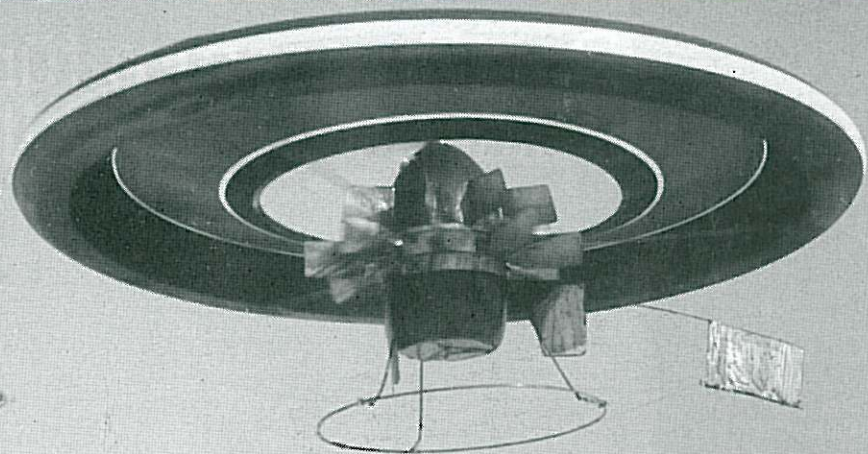


prop

$\frac{2}{81}$



österr. modell- flugnachrichten

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG DES Ö. AE. C.



robbe

Modellsport

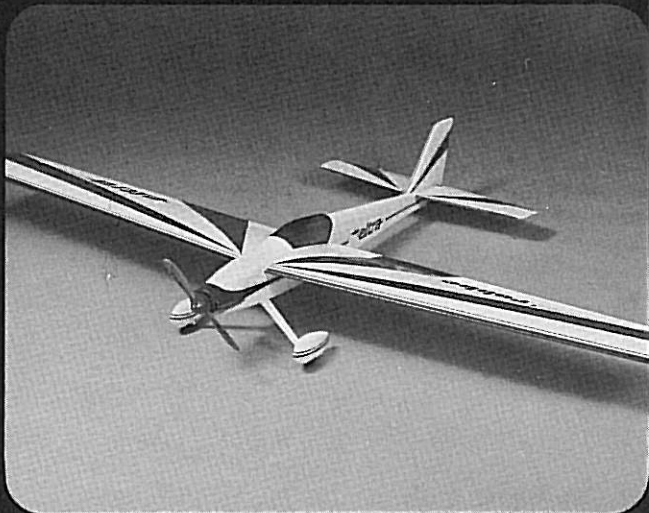
Das Programm für erlebnisreiche Freizeit

ELTRA

Naturähnliches Elektro-
kunstflugmodell. Alle Kunst-
flugfiguren können problemlos
geflogen werden. Guter Boden-
start bei befestigter Piste.

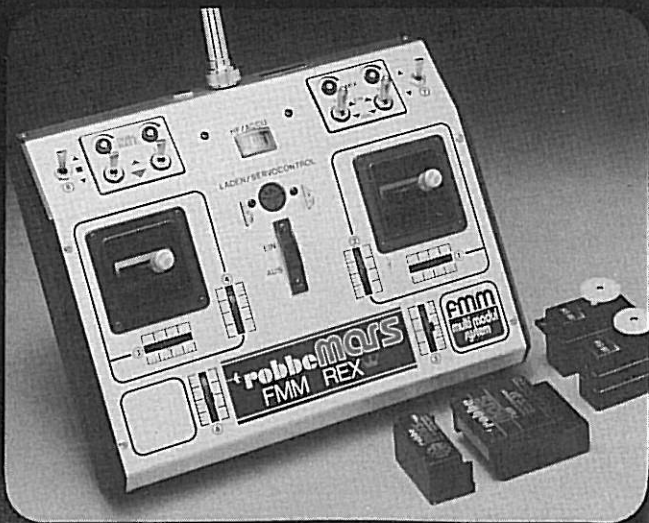
Besondere Merkmale: GFK-
Rumpf mit angeformtem
Seitenleitwerk; angeformte
Rumpfflächenübergänge.

Auch mit Verbrennungsmotor
ausgerüstet ein exzellentes
Kunstflugmodell.



MARS FMM — REX 8/8/2

Die Krönung der Mars-FMM-
Serie. Lieferbar im 27-, 35- und
40-MHz-Band. 8-Kanal-Anlage
mit neuen Ausbaumöglichkeiten
und Optionen. Serienmäßig
ausgestattet mit HF-Modulen,
Quarzpaar, Mixer, Dual-Rate
eingebaut (austauschbar gegen
PSW oder VTR), Servo-Umpolung,
Funktionswahl, Servo-Direct-
Control, HF-Abstrahlungs- und
Akku-Kontrolle, Hochpräzisions-
Kreuzknüppelaggregate mit
elektronischer Trimmung.



Liebe Modellflugfreunde !

Nun erscheint bereits zum zweiten Mal prop im neuen Kleid. Ich bedanke mich recht herzlich für die vielen netten Glückwünsche zum neuen Gesicht unserer Zeitung. Ich werde mich auch weiterhin bemühen, prop so interessant wie möglich zu gestalten und bitte dazu um Eure Mithilfe !

In dieser Nummer ist etwas weniger über fliegerische Belange zu lesen - die Saison hat ja erst angefangen - dafür haben wir mehr über organisatorische Angelegenheiten geschrieben.

Bei den vielen Gesprächen, die ich bei den Lehrgängen und den diversen Generalversammlungen und Gruppengesprächen mit den Modellfliegern führen konnte, ist mir aufgefallen, daß so manche Funktionäre über die Sektion Modellflug nur mangelhaft informiert sind. Das liegt sicherlich daran, daß in letzter Zeit viele Neugründungen von Vereinen erfolgt sind, aber vielleicht auch daran, daß die Mitglieder nicht immer richtig, vor allem aber nicht immer rechtzeitig informiert werden.

Um dem abzuhelfen, wurde ja prop ins Leben gerufen, um so jedes einzelne Mitglied direkt zu informieren.

Und da möchte ich gleich auf etwas hinweisen, was ich eigentlich bisher für selbstverständlich gehalten habe. Ich wurde gefragt, "ob prop denn das offizielle Organ der Sektion Modellflug sei".

Nun, wer prop bisher aufmerksam gelesen hat wird selber dahintergekommen sein, daß es so ist. Um aber ja alle Zweifel zu beseitigen, trägt prop ab dieser Nummer die Aufschrift:

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG DES Ö.A.E.C.

Jetzt wird es also hoffentlich jeder glauben. Wer aber prop trotzdem nicht liest, dem nützt natürlich dieser Hinweis auch nichts !

In der Karwoche erhalten die Vereine die Gesamtausschreibung für alle Staatsmeisterschaften dieses Jahres. In deren Mitte befinden sich genügend NENNBLÄTTER zur Anmeldung für die einzelnen Veranstaltungen. Modellflieger, die an einer Staatsmeisterschaft teilnehmen wollen, wenden sich daher bitte sofort an ihren Vereinsvorstand, der dann die Nennungen rechtzeitig an den Landes-sektionsleiter weiterleiten sollte.

Die Vorbereitungsarbeiten für alle Staatsmeisterschaften laufen bereits auf vollen Touren, und die einzelnen Veranstalter sind bereits emsig an der Arbeit, um ja allen Teilnehmern einen guten Wettbewerb zu bieten.

Nachdem aber neben diesen Staatsmeisterschaften auch noch viele, viele andere Wettbewerbe in Österreich durchgeführt werden - unser Nationaler Terminkalender beweist dies - gibt es auch noch viele andere Veranstalter, die sich ebenso emsig auf ihren Wettbewerb vorbereiten.

Allen diesen unermüdlischen Organisatoren sei schon jetzt gedankt. Aber auch allen begeisterten Modellfliegern wünsche ich für die neue Saison recht viel Freude und recht viel Erfolg.

Ich wünsche allen alles Gute zu den kommenden Osterfeiertagen und freue mich auf ein recht baldiges Wiedersehen auf irgend einem Flugplatz oder bei irgendeiner Tagung.



Euer

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Edwin Zitt

Bundessektionsleiter



bundessektion

BUNDESLEHRGÄNGE 1981 IN SALZBURG, WIEN, INNSBRUCK

Die MODELFLUGSAISON 1981 wurde mit 3 Bundeslehrgängen in Wien, Salzburg und Innsbruck eröffnet

Durch die vielen Neugründungen von Modellflugvereinen wurde es notwendig, neue Leistungsprüfer und Punkterichter auszubilden. Aber auch Nachschulungen waren erforderlich.

Für die Modellflieger aus den westlichen Bundesländern wurde Salzburg, für die aus den östlichen Bundesländern, Wien gewählt.

Für die RC - Segelflieger fand das internationale rc-segelflug-FORUM in Innsbruck statt.

Bundessektionsleiter Krill konnte beim 1. Lehrgang in Eugendorf/Sbg. 45 Teilnehmer beim Leistungsprüfer-Lehrgang und 56 Teilnehmer beim Punkterichter-Lehrgang begrüßen. Beim Leistungsprüfer-Lehrgang referierte BSL Krill über den Aufbau des Flugsports auf nationaler und internationaler Ebene und erläuterte die Zusammenhänge zwischen dem internationalen SPORTING CODE und der ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORTORDNUNG!

Tags darauf weihte Chef-Punkterichter Heinz Freund, die äußerst interessierten Zuhörer in die "Geheimnisse" der im RC-Flug ein. Er konnte aufgrund seiner jahrelangen Erfahrung auf diesem Gebiet viel Wissenswertes erzählen. Anschließend unterrichtete Fachreferent, Hofrat Dr. Schneider, in seiner netten und originellen Art die Interessenten von Scale Modellen über die nicht immer leichte Art der Bewertung in dieser immer mehr und mehr aufstrebenden Sparte.

Eine Woche danach fand der 2. Lehrgang im Schulungszentrum der ASKÖ in Wien statt. BSL begrüßte diesmal 30 Teilnehmer zum Leistungsprüfer-Lehrgang und 35 zum Punkterichter-Lehrgang. Für die Leistungsprüfer stand wieder der BSL zur Verfügung, die Punkterichter schulte in Wien ONF-Delegierter, Dipl. Ing. Sitter. Dr. Thomas Loebenstein übernahm diesmal die Schulung der Punkterichter für den F4 C - Teil. Auch er konnte den Teilnehmern viel Neues mitgeben.

Aus den Gesprächen mit den Lehrgangsteilnehmern konnte man schließen, daß sie die Informationen gefunden haben, die sie erwarteten. Jetzt bedarf es eben noch der Umsetzung dieses Wissens in der Praxis.

Der wohl am besten besuchte Lehrgang war der Fachlehrgang in Innsbruck : internationales rc-segelflug FORUM. F3 B - Fachreferent, Fridolin Fritz, hat diesen Lehrgang wohl optimal vorbereitet und in Gemeinschaft mit seinen schweizer Modellflugfreunden, Hans R. Schläpfer und Helmut Wehren, den über die Maßen interessierten Teilnehmern in dieser Fachsparte viel Wissenswertes bieten können. Bei diesem Seminar waren alle modernen Mediengeräte wie Overhaed, Film, DIA und auch ein Computer eingesetzt, sodaß eine vollkommene Veranschaulichung des Kursprogrammes erfolgen konnte.

Allen Lehrern und Helfern sei hier recht herzlich gedankt.



Endlich ist es soweit. Unsere MODELLSPORTORDNUNG wurde vor kurzem bis auf das nationale und internationale Fesselflugprogramm fertiggestellt. Um den ersten Bedarf zu decken, wurden 200 Exemplare kopiert, die auf Anforderung im Ö.Ae.C, Sektion Modellflug, erhältlich sind.

Folgende Bestimmungen werden ausgegeben:

<u>MSO - ALLGEMEINER TEIL</u>	}	
Nationale Rekordbestimmungen		S 30,--
Nationale Modellflugprüfungen		
<u>Internationale Bestimmungen im Freiflug</u>		S 15,--
<u>Internationale Bestimmungen - Klasse F3A</u>		S 15,--
<u>Internationale Bestimmungen in den Kategorien</u>		
RC III, RC IV, RC/MS, RC/HC, RC/H, F3F		S 30,--
<u>Internationales Reglement für F3B</u>		S 20,--
<u>Internationale Empfehlungen - F4C Stand off Scale</u>		S 10,--
<u>Provisorisches Programm - Klasse F3E</u>		S 5,--
		<u>S 125,--</u>

Sicher kennen die Vereinsobmänner unter Ihnen alle unser blaues - VEREINSANLAGEBLATT - , das im Dezember des Vorjahres an alle Vereine des Ö.Ae.C, Sektion Modellflug, ausgesandt wurde. Dieses Formblatt ist für die Erfassung eines Vereines sehr wichtig und erleichtert mir die Zusammenarbeit mit den einzelnen Obmännern. Auf Grund dieses Vereinsanlageblattes werden auch später an Hand der von Ihnen angegebenen Mitgliederzahl, die Terminkalender für das laufende Jahr verschickt. Auch Ausschreibungen von Wettbewerben oder sonstige Informationsblätter gehen Ihnen daraufhin zu. Ich bitte Sie daher nochmals, Ihre Unterlagen zu durchsuchen, ob Sie auch bereits für das Jahr 1981 das Vereinsanlageblatt eingeschickt haben.

Vor der Flugsaison möchte ich auch noch alle Funktionäre in den Vereinen daran erinnern, Ausschreibungen und Ergebnislisten rechtzeitig - nach den Bestimmungen der MSO - einzusenden. Es ist doch nicht notwendig, wegen einer bloßen Schlamperie, die Teilnehmer Ihrer Wettbewerbe vor die Tatsache stellen zu müssen, daß die von Ihnen durchgeführten Wettbewerbe als nationale und somit die eventuell erreichten Silber-C bzw. Gold-C Punkte von der ONF nicht anerkannt werden.

Es grüßt Sie recht herzlich

Maria Kluc

Wissenswertes für Veranstalter von Flugmodellwettbewerben

Immmer mehr und mehr Modellflugvereine führen eigene Wettbewerbe durch. Sie alle geben sich recht viel Mühe, um ihre Veranstaltung bestens vorzubereiten und durchzuführen. Da wird oft eine Menge von Pokalen und Preisen organisiert, und jeder Veranstalter ist glücklich, wenn zu seinem Wettbewerb recht viele Teilnehmer kommen und auch zufrieden sind.

Um es Veranstaltungen - Beginnern etwas leichter zu machen, aber auch um den erfahrenen Veranstaltern leichter zu machen, seien diese Zeilen mit nachfolgender Wettbewerbs-Check-Liste geschrieben.

Soll ein Flugmodellwettbewerb nicht zum Jahrmarktsspektakel dekradiert werden, ist es wichtig, daß sowohl die Richtlinien zur Durchführung von Modellflugwettbewerben, als auch die technischen Bestimmungen und fliegerischen Regeln der MSO und SC eingehalten beziehungsweise kontrolliert werden.

Die Erfahrung lehrt, daß ein Wettbewerb umso beliebter ist, je korrekter seine Durchführung ist und die Regeln exakt eingehalten werden.

Das beginnt bereits bei der Ausschreibung und endet mit der Versendung der Offiziellen Ergebnislisten.

Obwohl wie schon erwähnt, alle Richtlinien und Regeln in der MSO (Modellsportordnung) und im SC (intern.Sportig Code) enthalten sind, werden gerade oft diese nicht immer eingehalten. So wurde bei der letzten Sektionsleitersitzung beschlossen, eine Check-Liste für Modellflugwettbewerbe zu veröffentlichen, um den Organisatoren von derartigen Wettbewerben einen Leitfaden beziehungsweise eine Kontrollliste in die Hand zu geben.

Bitte, haltet alle Punkte korrekt ein, denn:

nur wenn wir selbst unseren Sport ernst nehmen - können wir von der Öffentlichkeit erwarten, daß auch sie es tut !

Teilen wir nun alle Arbeiten in 3 Gruppen auf :

1. Vor dem Wettbewerb ,
2. Während des Wettbewerbes und
3. Nach dem Wettbewerb.

1. Vor dem Wettbewerb

Termin: Zuallererst hat die Terminwahl zu erfolgen. Dabei ist grundsätzlich darauf zu achten, daß der Termin nicht mit anderen Wettbewerben gleicher Art kollidiert. Er darf keineswegs mit den Terminen von internationalen Wettbewerben und Staatsmeisterschaften zusammenfallen.

Die Termine der internationalen Wettbewerbe liegen bei der anfangs Dezember eines jeden Jahres stattfindenden Bundessektionsleitersitzung vor. Danach werden dann die Termine der Staatsmeisterschaften fixiert.

Alle diese Termine sind nach der Sektionsleitersitzung im Bundessekretariat erhältlich.

Bis spätestens Ende Jänner müssen dann die gewünschten Termine eingereicht werden. Es empfiehlt sich, unbedingt einen Ausweichtermin anzugeben !

Bis Ende Februar wird von der ONF der NATIONALE TERMINKALENDER erstellt und wird den Vereinen in entsprechender Anzahl zugesandt.

Wenn, so wie in diesem Jahr, der Nationale Terminkalender verspätet erscheint, liegt das an der sehr verspäteten Einreichung der Termine der einzelnen Veranstalter ! Kommt sicher nicht mehr vor !!!




Tiroler
**HUBSCHRAUBER
MEISTERSCHAFT**

MIT GÄSTEKLASSE

AM SONNTAG,

 DEM 24. MAI 1981

 Geflogen werden
3 Durchgänge des
"Speed"-Programmes
laut MSO.

 Beginn: Sonntag 8 Uhr
am Samstag Trainings-
möglichkeit.

 Durchführungsort:
Segelflugplatz in
6600 Höfen bei Reutte.

 Anmeldung und Aus-
schreibungsanforderung
bei :
Ludwig Lettenbichler,
6600 Höfen 53.

Ausschreibung : Sie soll möglichst bald,
spätestens aber laut MSO 2.1.1.

... dem Fachdelegierten der ONF 6 Wochen
vor der Veranstaltung zur Genehmigung in
zweifacher Ausfertigung vorgelegt werden.
Sie wird mit einer Wettbewerbsnummer be-
teilt, welche dann in der gedruckten
Ausschreibung angegeben sein muß.

Das Muster einer Ausschreibung ist im
Anhang der MSO abgedruckt.

Die Ausschreibung muß mindestens 14 Tage
VOR der Veranstaltung versendet werden.
20 Ausschreibungen sind an die Bundes-
sektion zu senden. MSO 2.6.1.

*Diese 20 Exemplare werden an die Bundes-
funktionäre und Landessektionsleiter
weiterverse-det, um sie von allen Ver-
anstaltungen in Kenntnis zu setzen.*

MSO 2.6.2. Bei plötzlicher Absage we-
gen zu geringer Nennungen oder anderen
Gründen, ist der Veranstalter verpflich-
tet, die Bundessektion und alle Modell-
flieger zu verständigen, die bereits
die Nennung abgegeben haben.

2. Während des Wettbewerbes

Jetzt kommt der erste persönliche Kontakt
mit dem Wettbewerber.

Vor dem offiziellen Wettbewerbsbeginn
erfolgt die Anmeldung der Teilnehmer.
Der Veranstalter ist verpflichtet die
Mitgliedschaft des Wettbewerbers zum
Ö.Ae.C. zu überprüfen. Dazu muß der
gültige Mitglieds-Ausweis des Ö.Ae.C.
vorgelegt werden.

Bei internationalen Wettbewerben und bei
Aufstellung von Rekorden muß zusätzlich
die Internationale Sportlizenz vorgewie-
sen werden. Sie haben aber auch dann nur
Gültigkeit in Verbindung mit einem Licht-
bildausweis !



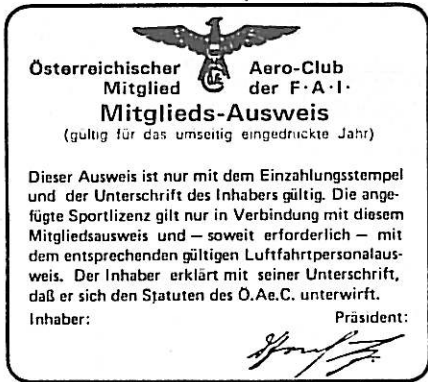
MODELLBAUKASTEN

MIG 15 Scale Modelle,
Byro-Jetturbine für 10 cm³ Motoren

sofort lieferbar !

M. LUTHWIG

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



Wird dieser Ausweis nicht vorge-
wiesen, ist der Start zu verwei-
gern.

Diese Maßnahme ist unbedingt er-
forderlich, da nur so der allge-
meine Versicherungsschutz gegeben
ist.

Wir ersuchen daher nicht nur die
Veranstalter sondern auch alle
Wettbewerber für diese Maßnahme
um Verständnis und empfehlen, wie
etwa den Führerschein, auch den
Ö.Ae.C. Mitglieds-Ausweis immer
bei sich zu tragen.

Wird seitens des Veranstalters
diese Kontrolle nicht durchgeführt,
trifft ihn bei eventuellen Unzu-
länglichkeiten und Unfällen die
volle Verantwortung. Außerdem
setzt er sich der Gefahr aus, daß
der Wettbewerb von der ONF nicht
anerkant beziehungsweise der Ver-
anstalter für einen späteren Wett-
bewerb gesperrt wird !

Läuft aber alles nach Plan, ist
die Wettbewerbs- und Platzordnung
bekanntzugeben. Außerdem hat auch
die Vorstellung der Sportfunkti-
onäre zu erfolgen.

Nun bleibt noch zu hoffen, daß das
Wetter gut mitspielt (ein schlech-
tes Wetter haut den halben Wett-
bewerb zusammen) und die Wettbe-
werber dem Veranstalter keine
Schwierigkeiten bereiten.

Laut MSO 2.6.6. sind die Resultate
eines jeden Durchganges in ge-
eigneter Weise auszustellen.
Bei einer eventuellen Wettbewerbs-

unterbrechung ist der Punkt 2.6.7.
der MSO zu beachten. Auch muß der
Veranstalter die Kontrolle der
Kennzeichnung der Flugmodelle laut
MSO 2.7. durchführen.

Je besser ein Veranstalter mit der
MSO beziehungsweise mit dem SC ver-
traut ist, desto leichter wird ihm
die Behandlung eines eventuellen
Protests fallen. Tritt aber dennoch
ein Protestfall ein, dann ist eine
genaue korrekte Auslegung des Punk-
tes 2.8. erforderlich.

3. Nach dem Wettbewerb

Jeder Wettbewerb geht einmal zu
Ende und die Wettbewerber wollen
gerne ihre Ergebnisse wissen.
Da verpflichtet nun die MSO in Punkt
2.6.3. jeden Veranstalter von Wett-
bewerben, innerhalb kürzester Zeit
eine Offizielle Ergebnisliste auf-
zulegen. Diese hat die Einzelerge-
bnisse eines jeden Durchganges, so-
wie das Gesamtergebnis zu beinhal-
ten. Das Datum muß unbedingt auf-
scheinen und natürlich auch der Na-
me der Veranstaltung. Die Wettbe-
werber müssen in der Reihenfolge
ihres Erfolges angeführt werden.
Es müssen alle Teilnehmer des Wett-
bewerbes auf der Liste erfaßt wer-
den, auch die mit der Wertung 0.
Neben den Namen muß auch der Verein
des Starters ersichtlich sein.
Bei Ergebnislisten von Internationa-
len Wettbewerben muß neben den Na-
men der Wettbewerber auch die Nation
angegeben werden.

Laut FAI sollen in Zukunft bei der
Angabe der Nationen die üblichen
NATIONALEN LUFTFAHRT UND REGISTRA-
TIONSSZEICHEN VERWENDET WERDEN:
Z.B.: Österreich OE, Tschechoslowakei
OK, Westdeutschland D, Schweiz HB,
Jugoslawien YU, Spanien EC, Polen SP,
Italien I, Ungarn HA u.a. Siehe SC.

Ist eine Mannschaftswertung ausge-
schrieben, ist darauf zu achten, daß
keine Mischmannschaften verschiede-
ner Vereine zulässig sind.
Auf der Offiziellen Ergebnisliste
muß neben dem Namen des Veranstat-
ters noch angegeben werden: der
Organisationsleiter, der Wettbewerbs-
leiter und bei RC- und CL-Wettbewer-
ben auch noch die Punktrichter.
Der Veranstalter hat dafür zu sorgen,



daß nur zugelassene Punkterichter eingesetzt werden.
 Von den Offiziellen Ergebnislisten sind umgehend 20 Exemplare an die Bundessektion zu schicken.
 Gleichzeitig ist vom Veranstalter der Betrag für den Solidaritätsfond (derzeit S 10,- pro aktiven Wettbewerbsteilnehmer) zu überweisen.

Legt ein Veranstalter Wert darauf, daß von seiner Veranstaltung in prop berichtet wird, so muß ein Bericht an die Bundessektion eingeschickt werden. Es soll sich dabei um einen allgemein interessanten Beitrag handeln und eventuelle spezifisch lokale Begebenheiten nur gestreift werden. Interessante Fotos sind erwünscht. Größe egal, färbig oder schwarzweiß. Bitte keine Filme oder DIAs einsenden.
 Die Bilder sollen auch eine Beschriftung erhalten. Das geschieht am besten auf einer eigenen Bilderliste.

Sollte es bezüglich der Durchführung eines Wettbewerbes noch Anfragen geben, wendet euch bitte

an die Bundessektion.


Ich wünsche allen Veranstaltern von Wettbewerben recht viel Freude und schönen Erfolg.

CHECK - LISTE FÜR WETTBEWERBE

<input type="checkbox"/>	1. Terminerstellung: Anforderung der Termine von Int. Wettbewerben und Staatsmeisterschaften <u>25. Dezember</u>
<input type="checkbox"/>	2. Termineinreichung an die ONF <u>31. Jänner</u>
<input type="checkbox"/>	3. Ausschreibung: Einreichung an ONF <u>6 Wochen vor dem Wettbewerb</u>
<input type="checkbox"/>	4. Versendung der genehmigten Ausschreibung mit Wettbewerbsnummer <u>mind. 2 Wochen vor Wettbewerb</u>
<input type="checkbox"/>	5. Kontrolle der Ausweise (Sportlizenz)
<input type="checkbox"/>	6. Verlesung der Wettbewerbs- und Platzordnung und Funktionäre
<input type="checkbox"/>	7. Erstellung der Offiziellen Ergebnisliste- Einzel-Mannschaftswertung
<input type="checkbox"/>	8. 20 Stück Listen an die Bundessektion
<input type="checkbox"/>	9. Überweisung des Solidaritätsfonds
<input type="checkbox"/>	10. Bebilderten Bericht für prop.

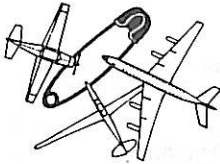
SSSSSS

SOLTE SIE DEN
KATALOG 1987
 JETZT MIT 150
 SEITEN NOCH HABEN - NICHT
 ES SICH IHM SO LOHNT
BESTELLEN!



ÖSTERREICHS GRÖSSTE AUSWAHL am Flugmodellsektor
 KLEINSTE PREISE - BESTE BERATUNG
 OFT KOPIERT - NIE ERREICHT!

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



10

technik

TURBOPLAN

Erfinder:
Heinz Jordan

die alternative in der fliegerei!

Eine rein österreichische Erfindung - weltweit patentiert.

Das Fluggerät TURBOPLAN ist ein rotationssymmetrischer Rundflügelflugkörper mit völlig neuartiger Konzeption, ein Fluggerät, welches senkrecht starten und landen kann und auf Grund seiner außergewöhnlichen Eigenschaften, seiner einfachen Technologie und seiner Wirtschaftlichkeit geeignet erscheint, der an sich stagnierenden Flugzeugindustrie neue Impulse zu verleihen.

DAS FLUGPRINZIP DES TURBOPLANS

Der Turboplan ist ein Fluggerät mit senkrechter Start- und Landemöglichkeit.

Sein Flugprinzip wird mittels dreier Servos bewerkstelligt. Ein Servo wird zur Motordrehzahlregulierung benötigt, wodurch das Fluggerät gehoben, gesenkt oder in Schwebelage gehalten werden kann, die beiden restlichen Servos dienen zur Richtungskorrektur. Ein Servo fährt zu diesem Zweck die Neigungsklappe aus. Dadurch werden die aerodynamischen Verhältnisse so verändert, daß sich die X-Achse des Gerätes neigt und das Gerät in Richtung der ausgefahrenen Neigungsklappe bewegt. Diese Neigungsklappe ist ihrerseits mit einer Richtungsklappe verbunden. Diese kann durch geringe seitliche Bewegung die Neigungsklappe um 360° bewegen, wodurch erreicht wird, daß das Fluggerät in jede Richtung geflogen werden kann. Werden alle Strömungsklappen eingefahren, so kann das Gerät bei

entsprechender Drehzahl des Antriebsaggregates punktförmig im Raume schweben, ohne daß kontinuierlich Steuerungskorrekturen durchgeführt werden müssen.

Die Auftriebsleistung des Gerätes setzt sich aus 3 Phasen zusammen:

- a) dem eigentlichen Motorstandschub,
- b) dem laminaren Propellerluftstrom,
- c) dem Absaugen der Luft von der Tragflügeloberfläche (Injektorprinzip), wodurch über diesem ein beträchtlicher Unterdruck entsteht, was eine Art Hineinsaugen des Gerätes in diesem Bereich des Unterdruckes bewirkt.

Die Kombination dieser Parameter bewirkt die extreme Steiggeschwindigkeit und das hohe Tragleistungsvermögen des Turboplans.

Nähere Auskünfte sind an der im Inserat angegebenen Adresse zu erhalten.

TURBOPLAN®

Der TURBOPLAN ist ein Ringtragflächen-Fluggerät mit den Eigenschaften eines Helikopters, bei weit geringerem techn. Aufwand und höherer Wirtschaftlichkeit.

Er ist eine rein österreichische Erfindung, welche weltweit patentiert ist.

EIGENSCHAFTEN

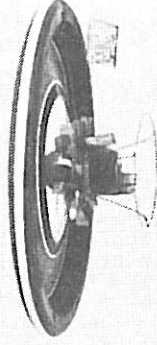
- Optimales senkrechtes Starten und Landen
- Minimale Bauzeit
- Einfache Technologie
- Geringer Wartungsaufwand
- Niedrige Bausatz- u. Ersatzteilkosten
- Extremes Steigvermögen (vertikal)
- Absolute Eigenstabilität · Fluggerät, welches nicht permanent gesteuert werden muß - z. B.: Schwebeflug
- Leichtsteuerbar - selbst für Anfänger ohne Schwierigkeiten erlernbar, da nur 3 Steuerungsfunktionen

Auf Grund dieser Eigenschaften ist der TURBOPLAN die Alternative in der Fliegerei.

TECHNISCHE DATEN:


Große	960 mm
Antrieb	Modellmot. 6,5 - 15 ccm
Kraftstoffpumpe nicht erforderlich
Schalldämpfung im Gerät integriert
Lärmpegel unter 80 dB (A)
Eigengewicht 2,0 - 3,5 kg
Steiggeschwindigkeit bis 15 m/sec
Flugdauer ca. 20 min
Steuerung 3-Kanalsystem
Tank im Gerät integriert

Ab Mai 81 bei ihrem Fachhändler!



Aircrom Flugtechnik
Handelsgesellschaft m.b.H.
Wallfischgasse 14
A-1010 Wien, Austria

Auslieferung nur über den Fachhandel!

Made by  TGE Klagenfurt/Austria





12
Österreich Pokal 1981
F3 A / RC MS

Liebe Modellflugfreunde !

Die Veranstalter der bereits seit vielen Jahren bestens eingeführten und beliebten RC - Wettbewerbe

INT.RHEINTAL - POKALFLIEGEN in Koblach/ Vorarlberg
und INT.IGO ETRICH WANDERPOKALFLIEGEN in Kraiwiesen/Salzburg

haben im Verein mit dem in diesem Jahr neu geschaffenen

INT.TIROL - POKALFLIEGEN in Weer/ Tirol

und der BUNDESSEKTIONSLEITUNG MODELLFLUG im Ö.AE.C. beschlossen,

mit Beginn des Jahres 1981 einen ständigen Wettbewerb um den

ÖSTERREICH POKAL

durchzuführen.

In dieser Wertung kann jeder Modellflieger teilnehmen, der an allen dieser drei Wettbewerben in einer der ausgeschriebenen Klassen in der laufenden Saison teilnimmt.

STATUTEN FÜR DEN ÖSTERREICH POKAL

1. Der ÖSTERREICH POKAL kann in den beiden Klassen F3 A und RC MS erworben werden.
2. Der ÖSTERREICH POKAL kann nur von jenen Wettbewerbern erworben werden, der an allen drei Wettbewerben innerhalb eines Jahres teilgenommen hat.
3. Der Sieger in einer Wettbewerbsklasse erhält pro Klasse 100 Punkte = 100 %.
4. Die nächstfolgenden Plätze werden wie folgt berechnet :

$$\frac{\text{Erzielte Punkte des Wettbewerbers}}{\text{Erzielte Punkte des Siegers}} \times 100$$

5. Gewinner des ÖSTERREICH POKAL's ist der Wettbewerber mit der höchsten Punkteanzahl aus allen drei Wettbewerben.
6. Der ÖSTERREICH POKAL ist ein WANDERPOKAL und bleibt für ein Jahr im Besitze des Gewinners. Er ist beim 1.ÖP-Wettbewerb des folgenden Jahres dem Veranstalter unaufgefordert zuzustellen.
7. Der Gewinner hat das Gewinnjahr, seinen Vor- und Zunamen und die Nation eingravieren zu lassen.
8. Neben dem offiziellen ÖSTERREICH POKAL erhält der Sieger einen bleibenden Erinnerungspokal.
9. Die Verleihung des ÖSTERREICH POKAL's erfolgt jeweil beim Int.Igo Etrich Wanderpokalfliegen in Kraiwiesen.
10. Jener Wettbewerber, der einschließlich des Jahres 1985 den ÖP am öftersten gewonnen hat, behält ihn für dauernd. Bei Gleichrangigkeit verlängert sich die Frist um jeweils ein Jahr.
11. Die Termine für 1981:
 1. Int.Rheintal Pokal - 6.-8.Juni - Koblach/Vbg.
 2. Int.Tirol-Wettbewerb - 17.-19.Juli - Weer/Tirol
 3. Int.Igo Etrich Wanderpokal 13.-16.Aug.- Kraiwiesen/Sbg.

Karl Wasner
Vorarlberg

Josef Selg
Tirol

Johann Niederwimmer
Salzburg

FERTIGMODELLE bestehend aus getempertem Epoxyrumpf, balsabeplankten Fertigflächen und Höhenrudern, Kabinenhaube und Zubehörteilen:

MOTORMODELLE: Typ Curare f. 10 ccm

Typ Minare f. 6.5 ccm

SEGLER MIT QUERRUDER: Daydream 280 cm Spannweite für Thermik und Hang; Speedway 220 cm Spannweite für F3B

HUBSCHRAUBERRÜMPFE: Typ Lockheed und Jet-Ranger sowie

weitere 15 verschiedene Epoxyrümpfe für Segler von 200 - 450 cm Spannweite. Desweiteren Modelle, RC-Anlagen, Motoren und Zubehörteile der führenden Firmen.

Simprop SAM-FM-Fernsteuerung "Austria Set" zu einem **S u p e r p r e i s**

Eine Briefmarke, die sich lohnt, - deshalb fragen Sie an bei

FEKO MODELLBAU,

Höfen 79, **6600** Reutte

ACHTUNG ! WICHTIG FÜR VERANSTALTER INTERNATIONALER WETTBEWERBE !!
AUSSTELLUNG VON INTERNATIONALEN SPORTLIZENZEN :

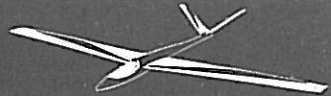
Mit einem Beschluß von CASI und COUNCIL vom Februar 1981 ist es ab sofort nicht mehr zulässig, für ausländische Wettbewerber provisorische Sportlizenzen auszustellen.

Veranstaltern von internationalen Wettbewerben ist es also nach diesem Beschluß nicht mehr möglich und gestattet, Wettbewerber **o h n e** internationaler Sportlizenz an diesen Wettbewerben teilzunehmen zu lassen.

Zwiderhandelnde setzen sich Sanktionen der CASI (internationale ONF) aus.

ONF

STRENG GEHEIM



.... ist es zwar nicht mehr, daß Schiffs-, Auto- und Flugmodellbauer bei uns günstig einkaufen, aber vielleicht haben gerade Sie davon noch nichts gehört !!

Wir führen die besten Funksteuerungen und bieten Baukästen und Zubehör aus aller Welt an !!

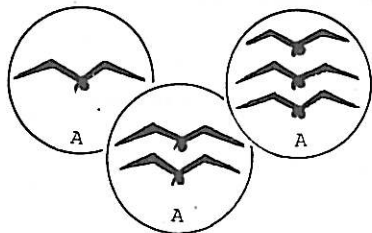
ACHTUNG !!

unsere jährliche Lager-
räumung mit ca. 700
SONDERANGEBOTEN starten
wir ab Erscheinen dieser
"prop" - Ausgabe !!

modellbau-memmer

Flug-, Schiffs-, Automodelle funkgesteuert
A 8010 GRAZ, MANDELLSTRASSE 8 - Telefon 77-1-62

Modellflug- Leistungsprüfungen



Bei den letzten Leistungsprüferlehrgängen hat sich herausgestellt, daß es viele Modellflieger gibt, die von der Existenz der Ö.Ae.C.-Leistungsprüfungen nichts wissen.

Gerade jetzt, wo die Modellflugsektion so groß geworden ist und bestimmt nicht alle Modellflieger an Wettbewerben teilnehmen können oder wollen, sind die MODELFLUGPRÜFUNGEN eine richtige Alternative dazu.

Der Sinn dieser MODELFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN ist die Möglichkeit der eigenen Leistungsfeststellung. Bereits in den Anfängen des Modellflugsportes nach dem Krieg, ist die Idee dazu im Österreichischen Modell- und Flugsportverband entstanden und im eigenen Bereich verwirklicht worden. Schon bald danach wurde das System der Leistungsprüfungen vom Ö.Ae.C. übernommen und etwas später sogar als Grundlage für die Stimmberechtigung der Modellflieger genommen. Wer stimmberechtigt sein wollte, der mußte mindestens die C-Prüfung erfliegen haben.

So wurde aus der Freiwilligkeit des Prüfungsfliegens eine quasi Zwangsprüfung. Da der Schwierigkeitsgrad der zur Stimmberechtigung erforderlichen C-Prüfung weit- aus größer ist als die für die Segelflieger geforderte A-Prüfung, waren wir mit dieser Stimmberechtigungsbestimmung nie so recht glücklich. Auf der anderen Seite wurde zu dieser Zeit das Prüfungsfliegen viel mehr gepflogen und der Erwerbung der C-Prüfung viel mehr Wert beigemessen.

Vor einiger Zeit ist nun diese nicht gerade sehr demokratische Maßnahme der Gliederung der Mitglieder in verschiedene "Güteklassen" abgeschafft worden und es sind nun alle Ö.Ae.C.-Mitglieder stimmberechtigt.

Nun aber zu den Prüfungen :

Der Grundgedanke ist der, schon den Anfänger im Modellflug durch ein Prüfungsabzeichen einen Beleg für die Zugehörigkeit zu den Modellfliegern zu geben.

Es wurde daher eine Prüfungskette geschaffen, die analog zu den Segelfliegern in der Reihenfolge A - B - C als Grundprüfungen und weiters die Silber- und Gold-C als Leistungsprüfungen. Darüberhinaus gibt es dann noch die Gold-C mit einem- zwei- oder drei Diamanten. Hierbei handelt es sich um Prüfungen, die eine fliegerische Tätigkeit in mehreren Klassen beziehungsweise die erfolgreiche Teilnahme an Wettbewerben erfordern.

Bis zum heutigen Tage wurden in Österreich folgende Prüfungen geflogen :

3436	A - Prüfungen	
3003	B - Prüfungen	Grundprüfungen
2981	C - Prüfungen	
564	Silber C-Prüfungen	
72	Gold C-Prüfungen	Leistungsprüfungen
25	Gold C + 1 Diamant	
18	Gold C + 2 Diamanten	
13	Gold C + 3 Diamanten	

Wohlgermerkt, das sind die Prüfungen seit ihrer Einführung ! Bei intensiver Prüfungsfliegerei könnten viel mehr - besonders bei den Grundprüfungen, aber auch bei den Leistungsprüfungen Silber- und Gold-C geflogen werden.

Wie man aus der Aufstellung sehen kann, ist es nur ein kleines Häufchen, welches die Prüfungen mit Diamanten geflogen hat.

Um nun Prüfungen fliegen zu können, benötigt man einen Funktionär, der die fliegerischen Bedingungen abnimmt - den Leistungsprüfer !
 Jeder Verein oder Gruppe hat das Anrecht auf zwei Leistungsprüfer. In Ausnahmefällen können es auch drei sein. Diese Leistungsprüfer müssen vorher geschult werden. In der Regel finden alljährlich Leistungsprüferkurse statt.
 Die Vereine haben nun selbst dafür zu sorgen, daß sie zu Leistungsprüfer kommen; sie müssen also befähigte Modellflieger oder auch andere Funktionäre zu den Schulschülern entsenden.

DIE PRÜFUNGSBESTIMMUNGEN SIND IM TEIL VIII DER MODELLSPORTORDNUNG
 UNTER NATIONALE MODELLFLUGPRÜFUNGEN AUFGEZEICHNET.

SIE SOLLEN ABER EINMAL HIER IN PROP ABGEDRUCKT UND MIT ERLÄUTERUNGEN VERSEHEN WERDEN:

8.1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 8.1.1. Die Modellflug-Leistungsabzeichen umfassen die Stufen:
 A, B, C, Silber-C, Gold-C, Gold-C mit 1, 2, und 3 Diamanten
- 8.1.2. Die Leistungsabzeichen können nur von Mitgliedern des Ö.Ae.C. erworben werden. Die abgelegten Prüfungen A, B, C werden vom Landessektionsleiter, alle anderen vom Generalsekretariat in den Prüfungsausweis eingetragen.
- 8.1.3. Die Ablegung der Prüfungen kann nur in der Reihenfolge A - B - C etc. erfolgen.
- 8.1.4. Die Leistungsabzeichen können käuflich erworben werden. Die Abzeichen Silber- und Gold-C sind mit einer Nummer versehen und werden zusammen mit einer Urkunde an den Bewerber ausgegeben.
- 8.1.5. Sämtliche Flugmodelle mit denen die Prüfungen erfolgen werden, müssen vom Bewerber selbst gebaut, beziehungsweise geflogen werden.
(Das für die Prüfung verwendete Flugmodell muß daher unbedingt die Dauerstartnummer tragen, welche im Bewerbungsbogen eingetragen sein muß !)
- 8.1.6. Für die Abnahme von Prüfungen ist ein Leistungsprüfer erforderlich.
(Der Leistungsprüfer kann auch von einem anderen Verein sein).
- 8.1.7. Es sind sämtliche Flugmodelle zugelassen, soweit der Gesamtflächeninhalt 150 dm^2 , das Fluggewicht 5 kg und der Gesamthubraum des Motors 10 cm^3 nicht übersteigt.
- 8.1.7.1. Ausnahmen - Fesselflug-Mannschaftsrennen
 Leinenlänge 15,92 m (lt. SC)
 Tankinhalt maximal 7 cm^3
 Größter Motorhubraum $2,5 \text{ cm}^3$.
- 8.1.7.2. Ausnahmen - Fesselflug Geschwindigkeitsmodelle
 Leinenlänge 15,92 m (lt. SC)
 Größter Motorhubraum $2,5 \text{ cm}^3$

webra

**DAMIT MODELLBAU
 FREUDE MACHT!**

Der Steuergriff muß während des Wertungsfluges laut SC in der Gabel liegen (bei B- und C-Prüfung).

- 8.1.8. Beim Fesselflug-Mannschaftsrennen erhält sowohl der Pilot als auch der Mechaniker die Prüfung bestätigt. Voraussetzung ist, daß sowohl der Pilot als auch der Mechaniker Erbauer des Modelles sind.

8.2. FLIEGERISCHE BEDINGUNGEN

Modellart	Flüge	Mindestleistung je Flug	Anmerkung
-----------	-------	-------------------------	-----------

8.2.1. A - PRÜFUNG



Freiflugmodelle

Segler Hang	5	60 Sekunden	
Segler Hochstart	5	25 Sekunden	Schnurlänge 18 m
	oder	5	Schnurlänge frei
Kolbenmotormodelle	5	60 Sekunden	Mot.Laufzeit 7 sek.
Gummimotormodelle	5	60 Sekunden	Gummigewicht frei

Fernsteuermodelle

Segler	5	60 Sekunden	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	60 Sekunden	Motorlaufzeit frei

Fesselflugmodelle

Alle Klassen	5	Bodenstart - 5 Horizontalrunden - Landung	
--------------	---	---	--

8.2.2. B - PRÜFUNG



Freiflugmodelle

Segler Hang	5	120 Sekunden	
Segler Hochstart	5	40 Sekunden	Schnurlänge 18 m
	oder	5	Schnurlänge frei
Kolbenmotormodelle	5	120 Sekunden	Motorlaufzeit frei
Gummimotormodelle	5	120 Sekunden	Gummigewicht frei

Fernsteuermodelle

Segler (auch Hang)	5	120 Sekunden	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	120 Sekunden	Motorlaufzeit frei

Achtung ! Das Flugmodell muß in jeder dieser RC-Klassen deutlich sichtbar ferngesteuert werden. Bruchfreie Landung.

Fesselflugmodelle

Mannschaftsrennen	5	100 Runden unter 10 Minuten Dauer	
Geschwindigkeitsflug	5	10 Runden unter	
		36 Sekunden	Gabel ist Pflicht !
Kunstflug	5	Bodenstart - 3 Horizontalrunden -	
		2 Loopings - 2 liegende Acht -	
		bruchfreie Landung	

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN Begriff für Qualität

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

8.2.3. C - PRÜFUNG

Freiflugmodelle

Segler Hang	5	300 Sekunden	
Segler Hochstart	5	60 Sekunden	Schnurlänge frei
	oder	5	180 Sekunden
Kolbenmotormodelle	5	180 Sekunden	Schnurlänge 50 m
Gummimotormodelle	5	180 Sekunden	Motorlauf max. 15 Sek.
Saalflugmodelle	5	270 Sekunden	Gummigewicht frei

Fernsteuermodelle

Segler Hochstart	5	RC IV-Programm	bruchfreie Landung
Motormodelle	5	RC III-Programm	bruchfreie Landung
Segler Hang	5	Handstart - 10 Min. segeln	- bruchfreie und sichtbare Landung.

Motorsegler sind in keiner eigenen Prüfungskategorie fixiert. Sie können sowohl als Segelflugmodelle angesehen werden - dann dient der Motor lediglich dazu, das Modell auf Höhe zu bringen, oder das Modell wird als Motormodell angesehen, dann dann muß es starten - fliegen und landen wie es das RC III-Programm bestimmt.

Fesselflugmodelle

Mannschaftsrennen	5	100 Runden unter 6 Minuten Dauer
Kunstflug	5	Bodenstart - abheben - Wingover - 3 Innenloopings - Rückenflug 2 Runden - 2 Horizontalacht - bruchfreie Landung

itm
praktiker

**INTERNATIONALES
TECHNIK
MAGAZIN**

1050 Wien 5.,
Sonnenhofgasse 8

Telefon 0 22 2/55 71 22

Das österreichische Fachmagazin

FÜR

ELEKTRONIK - MODELLBAU - HIFI - FOTO - OPTIK - FUNK

24 HEFTE IM ABONNEMENT S 475,-- PRO JAHR (INKL. PORTO)

GRATISHEFT ANFORDERN - BITTE POSTKARTE MIT KUPON EINSENDEN

Sonnenhofg. 8 1050 Wien

✂
Gratis kupon
"prop"



LEISTUNGSPRÜFUNGEN

SILBER - C UND GOLD - C

8.2.4.

SILBER - C PRÜFUNG

1. Je 2 (zwei) komplette C-Prüfungen in 2 (zwei) verschiedenen Klassen oder
2. je eine komplette C-Prüfung in 3 (drei) verschiedenen Klassen oder
3. Erwerbung durch Plazierungen bei Wettbewerben.
Zur Erwerbung der Silber-C Prüfung sind fünf Punkte erforderlich.

8.2.5.

GOLD - C PRÜFUNG

1. Sie wird dem Weltmeister in einer Modellflugklasse verliehen.
2. Je 3 (drei) komplette C-Prüfungen in 5 (fünf) verschiedenen Klassen oder
3. Erwerbung durch Plazierungen bei Wettbewerben.
Zur Erwerbung der Gold - C Prüfung sind zehn Punkte erforderlich.

Die für die Silber- und Gold - C erforderlichen Punkte können erreicht werden :

<u>Weltmeisterschaften</u>	<u>Europameisterschaften</u>
1.Platz 10 Punkte bis fallend	1.Platz 6 Punkte bis fallend
10.Platz 1 Punkt	6.Platz 1 Punkt
<u>Internationale Wettbewerbe</u>	<u>Staatsmeisterschaften</u>
1.Platz 4 Punkte bis fallend	1.Platz 3 Punkte bis fallend
4.Platz 1 Punkt	3.Platz 1 Punkt
<u>Nationale Wettbewerbe und Landesmeisterschaften</u>	
1.Platz 1 Punkt	

Achtung : Ein Wertungspunkt wird für Nationale Wettbewerbe und für Landesmeisterschaften nur dann vergeben, wenn mindestens 6 Teilnehmer in der Wettbewerbsklasse gewertet wurden !

Limit in der Kategorie Fesselflug - Geschwindigkeit ist
160 km/h (22,5 Sekunden für 10 Runden).



8.2.6.

DIAMANTEN ZUR GOLD - C

Nach Erreichung der Gold-C besteht die Möglichkeit zu dieser einen - zwei - oder drei Diamanten zu erfliegen. Für die Erwerbung eines Diamanten sind die Bedingungen für eine weitere Gold-C zu erfliegen. Es ist dabei gleichgültig, ob die Prüfung nach dem Punktesystem erworben oder erfliegen wird.

8.3. DAS EINREICHEN DER PRÜFUNGEN :

- 8.3.1. Jede Prüfung muß von einem Leistungsprüfer abgenommen und in dem vorgeschriebenen Formular eingetragen und mit Stempel und Unterschrift bestätigt werden.
- Die Leistungen, die nach dem Punktesystem geflogen werden, müssen mit einem eigenen Formular eingereicht werden und sind mittels Urkunden beziehungsweise Offiziellen Ergebnislisten zu belegen. Ausgenommen davon sind Leistungen, die bei Staatsmeisterschaft erfliegen wurden.
- Die beigelegten Dokumente werden nach Einsichtnahme sofort zurückgeschickt.
- 8.3.2. Der Gruppen- bzw. Vereinsobmann hat dafür zu sorgen, daß das Formular exakt ausgefüllt und an den Landessektionsleiter gesandt wird. Der Prüfungsausweis ist unbedingt mitzusenden.
(Es liegt im Interesse des Prüflings und des Obmannes, daß alle Punkte des Formulars sorgfältig beantwortet werden. Dauerstartnummer, Geburtsjahr, Datum, wann die einzelnen Prüfungen bzw. Flüge erfolgt sind, Unterschrift des Leistungsprüfers. Außerdem ist auch anzugeben, ob ein Abzeichen gewünscht wird).
- 8.3.3. Der Landessektionsleiter überprüft den Antrag auf seine Richtigkeit und unterzeichnet ihn und leitet ihn a b der Silber - C an die Bundessektion weiter.
- 8.3.4. Nach der Bestätigung durch den Landessektionsleiter beziehungsweise durch die Bundessektion - ONF - wird der bestätigte Prüfungsausweis an den Prüfungsbewerber zurückgesandt.

8.4. LEISTUNGSPRÜFER

- 8.4.1. Jeder Verein hat das Recht auf 2 Leistungsprüfer. Auf begründetes Ansuchen an die ONF kann in Ausnahmefällen ein dritter Leistungsprüfer angefordert und anerkannt werden.
(Ein dritter Leistungsprüfer kann aber nur dann angefordert werden, wenn die bisher bestätigten Leistungsprüfer des Vereins ihrer Arbeit nachgekommen sind. Funktioniert ein Leistungsprüfer nicht, ist das die Angelegenheit des Vereins, der ohne Angabe von Gründen einen oder auch alle zwei Leistungsprüfer austauschen kann. Allerdings müssen die neuen Leistungsprüfer einen Lehrgang absolviert haben. Bei der Anerkennung eines dritten Leistungsprüfers muß der Verein sehr viele Mitglieder haben oder andere besondere Gründe angeführt werden).
- 8.4.2. Mindestalter für einen Leistungsprüfer ist 18 Jahre.
- 8.4.3. Zur Anerkennung eines Leistungsprüfers ist die Absolvierung eines Leistungsprüfer-Lehrganges erforderlich. Diese werden (wenn erforderlich) alljährlich zu Jahresbeginn abgehalten.
Der Leistungsprüfer-Lehrgang schließt mit einer kleinen Prüfung. ▶

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 57 31 58

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

- 8.4.4. Der Leistungsprüfer erhält eine auf 2 Jahre befristete Prüferlizenz und einen Prüferstempel. Diese Lizenz ist vom Leistungsprüfer bis spätestens 31. Jänner nach Ablauf der Frist der ÖNF zur Verlängerung einzureichen. Wird diese Frist nicht eingehalten, ruht die Lizenz bis zum nächsten Jahr.

(Wir weisen darauf hin, diese Verlängerungsfrist unbedingt einzuhalten ! Es werden keine Prüfungen anerkannt, die von Leistungsprüfern bestätigt wurden, deren Prüferlizenz nicht verlängert wurde. Den Schaden hat der Verein, bzw. der Prüfungswerber !).

- 8.4.5. Werden während der Ausübung der Prüfertätigkeit bei einem Leistungsprüfer fachliche Mängel oder unkorrekte Handlungen festgestellt, so werden Lizenz und Stempel eingezogen und der Verein kann zur nächsten Schulung einen neuen Anwärter namhaft machen.
- 8.4.6. Der Verein ist berechtigt ohne Begründung einen Leistungsprüfer seines Vereines zurückzuziehen und zur nächsten Schulung einen neuen Anwärter zu melden.
- 8.5. PUNKTERICHTER
- 8.5.1. Punkterichter kann jedes Mitglied des Österreichischen Aero Clubs werden, sofern es das 18. Lebensjahr vollendet hat.
- 8.5.2. Zur Bestätigung als Punkterichter ist die Absolvierung eines Punkterichterlehrganges erforderlich.

Hiemit sind die Prüfungsbestimmungen zur Erlangung der MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN auch in p r o p fixiert und allen Interessierten bekanntgegeben. Es bleibt nun zu hoffen, daß von der Möglichkeit, diese Prüfungen zu fliegen, auch reichlichst Gebrauch gemacht wird ! Sie sind die echte Alternative zur Wettbewerbsfliegerei aber auch ein Ansporn für alle, die den MODELLFLUG nicht nur als Spielerei sondern als echten Sport betrachten !

modellbau GÖSCHL

1010 Wien
Stubenbastei 10
(0222) 5218 08

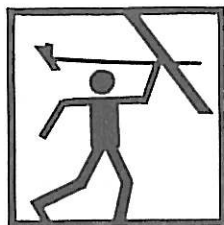
BILLIG

ISAME
AUSTRO - SET

NEU →

Europaimporteur für
Hanno Prettnner's DALOTEL DM 165

tel. (0222) 52 18 08 BLITZVERSAND



freiflug

Klaus W. Salzer
MFC-Wr. Neustadt

In dieser Nummer stellt der Freiflug-Staatsmeister in der Klasse F1 A, Klaus W. Salzer, das Siegermodell Lovebird 4 1/2 vor.

LOVEBIRD 4 1/2 SIEGERMODELL IN DER KLASSE F3 A 1981

Lovebird 4 1/2 wurde im Winter 1977/78 gebaut und ist der Neubeginn einer Serie bespannter Modelle, die meine Jedelsky-Modelle nach und nach ersetzt. Kennzeichen dieser Serie ist der breite, stark verjüngte und um den Auftriebsmittelpunkt herum angeordnete Torsionskasten in der Fläche, und das 8 % dicke Profil (Benedek 8356 b).

Wie alle meine Modelle hat es abnehmbare Ohren, einen geteilten Kastenrumpf, für den Kreisschlepp einen asymmetrisch angeordneten Impulshaken, und einen elektronischen Summer, der das Wiederfinden sehr erleichtert.

Das Modell ist für starke Turbulenz etwas zu träge, läßt sich aber ansonsten bei jedem Wetter noch fliegen. Seine Stärke ist jedoch ruhige Luft - dann nimmt es auch noch schwächste Thermik gut mit. Der Gleitflug liegt bei ca. 165 sec (mit Schleuderstart).

Die ersten Wettbewerbe wurden mit einem uralten Höhenleitwerk mit ca. 6,5 % dickem Profil und gerader Unterseite - und einigen Verzügen - geflogen. Ein neues wurde erst Mitte '78 gebaut - und Lovebird flog nicht mehr so zuverlässig, leider auch bei der EM '78 in Ansbach. Heute ist das alte, krumme wieder drauf.... es muß scheinbar so sein !

Folgemodelle in der Serie sind Lovebird IX mit längerem Rechteck-Mittelteil und kürzeren Trapez-Ohren für Wind und Turbulenz (Baujahr 1978/79) und Lovebird VII-2 mit durchgehender Trapezfläche für ruhiges Wetter (Baujahr 1980). Beide haben gleiche Wurzel- und Endprofile wie Nr 4 1/2. Sie wurden auch schon erfolgreich eingesetzt (Kolibri-Pokal 1979 und Zeltweg 1980), sind aber noch nicht so recht zuverlässig.

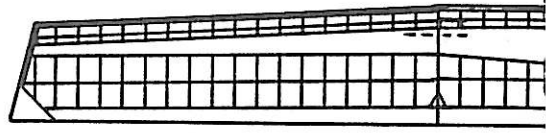
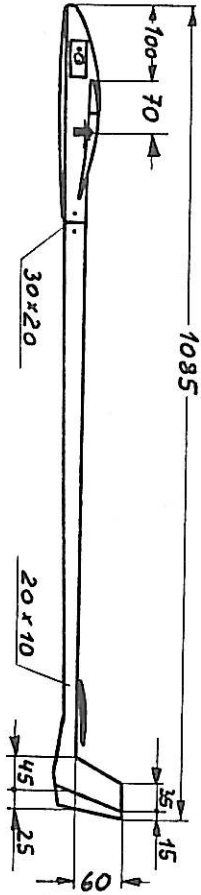


A - B - C - MODELLFLUGPRÜFUNGEN !

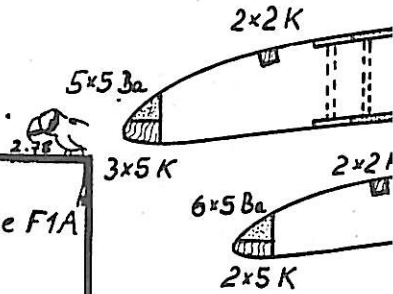
HAST DU SIE SCHON GEFLOGEN ?

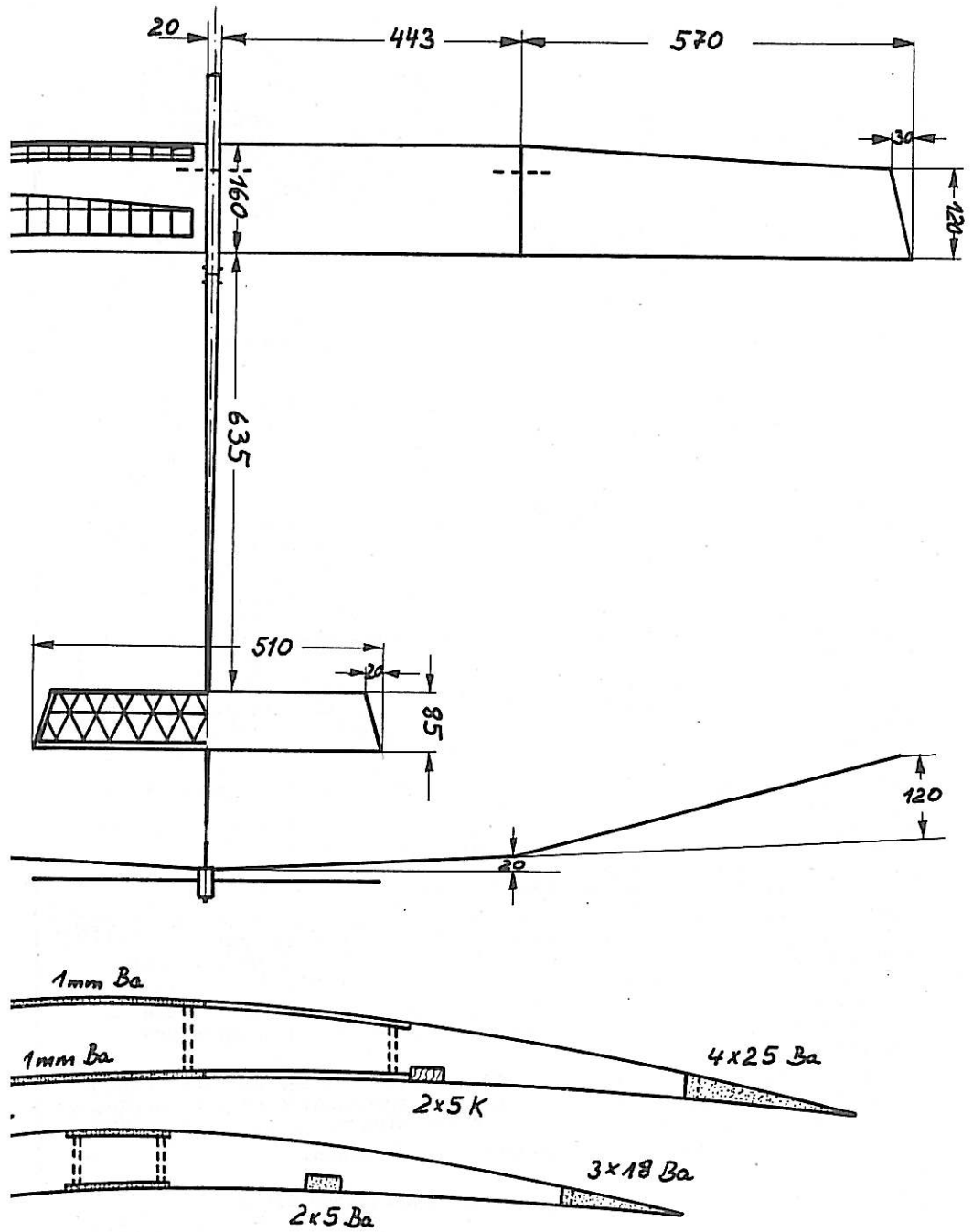
NÜTZE DIE WETTBEWERBSARME ZEIT !

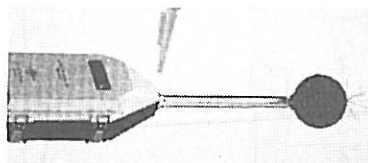
LESE IN DIESER NUMMER DIE PRÜFUNGSBEDINGUNGEN !



<p>1:10 (1:1)</p>	<p>Lovebird 4$\frac{1}{2}$ Klasse F1A von Klaus W. Salzer</p>
-----------------------	--







MOTORLÄRM

Harald Budy
Steinen / BRD

Einer der treuesten Teilnehmer an allen unseren österreichischen Internationalen Wettbewerben seit vielen Jahren ist der Autor dieses Beitrages.

Wer kennt ihn nicht, der zwar nicht mehr hören kann, dessen Motoren aber immer am exaktesten und saubersten laufen?

Er schrieb uns in einem Brief

Nachstehend einen Beitrag für prop, wie man das Problem Umwelt besser in den "Griff" bekommt und hierbei noch einige Vorteile für den Piloten "herausbringen".

Statt bisher 86 db (deutsche Meßtechnik), dürfen wir ab dieser Saison in der Bundesliga maximal nur noch 84 db "Motorlärm" erzeugen.

Mit den hohen Leistungen unserer Motoren konnten wir - mit Hilfe guter 3-Blatt-Propeller- den erstgenannten Wert gerade noch einhalten. Ein teurer Verstellpropeller, gemixt mit dem Gasknüppel, dürfte für die meisten Wettbewerbsflieger z.Zt. nicht in Frage kommen.

Das ist nun bei 84 db vorbei, und es hat keinen Sinn mehr, die Motoren durch noch größere Propeller buchstäblich abzuwürgen. Sonst arbeitet der Motor nicht im guten Drehmomentbereich, wird also am Boden sehr heiß.

Bedingt durch die guten, modernen Modelle - dünnes Profil, integriertes Resonanzrohr, Einziehfahrwerk - legt das Modell im Horizontalflug und bei Abschwüngen sehr an Geschwindigkeit zu, wird dagegen bei den Aufwärtsfiguren immer langsamer (je mehr Steigung die Luftschraube hat, desto schlimmer).

Somit muß man sehr viel mit dem Gas arbeiten, um einigermaßen konstante Geschwindigkeiten zu fliegen.

Ich empfehle hiezu, den Vergaserdurchlaß zu reduzieren, um somit den Motor leicht zu drosseln. Das hätte mehrere Vorteile: Motorschonung, wesentlich sicherer Lauf wegen Saughöhe, Einstellung am Boden unkritischer und geringer Verbrauch.

Dank moderner Modelle (siehe oben) welche in Holzausführung nur noch 3,6 kg wiegen, kann man also auf etwas "Höchstleistung" gut verzichten und unseren geliebten Sport - selbstverständlich auch auf Wettbewerben - wesentlich umweltfreundlicher "gestalten".

Bei Wettbewerben in Höhenlage, kann dan ohne Problem das größere Rücken verwendet werden, sodaß man auch wieder genügend Leistung zur Verfügung hat.

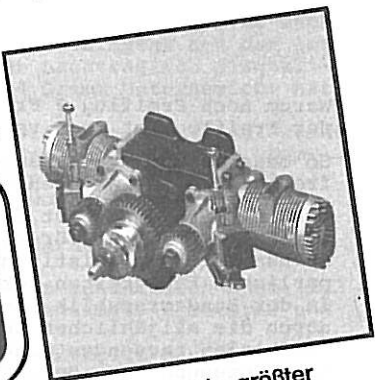
Ein Luftfilter würde zusätzlich helfen, dazu wäre auf den oft staubigen Pisten der Bodenstart für den Motor schonend, ganz besonders im Hinblick auf die eng tolerierten ABC-Laufgarnituren.

Das wär's für's erstemal, der Bauraum wartet schon.

Recht herzliche Grüße

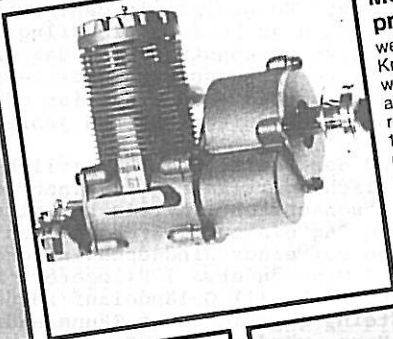
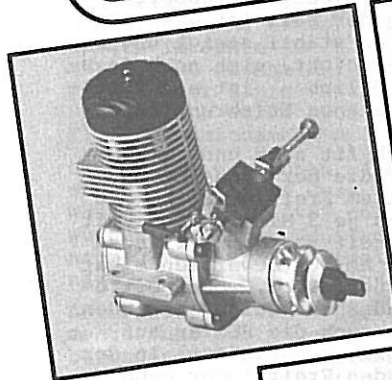
Wozu in die Ferne schweifen...

webra



Österreichs größter Modell-Motoren- produzent empfiehlt:

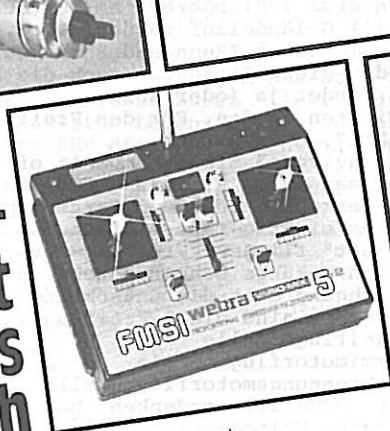
webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,8 ccm- bis 20 ccm-Motoren mit Leistungen bis 4,5 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!



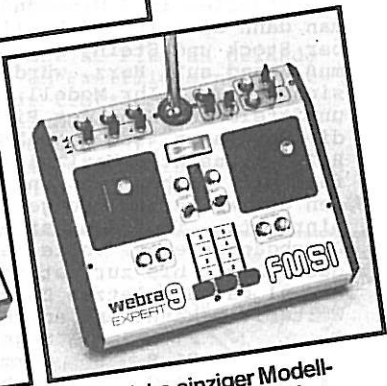
Ein Qualitäts- produkt aus Österreich

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

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



Für die Zukunft gebaut –
Eine echte webra-Leistung wird
anspruchsvolle Modellbauer. Wir
machen Ihr Hobby zum Vergnügen
durch optimale Stör- und Betriebs-
sicherheit mit webra-FMSI-System.
Unser reichhaltiges Zubehör bietet
Ihnen viele ungeahnte Einsatzmög-
lichkeiten.

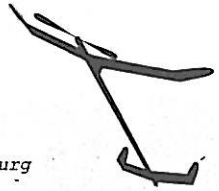


Österreichs einziger Modell- Fernsteuerungshersteller stellt vor:

Ausgehend von den gesammelten
Erfahrungen im Modellflugbereich
unter Einfluß vieler internationaler
Experten haben wir diese Anlage für
den Modellflugspezialisten gebaut.
Die Alternative – webra FMSI 9-
Expert – für alle Klassen im Motor-
kunstflug, Segelflug, Scalemodelle,
Hubschrauber-Kunstflug.

Eine Lanze für den Freiflug

Ing. Ernst Reitterer, Salzburg



Warum noch Freiflug ? Freiflug ist uninteressant,
der Freiflug ist doch veraltet

So oder so ähnlich sprechen oft unsere Modellflieger-
freunde von der anderen Fakultät - die Fernsteuerer !

Schade, denn dabei ist der erzieherische Stellenwert
gerade im Freiflug für unsere Jugend durch die Ge-
meinsamkeit von geistigen, handwerklichen und kör-
perlichen Fähigkeiten bekannt.

In der Bundesrepublik wird dieser Tatsache voll Rechnung getragen,
durch die alljährlichen UHU - Wettbewerbe für die Jugend, die schon
von vielen tausenden Schülern und Schülerinnen besucht wurden, um
ihr Können und ihre Begeisterung im Wettkampf zu messen und zu zei-
gen.

Um bei Freiflugwettbewerben bestehen zu können und Erfolge zu ver-
buchen sind viel mehr Kenntnisse in den verschiedenen Fachbereichen
notwendig, als es etwa je beim Fernlenkflug der Fall ist.

Ein Freiflugmodell so zu konstruieren, daß es stabil steigt und
gleitet und die beste Sinkgeschwindigkeit erreicht, sich noch dazu
die Thermik "selbst sucht" - auch das ist möglich - ist ein Krite-
rium, welches äußerstes Feingefühl und jahrelange Erfahrung erfor-
dert.

Darüberhinaus muß der Freiflieger körperlich fit sein und es kommt
noch eine körperlich-sportliche Note hinzu, die der eines Leicht-
athleten um nichts nachsteht. Allein bei einem Freiflugwettbewerb
sind oft an einem Tag bis zu 7 Durchgänge zu je 3 Minuten Sollzeit
zu fliegen. Schon bei einer Windgeschwindigkeit von 5 m/s fliegen
die Modelle in 3 Minuten etwa 1 Kilometer. Am Wettbewerbsende hat
man dann so seine 15 km (!) Geländelauf zurückgelegt, wobei oft über
Stock und Stein, zuweilen über Zäune und Bäche gelaufen werden
muß. Hand aufs Herz, würden diese Strapazen auch die RC-ler auf
sich nehmen ? Ihr Modell landet ja (oder soll es zumindest) in der
unmittelbaren Nähe des Piloten landen. Für den Freiflieger gehören
die Strapazen "zum Geschäft".

Beim erwünschten Maximalflug von 3 Minuten spielt oft auch der Zu-
fall mit; sicherlich kann man durch Erfahrung und Können Änderun-
gen der Wetterbedingungen erkennen und den Startzeitpunkt danach
einrichten. Trotzdem ist es nicht gerade einfach, in allen sieben
Durchgängen eine "volle Zeit" fliegen. Freiflugwettbewerbe werden
dadurch oft bis zur letzten Sekunde sehr spannend, denn nicht erst
einmal hat der letzte Durchgang erst die Entscheidung gebracht.

Weltweit bekannt und anerkannt sind die 3 Freiflugklassen

- F1 A - Segelflugmodelle
- F1 B - Gummimotorflugmodelle
- F1 C - Verbrennungsmotorflugmodelle

Diese Klassen werden seit "Modellfluggedenken" bei den Freiflug-
Weltmeisterschaften geflogen. Weltmeister in einer dieser Klassen
zu werden ist sehr schwer und kaum wiederholbar.

Österreich stellte bereits bei der Segler-Weltmeisterschaft 1951
in Bleed/Jugoslawien, durch Oskar Czepa seinen 1. Weltmeister.
Erst viel später, im Jahr 1973, wurde bei der Freiflugweltmeister-
schaft in Wiener Neustadt, Wenzel Horcicka, in der Klasse F 1 C,



Verbrennungsmotormodelle, Weltmeister. Vier Jahre davor, 1969, wurde ebenfalls wieder auf heimischen Boden in Wiener Neustadt, Hans Martin, Vizeweltmeister in der klassischen Gummimotormodellklasse - Wakefield-F1 B. In der selben Klasse erreichte sein Vereinskamerad, Hans Zachhalmel, den 3. Platz. Hans Zachhalmel erreichte übrigens bei der letzten WM in den USA den 2. Platz, doch wurde er nachträglich disqualifiziert, da bei der Nachwage sein Modell 0,4 Gramm Untergewicht hatte.

Mannschaftsweltmeister im Freiflug konnten wir bereits dreimal werden: 1971 und 1973 in der Klasse F1 A, mit der Mannschaft Chmelik, Kumhofer und Hübinger. Chmelik erreichte bei dieser WM außerdem den 3. Platz. Weiters Spann, Kumhofer und Chmelik, wobei diesmal Spann 3. in der Einzelwertung wurde.

1975 konnte das F1 C-Team Truppe, Kraus und Hartwagner den Weltmeisterschaftstitel erringen.

Einen 3. Platz in der Mannschaftswertung gab es schließlich noch 1973 in Wiener Neustadt in der Klasse F1 B mit Zachhalmel, Reitterer und Martin.

Setzt man die Ehrentafel der österreichischen Erfolge auch bei den Europameisterschaften fort, so finden wir auch hier eine ebensolche stolze Bilanz: 3 Europameistertitel in der Einzelwertung, 1974 durch Chmelik, 1976 und 1978 durch Gottfried Zach in der Klasse F1 A-Segelflugmodelle. Weiters sind 2 Europameistertitel in der Mannschaftswertung zu verzeichnen und zwar durch Martin, Zachhalmel und Haagen im Jahre 1972 und zwei Jahre später, 1974 durch Reitterer, Martin und Zachhalmel in der Gummiklasse F1 B. Reitterer wurde damals in der Einzelwertung Dritter.

Schließlich wurde noch im Jahre 1978 Reinhard Truppe in der Klasse F1 C Vizeeuropameister.

Österreich war schon 4 Mal Austragungsort von Freiflugweltmeisterschaften: 1953 in Graz und 1963, 1969 und 1973 in Wiener Neustadt. Während es sich 1953 noch um eine Seglerweltmeisterschaft handelte, wurden in Wiener Neustadt alle 3 Klassen geflogen. Im Durchschnitt nahmen an diesen Weltmeisterschaften 400 Wettbewerber und Funktionäre aus 35 - 40 Nationen teil.

Der Freiflug, der heute noch weit mehr als der RC-Flug an Geländemangel und wohl auch an ständigem Rückgang an Freifliegern leidet - besonders in den Antriebsklassen - lebt aber trotzdem weiter und gibt oft recht kräftige Lebenszeichen von sich.

Es wäre besonders für die Jugend sinnvoll und hochwertig, mehr Freiflug zu betreiben, denn gerade in der klassischen Seglerklasse F1 A könnte sie wertvolle Kenntnisse und Erfahrungen sammeln.



- SPORTEHRENPREISE
- MEDAILLEN
- POKALE
- GRÖSSTE AUSWAHL
- NIEDRIGSTE PREISE

Peter Winter

Katalog-Versand
Gravuren
Gesamtkatalog anfordern

1160 Wien 16,
Neulerchenfelder Straße 63
Telefon (0 22 2) 42 51 75

2.TIROLER Großseglerwettbewerb 1981

Der MODELLFLIEGERCLUB WÖRGL veranstaltet am

2. Mai 1981

seinen 2.Wettbewerb für Großsegler.

Wettbewerbsort: Modellflugplatz des MFC-Wörgl
6250 Kundl - Liesfeld.



Zugelassen sind ferngesteuerte Großsegler ab einer Spannweite von 4000 mm oder einer Gesamtfläche von mindestens 90 dm²

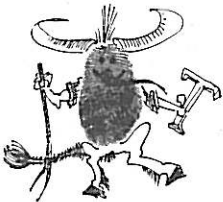
Aus organisatorischen Gründen wird ersucht, Nennungen unbedingt schriftlich an Ekkehard Wieser, Augasse 28 a, 6300 Wörgl, (tel.05332/42 8 33) bis spätestens 27.April 1981 zu richten.

Die offizielle Ausschreibung ist bei Ekkehard Wieser erhältlich - mit Wettbewerbsregeln und Programm. Dieses entspricht dem in prop 2/80 abgedruckten Punkten.

Achtung: Bei entsprechendem Interesse, wird am Abend nach dem Wettbewerb eine Diskussionsrunde über die aufgezeigten Richtungen für ein eventuell späteres Großseglerprogramm durchgeführt!



Auf zahlreiche Wettbewerbsteilnahme freut sich der Veranstalter



DER ~~T~~RUCKFEHLERTEUFEL

HAT ZUGESCHLAGEN !

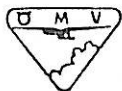
WENN WIR UNS AUCH NOCH SO ÜBER DEN NEUEN PROP 1/81
GEFREUT HABEN, SO HAT DER DRUCKFEHLERTEUFEL DOCH
WIEDER EINMAL ZUGESCHLAGEN !

SEITE 24 : IN DER BILDUNTERSCHRIFT WURDE DER KONSTRUKTEUR, FRANZ
WENCZL MIT SEINEM BRUDER UND DEM MODELL "ASTERIX 20"
VORGESTELLT. DER BRUDER HAT SICH GEWUNDERT - ER IST ES
NÄMLICH NICHT. DER BRUDER IST DER SOHN !

SEITE 48 : IN DER ANGABE DER PLACIERTEN IN DER KLASSE RC IV IST EIN
IRRNUM GESCHEHEN : 1.HESS - OBERPULLENDORF, 2.MALITSCH,
1.MMFC, 3.SCHRÖDL, MBC OBERWART.

WIR BITTEN WEGEN DIESER DRUCKFEHLER UM ENTSCHULDIGUNG.





1. Modellbauausstellung des ÖMV - Bleiburg/Krtn.

Franz Pinkl

Vom 13. bis zum 15. Februar 1981 veranstaltete die ÖMV-Modellbaugruppe Bleiburg in Bleiburg seine 1. MODELLBAU-AUSSTELLUNG. Damit trat der Club das erste Mal in der Öffentlichkeit in Erscheinung. Der Verein, der sich hauptsächlich aus Jugendlichen zusammensetzt, ist erst zwei Jahre alt und hatte dementsprechend große Schwierigkeiten, eine derartige Veranstaltung zu organisieren. Trotzdem entwickelte sich unsere Ausstellung im Laufe des Freitags von einem kleinen Rundblick zu einer großen Rundschau des Modellbaues.

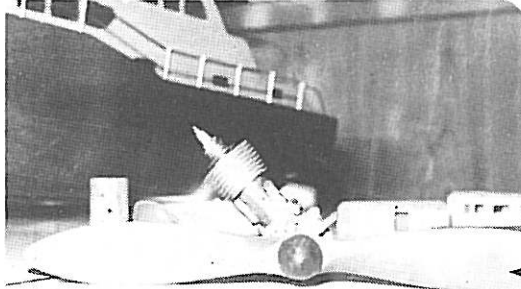
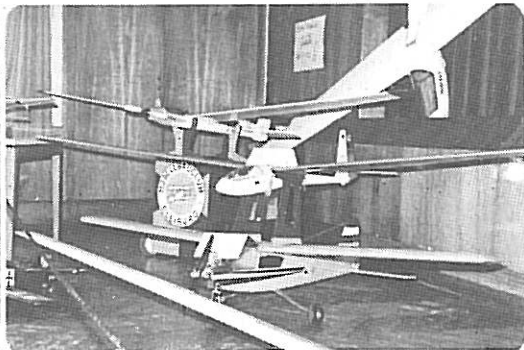
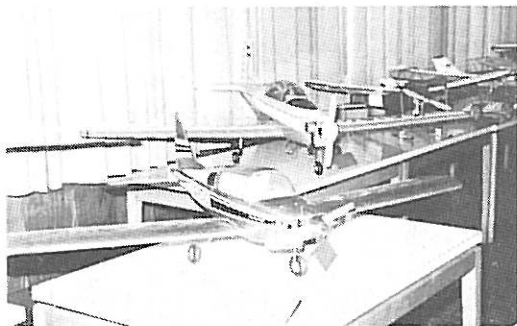
Gezeigt wurden 43 Flugmodelle, wobei vom einfachen Wurfgleiter über Segler und Trainer bis zum Scale-Modellen alles zu sehen war. Eine kleine Motorenschau ergänzte die Ausstellung.

Als Leckerbissen für Freunde der Nostalgie war ein Eisfeld B II-Motor zu sehen der mit $7,5 \text{ cm}^3$ damals eine Leistung von 0,28 PS leistete. Der Motor wurde uns von ehemaligen Modellfliegern zur Verfügung gestellt und erweckte sehr viel Interesse.

Daneben waren noch einige Autos, Schiffe und als Wunder der Feinmechanik einige Waggon und Loks ausgestellt.

Die Ausstellung konnte aber nur mit Hilfe der Nachbarvereine ÖMV-Klagenfurt und MFC-Kühnsdorf so repräsentativ gestaltet werden. Ihnen und allen anderen die uns geholfen haben sei recht herzlich für diese Hilfe gedankt.

In der Bevölkerung fand die Ausstellung ein gutes Echo und es ist geplant, weitere Ausstellungen im Zweijahres-Rhythmus zu organisieren.



Links oben: Detailansicht in die Motormodellecke: im Vordergrund der "Gruman Traveller" von Schlüter, dahinter der Pilatus Turbo-Trainer.

Rechts oben: Für Freunde des lautlosen Fliegens - in der Bildmitte Huckepackvorrichtung, dahinter E-Segler Optimus von Carrera und rechts oben der 5 m - Bauplansegler "Phöbus".

← Das Prunkstück der Motorenschau: ein Eisfeld B II - Modellmotor mit $7,5 \text{ cm}^3$, circa 0,3 PS mit Originalluftschraube.



Rudolf Straka
RADENTHEIN



Schaufliegen am Brennsee

Die ÖMV-Modellfluggruppe und die Gewerkschaftsjugend veranstalteten nun bereits zum 14. Male einen Schauflugtag auf der Eisdecke des Brennsees in Feld am See.

Trotz der winterlichen Kälte zeigten die Modellflieger aus zahlreichen Bundesländern und dem benachbarten Ausland viel Sportgeist und boten den vielen Zuschauern die Vielfalt unseres schönen Sportes.

Die großartigen Vorführungen locken natürlich immer viele Zuschauer an, die von unserer vereinseigenen Küche mit Tee, Glühmost und Würsteln versorgt werden. Recht herzlichen Dank unserer "Köchin" Frau Leitner.

Bei diesem Schaufliegen werden sowohl die Bauausführung der Modelle als auch die Flugeigenschaften bewertet. Wie immer, wurden einige Modelle erst kurz vor der Veranstaltung fertig und absolvierten dort ihren "Jungfernflug". Besonders erfreulich ist, daß es bei den zahlreichen Teilnehmern auch viele neue Gesichter gab. Sicherlich ein Anstoß für die Vereine, die Jugendarbeit noch mehr zu fördern.

Die Modellpalette reichte von Elektromodellen über Speedmodelle bis zu den imponierenden Großmodellen, die alle geknnt vorgefliegen wurden.

Als Höhepunkt des Tages flog Hanno PRETTNER sein Las Vegas-Programm dem staunendem Publikum vor. Im Namen des Vereines, nochmals recht herzlichen Dank für diese Vorführungen.

Nachdem auch der letzte Teilnehmer sein Programm den frierenden, aber gerechten Punkte-richtern gezeigt hatte, überreichte Obmann Eduard Wallner allen Teilnehmern wertvolle und für eine solche Veranstaltung einzigartige Preise.

Allen Funktionären, Modellbaufirmen und Modellfliegern sei für ihren Einsatz herzlich gedankt. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen bei der AIR-SHOW 1982 in FELD AM SEE.

Ergebnisse: 1. Karl Lechner mit 966 P., 2. Heinz Sekirnjak mit 910 P. und 3. Marijan Mencinger 880 Punkte. 39 gewertet!



euro-sport



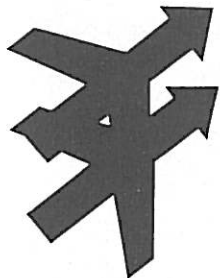
FM Schmalband-System mit 6 Funktionen

Frequenzmodulation für problemlosen Schmalbandbetrieb im 10 kHz Raster. Schneller Wechsel der Frequenzbereiche 27, 35 und 40 MHz durch steckbare HF-Sender-Module. Innerhalb der Frequenzbereiche ist Quarzwechsel möglich. Die hochpräzisen Steuerknüppel arbeiten absolut spielfrei und gewährleisten eine hohe Steuergenauigkeit. Das im Impulsteil eingesetzte IC entspricht dem letzten Stand der Technik. Bisher wurden diese IC's nur in Geräten der Spitzenklasse eingesetzt. Es steht somit eine Fernlenkanlage zur Verfügung, die auch die gehobenen Ansprüche eines engagierten Fernlenkpiloten berücksichtigt.

BE
BRAND-ELEKTRONIK

Lieferumfang:
1 Sender 6 Funktionen,
1 Sender FM-HF-Modul, 1 Empfänger Pilot FM, 1 Servo MPR 26, 1 Schalterkabel, 1 Empfängerakku 4,8 V 500 mAh, 1 Senderakku 9,6 V 500 mAh, 1 Quarzpaar FM, 1 Ladekabel für Empfängerakku, 1 Ladekabel für Senderakku.

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



UNION-MODELLFLIEGER-CLUB IKARUS WEINLAND

Ein Modellflugverein stellt sich vor!

Da Wettbewerbsergebnisse 1981 noch rar sind und die Zeitschrift "prop" doch in ihrer Seitenanzahl nicht geschmälert erscheinen soll, gestatten wir uns heute einen Redaktionsbeitrag zu leisten.

Der UMFC Ikarus Weinland mit Sitz in Mistelbach, dessen Mitglieder den Modellflugsport bereits über 20 Jahre, manche sogar noch länger, betreiben, ist der einzige Verein in der Region Mistelbach. Der Schwerpunkt unserer Mitglieder liegt in der RC-Fliegerei. Wir Modellflieger aus dem Weinviertel können in der Vergangenheit auf sehr viele und schöne sportliche Erfolge hinweisen. Abgesehen von den sportlichen Erfolgen war sicherlich einer der Höhepunkte die Abhaltung einer Flugschau im Jahre 1974. Mit dem dazu notwendigen Einsatz wurde eine Modellflughanlage mit Klubhaus errichtet und bei diesem Flugtag seiner Bestimmung übergeben.

Heute sind wir Modellflieger aus dem Raume Mistelbach in einem eigenen Verein organisiert. Wir zählen rund 40 Mitglieder und haben mit der Bevölkerung, mit der Gemeinde, sowie mit dem Land NÖ ein sehr gutes Einvernehmen. So war es im letzten Jahr möglich, daß durch Zuschüsse seitens der Gemeinde, des Landes und nicht zuletzt auch des Dachverbandes der N.Ö. Turn- und Sport-UNION, die Modellflughanlage in Mistelbach-Ebendorf auszubauen. Auf einem rund 1 ha großen Areal können die verschiedensten Sparten des Modellflugs ausgeübt werden. Den Motorfliegern steht nun eine asphaltierte Start- und Landebahn von 110 x 11 m zur Verfügung.

Auch die Jugendarbeit wird in unserem Verein nicht vergessen. Räumlichkeiten für ein gemeinsames Bauheim wurden angemietet. Nach Adaptierung dieser Räume

steht einer verstärkten Jugendarbeit nichts im Wege. Unsere Veranstaltungen, wie die Durchführung von Landesmeisterschaften oder der Weinlandpokal, sind bereits fixe Termine im Wettbewerbsskalender des Aero-Club.

Für 1981 kommt als weitere Veranstaltung eine große Flugmodellausstellung in der Stadthalle Mistelbach am 11. und 12. April dazu. Wir bemühen uns wieder einen kompletten Querschnitt der Modellfliegerei zu bieten.

Leider kann prop nicht so rechtzeitig erscheinen, daß die Einladung des UMFC-Ikarus Weinland zu dieser Ausstellung noch an die Modellflieger kommt. Wir hoffen aber, daß wir von dieser Veranstaltung in der nächsten Nummer einen Bericht bringen können.

Red.

Wir sehen unsere Ausstellung nicht nur als klubinterne Veranstaltung an, sondern wir wollen unseren Flugmodell-sport der breiten Öffentlichkeit wieder ein Stück näher bringen.

All jeden die uns kennen, sowie all jenen denen wir uns jetzt vorgestellt haben, ein herzliches Glück ab - Gut Land!

UMFC Ikarus Weinland
Mistelbach



Die Union
Segelfliegergruppe
Schärding

veranstaltet

AM SONNTAG, DEM 24. MAI 1981

EIN SCHAUFLIEGEN

in Schärding Ranseredt, O.ö.

Der Modellflugplatz ist 14 km SSO von Schärding entfernt und ist über die Fernstraße Wels - Schärding zu erreichen.

Wir würden uns freuen, wenn viele Modellflieger kommen würden.

Kommentator ist Dir. Gerold Hörmann.

Auskünfte und Anmeldung: Alois Rauchenwald, Brunnerstraße 430
A-4780 Schärding O.ö.



BELL „Jet-Ranger“ für *Schlüter*-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom *Schlüter*-System '80.

Ein unübertroffenes Kunstflugmodell!

Siege mit *Schlüter*-System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1980:

- Österreichischer Staatsmeister 1979/80 Kraiwiesen/Sbg.
- 1. Platz/Landesmeister Kraiwiesen
- Sieger Wettbewerb St. Johann/Pongau
- Sieger Schlüter Austria-Cup Bramberg
- Sieger Oberösterr. Landesmeisterschaft
- 1., 2., 3. Platz Internationaler Wettbewerb Riggisberg/Schweiz



Autorotationsfreilauf



Rückenflug

Schlüter-Modellbau
Generalvertretung für
Österreich:

E.SCHMALZ GmbH,
A-1235 Wien
Tel. 0 22 2/88 42 46/Schwinglg. 11

Nostalgie im Modellflug

... es war einmal ...

Es begann in Salzburg



Ing. Ernst Reitterer

3. Folge

Bei gutem Wind und bewölktem Himmel gewann die Mannschaft Flugring Austria (MFA) Wien vor Salzburg. Rudolf Salzmann (MFA) erreichte die Tagesbestzeit mit 377 Sekunden. Er flog seine heute noch bekannte "Austria Meise", die eine Spannweite von 2680 mm (!) hatte und ganz aus Sperrholz und Kiefernleisten gebaut war. Den Gesamtsieg holte sich in dieser Klasse der Wlser Günther Schwarzlmüller (Klasse B = 25 - 50 dm² für F-total).

Eine Woche vor dem bis dahin größten österreichischen Modellflugwettbewerb in Hörsching bei Linz (damals gehörten die ganzen ehemaligen Flugplätze noch den Modellfliegern), hatte der Saalfeldner Modellbaclub seinen "großen Tag". Am 3. Mai 1949 trafen sich 30 Modellflieger und in der Konkurrenz war der Saalfeldner Breitfuß mit dem Segelflugmodell "Großer Reiher" und einer Zeit von 3'6" siegreich.

Am 15. Mai wurde am Ulrichsberg bei Klagenfurt der "Ulrichswettbewerb" der Kärntner ASKÖ-Modellflieger veranstaltet. Es fanden sich 40 Wettbewerber und recht viele Zuschauer ein. Die beste Einzelleistung erzielte Ferdinand Stichhaller mit 12 Minuten 40 Sekunden! Damit ging der Kärntner Landesregierung gestiftete Wanderpokal an die Gruppe Klagenfurt des Österr. Modell- und Flugsportverbandes (ÖMV).

Während des Salzburger Festspielsommers 1949 (13.-15. August 1949) sollte der 1. Internationale Modellflugwettbewerb in zwei Klassen vom Salzburger Modellbaclub durchgeführt werden, doch der anhaltende, berühmte-berüchtigte Salzburger Schnürregen verhinderte diese Großveranstaltung. Interessant ist damalige Ausschreibung:

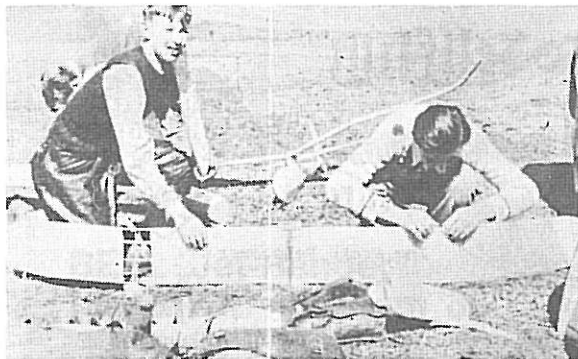
Internationaler Segelflugmodellwettbewerb
in Salzburg



Bei gutem Wetter erfolgt der Start der Modelle im „Hochstart“.



Bild oben: Die jungen Modellbauer starten ihre Schöpfungen jeweils selbst. Das Kampfmoment fehlt dabei durchaus nicht, es gibt bei diesen „Meetings“ auch Wertungen, bei denen oft Zentimeter entscheiden.



Nicht selten gibt es auch hier Bruchlandungen. Die Modellbauer sind durch derartige Mißgeschicke aber nicht aus der Fassung zu bringen. An Ort und Stelle wird der Schaden beheben und beim nächsten Durchgang ist die „Maschine“ wieder mit dabei.

Segelflugmodell-Wettbewerb

Nachdem während der vergangenen Woche die ausgezeichnete aufgebaute Modellfliegerausstellung schon das Publikum über die Materie gut unterrichtet hat, konnten die mehr als 2000 Besucher am Sonntag die besten österreichischen Segelflugmodelle am Welfer Flugplatz am Start sehen. Aus allen Bundesländern waren insgesamt 300 Teilnehmer mit 170 Apparaten erschienen. Das Wetter war an sich nicht sehr günstig, denn ein starker Ostwind verhinderte trotz Sonneneinstrahlung die für das Segelfliegen so notwendige Thermik. Trotzdem wurden verhältnismäßig gute Zeiten erzielt, vor allem dann, wenn das mit einem Hundmeterseil hochgezogene Modell an den Hangaufwind, der jetzt zwei Kilometer westlich beginnenden Inzwilertlerberge Anschluß fand. So betrug die Tagesbestzeit 8 Minuten 47 Sekunden, welche der Wiener Kumbé mit seinem Modell erzielte, der damit den Posten der Stadt Wels gewann. Zweitbestler war der Welfer Dorant mit 5:47 Minuten. Drittbester wurde der Steyrer Kronegger mit 5:6 Minuten. Es wurde nur die Zeit gewertet, solange das Modell in Sicht war. Dies bedingt, daß oftmals viel länger dauernde Flüge von durch den Wind weit abgetriebenen Modellen nicht gewertet werden konnten. Ein Benzinmotormodell erreichte eine Höhe von 300 Meter und segelte nach Luft hören des Motors jetzt drei Minuten, bis es außer Sicht kam.

Preissträger: Klasse A: 1. Gabriel Ludwig, Bregenz, 178 Punkte, 2. Leberer Anton, Wien, 173 Punkte, 3. Oberegger Rudolf, Stremsmühlner, 131 Punkte. Klasse B: 1. Kronegger Steyr, 200 Punkte, 2. Szepa Erich, Wien, 194 Punkte, 3. Mayer Gerhard, Wien, 184 Punkte. Klasse C: 1. Rumber Wolf, Wien, 527 Punkte, 2. Schnerzweh Franz, Villach, 263 Punkte, 3. Schwarzmüller, Wels, 179 Punkte. Klasse D: 1. Klappa Leopold, Wien, 94 Punkte, 2. Sperl Josef, Wien, 83 Punkte, 3. Süßnagel Rudolf, Wels, 89 P. Klasse E: 1. Dorant Hans, Wels, 347 Punkte, 2. Weinegg Wolfgang, Wien, 164 Punkte, 3. Domenbal, Bregenz, 141 P. **Donnerstagss-Wettbewerb:** 1. MSU, Wien, 2. Weiße Mäde, Wels.

A. Samstag, 13. August 1949 Hochstartwettbewerb am Flugfeld Maxglan bei Salzburg.

B. Sonntag, 14. August 1949 Handstartwettbewerb am Gaisberg, Judenbergalpe (Rosenhof).

Einteilung der Modelle in Klassen:

Klasse A: Normal, Tandem und Entenmodelle von 0—25 dm², F-total.

Klasse B: Normal, Tandem und Entenmodelle über 25—50 dm², F-total.

Klasse C: Normal, Tandem und Entenmodelle über 50—150 dm², F-total.

Klasse D: Nurflügel und Schwanzlose.

Klasse E: Hochstart: einzige Begrenzung 5000 g maximal und 150 dm² für F-total.

Alle Flugmodelle, außer Klasse E Hochstart, müssen den FAI-Bestimmungen entsprechen.

Bei der Verschiebung des 1. Internationalen Modellflugwettbewerbes auf unbestimmte Zeit blieb es.

Am 25. September 1949 von der "Weißen Möve Wels" ein großer Segelflugwettbewerb mit Gästeklasse veranstaltet

Was damals die Oberösterreichischen Nachrichten am 26. September 1949 schreiben ist im nebenstehenden Kasten zu lesen.



URKUNDE

Bei dem am
5. September 1948

am Gaisberg stattgefundenen
Segelflugmodellwettbewerb

errang

Reitterer Ernst

in der Klasse JEA. den

1. Preis

Die Wettbewerbsleitung
Reitterer Ernst

Hier enden nun die Aufzeichnungen des Verfassers und damit auch der nostalgische Ausflug in die österreichische Modellfluggeschichte aus der Sicht Salzburg's.

Vielleicht könnten auch einmal andere Modellfliegerkameraden aus den Bundesländern in prop über jene Zeit, vorallem ab 1950 - z.B. über die 1.Staatsmeisterschaften etc. berichten.
Nicht nur die "Alten Adler" unter uns würde dies bestimmt viel Freude bereiten.

Ing.Ernst Reitterer
LSV-Salzburg



FREIFLUG

F1 B

16. UND 17. MAI 1981

4. ST. PÖLTNER F1 B - CUP
2. SALZBURGER F1 B - POKAL



Der ÖMV-ESV-St.Pölten und der LSV-Salzburg veranstalten am 16/17.Mai einen gemeinsamen F1 B - Wettbewerb mit internationaler Beteiligung.

Wettbewerbsort: MICHAELBEUERN, 33 km nordöstlich von Salzburg

Wettbewerbsbeginn: Samstag, 16.Mai 11,00 Uhr
Sonntag, 17.Mai 9,30 Uhr.

NENNGEBÜHR einschließlich Solidaritätsfond je Wettbewerb S 70,-

Da auch eine eigene Gästeklasse geschaffen wird und Gäste aus dem Ausland erwartet werden - darunter auch Mitglieder der deutschen Nationalmannschaft - gibt es nicht nur einen spannenden Leistungsvergleich mit unserem WM-Team, es werden auch an diesen beiden Tagen an die Plazierten bis zu 12 Pokale vergeben.

Wir rufen alle interessierten Freiflieger Österreichs auf, auch jene, die bisher in der Gummiklasse F1 B weniger in Erscheinung getreten sind, aber ein flugfähiges W - Modell zu Hause "stationiert" haben, uns nicht im Stich zu lassen.

Es wäre zu schön um wahr zu sein, aber vielleicht gibt es doch irgendwo in unserem Lande einen Freiflug-Nachwuchs ? Wollen auch wir in Österreich beweisen, daß es auch noch hier "Wakefield-Flieger" gibt, wenn uns schon die kleinere Schweiz mit sage und schreibe 20 (zwanzig) neuen F1 B-Modellfliegern um "Längen" voraus ist

Anmeldung bitte unbedingt und ausnahmslos notwendig (Postkarte genügt) mit eventuellen Quartierwunsch bzw. mit Angabe an welchen Wettbewerbstagen mitgeflogen wird.
Anmeldung bitte an Ing.Ernst Reitterer, Mohrstraße 13, 5020 Salzburg senden, wobei jede einzelne Anmeldung mit der Zusendung der jeweiligen Ausschreibung der Bewerbe bestätigt wird.
Anmeldeschluß: 4.Mai 1981 (Datum des Poststempels).

ÖMV-ESV-St.Pölten und LSV-Salzburg als Veranstalter.

32. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg mit Fachmesse Modellbau, Hobby und Basteln

Anfangs Februar fand für sieben Tage diese wohl größte Messe dieser Art statt.

Die Fachmesse MODELLEBAU-HOBBY und BASTELN ist für die Modellflieger besonders interessant, kann er doch dort sehen und erfahren, wohin der Trend der Hersteller läuft und womit in der kommenden Saison zu rechnen ist. Neben den interessierten Händlern ist diese Fachmesse der große Treffpunkt vieler Modellflugfreunde aus aller Welt.

Allerdings ist der Modellbau-messe nur ein Teil der Spielwarenmesse. In 7 Fachgruppen wird alles ausgestellt und dargestellt was nur irgendwie mit Spielwaren zusammenhängen kann: Eisenbahnen, Autöbahnen, Baukästen, Lehrspielzeug, mechanisches und nichtmechanisches Spielzeug, Puppen, Bücher, Spiele, Scherzartikel u.v.a. Man sieht also daraus, der Modellbau und da im besonderen der Flugmodellbau ist nur ein kleiner Teil davon. Trotzdem!

Den täglich erscheinenden Presseinformationen ist zu entnehmen, daß diese Messe weiterhin auf "Erfolgskurs" gelaufen ist. Der österreichische Handelsdelegierte für die BRD, Dr. Roth, hielt eine Pressekonferenz ab, bei der betont wurde, daß die österreichischen Exporte von Spielwaren in den ersten neun Monaten im Jahr 1980 um 10,8 % auf einen Wert von 366 Mio S stiegen. Die Spielwarenimporte in Österreich stiegen dagegen um 30,4 % auf 957,3 Mio S.

Damit hat Österreich fast dreimal soviel Spielwaren importiert als exportiert! Ob das unserer ohnehin angeschlagenen Außenhandelsbilanz gerade gut tut - und das noch dazu bei Waren, die an sich unwichtig sind - mag dahingestellt bleiben. Als völlig bedeutungslos bezeichnete der Hauptverband des Spielwarenhandels die Nachfragen nach Kriegsspielzeug. Der Umsatzteil ist weiterhin abgesunken. Das ist - wie erwähnt wird - auf die Selbstdisziplin des Fachhandels zurückzuführen.

Was aber die Modellflieger interessierte waren die Neuheiten, die in mehr oder weniger dicken Katalogen angeboten und natürlich auch ausgestellt waren.

DER ÖSTERREICHISCHE WEG IM MODELLEBAU

Interessant ist, daß einige angebotene Neuheiten in Österreich schon längere Zeit im Handel sind. So wurde z.B. in den "Presseinformationen" ein kleiner Elektrohubschrauber besonders erwähnt, den wir schon im Oktober 80 in propausführlich vorgestellt und beschrieben hatten und der von einer Wiener Firma aus Japan importiert wird.

Mit besonderer Genugtuung registrierten wir die Annahme des

ÖSTERREICHISCHEN WEGES

bei den Jugendmodellen.

Seit vielen Jahren werden in unseren Jugendgruppen die Segelflugmodelle bis 25 dm² in der sogenannten "STANDARD-BAUWEISE" gebaut und erfolgreich geflogen. Bei den großen Erzeugerfirmen in der BRD, denen wir diese Bauweise vorgestellt hat-

ten wurde diese seinerzeit mit einer Handbewegung abgetan. Umso erfreulicher ist es, daß nun die Firma Graupner das Modell "der kleine Uhu" und die Firma Robbe das Modell "Frantra" in "Standard-Bauweise" anbieten. Nicht so begrüßenswert ist die Perfektion dieser Baukästen. Mit nur wenigen handwerklichen Griffen sind die Modelle flugbereit. Dabei wäre es gerade bei Modellen für die Jugend so sehr wichtig, daß der junge Modellbauer einige handwerkliche Fertigkeiten beim Bauen kennen und anwenden lernt. Man fällt immer wieder von einem Extrem ins andere: Zuerst unnötiger Bauaufwand beim Bespannen und Zusammenbau - jetzt kaum noch aufzubauende Arbeit - Kasten auf - einige Klebestellen - Gummiringe einhängen - und fertig ist der Vogel!

Andere Freiflugmodelle wurden kaum angeboten. Für Fesselflug gab es schon die bekanntesten Fertigmodelle von Cox und Testors. Die meisten Neuheiten gab es erwartungsgemäß auf dem Fernsteuersektor. Bei den Modellen sah man neben einigen Ausnahmen solche, die weitgehend vorgefertigt oder sogar komplett fertig angeboten wurden (teilweise in konventioneller Holzbauweise, teils aus Kunststoffen oder einer Kombination von beiden). Wie wird das bei Wettbewerben sein, wenn der lt. SC erforderliche Nachweis des selbstgebauten Modells erbracht werden soll?

Kleine Elektroflug-Fertigmodelle, hauptsächlich aus Schaumstoffen, sollen den Neuling ansprechen, tendieren aber leider immer stärker in Richtung Spielzeug. Bei einigen Bereichen sind die Grenzen zwischen Modellbau und Spielzeug kaum noch zu erkennen. Auf der einen Seite der Handel, der es den Modellfreunden immer leichter und bequemer machen will, auf der anderen Seite die Modellbauvereine, die mit ihren ehrenamtlichen Funktionären den jungen

Modellflieger auch zu einer handwerklichen Tätigkeit motivieren wollen. Ich weiß schon, nicht alle Vereine sehen es so; mit Sicherheit aber jene, die ehrliche Jugendarbeit leisten.

In einer Modellbauzeitschrift stand zu lesen, daß ein sozialpolitischer Aspekt der Modellbauindustrie des Fachhandels sowie der Fachverbände nicht von der Hand zu weisen sei. "Die ständige Arbeitszeitverkürzung stellt eine große Zahl unserer Mitbürger vor Probleme. Der Streß unserer schnelllebigen Zeit, die tägliche Nervenbelastung am Arbeitsplatz machen ein erhöhtes Maß an Aufmerksamkeit für das Verhältnis zwischen Arbeit und Erholungspausen erforderlich. Psychologen, Arbeitsmediziner, Arbeitgeber sowie Gewerkschafter sind sich wohl bewußt, daß die Leistungsfähigkeit eines im Arbeitsleben stehenden Menschen abhängig ist von der Gestaltung seiner Freizeit..... Arbeitslosigkeit schafft weitere Probleme, trifft besonders hart die Jugend.

Ohne den geregelten Rhythmus Arbeit/Freizeit, ohne Aufgabe, feste Bindung an das Elternhaus, einen Verein, eine ausfüllende Freizeitbeschäftigung verfallen sie häufig in Depressionen, sind leichte Beute für Alkohol oder Drogen, füllen oft niveaulose Diskotheken und Spielsäle

Tausende neue Arbeitsplätze wurden geschaffen, um die erforderlichen Baukästen, Pläne, Materialien, Accessoires zu fertigen, der Nachfrage gerecht zu werden. Da ein Großteil der angesprochenen Industriebetriebe in den wirtschaftlichen schwächeren Zonen unseres Landes angesiedelt ist, trägt ihr Steueraufkommen auch zum positiven wirtschaftlichen Aufbau dieser Gebiete bei"

Wie hieß es schon immer? Des einen Freud - des andren Leid.

Für die BRD mag der wirtschaftliche Aspekt sicherlich zutreffen - mit Sicherheit nicht in Österreich, wie aus den eingangs erwähnten Worten unseres österreichischen Handelsdelegierten zu entnehmen ist.

Man darf es sich auch nicht so einfach machen und sagen, daß die Jugend ohne geregelten Rhythmus Arbeit/Freizeit, ohne Aufgabe, feste Bindung an das Elternhaus, einen Verein etc., etc. eine leichte Beute für Alkohol oder Drogen sei.

Sagen und tun !

Wenn wir den jungen Menschen, die zu uns in die Vereine kommen nichts bieten, sie nicht herausfordern aktive Arbeit zu tun, werden wir sie nicht lange bei uns haben. Mit Schnellbaukästen arbeiten wir der heutigen Zeiter-scheinung nur in die Hand. Allerdings, Jugendliche die dazu neigen, dem Alkohol zu verfallen oder gar Drogen, die können wir nicht erfassen, die sind für unsere Arbeit verloren.

Aber wenden wir uns wieder der Messe zu.

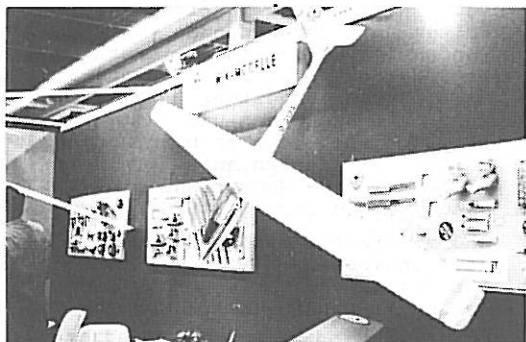
Bei Motormodellen treten immer stärker die Großmodelle in den Vordergrund, zu denen immer mehr passende Motoren angeboten werden; 1 - 2-Zylinder bis 100 cm³,³ Glühzünder oder Benzin (bis 15 cm³ meist Glühzünder, darüber meist Benzinmotoren). Beachtlich ist auch das Auftauchen von immer mehr 4-Taktmotoren, deren gravierende Vorteile geringe Lärm-entwicklung und die gegenüber Elektromotoren wesentliche längere Laufdauer sind.

Am Segelflugsektor zeigte sich, daß kleinere Typen wieder im Vormarsch sind und daß man sich beim "Mittelmaß" von etwa 2 - 3m (eventuell noch 3,5 m) einzu-pendeln scheint. Vorbildgetreue beziehungsweise annähernd Großflugzeug-ähnliche Muster sind dabei am beliebtesten.

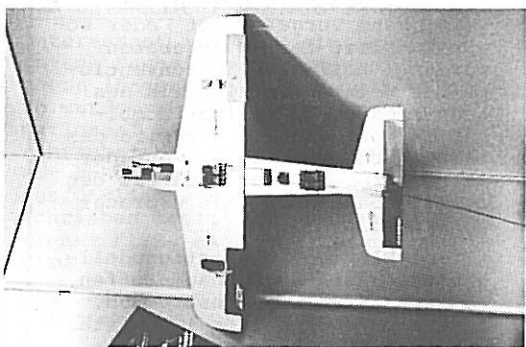
Fernsteueranlagen gibt es für jede Verwendung. So von der kleinsten 2-Kanalanlage - heute schon fast bei jedem Hersteller auch in störsicherer FM-Ausführung - bis zur 9-Kanalanlage mit entweder bereits fix eingebauten oder als Wechselmoduln gestalteten Zusatzfunktionen der verschiedensten Art wie Mixer,

Schaltkanäle, Servoumkehr, Linear- und Exponentialfunktionen usw. Die einfach auswechselbaren Moduln erlauben die Anpassung an jeden Zweck.

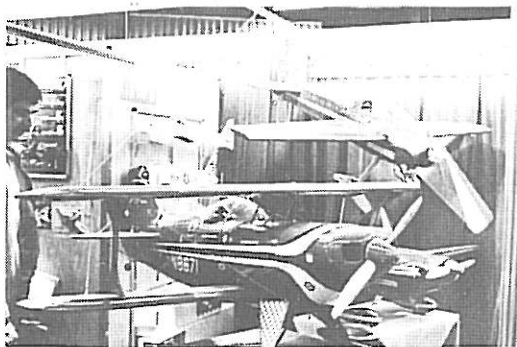
Diese wenigen Zeilen lassen erkennen, daß man weniger Wert auf Außergewöhnliches legt, sondern vielmehr die Programme abrundet und komplettiert und bemüht ist, die Betriebssicherheit der angebotenen Artikel weiter zu erhöhen.



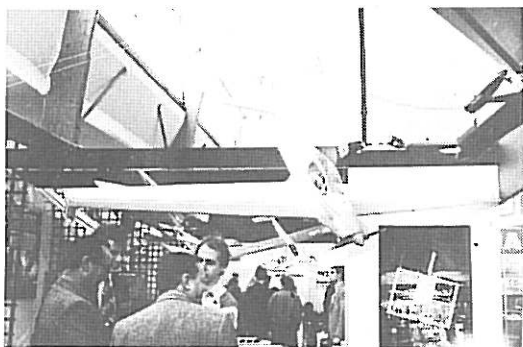
Der Condor von WIK, ein vorbildgetreues Segelflugmodell, zeigt den Trend dieser Sparte an.



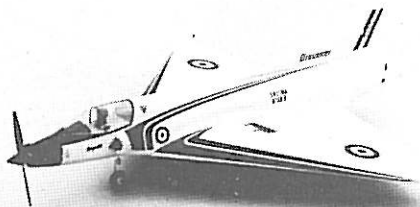
Mit einem solchen Demonstrationsgestell führte SIMPROP die Vielfalt der möglichen Steuerfunktionen moderner RC - Anlagen vor.



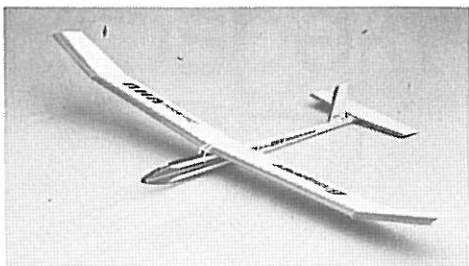
Etwa im Maßstab 1 : 3 gehalten sind diese Fertigmodelle der Pitts-Spezial und Minnow.



Motorsegler, wie diese R 4, sind nach wie vor als Allroundmodelle beliebt.



Graupners MIRAGE III C, RC-Delta, ein Hartschaum-Fertigmodell mit Glühkerzenmotor.



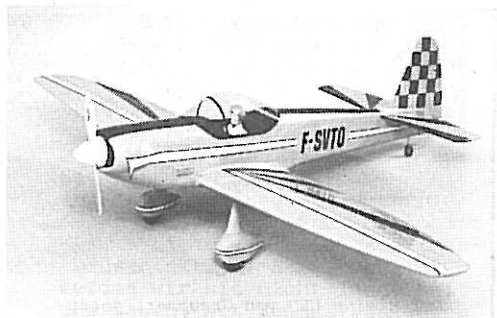
Der kleine UHU von Graupner, jetzt in Standard-Bauweise. Verbesserte Technologie. Wenig Zeitaufwand beim Bau. Durch sehr gute Vorfertigung der einzelnen Bauelemente sind Fehler beim Bau weitgehend ausgeschlossen.



Graupners VOLKSPLANE, ein vorbildähnliches RC-Sport-Motorflugmodell für Motoren von 2,5-4 cm³ oder Viertaktmotor mit 6,5 cm³.



TREND 35, für Training und einfachen Kunstflug. Für Motoren von ca. 3,5-6 cm³ Hubraum.



CAP 20, ein Scale-Modell M 1:5,6 mit 144 cm Spannweite für 6,5 cm³-Motoren. Weitgehend vorgefertigte Teile. Viertaktmotoren erhöhen durch das vorbildnahe Geräusch den Gesamteindruck.

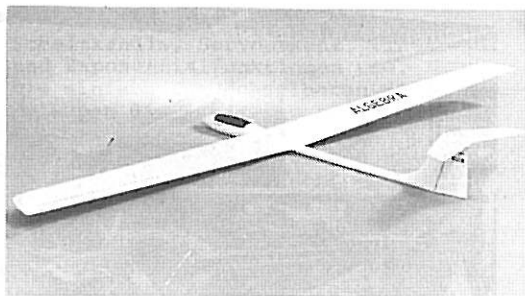
Svenson



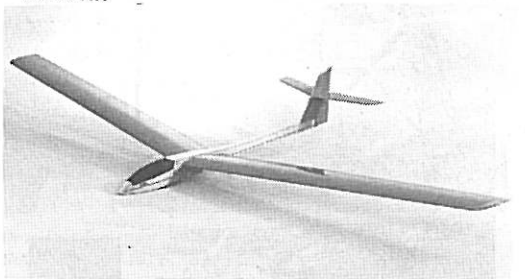
PT 19, ein Svenson-Modell in Balsa-Holzbauweise mit einer Spannweite von 150 cm. Geeignet für 5 - 6,5 cm³ Motoren. Auch Viertaktmotoren sind einsetzbar.



Jet 40 ist ein Kunstflugtrainer mit 140 cm Spannweite von Svenson. Bestgeeignete Motoren 6,5 cm³.

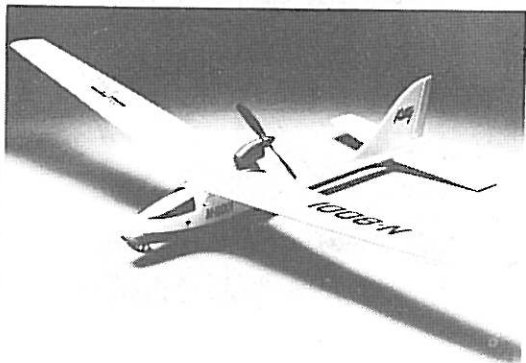


Neu konstruiert und in langen Versuchen erprobt ist dieses 300 cm große Hochleistungsmodell von Svenson. Algebra heißt dieses wunderhübsche Modell. Das verwendete Profil begünstigt den großen Geschwindigkeitsbereich.



LOGA wurde für den RC-Neuling entwickelt und hat einen Rumpf aus Sperrholz. Spannweite 250 cm. Der Flügel kann in beplanktem Hartschaum bezogen werden.

Svenson



MULTIFLEX bietet ein Elektroflugmodell in Fertigbauweise an. Spannweite 1280 mm. Kitty beweist, daß der E-Flug nicht nur für Experten ist.

Fortsetzung prop 3

Graupner

100 Seiten aktueller Modellbau.
Jetzt im Fachhandel anfordern!

Neuheiten-Prospekt N 81



RC-Motorflugmodell

DUO 40

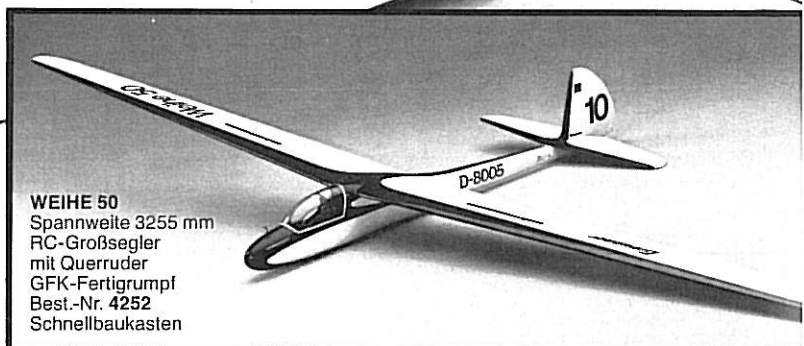
Doppeldecker mit Querruder
für Motoren von 3,5–5,6 cm³ Hubraum
oder 6,5 cm³ Viertaktmotor

Georg Meier, Lenz, ...
Produktion: ...

Best.-Nr. 4644
Schnellbaukasten
110

DUO 40
Spannweite 1090 mm
RC-Doppeldecker
für Motoren von 3,5–5,6 cm³
oder 6,5 cm³ Viertaktmotor
Best.-Nr. 4644
Schnellbaukasten

... VOLKSPLANE,
TREND 35,
SEA COMMANDER, LOTSE
und 10 weitere Modelle,
GRUNDIG VARIOPROP
2000, FMSSS-Fernsteuer-
system, Viertaktmotor
6,5 cm³ und viele weitere
interessante Neuheiten.



WEIHE 50
Spannweite 3255 mm
RC-Großsegler
mit Querruder
GFK-Fertigrumpf
Best.-Nr. 4252
Schnellbaukasten

AZ 31/S

Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

4-Kanal-Fernlenkset
VARIOPROP
E 4 SSM 40
für das
40-MHz-Band
Best.-Nr. 3981



FUNNY
Spannweite 1200 mm
RC-Einführungsmodell
Best.-Nr. 4263 Schnellbaukasten
Best.-Nr. 229 Motoraufsatz

FÜR JEDEN ETWAS:



**MODELLBAU
KIRCHERT**

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

KAVAN

**AUSLIEFERUNG
F. ÖSTERREICH**

Groß- und Kleinhandel — Import — Export — Versand
Lieferant der GK-Standard-Bauelemente + GK-multitank

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club,
Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter
Oberschulrat Dir. Edwin Krill, beide: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12.
Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl
Ges.m.b.H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.
