

PROOP

*österreichisches
modellflugmagazin*



7/8

84



**Ein echter Partner
der Modellbauer**

AIRCUM-Flugschule

**für Anfänger, für Umsteiger vom
Segler auf Motor, für alle, die mehr
können wollen.**

mit AIRCOM-eigenen Flugmodellen

**Wir fliegen mit Ihnen, bis Sie
es können.**

Nähere Informationen senden wir Ihnen gerne zu. Füllen sie unterstehenden Kupon aus, und schicken Sie diesen an uns.

Senden Sie mir nähere Unterlagen über die AIRCOM-Flugschule zu:

Name _____

Adresse _____ Tel. Nr. _____

Senden Sie auch Unterlagen an:

Name _____

Adresse _____ Tel. Nr. _____

AIRCUM
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

prop

österreichisches modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 7/8 - 1984

Inhalt

Lieber Leser !

BSL Edwin Krill	5
Es spricht ihre Modellflugsekretärin	6
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger :	
"Domino" von Multiplex	7
"Jantar- Standard "	9
"Weekend Flyer" ein Ultra Light	11
"Grob G 102" ein Modell von Rödel	13
Oldtimer-Fans aufgepaßt !	14
Dr. Georg Breiner : Im Schaufenster	15
"Charly Robbe" - ein Fallschirmspringer von Robbe - Dr.Thomas Loebenstein	18
Edi Wallner, JOB 15, ein Traum wird Wirklichkeit	20
Aus Praxis und Flugbetrieb :	
Franz Zeiner - Tramp II - Made in Austria Wettbewerbsberichte :	23
FR Dr. Thomas Loebenstein F4C-Weltmeisterschaft in Frankreich	24
Das neue F4C-Programm zum Herausnehmen '27 -	41
FR Karl Wasner - F3B Europameisterschaft ...	42
1. Staatsmeisterschaft der Elektroflieger ..	42
Internationale Wettbewerbe :	
Ing. Ernst Reitterer - Freiflugwettbewerb in München	50
11. Internat. Modell- Elektroflugmeeting und Militky Cup in Pfäffikon	51
prop - Flohmarkt - Termine und Termin- änderungen	57
Schülerwettbewerb des MFC Breitenfurt	58
Konstrukteurwettbewerb und Großflugtag in Dietersdorf	59
Modellbauausstellungen	61
Impressum	letzte Umschlagseite

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

Trotz der Tatsache, daß wir fast immer in der
Hochsaison in Sachen Modellflug unterwegs sind - es
gibt kaum ein freies Wochenende - ist es uns doch
gelungen, mit dieser Nummer schon zu erscheinen.
Etwas verspätet zwar, aber dennoch !

Nun wird es sicherlich manche enttäuschte Gesichter
geben, weil ihr Beitrag, ihr Artikel nicht erschie-
nen ist.

Freunde, schaut einmal in unsere Redaktion, was
sich da in letzter Zeit alles angesammelt hat. Wir
sind bis zum Jahresende mit Stoff eingedeckt. Nun
ist es ja durchaus möglich, daß noch einige inter-
essante Beiträge dazukommen, die Saison ist ja noch
nicht zu Ende.

Wir hoffen, daß wir dieser Nummer bald die nächste
folgen lassen können. Da gibt es wieder viel Inter-
essantes zu lesen: Berichte von den letzten Euro-
pameisterschaften in der Magnetseglerklasse, bei
der Österreich den Europameister stellte, Staats-
meisterschaftsberichte von den Klassen F2D, F3A und
RC III. Von den internat. Wettbewerben in Tirol und
Kraiwiesen haben wir auch schon die Unterlagen. Die
Berichte von diversen nationalen Wettbewerben und
Landesmeisterschaften liegen ebenfalls, zum Teil
sogar schon seit längerer Zeit in unserer Dring-
lichkeitslade.

Der Abdruck der verschiedenen Wettbewerbsregeln im
Blattinneren zum Herausnehmen hat guten Anklang ge-
funden und wird in der nächsten Nummer mit der
Klasse RC/MS fortgesetzt. Diesmal ist es ja sehr
viel geworden. Im Fesselflug wird die Kunstflug-
klasse F2B vorgestellt und über den Bau eines
RC-Heißluftballons berichtet. Dr.Breiner's Beiträge
für den Hobbyflieger und seine Ecke "Im Schaufen-
ster" bietet wieder viel Neues und Interessantes.
Über die Pionierzeit des Flugmodellbaues haben wir
ebenfalls einen recht interessanten Beitrag erhal-
ten, geschrieben von einem Flugjournalisten aus
eben dieser Pionierzeit. Es erwartet Sie, lieber
Leser, in der nächsten Nummer wieder viel Inter-
essantes, und wir bitten alle jene, deren Beiträge
noch nicht abgedruckt sind um etwas Geduld.

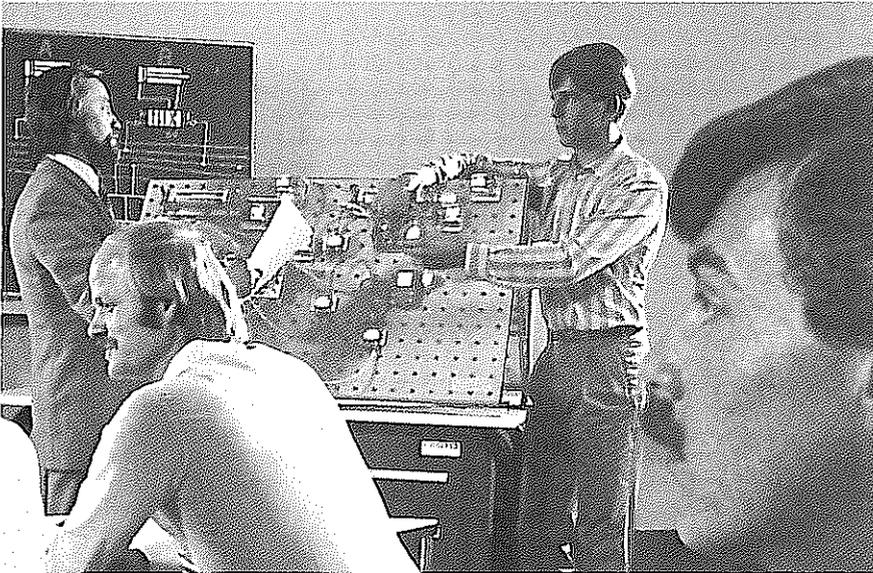
Die Redaktion

FESTO DIDACTIC

Wer ein interessantes Hobby hat, hat auch einen interessanten Beruf!

Haben Sie, Ihre Kollegen, Ihre Freunde oder Ihre Mitarbeiter im Beruf oder in der Schule mit „Steuerungstechnik“ zu tun?

Dann sind wir von FESTO Didactic Ihr richtiger Partner für Aus- und Weiterbildung in der Steuerungstechnik!



Lehr- und Arbeitsmittel, Videolehrfilme, Lehrbücher, Schnittmodelle, Übungsgeräte und Einrichtungen für Pneumatik, Hydraulik, Elektrik, Elektronik.

Seminare für Steuerungs- und Automatisierungstechnik.

Fordern Sie unseren Seminar-Terminkalender an!

FESTO

FESTO Maschinenfabrik Gesellschaft m. b. H.
1141 Wien, Lützowgasse 12-14, Telefon: 0222/94 75 01 DW 122

Liebe Modellflugfreunde !

Immer wenn ich meine Leitartikel schreibe, nehme ich mir den des Vorjahres zur Hand. Und siehe da, im letzten Jahr lobte ich das gute Wettbewerbswetter und die sich daraus ergebende gute Stimmung bei Wettbewerben. Heuer war es umgekehrt. Es hat nur wenige Wettbewerbe mit gutem Flugwetter gegeben. Die Mehrzahl litt unter der besonders wechselhaften Witterung, und so mancher Wettbewerb mußte mehrmals unterbrochen oder sogar abgebrochen und verschoben werden. Was das für die Betroffenen bedeutete, brauche ich wohl nicht besonders zu erwähnen.

Die im Vorjahr bekritteltete Schlampigkeit beim Anbringen der Dauerstartnummern auf den Flugmodellen hat sich nicht fortgesetzt. Im Gegenteil, die österreichischen Modellflieger fallen bei internationalen Wettbewerben durch die korrekte Kennzeichnung ihrer Modelle angenehm auf, was man bei vielen ausländischen Flugfreunden nicht unbedingt sagen kann, wie z.B. in einem Bericht in diesem Heft erwähnt wird. Dafür ist heuer eine andere Schlamperei eingerissen. Obwohl seit Jahren eine Gesamtausschreibung für sämtliche Staatsmeisterschaften bereits im Februar an alle Vereine verschickt wird und bei den jeweiligen Nennblättern der Nennungsschluß angegeben ist, wird dieser manchmal nicht eingehalten. Die Betroffenen sind dann oft böse, wenn die Jury keine Nachnennungen zuläßt. Warum eigentlich ? Jeder interessierte Wettbewerbsflieger weiß rechtzeitig genug, wann seine Meisterschaft stattfindet. Er muß also selbst dafür sorgen, daß seine Meldung zeitgerecht und ordnungsgemäß erfolgt. Ausreden, wie etwa, man habe geglaubt, daß der Obmann die Meldung abgegeben hätte oder der Obmann oder der Landessektionsleiter wäre gerade auf Urlaub, können nicht akzeptiert werden. da, wie vorher erwähnt, der Wettbewerber selbst und rechtzeitig sich um seine Meldung kümmern muß. Manche sehen das dann ja ein, aber es gibt zuweilen auch erzürnte Betroffene, die meinen, daß wir (gemeint sind jene Funktionäre, die die Regeln und Bestimmungen überwachen müssen) mit dieser "Sturheit" den Modellflug abtöten würden. Schau, schau !

Wir haben in dieser Saison aber auch schon schöne Erfolge vorzuweisen.

Erst kürzlich wurde der Niederösterreicher Karl Lindner Europameister in der Klasse F1E (Magnet-Hangflug) - ein Bericht folgt in der nächsten Nummer. Von den schönen Erfolgen unserer Elektroflieger können wir in diesem Heft lesen.

Besonders eindrucksvoll war für mich die Staatsmeisterschaft in der Klasse RC III. Sie war nicht nur gut organisiert, sondern es war auch ein sehr schönes Starterfeld, welches sich in der Hauptsache aus jungen Modellfliegern zusammensetzte. Sie waren nicht nur diszipliniert, sondern sie placierten sich darüberhinaus recht gut. Macht bitte weiter so !

Die heurige Flugsaison geht nun bald wieder ihrem Ende entgegen. Die meisten Wettbewerbe sind vorbei. Ausständig ist nur noch die Europameisterschaft in der Klasse F3A. Durch die Erkrankung seines Vaters fällt unser dreimaliger Weltmeister Hanno Pretzner diesmal aus und wir hoffen, daß sich unsere nun stark geschwächte, dafür aber ganz junge Mannschaft, trotzdem durchsetzen wird.

Das wär's für heute. Für den Rest der Flugsaison wünsche ich noch viel Freude.

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Edwin Krell
Bundessektionsleiter



Es spricht Ihre Modell- flugsekretärin



Und wieder geht eine Saison zu Ende. Nach und nach langen die einzelnen Ergebnislisten ein und wir haben zu unserer Zufriedenheit festgestellt,

daß anscheinend durch unsere neu erschienene Punkterichterbroschüre endlich nur Punkterichter mit gültiger Lizenz eingesetzt werden.

Bezüglich der Jugendsolidaritätsaktion bitten wir alle Organisatoren um dringende Überweisung der von mir vorgeschriebenen Zahlscheine, da ansonsten im nächsten Jahr der betreffende Wettbewerb von der ONF (Oberste Nationale Flugsportkommission) nicht genehmigt werden kann.

Ich möchte nochmals alle Organisatoren darauf aufmerksam machen, daß zu einem gut organisierten Wettbewerb nicht nur die fliegerische Durchführung zählt, sondern daß der Veranstalter ebenso gewissenhaft die sogenannten bürokratischen Bestimmungen der MSO (wie z.B. Überweisung der Solidaritätsaktion, korrekte Erstellung der Ergebnisliste und schließlich Einsendung von 20 Ergebnislisten an den Ö.Ae.C) einhalten muß, sodaß der Teilnehmer an Ihrem Wettbewerb vorbehaltlos seinen Gold-C- bzw. Silber-C-Punkt, den er vielleicht auf Ihrem Wettbewerb errungen hat, für Prüfungen beim Ö.Ae.C einreichen kann. Sie können sich sicher vorstellen, daß der Teilnehmer verärgert ist, wenn er durch eine Prüfungseinreichung im Nachhinein erfahren müßte, daß der von Ihnen durchgeführte Wettbewerb wegen verschiedener Mängel von der ONF aberkannt wurde.

Wir bitten Sie daher nochmals, eindringlich die Regeln der MSO einzuhalten und bei eventuellen Unklarheiten im Generalsekretariat des Ö.Ae.C, Sektion Modellflug, anzurufen.

Herzliche Grüße von
Ihrer Modellflugsekretärin

Maria MAKOSCHITZ



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

«DOMINO»

ein Beginnermodell von Multiplex

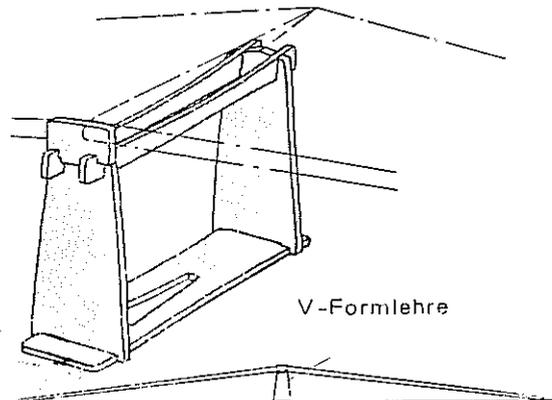
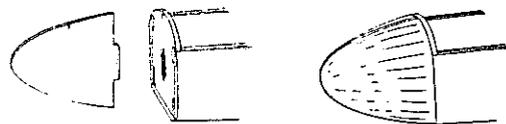
Die Forderungen an ein Anfänger-Flugmodell sind: eine einfache Bauweise und natürlich unkritische Flugeigenschaften. Sehr viele so genannte Anfängermodelle sind relativ klein, das heißt, sie haben eine verhältnismäßig geringe Spannweite. Ich aber bin der Auffassung, daß der Anfänger bei großer und größerer Spannweite (ab 2000 mm) die Fluglage des Modells wesentlich besser erkennen kann.

Ein Anfängersegler mit einer Spannweite von 2300 mm ist der "DOMINO" von Multiplex. Die Ausstattung des Baukastens ist tadellos und auch mit der Holzqualität kann man wirklich zufrieden sein. Die beiden Tragflächenhälften bestehen aus abachi-bepunktetem Schaumstoff und müssen nur mehr mit Nasenleisten und Randbögen versehen werden. Es besteht außerdem die Möglichkeit und ist im Bauplan und in der sehr guten Bauanleitung auch vorgesehen, Endkanten-Bremsklappen einzubauen. Ein kleiner Gag am Rande: um auch wirklich "haargenau" die V-Form zu erreichen, gibt es eine eigene V-Formlehre (siehe Bild).

Eine prima Idee! Das Höhen- und Seitenleitwerk wird in einfacher Brettchenbauweise erstellt (das Höhenleitwerk wird übrigens am Rumpf verschraubt, man braucht es zum Transport nicht unbedingt abzunehmen. Gibt es Probleme, etwa nach sogenannten „Stecklandungen“, dann kann es leicht entfernt werden). Auch der Rumpf ist erstaunlich schnell zu bauen. Dies wird, bedingt durch ausgestanzte Rumpfseitenteile, die mit Spanten



versehen, einen einfachen und doch stabilen Gitterrumpf entstehen lassen. Das Verschleifen des Nasenklotzes wird dadurch erleichtert, indem er nicht aus einem Stück, sondern aus zwei Nasenklotzen besteht, wobei in der Mitte ein eigenes Formstück eingebracht ist (siehe Bild).



In wenigen Stunden kann das Modell auf der Werkbank rohbaufertig stehen. Das Testmodell wurde gemäß dem Baukastenbild gefinisht: weiße Bügelfolie mit Zierstreifen und Dekorsatz. Übrigens, auch das Bügeln der Folie ist in der Bauanleitung genau beschrieben!

Wie fliegt der "DOMINO"? Unkritisch, langsam!

Die Reaktionen auf Steuerbefehle kommen so langsam, daß der Anfänger jederzeit korrigieren kann. Es besteht die Möglichkeit,

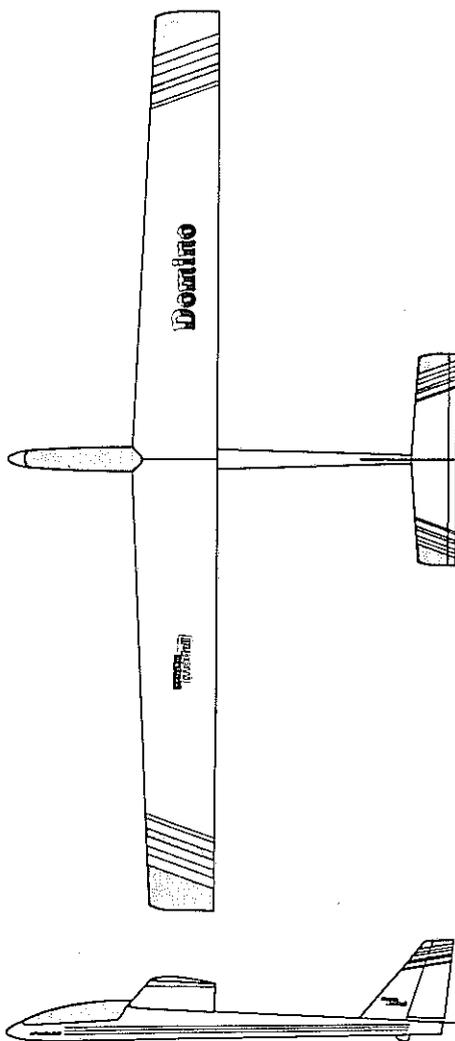
den "DOMINO" mit einem herkömmlichen Motoraufsatz zu versehen oder ihn in der Ebene mit Winde oder Gummiseil oder auf dem Hang zu fliegen (hier sollte man ein wenig Blei hineinpacken).

Testergebnis: Der "DOMINO" von Multiplex ist ein wirklich zu empfehlender Anfängersgler. Obwohl er zum größten Teil aus Holz (Rumpf, Höhen- Seitenleitwerk) zu fertigen ist, gibt es aufgrund der Vorfertigung (Stanzung) und der sehr genauen Bauanleitung keine Schwierigkeiten, sodaß auch ein ganz "blutiger" Beginner diesen formschönen Segler bauen kann. Die Flugeigenschaften sind mehr als anfängerfreundlich. Das Modell ist, bedingt durch seine Spannweite, auch sehr gut erkennbar, was wiederum einen Pluspunkt darstellt.

Dazu eine Formel: Einfach zu bauen und ebenso zu fliegen = "DOMINO"!

Technische Daten:

Spannweite	2300 mm
Rumpflänge	1165 mm
Tragflächeninhalt	44,2 dm ²
Gewicht ca.	1500 g
Fernsteuerung:	Höhe, Seite, Endkanten-Bremsklappen.



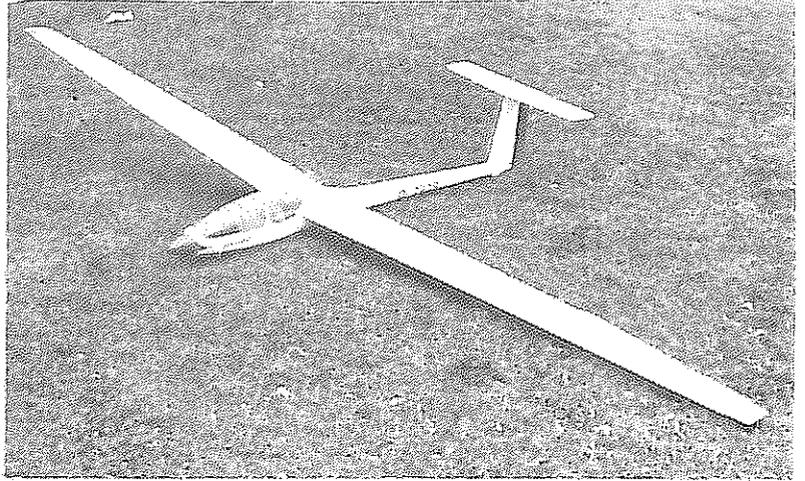
**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 57 31 58

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

«Jantar» Standard



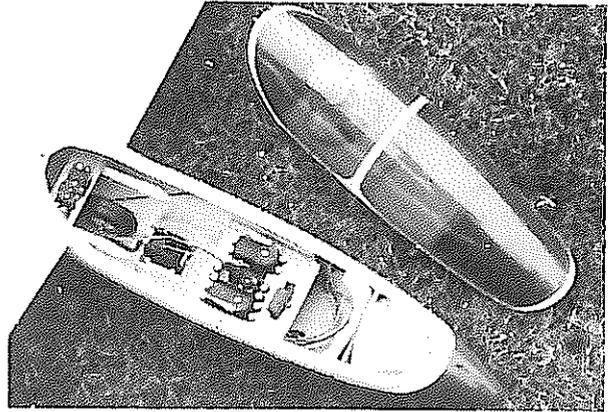
Der polnische Hochleistungssegler "JANTAR" ist allen Segelfluggfans sicherlich ein Begriff. Die deutsche Firma MODELLBAU WANITSCHEK hat den "JANTAR-STANDARD" im Programm und ich erhielt daher aus deutschen Landen ein Riesendrum von einer Schachtel. Dieses Drum beinhaltet einen wunderschönen weiß eingefärbten GFK-Rumpf, Kabinenrahmen, eine tiefgezogene blaue Kabinenhaube, alle Holzteile für die Flächen, Seiten- und Höhenleitwerk, natürlich auch alle Anlenkungsteile, einen sehr guten Bauplan und leider eine sehr dürftige Bauanleitung. Ein "Drumteil" vergaß ich noch, nämlich die Styrohelling für die Tragflächen. OK! - Ärmel aufgekrempt und los gehts: Der Rumpf macht keine Schwierigkeiten. Die Flächen werden im Rumpf mittels eines Dural-Mittelstückes mit Klemmschrauben festgehalten und sitzen prima fest. Als kleines Zuckerl baute ich ein mechanisches Einziehfahrwerk ein, wobei ich auch die Klappen fast Scale-mäßig ausführte. Nun der Rumpf ist, wie gesagt, bald fertig gestellt und bedarf eigentlich keiner weiteren Beschreibung.

Doch nun zu den Flächen: Die Flächen werden auf einer Styroporhelling gefertigt. Man beginnt mit der untern Beplankung, die auf der Helling, die wiederum auf dem Baubrett liegt, befestigt wird. Nachdem die Rippen und Holme eingezeichnet sind, geht es mit Unterstützung eines Zyanidklebers dann schön langsam weiter. Es "empfiehlt" sich, genau und sorgfältig zu arbeiten! Die Flächen sind vollbeplankt, sehr leicht und ungeheuer verwindungssteif. Das Höhenleitwerk besteht aus einem Styrokern, der beplankt und mit Nasen- und Endleiste beziehungsweise Randbögen zu versehen ist.

Ein paar Worte zum Finish :

Der Rumpf konnte aufgrund der sehr guten weißen Deckschichte unlackiert bleiben, die Tragflächen und das Höhenleitwerk wurden weiß und das Seitenleitwerk rot bebügelte. Die Maschine wurde mit vier Servos ausgestattet: Höhe, Seite, Quer und Einziehfahrwerk.

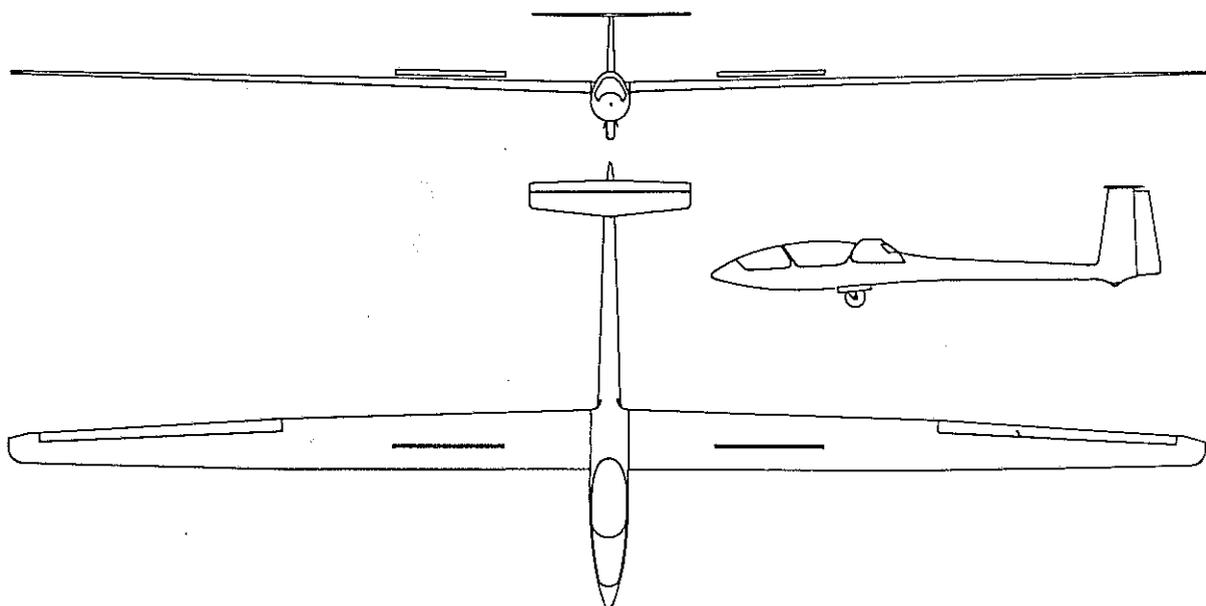
Selbstverständlich können auch Störklappen eingebaut werden (ich habe es bereut, daß ich keine vorgesehen hatte, denn der Vogel hat einen sehr guten Gleitwinkel).



Der geräumige Rumpf mit allen Einbauten.

Nun zu den Flugeigenschaften :

Nach dem Einfliegen aus der Hand mußte ich Höhe und Seite nachtrimmen; aber am Gummiseil piff der "JANTAR" nach oben. Nach dem Ausklinken testete ich einmal sein Überziehverhalten und war erstaunt, wie "brav" er war. Er kann auch relativ langsam geflogen werden und ist ungemein wendig. Die Kurven müssen mit Quer und Seite "gepackt" werden, sonst geht nichts.



Bedingt durch den sehr guten Gleitwinkel und das Fehlen von Störklappen mußte ich einen weiten Anflug machen und nicht zu langsam hereinkommen. Denn auch hier gilt die Devise: Fahrt ist das halbe (ganze) Leben. In der Luft dankt der "JANTAR" alle Mühen mit einem herrlichen Flugbild.

Zusammenfassung :

Der "JANTAR-STANDARD" von Wanitschek ist ein anspruchsvolles Segelflugzeug, welches einige Bau- und Flugerfahrung voraussetzt. Die Qualität des Baukastens ist sehr gut und "meckern" muß ich nur über die dürftige Bauanleitung.

Die Maschine ist sehr wendig und natürlich kunstflugtauglich.

Ein Semi-Scale-Segler, der viel Freude bereiten kann.

Technische Daten :

Spannweite :	3140 mm
Länge :	1490 mm
Flügelfläche :	55,8 dm ²
Gewicht : ca.	2200 g

Fernsteuerung :	Höhe, Seite, Quer, Einziehfahrwerk, Störklappen.
-----------------	--



AIRFLY MODELLE

1160 WIEN

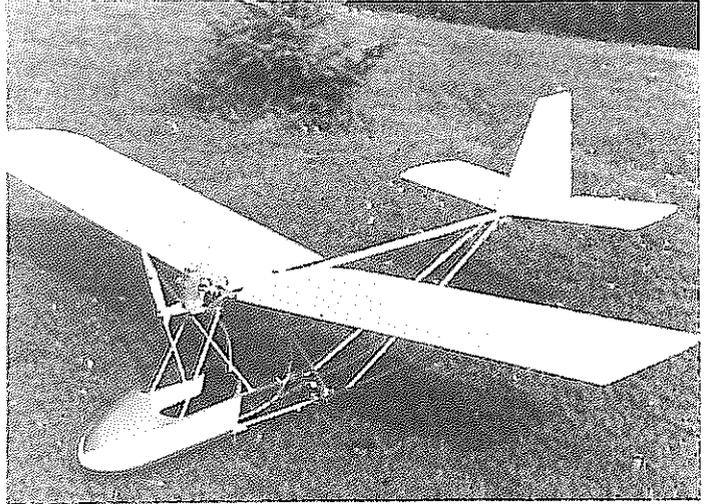
BRUNNENG 33

☎ 0222 95 48 225

SCHÄFER MODELLE

«Weekend Flyer»

ein Ultra-Light



Der Name "ULTRA-LIGHT" läßt die Fliegerherzen höher schlagen (und nicht nur diese). Die Urform des Fliegens wird hier wieder wahr ! Nur bei uns in Österreich werden diese fliegenden Drahtkommoden leider nicht zugelassen.

Was bleibt ? Einen Ultra Light als ferngesteuertes Modell bauen !

Die deutsche Firma "PRÄZISE MODELLBAU" brachte vor einiger Zeit einen Bausatz eines Ultra Lights mit dem sinnigen Namen "WEEKEND FLYER" heraus. Dieser Bausatz, der übrigens von ganz ausgezeichneter Qualität ist, ermöglicht den Bau eines "verbotenen" Fluggerätes in erstaunlich kurzer Zeit. Tragflächen und Höhenleitwerk sind in Rippenbauweise zu fertigen. Alle Rippen sind fertig gestanzt, die Nasenleisten sind Rundhölzer (hurra ! Man schont die Balsastaublung !) und werden auf einem zentralen Alurohr "aufgefädelt". Das Seitenleitwerk ist in einfacher Balsa-Stegbauweise erstellt. Der Rumpf besteht aus vorgebogenen und gebohrten Rohren und braucht nur mehr zusammengesteckt und verschraubt zu werden. Im vorderen Bereich wird er mit einer großen ABS Rumpfschale verkleidet.

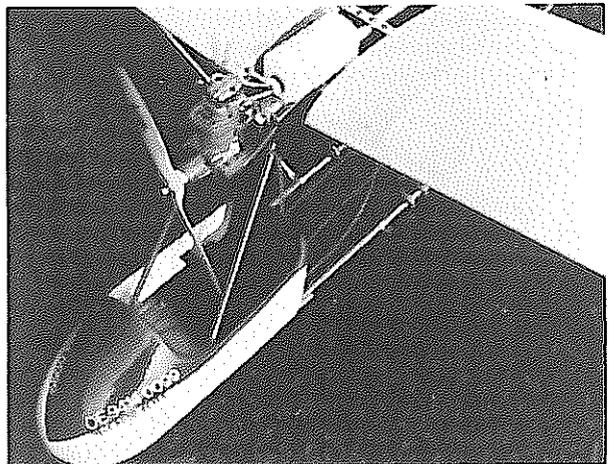
Ein ebenso großes Servobrett, welches gleichzeitig als Rumpfboden für die Schale dient, nimmt die Rudermaschinen auf. Es besteht die Möglichkeit, das Modell auch mit Querruder zu bauen. Ich habe mich für die einfachere Methode, das heißt ohne Querruder, entschieden.

Der Bauplan ist sehr gut und hat viele Schnittzeichnungen und eine mehr als ausführliche Bauanleitung.

Der Bau meines "WEEKEND FLYER" war

aufgrund des sehr hohen Vorfertigungsgrades sehr bald abgeschlossen. Die Tragflächen, das Höhen- und das Seitenleitwerk wurden mit gelber Solartex-Folie bebügelt. 3 Stück Webra S 10 Servos (Seite, Höhe und Motor-drossel) verschwanden fast auf dem geräumigen Servobrett. Ein 10 cm³ Viertakter von Enya wurde für den Antrieb "auserkoren" und reicht als umweltfreundliche Antriebsquelle vollkommen aus.

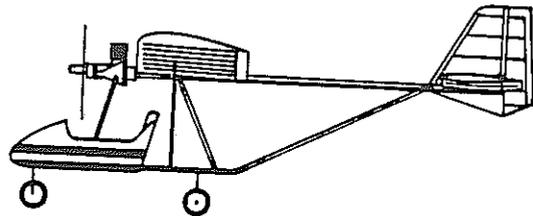
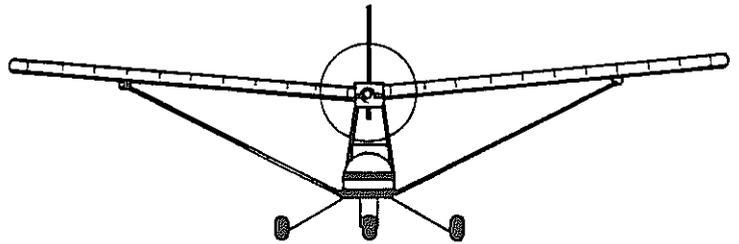
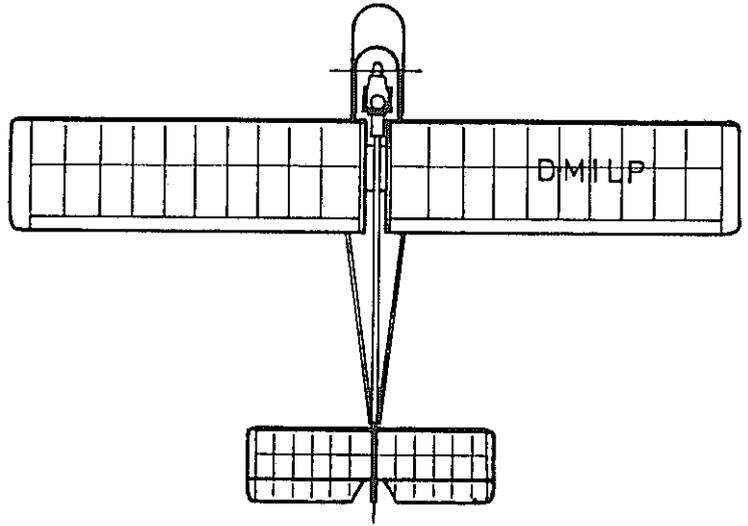
Der "WEEKEND FLYER" ist kein Winzling. Er ist aber aufgrund seiner Zerlegbarkeit (zwei Tragflächen- und zwei Höhenleitwerkshälften) sehr transportfreundlich. Das Aufrüsten auf dem Flugplatz nimmt nur wenige Minuten in Anspruch: Höhenleitwerk aufstecken und durch je eine Strebe mit Gabelköpfen befestigen, Tragflächen ein-



Der vordere Bereich wird mit einer großen ABS Rumpfschale verkleidet.

hängen und durch je eine starke Strebe, die fix seitlich am Rumpf montiert ist und im Bereich der Tragfläche einen gefederten Schnellverschluß hat, sichern. Die V-Form wird durch die Strebenlänge bestimmt (beim Testmodell hatte ich ca. 6°).

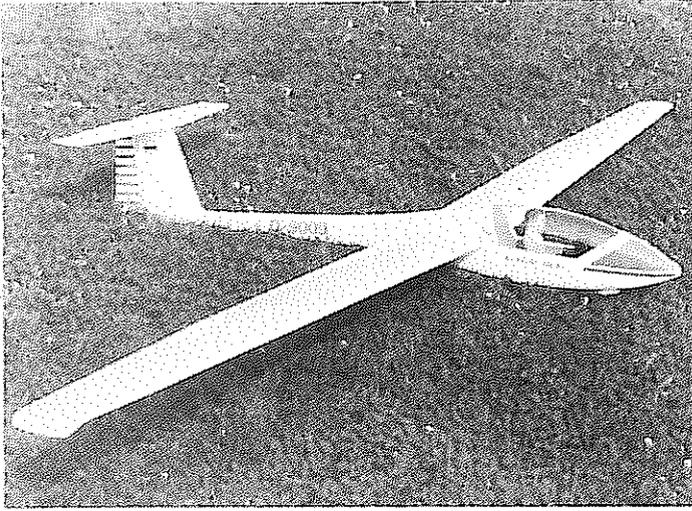
Das Flugverhalten des Ultra-Light ist mehr als gemütlich und mein allseits bekannter Freund Speedy rümpfte verächtlich seine Nase, murmelte etwas von einem Pensionistenflieger und widmete sich seiner heißen Kunstflugmaschine. Ich aber startete meinen Viertakter, checkte die Ruder und ließ den "Weekend Flyer" frei. Nach kurzer Startstrecke war der Vogel in der Luft und auf einer entsprechenden Sicherheitshöhe angelangt, wurde er erst 'mal auf seine "Überziehfähigkeiten" getestet. Ich konnte überhaupt kein Abschmieren über die Flächen feststellen, das Modell ging in einen Sackflug über. Die Maschine fliegt überhaupt nicht giftig, und die Reaktionen kommen sehr träge. Ein richtiger RC-Trainer, noch dazu ist er entsprechend groß und daher sehr leicht in allen Fluglagen zu erkennen. Speedy, der in der Zwischenzeit eine seiner berühmten Stecklandungen produziert hatte, wurde neugierig, und bald flog auch er gemütlich um den Platz herum (gemütlich wahrscheinlich nur deshalb, weil er offensichtlich noch unter Schock stand).
 Testergebnis: Der "WEEKEND FLYER" ist ein einfach zu bauendes Ultra-Light, welches aus einem ausgezeichneten Baukasten geboren wird. Die Flugeigenschaften sind derart unkritisch, daß er einen idealen Trainer darstellt. Der fortgeschrittene Modellflieger wird aber einen Riesenspaß damit haben und so manchem "heißen" Piloten die Show stehlen.



Technische Daten :

Spannweite	2134 mm
Länge :	1590 mm
Fluggewicht :	ca. 4000 g
Ges. Flächeninhalt :	94,25 dm ²

Motor :	10 cm ³ Zwei- oder Viertakter
Fernsteuerung :	Höhe, Seite, Motordrossel, Querruder möglich.



GROB G 102

Club II B

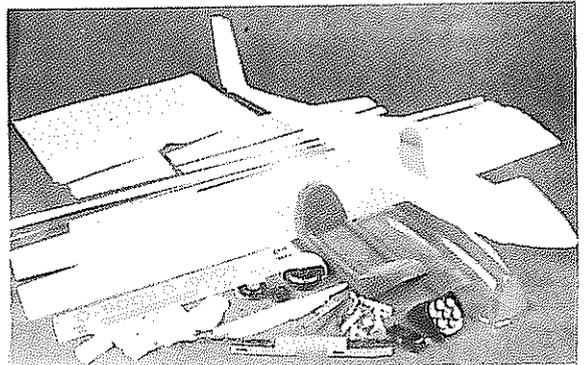
ein Modell von Rödel

Ein Hochleistungssegelflugzeug, welches alle Bereiche des Segelfluges wie Hochstart, Thermikflug, Hang- und Kunstflug beherrscht ist die GROB G 102 Club II b. Dieses wunderschöne Segelflugzeug brachte die bekannte deutsche Firma Rödel vor geraumer Zeit (1983) auf den Markt. Ein sogenannter Superschnellbausatz macht den Modellfliegermund wäßrig. "Mach' schon den Deckel auf" - drängte mein Freund Speedy, der offensichtlich nur das Wort Kunstflug lesen kann. Gesagt getan, offen ist die Schachtel: ein herrlicher weiß eingefärbter GFK-Rumpf, eine tiefgezogene glasklare Kabinenhaube (besonders stark!), beflockter Cockpitrahmen und Instrumentenpiz Radkästen mit Rädern für Tandem- und Heckfahrwerk, balsabepunktete Tragflächenhälften, Höhen- und Seitenleitwerk, Holzteile (Wurzelrippen, Nasenleisten etc.), alle erforderlichen Kleinteile, ein Bauplan und eine recht gute Baubeschreibung. Der Bau des Modells, welches im Maßstab 1:4,5 konstruiert wurde (geringe Änderungen: Rumpf verkleinert und die Spannweite vergrößert), bereitet dem fortgeschrittenen Modellbauer keine Probleme. Wie schaut die Arbeit aus: Die Flächen werden mit den Nasenleisten versehen, die Wurzelrippen (bereits ausgestanzt) werden mit den Flächenaufnahmen eingebaut, die Querruder werden ausgeschnitten und "auf Form gebracht" und die Umlenkhebel für den Querruderantrieb montiert. Im Testmodell wurden auch Störklappen eingebaut (der Hersteller empfiehlt dies nicht ohne Grund). Der Rumpf ist bald fertig: Montage der Tragflächenbefestigung, Kabinenrahmen anpassen und mit Kabinenhaube verkleben.

Auch die Arbeiten an Höhen- und Seitenleitwerk verlaufen normal und bedürfen keiner näheren Erläuterung.

Das Modell wurde mit weißer Bügelfolie gefiniert. Ein bißchen Lack und Zierstreifen, in Verbindung mit dem Dekorsatz, brachten schließlich ein Ebenbild des Baukastenfotos. Das Modell "vernaschte" 4 Rudermaschinen der Type Webra S-10 (Höhe, Seite, Querruder und Störklappen).

An einem fast windstillen Tag wurde die Club zunächst einmal eingeschwebt, und bei etwas über 3 kg Gewicht ist es sinnvoll, daß jemand das Modell allein aus den Händen in "die Luft gehen" läßt und man selbst beide Hände am Sender hat. Nun, Speedy spielte dabei, leicht maulend, eine "tragende Rolle". Nachdem das Höhenruder nachgetrimmt wurde, ging es an das Gummiseil, welches wir entsprechend dehnten. Auf Kommando gab Speedy mit hochrotem Kopf die Maschine frei, und wie auf Kommando piff die GROB empor.



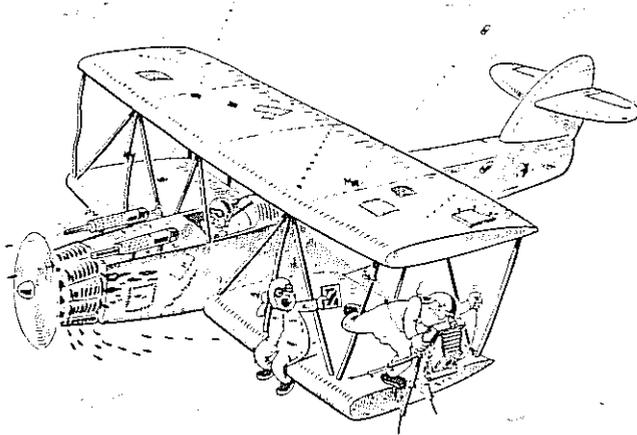
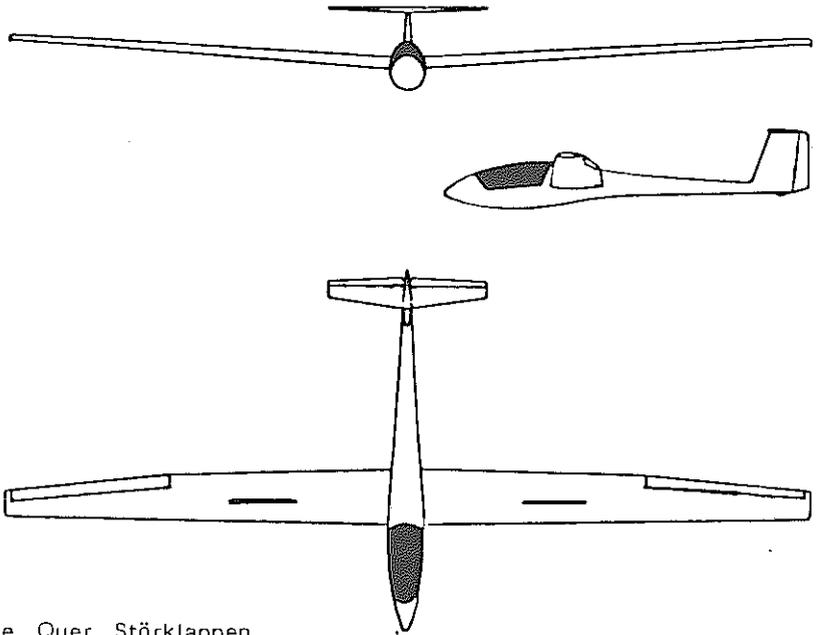
So präsentiert sich der Baukasteninhalt

Flugergebnis: Die GROB fliegt hervorragend ! Die Wendigkeit ist enorm. Kurven müssen mit Quer- und Seitenruder geflogen werden. Die Gleitzahl ist sehr gut, und man benötigt wirklich die Störklappen.

Zusammenfassend möchte ich bemerken, daß die Club III b von Rödel ein ausgezeichnetes Hochleistungssegelflugmodell ist, welches aus einem Superbaukasten entsteht. Eine Maschine für den schon fortgeschrittenen Modellflieger. Wie sagt Rödel immer ? Ein wahrer Herzwärmer !!!

Technische Daten:

Spannweite: 3380 mm
 Länge : 1430 mm
 Gewicht : ca. 3100 g
 Flächeninhalt : 59,8 dm²
 Fernsteuerung : Höhe, Seite, Quer, Störklappen.



Oldtimer - Fans aufgepaßt !

Erinnern Sie sich noch an die Sperr- und Balsaholzbomber vor 20 und mehr Jahren ?

Wir wollen Sie, werte Modellflieger, fragen, ob ein Interesse an Oldtimern besteht.

Schreiben sie bitte an die Redaktion, und bei positivem Echo wird prop eine eigene Oldtimer-Ecke (Planservice, Motore und Baukästen etc.) einrichten.

Also, wer ist an OLDIES. interessiert ??????????????

AN ALLE VEREINSVORSTÄNDE !

Ich darf an Sie eine Riesenbitte aussprechen :

Können Sie mir Ihre Club-Aufkleber zusenden ?

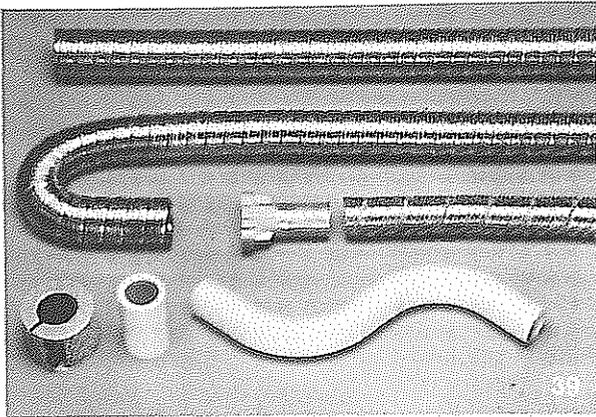
Bereits jetzt herzlichen Dank

Ihr Dr. Georg Breiner



Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner

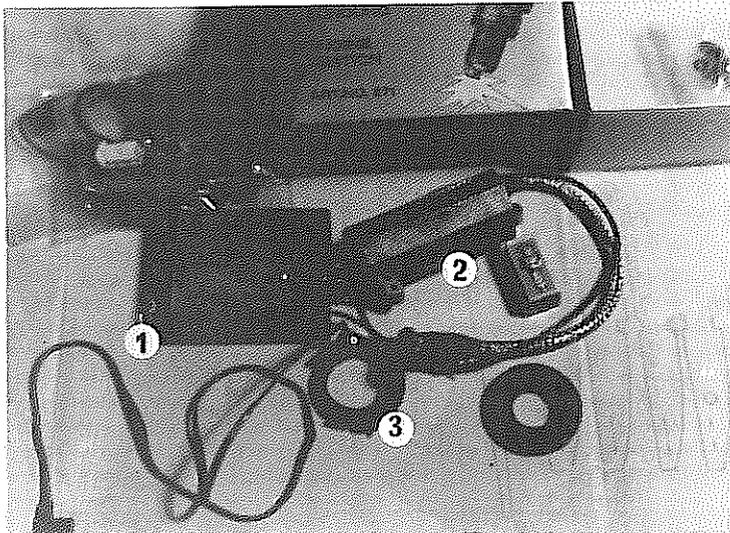


AUSPUFFROHR VON SIMPROP

Flexibles Auspuffrohr in drei verschiedenen Abmessungen: 18, 20 und 24 mm Innendurchmesser.

Das Rohr hat einen äußerst kleinen Biegeradius und ist sehr leicht.

Hervorragend für den verdeckten Einbau von Schalldämpfern im Modell geeignet.



KAVAN - TRANSISTORZÜNDUNG

Im Gegensatz zu Zündkerzen ist bei Glühkerzen der Zündpunkt immer unkontrolliert, abhängig vom Kraftstoffgemisch, der Wahl der Kerze und Luftfeuchtigkeit; die Höchstdrehzahl schwankt ständig.

Die TRANSISTORZÜNDUNG gibt es für 1- und 2-Zylinder-Motoren, für 2- und 4-Takt.

- 1 ... Elektronik / Zündung
- 2 ... Zündspule
- 3 ... Hallsystem mit Spannung

STOIBERS DAUERSTARTNUMMERN UND NAMENSAUFKLEBER

Neben den bekannten und in prop schon vorgestellten Dauerstartnummern gibt es auch den eigenen Namen gedruckt und auf selbstklebender Folie. Schaut nicht nur gut aus, es ist auch praktisch (für Modell, Sender, Startbox etc.). STOIBER - 0222/42 95 662.

JB - GFK - ROTORBLÄTTER

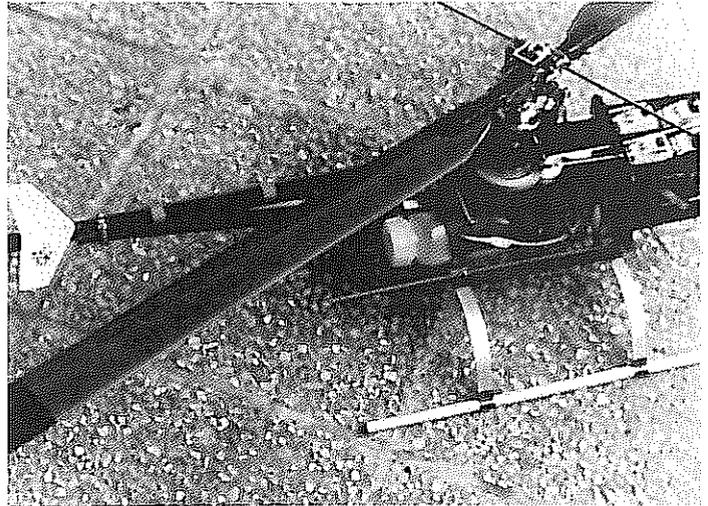
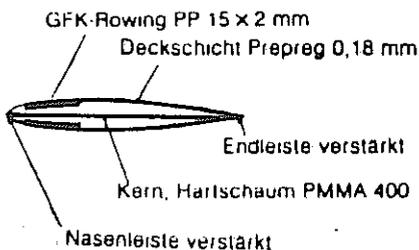
HUBIFREUNDE aufgepaßt

Es gibt etwas am Markt :

GFK Hauptrotorblätter für alle gängigen Drehflügler (Schlüter, Graupner, Kavan).

Die OÖ Firma Johann Brabetz (JB Modelltechnik) aus Lohnsburg, hat mit der Versuchsabteilung der bekannten Schifabrik Fischer das Autoclave-Verfahren der Kunststofftechnik auch auf Bereiche des Modellfluges übertragen. Am Anfang stehen Hauptrotorblätter, Kufen, Fahrwerke etc. werden noch nachfolgen.

Schauen wir uns das Rotorblatt einmal näher an: in der Mitte befindet sich ein Hartschaumkern. Die Deckschicht ist eine 0,18 mm starke Prepreg-Platte, die an den Nasen- und Endleisten noch verstärkt ist. Zusätzlich eingelegte (im Kern) GFK-Rowings erhöhen ungeheuer die Festigkeit des Blattes, die etwa dem 10-fachen von Holzrotorblättern entspricht. Dies ist auch ein sehr großer Sicherheitsfaktor, da keine "Trümmer" durch die Gegend fliegen können.



Ein paar Worte zur Herstellung:

Die bei -24°C gelagerten Prepreg-Platten werden zugeschnitten, mit den Kernbauteilen (Hartschaum und GFK-Rowings) in die Form eingelegt und unter hohem Druck bei 165°C verpreßt. Durch diesen hohen Druck wird das Material so stark verdichtet, daß die 0,18 mm Prepreg einer Festigkeit von ca. 1mm GFK (normal laminiert) entspricht. Ein weiterer Vorteil: geringer Harz- und hoher Faseranteil! Jedes Rotorblatt hat das gleiche Gewicht (+- 1g), gleiche Form und gleichen Schwerpunkt. Im praktischen Flugbetrieb hat sich das JB-Blatt bereits erfolgreich bewährt. Bei der Europameisterschaft verwendete Europa-meister Heim JB-Hauptrotorblätter.

Es ist interessant feststellen zu können, daß der Rotor unheimlich ruhig läuft und auch bei schlechtem Spurlauf nicht so schlägt wie mit Holzblättern.

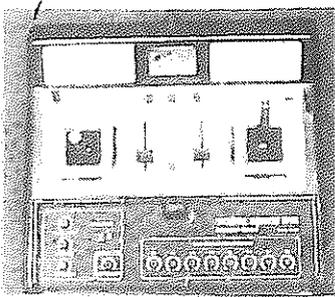
Erhältlich sind die Hauptrotorblätter direkt beim Hersteller oder im Fachhandel.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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

WEBRA - SPACE 8/16 PCM/FMSI



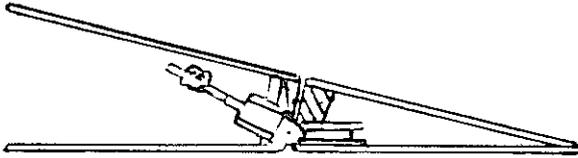
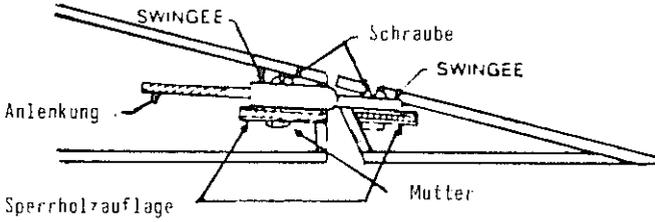
WEBRAs neueste RC-WUNDERWAFFE ist in der FMSI-Ausführung bereits erhältlich. Um die SPACE in eine PCM-Anlage umzufunktionieren benötigt man nur einen Coder Modul PCM und einen PCM - Empfänger.

Eine kurze Vorstellung des SPACE Senders :

- Kanal - ausbaufähig bis 8 Kanal
- Frontseitig auswechselbare Programmkassetten
- 11 Plätze für Ausbaumodule (wie z.B. Servotest-einrichtung, Akku-Alarmeinrichtung, Lehrer - Schüler etc.)
- Zuordnung der Kanalfunktion und Trimmung zur Steuergewohnheit schaltbar
- Failsafe Automatik und programmierbarer Failsafe bei PCM - Betrieb
- Rascher Wechsel von PCM zu FMSI durch steckbare Coder Module möglich
- Knüppelaggregate elektrisch trimmbar
- Verstellbare Knüppellänge

Technische Daten :	Kanal / Funktion	8 / 16
	Maße :	230 x 205 x 60 mm
	Temperaturbereich:	-20 ^o bis + 60 ^o
	Modulation :	PCM oder FMSI
	Hochfrequenzbereich:	27 / 35 / 40 MHz
	Kanalimpulszeit	1,55 + 0,5m/s
	Betriebsspannung :	9,6 V
	Stromaufnahme :	115 mA
	mit Modul :	115 mA
	Leistungsaufnahme :	ca. 1,5 Watt
	Betriebszeit bei	
	500 m Ah-Akku	ca. 4,5 Stunden

Modellsport MOTOREN
FERNSTEUERUNGEN
MODELLE
webra

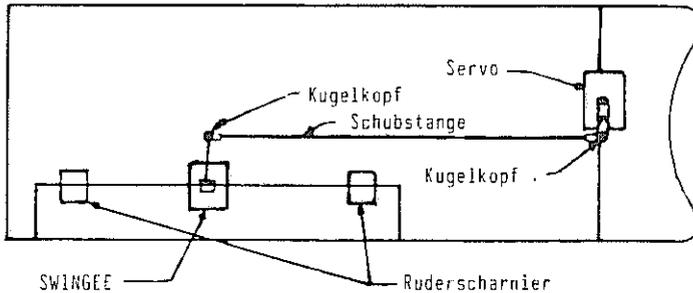


SPEZIAL -
RUDERSCHARNIER
von KDH

Eine tolle Sache für alle Modelle :

SWINGEE mit integrier-
Umlenkung.

Gesehen im Versand.

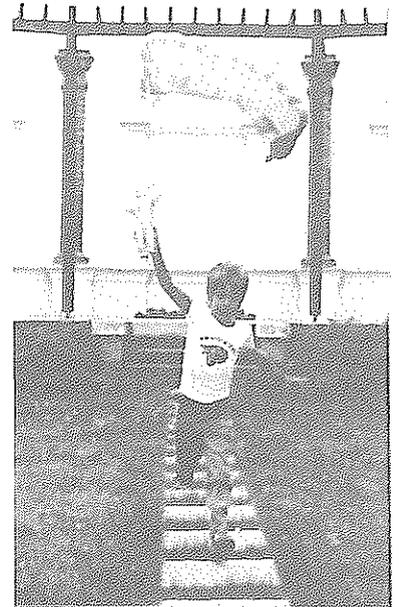


CHARLY ROBBE

- selten so gelacht - von Dr. Thomas Loebenstein

Als im Frühjahr der neue ROBBE Katalog mit dem RC-Fallschirmspringer Charly erschien, war mein erster Wunsch, einen solchen zu besitzen; natürlich für die Kinder war die Ausrede gegenüber meiner Frau. Anfang Juli war es dann endlich soweit, und ich hatte den ersten Charly bei mir zu Hause. Die Verpackung erinnert mehr an Spielzeug als an seriösen Modellbau. Beim ersten Hineinschauen ist man fast enttäuscht, wie wenig man da für sein Geld bekommt. Es ist aber alles da. Eine Puppe in zwei Hälften, ein wunderschön (handgenähter) Schirm und ein wenig Holz und Kleinteile. Die Bauanleitung ist ausführlich, ebenso der Plan. Leider sind einige Sachen nicht sehr klar bzw. unvollständig. Davon jedoch später.

Man beginnt mit dem Ausschneiden der Öffnungen in der Puppe, was sehr leicht gelinqt, und fertigt dann aus



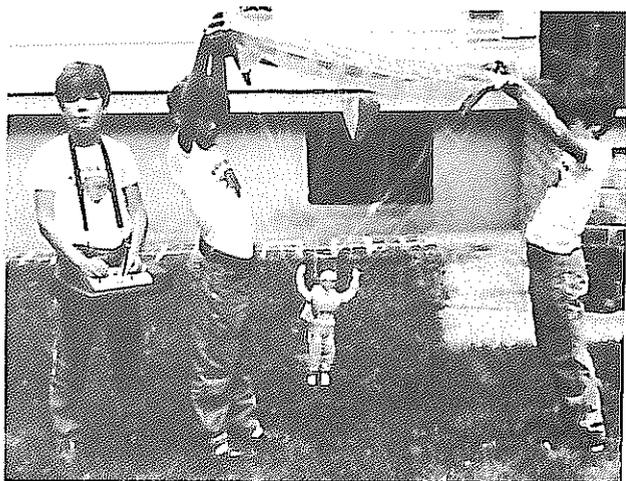
So kann man die Steuerleinen gut ein-
stellen, ungetährlicher als beim
Abwurf ins Unbekannte.

den wenigen Holzteilen das Gerüst für die Montage der RC-Anlage. Hier bereits die erste Kritik: Es ist natürlich so, daß ROBBE seine eigenen Rudermaschinen empfiehlt, man sollte jedoch unbedingt nicht nur auf die Bauhöhe der Servos achten, sondern auch auf die Länge! Das von mir verwendete Sport II ist fast zu lang und geht nur mit Mühe hinein. Vorher probieren ist wegen der speziellen Art der Montage praktisch unmöglich. Der weitere Aufbau ist völlig unproblematisch, ich würde jedoch vorschlagen, die Steuerscheiben nur einseitig einzusägen, da die Arme sich sonst unter dem Zug der Reißleine zu sehr verwickeln.

Die nächste Kritik betrifft das Packen: Mit der vorhandenen Anleitung und den Bildern ist leider relativ wenig anzufangen, man braucht beim ersten Mal sehr lange bis man alles verstanden hat.

Nach 2 Abenden war der CHARLY fertig. In der Anleitung steht, man soll ihn gleich im freien Fall ausprobieren und die Steuerleinen einstellen. Bitte nicht! Erstens ist die Anleitung, wie man CHARLY auf einen Huckepackträger für Segler montiert, verkehrt, er gehört mit dem Bauch nach oben befestigt, und zweitens gibt es eine viel sichere Art, die Öffnung und Steuerung zu erproben.

Man nehme einen mäßig aber gleichmäßig windigen Tag und einen jüngeren Verwandten oder Freund als Läufer. Der rennt nicht allzu schnell gegen den Wind, und man öffnet den Schirm. Das funktioniert prima,

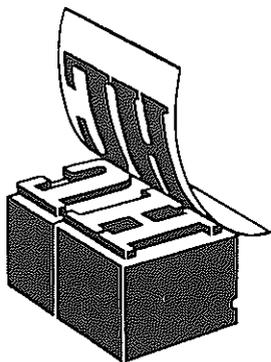


Kinderleicht zu fliegen, schön groß, ein Spaß für jung und alt.

und man kann gleich bei halbwegs vernünftigen Wind das Steuern üben und die Leinen einstellen. Das geht gefahrlos und einfach. Dann nimmt man ein Hochstartseil, knüpft es an Charlys Beine und schleppt ihn vorsichtig hoch. Mit ein wenig Übung geht das bald sehr gut.

Zusammenfassend muß man sagen, daß CHARLY eine echte Bereicherung des Modellfliegens ist, lustig dazu, für Wettbewerbe geeignet (event. Ziellanden) und mit ruhigem Gewissen empfohlen werden kann.

PS: Ich halte es für besser, nicht die vorgeschlagenen Gummibänder zum Zentrieren der Knüppel in Armstellung oben zu nehmen, sondern einfach die Neutralisationsfedern auszuhängen, man hat mehr Gefühl.



92 23 95

BUCH- UND OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl
Gesellschaft m. b. H.

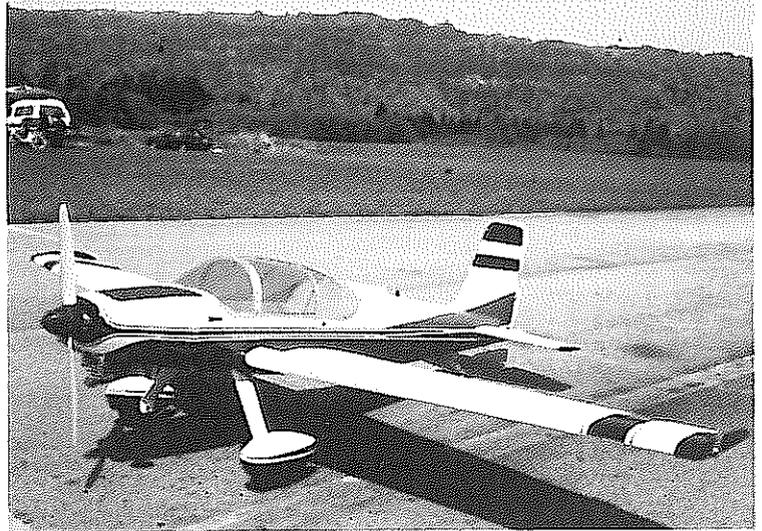
Sämtliche Drucksorten für
Handel, Industrie, Gewerbe und Privat
Fotosatz- und Setzmaschinenbetrieb

1150 WIEN, STURZGASSE 40

JOB 15

Ein Traum wird Wirklichkeit!

Ein Bericht
von Edi Wallner
Radenthein/ Krtn.



Seit vielen Jahren befasse ich mich mit dem Bau von Flugmodellen, insbesondere mit dem Nachbau von Großflugzeugen. So habe ich von Oldtimern bis zu den rassigen Jet-Modellen alles gebaut und auch geflogen. Natürlich sind auch die Erfolge nicht ausgeblieben. Konnte ich doch so manchen nationalen und internationalen Wettbewerb und auch Staatsmeisterschaften gewinnen. Bei diesem großen Kontakt zu anderen Modellfliegern und meinen Erfahrungen, hatte ich schon immer ein besonderes Flugmodell im Auge. So fand ich ein Flugzeug, das so mit allen Voraussetzungen ausgestattet war und auch versprach, ein guter Nachbau zu werden. Dieses Flugzeug war die JOB 15.

Viele werden vielleicht jetzt fragen, was ist das für ein Flugzeug, die JOB 15?

Diese Maschine ist eine der letzten österreichischen Konstruktionen und wurde von der bekannten Flugzeugfirma Oberlerchner in Seeboden am Millstättersee gebaut. JOB ist die Abkürzung von Josef Oberlerchner.

Soviel mir bekannt ist, existieren nur noch 3 Maschinen dieser Bauart, davon 2 in Österreich. Eines davon steht in Feldkirchen in Kärnten am clubeigenen Flugplatz.

Das Flugzeug ist in Privatbesitz und gehört Herrn Walter Golob aus Radenthein.

Soweit zur Vorgeschichte.

Technische Beschreibung :

Rumpf: Tiefdecker in tragender Stahlrohrkonstruktion mit formgebenden Kunststoffglasfaserteilen verkleidet und mit Stoff bespannt. Rückschiebbare und abwerfbare Plexiglashaube.

Tragfläche: Einhörnige Konstruktion mit Querruder und Wölbungsklappen, durch-

gehend mit Sperrholz beplankt. Die Ruder sind mit Stoff bespannt.

Profil: NACA 643-418 und 631-412.

Leitwerk: Freitragendes Normalleitwerk aus Holz, Flossen sperrholzbeplankt, Ruder mit Stoffbespannung und Massenausgleich, Trimmklappen in beiden Rudern.

Fahrwerk: Starres ZweibeinFahrwerk mit Blattfedern.

TECHNISCHE DATEN:	Original	Modell	
Spannweite:	10,10 m	2020 mm	
Länge:	7,68 m	1534 mm	
Rüstgewicht:	601 kg	7,65 kg	
Startgewicht:	965 kg	8,15 kg	
Leistungen: V/max	235 km/h	-	
	V/max zul.	285 km/h	-
	Reise	215 km/h	-
Gipfelhöhe:	5840 m	-	
Kraftstoffvorrat:	140 l	0,5 l	
Antrieb:	Lycoming	Webra Bulli	
Boxermotor:	150 PS	ca. 2 PS	

Die erste JOB 15 wurde im Juni 1961 ausgeliefert. Bis 1966 wurden 23 Maschinen erzeugt und zugelassen, davon 11 in der BRD, eine in der Schweiz, der Rest wurde in Österreich verkauft.

Auch mit viel Bemühungen konnte ich keine Originalpläne mehr auftreiben. So beschlossen wir - mein Vereinskollege Manfred Leitner und ich - die Maschine zu vermessen. Ich baute eine große Schiebellehre, und so gingen wir, ausgestattet mit noch anderen Meßgeräten ans Werk.

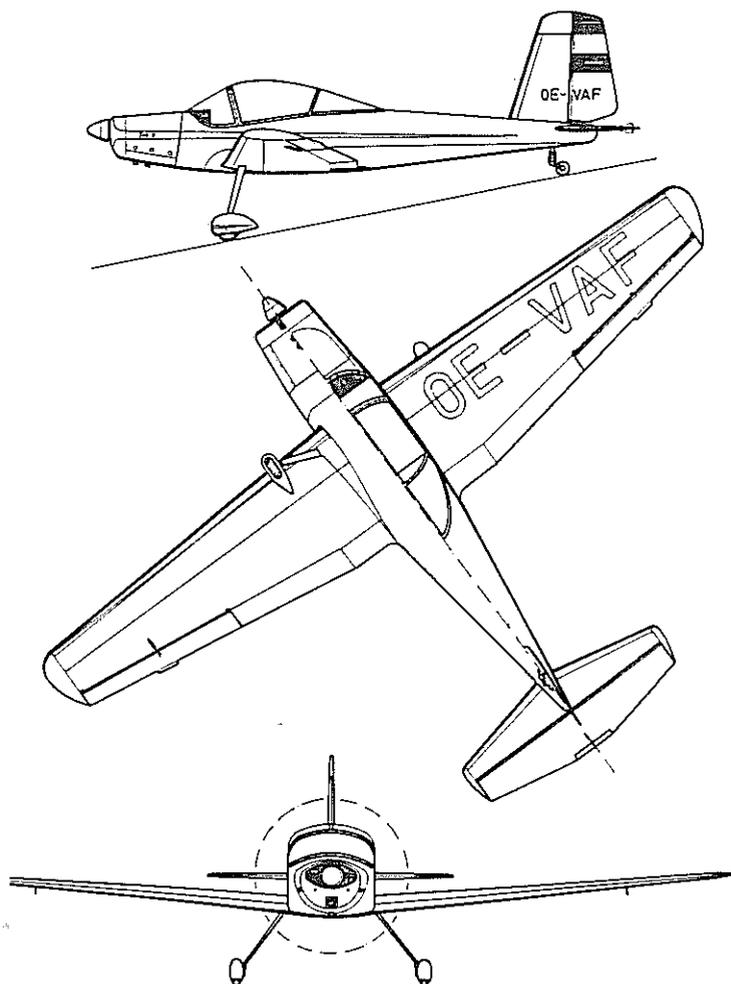
An einem Nachmittag hatten wir bereits das Wesentlichste auf Skizzen festgehalten. Natürlich machten wir noch ca. 50 Farb-

fotos von allen Details. Vergangenen Sommer fing ich mit der Zeichnerei des Planes an. Um auch ein Modell zu bekommen, das man auch in den kleineren Details nachzubauen im Stande ist, wählte ich den Maßstab 1 : 5, damit ergab sich eine Spannweite von über 2 m.

Während der Winterzeit wurde mit dem Bau des Modells begonnen. Nach fast 30 Arbeitsstunden war das Modell im Frühjahr fertig. Die lange Bauzeit sollte nicht überraschen, wurde doch das Original bis ins kleinste Detail, auch das Cockpit, nachgebaut, auch mußten die Formen für die Motorhaube und Kabine angefertigt werden.

Als Motor wurde ein Webra Bulli mit Sparkzündung eingebaut. Eine Simprop SAM Anlage wurde als Steuerung verwendet. Neben 6 Servos wurden noch 4 Akkus eingebaut !!! Einer für die Motorzündung, der zweite für die Blinkbegrenzungslichter, der dritte und vierte mit Weiche für die Empfangsanlage. So hatte dann auch das Modell zum Schluß fast 8 kg.

Ein Jahr lang dauerte es und viele Stunden in der Werkstatt und auch viel Grübeleien waren notwendig, bis eines Tages die Maschine fix und fertig war. Viel Zweifel und Bangen. Konnte ich die guten Flugeigenschaften von der großen Maschine auf das Modell übertragen? Viele offene Fragen: war die Profilwahl richtig? Der Schwerpunkt und alles andere genau berechnet? Nur der erste Flug konnte mir darüber Auskunft geben. So wurde die Maschine verstaut und ab ging es zum Flugplatz. Dort angekommen, viel Staunen und Bewunderung und das übliche Fotografieren. Alles wurde noch einmal überprüft, aufgetankt - ja, und dann hatte ich als "alter Hase" tatsächlich weiche Knie. Auf die Piste gerollt und die ersten "Gehversuche" - alles in Ordnung. Na denn, Gas rein, und ab ging die Post. Lange hielt ich die Maschine am Boden, etwa 80 m, doch dann hob sie von selbst ab, schnurgerade



Oberlehrer JOB 5



mit leichtem Steigen - erste Kurve, und jetzt waren meine Knie wieder in Ordnung. Um es kurz zu sagen, dieses Modell übertraf alle meine Erwartungen in den Flugeigenschaften und auch im Aussehen. Schon bei diesem ersten Flug wurde alles versucht zu fliegen, und es wurde mir immer bewußter, daß ich mit diesem Modell eine gute Wahl getroffen hatte. Nach etwa 10 Minuten setzte ich zur Landung an und landete die Maschine noch etwas zu hart, aber ohne Beschädigung auf der Piste. Meine Begeisterung war grenzenlos!

MEIN TRAUM WAR IN ERFÜLLUNG GEGANGEN !

..... eine so anspruchsvolle Maschine zu konstruieren, zu bauen und zu fliegen. Die Mühe hat sich sicherlich gelohnt !

Natürlich wollte ich wissen, was ist meine Maschine bei einem Wettbewerb wert; was bringt sie mir an Punkten? Gleich beim ersten Schaufliegen mit Wertung, hatte ich weitaus die beste Wertung für das Modell. Am Ende wurde ich Zweiter, war aber zufrieden. Eine Woche später fuhr ich nach Italien zu einem internationalen Wettbewerb, Semi Scale für die offene Klasse. Bei starker Beteiligung mit absoluten Spitzenmodellen konnte ich mit meiner JOB 15 den ersten Rang erfliegen. Dabei wurde der begehrteste Wanderpokal in Italien für Semi Scale von mir gewonnen. Nebenbei gemerkt, wiegt dieses Häferl 20 kg und ist 1,10 m hoch. (Siehe Foto).



Meine Freude war riesig, besonders aber, daß ich mit der JOB 15 das richtige Modell gebaut hatte.

Die zweite JOB 15 ist bereits im Fertigwerden und wird von Manfred Leitner gebaut.

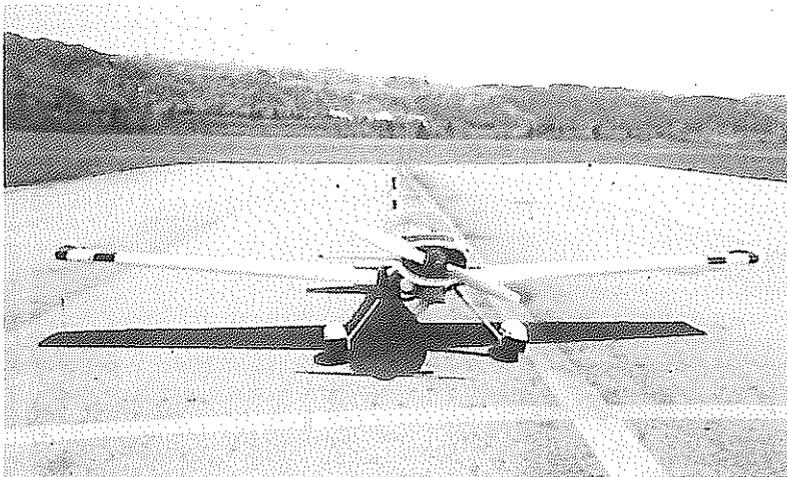
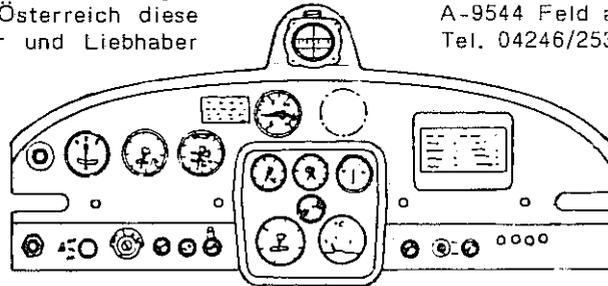
Ich hoffe, daß ich mit meinem Beitrag einige Semi Scale Flieger wieder etwas ange-regt habe, sodaß auch in Österreich diese Klasse noch mehr Anhänger und Liebhaber findet.

Selbstverständlich bin ich bereit, Fragen, soweit es mir nur möglich ist, zu beantworten.

Ab der nächsten Folge von prop bringe ich jeweils 3 Typs für Modellbauer.

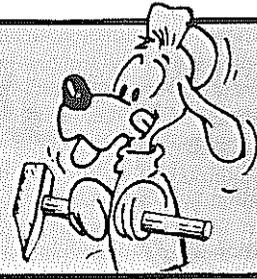
Meine Adresse: Edi Wallner
Seeblick 30
A-9544 Feld am See
Tel. 04246/2532.

Das Modell wurde in allen Details nachgebaut. Die Zeichnung zeigt das Originalinstrumentenbrett der JOB 15



Die JOB 15 kurz vor dem Start auf dem ÖMV-Modellflugplatz im Rosental /Kärnten

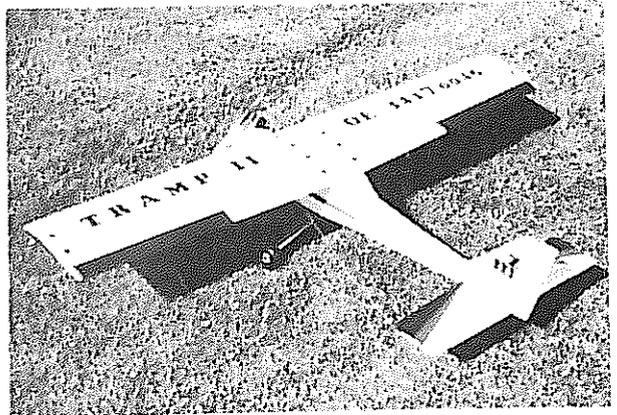
Aus Praxis und Flugbetrieb



TRAMP II Made in Austria

In prop 3/4 habe ich das Motormodell "TRAMP" vorgestellt, welches von der österreichischen Modellbaufirma P.Häusl erzeugt wird.

Über Bau- und Flugerprobung wurde im österreichischen Modellflugmagazin ausführlich berichtet. Ergänzen möchte ich nur, daß das Modell von meinem Sohn Markus (12 Jahre) in der vergangenen Flugsaison bei ruhigem, aber auch bei windigem Wetter geflogen wurde und sich als Anfängermodell ausgezeichnet bewährt hat. Nach einiger Zeit haben wir nur das Zweibeinwerk durch ein Dreibein ergänzt, dadurch konnten wir das fallweise Aus-



TRAMP II mit Querruderfläche



Markus und sein neuer Querrudertrainer

brechen beim Start beseitigen. Nachdem Markus über das Anfängerstadium hinaus war und in der Bauanleitung auch der Aufbau einer Querruderfläche beschrieben war, beschlossen wir im Frühjahr eine solche zu bauen. Wir besorgten uns ein Ersatzflächenpaar - der Bau war gleich der ersten Fläche - zusätzlich mußten nur die Querruder herausgetrennt, sowie Gestänge und Umlenkhebel eingebaut werden. Die Bauanleitung sieht eine Fläche ohne V-Form vor, wir entschlossen uns aber doch für 2^oje Flächenhälfte. Das Servo wurde liegend in der Mitte der Fläche mittels beiderseitigen Klebeband befestigt (hält bis heute noch immer fest). Das Bebügeln der Folie beendete dann den Bau der Fläche. Benannt wurde das Modell jetzt "TRAMP II". Durch die geringe V-Form ist das Modell natürlich nicht mehr so eigenstabil wie das Vormodell, dafür können aber auch fast alle Kunstflugfiguren geflogen werden. Zusammenfassend kann man sagen: Der Tramp mit Querruderflächen ist ein ideales Modell für jene Modellflieger, die beginnen, mit dem Querruder zu fliegen.

Franz Zeiner



Weltmeisterschaft F4C

Ein Bericht von F4C - Fachreferent
Dr. Thomas Loebenstein

Vom 2. bis 5. Juli fanden in Paris auf dem Gelände des Musée de l'Air (dem größten Luftfahrtmuseum Europas) die Weltmeisterschaften in F4B und F4C statt. Ich war als Punkrichter von den Franzosen eingeladen und konnte so ein genaues Bild von der internationalen Klasse gewinnen.

Gleich voran, Die besten Österreicher bauen sicher genauso gute Modelle wie in Paris zu sehen waren, und ich bin sicher, daß wir unter den ersten Zehn landen würden, wenn sich für die nächste Weltmeisterschaft in Norwegen eine Mannschaft qualifizieren kann.

Es gab eine Rekordbeteiligung von 42 Modellen in F4C, von F4B (Fesselflug) kann ich leider nichts berichten, ebensowenig vom gleichzeitig veranstalteten Gigant Scale Wettbewerb; es war einfach keine Zeit, sich das alles anzusehen. Nur soviel: Andreas Wirth belegte mit seiner Piper den Dritten, Bernhard Klausner mit der Fokker D VII den neunten Platz, wobei in der Baubewertung Wirth sogar Zweiter war.

Ein sehr schöner Erfolg.

Das neue Reglement brachte eine wesentliche Beschleunigung der Baubewertung, ohne die Genauigkeit der Beurteilung zu beeinträchtigen. Es gab gerechterweise einen Sieg des wirklich besten Modells, der DH Drover von Masterton aus Australien, ein Ganzmetalltiefdecker, dreimotorig, 47.000 Nieten, 4-Taktmotoren usw. Auf den Plätzen ein buntes Bild von Oldtimern und Rennflugzeugen, Transportern und sogar einem Ultra-light.

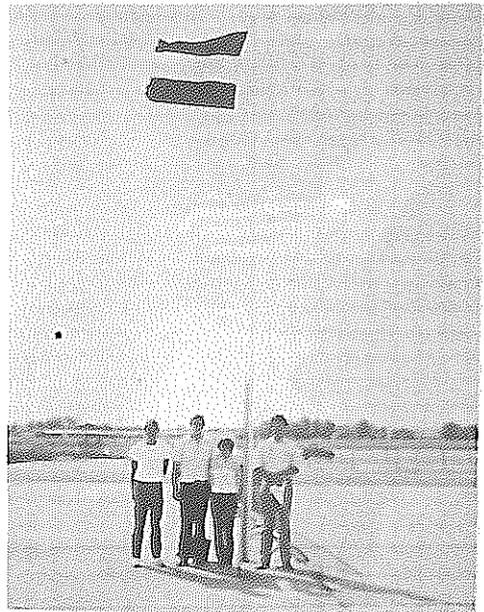
Sehr stark die Schweizer und Amerikaner, enttäuschend -bis auf Mayer- die Deutschen, speziell der hochgelobte Steinberger jun., der wie so viele andere eine schlechte Dokumentation für ein zum Teil falsch gebautes Flugzeug hatte.

Nach zweimal 12 Stunden Baubewertung gab es bei 35 Grad im Schatten, aber leider ohne diesen - es gab keine Schirme für die

Punkrichter - dreimal 11 Stunden Flugdurchgänge. Selbst die sonst nicht empfindlichen Viertakter verreckten reihenweise bei der Hitze, in der Hurricane von Mick Reeves begann der Sprit zu kochen! Er mußte notlanden.

Unter diesen Umständen litten die Flugleistungen, und es gab eigentlich nur relativ wenige gute Flüge, speziell von den Schweizern und Schweden. Es war auffallend, daß trotz der großteils verwendeten Viertakter, immer noch zu schnell geflogen wurde.

Es gab nur einen Absturz, der ehemalige Weltmeister Roussau aus Frankreich hatte mit seiner zweimotorigen Ganzmetallmaschine, Moynet Jupiter, einen spektakulären Totalschaden, da flogen die Nieten nur so durch die Gegend.



Das Häuflein der Österreicher bei der offiziellen Eröffnung

Die Ergebnisse:

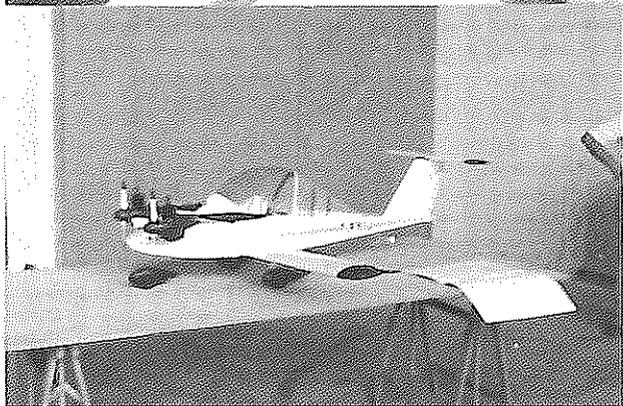
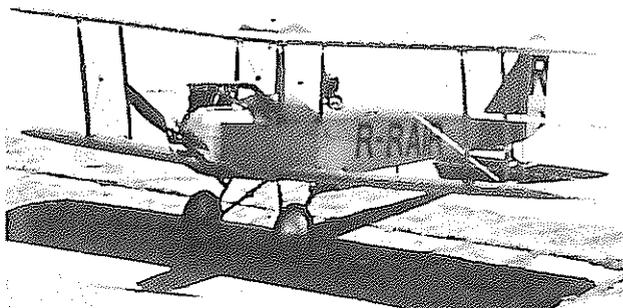
1. und Weltmeister

D. Masterton	AUS	2988,5	2677,0	5665,5 P	D.H.Drover	3xEnya 40T
2. W.Gregory	AUS	2565,0	2840,6	5405,6 P	Avro 504 K	CS 61
3. R. Underwood	USA	2706,5	2685,0	5394,5 P	Alcor C 61	2x Saito 45 4T
4. K. Ötiker	CH	2618,0	2698,3	5316,3 P	BÜ Jungmeister	Saito 120 4T
5. H. Zeller	CH	2856,0	2424,2	5280,2 P	DH 88 Comet	2x OS 40 4T

Zusammenfassend kann ich nur wiederholen, daß das neue Reglement für uns Österreicher sicher einen Vorteil gebracht hat, es ist ohne den immensen Aufwand früherer Zeiten möglich, ein sehr gutes Modell zu bauen, mit dem man echte Chancen hat (Weltmeister Masterton war eine echte Ausnahmeerscheinung), und ich würde dringend empfehlen, sich ernsthaft um die Qualifika-

tion zu bemühen. Ich möchte im Winter mit allen interessierten Fliegern ein Seminar abhalten, in dem die Erkenntnisse aus der Weltmeisterschaft verarbeitet werden sollen. Ich hoffe dann auf eine rege Beteiligung.

Für einen Teil der Fotos möchte ich mich noch bei Bernhard Klauscher bedanken.

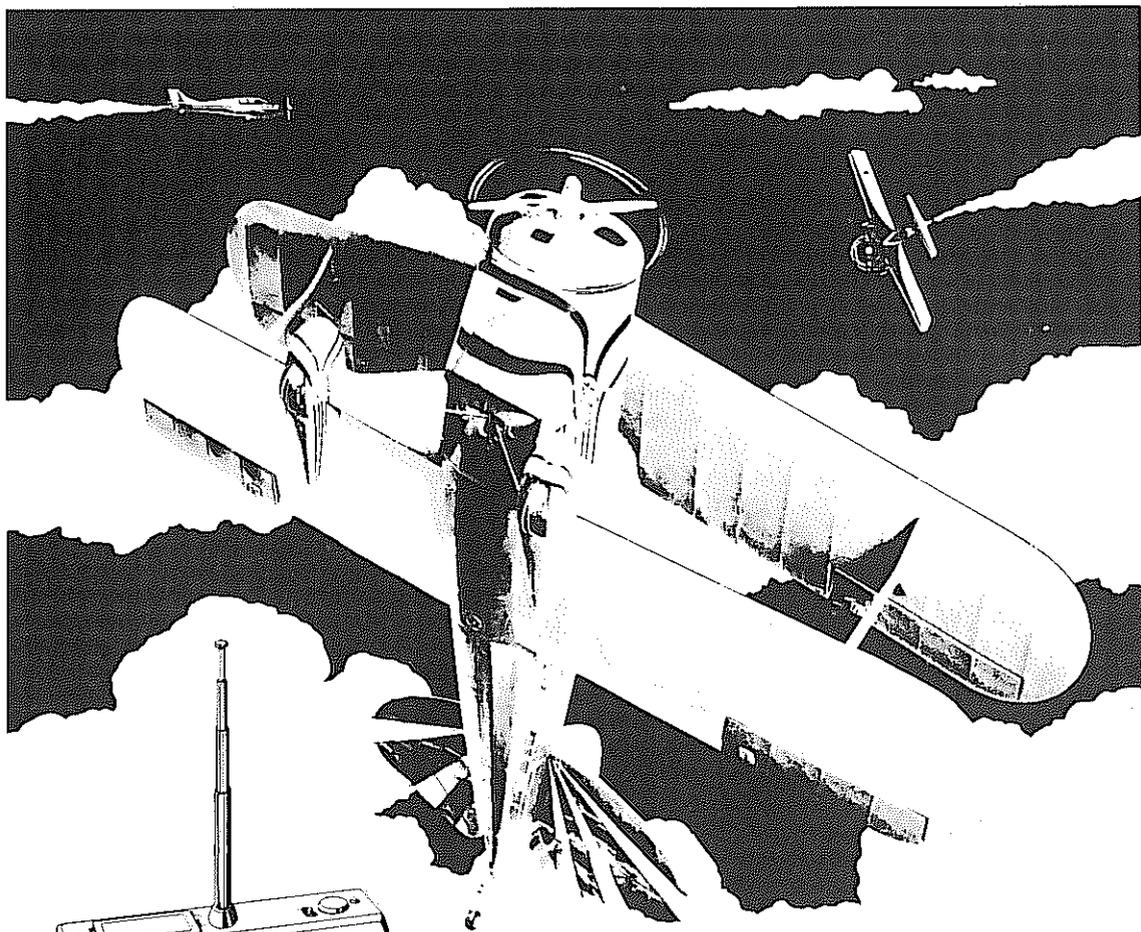


Links, von oben nach unten :

Sopwith Tabloid von L.Bergamschi, It., Looked Hercules von L.Mast, USA, Detail von der De Havilland Drover des Weltmeisters.

Rechts, von oben nach unten :

NA Mustang von P.Avonds, Belgien, Coloman Cri Cri von C.Levy, Frankreich.



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu

webira

6.1. KLASSE F4C - VORBILDÄHNLICHE FLUGZEUGMODELLE

6.1.1. Teilnahmeberechtigung: (Definition eines Scale Modells)

Teilnahmeberechtigt ist jedes Modell eines manntragenden Flugzeuges das schwerer als Luft ist, tatsächlich geflogen wurde und den in Punkt 6.3. näher definierten Bestimmungen entspricht.
Raketenmodelle sind nicht zugelassen.

6.1.2. Einteilung der Regeln:

6.1. Allgemeine Regeln und Grundsätze für die Bestimmung der Vorbildtreue.

6.3. Bestimmungen für vorbildähnliche RC-Modelle

6.1.3. Wettbewerbsprogramm:

Das Programm eines jeden Wettbewerbes soll aus den Teilen 6.1. und 6.3. plus den speziellen Regeln des einzelnen Wettbewerbes bestehen. 6.1. soll dem Flugprogramm vorangehen.

6.1.4. Punkterichter:

Bei einem Wettbewerb müssen mindestens 3, besser 5 Punkterichter in der Baubewertung eingesetzt werden. In den Flugdurchgängen soll die gleiche Anzahl (3-5) gewählt werden, wobei darauf geachtet werden soll, daß nur speziell geschulte Punkterichter herangezogen werden sollen.

6.1.5. K - Faktoren:

Wo ein K-Faktor angeführt ist, soll eine Note zwischen 0 und 10 gegeben werden. Die Note ist dann mit dem Faktor zu multiplizieren. Zehntelpunkte können bei der Baubewertung vergeben werden.

6.1.6. Anmerkungen:

a) Alle Modelle sollen wie das Vorbild starten. Handstart wird mit Punkteverlust bei den Punkten für "Start" bestraft, ist aber erlaubt.

b) Modelle von Wasserflugzeugen dürfen fixe Fahrgestelle oder abwerfbare Startwagen verwenden falls keine Wasserfläche für den Start vorhanden ist. Bei der Baubewertung dürfen diese Vorrichtungen nicht als Abweichung von der Vorbildgetreue bewertet werden.

c) Kein Teil des Modells ausgenommen Propeller und Spinner darf

zwischen Bau- und Flugbewertung abmontiert werden, es darf außer einem Piloten und einer Antenne auch nichts hinzugefügt werden. Ausnahme siehe 6.1.6.g.

Modelle dürfen mit zusätzlichen Lufteinlaßöffnungen versehen werden, vorausgesetzt diese Öffnungen können für die Baubewertung durch bewegliche Abdeckungen verkleidet werden, welche vor oder während des Fluges händisch oder ferngesteuert geöffnet werden können. Der Gesamteindruck des Modells im Flug darf von diesen Öffnungen jedoch nicht beeinträchtigt werden.

d) Für die Baubewertung darf ein naturgetreuer Propeller verwendet werden. Größe und Form des Spinners dürfen allerdings nicht verändert werden.

e) Metallpropeller sind verboten.

f) Ausklinken oder Abwerfen von Startwagen gilt nicht als Verlust von Teilen.

g) Der Gebrauch von Schalldämpfern ist vorgeschrieben. Eine Ausnahme bilden Viertaktmotoren wenn sie auch ohne Dämpfer die Lärmbestimmungen erfüllen. Außenliegende Schalldämpfer dürfen nach der Baubewertung angebracht werden, sie sind bei der Wertung der Vorbildtreue im Flug nicht mit Punkteabzügen zu bestrafen. Vollverkleidete Schalldämpfer sollen aber bei der Beurteilung von Bauausführung und Bausauberkeit belohnt werden.

h) Sprengkörper dürfen nicht abgeworfen werden.

i) Bei Originalflugzeugen bei denen der Pilot im Flug zu sehen ist, soll im Modell ein Pilot sitzen. Das Fehlen der Puppe ist bei der Vorbildtreue im Flug durch Punkteabzug zu bestrafen.

j) Bei Verlust von Teilen wird von der Figur(inklusive) ab, bei der der Verlust eingetreten ist, mit Null bewertet.

6.1.7. Anzahl der Modelle

Ein Wettbewerber darf pro Wettbewerb in jeder ausgeschriebenen Klasse nur mit einem Modell antreten.

6.1.8. Anzahl der Helfer:

Jeder Wettbewerber darf einen Helfer haben; im Falle mehrmotoriger Modelle ist ein zweiter Helfer beim Start der Motoren erlaubt.

6.1.9. Nachweis der Vorbildtreue:

6.1.9.1. Der Nachweis der Vorbildtreue ist Sache des Wettbewerbers.

6.1.9.2. Die genaue Typenbezeichnung und der Verwendungszweck des Originalflugzeuges (im folgenden Prototyp genannt) sind auf dem Nennformular und in den Bauunterlagen anzuführen.

6.1.9.3. Der Maßstab in welchem das Modell gebaut ist, ist freigestellt, muß aber in den Bauunterlagen angeführt werden.

6.1.9.4. Um Baubewertungspunkte zu bekommen muß folgende Dokumentation (mindestens) vorgelegt werden:

a) Eine genaue Dreiseitenansicht des Prototyps, auch farbig, im Mindestmaßstab von 1:72 oder einer minimalen Spannweite von 15 cm und einem Höchstmaßstab von 1:24, sowie 3 Fotos oder Reproduktionen, von denen mindestens eines den tatsächlichen Prototyp zeigen muß.

b) Ein Nachweis woher die vorgelegten Unterlagen stammen. Solche Quellen können Handbücher, Zeitschriften oder Werksunterlagen sein, Farbunterlagen aus authentischen Quellen wie "Profile" oder "Weltencyclopädie der Flugzeuge" welche auch Dreiseitenansichten enthalten sind für den Nachweis von Bemalung und Markierung zulässig. Vom Wettbewerber selbst oder anderen Zeichnern angefertigte Unterlagen sind nur dann zulässig wenn sie offiziell als authentisch beglaubigt sind. Wenn aus den Bauunterlagen die genauen Abmessungen des Prototyps nicht ersichtlich sind, muß ein authentischer Nachweis über diese vorgelegt werden. Ein Nachweis über Höchst- und Reisegeschwindigkeit des Prototyps ist zu erbringen.

c) Bei Oldtimern, für die keine Dreiseitenansichten vorliegen, können auch Photos die den Prototyp von oben, seitlich und vorne zeigen vorgelegt werden. Ebenso kann die Farbgebung und Markierung durch authentische schriftliche Unterlagen nachgewiesen werden, wenn für den Prototyp kein anderer Nachweis möglich ist.

d) Der Wettbewerber muß auch der Erbauer des Modells sein und hat dies auch schriftlich zu bestätigen. Erbauer heißt, er hat das Modell in seinen wesentlichen Teilen hergestellt. Zuwiderhandlung zieht den Ausschluß aus dem Bewerb nach sich. Eine Liste aller vom Wettbewerber nicht selbst angefertigten Teile des Modells ist vorzulegen.

6.1.10. Bewertung der Vorbildtreue und Bauausführung:

1. Vorbildtreue	
Seitenansicht	10
Ansicht von vorne u. hinten	10
Ansicht von oben u. hinten	10
2. Farbe	6
3. Markierungen	6
4. Beschaffenheit der Oberfläche	6
5. Bauausführung	10
6. Detailtreue	7

Die Punkte 1 - 3 sind aus mindestens 3 m Entfernung zu beurteilen, die Punkte 4 - 6 aus mindestens 1m Entfernung.

6.1.11. Complexity Bonus:

Um bei Modellen von besonders kompliziert aufgebauten oder durch ihre Aerodynamik benachteiligten Prototypen die bei der Flugbewertung zu erwarteten Abzüge auszugleichen soll der folgende Bonusschlüssel in Form von Prozenten der Flugbewertung dem Ergebnis des Modells hinzugerechnet werden:

Tragflächen

Eindecker	0 %
Doppeldecker	5 %
Doppeldecker mit Hohlprofil	10 %
Dreidecker	15 %
Vier- und Mehrdecker	20 %

Motoren

Einmotorig	0 %
Zweimotorig	10 %
Dreimotorig	15 %
Viermotorig	20 %
Mehr als 4 Motoren	25 %

Fahrwerk

Festes Dreibein	0 %
Festes Spornradfahrwerk	5 %
Einziehbares Einzelrad	5 %
Einziehfahrwerk	10 %

Allgemein

Prototyp vor 1914 gebaut	10 %
--------------------------	------

Anmerkung: Um den Bonus für Mehrmotorigkeit zu erlangen muß das Modell alle Motoren mit der gleichen Kraftverteilung wie der Prototyp verwenden. Die Vergabe der Bonuspunkte wird während der Baubewertung durch die Punkterichter festgelegt.

6.1.12. Die Punkte aus der Baubewertung können nur dann für das Endresultat herangezogen werden, wenn das Modell einen offiziellen Flug absolviert hat.

6.1.13. Punkte aus dem Complexity Bonus können nur dann vergeben werden, wenn das Modell die entsprechende Funktion (z.B. Einziehfahrwerk) auch im Flug vorführt.

6.2. Entfällt. Die Klasse naturähnliche Fesselflugmodelle wird in Österreich nicht durchgeführt.

6.3. NATURGETREUE RC-MODELLE

6.3.1. Allgemeine Merkmale

Maximale tragende Fläche	150 dm ²
Maximalgewicht flugbereit, ohne Treibstoff aber mit evtl. Pilotenpuppe	6 kp
Max. Flächenbelastung	100 p/dm ²
Antrieb: 2-Taktmotor - einmotorig	max. 10 cm ³
4-Taktmotor - einmotorig	max. 20 cm ³
Zweitakter - mehrmotorig	max. 20 cm ³
Viertakter - mehrmotorig	max. 40 cm ³

Raketen- oder Düsenantrieb (ausgenommen Impeller) ist verboten.
Elektroantrieb ist unbeschränkt zugelassen.

6.3.2. Fernsteuerung:

Keine Beschränkung wenn nicht anders gesetzlich geregelt.

6.3.3. Definition eines Startversuches:

Ein Startversuch liegt vor wenn:

- a) ein Modell nicht innerhalb 5 Minuten nach Beginn der Zeitnahme (plus 1 Min. für jeden weiteren Motor) gestartet ist.
- b) das Modell startet, aber keinen offiziellen Flug zustande bringt

NB: Ein Startversuch kann mit Erlaubnis der Richter oder Wettbewerbsleitung (Jury) bei Einfluß höherer Gewalt, welche nicht dem Einfluß des Wettbewerbers unterliegt wiederholt werden.

6.3.4. Definition eines offiziellen Fluges:

Ein offizieller Flug liegt vor wenn:

- a) das Manöver "Figur 8" beendet wurde
- b) das Modell länger als 60 Sekunden in der Luft war.

6.3.5. Anzahl der Flüge:

Jeder Wettbewerber hat 2 Startversuche für jeden der 3 (drei) offiziellen Flüge.

6.3.6. Flugzeit:

Der erste Aufruf zur Vorbereitung soll 5 Minuten vor dem offiziellen Aufruf erfolgen. Der Wettbewerber hat dann 12 Minuten Zeit das Flugprogramm durchzuführen. Pro zusätzlichem Motor bei mehrmotorigen Modellen wird eine Minute zugegeben. Modelle nicht kunstflugtauglicher Prototypen haben 15 Minuten Zeit (plus 1 Minute für jeden zusätzlichen Motor).

Die Zeitnehmung beginnt, wenn der Bewerber mit dem Starten des ersten Motors beginnt oder 2 Minuten nach Betreten der Startstelle. Das Modell muß nach 5 Minuten für den Start freigegeben werden (bei mehrmotorigen entsprechend später). Nach Ablauf der Zeitbeschränkung (12 oder 15 Min. plus 1 Min. für jeden weiteren Motor) sind 0 Punkte zu vergeben.

6.3.7. Flug:

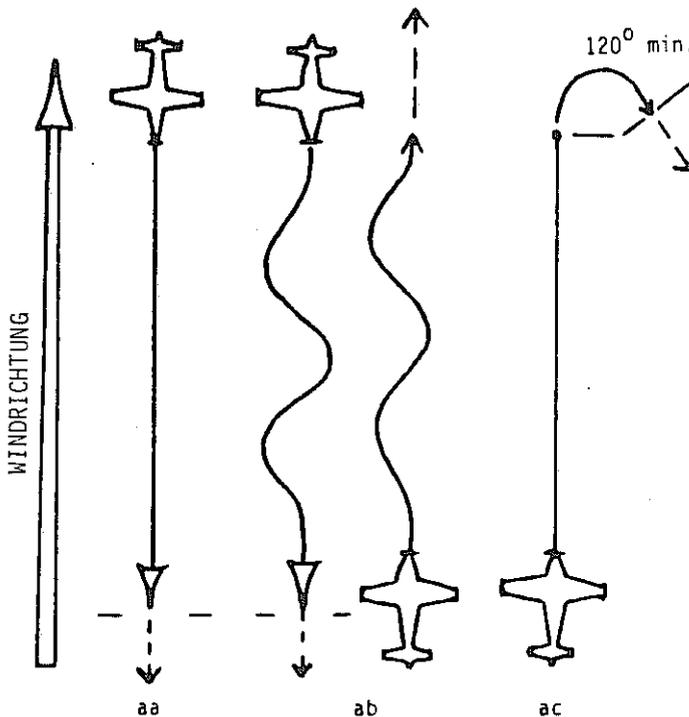
6.3.7.1. Start:

a) Rollen zum Start. Minimumdistanz 15 Meter. (K = 3)

aa) Modelle mit feststehendem Spornrad oder Schleifsporn

ab) Modelle mit steuerbarem Spornrad

ac) Modelle mit Dreibeinfahrwerk



b) Start: K 10

Stillstand des Modells nach dem Rollen zum Start, dann sofort weiter in der Figur. Wenn der Prototyp zum Start Klappen verwendete, soll es das Modell auch. Die Klappen müssen nach dem Start eingefahren werden und vor der Landung wieder gesetzt werden.

6.3.7.2. Geradeausflug: K 3

6.3.7.3. Verfahrenskurve ($90^\circ + 270^\circ$) K 3

6.3.7.4. Figur 8 (horizontale Acht) K 4

6.3.7.5.
bis
6.3.7.9. Wahlfreie Vorführungen

6.3.7.10. Vorbildtreue im Flug K 9

6.3.7.11. Rechtecklandeanflug K 4

6.3.7.12. Landung im 35 m Landefeld K 9

Landung außerhalb K 6

6.3.8. Wahlfreie Vorführungen:

Der Wettbewerber muß nachweisen, daß der Prototyp die ausgewählten Vorführungen normalerweise auch durchgeführt hat. Die Vorführungen müssen schriftlich bekanntgegeben werden. Die Reihenfolge ist freigestellt, muß aber nach Bekanntgabe eingehalten werden. Die Vorführungen a, q, r, s, sind nur für nicht kunstflugtaugliche Prototypen erlaubt.

a) Chandelle K 4

b) Fahrwerk ein- und ausfahren K 4

c) Klappen ein- und ausfahren K 4

d) Abwurf von Bomben oder Zusatztanks K 4

e) Turn K 4

f) Immelmann K 4

g) Innenlooping K 4

h) Split-S K 4

i) Kuban Acht K 4

j) Trudein (3 Umdrehungen) K 4

k) Folle	K 4
l) Fallschirmabwurf	K 4
m) Touch and Go	K 4
n) Durchstarten (Höhe unter 2 m)	K 4
o) Slippen	K 4
p) Prototypspezifische Vorführung nach Wahl des Wettbewerbers. Kann zweimal gewählt werden, es müssen aber zwei verschiedene Figuren oder Funktionen ausgewählt werden. Der Bewerber muß die Originalität nachweisen.	K 4
q) Flug auf Dreieckskurs	K 4
r) Flug auf Rechteckkurs	K 4
s) Geradeausflug in konstanter Höhe Maximal 6 m Höhe	K 4
t) Geradeausflug mit einem gedrosselten Motor (für Mehrmotorige)	K 4

6.3.9. Bewertung:

Jede Flugfigur wird von den Punkterichtern mit Noten zwischen 0 und 10 bewertet. Die Flugfiguren werden nur dann entsprechend bewertet, wenn sie in einer Höhe und Entfernung durchgeführt werden die es den Punkterichtern erlaubt die Figuren einwandfrei zu beobachten. Zu diesem Zweck soll ein Fenster festgelegt werden, in dem die Figuren symmetrisch anzuordnen sind. Abweichungen sollen mit Punkteabzügen, Verlassen des Fensters in der Figur mit Nullwertung bestraft werden.

6.3.10. Punkte aus der Flugbewertung:

Die Punkte aus der Flugbewertung stellen die Summe der Punkte aller Punkterichter dar, multipliziert werden diese Punkte noch mit dem Complexity Bonus.

6.3.11. Organisation von Scale Wettbewerben:

Alle Sender oder HF - Module müssen vor Beginn des Wettbewerbes kontrolliert und unter Aufsicht eines Funktionärs in Verwahrung des Veranstalters genommen werden.

Während des Bewerbes wird der Sender nur bei Aufruf an den nächsten Starter zur Vorbereitung ausgegeben. Nach dem Flug ist der

Sender oder das HF-Modul sofort wieder abzugeben. Zuwiderhandeln wird mit Ausschluß bestraft, ebenso das unberechtigte Inbetriebnehmen jeglicher anderer Sendevorrichtungen. Verlassen des Flugfensters oder der Grenzen des Platzbereiches sollen dem Wettbewerber angezeigt werden. Die Startreihenfolge wird ausgelost.

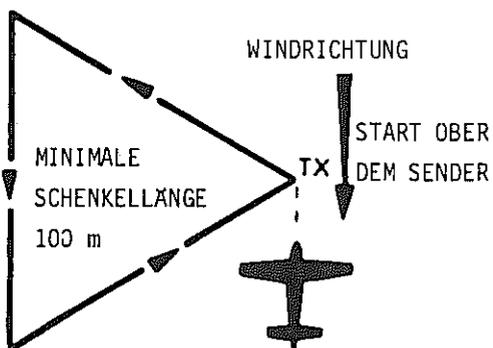
6.3.12. Endwertung:

Drei Flugdurchgänge werden geflogen. Die höchste und niedrigste Flugbewertung wird gestrichen, der beste Flug als Resultat der Flugbewertung zur Endwertung herangezogen, wobei zu diesem Wert noch die Bonuspunkte hinzugezählt werden. Die Endwertung errechnet sich schließlich aus der Summe der Punkte aus der Baubewertung, der Flugbewertung und des Complexity-Bonus.

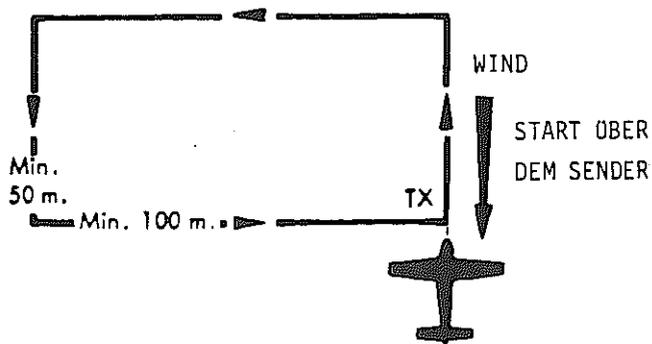


Abbildung zu 6.3.8. q)
6.3.8. r)

6.3.8. q) Flug auf Dreieckkurs



6.3.8. r) Flug auf Rechteckkurs



Beginn beider Figuren über dem Mittelpunkt des Landefeldes oder in der Mitte des Fensters.

Je nach Windrichtung können die Figuren nach links oder rechts geflogen werden.

PUNKTERICHTERLEITLINIEN

In Ergänzung zu den Ausführungen der MSO hier noch eine Erklärung der völlig neuen und auch für die Punkterichter ungewohnten Bewertungspunkte wie sie auch im Code Sportif näher erläutert werden.

6.1.10.4. Beschaffenheit der Oberfläche

Die Beschaffenheit und der Eindruck der Oberfläche des Modells sollen der des Originals entsprechen. Stoffbespannte Maschinen sollten mit dem korrekten Material bespannt sein, die Umrisse von Rippen und Spanten sollten sichtbar sein. Beplankte oder in anderen Techniken aus Holz gefertigte Flugzeuge sollten ordentlich imitiert werden und das Einfallen der Verkleidung oder Bespannung zwischen Rippen und Spanten sollte dem des Originals entsprechen. Bei Flugzeugen aus Metall sollten die einzelnen Platten und Nieten simuliert sein.

Auf jeden Fall soll der Glanz der Oberfläche korrekt reproduziert sein.

6.1.10.6. Detailtreue:

Es ist darauf zu achten, daß die nachstehend angeführten Dinge am Modell vorhanden sind soweit dies vom Original her möglich ist, und daß sie genau reproduziert und am richtigen Ort angebracht sind.

Handgriffe	Bremsleitungen
Fußauftritte	Fahrwerksfederung
Türen	Reifenprofil
Bewaffnung	Flächenspalten
Bombenhalter	Beleuchtung
Steuerkabel	Pitot
Kabelanlenkungen	Begehbare Flächen
Aerodyn. Verkleidungen	Tanks
Verspannungen	Kühler
Kabelspanner	Füllstutzen
Stützen	Massenausgleich
Antennen	Instrumentenbrett
Venturies	Kabineneinrichtung
Serviceklappen	Luftschlitze, Kühlergrill

Alle übrigen Erläuterungen für die Punkterichter sind weitgehend unverändert geblieben und sind bei näherem Interesse dem Code Sportif zu entnehmen.

Österreichischer Aero Club
Sektion Modellflug

BAUBEWERTUNG

F4C SCALE

Wettbewerber: Name: _____ Start.Nr. _____

Verein: _____ Dauerst.Nr. _____

Modell: Hersteller des Vorbildes: _____

Typ: _____ Maßstab: _____

Gewicht: _____ kp Motor (Hubraum): _____

Bewertungspunkte	Note (Zehntelpunkte)		Punkte	Complexity Bonuspunkte	
	0 - 10	K		Fläche	Motor
Vorbildtreue					
Seitenansicht		10			
Ansicht vorne - hinten		10			
Ansicht oben - unten		10			
Farbe		6			
Markierungen		6			
Oberfläche		6			
Bauausführung		10			
Detailtreue		7			
Gesamtpunkte Baubewertung				Gesamt %	
Punkterichter 1				Zur Übertragung auf auf Flugwertungs- formular Bonus 1, _____	
Punkterichter 2					
Punkterichter 3					
Punkterichter 4					
Punkterichter 5					
Total Baupunkte				Total Baubewertung	
				Total bester Flug	
				Gesamtsumme	
				RANG	

Österreichischer Aero Club
Sektion Modellflug

FLUGBEWERTUNG F4C SCALE

Name: _____ Start.Nr. _____ Frequenz: _____

Modell: _____ Maßstab: _____

Geschwindigkeit des Vorbildes: _____ km/h Durchgang: _____

MSO Nr.	Figur	Note	K	Punkte
6.3.7.1.a)	Rollen zum Start		3	
6.3.7.1.b)	Start		10	
6.3.7.2.	Geradeausflug		3	
6.3.7.3.	Verfahrenskurve		3	
6.3.7.4.	Figur 8		4	
6.3.7.5. bis 6.3.7.9	Fünf wahlfreie Figuren			
6.3.8. a)	Chandelle		4	
6.3.8. b)	Fahrwerk ein- und ausfahren		4	
6.3.8. c)	Klappen ein- und ausfahren		4	
6.3.8. d)	Abwurf von Bomben oder Tanks		4	
6.3.8. e)	Turn		4	
6.3.8. f)	Immelmann		4	
6.3.8. g)	Innenlooping		4	
6.3.8. h)	Abschwung		4	
6.3.8. i)	Kuban 8		4	
6.3.8. j)	Trudeln (3 Umdrehungen)		4	
ÜBERTRAG				

ÜBERTRAG				
6.3.8. k)	gesteuerte Rolle		4	
6.3.8. l)	Fallschirmabwurf		4	
6.3.8. m)	Touch and Go		4	
6.3.8. n)	Durchstarten (Höhe unter 2 m)		4	
6.3.8. o)	Slippen		4	
p 1			4	
p 2			4	
6.3.8. q)	Flug auf Dreieckskurs		4	
6.3.8. r)	Flug auf Rechteckskurs		4	
6.3.8. s)	Geradeausflug in max. 6 m		4	
6.3.8. t)	Geradeausflug mit gedr. Motor		4	
6.3.7.10	Vorbildtreue im Flug		9	
6.3.7.11.	Rechtecklandeanflug		4	
6.3.7.12.	Landung im 35 m Landefeld		9	
	außerhalb		6	
6.3.10.	Total Flugwertung	Bonus	1,	

- Checkliste:
- | | | | |
|-------------------------------|--------------------------|---------|--------------------------|
| Vorbild nicht kunstflugtaugl. | <input type="checkbox"/> | im Flug | |
| Einziehfahrwerk | <input type="checkbox"/> | gezeigt | <input type="checkbox"/> |
| Pilotenfigur | <input type="checkbox"/> | gezeigt | <input type="checkbox"/> |
| Spinner Originalform | <input type="checkbox"/> | gezeigt | <input type="checkbox"/> |
| Mehrmotorig | <input type="checkbox"/> | laufen | <input type="checkbox"/> |

Die Punkte 6.3.7.5. bis 6.3.7.9. sind in der gewählten Reihenfolge zu nummerieren bzw. p1 und p2 näher zu bezeichnen.

DHA 3 "DROVER"

CHECK LIST

1. PRE READY BOX

- MODEL:
1. AERIAL OUT
 2. WHEELS FREE
 3. TANKS FULL
 4. PROPS TIGHT
 5. CONTROL SURFACES
- Tx:
1. WIND FLAP ACTUATOR
 2. COUPLE RUDDER

2 PRE START

1. AERIALS OUT Tx Rx
2. CONTROLS CORRECT SENSE
3. SWITCHES & TRIMS ADJUST
4. PROPS
5. PLUGS CONNECTED-Box Mod
6. CHECK PLUGS-S , P , C
7. STOP WATCHES ZERO...
8. STARTER TO PORT.....
9. TUNING SCREWDRIVER.....
10. THROTTLE TO START.....
11. START

3. POST START

1. RUN-UP & TUNE.....
2. DISCONNECT PLUG LEAD...
3. THROTTLE SET TO TAXI....

CHECK 60° ANGLES FOR Δ CCT

4. FLIGHT PROGRAMME

START etc.

6

1. TAXI			
2. TAKE-OFF <input type="checkbox"/>			
3. STRAIGHT FLIGHT (10 SEC) <input type="checkbox"/>	1.15	7.15	
4. PROCEDURE TURN <input type="checkbox"/>	1.10	8.25	
5. FIG. EIGHT <input type="checkbox"/>	1.12	9.37	
6. CHANDELLE <input type="checkbox"/>	1.0	10.37	
7. DECEDING TURN <input type="checkbox"/>	.38	11.15	
8. STRAIGHT FLIGHT Below BM <input type="checkbox"/>	.35	11.50	
9. TRIANGULAR CCT - COUNT LEGS <input type="checkbox"/>	1.30	13.20	
10. OVERSHOOT - <u>D/WIND</u> <input type="checkbox"/>			
FLAP - SPEED			
<u>BASE</u>			
FLAP - SPEED - ATTITUDE	1.10	14.30	
11. APPROACH & LAND <input type="checkbox"/>			
- <u>D/WIND</u>			
FLAP - SPEED			
<u>BASE</u>			
FLAP - SPEED - ATTITUDE	1.30	16.00	
			16.00

MAX TIME: 17.00 MIN.

Zum WM-Bericht in F4 C

Dies ist die Checkliste des Weltmeisters D. Masterton aus Australien.

Er verwendete sie bei jedem Flug. Nur so sind Fehler zu vermeiden, die auf Schlämperei oder Nervosität zurückzuführen sind.



EERSTE EUROPESE KAMPIOENSCHAPPEN VOOR RADIOBESTUURDE MODELZWEEFVLIEGTUIGEN

JULY 8-15 JULI
FLEVOHOF
THE NETHERLANDS

Bericht von F3B Fachreferent und
Mannschaftsführer Karl Wasner sen.

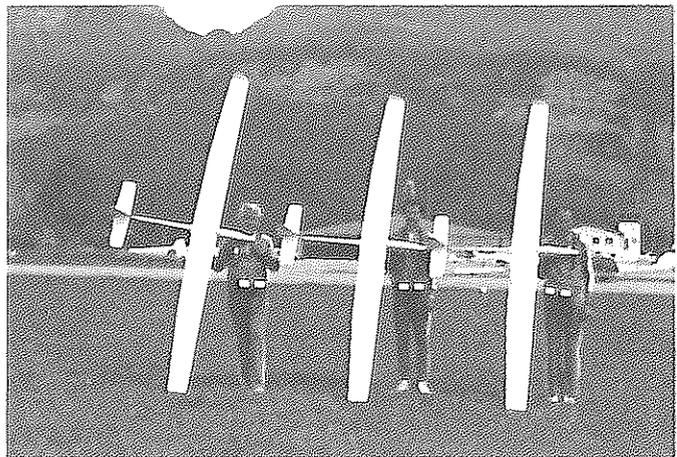
Nachdem es die Franzosen 1982 nicht geschafft hatten, ihre bereits ausgeschriebene erste Europameisterschaft in F3B abzuhalten, ist diese Premiere den Niederländern gelungen. Und diese Premiere hat auch eine ganz neue Klasse geboren - HYDRO F3B - wurde sie in seltener internationaler Übereinstimmung getauft (siehe auch die Fotos).

Doch nun der Reihe nach. Am frühen Morgen des 5. Juli startete unsere Nationalmannschaft zur 950 km langen Reise in das Poldergebiet der früheren Zuidersee, östlich von Amsterdam. Erstmals sollte der Startplatz der F3B-Modelle ja auf negativer Meereshöhe liegen, -7 m im Mittel (Flut und Ebbe !) sagte man uns. Die Besichtigung des Fluggeländes am nächsten Tag zeigte eine große, völlig hindernisfreie Futterwiese, ein fast ideales Austragungsgelände. Bei der in diesem Sommer vorherrschenden naßkalten, thermisch neutralen Witterung, stellten wir uns und unsere Modelle auf das Gelände ein. Bis zur offiziellen Eröffnung am Montag besserte sich das Wetter zusehends, die Thermik aber auch die Absauffer wurden stärker.

Der erste Streckenflug am Dienstag sah unser Team und weitere 31 Piloten mit einem Tausender an der Spitze. Es wurden übrigens alle Durchgänge in der Reihenfolge Distanz, Zeit und Speed geflogen. Der folgende Zeitflug, aber speziell der Speedflug, sorgten rasch für die Auflockerung des Feldes. Nach Ende des ersten Durchganges führte Villani, Italien, mit 2991 Punkten vor Liese, BRD und Worrał, GB. (Noch

bester unseres Teams Wasner sen. mit 2782,6 Punkten auf Rang 15, Wasner jun. mit 2778,9 Punkten auf Rang 17 und Lercher mit 2727,6 Punkten als 25. Vizeweltmeister Dr. Quabeck montierte beim Hochstart zum Speedflug des ersten Durchganges sein Höhenleitwerk ab, der Rest waren Einzelteile. In der Teamwertung lagen wir nach dem ersten Durchgang auf Rang 6.

Noch am selben Tag wurde programmgemäß der Distanzflug des zweiten Durchganges geflogen, und der um Wölbklappen erweiterte SIRIUS schaffte bei allen drei Piloten den Streckentausender. Der Zeitflug am nächsten Morgen lief bei Wasner jun. mit 908,7 Punkten und Wasner sen. mit 947,8 Punkten noch zufriedenstellend, Lercher erreichte 789,1 Punkte. Der Speedflug sah schon heranziehen-



Unsere Nationalmannschaft, hier noch beim Abschlußtraining auf dem Sportflugplatz in Hohenems, erreichte hinter Gastgeber Holland den fünften Rang in der Teamwertung.



Flaggenzeremonie. Unser Team beim Hisen der rot-weiß-roten flagge durch d. Mannschaftsführer

de Gewitterwolken. Wasner jun. kam mit 24,2 Sekunden auf 838,8 Punkte, Lercher im beginnenden Regen mit 29,8 auf 681,2 und im Platzregen - es goß aus Kübeln - eines Gewitters rettete Wasner sen. das Modell mit 36,3 Sekunden !! gerade noch über die 4 Strecken.

Dieser Gewitterregen beendete auch die schönen Platzverhältnisse. Immer wieder, Tag und Nacht einsetzende Gewitterregen verwandelten das Gelände in eine Seenlandschaft. Aus mir nicht bekannten Gründen scheint der Regen fast nicht in den Boden zu versickern. Ein Gewittersturm knickte im Park des Bungalowdorfes in dem wir wohnen auch einige Bäume und riß Fahnenstangen, Zelte und die Anzeigetafel am Flugplatz nieder. Trockene Plätzchen zum Landen wurden Seltenheit, und immer häufiger sah man Piloten, die das Wasser aus ihren Modellrumpfen schüttelten. Nach diesem Durchgang lag Wasner jun. auf Rang 13, Wasner sen. auf Rang 24 und Lercher auf Rang 25. Das Team belegte den 7. Platz.

Beim Hochstart zu Beginn des dritten Durchganges ereilte Lercher das gleiche Schick-

sal wie zuvor Quabeck, und er konnte den ganzen Durchgang streichen. Am Ende der ersten Halbzeit, drei von 6 Durchgängen sind geflogen, liegen wir mit Wasner jun. auf Rang 17, Wasner sen. auf den 27. und Lercher auf den 30. Rang. An die Spitze des Feldes hat sich bereits Liese gesetzt und gibt diese bis Ende der EM auch nicht mehr ab.

Die Bodenverhältnisse wurden zusehends schlechter. Bei den Winden und an der Basis A verwandeln sich, bedingt durch den regen Publikumsverkehr, die Seen in Schlamm und Morast, der sich so richtig an den Gummistiefeln festsaugt. Zu allem Überfluß wurden die Distanz- und Speedstrecken unerklärlicher Weise unter 45° zum Wind; die Winden jedoch in Windrichtung aufgebaut. 50 bis 60 m Weg für Piloten und Helfer, zum Teil über die anderen Seile, bis zur Basis A quer durch die Schlammwüste sind normal. Eine "freundliche" Geste des Wettbewerbsleiters Arnold Dissel, der zwar immer wieder um Kooperation ersuchte, selbst aber erst nach Absturz einiger Modelle, bedingt durch gewässerte Elektronik, die 150 m Strecke in etwas seichtere Gewässer verlegte. Auch unser Team wird von einem Wasserschaden betroffen, Wasner sen. verliert ein Modell kurz nach dem Start zum Zeitflug.

Wasner jun. beginnt seine Aufholjagd mit einem vierten Tagesrang und liegt nach Ende des vierten Durchganges an 11. Stelle. Die 5. Runde beendete er als Durchgangssieger und schiebt sich damit auf den 5. Gesamtrang vor. Lercher und Wasner sen. liegen auf den Plätzen 23 und 24, im Team sind wir wieder sechste.

Der Beginn des 6. Durchganges, der ursprünglich geplante siebente ist bereits dem Wetter zum Opfer gefallen, wird zu einer fast theaterreifen Komödie. Wegen Regen mehrfach verschobener Startbeginn, dann verschwinden beim Hochstart einige Modelle in den Tiefhängenden Wolken, auch Wasner sen. darf sein Modell im Blindflug aus den Wolken holen. Nachdem sich das Wetter, speziell die tiefliegenden Wolken, nicht bessert, wird die Europameisterschaft mit fünf voll geflogenen Durchgängen vom Wettbewerbsleiter in Anwesenheit der Jury offiziell für beendet erklärt. Somit fällt laut CS kein Streichdurchgang an. Die Bombe platzt beim Abendessen, denn es wird noch eine Mann-

schaftsführerbesprechung einberufen, und gegen 23 Uhr wird das zu Beginn der EM von den Veranstaltern für unmöglich erklärte doch möglich. Wir fliegen am Sonntag früh einen kompletten Durchgang, der, soweit es uns betrifft, problemlos verläuft. Wasner jun. sichert mit einem dritten Durchgangsrang seinen fünften Gesamtrang ab, das Team verbessert sich noch um einen Rang und belegt hinter Deutschland, Großbritannien, Italien und Gastgeber Holland den fünften

Mannschaftsrang. Erich Lercher kommt auf den 20. und Wasner sen. auf den 23. Endrang.

Den Organisatoren und Helfern, an der Spitze John Gardeneers, ist für den restlosen Einsatz und ihre Bemühungen herzlich zu danken, leider hatten sie den Wettergott nicht auf ihrer Seite. Soweit es die Organisation betrifft glaube ich sagen zu können, daß die im kommenden Jahr auf dem gleichen Gelände stattfindende F3A-Weltmeisterschaft in guten Händen liegt.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

Einzelwertung :

1. und Europameister									
Liese R.	FRG	2987,0	2856,0	2967,2	2865,3	2743,5	2989,0	14664,6	Pkte.
2. Decker R.	FRG	2899,5	2817,5	2876,9	2986,9	2901,8	2953,6	14618,6	"
3. Worrall D.	GB	2959,3	2762,4	2890,1	2945,0	2573,3	2893,2	14450,0	"
5. Wasner K. Jr.	A	2778,9	2747,5	2755,6	2859,1	2911,4	2924,9	14229,8	"
20. Lercher E.	A	2727,8	2470,3	0,0	2603,9	2522,0	2839,5	13163,5	"
23. Wasner K. Sr.	A	2782,5	2507,0	2532,9	1000,0	2497,7	2739,8	13060,0	"

Mannschaftswertung :

1. Bundesrepublik Deutschland	42884,8 Punkte
2. Großbritannien	42429,6 Punkte
3. Italien	42367,2 Punkte
5. Österreich	40453,5 Punkte

Es wurden 14 Mannschaften gewertet.



Links, die Einzelsieger von links nach rechts: R.Decker, WM 83 erreichte diesmal Rang 2. R.Liese, WM 83 Rang 4, jetzt Europameister, D.Worrall, WM 83 Rang 3 jetzt wieder. Foto oben: Auch die stets einsatzwillige Funktionärscrew bekam ihre Schlampackungen ab. Im Vordergrund rechts, WL A. Dissel, der immer von Kooperation sprach, aber durch seine Sturheit den Wettbewerbern das Leben im Morast nicht erleichterte.



Bildreihe links, von oben nach unten :

Ein Stimmungsbild vom "Bodensee" - das ist dann, wenn der ganze Boden ein See ist !

Diese Aufnahme zeigt eindrücklich, was uns während fünf Tagen zu je 10 Stunden an "Komfort" erwartete.

Zum Schluß hatten die Franzosen noch einen Gag auf Lager. Aus Styropor schnitten sie einen F38-Fisch und ließen ihn im teilweise bis zu 10 cm hohen Wasser schwimmen.

Rechts, von oben nach unten :

Ein Teil unserer Mannschaft im "Sumpf" beim Warten auf den Startaufruf. Die Gummistiefel blieben 5 Tage lang unsere ständigen Begleiter vom Morgen bis zum Abend.

Hier noch ein Bild des täglichen "Komforts"!



1. STAATSMEISTERSCHAFT in F3E

Bericht von Dr. Wolfgang Schober

Elektronen statt Methanol

Am Samstag den 16. Juni konnte bei optimalen Witterungsbedingungen die 1. STAATSMEISTERSCHAFT DER ELEKTROSEGLER AUF DEM Modellflugplatz der MFG-St.Veit/Glan durchgeführt werden. Leider stellten sich nur 8 Teilnehmer den Punkterichtern um den Sieger zu ermitteln. Dieses kleine Starterfeld dürfte allerdings darauf zurückzuführen sein, daß diese Wettbewerbsklasse noch sehr jung ist, und daß für ein Spitzenmodell inklusive Antrieb, Ladegerät etc. ein großer finanzieller Aufwand erforderlich ist.

Ein einziger Teilnehmer, Manfred Maurer, flog mit einem 10-Zellen-Antrieb und landete damit im abgeschlagenen Feld. Die Steigleistung des Modells war einfach nicht gegeben, wodurch er im ersten Teil des Flugprogrammes - beim Wendemarkenfliegen hoffnungslos ins Hintertreffen geriet. Alle anderen Teilnehmer flogen hochleistungselektroantriebe mit 20 - 30 Ni--Cd-Zellen. Die Steigleistung der Spitzenmodelle war gigantisch, und so wurde in 30 bis 40 Sekunden Motorlaufzeit eine Höhe von zirka 300 Meter erreicht, die sich beim folgenden Wendemarkenfliegen in entsprechend vielen Strecken (bis zu 18) umsetzen ließ. Beim zweiten Programmteil, dem Segelflug, ließen sich die doch sehr schweren Modelle mit erstaunlich wenig Motorlaufzeit auf Höhe halten. Für die Landung wurde nach dem Stillstand des Modells darauf geachtet, wo die Rumpfspitze liegenblieb. Natürlich wollten deshalb sämtliche Piloten einen Stillstand des Flugmodells im 15m-Kreis erzwingen, wodurch es zu einigen haarsträubenden Situationen kam. Auch der 1. F3E-Staatsmeister, Rudolf Freudenthaler, verlor durch eine miserable Landung im 1. Durchgang sein Modell. Helmut Kirsch mußte im

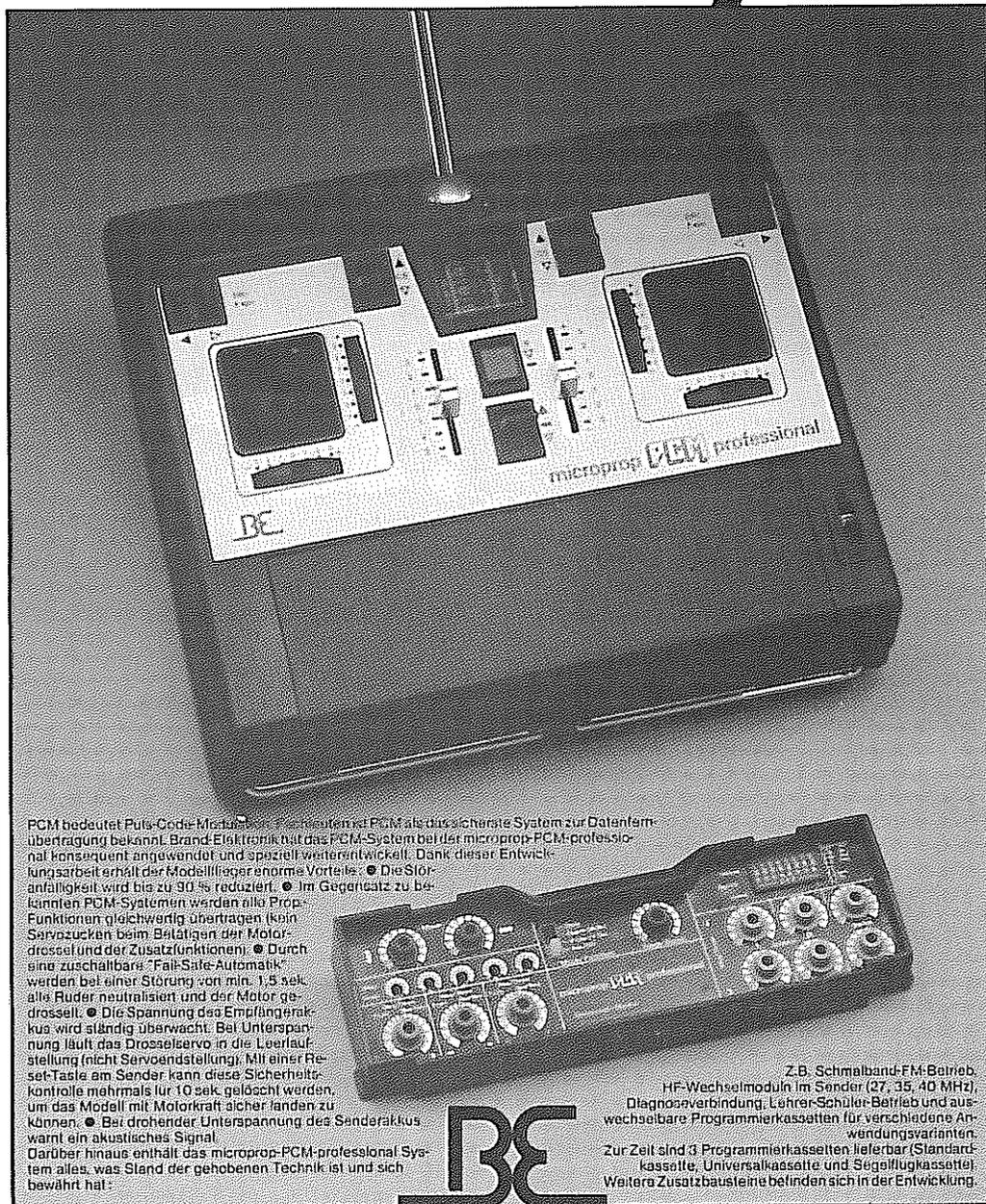
1. Durchgang ebenfalls sein Streichresultat hinnehmen, da beim Steigflug der Motor kaputtging. Im 2. Durchgang konnten sich dann Rudolf Freudenthaler und Werner Hauer aus Linz gut in Szene setzen und führten das Feld an. Im 3. Durchgang wurde diese Führung noch gefestigt, während sich Helmut Kirsch auf den 3. Platz vorschieben konnte.

Die ganze Staatsmeisterschaft verlief in einer freundschaftlichen Atmosphäre ohne Hektik und Streß, sodaß es zu keinen Protesten kam. Bei dieser kleinen Gruppe von Enthusiasten scheint die Modellfliegerwelt noch in Ordnung zu sein. Es wird ohne Neid der Erfolg des Konkurrenten zur Kenntnis genommen, und wenn bei einem Piloten etwas schief läuft, so helfen die anderen in kameradschaftlichster Weise aus.

Bedingt durch das kleine Teilnehmerfeld konnte die Staatsmeisterschaft schon am Samstag um 14 Uhr mit der Siegerehrung abgeschlossen werden. Danach erfolgte noch eine Demonstration der sogenannten "Schnuppi-Klasse". Pylon-Elektroflugmodelle mit einem Bordakku von maximal 7 Zellen 1,2 Ah und zirka 0,0 - 1,2 kg Gewicht, jagten über den Platz. Dabei wurden spannende Positionskämpfe geliefert, da meistens 3 Modelle gleichzeitig in der Luft waren. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit dieser kleinen Flitzer liegt bei zirka 150 km/h. Eine wirklich rasante Abwechslung und ein schöner Abschluß für dieses erste Elektrofliegerische Großereignis in Österreich.

Die offiziellen Ergebnisse dieser
1. STAATSMEISTERSCHAFT IN F3 E -
siehe Seite 48

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Es bedeutet ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichzeitig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel und der Zusatzfunktionen). ● Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek. alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung 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). Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

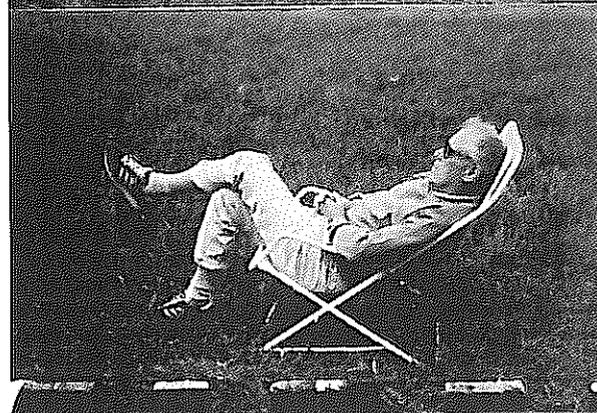
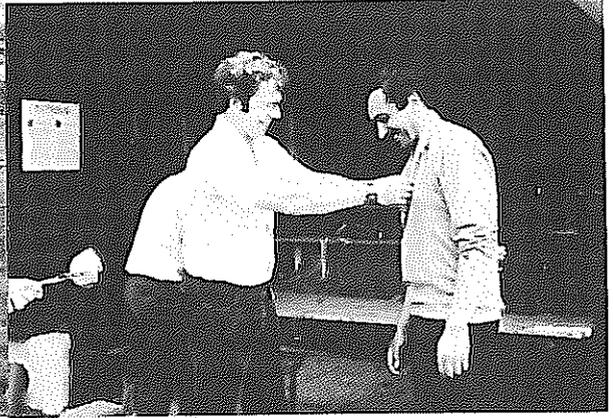
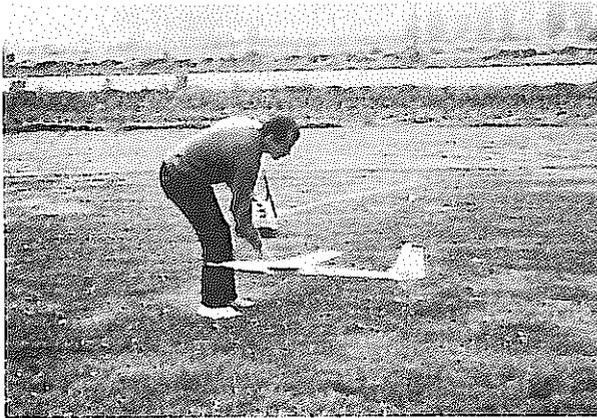
BE
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER 1. STAATSMEISTERSCHAFT IN F3E, am 16.Juni 1984

1. und Staatsmeister							
FREUDENTHALER Rudolf	UMFC-Freistadt	556	564	580		1144 Punkte	
2. HAUER Werner	MFC Linz	552	553	551		1105	"
3. KIRSCH Helmut	MFG-St.Veit	0	530	533		1063	"
4. BRDITSCHKA Ralf	UNFC-Neuhofen	484	514	471		998	"
5. HAINZL Josef	UMFC-Freistadt	385	440	481		921	"
6. BRANDFELLNER Helmut	MFG-St.Veit	432	397	436		868	"
7. MAURER Manfred	MBG Feldkirchen	408	329	135		737	"
8. PESENDORFER Walter	1.MFC Mürzzuschl.	384	309	45		693	"



Bildbericht. Links, von oben nach unten :
Staatsmeister Freudenthaler mit seinem Modell.
Helmut Kirsch mit Starthelfer bei einem Wertungsflug
streng beobachtet von den Zeitnehmern Fleischhaker
und Allesch.

Jury-Mitglied Ing.Gradischnig bei der Arbeit.

Bilder rechts, von oben nach unten :
Jury-Mitglied Dr. Loebenstein ehrt den 1. F3E-
Staatsmeister.

Das war das kleine Häufchen der Teilnehmer. Stehend
v.l.n.r. 2.Hauer, 1.Freudenthaler, 3.Kirsch. Kniend:
Pesendorfer, Hainzl, Brditschka, Branfellner, Maurer.

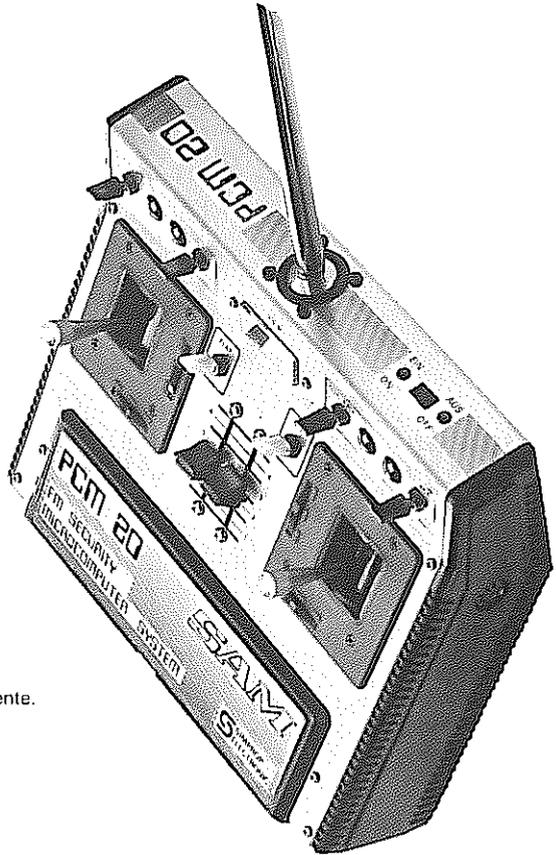
Verlangen Sie nicht einfach PCM Verlangen Sie PCM in sinnvoller Perfektion!

Verlangen Sie: SIMPROP SAM-PCM 20

made in Germany – für europäische Anforderungen

Produktvorteile

- * Ausgereiftes Mikroprozessor-PCM-System.
- * Auf 10 Kanäle = 20 Funktionen ausbaufähig.
- * Vielfach höhere Störsicherheit als bisher.
- * Keine Wackler bei Störungen.
- * Mit Anwendermodulen für jeden Einsatzzweck.
- * Alle Mixer, Wegeinstellungen, Differenzierung bereits im Mikrocomputer programmiert.
- * Mit Senderspannungs-Überwachung.
- * Mit Bordspannungs-Überwachung.
- * Stabilisierte Empfängerspannung.
- * Servoreverse.
- * Fail-Safe-Automatik (abschaltbar).
- * Standgastrimm.
- * Gesteigerte Sicherheit durch modernste Technik.
- * 1,2 Ah Senderakku für 5–7 Stunden Betriebszeit.
- * Verstellbare Antenne mit Kugelgelenk.
- * Mit patentierten Steuerknüppeln.
- * Übersichtlich angeordnete, griffgünstige Bedienelemente.
- * Optimal als Handsender.
- * Optimal als Umhängesender mit „Assistent“-Pull.
- * Hochfrequenz-Wechselmodul.
- * Hohe, störunempfindlichere Reichweite.



Besondere Merkmale der SIMPROP SAM-PCM 20

- * Mit dem wechselbaren Anwendermodul läßt sich der Sender in Sekundenschnelle für den vorgesehenen Verwendungszweck programmieren, z. B. für Motorkunstflug F 3A, F 3B, Hubschrauber F 3C, Allround für Deltas und V-Leitwerke etc.
- * Die eingestellten Werte von Mixern, Wegeinstellungen etc. bleiben beim Wechsel des Anwendermoduls erhalten. Das ist sehr wichtig, denn sonst müßte beim Wechsel von einem Modell zum anderen jedesmal die Einstellung gelöscht und neu eingestellt werden.
- * Das Einstellfeld der Anwendermodule ist übersichtlich von oben bedienbar und auch während des Fluges benutzbar. Nach der Einstellung ist das AW-Modul verschließbar und damit sicher gegen unbeabsichtigtes Verstellen.
- * Optionsmodule sind nicht notwendig, da alle Funktionen bereits im Mikrocomputer gespeichert sind. Die Einstellungen erfolgen im Anwender-Modul.
- * Wackler sind unmöglich, da Störimpulse ausgeblendet werden.
- * Es gibt PCM-Systeme, die Kanal 1, 2, 3, 4 bevorzugen und die nachfolgenden benachteiligen. Es gibt PCM-Systeme, welche die Kanäle 1–7 (oder mehr) nacheinander senden. SIMPROP verwendet das „Prioritätsprinzip“. Dabei wird jeweils der Kanal zuerst gesendet, der zuerst betätigt wird. Dadurch ist eine schnelle Übertragung gesichert.
- * Wichtig ist auch die Decodierung im SIMPROP-Empfänger. Der Mikrocomputer prüft die verschlüsselten Codesignale und blendet durch Störung verstümmelte Signale aus. Da der Mikroprozessor die Servobefehle einzeln kontrolliert, nicht den Gesamtblock von Kanal 1 bis 7 (oder 10), wird bei starker Störung nicht der Gesamtblock unterdrückt, sondern lediglich das gestörte Signal für ein Servo. Das bringt deutliche Vorteile in der Grenzreichweite und bei starker Störung.

Wollen Sie mehr über die Einsatzmöglichkeiten der SAM-PCM wissen, verlangen Sie die Betriebsanleitung SAM-PCM gegen Einsendung von DM 3,- Schutzgebühr in Briefmarken an SIMPROP ELECTRONIC, Postfach 14 40, 4834 Harsewinkel

S SIMPROP
ELECTRONIC

Postfach 14 40, 4834 Harsewinkel

ELEKTROFLUG - Quo vadis ?

Der Anfang ist getan. Die 1. STAATS - MEISTERSCHAFT ist gelaufen. Wie ist nun der Ausblick auf die weitere Verbreitung des Elektrofluges ?

Am Samstagabend wurde mit den Staatsmeisterschaftsteilnehmern noch lange diskutiert, und man kann daraus folgenden Schluß ziehen. Die Modelle inklusive Antrieb und Zubehör die zur Zeit für Spitzenleistungen gut sind, sind vom Normalverbraucher weder finanziell erschwinglich noch fliegbar. Denn 1000 Watt Eingangsleistung und 3 - 4 kg Fluggewicht müssen erst einmal fliegerisch beherrscht werden.

Um also auch für den Sonntagsmodellflieger etwas zu bieten, hat sich der Fachreferent für Elektroflug - Helmut Kirsch - bereit erklärt, für eine 10-Zellen Motorseglerklasse einzutreten. Dadurch würde der finanzielle Aufwand in Grenzen bleiben und das Fluggewicht bei 1,5 - 2 kg liegen. Das wäre, glaube ich, ein echter Schritt nach vorn, um eine gesunde Basis an Elektrofliegern zu schaffen, aus der dann Spitzenpiloten in die große Klasse überwechseln können.

Dr. Schober

.....

Internationale Wettbewerbe

FREIFLUG - WETTBEWERBSERFOLGE IN MÜNCHEN.

Ing. Ernst Reitterer

Ralf Decker, regierender Weltmeister in der Klasse F3B aus München fungierte am 27. Mai als Wettbewerbsleiter beim Frühjahrs-wettbewerb BY 63/84 des Modellbauclubs München. Der MCM, ein reiner Fernsteuerverein, hat sich seit einigen Jahren erfolgreich bemüht, auf der Fröttmanniger Heide in München-Neuherberg, im Frühjahr Freiflugwettbewerbe zu veranstalten - so etwas wäre für einen österreichischen RC-Verein völlig undenkbar (? Red.).

Ausgeschrieben waren alle 3 internationalen Freiflugklassen, weiters die in Deutschland sehr beliebte Klasse A1.

Der Wettergott hatte diesmal kein Einsehen mit uns, denn der Himmel war zuerst 7/8 und gegen Mittag 8/8 bewölkt, es war ungemütlich kalt für diese Jahreszeit, und es wehte ein unangenehmer böiger Wind mit oft Spitzenwerten bis 9m/s ! Viele Teilnehmer zogen es daher vor, nicht zu starten, um ihre Modelle zu "schonen", darunter alle Teilnehmer in F1C. In F1A gab es nämlich schon beim Hochstart viel "Kleinholz", wer jedoch den Start glücklich über die Runden brachte mußte bängen, daß sein Modell bei der Landung beschädigt wird. Flug einer ein Max von 3 Minuten, so war die Platzgröße viel zu klein und Modelle landeten in unübersichtlichem Gelände am Rande der Stadt, in Schottergruben oder gar im mili-

tärischen Sperrgebiet u.ä.

Alles in allem war es wirklich sehr schwer zu fliegen und außerordentlich kräfteaufwendend, was die Suchaktionen anbelangten. In souveräner Manier jedoch bewältigte einerseits unser einziger Jugendliche, der in F1A mitgeflogen ist, nämlich Heinz Nitsche (LSV Salzburg) alle diese Schwierigkeiten und erreichte mit 607 Sekunden Gesamtflugzeit nach 5 Durchgängen den ausgezeichneten 2. Platz ! Sein Vater hatte weniger Glück: nach dem 3. Durchgang versäumte er alle anderen Durchgänge, infolge einer ausgedehnten Suchaktion, die leider noch während der Siegerehrung andauerte. Andererseits nutzte Ernst Reitterer (LSV Salzburg) die Gelegenheit für ein Training zur Staatsmeisterschaft die danach stattfand und kam am besten mit den böigen Windverhältnissen zurecht, obwohl sein F1B Modell dreimal nach den Landungen beschädigt wurde, erreichte er die Tagesbestzeit mit 785 Sekunden Gesamtflugzeit über alle Klassen. Pech hatte Siegfried Gaul im 3. Durchgang, als sein Modell nach Zeitschalterdefekt in den Wolken auf und davonflog.

Reitterer konnte aus der Hand des Weltmeisters einen riesengroßen, wertvollen Wanderpokal als Lohn für seine Leistung empfangen.

Die Ergebnisse :

Klasse F1A :		14 Teilnehmer	
1. S. Rupp	LSV-R.N.	770 Sek.	100,00%
2. S. Püttner	VMR	718 "	93,24%
3. H. Teissner	MFJ	700 "	90,90%
6. Heinz Nitsche	LSV Sbg.	551 "	71,55%
Klasse W.:		3 Teilnehmer	
1. E. Reitterer	LSV Sbg.	785 Sek.	100%
2. A. Rummel	Stratos	693 "	88,28%
3. S. Gaulf	MCM	360 "	45,85%

Der noch regierende F3B-Weltmeister Ralf Decker rechts im Bild, überreicht dem Tagesbesten Ing. Ernst Reitterer (LSV Salzburg) einen riesengroßen Wanderpokal.



MILITKY-CUP

11. INTERNATIONALES MODELL-ELEKTROFLUG-MEETING

2.+3. JUNI 1984

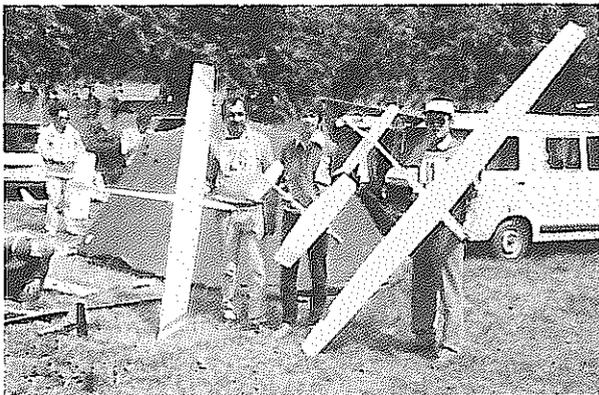
PFAFFIKON ZH/SCHWEIZ

AUSGEZEICHNETE INTERNATIONALE ERFOLGE UNSERER ELEKTROFLIEGER 3 TEILNEHMER ERZIELEN 2 ERSTE und je einen 3.,7.u.11.RANG

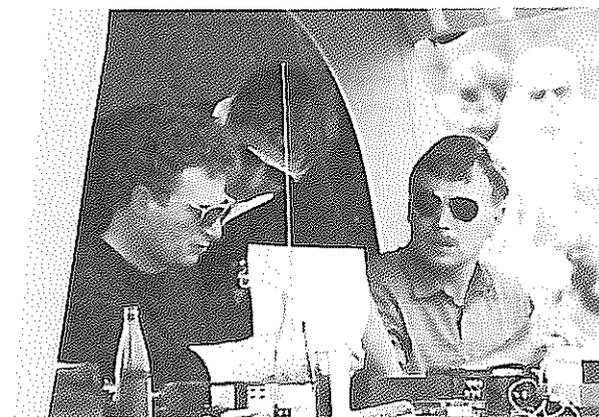
Es berichtet Fachreferent Helmut Kirsch

Dieser große Elektrowettbewerb mit nahezu 100 Nennungen fand heuer nun bereits schon zum 11. Mal statt. Er zählt zum Europa-Cup, den bekanntlich im Vorjahr der Österreicher Rudolf Freudenthaler gewonnen hatte. Der Wettbewerb wurde in den Klassen F3E, 7 Zellen-Segler, 7 Zellen-Pylon, Großsegler und Kunstflug ausgetragen. Der Wettbewerb wurde von Emil Giezendanner und seinen Helfern muster-gültig und fast schon profimäßig organisiert und durchgeführt. Unser Bundessektions-leiter Edwin Krill fungierte wieder zusammen mit Werner Groth, BRD und dem Vorsitzenden der CIAM E-Kommission Peter

Bloomart aus Belgien in der internationalen Jury. Daß die Jury arbeitslos war, zeigt wohl auch, wie gut diese Veranstaltung geleitet wurde. War das Wetter bei unserer Anreise eher heiß und windstill, so blies am Samstag ein kräftiger Nordwind. Besonders bei den 7 Zellen-Seglern war dies sehr unangenehm, weil diese Modelle nur wenig Leistung und Gewicht haben. In Österreich wollen wir nicht mit 7 Zellen sondern mit 10 Zellen ein Programm für den E-Anfänger schaffen. Bei 7 Zellen muß man nämlich ein Modell bauen können, das aerodynamisch und vom Gewicht her optimal ist. Diese Anforderungen können von einem Anfänger

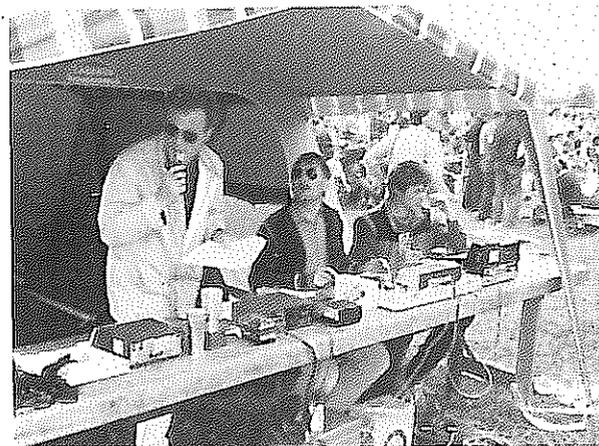


Die erfolgreichen österreichischen Teilnehmer v.l.: Rudolf Freudenthaler, M. Geringer und Helmut Kirsch. Dieses Foto war unser Titelfoto in prop 5/6-84.



Ruhig und souverän leitete Emil Giezendanner den Wettbewerb, rechts, die Technik und Auswertung lag in den Händen von R. Augstburger, rechts im Bild.

Unten: Wettbewerbsleitung und Auswertung.



kaum erwartet werden.

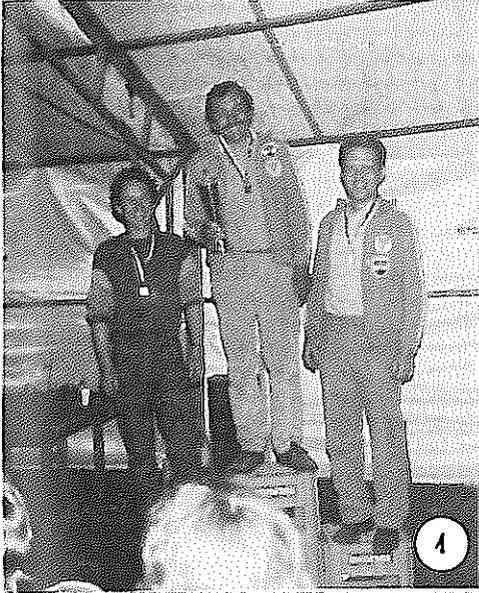
Sieger in der 7 Zellen-Klasse wurde der Schweizer Hans Kirchler, Rudolf Freudenthaler wurde siebenter.

In der FAI-Klasse F3E, bei der bis zu 30 Zellen oder max. 42 Volt erlaubt sind, sah man zum Teil Steigflüge, die schon fast einem Raketenstart glichen. So erreichten die Spitzenflieger in ca. 30 Sekunden Höhen bis 350 m. Verwendet wurden die Motoren der Firmen Geist und Keller. Diese Motoren haben einen Leistungsstandard erreicht, der kaum noch zu überbieten ist. Erfreulich war, daß gleich zwei Österreicher am Stockerl standen. Rudolf Freudenthaler wurde mit 1094 Punkten erster vor Johann Graf, BRD mit 1090 und Helmut Kirsch mit 1084 Punkten. Der Abstand war also äußerst gering. Es zeigt sich, daß die österreichischen Elektroflieger innerhalb kürzester Zeit zur europäischen Spitze aufgerückt sind. Leider konnte unser gemeldeter 3. Pilot, Werner Hauwer aus Linz, aus familiären Gründen nicht an der Veranstaltung teilnehmen. Mit ihm wäre sicherlich auch die Mannschaftswertung zu gewinnen gewesen.

Bei der Siegerehrung am Samstagabend wurde der Militky Pokal, der jedes Jahr neu zu verteidigen ist und die Militky-Medaillen in Gold, Silber und Bronze vergeben.

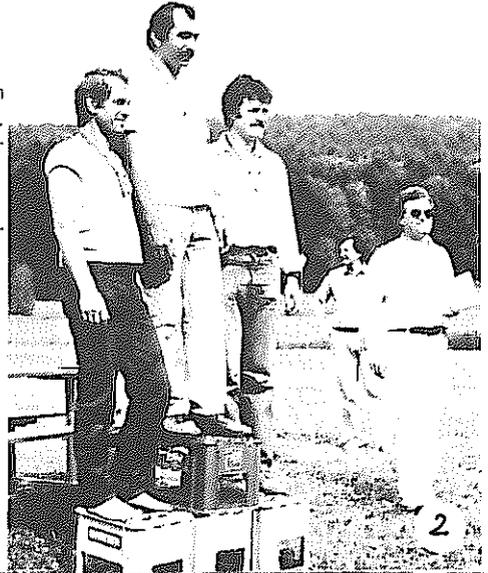
Am Sonntag wurde in der Reihenfolge 7 Zellen-Pylon, Kunstflug und Großsegler je ein Durchgang geflogen. Beim 7 Zellen-Pylon-Rennen waren sehr spannende Rennen zu sehen. Hier dürfen max. 7 Zellen 1,2 Ah verwendet werden. Dadurch sind die Ausgangschancen für jeden gleich. Natürlich kann auch hier durch ein gutes Modell, durch optimale Abstimmung Modell-Motor-Luftschraube und durch enges und ruhiges Fliegen ein Vorsprung gegenüber den Konkurrenten herausgeholt werden. Auch hier siegte -fast programmgemäß- Rudolf Freudenthaler vor Johann Graf und Fritz Geist, beide BRD. In der Kunstflugklasse siegte der bereits zweimalige F3A-Weltmeister Bruno Giezendanner, Schweiz, Norbert Hübner und H. Köhler, beide BRD.

Eines zeigt sich bei diesem Wettbewerb sehr deutlich. Die Spitze liegt in allen Klassen schon so dicht, daß von den ersten Zehn jeder für einen Sieg gut ist. Mir als Fachreferent bleibt nur zu hoffen, daß sich dieser Aufwärtstrend auch in Österreich bemerkbar macht.



1

1... Die Sieger der FAI Segler v.l. 2.Graf, 1. Freudenthaler, 3.Kirsch
 2... Pylon-Racing: v.l. 2.Graf, 1.Freudenthaler 3. Geist.
 3... In diesen Kisten ist die ges.techn. Ausrüstung vorbildlich verpackt.
 4... Ein "Schwarm" der kleinen Pylon-Racer.
 5. Unser junger Teilnehmer GM.Geringer und FR Helmut Kirsch.
 6... Konkurrenten unter sich.
 7... Kunstflugsieger Bruno Giezendanner.



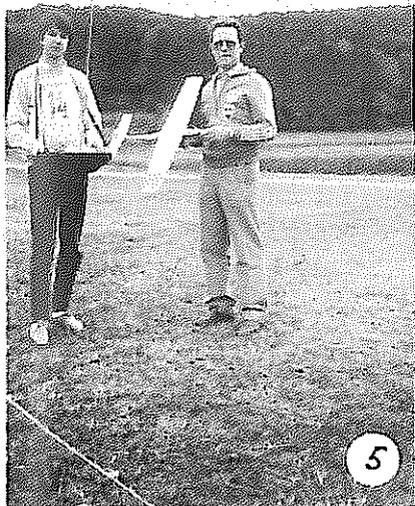
2



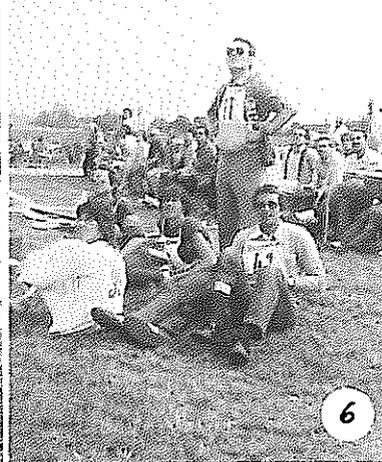
3



4



5



6



7



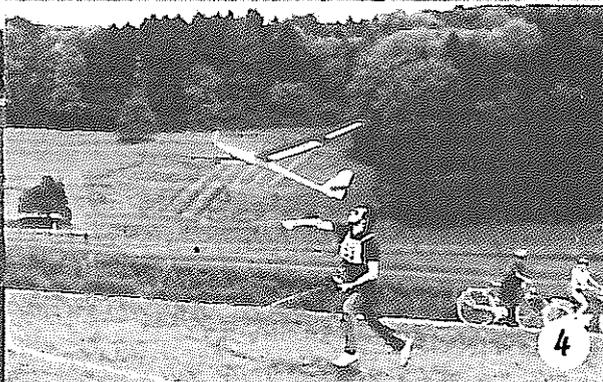
1



2



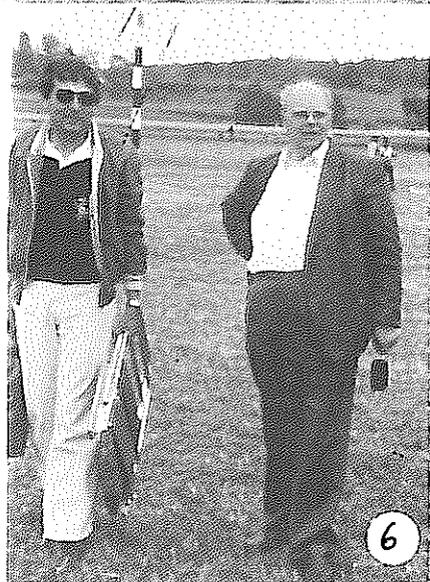
3



4

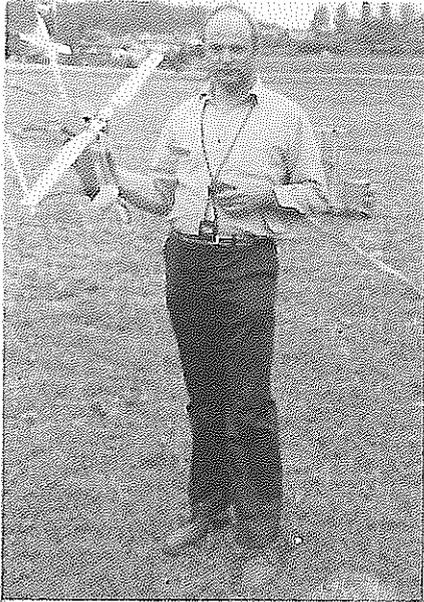


5

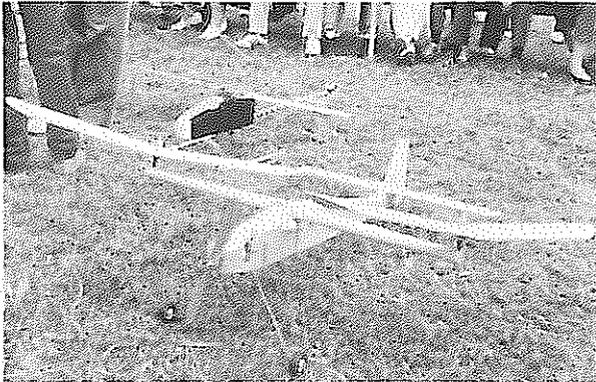


6

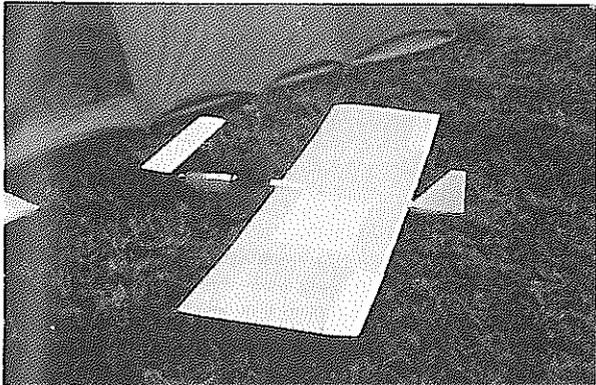
- 1 ... Start eines Großseglers
- 2 ... Start eines Pylon - Racers
- 3 ... Ein besonders großer Segler
- 4 ... Start eines FAI- 10 Zellen-Seglers
- 5 ... Die Jury beobachtet aufmerksam das Wettbewerbsgeschehen. BSL Edwin Krill, links und der Modellflugreferent des DAEC Werner Groth
- 6 ... Bei den Schweizern punkten auch die "großen Brüder" bei den Modellflugwettbewerben mit. Links der Schweizer Kunstflugmeister im Motorflug, rechts wieder Werner Groth.



Kurt Schreckling flog mit seinem E-Hubschrauber 5 min 29 sec.



Schöne gleichmäßige Flüge zeigte H.Meyer mit seinem Tragschrauber



Nur 6 g Flächenbelastung hatte die superleichte Ente von W. Müller

ELEKTRO - EXPERIMENTALFLUG

Großes Interesse wird immer wieder der Experimental-Klasse, dem eigentlichen MILITKY-CUP entgegengebracht. Hier werden alle möglichen (und auch unmöglichen) Konstruktionen vorgezeigt und vorgeführt. Einzige Bedingung in dieser Klasse: Elektroantrieb.

So mancher Start ist oft schon das Aus der Vorstellung. Der Deutsche Kurt Schreckling führte einen E-Hubschrauber vor und erzielte mit einem Flug von 5 min 29 sec. gleich einen Deutschen Rekord (und weiche Knie). Helmut Meyer, ebenfalls BRD führte einen Tragschrauber vor und zeigte ganz manierliche Flüge damit. Eine superleichte Ente präsentierte W. Müller. Das Modell hatte eine Flächenbelastung von knapp 6 g. Stärkerer Wind machte aber dem Modell zu schaffen. Nicht funktioniert hat ein Huckepackgespann mit einem Pfeilflügler. Nach dem Ausklinken stürzte der Pfeiler gleich ab. Gleich abgestürzt ist auch ein fliegender Citroen. Wie im Vorjahr wurde wieder ein Segler gezeigt, bei dem ein mit Solarzellen bestückter Flügel zusätzliche Energie lieferte.

Sehr schön anzuschauen waren wieder die Großsegler. Es starteten zwar nicht viele, dafür aber umso schönere Modelle. Aufsehen erregte der Schweizer Roland Hersberger mit einem 7,30 m großen Segler. Das Modell war mit einem KE 100 - Motor ausgerüstet und hatte das stattliche Gewicht von 10 kg. 26 Zellen dienten als Energiequelle.

Wenn Helmut Kirsch in seinem Bericht schreibt, daß die Jury arbeitslos gewesen wäre, so stimmt das nur bedingt. Wir haben darüber gewacht, daß vom Veranstalter und von den Wettbewerbern all das eingehalten wird, was es an Regeln und Bestimmungen zu beachten ist. Daß die Durchführung seitens der Wettbewerbsleitung recht gut funktioniert hat, wurde bereits erwähnt, und ich möchte nochmals die besonnene und ruhige Art der gesamten Organisation erwähnen. Man spürte auch bei Zeitdruck keine Hektik und Nervosität. Die Auswertung arbeitete schneller als die Wettbewerber flogen. Was uns nicht gefallen hat war die Tatsache, daß mindestens 80% der Wettbewerber ihre Modelle nur mangelhaft oder garricht mit der vorgeschriebenen Immatrikulation versehen hat-

prop-Flohmarkt

<p>Hubschrauber: Kavan-Ranger mit neuem Webra Speed ABC und spez. Dämpfer. Verbesserte Ausführung ! um S 6.000,-. O. Wachtler, Wien 22., Fellnergasse 21. Tel. 0222/ 22 95 06 oder 3901/ 2779.</p>	<p>Verkaufe: 1 RC-CAR mit 3,5 cm³ OPS, Resonanzrohr und div. Ersatzteile, Reifen etc., 1 neuer Buggy mit Ölstoß u. neuem HB20 3,5 cm³, 1 Fernsteuerr. MPX-EX1 mit 3 Servos u. Ladegerät, 1 E-Starter, 2 Startakkus, alles komplett um nur S 5.000,-. Tel. 03615/28914.</p>
<p>Suche dringend Bauplan von Piper Cup von Swenson. Übernahme alle Kosten für Plan und Porto. Anton Porta, Karl Schönherrstr. 11, A-6410 Telfs/Tirol.</p>	<p>Verkaufe : Hubschrauber Schlüter Bell 222 Trainer mit Kunstflugrotor plus Bell 222 Super-Rumpf um S 4.000,- (Neupreis S 10.000,-). Tel. 0222/ 68 37 354.</p>
<p>Verkaufe mehrere RC-Motor- und Segelflugmodelle (teilweise Rohbauten). Manfr. Grüneis, Tel. 02742/614065. WO ab 16 h.</p>	<p>Suche dringend : CG Motor (Shark). Alexander Pöckl, Tel. 02247 / 32512.</p>

Termine

2. AIRFISH WETTBEWERB - am 7. Oktober 1984

Veranstalter: Waichhofer Modellflieger /Ybbs - Modellflugplatz Voralpenblick
 Ausschreibung und Meldung bei Ing. Ernst Durst, Obere Stadt 13
 3340 Waichhofen /Ybbs
 Tel.: 07442 / 2232.

Terminänderungen:

STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFTEN in Klasse RC IV
 Aus technischen Gründen muß die Landesmeisterschaft vom 15.7. auf
 23. September 1984 verschoben werden.

Das 3. LINDWURMPOKAL FLIEGEN in der Klasse RC IV mußte wegen
 Schlechtwetters am 23./24. 6. abgebrochen werden und wird auf den
 13./14. Oktober 1984 verschoben.

ACHTUNG ! ÄNDERUNG DES AUSTRAGUNGORTES der LM NÖ in
 RC-HANG ! Neuer Austragungsort BRAUNSBURG !

Der Termin 29. September 1984 bleibt unverändert !

...so geht's auch...

Schülerwettbewerb des Modellfliegerclubs Breitenfurt

Bereits zum fünften Male veranstaltet der ÖMV-Modellfliegerclub Breitenfurt einen Flugmodellwettbewerb für Schülerinnen und Schüler der vierten Klasse der dortigen Volksschule.

Ende Juni traten bei drückender Hitze 37 Buben und Mädchen in voller Erwartung der spannenden Wettkämpfe an, um in 3 Wertungsdurchgängen ihre Sieger zu ermitteln. Die Mitglieder unseres Clubs fertigten die Teile für ein freifliegendes Segelflugmodell mit einer Spannweite von 90 cm an, welche von den Teilnehmern im Rahmen des Schulunterrichtes zusammengebaut und fertiggestellt wurden. Mittels eines Gummiseiles von 18 m Länge wurden die Modelle auf eine Ausklinhöhe von 15 bis 20 m gebracht und sodann den vorherrschenden Wind- und Thermikbedingungen ausgesetzt. Natürlich erhoffte sich jeder, daß sein Modell einen lang dauernden Segelflug mit möglichst später Landung absolvieren würde. Dabei gab es auch Außenlandungen auf Bäumen und Sträuchern, sodaß der bereitstehende Bergungsstrupp, mit Stangen ausgerüstet, alle Hände voll zu tun hatte, um das Modell wieder seinem Besitzer für die nächsten Durchgänge zur Verfügung zu stellen. Die Begeisterung der Buben und Mädchen war enorm und wenn es nach diesen gegangen wäre, hätten es noch einige Durchgänge mehr sein können.

Sieger wurde heuer wieder ein Mädchen mit einer Gesamtflugzeit von 97 Sekunden.

Bei der Siegerehrung konnte Obmann Dürmoser den Kindern wieder wertvolle Sachpreise überreichen. Selbstverständlich durfte jeder Teilnehmer sein Modell als Andenken mitnehmen, wobei wir hoffen, daß er auch weiterhin diesem schönen Sport, der Entspannung und Nervenkitzel zugleich zu vermit-

teln vermag, etwas abringen kann. Der Modellflugsport ist durch die Kombination von Bauen und Fliegen mit viel Bewegung im Freien, einfach ideal als Freizeitbeschäftigung und bringt den Jugendlichen ganz nebenbei eine technisch-handwerkliche Ausbildung, deren Wert sicher nicht unterschätzt werden soll.

Anschließend wurde den Teilnehmern und den zahlreich erschienenen Zuschauern ein Schaufliegen mit ferngesteuerten Motor- und Segelflugmodellen vorgeführt. Mitglieder unseres Clubs, im Rahmen dessennur ferngesteuerte Segelflugmodelle verwendet werden, stellten ihr Programm mit Kunstflug, Thermikgleitflug sowie anschließender Ziellandung vor. Dabei wurde gleichzeitig unsere neu angekaufte Elektrowinde mit Rückholer aus der Taufe gehoben. Um jedoch auch Motorflugmodelle zu zeigen, hatten wir unsere Freunde vom Club "Phönix" eingeladen, welche ein Kunstflugprogramm mit einer "MAC 100" und anschließend Vorführungen mit einem Doppeldecker "SUPER TIGER" zeigten. Desweiteren stellten wir den "BIG LIFT" vor, der im Huckepackverfahren einen 2,5 m großen Segler mit auf die Reise in die Lüfte nahm. Auch einen Schleppflug mit einem Segler wurde dem interessierten Publikum vorgeführt, wobei alles vorzüglich klappte und beide Modelle wieder heil und sicher "Mutter Erde" erreichten.

Den Höhepunkt der Flugvorführung vermittelten uns unsere Freunde vom ÖMV-Modellflugplatz "Bockfließ" mit ihren DELTA-Modellen. eben Geschwindigkeitsflug und Kunstflug wurde auch eine "Fuchsjagd" vorgeführt. Ein Schleppflugzeug führte einen ca. 10 m langen Kreppapiergeschweif mit sich, während die Deltamodelle ihrerseits versuchten, diesen abzutrennen. Eine begeisternde Darbietung für die Zuschauer.

Die Veranstaltung war eine Demonstration für den Modellflug und begeisterte alle.

Konstrukteurwettbewerb und Großflugtag in Dietersdorf

von
Karl Sand

Als großer Erfolg kann der 1.KONSTRUKTEURWETTBEWERB auf unserem schönen Modellflugplatz bezeichnet werden. Die Veranstaltung wurde von der steirischen Flugsportunion, Gruppe Sparkasse Gnas, durchgeführt. Es hat sich gezeigt, daß wir eine Lücke im Modellfliegerkreis gefunden haben. Auf Anhieb stellten sich 16 fanatische Konstrukteure mit ihren Eigenkonstruktionen, zum größten Teil Großmodelle, der Jury.

Diese in hunderten Freizeitstunden entwickelten und gebauten und außerdem sehr flugtüchtigen Meisterstücke hätten in keinem herkömmlichen Scale-Wettbewerb eine Möglichkeit gehabt, daran teilzunehmen.

Nicht nur naturgetreue, sondern auch Experimental- und Juxmodelle waren zu bewundern. Die Bewertung erfolgte nach einem eigenen Punktesystem durch Piloten aus der Großfliegerei und erfahrene Modellflieger. Unter den Großfliegern waren auch Piloten der Karo-As Staffel.

Über 2000 Besucher des Flugtages bewunderten am Nachmittag die Wertungsflüge der Wettbewerbsteilnehmer und Schauflüge der Modellflieger aus Gastvereinen. Bestechend waren die Flüge der "Naturgetreuen", an denen alles stimmte, sogar das Motorengeräusch. Es war schwer, diese großen wunderschönen Modellflugzeuge in der Luft von Originalen zu unterscheiden.

Bei der Baubewertung wurden bei den Siegermodellen neben dem hundertprozentigen maßstabgetreuen Nachbau und Bemalung



Modellflugplatz Dietersdorf
UMFG Sparkasse Gnas

auch perfekte Cockpitausführungen wie Sitze mit Piloten, Tapezierungen, funktionstüchtige Instrumente und Geräte gezeigt und beurteilt.

Die Veranstaltung wurde vom ORF ausgezeichnet und im Österreichbild in FS 2 gezeigt.

Wir glauben, mit diesem Wettbewerb einen wertvollen Beitrag für Modellflugkonstrukteure geleistet zu haben. Wir haben aber auch dem Publikum Interessantes aus dem Modellflug bieten können.

Vom Erfolg dieser Veranstaltung ermutigt, werden wir auch in den kommenden Jahren solche Wettbewerbe durchführen. Wir sind überzeugt, daß beim nächsten Mal wieder einige Teilnehmer mehr mittun werden. Wir werden auch kleine Änderungen im Bewertungssystem vornehmen.

Ergebnisse - nächste Seite



Die PIPER SUPER CUP
der Drittplacierten
Röck Löffler vom
ASKÖ - Köflach.

		Bau- Bewertung	Flug- Punkte	Gesamt- Punkte
1. Schober Siegfried	Steir.Flugsportunion Gnas	4861	1582	6443
Modell: Belanka Dhekatlon				
2. Michelitc Hermann	Steir.Flugsportunion Gnas	4716	1508	6224
Modell: Saab OE - 105				
3. Röck - Löffler	ASKÖ - Köflach	4453	1564	6017
Modell: Piper Super Cup				
4. Michelic Anton	Steir. Flugsportunion Gnas	4300	1528	5828
Modell: Grunau Baby				
5. Ferk Bruno	UMFC Graz	4032	1586	5618
Modell: Grunau Baby				

6. Michelic A. (Beaver) 5616, 7. Omyral P. (LOO 100) 5500, 8. Lenzhofer H. (Acrojet-BD 5/Sonic) 5026, 9. Url W. (Harrier Hawkes) 4110, 10. Richter-Trummer (Pan Du Ciel) 3836, 11. Richter-Trummer (Straggerwing) 3752, 12. Richter-Trummer (Aerobantudii) 3699, 13. Elsnigg J. (Bomerang) 2658, Michelic A. (DC 9) 2625, Michelic A. (Columbia) 2600 Pkte.

MBF INDEISEN

MODELLBAUCENTER
1160 WIEN, HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/92 46 90







Ges.m.b.H.

MODELLBAU AUSSTELLUNGEN

EIN VOLLER ERFOLG IN REUTTE

Zu Ostern veranstaltete der Modellfliegerclub **Außerferner FALKE** im Sozialhaus in Reutte eine große Modellbauausstellung.

Gezeigt wurden insgesamt 120 Flug- Schiffs- und Automodelle. Die Spannweite des kleinsten ferngesteuerten Flugmodells betrug 40 cm, und des größten 4,30 m. Die Gewichtsspanne war zwischen 600 Gramm und 18 Kilo. Der Hubraum der Modellmotoren, welche in den div. Motormaschinen montiert waren, betrug zwischen 0,8 und 50 cm³. Umrahmt wurde die Ausstellung von zahlreichen Video- und Filmvorführungen.

Neben dem größten Flugmodell in Österreich, dem schnellsten Flugmodell und dem schnellsten Segelflugmodell der Welt, war der Modellmotorenstand der Österr. Firma WEBRA einer der Anziehungspunkte dieser Ausstellung. In einem für Ausstellungen angefertigten Schaukasten konnte das Publikum die komplette Motorenpalette von 1,5 bis 30 cm³, von 2- und 4-Taktmotoren, Solo- und Getriebeaggregate besichtigen.



95% der Modellmotoren, welche in heimischen Vereinen in Verwendung stehen, stammen aus dieser Niederösterreichischen Modellmotorenfabrik.

Über 2000 Besucher wurden bei dieser Ausstellung gezählt, was als großes Interesse bei der heimischen Bevölkerung für diese Sportart gewertet werden kann.

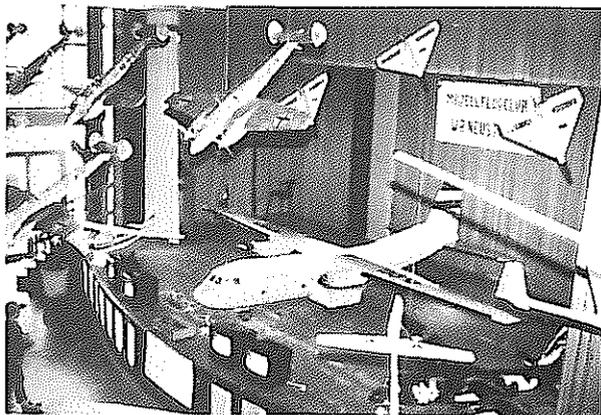
Viele dieser Flugmodelle können anfangs September am Modellflugplatz in Forach beim Modellflugtag in ihrem balkenlosen Element bewundert werden. Zu dieser Veranstaltung lädt der Modellfliegerclub Außerferner Falken recht herzlich ein.

Koch

.....

MODELLBAUAUSSTELLUNG IN WIENER NEUSTADT

Modellbauausstellungen und Flugtage liegen Kopf an Kopf in der Gunst der Vereine, wenn es um "hausgemachte" geht - Wettbewerbe sind heute nicht mehr so beliebt wie früher. So eine Modellbauausstellung hat Vorteile: zunächst ist sie - da im allgemeinen unter Dach abgehalten - nahezu wetterunabhängig. Nur "nahezu" deshalb, weil bei zu schönem und bei zu schlechtem Wetter weniger Besucher kommen. Dann schlägt es sich - halbwegs geschickt organisiert - auf jeden Fall positiv in der Klubkasse nieder. Flugtage sind da weniger zuverlässig:



bei schlechtem Wetter - außer Spesen nichts gewesen ! Von Wettbewerben gar nicht zu reden, die kosten nur viel. Zudem ist bei Ausstellungen das Risiko von Schäden recht gering.

Der MFC Wiener Neustadt kann auf eine gewisse Tradition bezüglich Veranstaltungen zurückgreifen; dementsprechend "professionell" gab sich die Modellbauausstellung, die wie jedes Frühjahr im großen Saal der Restauration "Martinihof" in Neudörfel bei Wiener Neustadt organisiert wurde. Nicht weiter erstaunlich, ist doch der MFC mit über 130 Mitgliedern einer der größten Vereine Österreichs und sein Obmann, Herr Horvath, ein Profi in Beruf und Hobby. Rund 150 RC-Flugmodelle waren zu sehen, und was für welche ! Vor allem vorbildgetreue:

Ein Riese mit 6 Meter Spannweite, historische Doppeldecker in makelloser Ausführung, eine ganze Neunerstaffel Weltkrieg-2-Zerstörer Me 110, einzelne Me 109, Me 262, FW 190, der hypermoderne Schwenkflügler "Tornado", um nur einige der vielen Attraktionen zu nennen, aber auch Segler und Sportmodelle.

Die über 1000 Besucher, darunter viele Kinder und Jugendliche, kamen voll auf ihre Rechnung, und die freiwilligen Helfer aus den Reihen der Mitglieder hatten die Genugtuung, einen sehenswerten Überblick über die baulichen Leistungen des MFC Wiener Neustadt geboten zu haben.

Kosel

.....

bauer — modelltechnik

7141 PODERSDORF AM SEE - SEEWEINGARTEN 11/16 - TELEFON 02177/631

MOKI - MODELLMOTORE

DI-FR ab 18.00

SA 8.00--12.00

MOKI S10-RC 3.5ccm : Flug- Schiff- und Autorennmotor.

Wahlweise mit Seiten- oder Heckauslaß erhältlich.

MOKI M 7-RC 10 ccm : (Seitenauslaß)

MOKI M 8-RC 10 ccm : (Heckauslaß)

Schnuerlegespülter Hochleistungsmotor

MOKI M 9-RC 25 ccm : Superstarker Motor für große Modelle.

ALLE ERSATZTEILE LAGERND !!!

Resonanzrohre : 3.5, 6.5, 10, 15, 25 und 25ccm

Aluminiumspinner für Scalemodelle - Sonderanfertigung!

MIG 21 - Fertigteilbaukasten - ab Oktober erhältlich!

Erhältlich im Fachhandel oder bei uns direkt.

Graupner EXPERT-MODULSYSTEM FM 6014

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



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

Die Abbildung zeigt den Sender
ausgerüstet mit Modulen.

Neu!
QUADROFLAP
Mikroprozessoren-Differential-
steuersystem
BUITTERFLY
um Quadrofap-Bremssystemen

Informieren Sie sich auch
über weitere Programme im
ausführlichen GRAUPNER
Programmier-Handbuch
"FMH/1".

Bei Ihrem Fachhändler, gegen
Schulgebühr,
anfordern

Fernlenk-Set

Besi.-Nr. 4327

für das 27-MHz-Band

Besi.-Nr. 4335

für das 35-MHz-Band

Besi.-Nr. 4340

für das 40-MHz-Band

Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

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



KIRCHERT



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

A-1140 Wien, Linzerstr. 65

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



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.

DVR: 0051438

KIRCHERT GEROLD

BECKMANNGASSE 14

A-1140 WIEN