- * Spaltenfreie Torsionsanlenkung der Querruder.
- * Hervorragende Oberfläche.
- * Enorme Wendigkeit und hoher Geschwindigkeitsbereich.

Die WHISPER ist also das Modell für meinen Freund Speedy.

Nun sein Kurzbericht über die WHISPER Speed II : Das Modell wurde bei fast allen Windstärken (Hurrikan ausgenommen) geflogen und selbst bei "Flüsterwind" wurden noch sehr gute Ergebnisse erzielt, denn die Maschine soff nicht ab.

Einige kleine Speedy-Tips: Mixen Sie das Seiten- mit dem Querruder elektronisch. Unbedingt an die Schwer-



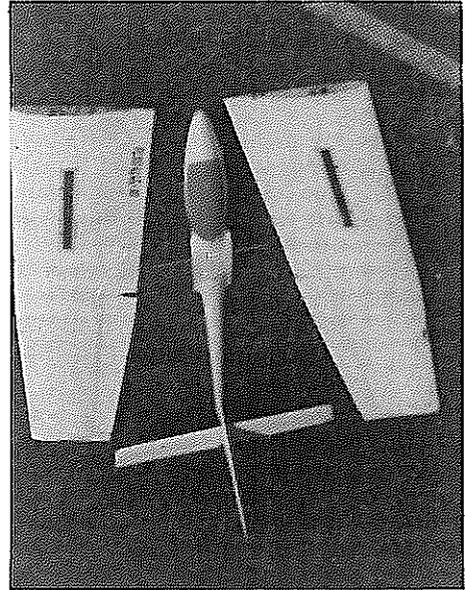
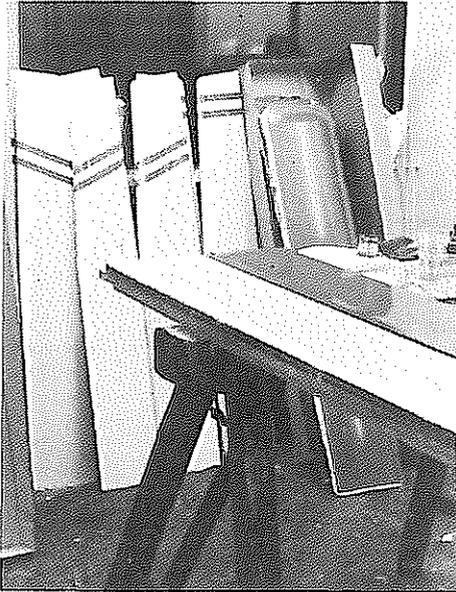
Sehr gut ist die typische Flächenform der WHISPER erkennbar

punktangaben des Herstellers halten ! Bei entsprechenden Windverhältnissen ist die zusätzliche Ballaststange zu empfehlen, die auch noch die Festigkeit der Fläche erhöht. Da die Whisper einen hervorragenden Gleitwinkel aufweist, sollen unbedingt Störklappen verwendet werden !

"Also", sprach Speedy, packte seine WHISPER und verzog sich zum Hang, da der Wind bereits wieder kräftig blies.

Zwei Fotos von der Whisper Geburtsstätte und von der demontierten Whisper finden Sie noch auf der nächsten Seite.





F3 B

ANFÄNGERMODELLE AUCH FÜR FORTGESCHRITTENE ?

am Beispiel des "VOR 250"

von Wilhelm Wyskocil, Hinterbrühl.

Da es nach meiner Schätzung schon etliche Anhänger des von Aviomodell erzeugten "VOR 250" geben dürfte (zuletzt fand ich eine Beschreibung in prop 1/2-84), wird es (nicht nur) für diese interessant sein, daß dieses Anfängermodell mit 250 cm Spannweite durchaus mit dem Können des Piloten mitwachsen kann.

A. Anfangs störte mich die ungemaine Trägheit im Kurvenflug trotz Maximalauschlag des ungewöhnlichen Pendel-Seitenruders. Eine Erhöhung desselben um etwa ein Drittel und zwar durch geradliniges Fortführen der Trapezseiten nach oben, ergibt ein wesentlich kurvenfreudigeres Fluggerät.

Bei dieser Gelegenheit lohnt es sich, das bisherige fix ins Seitenruder eingeklebte 4 mm Messingröhrchen austauschbar zu machen, da es mit seiner herausragenden Verlängerung, die als Drehachse zur Seitenruderanlenkung fungiert, ständig stark knickgefährdet ist. Daher habe ich in die Seitenruderfläche ein genau über das Messingröhrchen passendes Alurohr eingeklebt und erst

in dieses das Messingröhrchen eingeschoben. Nach seitlichem Durchbohren beider Röhrchen führt man in das Loch einen Stift (event. auch eine kleine Blechtreibschraube) ein, womit das Seitenruder bereits fixiert ist.

B. Da Schönwetterlagen mit geringem Wind eher zu den Seltenheiten zählen, widmete ich mich auch der Hangfliegerei. Zu diesem Zweck wurde das Fluggerät vom bisherigen Fluggewicht von 1.660 g auf nahezu 2.000 g gebracht, sodaß es auch noch bei Windgeschwindigkeiten von 7-8 m/s sehr ruhig in der Luft liegt. Bei gleichmäßig starkem Wind war das Fliegen wie auch das Landen nur mit Seitenruder- gefahrlos möglich. Bei böigem Wetter hatte man hingegen kaum noch Chancen, ohne Modellbeschädigungen davonzukommen.

C. Für solche Wetterlagen, aber auch um noch wendiger fliegen zu können, entschloß ich mich zum nachträglichen Einbau von Querrudern in die mit Styropor beplankten Flächen. Die ausgewählte Torsionsanlenkung ermöglichte auf einfachste Art die Beibe-

behaltung der Steckflügel ohne ständigen Eingriff in den Rumpf. Im Flugbetrieb erwiesen sich die Ruderblätter mit einer Länge von 540 mm und einer Tiefe von 40-46 mm - bei einer mittleren Flügeltiefe von 184 mm - als durchaus ausreichend und sehr wirksam. Allerdings mußte ich auch gleichzeitig die für die V-Form der Flächen verantwortliche Stahlzunge von insgesamt 12 Grad auf die Hälfte reduzieren, da sonst die Querruder weitgehend wirkungslos bleiben.

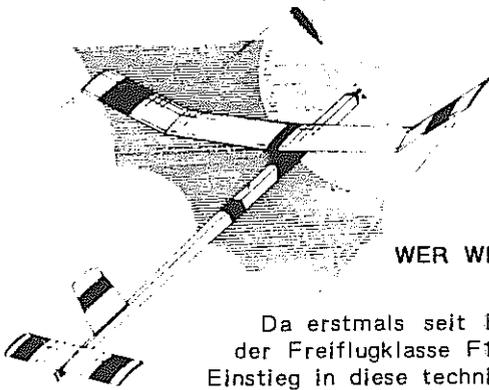
Das zusätzliche Querruderservo fand wegen genügender Rumpfbreite noch Platz neben dem Höhen- und Seitenruderservo.

Die differenzierte Querruderanlenkung erreichte ich durch eine Servodrehscheibe, auf welcher links und rechts vor der Scheibenmitte - im Winkel von je 45 Grad - die Anlenkstangen mittels Kugelgelenken befestigt wurden. Den erreichten Querruderausschlag nach unten von 11 mm (ein Drittel) beziehungsweise nach oben von 22 mm (zwei Drittel) konnte ich im Flugbetrieb mit meinem im Sender eingebauten Mischer

auf den günstigsten Ausschlag reduzieren. Auch koppelte ich auf elektronischem Weg das Seitenruder - mit dem Querruderservo zusammen. Dies erleichtert dem Piloten anfangs ganz wesentlich die Umstellphase.

Das zuletzt erreichte Fluggewicht von 2.200 Gramm kommt mir bei stärkerem Hangwind für eine ruhige Fluglage sehr entgegen. Die Schnelligkeit und Wendigkeit ist nun unvergleichlich - gemessen am ursprünglichen Flugbild. Somit läßt sich unschwer zusammenfassen, daß ein - im Grunde recht preisgünstiges - Anfängermodell durchaus in der Lage ist, dem Piloten auch längere Zeit hindurch immer Neues zu bieten. Sofern dieser bestrebt ist, sich in der Theorie wie auch im praktischen Versuch und vor allem auch in Zusammenarbeit mit Clubkollegen voranzubringen und sich auch nicht durch gelegentliche Rückschläge entmutigen zu lassen.

Wilhelm WYSKOCIL
2371 Hinterbrühl



HALLO, Freiflugfreunde!

WER WILL EIN F1B-GUMMIMOTORFLUGMODELL BAUEN ?

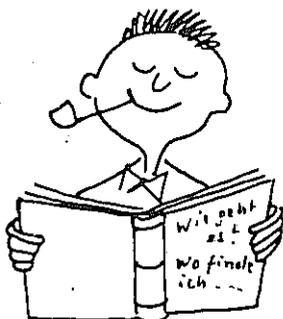
Da erstmals seit Ende 1983 ein kompletter brauchbarer Baukasten der Freiflugklasse F1 B in Schweden auf dem Markt ist, so wäre der Einstieg in diese technisch anspruchsvolle Freiflugkategorie keine wesentliche Schwierigkeit mehr, obwohl noch immer Einfühlungsvermögen und Geschicklichkeit beim Bauen notwendig sind.

Das Modell hat eine Spannweite von 1300 mm und ist in konventioneller Bauweise konstruiert und zweifellos auf Wettbewerben mit Erfolg einsetzbar. Der Rumpf bietet keine besondere bauliche Schwierigkeit, da dieser in Vierkantform ausgeführt ist. Tragflügel und Leitwerk sind in gefälliger Form, wenn auch im Rechteck, erstellt. Alle Rippen sind fertig, also auch mit den Einschnitten für die Aufnahme der Holme versehen. Der wichtigste Teil, die Luftschraube mit Mechanik wird mitgeliefert !

Der Preis für den Baukasten ist wirklich sehr niedrig und wird sich in Österreich incl.Mwst. auf etwa öS 650,- stellen.

Da es in Österreich (aber auch in anderen Ländern, Red.) in der F1B-Gummimotorklasse nur noch ein kleines "Häuflein" Unentwegter gibt, würde es im Sinne der Freiflugförderung von großer Bedeutung sein, wenn es hier einmal einen aussichtsreichen Nachwuchs geben könnte !

Kontaktadresse für die Bestellung : Freiflug Fachreferent Ing. Ernst Reitnerer
Mohrenstraße 13, 5020 SALZBURG.



Im Schaufenster

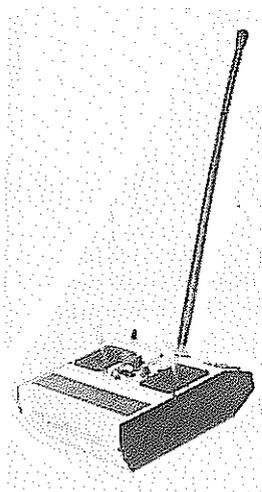
Geleitet von Dr. Georg Breiner

Eine neue GLÜHKERZE stellt sich vor :

"REGINA" wird sie die Königin der Kerzen ?

Was kann sie : Vibrationslose Einbettung der Mittelelektrode
in Keramik, hochwertige Platin-Heizwendel,
mehr Kühlfläche.

Es gibt REGINA - KERZEN für Zwei- und Viertaktmotore, für
Hubschrauber, RC-Cars etc. Man kann gespannt sein, wie sich
diese Kerze im rauen Betrieb bewährt.



DB - KURZ - WENDELANTENNE

Wer kämpfte noch nicht mit seiner Senderantenne ?

Die DB - KURZ - WENDELANTENNE hilft !

Die Länge beträgt maximal 35 cm. Sie ist voll elastisch !

Technisch ist gegen diese Antennentypen nichts einzuwenden,
wenn man beachtet, daß sie physikalisch bedingt eine
etwas geringere Abstrahlung hat. In der Praxis ist davon
in den allermeisten Fällen absolut nichts zu merken !

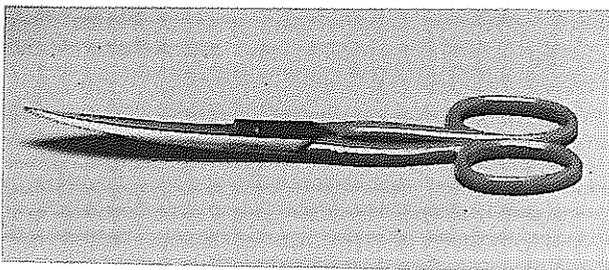
Die Antenne gibt es für fast alle im Handel befindlichen
Sender.

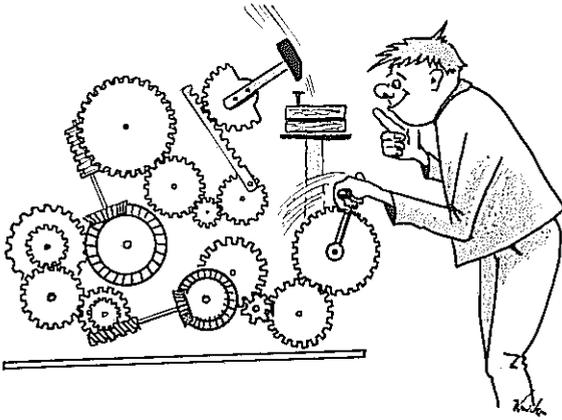
Von MULTIPLEX :

Eine GEBOGENE SCHERE

Anwendungsbereiche :

Schneiden von Kanten, Kabinen-
hauben, GFK-Laminat, ABS,
Lexan etc.





WEBRA ZAHNRÄDER und MINIATURKUGELLAGER

Webra hat auch Zahnstangen, Zahnradachsen, Stellringe, Stirnzahnräder, Schraubenräder, Schneckenräder, Kugellager, Kegelräder und Schneckenräder im Programm.

Haben Sie das gewußt? Über diese Produkte informiert ein Spezialkatalog.

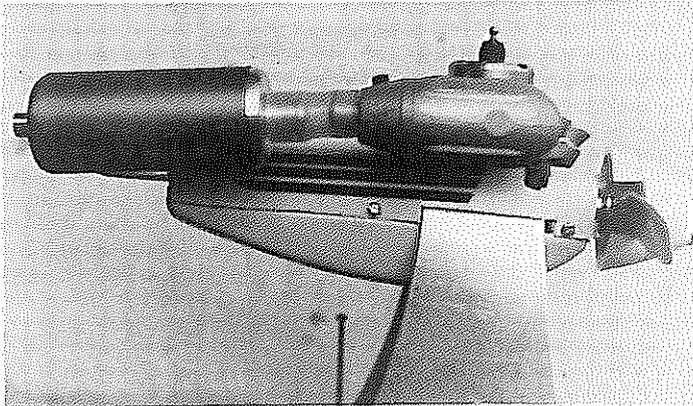


WEBRA - STARTBOX

Die ausbaufähige Box von Webra stellt sich vor :

- * Power Panel Auflage versenkt in der Seitenwand.
- * 5 Liter Kanister
- * Schubdeckel auf der Rückseite (übrigens eine hervorragende Arbeitsplatte)
- * Alu Trag- und Standbügel
- * Aero-Flügel für die Ablage des Modells
- * Kleinteilebox

Die Box gibt es in den verschiedenen Versionen als Standard Box mit Griffen und als Super Box mit Alu-Bügel und Aero Flügel.



MERKER - SCHALLDÄMPFER

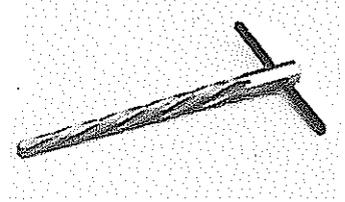
Die Firma MERKER bringt Resonanzschalldämpfer (Innenliegendes Resonanzrohr, der von einem Außenmatel umgeben ist, welcher gleichzeitig als Nachschalldämpfer dient), Nachschalldämpfer und Spezial-Schalldämpfer für Viertaktmotore auf den Markt. Im Bild ein kleiner 1,5 cm³ Motor mit "Flüster"-Nachschalldämpfer.

prop wird eine Testserie in nächster Zeit starten und darüber berichten.

KONISCHE REIBAHLE von Graupner

Geelgnet zum Aufreiben von Bohrungen (Durchmesser 6 - 8,5 mm) von Luftschrauben für den erforderlichen Durchmesser der Kurbelwelle.

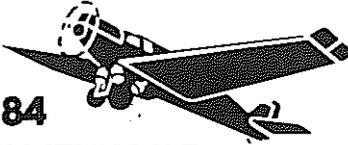
Ein M u ß für jede Startbox.



1 mm Abachi
2 mm Balsa
1 mm Abachi

GK - SANDWICH - PLATTE

Leicht und trotzdem stark und verdrehsteif.
Man kann die SANDWICHPLATTE praktisch in allen Bereichen des Modellbaues verwenden.



1 15-23.9.84

INTERNATIONALE

MODELL

SPORT

WOCHE

WÖRTHERSEE

KÄRNTEN





PÖRTSCHACH

● FLUG (RC u. HUBSCHRAUBER)

● EISENBAHN

**MARIA WÖRTH/
REIFNITZ**

● SCHIFF

● AUTO

WETTBEWERBE ● VORFÜHRUNGEN ● SONDERAUSSTELLUNGEN

AUSKUNFT UND ANMELDUNG:

KURVERWALTUNG,
A-9210 PÖRTSCHACH
TEL.: (0043/4272) 28 10 16

FREMDENVERKEHRSAMT
A-9081 MARIA WÖRTH
Tel.: (0043/4273) 22 40

AUS ALLER WELT

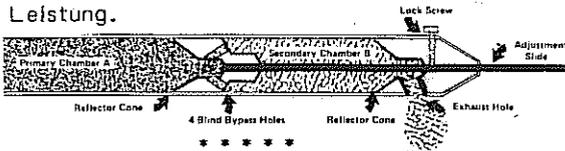
berichtet Franz Cerny, Wien



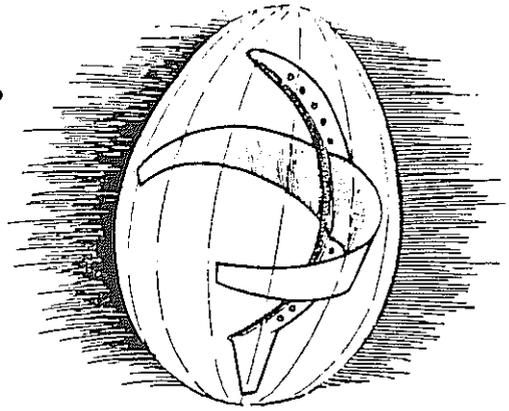
Die letztlin erwähnte Steuerung von RC-Segelflugmodellen durch Verdrehen der Flügelenden wird nicht "WINGERON" sondern "TIPPERON" bezeichnet.

Durch einen Übertragungsfehler kam es zu dieser Verwechslung.

Ein abgestimmter Auspuff (Pipe), der sich stufenlos verstellen läßt, wird seit einiger Zeit in den USA um rund 30 Dollar angeboten. Er eignet sich für Motoren von 4 bis 15 cm³. Das Prinzip dieses Gerätes ist ganz einfach: In einem zirka 50 cm langen Rohr mit rund 19 mm Durchmesser befindet sich eine Art Doppeltrichter, der mit einer Drahtstange der Länge nach im Rohr verschiebbar ist. In den Trichtern sind einige Löcher, wodurch zwei hintereinander liegende Auspuffkammern entstehen. Durch Verschieben dieser Trichter kann der Motor auf höchste Leistung abgestimmt werden. Eine Klemmschraube erlaubt das Fixieren der Schieberstange und damit der beiden Trichter im Rohr beim Erreichen der besten Leistung.

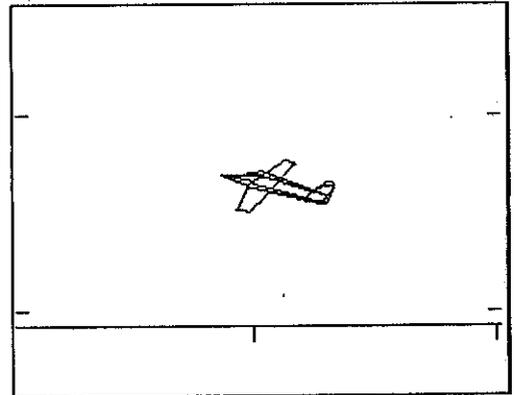


Der bekannte amerikanische Modellflieger Maynard Hill, Inhaber etlicher RC-Weltrekorde, erlog vor einem Jahr, am 4. Juli 1983 einen neuen Weltrekord. Er flog den Rekord mit seinem RC-Motormodell in der Kategorie F3A - 31, Strecke im geschlossenen Kreis, mit 765 km (!). Das 2 m spannende Modell wurde von einem 10 cm³ OS FS 60-Viertakter, der mit einer elektronischen Kondensatorzündung auf Benzinbetrieb adaptiert war, über eine 14x10er Luftschraube angetrieben. Der Flug dauerte von 9,02 bis 18,17 Uhr. Als Hilfe beim Rekordflug diente ein elektrostatistischer Autopilot (eine Erfindung von Hill), der das Modell um die Längs-



achse in möglichst horizontaler Lage hält. Der Treibstoff wurde in Balsakästen, die mit Epoxy imprägniert waren, im Flügelmittelstück mitgenommen. (Bei Vollgas läuft der Motor mit einem viertel Liter Benzin eineinhalb Stunden lang).

Es mußte so weit kommen :
Einen RC-Flug kann man jetzt am Fernsehschirm simulieren.



DIST 236 VEL 42 THR 30 ALT 18

Eine US-Firma bietet dazu ein Softwareprogramm für den "Apple II" -Computer an. Ein stilisiertes Flugmodell bewegt sich entsprechend der Knüppelbewegungen am Computer auf dem Bildschirm. Es lassen sich Pylonrennen, Kunstflug- und Sportflugzustände ausführen.

Mikroprozessoren machens möglich : Auf dem Gebiet der Fernsteueranlagen zeichnen sich einige Überraschungen ab. Nachdem die PCM-Anlagen schon bald ein alter Hut sind, arbeitet man an verschiedenen Pro-

grammen. So kann (könnte) man schon ein komplettes Kunstflugprogramm in den Sender einprogrammieren. Das ist aber nicht gestattet und auch nicht der wahre Sinn. Viel interessanter ist eine andere Lösung: Man programmiert dazu die Einstellungen (Trimmung usw.) für die Modelle ein, die man besitzt. Man muß dann nicht jedesmal wieder mit dem Einfliegen beginnen. (Pech ist nur, wenn man die zum jeweiligen Modell falsche Einstellung erwischt). Und noch etwas zeichnet sich ab: So bietet die Firma Kraft bereits Sendermodule (und passende Empfänger) an, die es nur mit einem Quarz ermöglichen, die 11 in den USA erlaubten Frequenzen im 72 MHz-Bereich mit nur zwei Drehknöpfen einzustellen. Dieser Frequenz-Synthesizer arbeitet praktisch so, wie beim CB-Funk es schon lange gehandhabt wird.

Trotz RC und diversen Hochleistungsmodellen vergißt man auch auf den Anfänger nicht. So wird in den USA der Welt größtes Gummimotormodell als Fertigmodell angeboten. Von Hal de Bolt "Goliath King Condor" konstruiert, kostet dieses aus Schumkunststoff erstellte Modell rund 30 Dollar. Vom Preis abgesehen wäre das nichts Außergewöhnliches, aber das Modell hat eine Spannweite von 1,85 m und ist 1,35 m lang. Es wird von 12 Gummifäden, die gesamt 8,5 m lang sind, angetrieben. Der Motor befindet sich in einem 75 cm langen

prop-Flohmarkt

Verkaufe: Kunstflugmodell Charly rohbaufertig S 1700,-, einen 10 cm³ Gold Cup mit Resonanzrohr, max. 1,5 Betriebsstunden gelaufen um S 1500,-. Wolfgang Pfeffer, Tel. 02638 / 27124.

Topp-Mirage, Brillant-color rot lackiert mit pneumat.Einziehfahrw., Webra 10 cm³ Racing, integr.Resonanzrohr, GFK verstärkte Flächen. W.Grabher jun., 6890 Lustenau, Reichsstr. 62, Tel. 05577/37112, nach 18 h.

Suche für Graupner Bell 212 Teile für Mechanik, 1 Microprop FM Empfänger 35 Mhz. Gerhard Reiber, Tel. 02239/20 8 84.

Kunststoffrohr. Die Klappluftschaube hat 40 cm Durchmesser. Das Modell wiegt rund 700 Gramm, soll laut Hersteller 23 m hoch steigen und bei Windstille 800 m weit fliegen. Verstellbar sind Ruder und Trimmung, und das Modell wird mit einer genauen Betriebsanleitung für den absoluten Anfänger geliefert. Es läßt sich angeblich aber auch einfach auf V- oder E-Motor sowie RC umbauen.



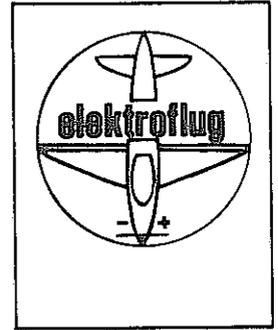
NEU NEU NEU

1160 WIEN

BRUNNEN 33

☎ 95 48 225

Es berichten die Fachreferenten RADIO CONTROL F3E



F3 E - Fachreferent Helmut Kirsch

Wenn man den ELEKTROFLUG in Österreich betrachtet, so kann man in den letzten Jahren ein vermehrtes Interesse an dieser umweltfreundlichen Art des Modellfluges feststellen. Bei vielen Modellfliegern, die Elektroflug nur so nebenbei probieren wollen, herrscht vielfach die Meinung, daß dieses Hineinschnuppern nichts oder fast nichts kosten sollte. Leider wird hier der erste und zugleich größte Fehler gemacht. Damit man nicht gleich am Anfang einen Mißerfolg hat, sollte man sich bei einem erfahrenen Elektroflieger oder bei einem Wettbewerb, an dem viele Leute teilnehmen die notwendigen Informationen holen. Leider wird auch hier vom Fachhandel oft ein für den Elektroflieger wenig geeignetes Material angeboten. Auch die fachliche Beratung läßt sehr zu wünschen übrig. Versuchen Sie zu erfahren, welche Luftschraube zu welchem Motor und wie viele Zellen Sie nehmen sollen. Bei der Materialauswahl spielen die Akkus eine entscheidende Rolle. Kaufen Sie nicht irgendwelche Sonderangebote. Diese Akkus sind höchstens für den Betrieb der Fernsteuerung oder eines Radios geeignet. Ich möchte hier zwar keine Werbung für Akkus machen, aber die für uns z.Zt. beste Type sind die Cut off Zellen von Sanyo. Für den Antrieb wird man für den Anfang mit einem Ferritmotor auskommen. Voraussetzung dafür ist aber ein aerodynamisch sauberes und leichtes Modell.

ELEKTROFLUG heißt aber auch, sich mit Strom, Spannung und Widerstand auseinanderzusetzen. Gerade diese Tatsache scheint mir eines der größten Hindernisse zu sein.

Was die Wettbewerbe betrifft, so gibt es bereits einige gut besuchte und qualitativ hochwertige Veranstaltungen. Nachdem die Elektroflugklasse F3E nun auch in Österreich als eigene Klasse anerkannt ist, werden ab diesem Jahr 1984 alle zwei Jahre

Staatsmeisterschaften durchgeführt, die erste am 16. Juni 1984 in St. Veit a.d. Glan.

Die Wettbewerbsregeln sind international und analog dem Sporting Code in der MSO enthalten. Für die Zukunft soll auch eine 7 Zellen Pylonklasse und eine 10 Zellen Seglerklasse geschaffen werden. Diese Programme werden bereits in Deutschland, der Schweiz und in Belgien, Holland und in Schweden mit größtem Erfolg geflogen. Sicher ist, daß diese Programme für den Elektroflug viel Positives bringen werden. Im nächsten Jahr soll auch bereits die 1. Weltmeisterschaft stattfinden.

Die Qualifikation für den Nationalkader sieht folgendermaßen aus:

Es müssen innerhalb von 2 Jahren drei internationale und zwei nationale Wettbewerbe sowie die Staatsmeisterschaft besucht werden. Das Gesamtergebnis wird zu einer eventuellen Nominierung für Europabeziehungsweise Weltmeisterschaften herangezogen. Laut MSO muß der Besuch eines Wettbewerbes im Ausland dies vorher dem Aero Club gemeldet werden. Nachher muß ein kurzer Wettbewerbsbericht und eine Ergebnisliste an den Aero Club geschickt werden. Eines möchte ich noch sagen: Gerade im ELEKTROFLUG kann und sollte man viel experimentieren, aber der Besuch von Wettbewerben kann so manches Problem viel schneller lösen, wenn man dabei sieht, wie andere Elektroflieger an die Probleme herangehen.

Mir bleibt nur zu hoffen, daß wir uns noch heuer bei vielen Wettbewerben sehen werden, nicht nur, um gegeneinander im Wettbewerb zu fliegen, sondern auch um wertvolle Erfahrungen auszutauschen.

* * * * *

RADIO CONTROL F3C

F3 C - Fachreferent Gerhard Lustig



Liebe Hubschrauber - Wettbewerbsflieger !

Das Echo auf meine Wahl zum Fachreferenten war sehr gut, und ich werde weiterhin versuchen, das Beste für die Hubschrauberklasse zu leisten.

Eine vordringliche Angelegenheit dabei ist die Beschickung zu der nächstjährig stattfindenden Weltmeisterschaft in Kanada.

Da die nächste Staatsmeisterschaft auch 1985 stattfindet und entsprechende Wettbewerbe nach FAI z.Zt. in Österreich schwierig zu finden sind, werden wir auf deutsche Veranstaltungen ausweichen. Dabei erbringt es den Vorteil, daß sämtliche Spitzennationen daran teilnehmen und zwei Wettbewerbe als Qualifikationsveranstaltungen genannt werden :

11./12. August 1984 in Fürth /Langensend
22./23. September '84 in Ütze bei Hannover.

Beide Wettbewerbe werden streng nach dem FAI-Reglement geflogen, und es werden auch international anerkannte Punkterichter werten.

Wer daran teilnehmen will, soll sich umgehend schriftlich bei mir melden. Gleichzeitig erhalten Sie die erforderlichen Wettbewerbsunterlagen. Die Meldung zum Wettbewerb erfolgt ausnahmslos durch Organe des Österreichischen Aero Clubs. Da es für die Beschickung seitens der Bundessektion keine Zuschüsse gibt, sind wir - wie auch in den anderen Modellflugsparten - auf die Eigenfinanzierung angewiesen.

Zum Zeitpunkt der Qualifikationswettbewerbe erhält jeder Starter schriftlich die verbindlichen Qualifikationsvorgaben ausgehändigt.

Ich stehe zu Fragen gerne zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen



Gerhard Lustig

Nun zu den Bedingungen :

Es wird grundsätzlich versucht werden, ein Drei-Mann-Team zu nominieren. Dafür ist es notwendig, beide Wettbewerbe zu fliegen. Es können im Verhinderungsfall keine Ausnahmen gemacht werden.

Zu WM - Qualifikation ist es unerlässlich, daß mindestens der 12. Gesamtrang pro Wettbewerb erreicht wird. Ein zwingender Moment ist dabei auch, daß die Besten der Nationen BRD, Belgien und der Schweiz im Klassement aufscheinen müssen. Sollten aus derzeit nicht bekannten Gründen diese Mannschaften fehlen, dann sind entsprechende Verbesserungen im Gesamtrang vorgeschrieben. Sollte ein Wettbewerb ausfallen, dann gilt der verbleibende oder ein eventuell noch zu bestimmender Wettbewerb als Qualifikationsgrundlage. Eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft ist obligatorisch. Punktedifferenzen - egal in welchem Ausmaß - zwischen dem 12. und 13. Platz werden nicht berücksichtigt. Entscheidend ist die Endplatzierung. Im Annahmefalle, daß Spitzenpiloten nicht antreten, bestimmt der vor Ort anwesende Fachreferent im Detail die neu zu erreichenden Endplatzierungen.

Weiters wollen Sie berücksichtigen, daß dieser Modus noch von der Bundessektion absegnet werden muß. Sie können aber davon ausgehen, daß es grundsätzlich keine Auffassungsunterschiede mehr dazu gibt.

RADIO CONTROL RC III

RC- Fachreferent Othmar Huber

In der letzten Ausgabe habe ich die FAI-Klasse F3 A in etwas gestraffter Form vorgestellt.

Nun ist die nationale Klasse RC III an der Reihe.

Die Klasse RC III, auch kleine Kunstflugklasse genannt, ist u.a. auch als Nachwuchsklasse für die große Kunstflugklasse gedacht. Sie soll jedoch so bleiben, daß auch die sogenannten Einsteiger sich damit nach einer gewissen Zeit zurechtfinden können.

Die Modelle unterscheiden sich derzeit mit Ausnahme von Gewicht, Spannweite und Motorisierung kaum von den Modellen der Klasse F3 A. Ja es gibt sogar einige verkleinerte Nachbauten, die sogenannten Miniausführungen der F3A-Modelle. In dieser Klasse sind Modelle mit sämtlichen Ruderfunktionen zugelassen. Der Motorhubraum ist mit 6,5 cm³ bei Zweitaktmotoren und 10 cm³ bei Viertaktmotoren beschränkt. Dadurch ergibt sich auch automatisch die Verkleinerung der Modelle. Der überwiegende Teil der Piloten verwendet auch Einziehfahrwerke und einige auch Vergaser mit Düsenadelverstellung. Beim Kunstflug handelt es sich um ein vereinfachtes Kunstflugprogramm. Die Programmbeschreibung sowie die Übersichtszeichnung ist in der Mitte dieses Heftes abgedruckt, und ich kann daher auf eine eingehende Beschreibung verzichten. Erwähnenswert wäre jedoch die Änderung bei den Rollfiguren und beim Rückenflug, bei diesen Figuren ist die vorgeschriebene Dauer von 5 Sekunden nicht mehr bindend, d.h. die Figur ist eben wie alle anderen im sogenannten 90 Grad-Fenster vor den Punktrichtern gut sichtbar zu plazieren. Der Ein- und Ausflug muß sich ebenfalls in diesem Fenster befinden.

Startberechtigt in dieser Klasse sind alle Mitglieder des Österreichischen Aero Clubs mit Ausnahme der 6 Besten der Nationalmannschafts-Kaderwertung in der Klasse F3A. Es soll damit verhindert werden, daß die reinen F3A-Piloten in dieser Klasse starten und damit den sogenannten Anfängern den Weg zum Sieg versperren.

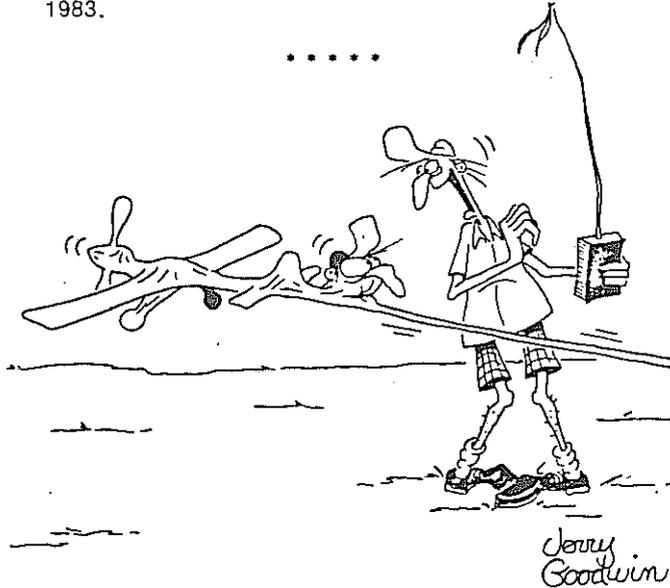
Wie auch in allen anderen Klassen wird alle 2 Jahre eine Staatsmeisterschaft

durchgeführt. Heuer findet diese in Waidhofen a.d.Thaya in Niederösterreich am 25./26. August 1984 statt.

Aufgrund des o.a. Sektionsleiterbeschlusses dürfen an dieser Staatsmeisterschaft folgende F3A-Piloten nicht starten :

1. Hanno Prettnner
2. Hermann Kowarz
3. Heinz Kronlachner
4. Adolf Panz
5. Gerhard Fritz
6. Manfred Dworak

Diese Aufstellung ist gleichzeitig der aktuelle Stand der Nationalmannschafts-Kaderwertung in der Klasse F3A mit Ende des Jahres 1983.



"BLIND ZU! SAG ICH!"...

5.9. Klasse RC / III - Motormodelle

5.9.1. Allgemeines:

Bei diesem Programm sind Modelle mit allen Ruderfunktionen zugelassen.

Höchster Flächeninhalt	150 dm ²
Höchstes Fluggewicht	5.0 kg.

Motore:

a) Zweitaktmotor(en)	6.5 cm ³
b) Viertaktmotor(en)	10.0 cm ³

Der (die) Motor(en) muß (müssen) mit wirksamen Schalldämpfer(n) ausgerüstet sein.

Der höchste zulässige Geräuschpegel beträgt 100 dB, in einem Meter Entfernung vom Zylinderkopf des Motors gemessen. Die Lärmmessung wird nach den jeweils geltenden Bestimmungen lt. Sporting Code durchgeführt.

5.9.2. Startvorgang

Der Pilot erhält ab dem offiziellen Aufruf 10 Minuten Flugzeit, davon maximal 3 Minuten für den Startvorgang. Wird innerhalb der 3 Minuten Vorbereitungszeit ein Startversuch durchgeführt und kommt der Motor zum Stillstand, so kann dieser Versuch wiederholt werden, wenn das Modell noch nicht abgehoben hat. Es werden dann für die Figur "Start" keine Punkte vergeben.

5.9.3. Starthelfer

Jedem Piloten ist während des Startvorganges und des Fluges ein Helfer gestattet.

5.9.4. Fehlstart

Ein Fehlstart kann nicht wiederholt werden.

5.9.5. Durchgänge

Geflogen werden drei Durchgänge, die zwei besten werden gewertet.

5.9.6. Figurenprogramm

Figur 1)	Start	K 4
Figur 2)	Komb.Immelmann	K 5
Figur 3)	3 schnelle Rollen	K 7
Figur 4)	Turn mit 1/4 Rollen	K 7
Figur 5)	Langsame Rolle	K 7
Figur 6)	3 Loopings gezogen	K 5
Figur 7)	Kuban Acht	K 7
Figur 8)	Trudeln	K 7
Figur 9)	Rückenflug	K 4
Figur 10)	Rechtecklandeanflug	K 6
Figur 11)	Landung im 15 m Kreis	K 7
	im 30 m Kreis	K 5
	ausserhalb des 30 m Kreises	K 3

5.9.7. Beschreibung der Figuren

Die Figuren sollen für den Punkterichter gut sichtbar geflogen werden. Nach dem Start ist ein Trimmflug gegen die Startrichtung zugelassen. Anschließend an diesen Trimmflug müssen die Figuren in ununterbrochener Reihenfolge und in der jeweils vorgesehenen Flugrichtung geflogen werden. Wird eine Figur nicht in der vorgesehenen Flugrichtung geflogen, so ist sie mit NULL zu bewerten. Alle Figuren müssen im sog. 90 Grad Fenster vor den Punkterichtern geflogen werden.

Figur 1) Start

Als Startrichtung gilt diejenige Richtung, mit der die erste Kunstflugfigur (Komb.Immelmann) begonnen wird. Die Figur 10) Rechtecklandeanflug und 11) Landung sind in der gleichen Richtung wie die Figur 1) (Start) zu fliegen.

Das Modell muß mit laufendem Motor am Boden stillstehen, ohne vom Piloten oder Helfer gehalten zu werden und muß dann

starten. Das Rollen soll gerade sein und das Modell soll weich vom Boden abheben und stetig steigen. Der Start ist beendet, wenn das Modell ca. 90 Grad aus der Startrichtung abgedreht hat.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell steht beim Start nicht still.
2. Modell ändert Richtung während des Startens und Steigens.
3. Modell springt vom Boden.
4. Modell berührt wieder den Boden nach dem Abheben.
5. Der Steigungswinkel ist zu groß, am Ende der Piste sollte das Modell ca. eine Höhe von 2.00 m erreicht haben.
6. Sprunghafte Änderung des Steigungswinkels.
7. Tragflächen sind nicht waagrecht während des Startmanövers
8. Dreht nicht ca. 90 Grad aus der Startrichtung.

K 4

Figur 2) **Komb. Immelmann** - in Startrichtung

Modell beginnt in aufrechter und waagrecht Fluglage, zieht zu einem halben Looping hoch, gefolgt von einer halben Rolle (links od. rechts) fliegt während einer Sekunde gerade und waagrecht, macht anschließend einen halben Außenlooping, gefolgt von einer halben Rolle in der selben Richtung wie die erste halbe Rolle und beendet in der selben Richtung und Höhe wie bei Beginn.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Halbe Loopings weichen links oder rechts ab.
2. Halbe Rollen nicht sofort nach den halben Loopings.
3. Halbe Rollen weichen links oder rechts ab.
4. Flugzeit ist mehr als 1 Sek. vor dem halben Außenlooping.
5. Halbe Loopings nicht in gleicher Höhe.

K 5

Figur 3) **Drei schnelle Rollen - gegen Startrichtung**

Das Modell beginnt in aufrechter und waagrechter Fluglage und rollt anschließend mit gleichbleibender Rollgeschwindigkeit durch drei volle Umdrehungen und beendet in waagrechter Fluglage in der gleichen Richtung und Höhe wie bei Beginn.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Änderungen in der Richtung während der Rollen.
2. Wechselnde Höhe während der Rollen.
3. Rollgeschwindigkeit nicht konstant.
4. Modell führt nicht exakt drei Rollen aus.

K 7

Figur 4) **Turn - in Startrichtung**

Das Modell zieht hoch in die vertikale Lage, führt eine Viertelrolle aus, macht anschließend einen Turn 180 Grad und führt anschließend wieder eine Viertelrolle aus und begibt sich wieder in die horizontale Fluglage.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell ist bei Beginn und Ende der Figur nicht horizontal.
2. Die Viertelrolle ist nicht genau 90 Grad.
3. Turn nicht 180 Grad.
4. Turnradius am Scheitelpunkt ist größer als zwei Flügelspanweiten.
5. Einflug und Abflug nicht gleich hoch.

K 7

Figur 5) **Langsame Rolle - gegen Startrichtung**

Modell rollt langsam durch eine komplette Umdrehung in eine Richtung.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Änderung der Richtung.
2. Änderung der Höhe.
3. Rollgeschwindigkeit nicht konstant.
4. Modell dreht sich nicht exakt um 360 Grad.

K 7

Figur 6) **Drei Loopings gezogen - in Startrichtung**

Das Modell beginnt in aufrechter und waagrechter Fluglage, zieht hoch um drei Innenloopings zu vollenden und in der selben Richtung und Höhe wie bei Beginn die Figur zu beenden.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Loopings nicht rund.
2. Loopings nicht deckungsgleich.
3. Tragflächen nicht waagrecht.
4. Änderung in der Richtung.

K 5

Figur 7) **Kuban - Acht - gegen Startrichtung**

Das Modell beginnt in aufrechter und waagrechter Fluglage, zieht zu einem Innenlooping aufwärts bis es eine Richtung von 45 Grad abwärts erreicht, macht eine halbe Rolle (links oder rechts) gefolgt von einem weiteren Innenlooping, unter 45 Grad macht das Modell eine weitere halbe Rolle in der gleichen Richtung wie die erste und beendet die Figur in der gleichen Höhe und Richtung wie beim Einflug.

Punkteabzüge bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Looping nicht rund und von selber Höhe.
2. Modell nicht bei 45 Grad beim Beginn der Rollen.
3. Änderung der Richtung während Loopings und Rollen.

K 7

Figur 8) Trudeln-drei Umdrehungen - in Startrichtung

Das Modell legt die Richtung durch einen geraden und waagrechteten Flug fest, zieht hoch bis zum Strömungsabriß und beginnt das Trudeln durch eine, zwei und drei Umdrehungen und beendet in horizontaler Fluglage in der selben Richtung wie die ursprüngliche Flugrichtung. Der Punkterichter muß sorgfältig beobachten um sicher zu sein, daß diese Figur Trudeln ist und nicht eine Vertikalrolle oder ein Spiralsturz.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Ursprüngliche Flugbahn nicht waagrecht.
2. Der Beginn der Trudelbewegung ist zögernd oder unbestimmt.
3. Nicht exakt drei Umdrehungen. Weniger als zwei oder mehr als vier Umdrehungen sollten mit Null bewertet werden.
4. Beendet nicht in der selben Richtung wie die Eingangsrichtung.
5. Beendet nicht horizontal.
6. Falls eine der drei Umdrehungen ein Spiralsturz statt Trudeln ist, wird mit Null bewertet.

K 7

Figur 9) Rückenflug - gegen Startrichtung

Das Modell beginnt die Figur aus der Horizontalfluglage, macht eine halbe Rolle und gelangt in den Rückenflug, fliegt gerade und horizontal auf dem Rücken und erreicht mit einer halben Rolle wieder die Normalfluglage.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell zu Beginn nicht horizontal.
2. Modell weicht nach links oder rechts ab.
3. Modell ändert Höhe oder Flurichtung.
4. Einflug und Ausflug nicht auf gleicher Höhe.

K 4

Figur 10) **Rechtecklandeanflug** - Beginn und Ende in Startrichtung.

Modell beginnt in horizontaler Lage macht dann eine 90 Grad Kurve, um quer zum Wind zu fliegen, dreht wieder um 90 Grad in die Richtung mit Wind, dreht dann wieder um 90 Grad um in entgegengesetzter Richtung wieder quer zum Wind zu fliegen und dreht wieder 90 Grad, um gegen den Wind zum Aufsetzpunkt zu fliegen. Nach jeder 90 Grad Kurve muß das Modell einen geraden und aufrechten Flug für eine gewisse Zeit durchführen. Die ersten drei Seiten sind auf gleicher Höhe, der Abstieg zur Landung beginnt nach dem zweiten Querwindflug. Die Bewertung endet bei dieser Figur ca. 2 m über der Piste.

Punkteabzüge bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Kurven haben mehr oder weniger als 90 Grad.
2. Die Seiten des Rechtecks sind nicht gerade.
3. Modell hat wechselnde Sinkgeschwindigkeit.
4. Fläche ist nach den Kurven nicht horizontal.
5. Kurven sind nicht weich und präzise.
6. Versuche vom Kurs auszurechen oder nochmaliger Anflug werden mit Null bewertet,

K 6

Figur 11) **Landung - in Startrichtung**

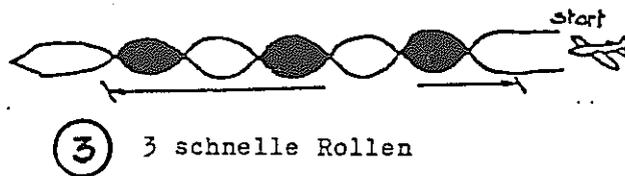
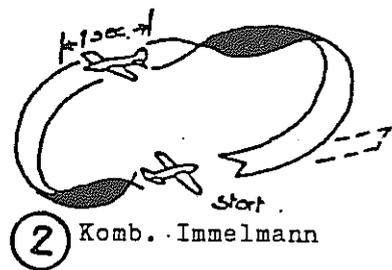
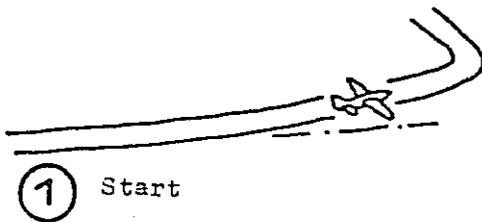
Eleganz des Aufsetzens im 15 m Kreis	K 7
im 30 m Kreis	K 5
außerhalb des 30 m Kreises	K 3

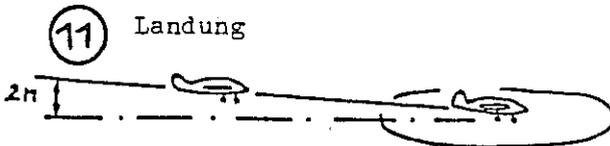
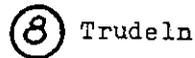
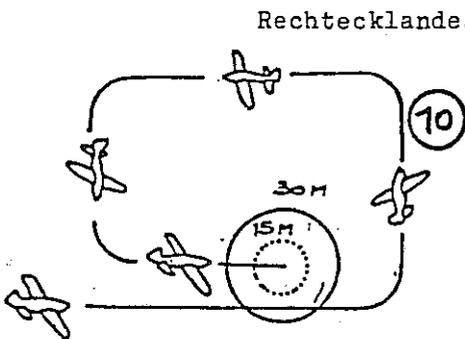
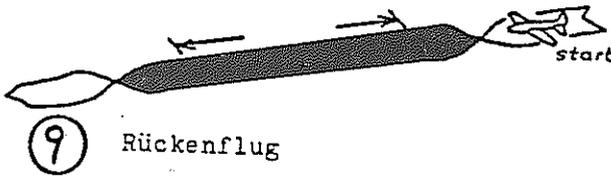
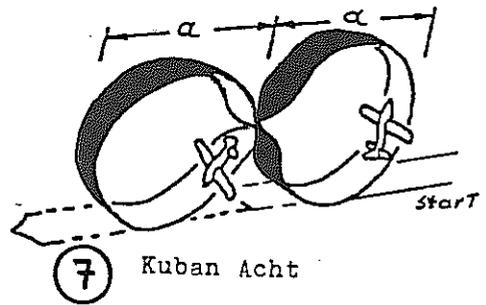
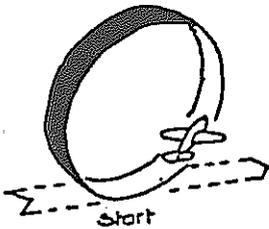
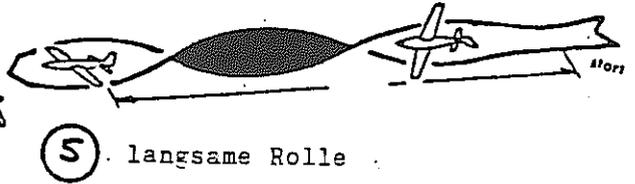
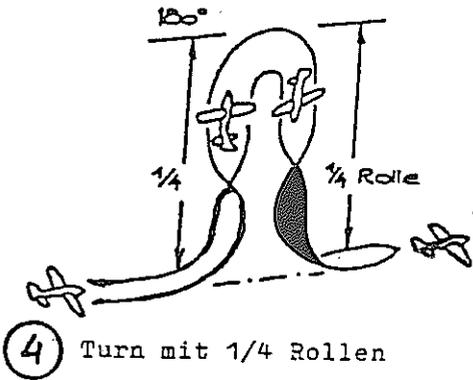
Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Unsanftes Aufsetzen, das einen Stoß hervorruft.
2. Modell hebt nach dem Aufsetzen wieder ab.
3. Modell rollt nach dem Aufsetzen nicht gerade.
4. Modell berührt den Boden mit anderen Teilen als dem Fahrwerk.
5. Modell berührt Objekt oder Personen.
6. Wenn das Modell in Rückenlage den Flug beendet wird diese Figur mit Null bewertet.

5.9.8. Alle anderen Bestimmungen lt. Sporting Code.

FLUGFIGUREN FÜR DIE KLASSE RC III



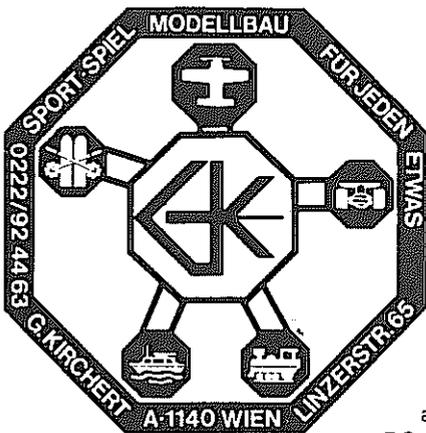


Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung

Im Nachhang zu unserem letzten Bericht über die Sektionsleitersitzung bringen wir einige Stimmungsfotos von der Ehrung des langgedienten Modellflug-Sektionsleiters der Steiermark, Dipl.Ing. Leo Fuchs.



Bundessektionsleiter Edwin Krill dankt dem langgedienten Modellflugfunktionär für seine Treue und langjährige Mitarbeit und überreicht ihm ein Erinnerungsgeschenk.
Auf beiden Fotos von links: E.Gollwitzer, Wien, BSL Krill, der geehrte Leo Fuchs, Modellflugsekretärin Frau Markoschitz und der Nachfolger von Leo Fuchs, Mag. H.Krasser.



AIRFISH- WETTBEWERB

Die Firma Gerd Kirchert - Wien, schreibt einen Österreich - weiten RC-Wettbewerb für das
Standard Modell AIRFISH

aus. Es soll damit die Wettbewerbsfreudigkeit für die RC - Einsteiger angeregt werden.

Der Wettbewerb kann von jedem Verein organisiert und durchgeführt werden, der sich nach den ALLGEMEINEN AIRFISH-RICHTLINIEN und REGELN richtet.

Die Firma Gerd Kirchert stellt allen Vereinen, die einen AIRFISH-WETTBEWERB organisieren wollen sämtliche Wettbewerbsunterlagen zur Verfügung und stiftet darüberhinaus die Siegerplaketten und Warengutscheine.

siehe nächste Seite

TEILNAHMEBEDINGUNGEN FÜR GK-AIRFISH-WETTBEWERB

1. Teilnahmeberechtigt ist jeder, der im Besitze eines original "STANDARD AIRFISH" ist (ohne Zusatzfunktionen mit Ausnahme von Motorabstellung) und eine gültige Haftpflichtversicherung nachweisen kann.
2. Jeder Teilnehmer muß sein Modell selbst steuern und darf für den Start bzw. für die Startvorbereitung maximal 2 Helfer haben.
3. Die Startart zur Erreichung der Ausgangshöhe für den gewerteten Segelflug bleibt jedem Teilnehmer selbst überlassen (z.B. Hochstart, Gummiseil, Huckepack, Hilfsmotor etc.). Durch die freie Startwahl kann dieses Programm auch am Hang geflogen werden.
4. für die Startvorbereitung, den Start sowie die Erreichung der selbstgewählten Flughöhe (max. 150 m), stehen den Teilnehmern 6 Minuten zur Verfügung. Bei Überschreitung der Startzeit von 6 Minuten ist die Wertung 0.
5. Den Beginn der Seglerwertung muß der Teilnehmer oder Helfer nach Abstellen des Motors bzw. nach dem Ausklinken (bei Hochstart oder Huckepack) des AIRFISH deutlich den Zeitnehmern bekanntgeben.
6. Die Punktwertung für den Wertungsflug beginnt ab Bekanntgabe des Teilnehmers bzw. Helfers nach folgenden Kriterien :

Flugzeit zwischen 235 + 245 Sekunden	= 500 Punkte
Flugzeit unter 235 Sekunden - pro Sekunde 2 Punkte	
Flugzeit über 245 Sekunden - pro Sekunde 1 Punkt	
Flugzeit über 300 Sekunden - Wertung	= 0 Punkte
Landing im 15 m Kreis	= 500 Punkte
Landing im 30 m Kreis	= 300 Punkte
Landing außerhalb der Kreise	= 0 Punkte

7. Zur Wertung werden mindestens 3 Flüge herangezogen. Bei Punktegleichheit entscheidet ein Stechen mit weiteren Wertungsflügen bis zur Entscheidung.
Bei Wettbewerben mit mehr als 3 Durchgängen zählen die drei besten Wertungen für die Platzierung, bei Gleichheit mehrerer Teilnehmer, die restlichen Flüge.
8. Für die Wertungen sollen zwei Zeitnehmer eingesetzt werden, wobei das Mittel der gestoppten Zeiten für die Wertung zählt.
9. Veranstalter für GK-AIRFISH-WETTBEWERBE kann jeder Modellbauverein sein.
10. Zeitnehmer und Funktionäre muß der veranstaltende Verein stellen. Der Verein kann sich natürlich auch weitere Sponsoren für die Veranstaltungen suchen.
11. Die Firma GK-Modellbau G. Kirchert stellt für die Wettbewerbe folgendes zur Verfügung :
Ausschreibungen, Nennformulare, Startkarten, Startlisten.
Ab 15 Nennungen GK-Plaketten für die Plätze 1 bis 3, sowie für den veranstaltenden Verein einen Warengutschein im Werte von S 500,- pro 10 Teilnehmer

Der veranstaltende Verein verpflichtet sich dafür, die Firma GK-Modellbau G. Kirchert rechtzeitig über den Veranstaltungstermin und Ort zu informieren. Nach Abschluß des Wettbewerbes sendet der Verein die Ergebnisliste, die Nennformulare und einen Kurzbericht an die Firma GK-Modellbau. Der Warengutschein wird anschließend von der Firma GK-Modellbau an den Verein zugesandt.

Wir wünschen viel Erfolg !

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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

PROGO

robbe



Heute gekauft – morgen gebaut...

...toll, der Bausatz –
da kann ich zum
Wochenende
schon starten!

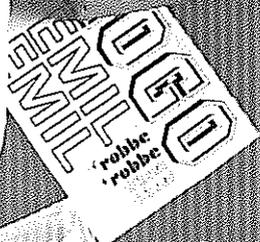


Modern und schnell bauen
mit Plura[®]-Fertigrumpf und
Siros[®]-Modelltragflächen

Einfacher Aufbau, kurze Bauzeit durch
Vorfertigung aller Einzelteile und
unkritische, erstklassige Flugeigen-
schaften prädestinieren den Progo[®]

← **robbe**
Ideen für Ihren Modellsport

Postfach 1108
6424 Grebenhain 1



PROGO

NEUER WIND IN DER MODELLBAUBRANCHE ?! IN DEUTSCHLAND ALTBEWAHRTES UHU-FACHHANDELSSEMINAR FÜR MODELLBAU UND MODELLSPORT NUN ERSTMALS AUCH IN ÖSTERREICH VERANSTALTET !

Voller Erwartungen wurde am 9. April dieses Jahres das Unternehmen mit den besten Voraussetzungen gestartet: Immerhin war einige Prominenz persönlich vertreten:

Herr Johannes Graupner, Herr Klaus Krick, R. und F. Marx, sowie führende Herrn der Firma Aeronaut.

Das in Deutschland schon seit 25 Jahren bewährte Konzept wurde auch in Österreich als Grundlage für die Planung und Durchführung des Lehrganges verwendet. Bei dieser Gelegenheit muß Herrn Franz E. Braun, Werbe- und Marketingberatung aus Baden-Baden, besonderer Dank ausgesprochen werden, der durch seinen Einsatz und vor allem durch seine Erfahrung wesentlich zum Gelingen des Seminars beigetragen hat.

Als Ort der Veranstaltung wurde aus Gründen der zentralen Lage, aber auch wegen seiner hervorragenden technischen Möglichkeiten der malerisch gelegene Ort Henndorf am Wallersee, Salzburg, ausgewählt. Dieser tat das Seine dazu: Trotz trübem Wetter konnten die vorhandenen Möglichkeiten bestens ausgenutzt werden:

Der See und das Strandbad boten Platz genug, um die von den Lehrfirmen zu Vorführungs- und Schulungszwecken zur Verfü-

gung gestellten Schiffsmodelle zum Einsatz zu bringen.

Auch die RC-Buggy-Fahrer kamen am nahegelegenen Strandbadparkplatz auf ihre Rechnung: Die ersten Steuerversuche sowie spektakuläre Geländefahrten sorgten für allgemeine Unterhaltung und Stimmung.

Den Höhepunkt der Veranstaltung bildeten jedoch sicher die Flugvorführungen auf dem Modellflugplatz Kraiwiesen, der uns freundlicherweise vom ÖMV-Landesobmann von Salzburg, Johann Niederwimmer, zur Verfügung gestellt wurde.

Ob jung oder alt - immerhin bewegte sich das Alter der Teilnehmer zwischen 16 und 57 Jahren -, jeder war mit Eifer bei der Sache. Die Begeisterung war sowohl beim Bau des eigenen Modelles (zur Auswahl standen ein größeres RC-Flugmodell, ein Schiffsmodell, ein RC-Buggy, sowie ein einfacheres RC-Balsa-Segelflugmodell) als auch beim Einfliegen desselben vorhanden, wenn auch manchmal bei den jüngeren, noch ungestümen Teilnehmern einiges zu Bruch ging.

Die Veranstaltungsfirma PHARMAKON, die alle UHU-Klebstoffe in Österreich vertreibt und daher auch die verwendeten Klebstoffe zur Verfügung stellte, glaubt jedoch, daß dieser erste Versuch, einen derartigen Lehrgang in Österreich aufzubauen, ein Erfolg war und es wert wäre, wiederholt zu werden.

Von seiten der Veranstaltungsfirma wäre diese Bereitschaft gegeben!

Es liegt jetzt nur mehr an den Lehrfirmen und natürlich an den Modellsportfreunden, durch ihr Interesse mitzuhelfen, daß der Modellsport in Österreich zu größerer Bekanntheit und Beliebtheit gelangt.

PHARMAKON,
Ing. René Tichy



Neulinge, Fortgeschrittene und auch Experten arbeiteten fleissig an ihren Flug-, Schiffs- und Automodellen

**DAS 1. UHU - FACHHANDELSSEMINAR
FÜR MODELLBAU UND MODELLSPORT
AUS DER SICHT EINES SEMINARTEILNEHMERS**

Für Österreich ganz neu - ein UHU-Fachhandelsseminar - zu dem ich, weil ich mich für die Jugendarbeit interessiere, über den Landessektionsleiter Wien des ÖAeC dazugestoßen bin.

Ich war sehr gerne bereit, dabei mitzumachen.

Meine Anmeldung bei der Firma PHARMAKON Wien in letzter Minute, ließ mich nicht genau wissen, in welcher Funktion. Fachhandelsseminar sagt ja eigentlich, daß dort der Fachhandel vertreten ist.

Nun, der Fachhandel wurde mit dem praktischen Modellbau bekannt- und vertrautgemacht, und es wurde von den Seminarteilnehmern Flug-, Schiffs- und Automodelle der Firmen Graupner, Krick und Aeronaut nicht nur selbst gebaut, sondern auch persönlich eingeflogen bzw. eingefahren und dies mit ganz besonderem Eifer und großer Freude.

Das Seminar begann am Montag dem 9. und endete am Freitag dem 13. April.

Ein Lehrplan war genau festgelegt, und das Seminar begann am Montag um 8,00 Uhr mit der Begrüßung der Teilnehmer und offiziellen Eröffnung des Seminars im Namen der Veranstalter durch Herrn Ing. René Tichy, von der Firma PHARMAKON Wien.

Seminarleiter, Herr Franz E. Braun, führte in das Seminar ein und hielt ein Kurzreferat: "Entwicklung der Modellbaubranche, ihre augenblickliche Situation und die daraus für den Handel erwachsenden Aufgaben."

Von der Firma Graupner hörten wir ein Referat über die Grundlagen der RC-Technik.

Nach einer kurzen Pause sprach Herr Klaus Krick über die Grundlagen beim Schiffsmodellbau, und Herr Hans Gollwitzer (das war nicht ich !) über die Anwendung von Klebstoffen im Modellbau. Nach einer wohlverdienten Mittagspause hielt LSL Johann Niederwimmer ein Referat über Grundbegriffe im Flugmodellbau, über das Einfliegen von Flugmodellen und den Sicherheitsbestimmungen.

Nach einer kurzen Pause unterrichtete Herr Franz Marx über Grundbegriffe der Elektrotechnik sowie Herr Klaus Krick sehr ausführlich und verständlich über Stromquellen im Modellsport.

So war der erste Tag mit viel Theorie abgeschlossen.

Am Dienstag und Mittwoch wurden die Modelle gebaut.

Am Mittwoch Abend lud die Firma PHARMAKON zu einem gemütlichen Folkloreatabend ein.

Nachdem am Donnerstag Vormittag die letzten Arbeiten an den Modellen durchgeführt wurden, konnten wir danach bereits nach Kraiwiesen zum Modellflugzentrum fahren.

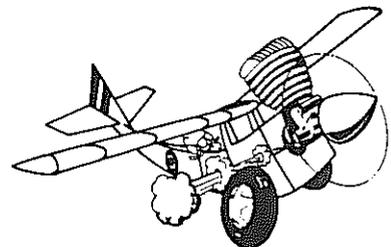
Am Freitag gings um 9,00 Uhr zum nur einige hundert Meter entfernten Wallersee, wo die Firmen Graupner, Krick und Aeronaut ihre Modelle vorführten und die Sender den daran interessierten Teilnehmern überliesen.

Gleich nebenan auf einer Wiese und am Parkplatz Rennstimmung mit den gebauten RC-Autos.

Nach dem Mittagessen wurden die Teilnehmer offiziell verabschiedet, und jeder erhielt ein Seminardiplom.

Es war ein gelungenes und gut organisiertes Seminar, und ich bedanke mich bei der Firma PHARMAKON Wien, daß ich die Möglichkeit hatte, daran teilzunehmen.

Ernst Gollwitzer, Wien



Wettbewerbstermine : Neue, Änderungen.

30. Juni/ 1. Juli 1984

1. GRAUPNER HELI CUP Modellhubschrauberbewerb
Veranstalter: UMFC 4870 Vöklamarkt/Schmidham
Piloten der Spitzenklasse aus Belgien, Schweiz, Italien,
Deutschland und Österreich.
Anmeldung: Modellbaucenter Knoll, 4840 Vöklbruck

14. Juli 1984

ALPNER SEGELFLUGWETTBEWERB auf der Gerlitz/Krtn.
Segelflugmodelle ab einer Spannweite von 3 - 3,70 m u.ab 3,70m.
Kontaktadresse: MFC Feldkirchen, Maurer Manfred, Höfling 70,
9560 Feldkirchen.

4./5. August 1984

Terminverschiebung: "Zanonia-Pokal" - RC-Nurflügelcup
Kontaktadresse: Curt Weller, Schubertgasse 43, 2340 Mödling
Tel. 02236/88 09 65.

11./12. August 1984

2. NATIONALES ELEKTROFLUGMEETING in Feldkirchen
Klassen: F3E, 10 Zellen max. 1,2Ah, 7 Zellen Pylon-Racing
Anmeldung bis 31. Juli bei MFC Feldkirchen, Manfr. Maurer,
Höfling 70, 9560 Feldkirchen.

8./9. September 1984

Der nat. F4C-Wettbewerb und die F4C-Landesmeistersch.
wird vom 15./16. September auf 8. September vorverlegt !!
Kontaktadresse: Günther Eberhart, Ziegelofenweg 30 a,
8700 Leoben. Tel. 03842/ 2422 22.

14. Oktober 1984

Hubschrauber Landesmeisterschaft Salzburg in Bramberg.

AUSLAND :

1./2. September 1984

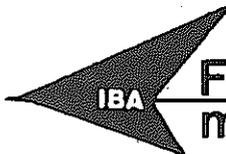
1. Int. Gäuer-Pokalfliegen für Großmodelle. in Oberbuch-
siten / Schweiz. Anmeldeschluß 31. Juli 1984.
Anmeldung und Auskunft :
Oskar von Rohr, Oltenerstr. 76, CH 4622 EGERKINGEN.
Telefon : 0 62 61 16 23.

15./16. September 1984

1. EUROPA CUP für RC UHU. Der MODEL CLUB
CHAPELLOIS /Belgien, führt diesen Jugendwettbewerb für
Modellflieger bis zum max. 18. Lebensjahr durch.
Anmeldungen und Auskunft bei MODEL CLUB CHAPELOIS;
Rue du Chene, 50 - 6168 CHAPPELLE-LEZ-HERLAIMONT/
Belgien.

JEDERZEIT

AIRFISH - WETTBEWERB in ganz Österreich.
Siehe gesonderte Ankündigung und Ausschreibung.

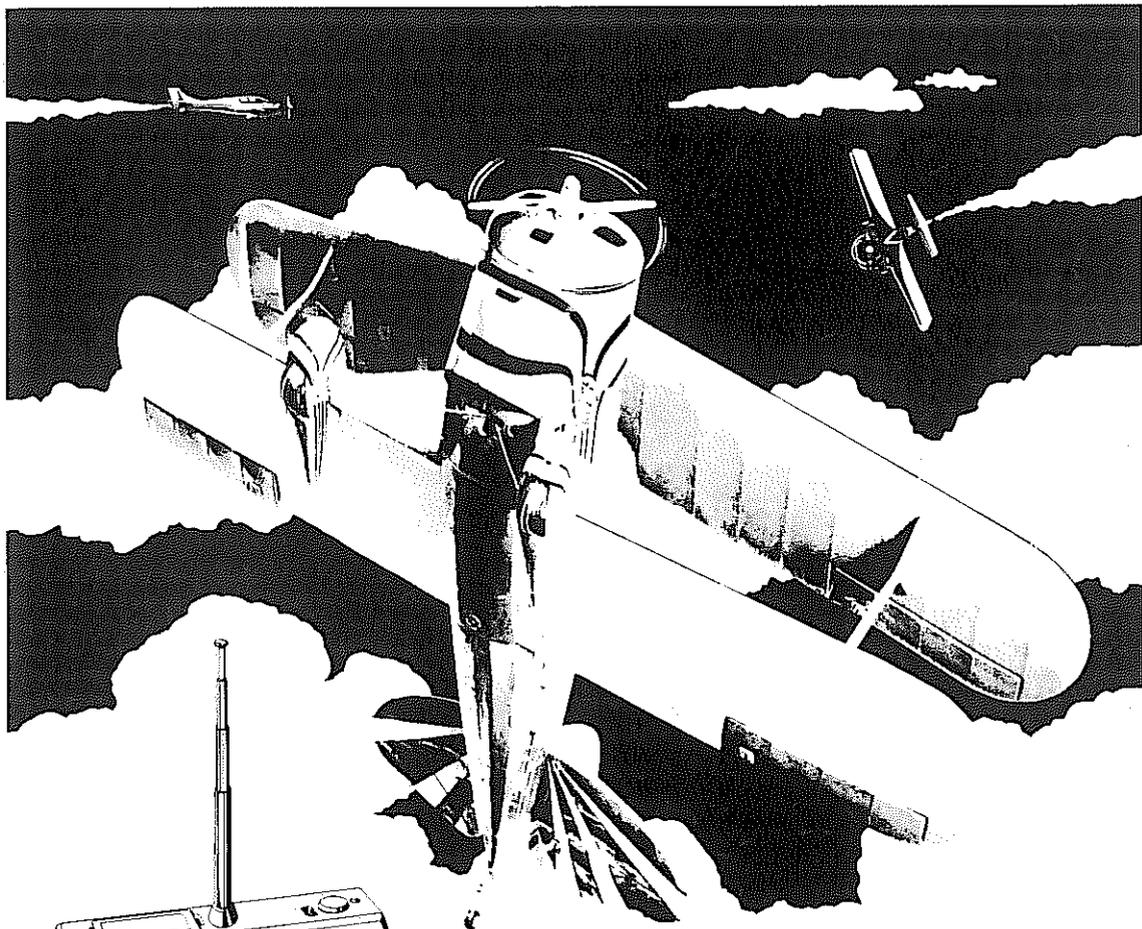


Fertig-
modelle

bei



MODELLBAU
KIRCHERT



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu  AUSTRIA

webira



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1984

Freiflug

FR Ing. Ernst Reitterer

Im Rahmen der ASKÖ-Sportwoche Judenburg 1984 führte die ASKÖ Flugsportgruppe "Oberes Murtal" am 2. und 3. Juni 1984, nun bereits zum 2. Mal die FREIFLUG-STAATSMEISTERSCHAFTEN am Flugplatz "Hinterstoiser" in Zeltweg durch.

Das Wetter spielte mit, obwohl es nach Wochen einer kühlen Periode plötzlich sehr heiß wurde. Zeltweg war nämlich zu jener Zeit sogar "Hitzepol" von Österreich mit 28^o im Schatten, dies stellte natürlich an die Teilnehmer hohe körperliche Anforderungen.

Auf- und Abwind waren, bei umlaufenden schwachen Winden, genug und kräftig vorhanden, jedoch weitgehend gleichmäßig verteilt.

Am Samstag, dem 2. Juni, um 11,45 Uhr, begann unter der bewährten Organisations- und Wettbewerbsleitung von Ernst Heibl bzw. Johann Lex der Wettbewerb. Nach den Eröffnungsansprachen von Bürgermeister Dir. Johann Lammer und dem ASKÖ-LV-Präsidenten und ÖAeC-Vize, NR Josef Schlager, wurde der Wettbewerb eröffnet.

F1B Es begann mit der Klasse F1B. Von den 9 angemeldeten Wettbewerbern waren 8 am Start erschienen.

Die Durchgangszeiten wurden mit 45 bzw. 30 Minuten ab dem 2. Durchgang festgelegt. Dafür genügten 3 Zeitnehmerpaare.

Im 1. Durchgang flogen Reitterer und Wutzl jun., im 2. Durchgang nur noch Reitterer ein Max von 180 Sekunden. Im 3. Durchgang war es offenbar wieder leichter Thermik zu finden, denn es flogen 4 Teilnehmer und im 7. Durchgang sogar 5 Piloten volle Zeiten. Nur im 5. Durchgang verfehlte Reitterer das Max um 9 Sekunden, trotzdem lag er vom 1. bis zum letzten Durchgang unangefochten an der Spitze. Mit 44 Sekunden Vorsprung auf Franz Wutzl jun. (ESV-ÖMV-St.Pölten) und 60 Sekunden vor Helfried Herbsthofer (SFC-Fürstenfeld) konnte Ernst Reitterer (LSV-Salzburg) den Staatsmeistertitel erreichen, nachdem Titelverteidiger Hans Zachhalmel (ESV-ÖMV-St.Pölten) nicht am Start war! Helfried Herbsthofer startete ab dem 3. Durchgang mit 5 Max hintereinander eine "Aufholjagd" und verdrängte unser EM-Teammitglied Herbert Chmelik (ÖMV-Kagran) auf den undankbaren 4. Platz. Sehr erfreulich war wieder die Teilnahme einer Wettbewerbsfliegerin. Verena Greiml (ÖMV-St.Pölten). Sie ist ja bei Freiflugwettbewerben keine Unbekannte mehr. Sie sicherte sich diesmal mit 2 Max den 6. Platz.

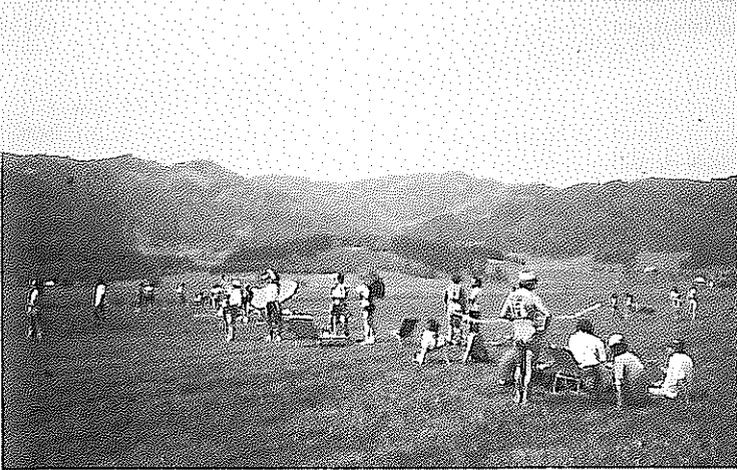
Die Ergebnisse der ersten fünf :

1. und Staatsmeister 1984

Ing. Ernst Reitterer	LSV-Salzburg	180	180	180	180	171	180	180	1251	Sek.
2. Franz Wutzl jun.	ESV-ÖMV-St.Pölten	180	146	180	180	180	146	180	1192	Sek.
3. Helfried Herbsthofer	FSC-Fürstenfeld	122	169	180	180	180	180	180	1191	Sek.
4. Herbert Chmelik	ÖMV-Kagran	144	129	180	125	083	180	180	1021	
5. Rupert Göd	ESV-ÖMV-St.Pölt.	002	110	050	154	180	086	180	762	Sek.

F1A Am Sonntag, 3.6. ab 9,00 Uhr flogen die F1A-Segelflugmodelle, Senioren und Junioren. Von insgesamt 55 gemeldeten Startern waren 45 gekommen.

Das Wetter, zuerst wie am Vortag, später ab dem 6. Durchgang auffrischender Südwind bis 8 m/s und Bewölkungsaufzug in hohen Schichten, brachte die Reihung, wie in der Ergebnisliste ersichtlich, durcheinander! Zeitnehmer waren an beiden Tagen genügend im Einsatz, sodaß ein reibungsloser Ablauf der Bewerbe gewährleistet war. Kräftige Thermik, wie auch kapitale Abwinde machten die "Positionskämpfe" sehr spannend, denn manchmal mußten auch Experten "absaufen" hinnehmen. Trotzdem gab es 8 Teilnehmer, die bis zum 5. Durchgang das Maximum von 900 Sekunden erfliegen hatten. Im 6. Durchgang, weil der Südwind schon recht lebhaft wehte, konnte nur



Die Startlinie bei den F1A-Segelflugmodellen

noch der spätere Staatsmeister das 6. Max und das 7. Max hintereinander erzielen. So wurde Fritz Mang (ÖMV-Kagran) mit der maximalen Zeit von 1260 Sekunden F1A-Staatsmeister 1984. Sein Vereinskamerad und Titelverteidiger Werner Kraus wurde mit 1181 Sekunden "nur" 8. Die weiteren Plätze teilten sich zwei St.Pöltner, nämlich Wilhelm Benesch und Manfred Güneis mit 1257 bzw. 1240 Sekunden Gesamtzeit. Benesch verfehlte nur das Stechen um 3 Sekunden, Grüneis wurde durch den lebhaften Südwind gehindert, im letzten Durchgang ein Max zu fliegen, sonst hätte es ein Stechen der Erstplatzierten gegeben.

Technisch gesehen gab es keine besonderen Neuerungen, Truppe und Pacher setzten sehr sauber gebaute jugoslawische Konstruktionen ein. Modelle mit höherer Streckung sind im Vormarsch. Der Kreisschlepphaken wird nun schon bald Allgemeingut, obwohl diese Technik nicht immer mit Erfolg angewendet wurde, und vor allem ab dem 6. Durchgang wurde so manchem Kreisschlepper der Wind zum Verhängnis, die Modelle gingen beim Hochstart zu Bruch.

Die F1 A - Ergebnisse :

1. und Staatsmeister 1984
Fritz Mang ÖMV-Kagran
180 180 180 180 180 180 1260 Sek.
2. Wilhelm Benesch ESV-ÖMV-St.Pölten
180 180 180 177 180 180 180 1257 Sek.
3. Manfred Grüneis ESV-ÖMV-St.Pölten
180 180 180 180 180 180 160 1240 Sek.
4. Rudolf Kahlhofer FSG Ob.Murtal
180 180 132 180 180 180 1212 Sek.
5. Helmut Hofstadler UMFC-Neuhofen
180 180 180 180 180 177 117 1194 Sek.

Gleichzeitig wurde auch die F1A-JUGENDKLASSE mit 5 Durchgängen geflogen. 9 Teilnehmer - viel zu wenig - waren gekommen. Die Leistungen der Jugendlichen waren hingegen erfreulich gut: Es wurden immerhin 16 Maximalzeiten geflogen. Der zunächst Erstplatzierte und Jugendmeister Rudolf Holzleitner (UMFC-Neuhofen) flog sogar 4 Max und gesamt 760 Sekunden. Bei der Abwaage seines Modells stellte sich jedoch heraus, daß das Modell um 20 Gramm zu leicht ist.

Eine herbe Enttäuschung für den sympathischen jungen Mann, der dann von der Jury schweren Herzens disqualifiziert werden mußte. So war für Reinhard Mang die große Stunde gekommen, auf den 1. Platz mit einer Zeit von 754 Sekunden aufzurücken.

Damit erzielten Vater und Sohn Mang sicherlich den größten modellfliegerischen Erfolg mit 2 Titeln an einem Tag. Am 2. Platz Andreas Wihalm mit 728 vor Stephan Gröger, der immerhin noch 619 Punkte erreichen konnte.

Die Ergebnisse in der Jugendklasse :

1. und Jugendmeister F1A 1984
Reinhard Mang ÖMV-Kagran
180 180 180 102 112 754 Sekunden
2. Andreas Wihalm ÖMV-Inzersdorf
180 180 093 180 095 728 Sekunden
3. Stephan Gröger LSV Salzburg
133 180 081 048 180 619 Sekunden
4. Walter Dolezal MFC-Finkenstein
067 180 000 093 180 520 Sekunden
5. Thomas Pacher MFC-Finkenstein
115 049 067 142 116 489 Sekunden

Kritisch wäre noch zu bemerken, daß 1 oder 2 Jugendliche Modelle einsetzten, die von ihren Vätern stammten und daher besonders sauber gebaut waren !

In der Klasse F1C konnte wieder einmal keine Staatsmeisterschaft ausgetragen werden, da sich wohl 4 Wettbewerber anmeldeten, aber zum Start nur 2 (!) erschienen.

So ging die FREIFLUG-STAATSMEISTERSCHAFT zu Ende. Sie war eine würdige Demonstration für den Freiflug schlechthin. Dem RC-Flug ist es nicht gelungen, den

Freiflug zu verdrängen, die Teilnehmerzahlen beweisen es !

Die feierliche Siegerehrung wurde am Platz durch den ÖAeC-Vizepräsidenten, NR Josef Schlager und dem Organisationsleiter, Ernst Heibl, durchgeführt. Es gab viele schöne Pokale für die Plazierten, und als Andenken hat jeder Teilnehmer einen netten Schlüsselanhänger in Form einer kleinen Wasserwaage erhalten.

An dieser Stelle ist nun dem Organisationsleiter Ernst Heibl, dem Wettbewerbsleiter Johann Lex und nicht zu vergessen, der gestrengen Jury - an deren Spitze dem Ex-Freiflugreferenten und alten "Haudegen", Sepp Pfisterer zu danken.

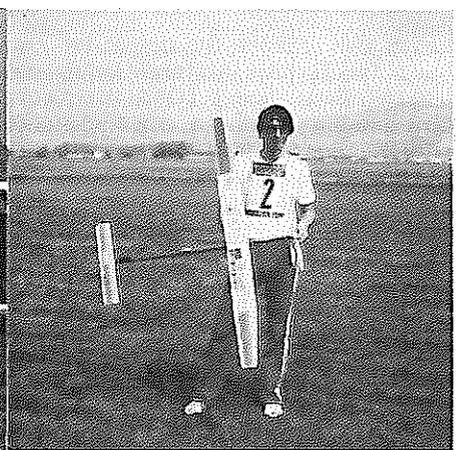
Sepp Pfisterer hat sich offensichtlich sehr gefreut, wieder einmal unter Freifliegern sein zu können. Allen also Dank, die sich wie immer in den Dienst der Sache gestellt haben. Ein herzliches Dankeschön natürlich auch unseren unermüdlichen Damen.

Zu erwähnen wäre noch, daß die ASKÖ-Gruppe SFG-Oberes Murtal, die die Staatsmeisterschaften nunbereits zweimal erfolgreich abgewickelt haben, diesmal sogar einen Computer eingesetzt hatten und dadurch jederzeit die jeweilige Reihung angezeigt werden konnte.

Ich hoffe auf ein Wiedersehen bei der nächsten Staatsmeisterschaft 1986 in Zeltweg.



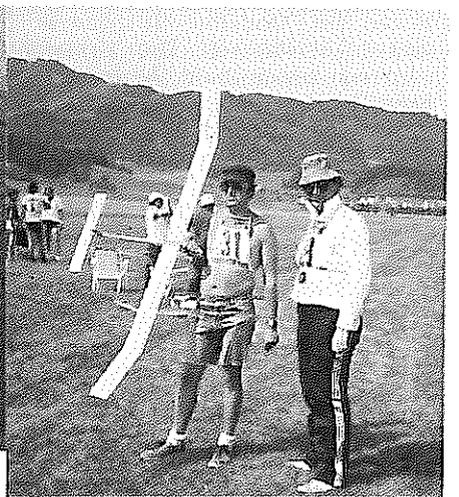
Die beiden erfolgreichen Teilnehmer: Vater und Sohn MANG
Man kann die gleiche Konzeption der Modelle erkennen.



Hoffnungsvoller Nachwuchs in F1B:
Franz Wutzi, Vize-Stm. mit 1207 Punkten



Die Sieger in F1B von links: 3. Helfried Herbsthofer, Staatsmeister Ing. ERNST REITTERER, 2. Franz Wutzi.



Titelverteidiger Werner Kraus (31) mußte sich diesmal mit dem 8. Platz begnügen.



Bei glühender Hitze wurde die Staatsmeisterschaft ausgetragen.

Im Bild der Hochstart eines Seglers.



Siegerfoto der Staatsmeisterschaft von links : OL Ernst Heibl, Wilhelm Benesch, Staatsmeister Fritz Mang (heuer schon der 2. Titel: (F1E+F1A), Manfred Grüneis, ÖAeC-Vizepräsident NR Josef Schlager. Kniend: Stephan Gröger, Jugendmeister Reinhard Mang, Andreas Wihalm.

STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1984

F2 B

FR Heinz Freundt

Um es gleich vorweg zu sagen: Bedingt durch die geringe Teilnehmerzahl in den anderen Klassen, kam es nur zu einer Staatsmeisterschaft in der Kunstflugklasse F2B. Um so erfreulicher ist es, daß immerhin 8 Teilnehmer in dieser Klasse gekommen waren. Alter und neuer Staatsmeister ist Franz Wenzel, der 5037 Punkte erreichte. Zweiter wurde Erhard Weimann mit 4923 vor Awi

Messinger mit 4707 Punkten. Im internationalen Starterfeld liegen unsere Kunstflieger Franz Wenzel an 8., Erhard Weimann an 11., Awi Messinger an 15. und Fritz Kühnegger an 17. Stelle.

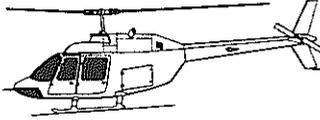
Da die ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT im Rahmen des Int. Fesselflug-Cups geflogen wurde, kann man in diesem Bericht alles weitere dort nachlesen.

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE IN DER KLASSE F2 B

1. und Staatsmeister 1984

Wenzel Franz	MBC-Ezenfeld	2418	2456	2581	5037 Punkte
2. Weinmann Erhard	SMBG-Eferding	2239	2544	2379	4923 "
3. Messinger Awi	ÖMV-Schulgemeinde	2060	2338	2369	4707 "
4. Kuehnegger Fritz	MFC Salzburg	2272	1778	2232	4504 "
5. Trogbacher Rudolf	UMFC-Neuhofen	1793	2033	2278	4311 "
6. Reinisch Walter	Akaflieg-Graz	1713	1847	1809	3656 "
7. Wenzel Walter	MBC-Ezenfeld	1772	1622	0314	3394 "
8. Ecker Franz	BMFC-Mühlparzer	1287	1397	1420	2817 "
9. Hansemann Adolf	Akaflieg -Graz	0	0	0	0000 "

EUROPA - MEISTERSCHAFTEN 1984



Fachreferent Gerhard Lustig

Der Niederländische Aero Club erhielt die 1. EUROPAMEISTERSCHAFTEN für RC-Helicopter von der CIAM zugesprochen, welche vom 17. bis 20. Mai 1984 an der holländisch-deutschen Grenze stattfanden.

Bei einwandfreien Wetterbedingungen und ausgezeichneter Organisation lief dieser Wettbewerb ohne nennenswerte Störungen ab. 11 Nationen waren mit 26 Startern vor die Jury getreten, nachdem das Mitglied der Königlichen Familie, Prinz Peter van Vollenhoven, die Eröffnung vorgenommen hatte.

Das dichtgedrängte Klassefeld wurde im ersten Durchgang vom Belgier Dupont vor dem Deutschen Heim und gefolgt vom Schweizer Müller, angeführt.

Im zweiten Heat übernahm dann Heim die Spitze, und Demayer aus Belgien verdrängte seinen Landsmann Dupont vom zweiten Rang. Am Sonntag startete dann Deproft eine enorme Aufholjagd und kam Heim bis auf 5 Punkte nahe.

Am frühen Nachmittag stand das endgültige Ergebnis fest:

1. EUROPAMEISTER in F3 C

E. Heim BRD vor F. Deproft und C. Demayer, beide Belgien.

In der Mannschaftswertung spiegelte sich die Überlegenheit der Belgier deutlich wider, denn mit dem Viertplatzierten Dupont belegten sie die Ränge 2 bis 4.

Mannschafts-Europameister Belgien vor der Bundesrepublik und Schweiz.

Lediglich Verplanke vom Gastgeberland und Mount aus England konnten in die Phalanx der Siegerländer eindringen.

Es zeigte sich, daß F3C in den Regeln der CIAM gereift ist und sich in Europa eine Gruppe von gut und gerne 40 Piloten darstellt, eine Wegbereiterfunktion für eine breite Basis zu erfüllen.

Dieser Akzent war auch in der Begrüßungsrede zu hören, wo die drei Hauptmerkmale

- wahnsinnig schwierig
- unbezahlbar
- nur die Allerbesten lernen es

angesprochen wurden.

Das letzte Merkmal schmeichelt unserem Ego im hohen Maße, und wer läßt sich so etwas nicht gerne sagen ?

Durch den Einsatz der Industrie ist dieser sicherlich komplizierte Mechanismus nicht mehr als "wahnsinnig schwierig" erlernbar hinzustellen.

Das Prädikat "unbezahlbar" ist natürlich diskutabel. Fußballspielen ist zweifellos billiger und der Besitz einer seetüchtigen Yacht teurer. Sagen wir aber, daß das Hubschrauberfliegen Geld und Mühe wert sind.

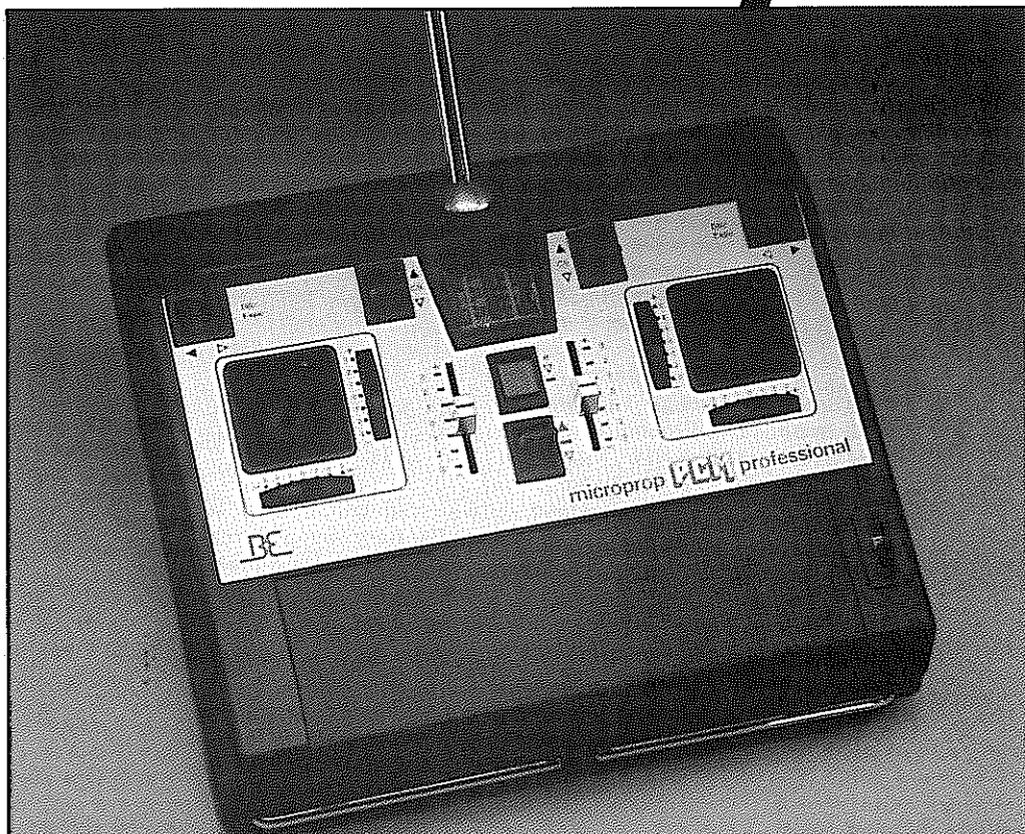
Europaweit ist erkennbar, daß immer mehr Anfänger zu dieser Sportart finden. Die wachsende Zahl von Modellhubschrauberpiloten rückt in seiner Leistungskapazität nach, und bald wird sich der derzeit noch verhältnismäßig kleine Kern der absoluten Spitze vergrößern.

Bei dieser Gelegenheit soll die geschichtliche Tatsache eingeflochten sein, daß der erste gelungene Flug mit einem RC-gesteuerten Modellhubschrauber vor 14 Jahren, am 12. April 1970 dem Deutschen Dieter Schlüter gelang. Mit dieser Entwicklung gebührt ihm die Ehre dieses erstgelungenen 5 Minutenfluges. Damals war das Modellhubschrauberfliegen wirklich noch wahnsinnig schwierig.

Diese Europameisterschaft in Eibergen war eine Standortbestimmung an der leider die österreichische Elite noch nicht teilnehmen konnte.

Sicherlich haben auch wir schon Piloten, welche im Konzert der Europabesten mitmischen können. Daher wird es wichtig sein, in internat. FAI-Wettbewerben die Fliegerqualitäten weiter zu steigern und die Qualifikation für die WM anzupeilen.

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachleute sind PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bald der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90% reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen 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.

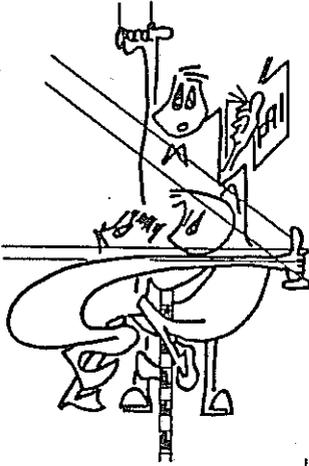


Z.B. Schmalband-FM-Betrieb, HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz), Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und austauschbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten. Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Segelflugkassette). Weiters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

BE
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel



INTERNAT. FESSELFLUG-CUP 1984

3. Paul Bugl - Gedächtnisfliegen in Salzburg / Kraiwiesen

Ein Bericht von Fesselflugreferent Heinz Freundt

Vom 31. Mai bis 3. Juni 1984 fand in Salzburg der alle 2 Jahre stattfindende INTERNATIONALE FESSELFLUG CUP statt. Von Johann Niederwimmer sehr gut vorbereitet und bestens organisiert, wurden wir doch von der sehr hohen Teilnehmerzahl überrascht. Durch Programmänderung und Vorverlegung der Klasse F2B konnte diese organisatorische Schwierigkeit aus dem Weg geräumt werden.

Es waren in der Kunstflugklasse 31 Teilnehmer, in der Speedklasse 11 Teilnehmer und in der Mannschaftsrennerklasse 16 Mannschaften gemeldet. Insgesamt 74 Teilnehmer aus 10 Nationen, ein riesiges Starterfeld also.

Als Wettbewerbsleiter hatte ich alle Hände voll zu tun, um alles zeitgerecht und ohne Anstände ablaufen zu lassen. Um es vorweg zu nehmen, es wurden alle Schwierigkeiten gemeistert, und wir konnten den Wettbewerb sogar wesentlich früher beenden als vorgesehen, um die von sehr weit angereisten Teilnehmer früher zu entlassen.

Am Freitag, dem 1. Juni, fingen wir schon um 11,00 Uhr mit dem 1. Durchgang Kunstflug an, um gleich anschließend den 2. Durchgang fertig zu machen. Dr. Egervary setzte sich im 1. Durchgang an die Spitze und behielt diese bis zum letzten Durchgang. Auch De Jong aus den Niederlanden gab seinen 2. Platz bis zu Schluß nicht ab. Der Ungar Morocz verlor beim 3. Durchgang seinen 3. Platz an den Deutschen Maikis. Dadurch, daß die Teilnehmer sehr diszipliniert waren, waren wir mit den 2

Durchgängen schon um 18,30 Uhr fertig. Anschließend war noch Training für Speed und Team-Racing.

Samstag den 2. Juni war um 8,00 die offizielle Begrüßung durch Landessektionsleiter Johann Niederwimmer und unseren Vereinspräsidenten Regierungsrat Georg Kopp, und sofort danach fing der 1. Durchgang in Speed an. An sich eine sehr langwierige Angelegenheit, denn der Teilnehmer kann sich den Regeln entsprechend, mit der Vorbereitung sehr lange Zeit lassen. Erst wenn seine Vorbereitungen fertig sind, laufen die offiziellen 3 Minuten Vorbereitungszeit. Eine Nervenprobe für den Veranstaltungsleiter.

Die Ungarn Mult, Molnar und Szegedi setzten sich gleich beim 1. Durchgang uneinholbar an die Spitze, sodaß sie nicht mehr zu fliegen brauchten. Ansonsten gab es sehr viele Fehlstarts, und im 2. und 3. Durchgang änderte sich nicht mehr viel. Der Österreicher Franz Marksteiner erreichte bei allen 3 Durchgängen keine Wertung.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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

Sehr turbulent ging es dann abends auf dem Tanzparkett beim Gesellschaftsabend im Gasthaus Gastagwirt zu. Alles war von Hans Niederwimmer liebevoll vorbereitet und gefiel allen so gut, daß die Letzten erst um 4,00 Uhr morgens ins Bett kamen.

Trotzdem fing der 2. Speeddurchgang pünktlich am Sonntag um 8,00 Uhr an. Franz Wenczel erreichte zu seiner eigenen Verwunderung 202 kmh und wurde damit bester Österreicher in Speed.

Gleich anschließend wurde der 2. Durchgang Team geflogen. Hier kam es zu turbulenten Szenen. Der Ungar Balogh flog kriminell und wurde disqualifiziert. Nitsche wurde von den Leinen der Franzosen regelrecht eingewickelt und gefesselt und flog die letzte Runde am Boden liegend - gefesselt. Es war von ihm ein Kunststück, eine bruchfreie (!) Landung zu machen, die ihm viel Applaus und eine Wiederholung einbrachte.

Unsere beiden Teams, Fischer-Straniak und Nitsche-Kühnegger liegen sehr gut im Rennen.

Es wurde dann ja erste Semi in Team geflogen. Es waren spannende Rennen, und auch unser Schutznetz kam zum Tragen, im wahrsten Sinne des Wortes. Mit 100 kmh sauste ein Team-Modell ins Netz und hat die Dahintersitzenden vor großem Schaden bewahrt.

Dann wurde der 3. Durchgang Speed geflogen, wobei sich an der Wertung nichts mehr änderte.

Anschließend das 2. Semi in Team. Es ging um die Ausscheidung, wer nun ins Finale kommt. Fischer-Straniak verbesserten sich noch, und die Finalisten standen fest :



Balogh-Dorant 3,32,
Fischer-Straniak 3,33 und
Nitsche-Kühnegger 3,36.

Nach entsprechenden Einstellstarts - das Finale geht ja bekanntlich über 200 Runden - fand dann der Höhepunkt des Wettbewerbes statt.

Fischer - Straniak hatten das schnellste Modell. Bei einer Landung kam dem Mechaniker Straniak das Modell aus, und ein kleiner Zeitverlust trat ein. Sie holten von Runde zu Runde auf und beendeten das Rennen mit Balogh - Dorant zeitgleich. Da die Ungarn aber die bessere Vorlaufzeit hatten, war dann die Reihenfolge :

1. Platz Balogh - Dorant	7,25,
2. Platz Fischer - Straniak	7,25
3. Platz Nitsche - Kühnegger	7,53.

Eine eindrucksvolle Siegerehrung schloß die bei gutem Wetter verlaufene Veranstaltung ab.

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 57 31 58

**A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41**

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DES INTERNATIONALEN FESSELFLUG CUPs IN KRAIWUESEN

Klasse F2A - Geschwindigkeit :

1. Molt Jozsef	MZ-Budapest	HA	281	*	*	281	kmh
2. Molnar Jozsef	MZ Budapest	HA	279	*	*	279	"
3. Szegedi Sandor	MZ Budapest	HA	279	*	*	279	"
4. Magne Jean	AC-AMIF	F	235	246	Disq.	246	"
5. Borer Anton	Breitenbach	HB	Disq.	235	Disq.	235	"
8. Wenczel Franz	MBC-Enzesfeld	OE	185	202	197	202	"

Klasse F2B - Kunstflug :

1. Egervari Geza	FLG Bietigheim	D	2663	2664	2843	5507	Punkte
2. De Jong Henk	Zwolle	NL	2553	2718	2638	5356	"
3. Malkis Claus	Stuttgart	D	2460	2502	2705	5207	"
4. Motocz Attila	Budapest	HA	2489	2534	2662	5196	"
5. Salathe Toni	MBZ Basel	CH	2561	2618	2560	5179	"
8. Wenczel Franz	MBC Enzesfeld	OE	2418	2456	2581	5037	"

..... weitere Österreicher, siehe Bericht Fesselflug - Staatsmeisterschaft.

Klasse F2C - Mannschaftsrennen :

1. Balogh - Dorant	HA	3,35	Disq.	3,41	3,32	7,25
2. Fischer - Straniak	OE	3,36	3,45	3,40	3,33	7,25
3. Nitsche - Kühnegger	OE	Disq.	3,37	3,36	4,35	7,53
4. Delor - Surugue	F	4,26	3,35	3,39	3,43	
5. Metkemeyer - Metkemeyer	PH	4,13	3,37	3,38	3,43	

..... es waren keine weiteren Österreicher am Start

Fertigmodelle extrem preisgünstig !!

mit Epoxyrumpf und Fertigflächen

Motor: Curare 60, Curare 40, Shadow, Me 163 (Kraftei)

Segler: Daydream, Speedway; Rennboot: Hot-Shot 21

Hubschrauberrümpfe, Motorhauben für 4-Takt-Motoren

Preisliste anfordern bei : *Modellbau Gerhard Koch*

A-6600 Reutte, Wängle - Winkel 7
Tel. (05672) 2578/22 oder 37063

DIE SEKTION MODELLFLUG DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUBS

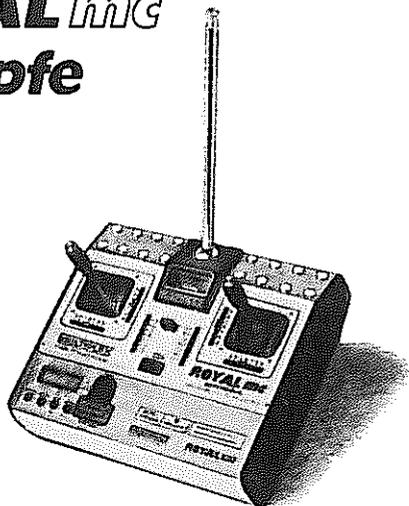
WIEDERHOLT HIER IHREN AUFRUF

UM EHRENAMTLICHE MITARBEITER FÜR DEN AUFBAU EINER

MODELLFLUG - JUGENDSEKTION IM Ö.Ae.C. !!!

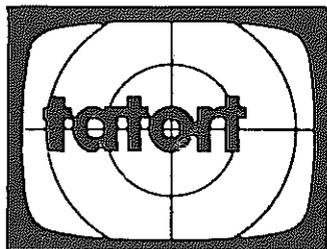
Mit der neuen **ROYAL mc** haben Sie alle Trümpfe in der Hand

- * Umschaltbar von PCM auf PPM
- * Schnell umgerüstet durch Softmodule
- * modernste Microcomputertechnik
- * Reserve-Senderakku
- * Slow-Funktion für Servos
- * ausbaufähig auf max. 14 Prop-Kanäle
- * umfangreiche MULTINAUT-Ausbaumöglichkeiten
- * Lehrer-/Schüler- und Co-Pilot-Betrieb
- * Freier Kanal für Empfänger-Unterspannungsanzeige
- * 25-jährige Erfahrung des größten Herstellers
von Modellsport-Fernsteuerungen in Europa



Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder mit dem Handbuch zur Royal mc gegen Schutzgebühr von 3,- DM erhältlich bei

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



"MODELLFLUGCLUB IN NÖTEN"

Am 18. März dieses Jahres mußten die Mitglieder des MFC-PHOENIX in Wien ihren bislang größten finanziellen Verlust in ihrer 10-jährigen Vereinsgeschichte hinnehmen. An diesem Tage nämlich entdeckten Klubmitglieder, die eigentlich zum vergnüglichen Fliegen den nahe Markgrafneisiedl gelegenen Modellflugplatz besuchen wollten, daß die Klubhütte und der

angrenzende Schuppen mit roher Gewalt aufgebrochen waren. Sämtliche beweglichen Fahrnisse waren gestohlen. Die Liste der entwendeten Dinge ist lange. Rasentraktor, Stromaggregat, Megafon, Startnummern, Kabeltrommel, Benzinkanister wurden mitgenommen. Mit welcher Gewalt die Täter vorgegangen sind zeigt die aufgebrochene Eingangstüre. Da sie aus verstärktem Eisenblech gefertigt wurde, gab sie nicht gleich nach. Erst als das Schloß (!) brach, konnten die Täter ihre schändliche Tat begehen.

Nun, das Leben geht weiter, und man muß auch die Rückschläge verkraften können. Der Vorstand des MFC-PHÖNIX trug dem Rechnung, es wurde die Kassa überprüft und ein an sich vorgesehenes Projekt fallen gelassen. Damit der Flugbetrieb ungestört weiterlaufen könnte, wurde ein neuer Rasentraktor angeschafft. Es war dies am Montag, dem 30. April dieses Jahres. Damit er nicht nochmals gestohlen werden sollte, wurde vorher ein Ring in den Boden einbetoniert, damit der Rasentraktor mit einer Kette verankert werden könnte. Am 1. Mai hatte der MFC-PHÖNIX ein Ballonstechen. Damit die Piloten eine optimal gepflegte vorfinden könnten, wurde der Modellflugplatz gleich mit dem neuen Rasenmäher gepflegt. Am Donnerstag, dem 3. Mai jedoch, war auch der zweite erst vor vier Tagen angeschaffte Rasenmäher schon wieder weg. Die Täter hatten wieder zugeschlagen. Auch der neue Benzinkanister fehlte.

Da es leider nicht auszuschließen ist, daß der Täter unter den Modellfliegern zu suchen ist (wer wußte schon in so kurzer Zeit, daß wir uns einen neuen Rasentraktor angeschafft hatten, außerdem mußte schon für eine entsprechende Transportmöglichkeit vorgesorgt werden sowie für einen Bolzenschneider, um die Kette, mit der der Rasentraktor am Boden verankert war, abzuschneiden) ergeht die Bitte an

alle Vereinsvorstände: Sollte Ihnen etwas angeboten werden, dessen Herkunft nicht ganz klar ist, bitte verständigen Sie sofort die Gendarmerie !

Es handelt sich um folgende Gegenstände :

- 1 Rasentraktor gebraucht, MURRAY 5, grau
- 1 Rasentraktor neu, MURRAY 7, rot
- 1 Stromaggregat ohne Markenbezeichnung 1.200 W, weiß-grün,
- 1 Megafon für Batteriebetrieb und separatem Mikro, grau,
- 1 Garnitur Startnummern.

Hinweise, die zur Auffindung dieser Geräte führen, werden belohnt !

Soweit unser Beitrag, vielleicht hilft's !

Wir verbleiben mit fliegerischem Gruß

Glück ab - gut Land

K. Praprotnik
Schriftführer

PS : Hinweise an die Adresse des Klubobmannes Helmut CAHA, 1210 Wien, Ruthnergasse 91/8/24.



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1984 F1E

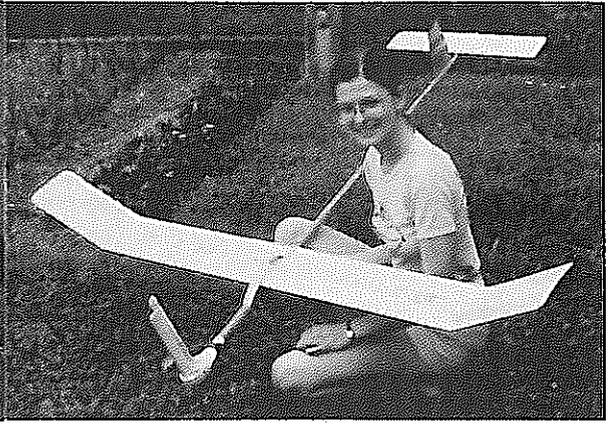
*Foto-
Nachtrag*

Immer wieder erreichen uns die Bildberichte über durchgeführte Veranstaltungen sehr spät. Es fällt uns daher nicht immer leicht, die Berichte aktuell zu illustrieren. Unsere Bitte : Schickt uns Bilder und Berichte gleichzeitig, so könnt Ihr dazu beitragen, prop aktueller zu gestalten.

Heute noch einige Bilder von der Staatsmeisterschaft der F1E- Hangflieger.



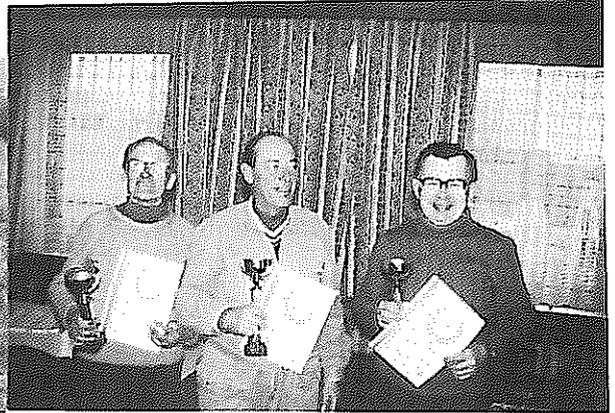
Staatsmeisterschaft F1E 1984 - Siegerfoto - von links:
3. Karl Almesberger, Staatsmeister Fritz Mang und
2. Franz Wutzl sen.



Die einzige weibliche Teilnehmerin belegte den
5. Platz. Vera GREIMEL war auch schon F1E-
Landesmeister von Niederösterreich



F1E-Fachreferentist noch eifriger Wettbewerber.
Das Foto zeigt ihn beim Fertigmachen seines
F1E-Wettbewerbsmodells.



Dieses Foto stammt noch von der NÖ-Landesmeisterschaft,
bei der Felix Schobel NÖ-Landesmeister wurde. Foto v.l.:
3. Hans Hlavka, LM Felix Schobel, 2. Rupert Schneck.

...und noch 2 «erfolgreiche» Nachzügler...

EUROPA CUP 1983 der Elektroflieger

Bericht von Rudolf Freudenthaler

Hier noch ein sehr verspäteter Bericht vom EUROPA CUP 83 der Elektroflieger.

Ende Juli 1983 traf sich trotz des langen Anfahrtsweges nach Björnstorp in Schweden die europäische Elite der Elektroflieger.

Bei strahlendem Sommerwetter und bester Organisation wurden 3 Klassen geflogen: F3E-FAI, F3E-Nordic und Snuppi-Pylon. An der Spitze wie in der vergangenen Saison die beiden Deutschen J.Graf und N.Hübner.

Diesmal war auch Österreich durch Rudolf Freudenthaler vom UMFC-Freistadt. Dieser konnte durch seine hervorragenden Leistungen zwei von den drei Wettbewerben gewinnen. Das waren F3E-FAI und F3E-Nordic.

F3E- FAI Segelflug

1. R. Freudenthaler	A	?
2. N. Hübner	D	?
3. E. Töpfer	D	?

27 Teilnehmer

F3E- Nordic

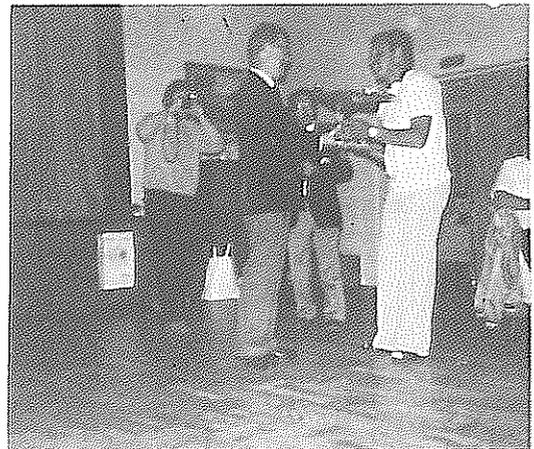
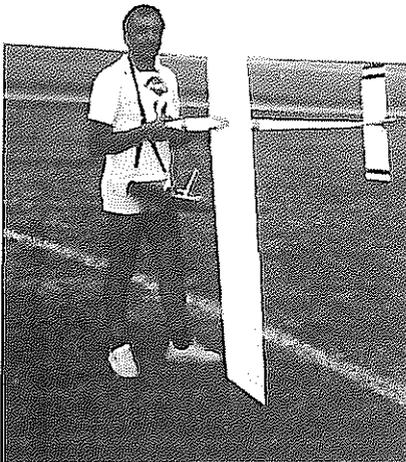
1. R. Freudenthaler	A	?
2. HJ Sommerauer	CH	?
3. E. Töpfer	D	?

19 Teilnehmer

Mit diesem Ergebnis ging es dann am 11. und 12. September 1983 nach Homberg/Ohm, BRD, zum 3. Lauf des EUROPA-CUPs. Freudenthaler erreichte der 2. Platz zur Erringung des Titels als EUROPA-CUP-Siegers.

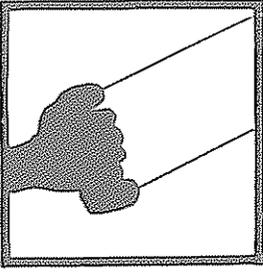
Europa-Cup Endergebnis :	1. Rudolf Freudenthaler	A
	2. J. Graf	D
	3. N. Hübner	D

Bei beiden Wettbewerben waren 7 Nationen am Start.



Oben: Siegerehrung in Schweden durch den SC-Vorsitzenden der CIAM, Bloomart, links. Rechts im Bild EC-Sieger Rudolf Freudenthaler

Links: Rudolf Freudenthaler mit seinem Siegermodell



fesselflug

4. FESSELFLUGTAG 1983 in Perg

Bericht von Reinhard Brandstätter

Nach einem total verregnetem 3.Fesselflugtag in Steyr, war unser Flugmanager Erwin Mühlparzer etwas demotiviert, was die Durchführung des 4.Internationalen Fesselflugtages in Perg betraf. Da einige altengessene Fesselflugtag-Funktionäre ihr Amt diesmal nicht mehr betreiben wollten und dies durch permanentes Nichterscheinen an entscheidenden Clubabenden zum Ausdruck brachten, wurde kurzerhand ein eingespieltes RC-Flug-Team mit der Aufgabe, diesmal einen optimalen Fesselflugtag durchzuführen, betraut, was unter der Leitung unseres Obmannes Erwin auf Anhieb gelang.

Nach gehörigem Rühren der Werbetrommel mit hunderten Plakaten, 1000 Flugzetteln und Lautsprecherwagendurchsagen, wurde der Großraum Perg, lautstark auf das große Ereignis vorbereitet.

Da uns diesmal der Wettergott etwas besser gesinnt war, schlugen sich die Werbeaktionen auch positiv in den Besucherzahlen nieder.

Nun zum Geschehen :

Geflogen wurde in 4 Klassen : Kunstflug, Mannschaftsrennen, Speed und Fuchsjagd. Als erste Klasse wurde Kunstflug, Durchgang 1+2 geflogen. Es waren 15 Teilnehmer aus 3 Nationen, Österreich, Deutschland und Schweiz am Start. Geflogen wurde unter einwandfreien Wetterbedingungen, es war jedoch bedeckt und dadurch kalt, was aber durch eine ausgezeichnet funktionierende Küche mit heißem Tee ausgeglichen wurde.

Aus den beiden ersten Durchgängen war schon ersichtlich, daß es ein sehr bitteres Punkteringen zwischen Deutschland und Österreich geben wird.

Anschließend nach den beiden Kunstflugdurchgängen war eine kleine Auftaupause für die Punkterichter vorgesehen, um danach mit dem 1. Lauf in Combat fortzusetzen.

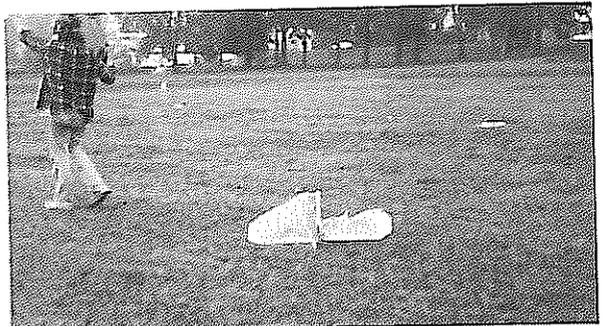
Combat war natürlich wie jedes Jahr, die am stärksten besetzte Klasse und selbstverständlich auch die publikumswirksamste, da unsere Freunde aus München mit einem

VW-Bus voll mit Combatgeiern angereist waren. Im Normalfall ist dieser VW-Bus nach dem Wettbewerb immer leer.

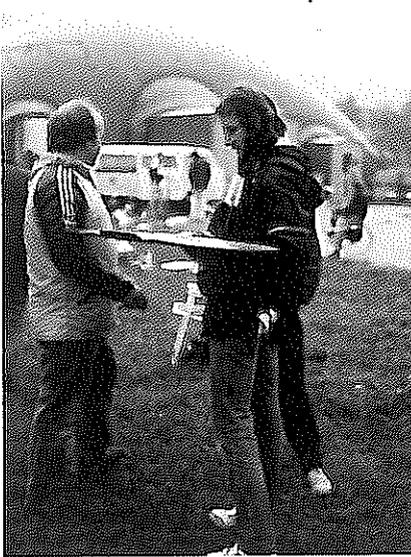


Noch ist der VW-Bus vollgepackt und die Combat-Modelle heil. Wie lange wohl noch ?

Nach den heißen Jagden im Qualifikationslauf für die zweite Runde, bleibt uns noch genügend Zeit, auch den Hoffnungslauf noch am Samstag über die Runden zu bringen. Als die letzten Geier buchstäblich vom Himmel fielen, war es auch schon Abend, und man konnte sich dem gemütlichen abendlichen Beisammensein in einem bereits vorher bestellten Clubraum im Gasthaus widmen. Es dauerte nicht lange, ca. 24 Uhr, bis sich die Letzten in ihre Gemächer, im von der Mühlparzer-Crew angemieteten Bodybuildingcenter niederließen.



Combat - die Jagd ist aus !



Österr. Meister und OÖ-Landesmeister
Johann Zenker, links und Michael
Disler, Schweiz, rechts



F2B - Pistenleiter
Erwin Mühlparzer



Der Start rückt näher. Franz Ecker,
rechts mit Tochter, links. Heinrich
Hofmann, Mitte, legt den Helm an

Sonntag um 7,00 Uhr war die Flugplatz-Crew wieder angetreten und traf die Vorbereitungen, welche für den pünktlichen Beginn nötig waren. Pünktlich um 8,00 Uhr wurde mit dem 3.Durchgang im Kunstflug weitergemacht.

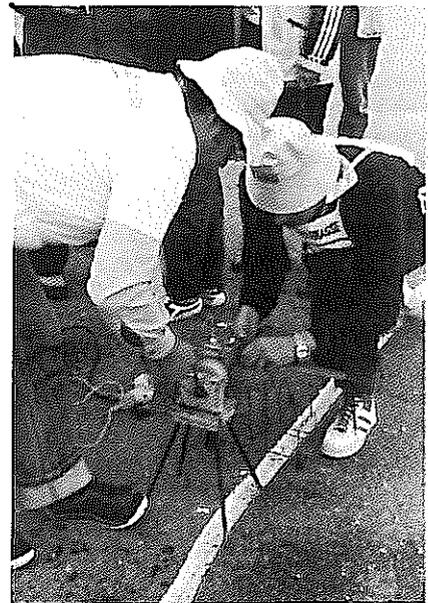
Nachdem ja alle besonders gut ausgeschlafen waren, war dies auch kein Problem. Es wurde verbissener denn je um Punkte gerungen, und der Claus Maikis zeigte wieder, wie es sein soll. Anschließend an Kunstflug wurde der 1. Durchgang in Speed geflogen, wobei wir mit anfänglichen 7 Teilnehmern schon eine große Teilnehmerzahl verzeichnen konnten. Doch dabei sollte es nicht bleiben. Wir mußten den Durchgang um 20 Minuten verschieben, da durch den großen Andrang bei den Nachnennungen, ein planmäßiger Durchgangsbeginn nicht möglich war.

Nachdem nun alle Teilnehmer gemeldet hatten, zählten wir 12 Teilnehmer aus 4 Nationen.

Der eindeutige Favorit war der Pole Raczwal Andrzej, der auf Anhieb seinen eigenen nationalen Rekord um 6 kmh überbot und mit 276,9 Stundenkilometern, exequo mit dem Österreicher Marksteiner an der Spitze lag.

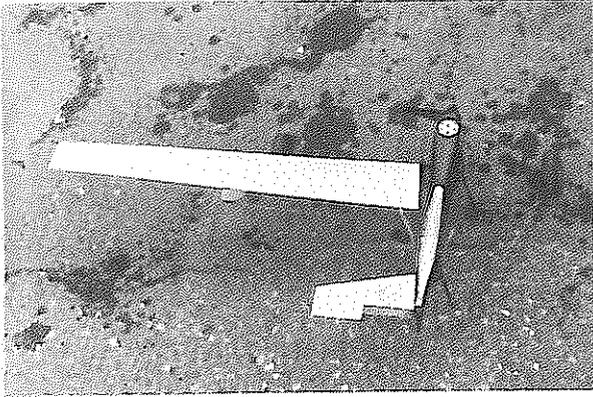
Einige Startschwierigkeiten hatten die Münchner, deren Modelle die österreichische Luft anscheinend nicht gut bekam

(sind anscheinend nur sauren Regen gewöhnt).



Franz Ecker, links, geht an den Start
als Helfer Frant Marksteiner, rechts

An die schnelle Runde anschließend wurde der 1. Vorlauf im Mannschaftsrennen geflogen. Auch diese Klasse war gut besetzt, es waren 7 Teams am Start.



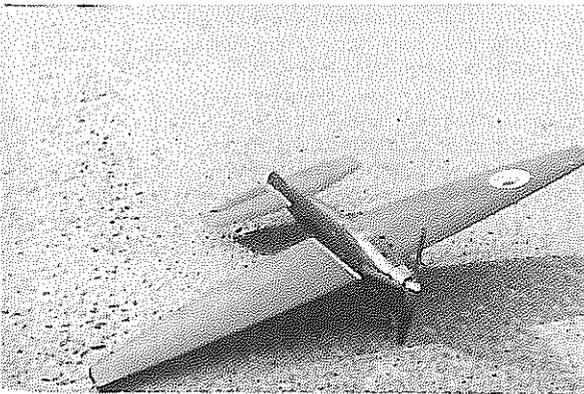
Das F2A-Siegermodell des Polen Andrzej Rachwal. Er flog damit die phantastische Geschwindigkeit von 276,9 kmh. Man beachte die eins. Bauweise.

Nach dem ersten Vorlauf im Mannschaftsrennen wurde der 2. Speed-Durchgang angesetzt, doch die Höchstmarke des Polen von 276,9 kmh wurde nicht mehr überboten.

Mittlerweile löste sich der Hochnebel etwas auf, und die Sonne tat das ihre, um meine schon fast im Lautsprecherwagen angefrorenen Füße etwas aufzutauen, was ich wiederum mit Würstchen, Kuchen und Tee zu beschleunigen versuchte.

Der 2.Vorlauf im Mannschaftsrennen war durch das optimale Zusammentreffen der Mannschaften ein besonderer publikumswirksamer Lauf, wie der starke Applaus bestätigte.

Da die Teilnehmer der Klasse Speed auf einen dritten Lauf zu Gunsten des Combat-finales verzichteten, konnten wir sofort das Teamracer-Finale starten.



Das F2C-Mannschaftsrennenmodell eines deutschen Teilnehmers

Im Finale zeigte sich nun, welches Team die beste Dauerleistung hatte und es waren Tankstops von weniger als 5 Sekunden zu sehen.

Aus Publikumsgründen wurde nun die Zeit zwischen dem Teamracer-Finale und den nachfolgenden Combatdurchgängen freundlicherweise von unseren Münchner Freunden mit einigen Strahltriebwerksmodellflügen überbrückt, und die Organisatoren hatten eine kurze Erholungspause.



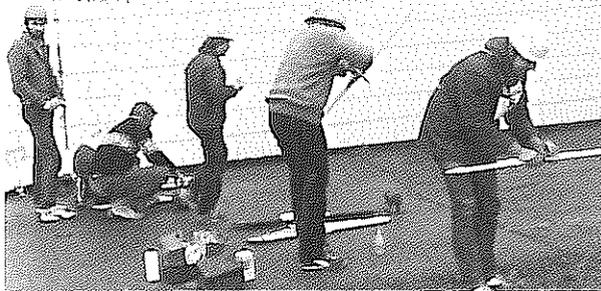
Das Fesselflugmodell mit Strahltriebwerk. Bei der Vorführung suchte alles Schutz hinter den Schutzzäunen.

Nun war es bald soweit: Das Publikum wartete gespannt auf das Finale in Combat. Auf der Combatwiese war die Hektik zu spüren, die den einzelnen Teilnehmern in den Knochen steckte.

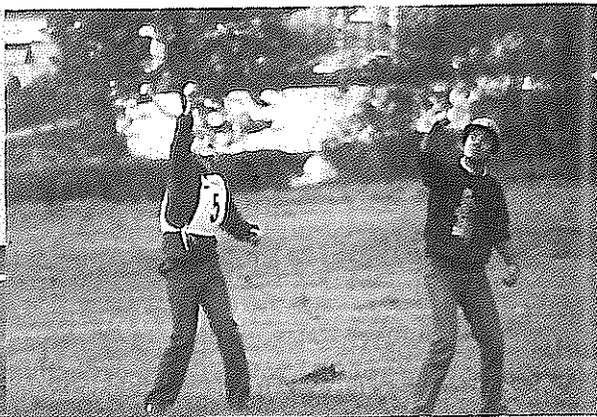
Mit etwas Zeitrückstand konnte das Finale gestartet werden, wobei sofort wieder heißeste Kämpfe entbrannten.

Es waren Abschüsse über Kopf zu verzeichnen, doch die Helfer waren so aktiv, daß praktisch jede Flugminute ausgenutzt werden konnte.

Da die Finsternis im Oktober jedoch schneller ist als so mancher Wettbewerbsablauf, ist es uns nicht mehr gelungen, die Endausscheidung um den 1.Platz zu fliegen, sodaß die letzten beiden Endausscheidungsteilnehmer um den 1.+2.Platz ex aequo auf den 1.Platz gesetzt wurden.



F2D - Startvorbereitungen



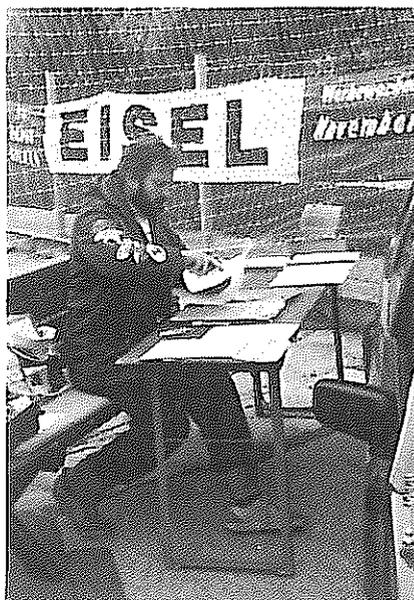
Der F2C-Internationale Josef Fischer im Fight in F2D mit einem deutschen Jugendlichen



Es gab zahlreiche und wunderschöne Pokale zu gewinnen

An das Combat-Finale anschließend, wurde im vorabendlichen Gasthaus die große Siegerehrung durchgeführt und mit einem gemeinsamen Abschiedstrunk der Wettbewerb beendet.

Der BMFC Mühlparzer bedankt sich im Namen aller Funktionäre bei den Teilnehmern und hofft auf ein Wiedersehen 1984 !



Wettbewerbsleiter Erwin Mühlparzer

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE beim 4. FESSELFLUGTAG am 15./16. Oktober in Perg --

Klasse F2A - Geschwindigkeit 12 Teilnehmer

1. Rachwal Andrzej		PL	274,8	276,9	000	kmh
2. Marksteiner Franz	MBG Brandenburg	A	276,9	000,0	000	kmh
3. Forstner Roland	MFJ München	D	194,9	000,0	000	kmh
4. Fischer Josef	MFC Salzburg	A	163,6	170,6	000	kmh
5. Straniak Hans	MFC Salzburg	A	169,8	000,0	000	kmh
6. Jurastk Cai Uwe	Kolibris Oberhausen	D	168,2	141,7	000	kmh
7. Wenczel Franz	MBC Oberhausen	A	7 R	166,6	000	kmh
8. Ecker Franz	BMFC Mühlparzer	A	163,6	000,0	000	kmh
9. Messinger Awi	ÖMV-Schulgem.	A	153,8	156,5	000	kmh

Klasse F2B - Kunstflug : 16 Teilnehmer

1. Maikls Claus	Stuttgart	D	2318	3243	3060	6303 Punkte
2. Wenczel Franz	MBC Enzesfeld	A	2884	3158	3057	6215 "
3. Weinmann Erhard	SMBC Eferding	A	2694	2861	2781	5642 "
4. Messinger Awi	ÖMV-Schulgem.	A	2754	2785	2847	5632 "
5. Trogbacher Rudolf	UMFC Neuhofen	A	2386	2362	2689	5075 "

Klasse F2C - Mannschaftsrennen 8 Mannschaften

1. Fischer Straniak	MFC Salzburg	A	3,39	3,41	7,42
2. Nitsche-Kühnegger	MFC Salzburg	A	3,40	5,54	7,44
3. Marksteiner-Tschenet	MBG Brandenburg	A	95 R	4,04	94 R
4. Barden-Feger	LSV Schwalmtal	D	4,18	4,28	
5. Forstner-Rückerl	MFJ-München	D	6,43	97 R	

Klasse F2D - Fuchsjagd (Combat): 22 Teilnehmer

1. Dübell Johann	MFJ München	D	X	Punkte	4 Siege
Karger Jiri	MFJ München	D	X	Punkte	4 Siege
3. Reichle Albrecht	Stuttgart	D	440	Punkte	4 Siege
4. Rückerl Peter	MFJ München	D	160	Punkte	3 Siege
5. Teisner Markus	MFJ München	D	540	Punkte	2 Siege

bester Österreicher

10. Weinmann Erhard	SMBC Eferding	A	276	Punkte	1 Sieg
---------------------	---------------	---	-----	--------	--------

KOMBINATION : Erstmals wurden nur jene Wettbewerber erfaßt, welche in mehreren Klassen angetreten sind.

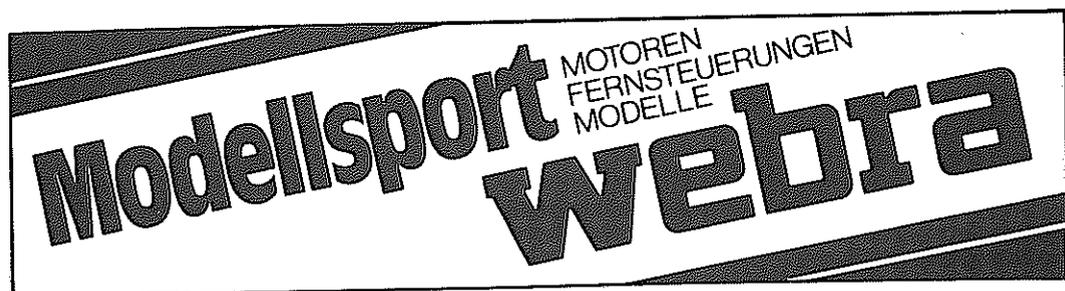
		F2A	F2B	F2C	F2D	Gesamt	
1. Foestner Roland	D	10	9	3	14	36	Punkte
2. Rückerl Peter	D	3	10	3	17	33	"
3. Karger Jiri	D	1	8	1	20	30	"
4. Wenczel Franz	A	6	14	2	3	25	"
5. Reichle Albrecht	D	-	6	-	18	24	"
Weinmann Erhard	A	-	13	-	11	24	"

Ich gratuliere zu dieser gelungenen Veranstaltung recht herzlich, die in einer Kategorie ausgetragen wurde, in der sich wieder einiges rühren dürfte.

Allen Mithelfern recht herzlichen Dank !

Auch der Bericht hat mir sehr gut gefallen. Macht bitte weiter so !

Edwin Krill
Bundessektionsleiter



DAS GROSSE MODELLFLUGABENTEUER ! DOKUMENTATION ÜBER HANG - FREIFLUG

Interessieren Sie sich persönlich für die aufregende Geschichte des Modellfluges ? Sind Sie auf der Suche nach modelltypischen Preisen für Wettbewerbe und Ehrungen, für Gewinne in Preisausschreiben, für Werbeartikel in der Presse, für Großworte bei größeren Veranstaltungen - einmal ohne die üblichen Klischees vom "sportlichen Wert" undsoweiter ?

Es gibt kaum ein besseres Mittel, jemanden für den Modellsegelflug zu begeistern, als sich von der Urbegeisterung der früheren Jahre mitreißen zu lassen.

Wissen Sie schon, daß die größeren Hangwettbewerbe der Geschichte vor dem Zweiten Weltkrieg ausgetragen wurden ? Mit nahezu tausend Wettbewerbern, von denen natürlich nur ein Teil zugelassen werden konnte - und etwa 30.000 (!) Zuschauern ... wie berichtet in der damaligen Zeitschrift "LUFTWELT".

Die Begeisterung war keineswegs "verordnet": Schon bei den ersten Reichswettbewerben ab 1930 kamen sie zu Hunderten ... Was die Jugend anzog, das war die Rhönflugbegeisterung als solche.

Da kurbelte ein Modellflieger aus Stollberg (Erzgebirge) mit seinem Rad 290 Kilometer zur Wasserkuppe herunter und führte noch dazu eine zwei Meter lange Kiste mit sich ... Die Saarländer, die seit 1930 immer mit mindestens 30 Mann anrückten, kamen mit dem Lastwagen, auf der Ladefläche sitzend ... Einmal brach die Hinterachse des Lastautos.

Die meisten kamen mit einem einzigen Modell unter dem Arm oder in der Hand, ohne Werkzeugkiste, nur ein paar Flicksachen in der Tasche.

Die Österreicher fuhrten nach der Eingliederung in das "Großdeutsche Reich" 1938 per Bahn zur Wasserkuppe. Wie sie nur die 4 bis 5 Meter großen Segler im Eisenbahnabteil unterbrachten ? -Noch hatten die wenigsten wegen der kurzen Eingliederungszeit eine Uniform. Sonst flog damals alles in Uniform, trat landesgruppenweise zur Bauprüfung an, wobei alle ihre Modelle in der rechten Hand präsentierten (? Red.).

Hochinteressant sind heute noch die Wettbewerbsberichte. So schrieb Horst Winkler, der Modellflugpionier, daß bei "Veranstaltungen, die im Freien stattfinden, das Wetter eine große Rolle spielt"- Wie wahr, wie wahr !Und vom Nordhang aus hielten die Modelle (ungesteuert) Kurs, aber nicht vom Südhang weg, und er suchte dafür eine Erklärung. Von den 12 kurvenbewirkenden Kräften, die wir heute dank des Magnetfluges kennen, war eigentlich nur die des Seitenruderausschlages bekannt. Wie wichtig ist es deshalb, den Weg zu den Anfängen zurückzuverfolgen.

Nun wollen wir diese Anfänge in Wort und Bild dokumentieren, speziell im Freisegelflug, noch ausführlicher und illustrierter als in bisherigen Dokumentationen. Wir sind auf eine Menge Originaldokumente gestoßen, bitten aber alle noch um weitere Unterlagen aus der Vorkriegszeit: Zeitungsausschnitte, Bilder, die vielleicht ältere Modellflieger aufgehoben haben, Beiträge von Zeitungen. Leider sind die meisten Zeitungen nicht mehr am Leben, so daß eine Dokumentation gerade noch gelingen kann. So starb Rhönsieger Emerich am 4. Januar 1984, Hauptarchivar Werner Thies am 4. März d.J. an einem Herzinfarkt ...

Die Dokumentation dürfte etwa 40 bis 50 Kopien umfassen, darunter Originaltexte. Auslieferung jedoch nur an Einzelinteressenten !

Bitte vormerken lassen - die Engländer sind schon jetzt von der Dokumentation begeistert ... (erscheint in einem englischen Buch).

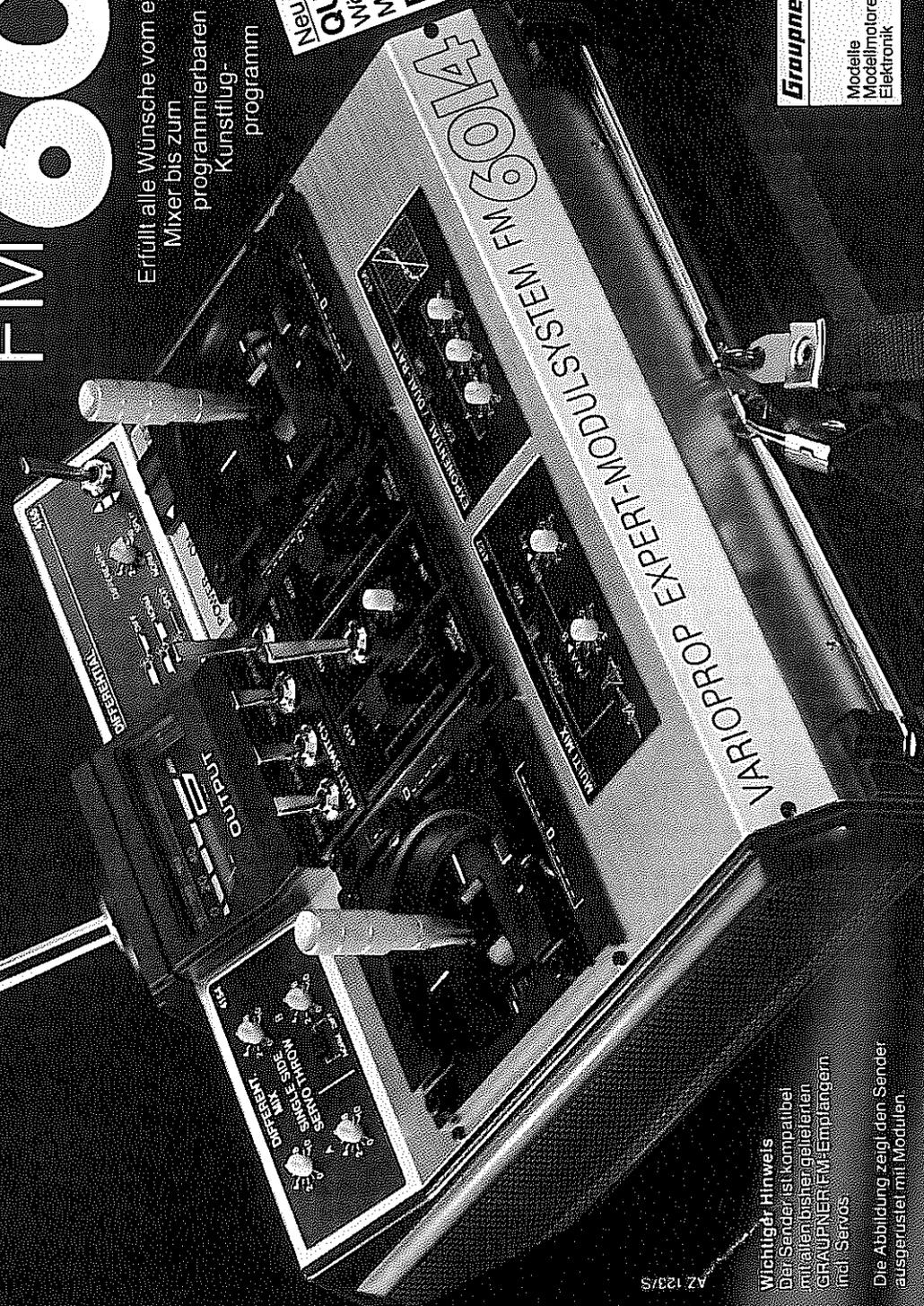
Diese Zeilen stammen aus der Feder des "Vaters des Magnetsegelfluges" Hans Gremmer. Alle Modellflieger, die in der Lage sind, an dieser Dokumentation mitzuarbeiten, oder alle, die an diesem Werk Interesse haben, wenden sich direkt an :

Hans Gremmer

Oberbreitenauer Straße 1
D-8300 Landshut

Graupner EXPERT-MODULSYSTEM FM 6014

Erfüllt alle Wünsche vom einfachsten
Mixer bis zum
programmierbaren
Kunstflug-
programm



Net:
QUADRO-FLAP
Mikroklappen-Differential-
system
BUTTERFLY
Quadro-Flap-Bremsystem

Informieren Sie sich auch
über weitere Programme im
ausführlichen GRAUPNER
Programmier-Handbuch
FMH 1.
Bei Ihrem Fachhändler gegen
Schulgebühr
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

Graupner
Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Wichtiger Hinweis
Der Sender ist kompatibel
mit allen bisher getesteten
GRAUPNER FM-Empfängern
inkl. Servos

Die Abbildung zeigt den Sender
ausgerüstet mit Modulen

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.