

# PROPO

*österreichisches  
modellflugmagazin*

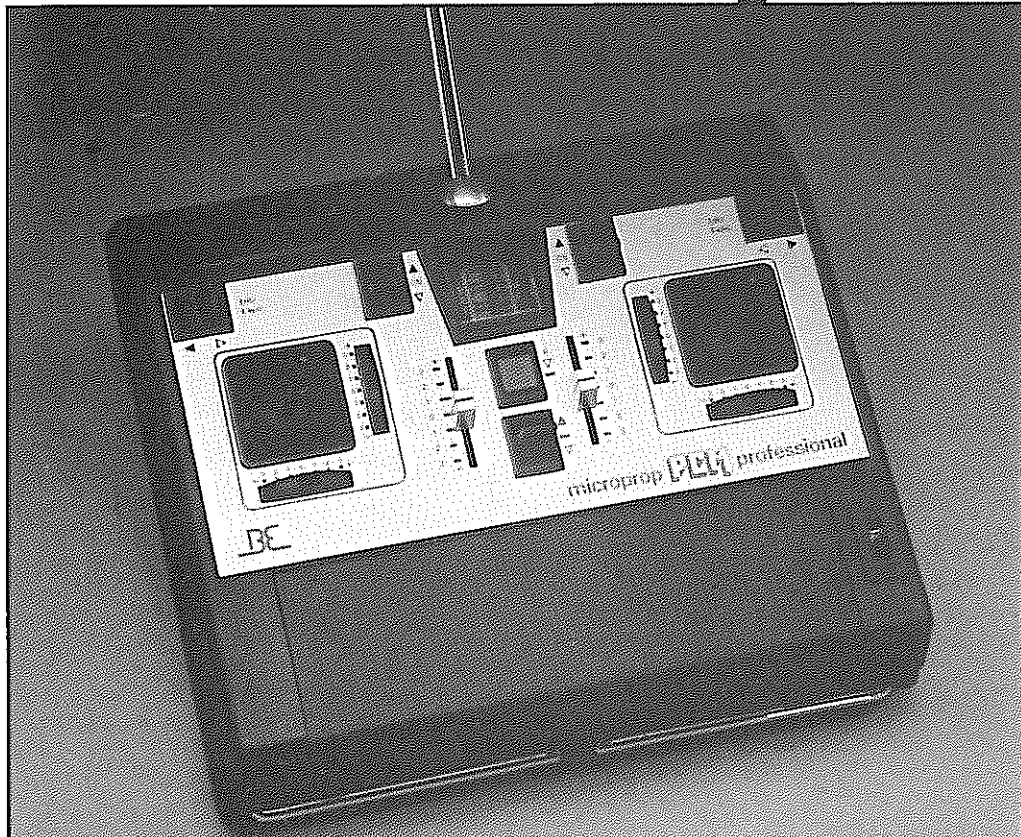


**3/4**

---

**84**

# Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Pulse-Code-Modulation. Fachleute betonen 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 Entwicklungsartefakt 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 Servostöcken beim Beladung 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 Servostellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorhalt 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, 95, 40 MHz), Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und austauschbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten. Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Segelluftkassette). Weitere Zusatzbauteile befinden sich in der Entwicklung.

**BE**  
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im  
österreichischen  
Fachhandel

# prop

## österreichisches modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 3/4 - 1984

### Inhalt

BSL Edwin Krill - Leitartikel .....	5
Es spricht Ihre Modellbausekretärin .....	6
Protokoll der CIAM-Tagung '83 .....	7
Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitertagung .....	11
Es berichten die Fachreferenten :	
Radio control .....	13
Radio control F4C - Dr.Thomas Loebenstein ..	14
Radio control F3B - Karl Wasner .....	15
Radio control F3C - Gerhard Lustig .....	16
Bericht von den Bundeslehrgängen .....	17
Staatsmeisterschaft F1E .....	23
Leserbriefe - Reaktionen .....	24
Dr. Breiner - für den Hobbyflieger:	
Helimax 60/80 von Graupner .....	27
RC IV-Programm (zum Herausnehmen) .....	29
EZ-40 H Decathlon .....	37
Derby von Multiplex .....	38
HP 21 VI im Testbetrieb .....	40
FZ-Schlepp - Vorschlag eines Programms .....	42
Dr. Breiner - Im Schaufenster .....	43
Franz Cerny - praktische tips .....	47
Elektroflug - .....	48
Terminänderungen : .....	50
Saalflyg .....	51
F1E - Landesmeisterschaft NÖ .....	52
Die "Rebläuse" werden aktiv .....	53
prop - Flohmarkt .....	54
Modellbau an einer Berufsschule .....	55
RMF 84 - Modelibauausstellung .....	56
Hohe Prominenz bei Modellfliegern .....	59
Landesauszeichnung für Ing.Reitterer .....	60
Impressum .....	letzte Umschlagseite

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

Lieber Leser !

Es geht schon wieder los. Wir wollten diese Nummer bereits anfangs April herausbringen, doch immer sind noch Beiträge in der Redaktion eingelangt, so daß wir aus Aktualitätsgründen mit der Herausgabe immer wieder zugewartet haben. Oder hätten wir das nicht tun sollen ? Wir hoffen, daß sich die geschätzten Leser in der Spalte "Leserbriefe" vielleicht dazu äußern werden; wie überhaupt diese Spalte an Aktualität immer mehr zunimmt. Doch, bitte, nicht zu vergessen, daß wir die "Leserbriefe" als Diskussions-Forum sehen wollen und keinesfalls als Streitecke.

In der Heftmitte befindet sich diesmal das gesamte Regelwerk der Klasse RC IV. Es ist gedacht, diese Seiten herauszunehmen, um auf diese Art zu einer Regelsammlung zu kommen, da in der Folge auch die Regeln der anderen Klassen abgedruckt werden. Ab dieser Nummer verwenden wir zum Versand neue Namensaufkleber. Die Adressen mußte neu geschrieben werden und es kann daher vorkommen, daß sich ein Fehler eingeschlichen hat. Wir bitten alle Leser, sich zu melden, wenn irgend etwas nicht stimmen sollte (bitte weitersagen !), wie wir überhaupt bitten, eventuelle Versandschwierigkeiten uns mitzuteilen, damit wir rasche Abhilfe schaffen können. Wir wollen ja, daß jeder seinen prop erhält !

Viel Erfolg in der anlaufenden Flugsaison wünscht

Die Redaktion

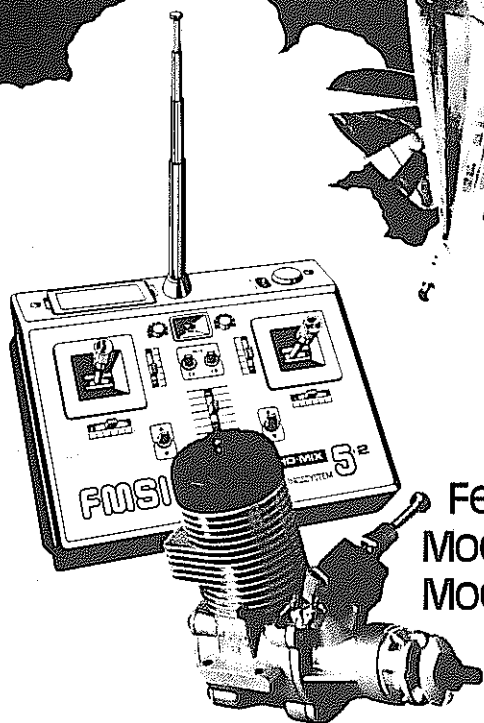
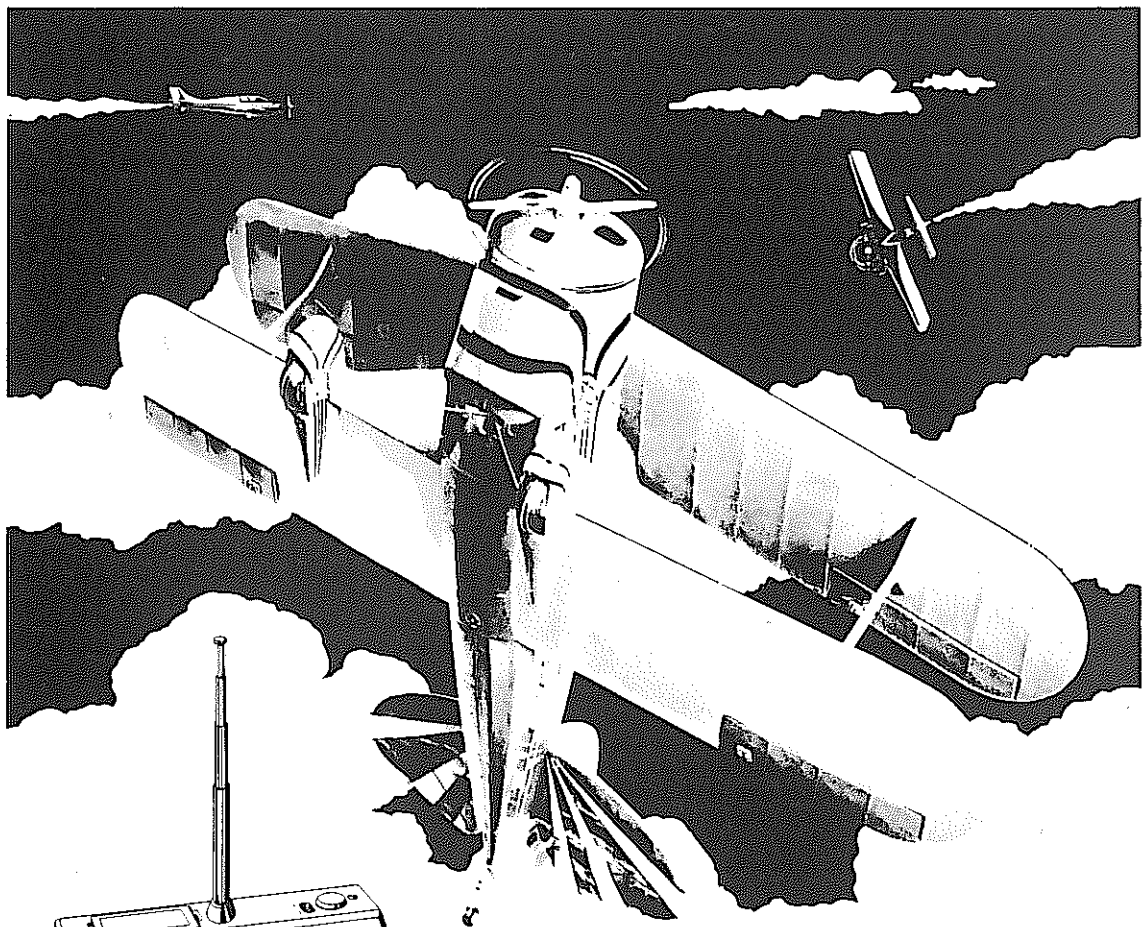
Aus Platzmangel diesmal an dieser Stelle :

Der ÖMV-MFC Lienz gibt bekannt:

Ab 1. Jänner 1984 darf auf dem Modellflugplatz in LIENZ /Osttirol, nur mehr Modellflug mit 4-Taktern betrieben werden !

REDAKTIONSSCHLUSS für die Nummer 3/4 - 84  
ist der 26. Mai 1984 !!!

Titelfoto: Flugbeobachtung in F3B mittels Spiegel.



Fernsteueranlagen  
Modellmotoren  
Modellbauartikel



sag ja zu  AUSTRIA

# webdra

Liebe Modellflugfreunde !

Die Osterfeiertage sind nun bereits wieder vorbei, und die Flugsaison setzt mit voller Kraft ein.

Betrachtet man unseren nun bereits auf 16 Seiten angewachsenen Modellflug-Terminkalender, so wird man kaum ein Wochenende finden, an dem nicht ein oder mehrere Wettbewerbe oder andere Modellflugveranstaltungen stattfinden.

Aber bereits vor Beginn dieser Flugsaison haben diesmal gleich 5 Bundeslehrgänge stattgefunden. So viele waren es noch nie. Aber gute Funktionäre werden gebraucht, denn die Mitgliederzahl in unserer Sektion nimmt immer mehr und mehr zu. Also sind gut ausgebildete Vereins- und Sportfunktionäre unbedingt erforderlich.

Erstmals ist sogar ein eigener Bau- und Fluglehrgang geplant, und wir hoffen, daß sich zu diesem - es ist ein Saalfluglehrgang - genügend Teilnehmer melden.

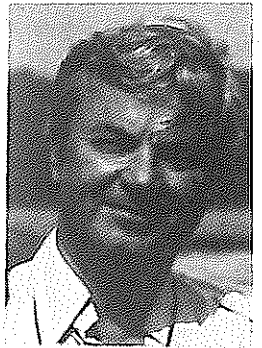
Unsere Europa- und Weltmeisterschafts-Nationalmannschaften arbeiten bereits auf Hochtouren.

Die Fesselflieger reisen diesmal nach Massachusset/USA. Leider haben wir nur noch 2 Mannschaften in der Klasse der Mannschaftsrenner, die für eine vordere Platzierung gut sind. Noch vor Jahren Mannschaftsweltmeister, hoffen wir, daß ihnen diesmal wieder der gute Wurf gelingt.

Sonst gibt es heuer nur noch Europameisterschaften, diese aber gleich in 4 Kategorien : F3B-RC Segelflug, F3A-RC Kunstflug (hier haben wir ja wieder unseren 3fachen Weltmeister Hanno Prettner im Rennen), Freiflug in den Klassen F1A, F1B und F1C, sowie in der Klasse der selbstgesteuerten Hangflugmodelle. Diese EM wird am Wölferkogel in der Steiermark veranstaltet. Wir hoffen, daß wir unseren Gästen eine gute Veranstaltung bieten können.

In diesem Jahr wollen wir uns aber besonders der Jugend annehmen, die leider in unseren Vereinen ein kümmerliches Dasein fristet. Wir hoffen, daß sich nun Funktionäre finden, die bereit sind, sich der Jugendarbeit anzunehmen. Die Bildung einer Jugendkommission ist vorgesehen. Wir können uns ein Beispiel an unseren westlichen Nachbarländern BRD und Schweiz nehmen, die gute Jugendarbeit leisten. Über die benachbarten östlichen Länder braucht erst gar nicht viel geredet werden, dort wird Jugendarbeit besonders groß geschrieben.

Vor einiger Zeit wurde mir von einem Modellflugfreund der Vorwurf gemacht, daß in prop zu viel über den Freiflug stünde. über diese Behauptung war ich schon etwas erstaunt, denn wir können in prop ja nur das bringen, was wir an Beiträgen erhalten. Damit sich also keine Sparte benachteiligt fühlt, rufe ich wieder einmal auf: Artikelschreiber an die Arbeit ! Wer schreibt, gewinnt ! Ich wünsche nun allen Modellfliegern, ob Wettbewerbs- oder Hobbyflieger, in der heurigen Flugsaison recht viel Freude und recht viel Erfolg und hoffe, daß wir einander irgendwo bei einer der vielen Modellflugveranstaltungen sehen werden.



Mit herzlichen Fliegergrüßen  
bis zum nächstmal

Euer

Edwin Stütt

Bundessektionsleiter

## Es spricht Ihre Modell- flugsekretärin



Nach der am 7./8. April 1984 stattgefundenen Bundessektionsleitersitzung in Eugendorf/Salzburg (Protokoll siehe nachfolgende Seiten) möchte ich besonders ein Anliegen aller Sitzungsteilnehmer herausheben.

### DAUERSTARTNUMMER:

Nach den neuesten Bestimmungen der Modellsportordnung (MSO) ist ab heuer zwingend vorgeschrieben, jedes Modell mit der dauerhaft angebrachten Dauerstartnummer (Bitte keine Filzstifte oder ähnliche Materialien, die sich leicht wegwischen lassen, verwenden) zu versehen. Die Schriftgröße muß mindestens 1 cm betragen. Jeder abnehmbare Teil muß mit der Dauerstartnummer versehen sein. Beim Flügel auf der linken oder rechten Flügelhälfte (ein teilbarer Flügel gilt als 1 Teil). Ausgenommen von der Bezeichnung sind Motor, Luftschraube und Fahrwerk.

DIE DAUERSTARTNUMMER DES FLUGMODELLS MUß MIT DER IM AERO-CLUB AUSWEIS (ERLAGSCHEINABSCHNITT) EINGETRAGENEN MITGLIEDSNUMMER ÜBEREINSTIMMEN.

Die Mitglieds- bzw. Dauerstartnummer setzt sich aus acht Ziffern zusammen, wobei die erste Ziffer für den Landesverband (Wien, Salzburg usw.), die zweite für den Interessensverband, die dritte und vierte für den Verein steht und die vier letzten Ziffern die laufende Nummer eines Mitgliedes darstellen. Die Landesbezeichnung OE ist nur bei Starts im Ausland erforderlich !

### Richtige Schreibweise der Dauerstartnummer

**OE 94170012**

Die Dauerstartnummer ist nicht nur von besonderer Wichtigkeit für den Wettbewerbsflieger sondern auch für den Hobbyflieger, da wir auf Grund der Dauerstartnummer im Fall eines Modellverlustes den Besitzer feststellen können.

Sollten trotz meiner Ausführungen noch Unklarheiten bestehen, bitte ich um telefonische Rücksprache.

Es grüßt Sie recht herzlich  
Ihre Modellflugsekretärin  
Maria MAKOSCHITZ

# Protokoll v.d.CIAM-Tagung 1983

Das Protokoll der CIAM-Tagung vom Dezember 1983 in Paris ist nun eingetroffen und soll hier auszugsweise wiedergegeben werden :

90 Personen aus 31 Ländern waren vertreten.

Mr.Pimenoff betonte, daß die Empfehlung des Helikopter-Unterausschusses für Weltmeisterschaften, auf der Vorstandssitzung besprochen und auf der Vollversammlung darauf geantwortet werde. Der Vorstand werde sich auch mit dem Antrag Australiens befassen, der Probleme der Haftpflichtversicherung bei Weltmeisterschaften zum Gegenstand hat.

Es wurde daran erinnert, daß **Anfang 1984** die neue Sektion 4 des Sporting Code erscheine und daß diese Regeln dann für die **nächsten 4 Jahre** eingefroren seien.

Werden im Protokoll Abstimmungsergebnisse gezeigt, so kann die Gesamtzahl der abgegebenen Stimmen variieren, da nicht alle Delegierten immer mitgestimmt haben. Delegierte können dafür, **dagegen wählen, sich der Stimme enthalten oder nicht mitwählen**, wenn eine Sache ihren Aero Club nicht betrifft.

Die CASI hat alle beschlossenen Änderungen des Sporting Code gebilligt, einschließlich **der Abschaffung des Proxy-Fliegens und der Streichung der Erbauerklausel bei der Kunstflugklasse F3 A.**

Gemäß Beschluß sind die Listen zur Nominierung von Sportzeugen und technischen Fachleuten durch die bevorstehenden Vollversammlungen zu übermitteln. Mit 27/1/0 Stimmen wurde beschlossen, daß **Veranstaltungen aus dem CIAM-Sportkalender gestrichen werden können, wenn nach Meinung des Vorstandes die Organisation auf erforderlichem Standart nicht gesichert ist.**

Der Wettbewerbskalender soll nach einstimmigem Beschluß künftig eine Kontaktanschrift erhalten, um Rückfragen zu beschleunigen. Der Antrag der BRD, daß Informationen zu den Fernlenkbestimmungen in den Ländern vorliegen sollten, wurde als wünschenswert bezeichnet. Sie seien aber nicht unbedingt für ausländische Touristen anwendbar. Die NAcC wurden aufgefordert, jede für Touristen hilfreiche Information zu geben.

Der Vorstand berichtete, daß die Anträge der Unterausschüsse Hubschrauber und Pylonrennen bearbeitet wurden, diesen Klassen Weltmeisterschaftsstatus zu geben. Der Vorstand hat Zustimmung empfohlen, er müsse aber noch prüfen, wie vernünftigerweise, nach Genehmigung dieser beiden, **neun WM, mit Elektroflug eventuell sogar zehn WM,** im Plan untergebracht werden können.

Die Vollversammlung stimmte zu, den Klassen F3C und F3D WM-Status zu verleihen.

Bei der Abstimmung zur Verleihung des **Diplom Penaud** erhielt Edwin Krill (A) 17 Stimmen, M.Kramerenko (UDSSR) 11 Stimmen.

## Beschlüsse Freiflug :

2.5.6.g Startstelle, einstimmig: "Durch Auslösung wird jedem Land eine Startstelle für den ersten Durchgang zugeordnet. In jedem folgendem Durchgang rücken alle Länder drei Startstellen in gleicher Richtung weiter; ist das Ende der Linie erreicht, so geht es am anderen Ende der Linie weiter. Alle Teilnehmer am Stechen erhalten für jeden Durchgang im Stechen ihre Startstelle durch Auslösen zugeteilt."

2.6.1. Anzahl der Modelle. Für F1A,B,C wurde der Antrag zurückgezogen, da bereits SC 1984 berücksichtigt. Der F1G und F1H betreffende Teil des Antrages wurde einstimmig angenommen und wird den vorläufigen Regeln wie folgt zugefügt: "Es dürfen drei Modelle gemeldet werden. Wettbewerbsteilnehmer dürfen nach eigenem Ermessen verschiedene Teile untereinander austauschen, vorausgesetzt, das so entstandene Modell entspricht den Wettbewerbsregeln, und die Teile sind vor Wettbewerbsbeginn geprüft worden."

2.9.1. Thermik-Auffindergeräte. Die Empfehlung der technischen Tagung wurde als Klä-

rung einstimmig angenommen und ist **ab Jänner 1984** wirksam. Der Unterausschuß Freiflug soll ständig die elektronischen Thermik-Auffindergeräte prüfen und Veranstalter nach folgenden Richtlinien arbeiten :

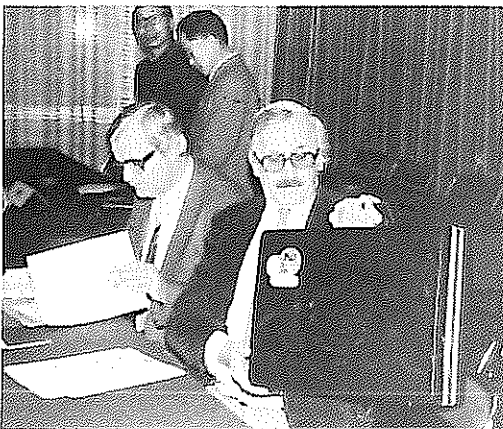
"In folgenden Fällen wird eingegriffen wenn :

- a) es augenfällig geworden ist, daß elektronische Geräte eine hohe Sicherheit im Auffinden von Thermik gaben,
- b) Wettbewerbsteilnehmer mehr als zwei Sensoren einsetzen,
- c) Sensoren mehr als 25 Meter entfernt von der Startstelle des Wettbewerbers plaziert werden,
- d) Computer zur Auswertung der Beobachtungen der Sensoren eingesetzt werden."

3.1.11. b Startleine. Der von der technischen Tagung geänderte Wortlaut wurde einstimmig angenommen und gilt **als Klärung ab Jänner 1984**. Ersetze den zweiten Satz durch: "Diese Vorrichtungen dürfen vom Wettbewerber nicht losgelassen werden, unter Strafe der Nichtigkeitserklärung des Fluges. Der Wettbewerber darf die Startleine und eine leichtgewichtige Markierung (Ring, Wimpel oder kleiner Gummiball) am unteren Ende loslassen."

3.3.2. Kraftstoff. Der Antrag wurde als Empfehlung an Veranstalter einstimmig angenommen. Ersetze den gegenwärtigen Wortlaut durch: "Kraftstoff muß von den Veranstaltern für das Training und die Wettbewerbsflüge zur Verfügung gestellt werden. Kraftstoff nach der Standard-Formel muß für offizielle Flüge mit Glühzylinder- und Zündkerzenmotoren verwendet werden. Die Zusammensetzung muß sein: 80% Methanol, 20% Schmiermittel. Vor jedem Versuch zu einem offiziellen Flug mit Kraftstoff nach der Standard-Formel, muß der Kraftstofftank mit Kraftstoff nach der Standard-Formel gespült (ausgewaschen) werden. Kraftstoff für Selbstzünd-Motoren unterliegt keiner Beschränkung."

3.3.2. Größe des Modells. Der Antrag wurde "als vorläufig" einstimmig angenommen. Der Vorstand soll die Absicht prüfen, die Bestimmung in den nächsten Jahren bei internationalen Wettbewerben anzuwenden, um festzustellen, ob sie zur Eingliederung in die offiziellen Regeln geeignet ist, wenn dadurch Teilnehmer mit kleineren Motoren und Modellen als den jetzt erlaubten angezogen werden. Die Mindestflächenbelastung  $20\text{g}/\text{dm}^2$  würde dann ersetzt durch "Flächeninhalt 30-38  $\text{dm}^2$ ."



Regeln für die Klasse F1E. Es wurde einstimmig beschlossen, daß der Antrag der Schweiz auf Wiedereinsetzung der vorherigen F1E-Regeln für den neuen Sporting Code (nach 1984) in Erwägung gezogen werden soll. Eine Arbeitsgruppe soll gebildet werden, die dem Unterausschuß Freiflug Entscheidungshilfen geben soll.

Vorbereitung zur Plenarsitzung : Vorne die alten Freunde Werner Koelliker, Schweiz und BSL Edwin Krill. Im Hintergrund zwei Delegierte aus China.

#### Beschlüsse Fesselflug :

4.3.4. g Mannschaftsrennen. Der Antrag auf Wiedereinsetzung der früheren  $7\text{ cm}^3$ -Tanks wurde angenommen. **Ab Jänner 1984** als Sicherheitsbestimmung. Damit soll die Anzahl potentieller Gefahrensituationen beim Landen verringert werden. 16/11/1.

Leinenstärke. Empfehlung der technischen Tagung nicht angenommen, da nicht auf der Tagesordnung.



## Fuchsjagd

- 4.4.5. Der Antrag wurde nach Änderung durch die technische Tagung als **Sicherheitsmaßnahme** angenommen. "Ein Sicherungsdraht von wenigstens 0,5 mm muß sichtbar und sicher so zwischen der Steuersegmentachse und dem Motor angebracht werden, daß er eine Mindestzugbelastung von 100 Newton aushält".
- 4.4.8. Antrag angenommen zur Eingliederung in die Richtlinien für Veranstalter und Jury.

## Beschlüsse Radio control :

## F3 A - Motor - Kunstflug

Besondere Anforderungen an Veranstalter. Antrag nur für F3A angenommen, als Empfehlung für Ausrichter :

"Zu normalen Preisen vorrätig halten: Bis zu 10 Liter Kraftstoff für jeden Wettbewerber für Trainingsflüge.

Der Kraftstoff muß bei der Anmeldung bestellt werden und wird aus folgenden Grundgemischen gewählt :

1. 80% Methanol, 20% Rizinusöl
2. 70% Methanol, 10% Nitromethan, 20% Rizinusöl
3. 80% Methanol, 20% Synthetiköl
4. 70% Methanol, 10% Nitromethan, 20% Synthetiköl."

Zwischenzeitlich soll der Unterausschuß klären, ob dies eine unabdingbare Forderung an Veranstalter werden soll.

- 5.1.9. Als Klärung, wirksam ab Jänner 1984 einstimmig angenommen. (Anmerkung des Übersetzers: Betrifft offensichtlich Para. 5.1.8.) Letzter Abschnitt lautet: "Anmerkung: Die Landezone kann gekennzeichnet werden 1. durch einen Kreis von 50 Meter Radius oder 2. Linien quer über eine Startbahn im Abstand von 100 Meter voneinander. Die Startbahn muß mindestens 10 m breit sein."

- 5.1.10. Wertungsverfahren. Es wurde einstimmig beschlossen den Antrag anzunehmen, der die Ergebnisse bei Weltmeisterschaften "normalisieren" soll. Das Datum des Inkrafttretens bestimmt der Vorstand. Die Wichtigkeit, den Unterschied im Wertungsstandard beim Einsatz von mehr als einer Punktwertungsgruppe zu verringern, wurde festgestellt. Besonders wichtig, wenn die besten drei von vier Wertungen herangezogen werden, wie ab 1984 vorgesehen ist.

"Bei Weltmeisterschaften werden alle Wertungen für jeden Durchgang wie folgt normalisiert: Wenn **alle** Wettbewerber vor einer bestimmten Gruppe von Punkterichtern geflogen sind (d.i. ein Durchgang), **wird die höchste Wertung gleich 1000 Punkten gesetzt**. Die folgenden Wertungen dieser Gruppe werden dann auf einem Prozentsatz normalisiert, der das Verhältnis des Ergebnisses zu dem des Siegers wiedergibt.

$$\text{Punkte-X} = \frac{S_x}{S_w} \cdot 1000$$

Punkte X = Punkte des Wettbewerbers X  
 $S_x$  = Ergebnis d. Wettbewerbers X  
 $S_w$  = Ergebnis des Siegers des Durchganges

Die Wertungen für die beiden Durchgänge in der Endrunde werden gleichermaßen normalisiert, außer daß der Gewinner jedes Durchganges in der Endrunde 2000 Punkte erhält und die anderen Wertungen einen Prozentsatz der 2000 Punkte erhalten.

$$\text{Punkte}_{xf} = \frac{S_{xf}}{S_{wf}} \cdot 2000$$

Punkte<sub>xf</sub> = Punkte des Wettbewerbers X im Durchgang der Endrunde  
 $S_{xf}$  = Ergebnis des Wettbewerbers X im Durchgang der Endrunde  
 $S_{wf}$  = Ergebnis des Siegers im Durchgang der Endrunde

## F3 B - Segelflug

5.3.1.5., 5.3.1.7, 5.3.2.4.b, 5.3.2.6. - Gruppenbezogene Wertung - angenommen

5.3.1.8. Einstimmig angenommen, aus Sicherheitsgründen folgende Änderung:

"Bei Flugprogramm C müssen Peileinrichtungen, Winden oder alle anderen Geräte, die ein Hindernis bilden, wenigstens drei Meter .....

5.3.2.2. Geänderter Antrag aus Sicherheitsgründen angenommen. Start, allgemein. Ändere den vierten Absatz: "Nach dem Ausklinken des Modells von der Schleppleine muß der Schleppring zur Umlenkung oder zur Handwinde zurückgeholt werden. Während des gesamten Aufspulvorganges der Schleppleine auf die Winde muß der Fallschirm, falls er benutzt wurde, entfernt oder unwirksam gemacht werden. Eine Hochstartwinde darf nicht betrieben werden, wenn die dazugehörige Leine am Boden liegt und/oder andere Leinen kreuzt.

5.3.2.2.b)a(2) Der Antrag wurde einstimmig als Klärung angenommen. (Anm. ist jetzt a(3)) Ändere den letzten Satz in: "Ein Ende der Schleppleine muß bei Startvorgang innerhalb von drei Metern von der Winde am Boden befestigt sein."

## F3 F - Hangflug

Änderungen der vorläufigen Bestimmungen. Anträge einstimmig angenommen.

## F3 C - Hubschrauber

5.4.1. Wettbewerbsgelände. Das Landefeld wird von 2 m auf 1,2 m im Quadrat verkleinert.

## F3 E - Elektroflug

1.3. Allgemeine Merkmale. Antrag einstimmig angenommen. Aus Sicherheitsgründen sofort wirksam. Wortlaut nach Änderung durch technische Tagung: Spannung höchstens 42 Volt oder 30 Ni-Cd-Zellen in Serie.

Wird die Spannung gemessen, so ist dies 15 Minuten vor der vorgesehenen Startzeit vorzunehmen."

F3E-Pylonrennen. Statt des Antrages der Schweiz wurde eine Empfehlung der technischen Tagung angenommen : Beschränkung auf sieben Zellen und/oder 1250 Gramm maximal.

## REKORDE

RC-Hubschrauber - Geschwindigkeit. Antrag an Unterausschuß verwiesen zur Feststellung, ob besondere Regeln für Hubschrauber erforderlich sind.

Dauer und Strecke. Der technische Sekretär erhielt einstimmig die Genehmigung, Rekordanträge zurückzuweisen (Motorflugmodelle, Kolbenmotor- oder Elektromotor-Antrieb) - Dauer und Strecke im geschlossenen Kreis, wenn es scheint, daß die Flüge während ihrer Durchführung aus Hangaufwind Vorteile gezogen haben.

DIE GRÖSSTE BELEIDIGUNG IN UNSEREM GESCHÄFT IST ES,



WENN SIE EINEN VERKÄUFER ETWAS FRAGEN !



DESHALB BITTEN WIR SIE,

BELEIDIGEN SIE UNSERE VERKÄUFER ÖFTERS !!!

# Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung

Am 7./8. April 1984 fand die 1. Sektionsleitersitzung in diesem Jahr statt.

Gleich zu Beginn wurde der Landessektionsleiter der Steiermark, Dipl.Ing. Leo Fuchs, durch BSL Edwin Krill geehrt. Als längstdienender Landessektionsleiter legte er nun seine Funktion in jüngere Hände. Der neue Landessektionsleiter der Steiermark wird nun Mag. H.Krasser sein. Fuchs erhielt als Ausdruck der Dankbarkeit ein Erinnerungsgeschenk überreicht.

## Berichte :

BSL Krill berichtete über die Tätigkeiten seit der letzten Sitzung. Die LSL erhielten schon mit der Einladung zur Sitzung das übersetzte CIAM-Protokoll zum Studium zugesandt. Anlässlich der Ausstellung RMF in Friedrichshafen, lud der D.Ae.C. die Modellflugreferenten aus den deutschsprachigen Nachbarländern zu einem Gedankenaustausch u. Informationsgespräch ein (ein gesonderter Bericht darüber ein paar Seiten weiter).

Lehrgänge 1984 : Berichte siehe etwas weiter).

Es wurde beschlossen, eine neue Punkterichter-Lizenz zu schaffen, die gezielt für bestimmte Klassen Gültigkeit haben soll : F2A, F2D, RC III, RC IV, RC/MS, F3A, F3C, F4C - außerdem sollen in dieser Lizenz Funktionärstätigkeiten im Freiflug und in der Klasse F3B vermerkt werden.

Ab 1985 werden getrennte Lehrgänge für Punkterichterlehrgänge für Anfänger und "Auffrischer" geplant und Lehrgänge für Sonderklassen.

ONF-Angelegenheiten: BSL verliert den Bericht des erkrankten ONF-Delegierten Robert Grillmeier. Beanstandete Ausschreibungsentwürfe von Wettbewerben werden in Zukunft dem Veranstalter zurückgesandt, und der LSL enthält eine Kopie davon. Man erhofft sich dadurch eine raschere Abwicklung.

Leistungsprüfer, die bis 31.März 1984 ihren LP-Ausweis nicht verlängern ließen (Achtung, 2-Jahre Rhythmus !), verlieren die Prüferberechtigung. Der Prüferstempel ist dann der Bundessektion zurückzusenden.

Bei Wettbewerben im In- und Ausland müssen ab 1.1.84 die Modelle die neuen Dauerstartnummer tragen.

Der F3B-Wettbewerb Eole Trophy in Frankreich am 2./3.Juni 1984 ist im Terminkalender nachzutragen.

F4C: In diesem Jahr (1984) sollen die Veranstalter von Landesmeisterschaften eine eigene Gästeklasse ausschreiben, damit auch andere österreichische F4C-Flieger daran teilnehmen können und der Wettbewerb so als Qualifikationswettbewerb gewertet werden kann. Zur Qualifikation in den Nationalkader werden 5 nat.Wettbewerbe (1984 auch LM mit Gästeklasse) + der Staatsmeisterschaft herangezogen. Wertungszeitraum 2 Jahre !

Die MSO ist druckreif, doch muß vor der Drucklegung noch das Erscheinen des SC abgewartet werden, um eventuelle Differenzen in der Übersetzung vornehmen zu können.

Jugendarbeit im ÖAeC : BSL Krill, in seiner Eigenschaft als Jugendreferent, erläuterte seine Vorstellungen über die zukünftige Jugendarbeit und ersucht nochmals dringend, geeignete (ehrenamtliche) Mitarbeiter für die Jugendarbeit an die Bundessektion zu melden.

Bisherige Vorbereitungen für die WM und EM:

BSL legt einen vom Präsident Dr.Lenz gutgeheißenen Entwurf einer Verpflichtungserklärung vor, die die Teilnehmer an Welt- und Europameisterschaften verpflichtet, bei gewissen feierlichen Anlässen, die offizielle Bekleidung des ÖAeC zu tragen. Außerdem wird in dieser Verpflichtungserklärung dem jeweiligen Mannschaftsführer ein unbedingtes Weisungsrecht gegenüber den Mannschaftsteilnehmern bestätigt.

Fesselflug-WM in Massachussets/USA:

Fachreferent Heinz Freundt kann aus pers. Gründen die Mannschaftsführung nicht übernehmen und F2B-Pilot Wenzel die Reise nicht mitmachen. Daher schrumpft die Mannschaft auf 2 Team-Mannschaften (4 Personen) zusammen. F2C-Teilnehmer Heinz Kühnegger soll daher die Mannschaftsführung mitübernehmen.

F4C - WM in Le Bourget /Frankreich. Keine Mannschaftsentsendung. FR Dr.Loebenstein wurde seitens des Veranstalters als internat. Punkterichter eingeladen.

Für die Europameisterschaften in F3B in Fievehof/NL, F3A in Genk/B und im Freiflug in Livno/YU sind die Vorbereitungsarbeiten im Gange. Die genannten Teilnehmer haben ihre Delegation angenommen.

Die EM in F3C (Hubschrauber) wird lt. einstimmigen Beschluß nicht beschickt.

Die Europameisterschaft in F1E (selbstgesteuerter Hangflug) wird von der Bundessektion in Österreich organisiert. Austragungsort -Wölkertkogel/Strmk. Die Ausschreibungen sind bereits verschickt. Im Anschluß an die EM findet der Europa Cup Austria in derselben Klasse statt.

Vorbereitungsarbeiten für die Staatsmeisterschaften:

Die Gesamtschreibungen sind bereits ausgesandt, die Vorbereitungsarbeiten laufen. Bitte unbedingt die Nennungstermine beachten und die Nennungen so zeitgerecht an den Landes-sektionsleiter schicken, daß dieser sie termingerecht der Bundessektion einsenden kann !!!

KOOPTIERUNG eines neuen Fachreferenten für die Hubschrauber:

Einstimmig wurde Gerhard Lustig, Wien, für die nächsten drei Jahre als Fachreferent für die Kategorie Hubschrauber kooptiert.

Behandelte Anträge:

Radio control - Bisher wurden die Start- und Landebestimmungen sowie die Flugzeit der nationalen RC-Klassen auf die internationale Klasse F3A abgestimmt. Wegen des neuen F3A-Programms ist dies nun nicht mehr möglich. Es muß daher wieder auf die alten Bestimmungen zurückgegangen werden. In der Neuauflage der MSO werden die betreffenden Punkte wieder reaktiviert bzw. richtiggestellt (siehe bereits den Abdruck der korrigierten Klasse RC IV in der Heftmitte).

Aus organisatorischen Gründen die Jahresaufgliederung der Staatsmeisterschaften neu beschlossen :

1985 F1E, F2D, F3B, F3C, F4C, RC IV,

1986 FF, CL, F3A, F3F, RC III, F3E

Ab 1986 wird in der Klasse F1A bei Staatsmeisterschaften eine offizielle Mannschaftswertung (lt. MSO) eingeführt.

Bundeslehrgang - Saalflug

Für 1.-4. November 1984 ist die Durchführung eines Saalfluglehrganges geplant. Der Kursort ist voraussichtlich Wien. Zielvorstellung ist der Bau eines Saalflugmodells und die praktische Erprobung mit abschließendem Wettbewerb.

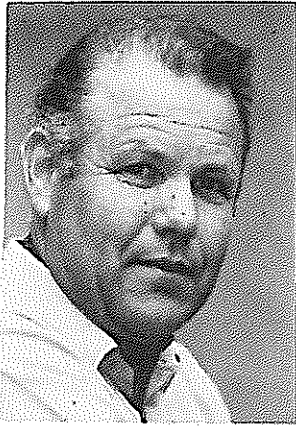
Interessenten mögen sich bei der Bundessektion melden, damit eine offizielle Ausschreibung erfolgen kann.

Nominierung von internationalen Funktionären für 1985 an die CIAM :

CIAM-Fachkommissionen:	F1	FR Ing. Ernst Reitterer	
	F2	FR Heinz Freundt	Information and Education
	F3A	FR Othmar Huber	Med.Ref. Dr.Georg Breiner
	F3B	FR Karl Wasner	Lärmkommission
	F3E	FR Helmut Kirsch	Dipl.Ing.Eduard Wieser
	F4C	FR Dr.Thomas Loebenstein	

Internat.Punkterichter:	F2B	Gerhard Kaiser
	F2C	Heinrich Eckmann
	F2D	Erwin Mühlparzer
	F3A	Heinz Freundt, Karl Wasner, Harald Sitter (A.Böhm).
	F4C	Dr.Thomas Loebenstein, Ing.Richard Gradischnig.

\* \* \* \* \*



# Es berichten die Fachreferenten

## RADIO CONTROL

RC-Fachreferent Othmar Huber

### DIE VERSCHIEDENEN RC- KLASSEN

Für viele Modellflug-Anfänger sind die einzelnen Klassenbezeichnungen am Beginn ihrer Modellfliegerlaufbahn teilweise noch fremd. Ich möchte daher nun einmal jene Klassen, mit denen ich es als zuständiger Fachreferent im ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB hauptsächlich zu tun habe, etwas näher beschreiben.

Zuvor aber noch einen kurzen Überblick über die verschiedenen Klassenbezeichnungen die es lt. Code Sportif - d.i. das Internationale Regelbuch - gibt :

Die Bezeichnung F1 gilt für Freiflug,  
F2 gilt für Fesselflug  
F3 gilt für Fernsteuern  
F4 gilt für Scale-Modelle

Nun gibt es in den einzelnen Sparten wieder eine Reihe von verschiedenen Untergruppen, welche jeweils zusätzlich mit einem Buchstaben bezeichnet werden, z.B. F3 A: Diese Bezeichnung gilt für die Motor Kunstflugklasse im Fernsteuerflug. Sie wurde früher hauptsächlich auf nationaler Ebene auch RC/I genannt.

Diese Klasse ist die höchste Kunstflugklasse für ferngesteuerte Flugmodelle. In dieser Klasse wird alle zwei Jahre eine Weltmeisterschaft, dazwischen meist eine Europameisterschaft ausgetragen.

Startberechtigt in dieser Klasse sind Modelle mit maximal 5 kg Gesamtgewicht. Der Hubraum der Motoren darf bei Zweitaktmotoren maximal 10 cm<sup>3</sup> und bei Viertaktmotoren maximal 20 cm<sup>3</sup> betragen. Die Maximale Flügelfläche darf 150 dm<sup>2</sup> nicht überschreiten.

Soviel über die Klasse und die darin eingesetzten Flugmodelle.

Nun zum Flugprogramm :

Seit 1. Jänner 1984 gibt es in dieser Klasse ein neues Programm. Hatte beim letzten Programm der Pilot noch eine Auswahlmöglichkeit betreffend die zu fliegenden Figuren, so sind in diesem Programm die Flugfiguren wieder fix vorgeschrieben und für alle Piloten gleich. Dieses Programm, auch Turn-Around-Programm genannt, unterscheidet sich vom letzten Programm hauptsächlich darin, daß alle Figuren in einem vorgeschriebenen Flugraum, auch "Fenster" genannt, unmittelbar aufeinanderfolgend zu fliegen sind. Es entfällt also der bisher übliche Ein- und Ausflug von und nach jeder Figur. So - fort nach Beendigung der einen Figur beginnt die nachfolgende, der Pilot fliegt sozusagen aus der einen Figur heraus und unmittelbar danach in die nächste hinein. Durch diese kurze aufeinanderfolgende Figurenordnung wird der benötigte Flugraum gegenüber den alten Programmen wesentlich eingengt. Zur Durchführung von Plazierungsbeziehungsweise Richtungskorrekturen sieht dieses Programm einige Windkorrekturfiguren vor.

Figurenliste :

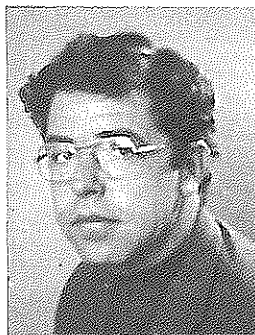
Nr.	Bezeichnung	K
1	Avalanche	3
2	Halbe umgekehrte Kubanische Acht	1
3	Langsame Rolle	3
4	Turn	2
5	Quadr. Looping m.vier 1/2 Rollen	5
6	Immelmann	1
7	Drei Außenloopings	3
8	Halbe Rolle mit 1/2 quadr. Looping	1
9	Zylinderhut	3
10	Turn mit je 1/2 Rolle auf- und abwärts	2

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 11' Vier-Punkt Rolle                   | 4 | Ich hoffe nun, daß ich mit dieser Beschreibung dem sogenannten "Einsteiger" in den Modellflug einen kurzen Einblick in das derzeit geltende F3A-Kunstflugprogramm geben konnte. |
| 12 Zylinderhut mit 1/4 Rolle           | 2 | In der folgenden Nummer von prop dann mehr über die nationalen Klassen.   |
| 13 Sechseckiger Looping                | 4 |   |
| 14 Halbe Kubanische Acht               | 1 |   |
| 15 Quadratische liegende Acht          | 5 |   |
| 16 Humpty Bump                         | 1 |   |
| 17 Doppelter Immelmann                 | 2 |   |
| 18 Doppelter Humpty Bump               | 2 |   |
| 19 2 Rollen gegengleich a.d.Rückenlage | 4 | Die Figurenzeichnungen des neuen Programmes wurden bereits in prop 1/2-84 abgedruckt.   |
| 20 Halber quadratischer Außenlooping   | 1 |   |
| 21 Rückentrudeln 3 Umdrehungen         | 4 |   |

\*\*\*\*\*

## F4C-SCALE

F4 C - Fachreferent Dr. Thomas Loebenstein



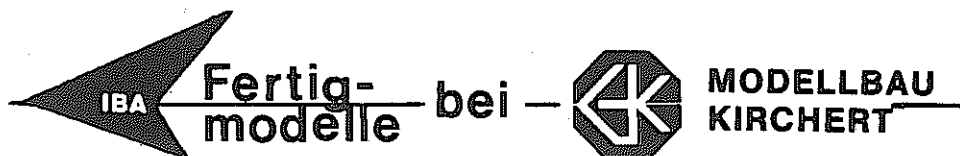
### QUALIFIKATIONSWETTBEWERBE FÜR F4 C

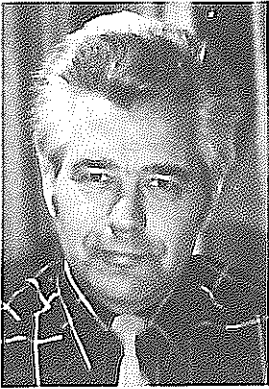
Die Veranstalter von Landesmeisterschaften in der Klasse F4 C wurden ersucht, eine eigene GÄSTEKLASSE auszuschreiben, um neben der Staatsmeisterschaft und den nationalen Wettbewerben noch weitere Wettbewerbe zur Qualifikation zur Nationalmannschaft zu haben. ( Möglich nur für 1984 !).

Zur Qualifikation werden 5 (fünf) nationale Wettbewerbe oder Landesmeisterschaften mit Gästeklasse plus der Staatsmeisterschaft herangezogen. (Wertungszeitraum 2 Jahre !).

Sobald von der CIAM /FAI eine gültige Version der seit 1979 provisorisch gültigen Stand-off Scale Regeln kommen, werden diese als internationales Programm (It.Beschluß der Bundessektion) in die MODELLSPORTORDNUNG aufgenommen, sodaß auch in Stand-off Scale nationale Wettbewerbe und Meisterschaften ausgetragen werden können. Allerdings wird es so sein, daß keine Welt- und Europameisterschaften in dieser Klasse durchgeführt werden, diese werden weiterhin der Klasse F4 C vorbehalten sein.

\*\*\*\*\*





## RADIO CONTROL F3B

F3 B - Fachreferent Karl Wasner

Liebe F3B - Fans,

nun ist auch das Originalprotokoll der CIAM-Tagung vom Dezember eingetroffen. Nachstehend die auch für uns verbindlichen Änderungen, gültig ab sofort :

- 5.3.1.8. Der letzte Absatz des Paragraphen muß NEU folgenden Wortlaut haben:  
Visiereinrichtungen, Winden oder jedes Gerät das ein Hindernis darstellt, muß an den Basen A und B einen Minimalabstand von 3 m für die Aufgabe C von der Sicherheitslinie und 13 m von der Mittellinie für die Aufgabe B haben. Visiereinrichtungen für die Beobachtung der Sicherheitslinie in Aufgabe C müssen einen Minimalabstand von 5 m von den Basen A und B nach außen haben.
- 5.3.2.2. e muß NEU lauten :  
Nach dem Lösen des Modells vom Hochstartseil muß der Hochstarttring ohne Verzögerung per Hand zur Winde oder Handrolle eingeholt werden. Eine Elektrowinde darf nicht betätigt werden, wenn ihr Hochstartseil am Boden und über anderen Hochstartseilen liegt.  
Während des kompletten Aufwickelns des Hochstartseiles auf die Winde, muß ein eventuell benutzter Fallschirm entfernt oder wirkungslos gemacht werden.
- 5.3.2.2. b) a(2) hier muß der Satz betreffend Freigabe des Modells lauten :  
Die Freigabe des Modells muß an der Winde im Umkreis von 3 m erfolgen.  
Alle anderen im Protokoll festgehaltenen Bestimmungen haben erst ab der nächsten Periode des Code sportif, also ab 1988 Gültigkeit.  
Zum Schluß wünsche ich Ihnen viel Erfolg für die Saison 1984.

\*\*\*\*\*

**Bitte fordern Sie  
unsere kostenlose  
Monats-Angebotsliste an**

Tyroldgasse 15  
8786 Rottenmann  
Telefon 03614/22 80

**Postversand**



# RADIO CONTROL F3C



Bei der letzten Sektionsleitersitzung, am 7./8. April 1984, wurde ein neuer Fachreferent für die Kategorie Hubschrauber, Klasse F3 C für die nächsten drei Jahre kooptiert. Nach einer getrennten Vorstellung der beiden Bewerber, Alfred Turecek, Mittersil und Gerhard Lustig, die in einem Referat ihre eventuellen Pläne entwickelten, wurde Gerhard Lustig Wien, einstimmig gewählt. Hier ein Auszug aus seinem Referat :

Geboren 1952 in Wien, Berufsausbildung als Hausverwalter, derzeit Geschäftsführer eines Dienstleistungsbetriebes in Wien. Modellbauorientiert seit frühen Kindertagen, Mitglied des FMBC-AUSTRIA Wien seit 1979.

Veranstaltungserfahrungen bei 4 Semi-Scale Meisterschaften, 4 RC-Hang Wettbewerbe am Braunsberg bei Hainburg (gemeinsam mit dem FMBC-VIENNA), weiters Kassier und Organisator beim FMBC-AUSTRIA.

Eine kleine Gruppe, von Modellfliegern verschrieb sich Ende der 70er Jahre dem Bereich der funkferngesteuerten Helicopter. Durch Industrieunterstützung waren bald hochtechnisierte und auch vorbildähnliche Fluggeräte auf dem Markt.

Finanzstarke und ebenso willige Enthusiasten fanden ihre wahre Dimension, und es dauerte nicht lange, und erste sportliche Ambitionen wurden angemeldet.

Herr Niederwimmer - ein Fixstern am österreichischen Veranstalterhimmel - nahm sich mangels fehlender Anwärter des Fachreferates Hubschrauber an und ermöglichte damit erste gültige Staatsmeisterschaften.

Darauf aufbauend sollte es möglich sein, hinkünftig diese kleine Gruppe aufstrebender Hubschrauberpiloten zu

- erweitern
- fördern
- bestätigen
- und an int. Erfolge heranzuführen.

Ein gewisser Exklusivcharakter ist die wahrscheinliche Triebfeder, daß diese Sparte den Anschluß an bestehende erfolgreiche

Flugsportsparten finden wird.

Um diese Bestrebungen zu unterstützen, stelle ich gerne meine organisatorischen Fähigkeiten zur Verfügung, damit diese Sparte innerhalb kurzer Zeit weitgehend viele Voraussetzungen erfüllen kann, um regional, national und letztlich auch international bestehen zu können.

Ich appelliere daher auch persönlich an alle Fachreferenten, Landessektionsleiter und an den Bundessektionsleiter, mir bei diesen Bestrebungen zu helfen.

Es wird mein erstes Tun sein, die Hubschrauberpiloten zu ordnen und sportlich und diszipliniert zu führen.

Ein Konsens zwischen Amateur (sport) und Industrie soll im vertretbaren Maß hergestellt werden. Es darf jedoch zu keinen Einmischungen kommen, um die Neutralität der Gruppe nicht zu verletzen.

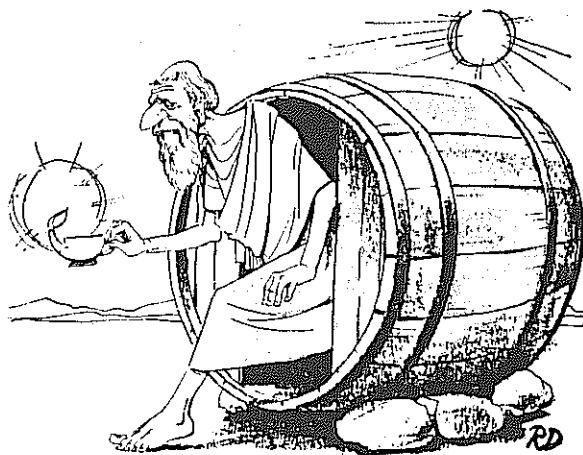
Anfangs wird es wichtig sein, landesweit die Hubschrauberpiloten anzusprechen und zu motivieren. Bei diversen Veranstaltungen anderer Sektionen beziehungsweise Schaufliegen, soll der Bekanntheitsgrad gesteigert und die Beliebtheit gefördert werden.

In Folge müssen internationale Kontakte zu den Verbänden geknüpft werden und bereits anerkannte Asse aus dem In- und Ausland sollen in Verbindung mit der einschlägigen Industrie auch für die entsprechende Ausbildung in der Basis sorgen.

Dieser Anriß von Ideen stellt lediglich eine erste Liniengründung dar. Ich bin mir dabei aber im Klaren, daß das vorhandene Fliegerpotential nur eine Politik der kleinen Schritte zuläßt und im ersten Jahr keine allzu großen Fortschritte erzielbar sein werden.



## Bundeslehrgänge 1984



Die immer größer werdenden Vereins- und Mitgliederzahlen im Modellflug - es vergeht kaum ein Monat, ohne daß sich ein oder zwei Modellflugvereine neu bilden und beim ÖAeC anmelden - erfordern eine große Anzahl geschulter Funktionäre, sowohl auf dem organisatorischen als auch auf dem sportlichen Sektor.

Aus diesem Grunde wurde für das heurige Jahr eine Reihe von Lehrgängen geplant und bereits auch durchgeführt.

Für die vielen neuen Vereinsfunktionäre wurde am 11./12. Februar 1984 in der ASKÖ-Landessportschule in Wien ein

### Organisations- und Leistungsprüferlehrgang

durchgeführt. Trotz des schlechten Wetters - der Winter hatte so richtig eingesetzt - waren 36 interessierte Funktionäre erschienen.

Im ersten Teil informierte BSL Edwin Krill über den gesamten Aufbau des Sports in Österreich und über die Gliederung des Flugsports im Besonderen auf nationaler und internationaler Ebene.

Im zweiten Teil berichtete ONF-Delegierter Robert Grillmeier über die OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION, über ihre Funktion und über den allgemeinen Teil der MODELLSPORTORDNUNG (MSO), sowie über alle notwendigen Arbeiten und Bestimmungen bei der Vorbereitung und Durchführung von Modellflugwettbewerben.

Besonderes Interesse fanden im dritten Teil die Ausführungen unseres Rechtsreferenten Dr. Helmut Schneider, der sehr ausführlich über unsere Versicherungsarten und Flugplatzprobleme sprach.

Bei einem gemeinsamen Abendessen wurde bis tief in die Nacht hinein noch weiterdiskutiert und gemütlich beisammengesessen.

Am nächsten Schulungstag referierte BSL Krill über die Modellflugprüfungen im ÖAeC: ihre Entstehungen, Aufbau, Einreichung, Leistungsprüfer und Auswertung. Es wurde wieder eifrig diskutiert und die Materie eingehend besprochen.

Am Ende des Lehrganges wurde den Teilnehmern ein Saalflugmodell vorgeführt. Man war begeistert, und es wurde der Wunsch geäußert, den Saalflug in der Sektion wieder zu reaktivieren und eventuell zum Kennenlernen einen Saalfluglehrgang auszuschreiben.

In einem aufgelegten Kursbefragungsbogen bestätigten die Teilnehmer die Wichtigkeit derartiger Bundeslehrgänge, und angefüllt mit all dem Gehörten verabschiedeten sich die Lehrgangsteilnehmer, mit dem ehrlichen Wunsch, dieses Wissen weiterzugeben und in die Praxis umzusetzen.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

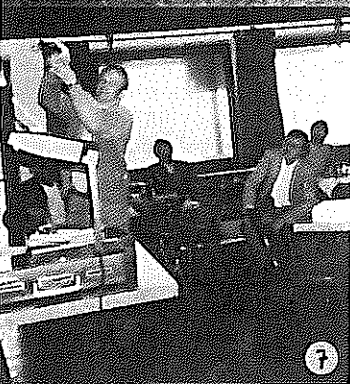
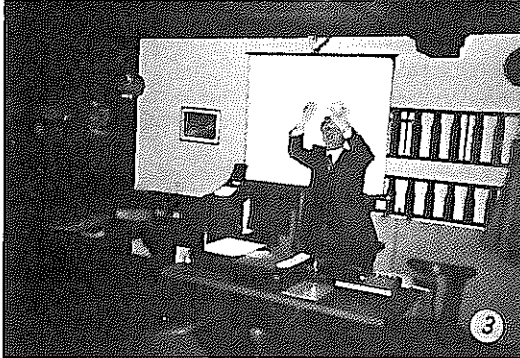
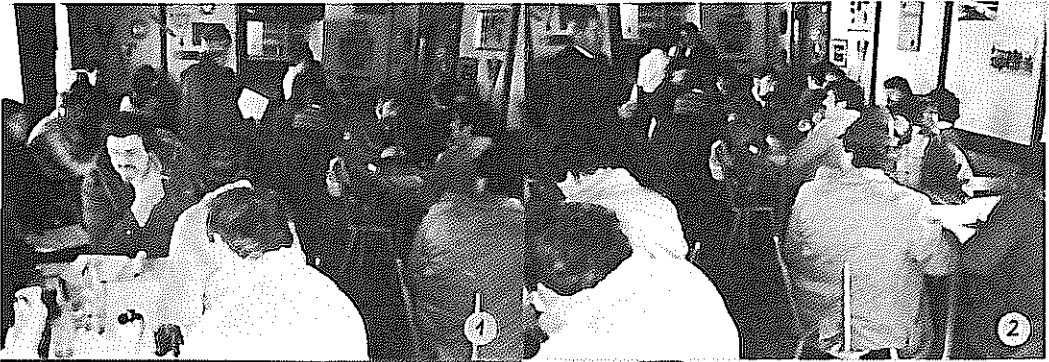


Foto Lehrgang West in Ranseredt/Schärding:

- 1+2 .... Aufmerksam lauschen die Lehrgangsteilnehmer den Ausführungen des Vortragenden
- 3 ..... Heinz Freundt erläutert eben eine Flugfigur mit Hilfe eines Doppeldeckermodells
- 4 ..... Startvorbereitungen für das Probepunkten auf dem Modellflugplatz der FU Schärding
- 5 ..... Eine solche Anzahl von gleichzeitig arbeitenden Punkterichter hat es wohl noch nicht gegeben
- 6 ..... Vereinsboß Alois Rauchenwald übergibt dem Lehrer Heinz Freundt ein Erinnerungsgeschenk
- 7 ..... WM-Teilnehmer Adi Panz erklärt eine Flugfigur

## BASISLEHRGANG - KOBLACH 17./18.März 1984

Erstmalig trafen sich 20 internationale Punkterichter aus 4 deutschsprachigen Ländern (OE, BRD, FL, HB) zu einem seminarartigen Gedankenaustausch und Grundlagenkurs über das neue F3A-Programm. Unter der bewährten organisatorischen Leitung von Karl Wasner wurde in einem zweitägigen Treffen die Problematik des Punktens in dieser neu ausgerichteten Klasse besprochen und geprobt.

Es stellte sich heraus, daß die Anforderungen nicht nur an die Piloten gestiegen sind, die Punkterichter werden durch die rasche Figurenfolge zu maximaler, dauernder Konzentration gezwungen, es gibt praktisch keine Atempause. Der kleinste Konzentrationsfehler, die kürzeste Ablenkung führt zum Übersehen eines Teiles der nächsten Figur. Es gab viele Lösungsvorschläge für dieses Problem.

Am Sonntagvormittag wurde von Wolfgang Matt und Karl Wasner jun. das neue Programm vorgeflogen und gepunktet. Die Befürchtungen bewahrheiteten sich, allerdings mit der Einschränkung, daß mit steigender Zahl der Flüge die Routine größer und die Fehler geringer wurden. Es wird notwendig sein, daß vor jedem Wettbewerb Vorflieger zum Abstimmen und Einstimmen der Punkterichter herangezogen werden.

Eine weitere Neuerung wird die Einführung einer neuen Punkterichterlizenz sein, in der für jene Klassen eine Zulassung erfolgt, in der ein Schulungskurs besucht wurde und die der Punkterichter zu punkten wünscht.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß das internationale Punkterichtertreffen äußerst interessant und fruchtbar verlaufen ist.

Ich möchte auf diesem Wege allen Teilnehmern und Organisatoren herzlich danken und hoffe, daß diese Veranstaltung zu einer ständigen Einrichtung wird.

\* \* \* \* \*

Dr. Thomas Loebenstein

## PUNKTERICHTERLEHRGANG MITTE IN SCHÄRDING

Mitte März fand in Koblach ein Basiskurs für versierte Punkterichter unter der Leitung von Karl Wasner sen. über das neue F3A Programm statt. Das Ergebnis des Lehrganges kurz zusammengefaßt: Das neue F3A Programm ist nicht ganz so schwer zu Punkten wie man zuerst befürchtet hat. Trotzdem aber schwerer, als es bis jetzt war. Warum? Das neue Programm hat 21 Figuren, die in einem Zug durchgeflogen werden müssen. Es ist zwischen den Figuren keine Zeit zum Überlegen, und wenn man wegsieht, um die Punkte zu schreiben, versäumt man einen Teil der Figur. leichter wäre es für jeden Punkterichter, eine Schreibkraft zu stellen, was aber technische, organisatorische und auch finanzielle Schwierigkeiten hat. Wir haben gesehen, daß das Punkten mit sehr versierten Punkterichtern geht, aber !!!, wenn ein schwächerer Pilot das Programm nicht gut beherrscht und Fehler macht, dann sind die Punkterichter überfordert, und es kommt zu unbrauchbaren Ergebnissen. Da die Konzentration der Punkterichter nun wesentlich höher sein muß als bisher, müssen mehr Ruhepausen eingelegt werden.

Eine Woche nach Koblach hielt Heinz Freund den Punkterichterkurs Mitte in Ranseredt bei Schärding ab. Die Beteiligung war sehr groß. 45 Teilnehmer, davon 29 Neulinge. Da so viele Anfänger teilnahmen, mußte vor allen Dingen Wert auf die Ausbildung von RC IV und RC III Punkterichter gelegt werden. Das neue F3A-Programm wurde auch behandelt, sodaß die Lehrgangsteilnehmer schon eine Grundlage haben und sich bei einem weiteren Lehrgang fortbilden können. Am Samstag fand der theoretische Unterricht über RC IV und RC III auf dem großen Flugplatz der Fliegerunion Schärding statt. Es wurde mit Overhead, Kassettenrekorder und Doppeldeckermodell die Figuren erklärt. Fragen wurden gestellt und beantwortet und lebhaft Diskussionen fanden statt. Abends fand ein gemeinsames Essen statt. Am Sonntag früh fand der praktische Teil auf dem Union Modellflugplatz in Ranseredt statt. Zuerst wurde das RC IV-Programm mehrmals geflogen und gepunktet. Nach jedem Flug wurden die Punkteergebnisse verglichen und besprochen. Dies erfolgte jeweils in der Kantine, denn draußen wehte ein eisiger Wind. Danach war das RC III-Programm an der Reihe. Die Praxis zeigte, daß die Lehrgangsteilnehmer beim theoretischen Teil aufmerksam gewesen waren und ihr Wissen in die Praxis umsetzen konnten. Die Punkte lagen ziemlich



Fotos vom Basislehrgang in Koblach :

- 1 + 2 ... Wolfgang Matt und Karl Wasner jun. machen ihre Modelle zum Vorfliegen startklar
- 3 ..... Vorgezeichnete Linien auf der Startbahn zeigen die Flugraumbegrenzung an
- 4 ..... Beim Probepunkten. Links der deutsche Modellflugreferent Werner Groth, in der Mitte Lehrgangisleiter Wasner sen., daneben FR Othmar Huber
- 5 ..... In der Mitte der Chefpunktrichter der Schweiz, Hans Kern, links davon Dr. Loebenstein
- 6 ..... Warm war es gerade nicht beim Punkten
- 7 ..... Nach dem Punkten gab es immer wieder eine Lagebesprechung
8. .... Eine Zwischenbesprechung ? BSL Krill, Eckmann, Stefanon, Freundt

dicht beieinander.

Anschließend wurde das neue F3A-Programm von Adi Panz geflogen und von den Lehrgangsteilnehmern gepunktet. Auch hier wurde verhältnismäßig gut gepunktet, bis dann beim letzten Flug Adi Panz bewußt einen Fehler einbaute. Da war das Ergebnis dann nicht mehr brauchbar.

Von mir aus gesehen war es ein guter Lehrgang. Die Teilnehmer waren äußerst diszipliniert und haben durch ihre Arbeit bewiesen, daß sie etwas gelernt haben.

Ich möchte Alois Rauchenwald und Karl Späth danken, daß sie alles so gut organisiert und vorbereitet hatten, sodaß der Lehrgang klaglos abgewickelt werden konnte. Der Dank gebührt auch der Fliegerunion Schärding, die uns das Schulungslokal zur Verfügung gestellt hatten und wo wir das gemeinsame Abendessen einnehmen konnten. Den Ranseredter Frauen danke ich besonders, die uns bei der windigen Kälte in der Kantine mit Speis und Tränk versorgten. Den Vorfliegern gebührt ebenfalls der Dank.

Heinz Freundt

\*\*\*\*\*

#### PUNKTERICHTERLEHRGANG OST IN BOCKFLIESS

32 Teilnehmer, jeweils 50% Neulinge und "Auffrischer" versammelten sich in Auersthal zum Lehrgang OST für Punkterichter.

Durch die tatkräftige Mithilfe von unserer Modellflugsekretärin Maria war der Papierkrieg bald erledigt und es konnte sofort in medias res, also RC IV, RC III und auch F3A eingegangen werden. Die Diskussionen waren lebhaft, durch Overheadprojektion konnte das Themarelativ rasch und anschaulich behandelt werden. Durch den Kursleiter wurden nicht so sehr auf die wortwörtliche Auslegung des geschriebenen Wortes in der MSO Wert gelegt, sondern auf die Praxis am Flugplatz hingewiesen und die sieht oft ganz anders aus als die Vorschriften.

Beim gemeinsamen Abendessen am Samstag wurde heftig weiterdiskutiert.

So schön das Wetter am Samstag war, so schlecht wurde leider der Sonntag. Ein kalter und heftiger Wind machte ein Punkten von RC IV unmöglich, RC III und F3A konnte jedoch geflogen werden.

Das Fazit war dasselbe wie an den anderen Kursen: F3A ist sicher sehr schwierig zu punkten geworden, ein Anfänger scheint überfordert, man muß sich da was einfallen lassen.

Allen Beteiligten und Helfern möchte ich auf diesem Weg recht herzlich danken.

Dr. Thomas Loebenstein

\*\*\*\*\*

#### PUNKTERICHTERLEHRGANG WEST IN WEER/TIROL

31. März und 1. April 1984. 3 Neulinge und 12 "Auffrischer".

Klasse RC/III.

Durch die Änderung des Programmes der Klasse F3A wurde nun auch eine Änderung in der Klasse RC III erforderlich. Da in der Klasse F3A die Wertung für den Start weggefallen ist und in der MSO bei der Figur Start auf die Klasse F3A verwiesen wird, ist dieser Punkt neu zu formulieren.

In der Klasse RC III muß es nun bei Startvorgang wie folgt heißen:

5.9.4. Startvorgang:

Wird innerhalb der 3 Minuten Vorbereitungszeit ein Startversuch durchgeführt und kommt der Motor zum Stillstand, so kann dieser Versuch wiederholt werden, wenn das Modell noch nicht abgehoben hat. Es werden dann für diese Figur keine Punkte vergeben.

Diese Formulierung deckt sich mit den früheren Startbedingungen in der Klasse F3A.

Klasse RC IV

Bei der Figurenbesprechung konnte festgestellt werden, daß in Bezug auf Ausführung der Kreisfiguren sehr große Meinungsverschiedenheiten vorherrschen.

Die Lehrgangsteilnehmer wurden wie folgt über das Figurenprogramm in dieser Klasse informiert :

Das derzeit gültige RC IV-Programm stammt noch aus der Zeit, als noch die Segelflugmodelle überwiegend einachsgesteuert wurden. Das heißt, daß die Figuren alle möglichst horizontal zur Ausführung gelangten und keine Steilkurven geflogen wurden.

Mit der Zulassung der Großsegelflugmodelle ging nun teilweise die Entwicklung dahin, daß die Steilkurven von den Punkterichtern vielfach zu hoch bewertet wurden und die Konkurrenten mit Modellen kleinerer Spannweiten im Nachteil waren.

Es soll also vom Punkterichter darauf geachtet werden, daß dieses Flugprogramm wirklich noch ein Nachwuchsprogramm bleibt und die Teilnehmer mit kleineren Modellen die gleichen Erfolgsaussichten haben.

Es wird immer sehr viel von Nachwuchsklassen gesprochen, ich glaube, daß die Klasse RC IV eine solche ist und auch bleiben soll.

In der neuen MSO werden auch die Bewertungsrichtlinien beziehungsweise der Grund für die Punkteabzüge für diese Klasse angeführt. Die Punkterichter und Veranstalter von Wettbewerben werden ersucht, sich an diese Richtlinien zu halten.

Startwagen :

Beim Start mit Hilfsmotoren darf auch Bodenstart durchgeführt werden. Als Fahrwerk kann das Landerad oder ein Startwagen verwendet werden. Bei seiner Verwendung ist darauf zu achten, daß sich das Modell unmittelbar nach dem Abheben von der Piste von diesem Startwagen löst.

Programmablauf des Punkterichterlehrganges :

Samstag 31. März 1984 - am Nachmittag:

Programmbesprechung der Klassen F3A, RC III, RC IV, RC/MS.

Anschließend Probepunkten auf dem ÖMV-Modellflugplatz in Weer in der Klasse RC IV. Die einzelnen Ergebnisse wurden verglichen, und es darf festgestellt werden, daß eine sehr gute einheitliche Wertung erzielt wurde.

Sonntag 1. April 1984 am Vormittag :

Praktische Flugvorführungen in der Klasse RC III und F3A, anschließend Probepunkten.

Da die Klasse F3A sowohl für den Vorflieger als auch für die Punkterichter neu war, waren alle Teilnehmer am Anfang sehr skeptisch. Bereits nach dem 3. Flug konnten einige Bedenken als unbegründet beiseite gelegt werden, und es wurde beinahe einhellig festgestellt, daß dieses Programm mit viel gutem Willen und Geduld auch bei uns durchgeführt werden kann.

Dem Vorbereiter, LSL Josef Selg und allen Helfern und Beteiligten herzlichen Dank für die Mitwirkung.

RC Fachreferent Othmar Huber

\*\*\*\*\*

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

**KAVAN** *Begriff für Qualität*

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



# STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1984 F1 €

LSL Felix Schobel

Am SONNTAG, dem 1. April 1984 fanden in HAUNOLDSTEIN, Nö. in der Klasse F1€ die diesjährigen österreichischen STAATSMEISTERSCHAFTEN statt. Wettbewerbsleiter, Ing. Anton DIETRICH konnte diesmal 13 Teilnehmer aus WIEN und NÖ begrüßen und pünktlich den Bewerb bei sehr schwachen Südwest-Winden eröffnen.

Von Beginn an setzten sich die beiden Wiener MANG und DÖTZL an die Spitze des Teilnehmerfeldes, und es sah von Beginn an aus, als sollten die Wiener diesmal einen Doppelerfolg feiern. Ganz überraschend konnte jedoch WUTZL, sen. bei immer stärkeren Winden aus Ost-Terrain gutmachen, was ihm schließlich den hochverdienten 2. Platz eintrug. Daß der KOLIBRIANER Karl ALMESBERGER den Wiener DÖTZL noch vom 3. Platz verdrängen konnte, lag an der Erfahrung Almesbergers als auch an seiner durchschnittlich hervorragenden Leistung. Landesmeister NÖ 1984 hatte im letzten Durchgang Pech und fiel daher von einem möglichen 3. Rang auf Platz 9 zurück.

Die Erkenntnis aus dieser zweiten Meisterschaft in Haunoldstein - von allen geteilt: Ein gutes aber schwierig zu fli egendes Gelände!

## ERGEBNISLISTE:

1. und Staatsmeister 1984										
1.	MANG Fritz	ÖMV-Kagran	% 100	100	86	100	100	=	1.450	Pkt.
2.	WUTZL Franz, sen.	ESV-St.Pölten	% 100	100	64	100	100	=	1.392	"
3.	ALMESBERGER Karl	UMSC-KOLIBRI	% 100	50	100	100	56	=	1.218	"
4.	DOETZL Alfred	ÖMV-Kagran	% 100	100	61	100	25	=	1.158	"
5.	GREIMEL Verena	ESV-St.Pölten	% 100	60	74	44	100	=	1.133	"
6.	HLAVKA Hans	-"	% 100	60	19	100	94	=	1.120	"
7.	SCHNECK Rupert	-"	% 100	53	15	100	100	=	1.103	"
8.	LINTNER Karl	UMSC-KOLIBRI	% 100	100	76	69	20	=	1.095	"
9.	SCHOBEL Felix, sen.	-"	% 44	100	100	100	16	=	1.082	"
10.	BUCHLEITNER Robert	-"	% 100	50	17	39	70	=	829	"
11.	SCHOBEL Felix, jun.	-"	% 43	51	18	27	28	=	499	"
12.	GÖD Rupert	ESV-St.Pölten	% 100	55	2	---	---	=	472	"
13.	WUTZL Franz, jun.	-"	% 37	---	---	---	---	=	112	"

## 10 Jahre Scriptura-Büroservice

**Unser Ziel** ist die berufliche Wiedereingliederung von geistig und körperlich behinderten Menschen.

**Wir bieten:** Photokopien, Schreibearbeiten, Textverarbeitung, Drucken, Buchbinderarbeiten, Postversand, sogar für Anwältle Tonbandprotokolle und Briefe...

**Sie erhalten:** beste und prompte Qualität!

**SIE UNTERSTÜTZEN MIT IHREM AUFTRÄGEN EIN NOTWENDIGES SOZIALPROGRAMM**

1150 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4    Telefon 95 12 23, 95 12 24

# Leserbriefe



In unserer Rubrik "Leserbriefe" beginnt es sich nun endlich zu regen. Wir hoffen, daß es so bleibt.

Zum Artikel des RC-Fachreferenten Othmar Huber über das RC/MS Programm ein Brief von Dr. Wolfgang Schober.

Da ich mich durch den Beitrag von Fachreferent Othmar Huber über das nationale RC/MS Programm in prop 1/2-84 Seite 11 persönlich angesprochen fühle, möchte ich hier schon etwas aufklärend wirken.

Ich habe rechtzeitig zur Sektionsleitersitzung Verbesserungsvorschläge zum MA-Programm eingebracht, die meines Wissens an alle Sitzungsteilnehmer ergangen sind. Ich machte hier den Vorschlag, in einem nationalen Programm wie dem Motorsegeln doch die Hubraumregelung wie folgt zu ändern:

Zweitakter: pro kg Fluggewicht 1 cm<sup>3</sup> Motorhubraum, Viertakter: pro kg Fluggewicht 2, 3 oder gar 4 cm<sup>3</sup> Motorhubraum (die genaue Entscheidung liegt bei den Teilnehmern der Sektionsleitersitzung).

Wenn Sie, Herr Fachreferent, meine Verbesserungsvorschläge aufmerksam gelesen hätten, dann können Sie nicht zu dem Schluß kommen, daß niemand einen Viertakter verwenden würde.

Als Beispiel sei hier die Motorisierung eines Flugmodelles mit 2 kg Gewicht angeführt:

Zweitakter: Motor mit 2 cm<sup>3</sup> Hubraum, Viertakter: z.B. Motor mit 6,5 cm<sup>3</sup> Hubraum (wenn die Sektionsleiter z.B. pro kg Fluggewicht einen Viertakter von 3,5 cm<sup>3</sup> Hubraum genehmigen würden).

Ob das kein Grund wäre, um auf Viertakter umzusteigen? Natürlich müßte man noch begleitende Maßnahmen parallel laufen lassen, um eine Fehlentwicklung von vornherein auszuschließen (die Zweitakter müssen natürlich in diese Regelung ebenfalls eingeschlossen werden). Dies wären zum Beispiel: Der Kraftstoff wird vom Veranstalter zur Verfügung gestellt und besteht aus 20% Rizinus und 80% Methanol.

Der Luftschraubendurchmesser muß je nach Hubraumklasse und Motortyp nach unten hin begrenzt werden, um zu hohe Drehzahlen, bewirkt durch zu kleine Luftschrauben, von

vornherein auszuschließen.

Die Benützung eines wirksamen Schalldämpfers ist natürlich weiterhin obligatorisch.

Ich bin sicher, daß mit dieser Regelung die Zweitakter im Motorsegeln bald verschwunden sein werden, da nun die zur Verfügung stehende Leistung der Viertakter größer sein würde als die des genehmigten Zweitakters. Der "quälende Lärm" wäre also nach der Umsteigephase von 1 bis 2 Jahren verschwunden. Die "Abschaffung" von RC/MS wäre also hinfällig.

Dieser Gedanke hat mich überhaupt zu tiefst getroffen, daß vom Fachreferenten die Absicht geäußert wird, das Motorsegeln aufzulassen. Ich glaube es gibt in Österreich kaum Modellflieger, die nicht einen Motorsegler besitzen oder zumindest im Anfängerstadium besessen haben. Und ausgerechnet diesen Neulingen und Sonntagsfliegern, die durch entsprechende Wettbewerbsregeln zur Teilnahme an Motorseglerbewerben motiviert werden könnten, soll das Flugprogramm genommen werden? Obwohl ich es für unbedingt notwendig halte, das "Prüfungsprogramm für Motormodelle" aufzuwerten und besser einzuführen, muß für den Motorfluganfänger ein Programm für einfache Segelflugmodelle bestehen bleiben. Ich bin der Meinung, daß durch entsprechende Detailänderungen das RC/MS Programm dazu durchaus geeignet ist. Aber wenn der Herr Fachreferent Huber schon die Motorseglerklasse sterben lassen will, dann muß als Ersatz dafür ein anderes nationales Seglerprogramm entstehen. Ein Hochstart mit ca. 150 m Schnur und ein anschließendes Zeitprogramm wäre durchaus denkbar. Ein Anfängers Seglerprogramm muß die breite Masse der Modellflieger ansprechen und zur Teilnahme an Wettbewerben motivieren. Denn diese Leute bilden dann ja erst das Reservoir, aus dem Spitzenpiloten langsam heranwachsen.

Dr. Wolfgang Schober  
MFG-St. Veit



Zum Bericht des F3B-Fachreferenten, Karl Wasner, "F3B - Die Königin des Modellsegelfluges" erhielten wir folgenden Brief .

Lieber Herr Wasner !

Ich weiß um Ihre Verdienste in der Sparte F3B. Ihre Begeisterung dafür ist ebenso bekannt, spricht auch aus Ihrem Bericht und verdient allseitige Anerkennung.

Aber ich muß mich wundern, wenn Sie F3B als "Die Königin des Modellsegelfluges" bezeichnen ! - Und das als Fachreferent im offiziellen Organ der Sektion Modellflug. Ich möchte nicht polemisch werden, aber eine Frage müssen Sie mir gestatten: Glauben Sie, daß der persönliche Einsatz und das Können eines Piloten, der bei 15 m/s böigem Wind am Hang fliegt, womöglich ein Kunstflugprogramm abzieht und dann trotzdem einer nie genau vorhersehbaren Verwirbelung sein Modell (das im Übrigen von der Auslegung und der Technologie her genau so aufwendig sein kann wie ein F3B Modell) unbeschädigt auf den Punkt setzt, weniger hoch einzuschätzen ist, wie das eines F3B Piloten ?

Dem könnte man noch einige gute Argumente in dieser Richtung hinzufügen; dann würde aber der Eindruck entstehen, ich versuchte das Gleiche wie Sie, Herr Wasner, nämlich eine Modellflugsparte über eine andere zu erheben. Und genau dazu hat kein Mensch das Recht !

Wir sind doch alle Modellflieger und sollten - gleichgültig, ob die Begeisterung für die eine oder die andere Sparte dieses schönen Sportes vorherrscht - am selben Strang ziehen. Eine "Königin" aber erweckt den Eindruck, von oben auf die anderen herunter zu schauen.

Also, Herr Wasner, wenn Ihre Einstellung zum Modellflug dem Titel Ihres Berichtes entspricht, sollten Sie sie schleunigst revidieren, sonst laufen Sie Gefahr, die F3B Flieger aus dem Kreis der übrigen Modellflieger - oder zumindest der übrigen Modellsegelflieger - zu drängen. Und genau das haben sich die F3B Flieger nicht verdient.

Otto Hörmann  
1080 Wien

Lieber Modellflug- (Hangflug-) freund Hörmann, es tut mir persönlich sehr leid, daß Sie meinen Artikel zur Klasse F3B in die falsche Kehle bekommen haben.

Sie wundern sich, daß sich der Fachreferent einer Klasse FÜR seine Klasse einsetzt, ich glaube, daß genau das seine Aufgabe ist.

Und - gestatten Sie mir einen bildlichen Vergleich - wenn ich eine Blume als schön bezeichne, müssen dann die anderen Blumen "schiach" sein ???

Und zum Abschluß: Sie stoßen sich an meiner Bezeichnung "Königin ...", nun, über der Königin steht in der monarchischen Reihenfolge doch noch die Kaiserin. Und genau Diesen Platz habe ich für die ganz PERSÖNLICHE "Kaiserin" eines JEDEN Modellfliegers freigelassen, in diese freie Nische mag jeder seine Favoritenklasse setzen. Und glauben Sie mir, ich kenne die Anforderung sehr vieler Modellflugklassen persönlich, ich schätze JEDE Modellflugklasse und damit mir nicht die (mantragenden) Segelflieger, die Fallschirmspringer, die Drachenflieger und andere Flugsporttreibende eine Verunglimpfung IHRER Sportart unterstellen, ich schätze jede aktive, positive Flugsportausübung.

Ihnen, lieber Modellflugfreund Hörmann wünsche ich viel Befriedigung und Erfolg am Hang.

Ihr F3B - Fachreferent  
Karl Wasner

Zu unserem Ersuchen, an der Gestaltung von prop mit Rat und Tat mitzuarbeiten, erhielten wir diesmal ebenfalls einen Brief.

Sehr geehrter Herr Direktor Krill !

Ihrem letzten Aufruf, zur Gestaltung des prop beizutragen, möchte ich heute gerne wie folgt entsprechen :

Zur Gestaltung:

1. Wiederanführung der Heftnummer mit Jahreszahl neben der jeweiligen Seitenzahl. Vorteile bei angefertigten Kopien (z.B. für sachgebietsmäßige Ablage) oder beim Studieren zurückliegender Hefte ohne jeweils die Titelseite aufsuchen zu müssen. Drucktechnisch kann das ja überdies keine Mehrkosten verursachen !
2. Ein in DIN-Format (am liebsten DIN A4) aufgelegtes Heft wäre nicht nur übersichtlicher, sondern auch platzsparender (nicht nur beim Druck, sondern auch bei der Ablage) und somit kostengünstiger)
3. Der Ausbau von Gratisinseraten wenigstens für Mitglieder (vorausgesetzt, daß weder Werbung noch gewerbsmäßige Interessen verfolgt werden) wäre anzustreben und sicherlich interessenfördernd. Beispielsweise praktiziert dies die Zeitschrift ITM (Praktiker) seit Jahren.

Praktische Tips :

Anbei - wie im letzten prop gewünscht - einige praktische Tips aus meiner Sammelmappe aus verschiedenen Zeitschriften, die von Allgemeininteressen sein könnten. Ich hoffe, daß durch solche Veröffentlichungen keine Urheberrechte verletzt werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Wilhelm Wyskocil  
2371 Hinterbrühl

Sehr geehrter Herr Wyskocil !

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Zu 1) Wie Sie sehen können, haben wir die die Heftnummer und Jahreszahl wieder angeführt.

Zu 2) Die derzeitige Heftgröße und Druckform wurde uns von der Druckerei als für uns am günstigsten empfohlen.

Zu 3) Zum Unterschied zum itm-praktiker, ist prop keine kommerzielle Zeitschrift und wird auch nicht öffentlich vertrieben. Wir sind daher auf Inserate angewiesen. Trotzdem werden wir Ihrem Vorschlag gemäß ab der nächsten Nummer einen einheitlichen Tarif beim "flohmarkt" einführen.

Wir danken Ihnen auch für die Zusendung der "Praktischen Tips", doch müssen wir hier erst die urheberrechtlichen Maßnahmen klären.

Die Redaktion

Als Mitglied des MFC Wörgl starte ich heute den letzten Versuch zu einem Foto von einer DFS Weihe, Originalausführung in Sperrholz, naturfarben gestrichen, zu kommen. Sie glauben nicht, was ich schon alles unternommen habe deswegen, aber es muß an drei Dingen liegen daß ich noch keinen Erfolg hatte: Es gibt tatsächlich keine Bilder davon; die Herrn bringen die S 3,50 nicht auf, um eine kurze Antwort zu geben; oder es fehlt diesen Herrn die nötige Höflichkeit dazu. Der einzige Flugplatzboss von Zell am See hat sofort angerufen und mir einige Adressen gegeben. Erfolg gleich NULL, auch von Deutschland.

Bin Modellbauer, speziell für Oldtimer wie Kranich II, Moazagotl etc. fahre zu internationalen Wettbewerben und brauche zur Dokumentation und Bewertung Pläne und Bilder. Aber trotz Angebot von Spesenersatz und freundlichen Bitten - nichts. Bin nun neugierig, ob Sie etwas zustande bringen, wofür ich sehr dankbar wäre. Bin seit Gründung beim MFC Wörgl und bestimmt nicht kleinlich bei Spenden und Anschaffungen.

Mit freundlichen Grüßen

Albrecht Gasteiger, Rattenberg/Tirol  
Tel. 053 37 - 2324

Wer kann den Wunsch von Modellflugfreund Gasteiger erfüllen ?

Die Redaktion

## WELTREKORD in der Klasse F3C - Hubschraubermodelle

Die Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) gibt die Anerkennung eines neuen WELTREKORDES in der Klasse F3C bekannt.

Die Daten:

Rekordinhaber: Michael Davideit, geb. 25.04.1956, An der Autobahn 21 E  
3012 Langenhagen, BRD

Rekordkategorie: Funkferngesteuerte Hubschrauber mit Antrieb durch Kolbenmotor, Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis

72,217 km/h

Geflogen am 16. Oktober 1983

Anerkannt am 16. Februar 1984

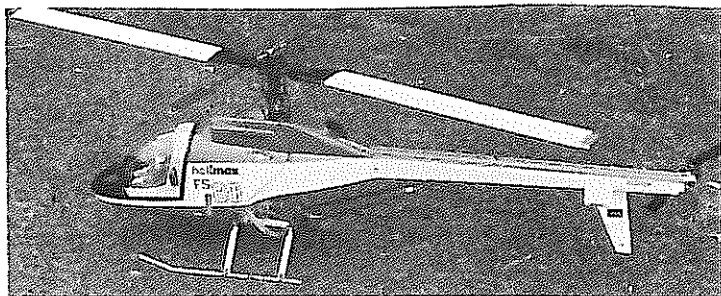
Der Pilot flog einen Schlüter Superior Hubschrauber mit einem 10 cm<sup>3</sup> Webra - Motor.



# FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner



## HELIMAX 60/80 von Graupner

Ich fliege gerne Modellhubschrauber. Warum? Erstens fasziniert mich die Technik und darüber hinaus tue ich etwas für meine Nerven, die ich beim gemütlichem Segel- und Motorflug geschont habe.

Der HELIMAX 60/80 ist die verbesserte Version des 1983 erstmals vorgestellten Helimax 40 - Verbesserungen finden sich zum Beispiel in den Seitenplatten die wesentlich verstärkt wurden oder in der Möglichkeit, einen Zwei- oder Viertaktmotor wählen zu können. Entschließt man sich zur Viertaktversion, so ist ein eigener Motorzubehörsatz notwendig.

Vorgesehen als Viertakter sind die beiden OS-Motoren OS 80 und OS 90. Der Baukasten enthält fein säuberlich abgepackt alle Teile für die einzelnen Baustufen. Der Zusammenbau - besser man spricht hier nicht von bauen sondern von montieren - geht aufgrund der Bauanleitung, der Explosionszeichnung und der einzelnen Baustufenbilder sehr rasch vor sich. Bereits nach wenigen Stunden stand der Hubschrauber auf der Werkbank. Der Servovorbau ist aus Holz und wird ganz einfach zusammengeklebt und mit kraftstofffestem Lack gestrichen. Die Abdeckung des Servovorbaues erfolgt durch eine form-schöne ABS-Kabine mit Klarsichtkanzel und Cockpit. Ein Pilot aus dem Graupner Zubehör-Programm paßt genau hinein. Auch der Heckrotor wurde mit einer ABS-Verkleidung

(Zubehör) versehen, als sozusagen letzter Tupfen auf dem i.

OK - der fertige Heli steht nun da. Was kann er? Hierzu gesondert das Technische:

1. Er besitzt eine zyklische und kollektive Blattverstellung (der Hauptrotor stammt von Heim, ist nach dem Bell-Hiller-System konstruiert und wird noch dazu doppelt angesteuert).
2. Metallbauweise (bis auf Sperrholz-Servovorbau und Kabine bzw. Heckverkleidung).
3. Elektrostart von oben
4. Freilauf für Autorotationslandungen
5. Schwenkbare Haupt- und Heckrotorblätter

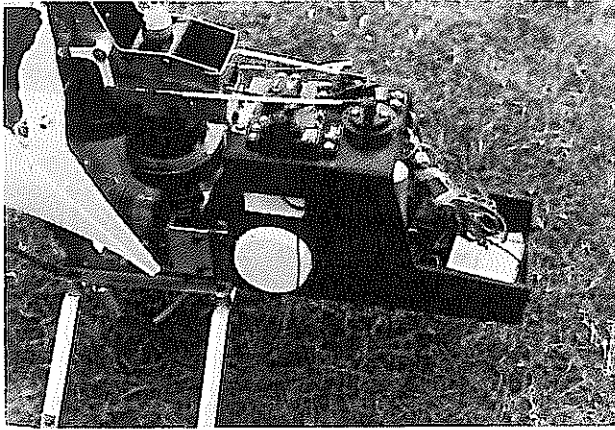
Wenn man das Foto vom Servovorbau näher betrachtet, sieht man eine Menge Kabel und elektronisches "Dingsbums".

Was sind die Innereien des HELIMAX?

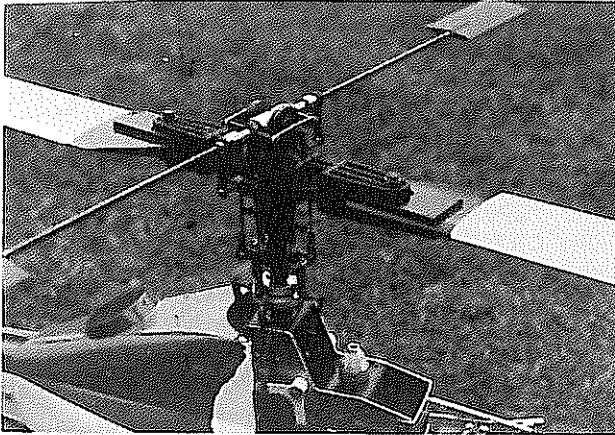
Also: Insgesamt 5 Servos (getrennte Ansteuerung von Gas und Pitch, Nickservo, Rollservo, Heckservo), 1 Kreisel - Graupner NEJ 100, Empfänger, 1 Akku für Empfänger (1200 mA), 1 Akku für Kreisel (500 mA) und? Das reicht!

Als Antriebsquelle wurde von mir der OS 80 gewählt. Der Motor benötigt aber zum Einbau den eigens als Zubehör erhältlichen Einbausatz.

Was mich überraschte war die Tatsache, daß der voll aufgerüstete Heli so leicht war und nur 4 kg wog. Erstaunlich!



Der Servovorbau mit "Inhalt"



Der Rotorkopf



OS 80 im Hubschraubereinsatz

Das einzige, was mein kritisches Näschen ein wenig kitzelte, war das zierliche Landegestellchen. Ein kleiner harter Bumser (Landing !) und schon können sich die Aluteile nach Herzenslust biegen.

Es ist selbstverständlich, daß ein Modellhubschrauber vor dem Start sehr genau durchgecheckt werden muß und die erforderlichen Einstellarbeiten sehr penibel durchgeführt werden müssen.

Die Flugprüfung fand vor dem Hause statt. Der Motor sprang sofort an (kein Wunder, er war ja auch schon gut eingelaufen), ein tiefes Durchatmen und langsam wurde Gas gegeben und was soll's, ruckartig mehr Gas hinein, und der Heli hob rasch vom Boden ab. Es ging schneller als mir lieb war. Er läßt sich aber wunderbar steuern und reagiert sehr schnell. Ich mußte ihn wieder hinsetzen, um einige kleine Korrekturen am Heckrotor durchzuführen.

Der Viertakter packt super zu, er war mir aber ein wenig zu laut. Ich montierte einen kleinen Nachschalldämpfer dazu und hatte ab sofort kein Problem mehr mit dem Lärm. Die Leistung des Viertakters, dies vergaß ich zu sagen, ist für gemütliches Fliegen vollkommen ausreichend. Mit dem OS 90 müßte meiner Ansicht nach ohne weiteres Kunstflug drinnen sein, und mit einem Zweitakter ist dies natürlich ohnehin zu machen.

Fassen wir zusammen: Der Helimax 60/80 von Graupner gehört zur neuen Hubschraubergeneration. Er kann, je nach Belieben, mit einem Zwei- oder Viertaktmotor ausgerüstet werden. Die Flugeigenschaften sind ausgezeichnet und ebenso die Qualität aller Bauteile. Der einzige kritische Ansatzpunkt wäre nur das Landegestellchen. Übrigens - der HELIMAX ist mit einem Viertaktmotor einer der umweltfreundlichsten Hubschrauber, die ich je gesehen habe. Ein grüner Hubschrauber !

Technische Daten (Version 80) :

Hauptrotordurchmesser	1362 mm
Gesamtlänge	1445 mm
Heckrotordurchmesser	250 mm
Höhe	465 mm
Gewicht	4000 g

\*\*\*\*\*

# AIRCOM

## Ein echter Partner der Modellbauer



**z.B. Helmut Caha, AIRCOM-Mitarbeiter**

## Die AIRCOM-Leute sind Modellbauer

„Mein Hobby ist mein Beruf“, sagt Helmut Caha.

Seit seiner frühesten Jugend baut Helmut Caha Modelle. Immer mehr wurde er von diesem schönen Hobby fasziniert. Intensive Beschäftigung mit allen Sparten des Modellbaues und jahrzehntelange Praxis machten ihn zu einem Experten, der gerne bereit ist, seine Erfahrung an alle Modellbauer und am Modellbau Interessierten weiterzugeben.

Bei AIRCOM konnte er sein Lebensideal verwirklichen — er machte sein Hobby zum Beruf. Maßgeblich war er an der Entwicklung der Partnerschaftsidee von AIRCOM beteiligt und setzte sie in die Praxis um. Permanent informiert

er sich über Neuheiten auf dem Markt, um auch in dieser Hinsicht up to date zu sein.

Nicht nur mit Rat steht er den AIRCOM-Kunden zur Seite, sondern auch mit Tat. Oft legt er bei auftretenden Schwierigkeiten selbst Hand mit an.

Abschließend ein Zitat von Helmut Caha: „AIRCOM-Kunden sind für mich keine Kunden und ich fühle mich nicht als Verkäufer. AIRCOM-Kunden sind für mich Partner, die dasselbe Hobby haben wie ich“.

AIRCOM freut sich auf Ihren Besuch.

**AIRCOM**  
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

5.10. Klasse RC IV - Segelflugmodelle

5.10.1. In der Klasse RC IV sind alle Segelflugmodelle bis zu einer Spannweite von max. 5.00 m zugelassen.

5.10.2. Start:

Es sind folgende Startarten zugelassen:

a) Hochstart - Schnurlänge frei

b) Start mit Hilfsmotor mit folgender Einschränkung:

Zweitaktmotoren:

Für Modelle bis 3.00 m Spannweite gilt das Verhältnis 1.00 kg Fluggewicht pro 1 cm<sup>3</sup> Hubraum.

Für Modelle ab 3.01 m Spannweite bis 5.00 m Spannweite dürfen Motoren bis 5 cm<sup>3</sup> eingesetzt werden.

Viertaktmotoren:

Für Modelle mit Viertaktmotoren gilt der Hubraum für Zweitaktmotoren mal 1.5 .

c) Startwagen

Bei Start mit Hilfsmotoren darf ein Startwagen verwendet werden. Das Modell hat sich vom Startwagen unmittelbar nach dem Abheben von der Piste zu trennen.

d) Huckepack und Flugzeugschlepp:

Der Motor der Schleppmaschine unterliegt keiner Hubraumbegrenzung. Es wird jedoch auf die geltenden Versicherungsbestimmungen verwiesen.

e) Ein Fehlstart kann nicht wiederholt werden.

5.10.3. **Schalldämpfer:**

Modelle mit Hilfsmotor, mit aufgebohrten Schalldämpfer, sowie Resonanzrohren ohne Nachschalldämpfer sind nicht zugelassen. Bei Viertaktmotoren, die den Lärmbestimmungen entsprechen, muß kein Schalldämpfer verwendet werden.

Die Lärmmessung wird jeweils nach den geltenden Bestimmungen lt. Sporting Code durchgeführt.

5.10.4. Die max. Durchgangszeit ab dem offiziellen Aufruf inkl. Hoch- oder Motorstart beträgt 9 Minuten, davon darf der Startvorgang maximal 4 Minuten betragen.

5.10.5. Geflogen werden 3 Durchgänge, die zwei besten werden zur Wertung herangezogen.

5.10.6. **Programm:**

Figur 1)	Geradeausflug 10 Sekunden	K 6
Figur 2)	Verfahrenskurve	K 5
Figur 3)	Kreis mit dem Wind	K 7
Figur 4)	Kreis gegen den Wind	K 7
Figur 5)	Haarnadel gegen den Wind	K 10
Figur 6)	Landeanflug 5 Sekunden	K 5
Figur 7)	Eleganz der Landung im 15 m Kreis	K 6
	im 30 m Kreis	K 4
	außerhalb des 30 m Kreises	K 2

5.10.7. Erläuterungen der Programmfiguren:

Alle Figuren sind im Bereich des 90 Grad Fensters vor den Punkterichtern zu fliegen. Die Figuren sind so zu platzieren,

daß sie alle an den Pistenrand zu liegen kommen und ein Überfliegen des Publikums bzw. der Punkterichter vermieden wird.

**Fig. 1) Geradeausflug 10 Sekunden:**

Das Modell fliegt in gerader Richtung 10 Sekunden lang gegen den Wind. Der Geradeausflug ist parallel zur Piste und jeweils am Beginn des 90 Grad Fensters zu beginnen und wird je nach Windgeschwindigkeit ca. beim Standpunkt des Piloten beendet sein.

K 6

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell ist zu Beginn der Figur nicht horizontal
2. Modell weicht nach links oder rechts ab
3. Modell wird stark angedrückt, sodaß es die ursprüngliche Geschwindigkeit verändert.
4. Modell fliegt weniger als 10 Sekunden geradeaus
5. Modell fliegt unruhig, Flächenspitzen heben und senken sich

**Fig. 2) Verfahrenskurve**

Das Modell fliegt im Anschluss an die Figur 1) kurz in gerader Richtung gegen den Wind und macht eine Kurve mit 90 Grad von der Piste weg und sofort anschliessend eine Kurve mit 270 Grad in Richtung Piste bis sich das Modell wieder in der Ausgangsbasis der Figur befindet.

K 5

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell fliegt zu Beginn der Fig. nicht gerade und parallel zur Piste.



2. Modell fliegt zu Beginn der Figur nicht horizontal
3. Modell vollführt keine bzw. mehr als eine 90 Grad Kurve
4. Modell wird während der Figur stark angedrückt und ändert die Flughöhe
5. Modell vollführt eine Steilkurve, bzw. die Flächen heben und senken sich.
6. Modell hat in den Kurven eine Querneigung von mehr als 10 Grad
7. Modell vollführt keine bzw. mehr als eine 270 Grad Kurve
8. Modell beendet die Figur nicht an der Ausgangsbasis.

Fig. 3) **Kreis mit dem Wind**

Der Kreis soll so geflogen werden, daß die Tangente des Kreises an den Pistenrand zu liegen kommt. Der Kreisdurchmesser soll ca. 50 m betragen.

K 7

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell fliegt zu Beginn der Figur nicht gerade.
2. Modell fliegt zu Beginn der Figur nicht horizontal.
3. Modell wird während der Figur stark angedrückt.
4. Modell vollführt eine Steilkurve, die Querneigung des Modelles beträgt mehr als 10 Grad, die Flächen heben und senken sich.
5. Kreis ist nicht sauber rund.
6. Der Kreisdurchmesser beträgt weniger bzw. mehr als 50 meter.
7. Modell beendet den Kreis nicht an der Stelle wo er begonnen wurde.

Fig. 4) **Kreis gegen den Wind**

Ausführung wie Figur 3)

K 7

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

Wie bei der Figur 3)

**Fig. 5) Haarnadel**

Modell fliegt in gerader Richtung gegen den Wind, macht eine Kurve von 90 Grad von der Piste weg, fliegt ca. in Länge eines Kreisdurchmessers mit Seitenwind macht dann einen Halbkreis von 180 Grad und fliegt mit Seitenwind zurück in Richtung Piste, macht nun wieder eine Kurve von 90 Grad und fliegt wieder in Richtung gegen den Wind. die Wertung beginnt vor der ersten 90 Grad Kurve und endet nach der zweiten 90 Grad Kurve.

K 10

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell fliegt zu Beginn der Figur nicht in gerader Richtung gegen den Wind.
2. Modell fliegt nicht horizontal.
3. Modell vollführt weniger bzw. mehr als eine 90 Grad Kurve.
4. Modell wird während der Figur stark angedrückt und ändert die Höhenlage.
5. Der Querflug ist kürzer bzw. länger als ein Kreisdurchmesser
6. Modell fliegt anstatt dem Halbkreis eine Steilkurve, Flächen heben und senken sich.
7. Modell hat eine Querneigung von mehr als 10 Grad.
8. Der Einflug und der Ausflug aus der Figur sind nicht in der gleichen Richtung.

**Fig. 6 ) Landeanflug**

Der Landeanflug muß mindestens 5 Sekunden dauern und soll geradelinig sein. Die Landerichtung ist mit der Richtung

in der die Figur 1) geflogen wurde identisch.

K 5

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Anflug ist nicht geradelinig.
2. Modell hebt und senkt die Tragflächen.
3. Modell sinkt nicht gleichmässig, steigt wieder.
4. Modell weicht von der Landerichtung ab.
5. Wenn das Modell mehr als 45 Grad von der Landerichtung abweicht so ist die Figur mit Null zu bewerten.
6. Wenn der Landeanflug weniger als 5 Sek. dauert, Wertung Null.

Fig. 7 ) **Landung** Eleganz des Aufsetzens im 15 m Kreis  
K 6  
im 30 m Kreis  
K 4  
außerhalb des 30 m Kreises  
K 2

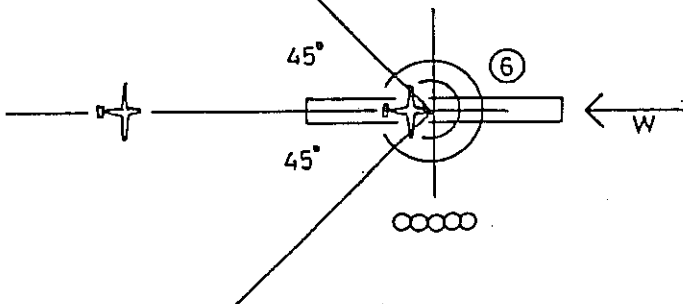
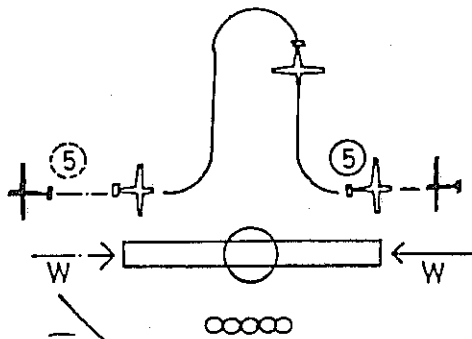
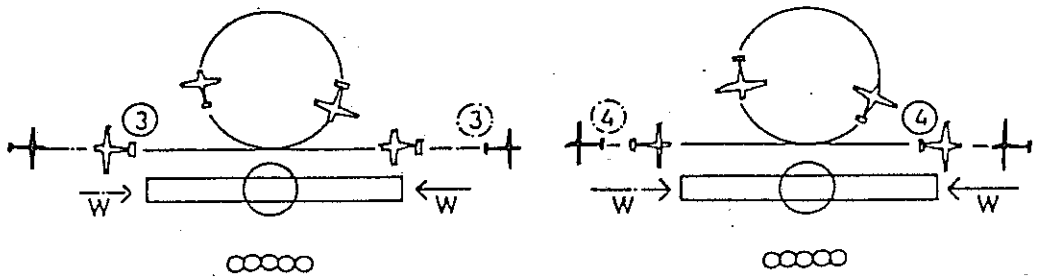
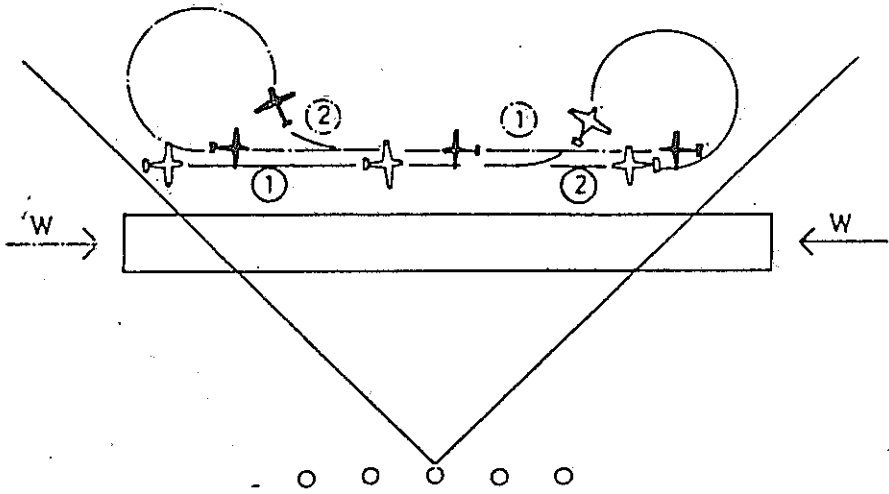
Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell setzt zu schnell auf, sodaß es wieder wegsteigt.
2. Modell dreht sich nach dem Aufsetzen um die eigene Achse.
3. Tragflächenspitzen streifen am Boden.
4. Modell bleibt mit der Rumpfspitze im Boden stecken, Wertung Null.
5. Modell kommt auf dem Rücken zum Stillstand, Wertung Null.

5.10.8. Alle anderen Bestimmungen laut Sporting Code.

Die max. Flughöhe des Modelles darf lt. Gesetz  
150 m nicht überschreiten.

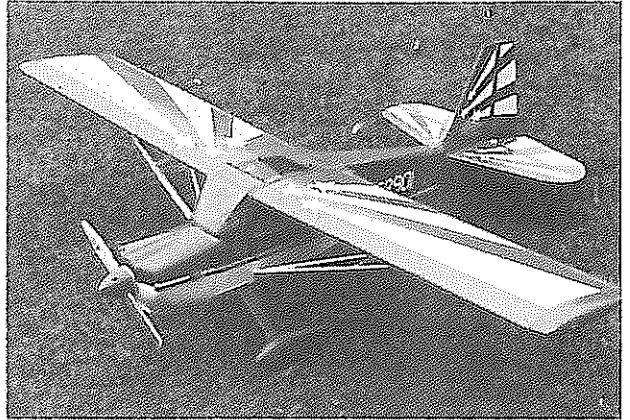
# RC IV - PROGRAMM



# EZ-40 H Decathlon

von SIMPROP

Jetzt ist sie endlich lieferbar - sie, die DECATHLON, sie, die fast "Vollendete". Was ist sie? Ein fast Fertigmodell, wobei ich hier unter dem Begriff Fertigmodell auch bereits das fertige Finish einschließen darf. Der Baukasten birgt die einzelnen fertigen Bauteile: Rumpf mit Motorträger und Motorhaube, zwei Tragflächenhälften mit bereits montierten Querrudern, Höhen- und Seitenleitwerk, die getönte Verglasung, Haupt- und Heckfahrwerk einschließlich der Räder und sämtliche Kleinteile (Spinner, Tank, Schubstangen und alle Anlenkungsteile wie Ruderhörner etc.). Die Fertigstellung des Modells beschränkt sich im wesentlichen auf folgende Arbeitsgänge: Verbindung der beiden Tragflächenhälften (die V-Form ist durch Sperrholzverbinder vorgegeben), Verklebung des Höhen- und Seitenleitwerkes mit dem Rumpf, ankleben der Kabinenfenster (hier muß man mit dem Sekundenkleber sehr vorsichtig und vor allem sparsam arbeiten, ansonsten gibt es scheußliche Flecken - passiert es aber trotzdem, kann Alkohol helfen. Auch mir passierte es, und ich suchte im Haushaltsschrank nach Alkohol und fand nichts vor. Verzweifelt stand ich da und hatte plötzlich die Idee, einen 80 %igen Obstler zu verwenden. Er erfüllte den Zweck. Wie es weiterging? Mit Watte wurden die Flecken weggetupft und auch ein Schluck genommen, wieder ein Fleck weggetupft und ein Schluck genommen; wieder ein Fleck weggeschluckt und ..... prost). Nach der Montage der Schubstangen und der Ruderhörner verbleibt nurmehr der Einbau des

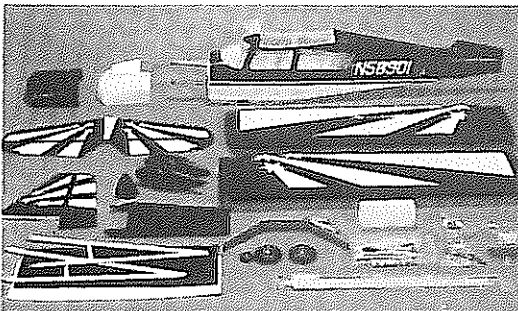


Motors und der Fernsteuerung.

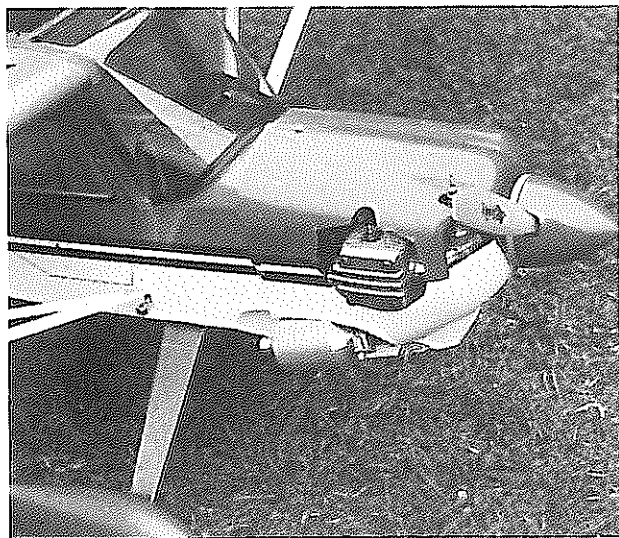
Als Fernsteuerung wählte ich die erprobte und bewährte Star 8 von Simprop. Beim Motor ließ ich mir etwas einfallen: den Hirtenberger Viertakter HP 49 VT mit 8 cm<sup>3</sup>.

Fertig stand sie da, und ich muß ehrlich sagen, daß der Vogel super aussieht. Auch mein Freund Speedy mußte mir zustimmen. Er ging ein paarmal um die DECATHLON herum und prüfte mit Kennerblick deren Kunstflugtauglichkeit bereits auf dem Boden.

Bald war es soweit, und wir standen auf der Graspiste des Modellflugplatzes. Nach dem Aufrüsten des Modells (die Tragfläche wird durch zwei Stahlschrauben am Rumpf befestigt - übrigens, die Stahlschrauben ersetzte ich durch Nygonschrauben, um eine Art Sollbruchstelle bei allfällig harter Landung zu bekommen, die Streben werden am Rumpf mit je einer Schraube befestigt) wurde vorerst die "alte" aber sehr wichtige Leier durchexerziert: Ruderchecks, Rollversuche etc. Dann wurde es ernst - Vollgas und ab ging es. Nach 12 m Rollstrecke hob die Decathlon ab und stieg gepflegt nach oben weg. Eines konnte man bereits erkennen, daß das Höhenruder zu giftig kam. Landeanflug und verd..... nochmals durchstarten und neu anfliegen. Die Maschine hat einen enormen Gleitwinkel! Nach der Landung wurde das Höhenruder nachgestellt (+- 10 mm) und wieder gestartet. Diesmal



So fertig ist das Modell bereits im Kasten



Der Viertakter ist gut verpackt

Technische Daten :

Spannweite :	1540 mm
Länge :	1060 mm
Flächeninhalt :	40 dm <sup>2</sup>
Gewicht :	ca. 3000 g
Motor :	6,5 - 10 cm <sup>3</sup>
	Zweitakt (im Testmodell wurde ein 8 cm <sup>3</sup> Viertaktmotor HP 49 VT verwendet ).

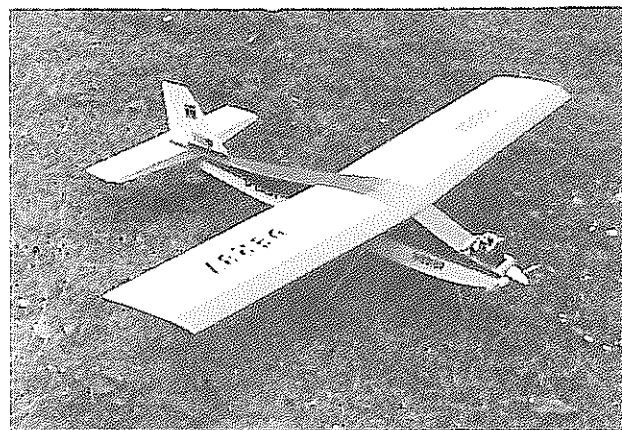
Fernsteuerung : Höhe, Seite, Quer, Motordrossel (Star 8 von Simprop ).

knüppelte Speedy wie gehabt: Looping, Rolle (Faßrolle) etc. Nachdem sich Speedy ausgetobt hatte (der Viertakter zieht die Maschine prima !) flog ich mein übliches Testprogramm. Das Überziehen ist sehr gut, das heißt die Decathlon beginnt beim Überziehen ganz einfach mit einem "Sackflug". Die Kurven lassen sich auch ohne Querruder fliegen. Man kann mit dem Flugzeug mit Halbgas so richtig gemütlich "herumgurken".

Fazit: Die EZ DECATHLON von Simprop ist ein bildhübscher Hochdecker, mit welchem der fortgeschrittene Anfänger ohne Schwierigkeiten zurecht kommen wird. Das Modell ist als erste Querrudermaschine sehr gut geeignet. Viele werden ob des hohen Preises die Augen verdrehen. Dazu muß aber gesagt werden, daß wirklich alles, bis auf Motor und Fernsteuerung, im Baukasten drinnen ist und darüber hinaus ein Finish geboten wird, dessen Herstellung nur für wenige "Spezialisten" unter uns möglich ist.

\*\*\*\*\*

## «Derby» von Multiplex



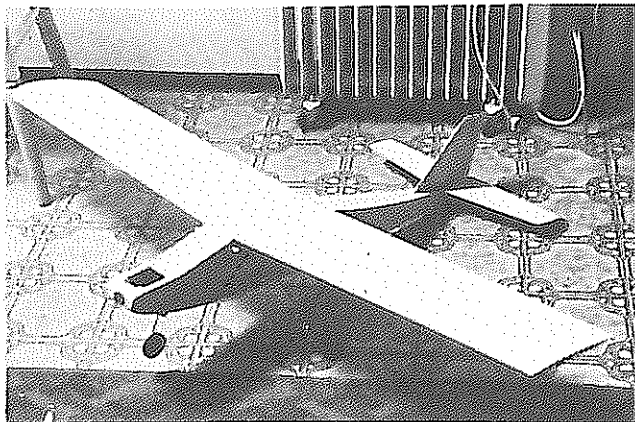
In der "ewigen" Liste der Beginner- und Trainermodelle findet sich auch der DERBY aus dem Hause Multiplex, der mit oder ohne Querruder gebaut werden kann.

Als ich den Baukasten bekam (endlich einmal eine "kofferraumfreundliche Schachtel"!) sah ich beim Öffnen zunächst einmal viel Holz und zwei beplankte Styro-Flächenteile. Die Holzteile sind für die Leitwerke und dem Rumpf bestimmt. Der Bau des Trainers geht aufgrund der sehr guten Bauunterlagen erstaunlich schnell über die Bühne. Beim Rumpf sind alle Teile miteinander verzapft und dies erspart oft aufwendige Ausrichtarbeiten.

Trotzdem genau und sorgfältig bauen ! Der Baukasten verdient die Bezeichnung Komplettbaukasten, da bis auf Fernsteuerung, Motor, Tank und Finishmaterial alles drinnen ist (Räder, Fahrwerk, Motorträger und Anlenkungsteile).

Der DERBY ist ein Modell, welches auch der nichtgeübte Anfänger ohne Schwierigkeiten bewältigen kann. So auch in meinem Fall : Ein 12 jähriger Bub. der praktisch über keine "gewaltigen" Bauverfahren verfügte "stellte" mir den Derby rohbaufertig auf den Tisch, und ich konnte feststellen, daß er sauber gebaut war.

Zur Motorisierung fand der 6,5 cm<sup>3</sup> Viertakter von Webra Verwendung (das Modell wird vom Hersteller auch u.a. für einen 6,5 cm<sup>3</sup> Viertakter empfohlen). Die Rudermaschinen wurden in dem verhältnismäßig geräumigen Rumpf eingebaut und zwar für Höhe, Seite und Motordrossel (das Modell wurde ohne Querruder gebaut). Zur Oberflächengestaltung. Ziel war ein Finish, welches dem Baukastenfoto entsprechen sollte. Mit Porenfüller, Grundierspachtel und Lack aus der Dose wurde ein annähernd ähnliches Resultat erzielt. Eines muß man dem Derby schon lassen: er schaut wirklich hübsch aus. Die Flugprüfung fand an einem etwas windigen und kalten Sonntagvormittag statt. Der Viertakter "packte" die Maschine so super, daß mir echt die Querruder fehlten, um mein Flugvergnügen perfekt zu gestalten. Der Derby ist ungeheuer eigenstabil und kann auch sehr langsam geflogen werden. Dies ist besonders für den Anfänger sehr wichtig, da er bei allfällig kritischen Flug-



Der rohbaufertige DERBY

situationen genug Zeit zur Verfügung hat (eine entsprechende Höhe vorausgesetzt !).

Zusammenfassend darf ich feststellen, daß der DERBY von Multiplex ein idealer Trainer ist. Bei fortgeschrittenem Flugkönnen tauscht man einfach die Flächen aus und hat einen prima Querrudertrainer. Das Modell ist, bedingt durch seine Größe, leicht zu transportieren. Die Qualität des Baukastens (Holz) ist sehr gut, und ich fand keinerlei kritische Ansatzpunkte. Der Derby ist leicht zu bauen und ebenso zu fliegen. Kurz gesagt, ein Flugmodell für den Pilotennachwuchs !

#### Technische Daten :

Spannweite :	1400 mm
Rumpflänge :	990 mm
Flächeninhalt :	34,7 dm <sup>2</sup>
Gewicht :	2050 g
Motor :	Zweitakt 3,5 - 5 cm <sup>3</sup> Viertakt 6,5 cm <sup>3</sup>
Fernsteuerung :	Höhe, Seite Quer, Motordrossel

\*\*\*\*\*

**SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO**

**modellbau  
p i r k e r**

**Tel. (0222) 57 31 58**

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

# HP 21 VT im Testbetrieb

Die Viertakterwelle der freundlichen Leisetreter hat auch mich bereits vor geraumer Zeit erfaßt. Daher ist es auch kein Wunder, daß viele meiner - zum Leidwesen meiner Frau - zahlreichen Modelle mit einem Viertakter bestückt wurden. Ich bin ja als gemütlicher Flieger bekannt, mein Freund Speedy sagt auch immer "Pfründnerflieger" zu mir, und ich habe daher etliche gemütliche Motorsegler und Motormaschinen im "Hangar" stehen. Bei einigen montierte ich den kleinen Hirtenberger Viertaktmotor HP 21 VT mit dem Hubraum von 3,5 cm<sup>3</sup> und war gespannt auf das Ergebnis.

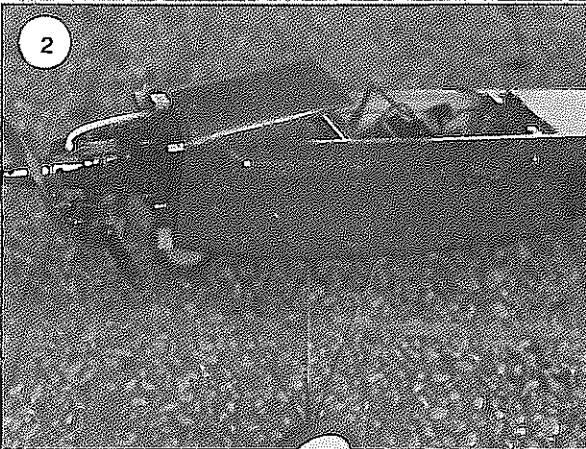
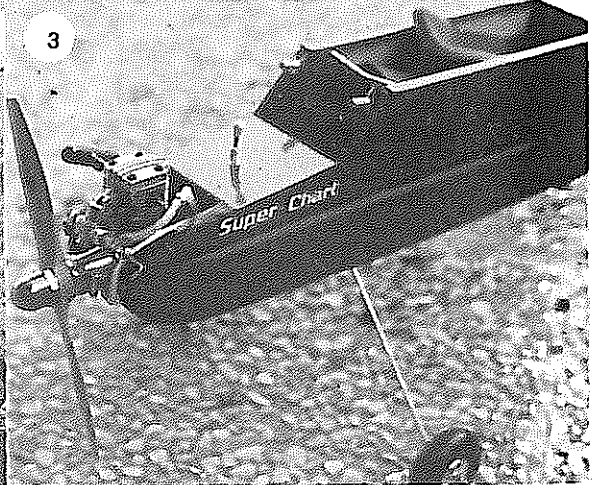
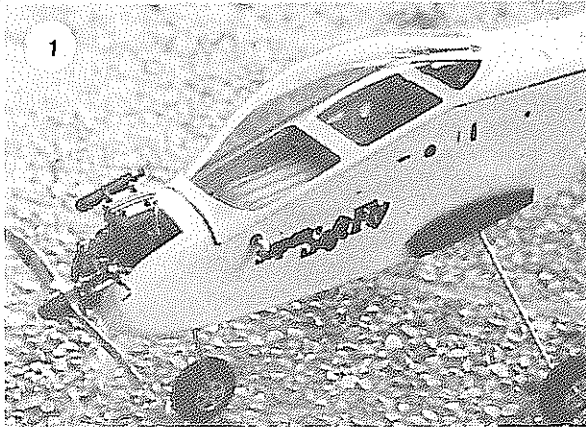
Kurz einmal die Modellvorstellung:

1. Die Soft Fly von Scorpio, ein Motorsegler mit 216 cm Spannweite und ca. 2450 g.
2. Die Vicomte von Swenson, ein einem Oldtimer nachempfunderer Schulterdecker mit ca. 2300 g Gewicht.

3. Die Super Chart von Simprop, ein Hochdecker mit einem Gewicht von ca. 1850 g
4. Die ASW 17 von Carrera mit 3200 mm Spannweite und 2250 g Gewicht.

Alle diese angeführten Modelle wurden mit dem HP 21 VT ausgestattet (die angegebenen Gewichtsangaben schließen das Gewicht des Motors jeweils ein).

Einige Erfahrungswerte lagen ja schon vor (Test der Super Chart), und ich war neugierig, inwieweit der kleine Motor auch die anderen Maschinen "anpackte". Die Soft Fly (vom italienischen Hersteller für diesen Motor eigentlich vorgesehen), die Vicomte und die ASW 17 (der Motor wurde in der abgeschnittenen Rumpfspitze installiert) flogen einfach prima. Die Soft Fly kann aufgrund des Dreibeinfahrwerkes nach etwas längerer Rollstrecke als bei einem





Zweitakter auf einer kurzgeschorenen Wiese ohne Schwierigkeiten Bodenstarts durchführen. Dasselbe gilt auch für die Vicomte. Die ASW 17, ein an und für sich sehr leichtes Modell, wird mit dem Viertakter ganz schön schnell, und ich fürchte manchmal um die schönen Rippenflächen. Ab einer gewissen Entfernung ist der Motor nicht mehr hörbar und verunsichert: Läuft er noch ?

Es gibt auf dem gewaltigen Modellbaumarkt sicherlich eine beachtliche Anzahl von anderen Modellen, die für diesen kleinen Viertakter geeignet sind. Ich hatte halt nur die vier Maschinen zur Auswahl und muß schon feststellen, daß es sich gelohnt hat, diese Modelle mit dem 3,5 cm<sup>3</sup> Motor auszurüsten.

Was mir noch aufgefallen ist !

Bei hängend eingebautem Motor (Vicomte) vorsichtig den Sprit ansaugen, ansonsten ersäuft der Motor. Prost !

Das Startverhalten des Motors ist sehr gut und es wird auch ein Elektrostarter praktisch nicht benötigt. Aber vorsichtig mit den Fingerchen umgehen, der Kleine zündet verflücht schnell ! Die Frage nach den verwendeten Latten ist schnell geklärt: der Hersteller gibt in seiner Bedienungsanleitung Daten an. Ich bin der Auffassung, daß er sich diese Werte nicht aus den Fingern gesogen hat. Also ?!

Treibstofffrage noch ungeklärt ? Ich verwendete den Hirtenberger Viertaktspirit und probierte auch einige "Fremdfabrikate" durch. Unterschiede konnte ich keine feststellen.

In manchen Fachzeitschriften kann man lesen, daß es für diesen Motor noch "Tuningmöglichkeiten" gibt. Lassen Sie lieber die Finger von solchen Aktionen. Mir reicht die Leistung des Motors vollkommen !!

\*\*\*\*\*

## F - SCHLEPP-WETTBEWERB DES ASKÖ LINZ

am 5. und 6. Mai 1984

Der ASKÖ MFC-Linz führt am 5./6. Mai 1984 auf eigener Anlage das

### 17. NIBELUNGENPOKALFLIEGEN

als als F-Schlepp-Wettbewerb mit internationaler Beteiligung durch. Die Anlage, die zu Österreichs schönsten Modellfluganlagen zählt, hat eine asphaltierte Start- und Landepiste mit einer Länge von 110 m und einer Breite von 8 m. Auf dem geräumigen Gelände konnten bereits Starts und Landungen mit Großflugzeugen durchgeführt werden, sodaß hinsichtlich der Flugzeuggröße keine Beschränkungen bestehen.

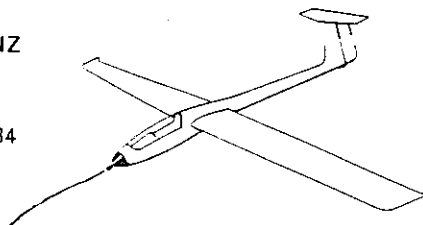
Bewertet werden bei diesem Wettbewerb die vorbildgetreue Nachahmung des F-Schleppfluges, wobei die Phasen Rollen des Schleppflugzeuges vom Vorbereitungsplatz zum Startplatz, Start des Gespannes, Steigflug, Ausklinken des Segelflugzeuges, Abstieg des Schleppflugzeuges, Seilabwurf, Landeanflug und Landung der beiden Flugzeuge sowie Ausrollen und Abstellen des Schleppflugzeuges auf dem Abstellplatz besondere Beachtung finden.

AUSSCHREIBUNGEN für den Wettbewerb sind ab sofort beim Organisationsleiter, Herrn Norbert Köck, Schmidleiten Straße 21

A- 4501 Neuhofen

anzufordern.

\*\*\*\*\*



## FLUGZEUG - SCHLEPPWETTBEWERB

### AUSARBEITUNG EINES GEMEINSAMEN PROGRAMMES

Die ersten Kontaktgespräche für die gemeinsame Ausarbeitung eines Programmes für einen F-Schleppwettbewerb fanden am 11. Februar 1984 anlässlich des Organisationslehrganges in Wien zwischen den Kollegen Mathias Rottensteiner und Josef Fleischhacker statt. Es wurde vereinbart, ein Treffen zwischen den Vereinen die bisher schon Schleppwettbewerbe durchgeführt haben (ASKÖ-Linz, MFG St.Johann/P. und ÖMV-Klagenfurt) zu organisieren.

So konnte dann für den 25. Februar 1984 ein Termin vereinbart werden. Tagungsort Hotel Eurotel in Badgastein.

Folgende Vereine und Personen haben an der Tagung teilgenommen :

ASKÖ-MFC Linz: K.H.Pointner, Peter Niedermayer, Wolfgang Brunner und Eberhard Türschmied,

LSV Salzburg: Mathias Rottensteiner jun., Josef Kreuzberger,

ÖMV Klagenfurt: Günter Zobernig

KFC Klagenfurt: Herbert Fritz und Josef Fleischhacker.

Nach kurzer Vorstellung der einzelnen Kollegen ging man sofort an die Arbeit. Es wurden die bisher gemachten Erfahrungen und Unterlagen ausgetauscht. Nach kaum 3 Stunden fachlicher Argumentation wurde ein Programm erstellt, daß bei den drei F-Schleppwettbewerben in Linz, St.Johann i.P. und in St.Johann im Rosental geflogen werden soll (s.u.).

Bei diesen Wettbewerben sollten weitere Erfahrungen eingeholt werden, damit am Ende der Flugsaison bei einem neuerlichen Erfahrungsaustausch eventuelle Schwachpunkte behoben werden.

Eine endgültige und nähere Beschreibung der Flugfiguren, sowie der Fehler für Punkteabzüge sollte beim nächsten Zusammentreffen diskutiert werden.

Anregungen über Verbesserungen oder Abstellen von Mängeln bei Wettbewerben können jederzeit bei den einzelnen Vereinen vorgebracht werden.

Ich hoffe, daß der F-Schlepp eine weitere Bereicherung des Modellflugsportes darstellt.

Josef Fleischhacker, KFC-Klagenfurt

#### SEGELFLUGZEUG :

1. START - Wertung mit Schleppmaschine
2. STEIGFLUG: Wertung m. Schleppmaschine
3. AUSKLINKEN und abdrehen entgegen der Motormaschine K 5
4. VERFAHRENSKURVE gegen den Wind K 5
5. HAARNADEL gegen den Wind K 10
6. LANDEANFLUG : 5 Sekunden gerader Anflug, gleichmäßiges Sinken, jedoch Landeanflug nach erfolgter Landung der Schleppmaschine K 5
7. LANDUNG : Vorbildgetreues Aufsetzen im Landefeld 10x15 m K 6

Streckenlandung oder Drehung des Modells um mehr als 180 Grad keine Wertung. Verlust eines Teiles oder Bruch - keine Wertung. Die Landeanflüge sind den Punkterrichtern anzusagen.

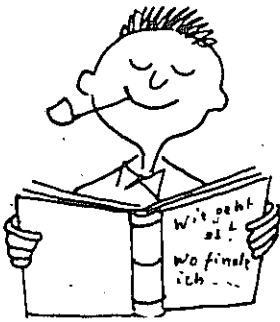
Schleppleine nicht länger als 20 m.

Die Schleppseile sind selbst mitzubringen.

#### MOTORFLUGZEUG :

1. ROLLEN : Vom Abstellplatz zum Start K 1
2. START: Vom Anziehen der Schleppmaschine und Abheben beider Modelle bis ca. 10 m Flughöhe K 6
3. STEIGFLUG: Gleichmäßiges Steigen sowohl gerade als auch in den Kurven, mindestens eine Pitzrunde K 10
4. AUSKLINKEN: Wackeln des Motormodells mit den Flächen, abdrehen der Motormaschine nach links oder rechts gegen den Segler K 5
5. SEILABWURD: mit geradlinigem Anflug in Startrichtung im Landefeld K 4  
außerhalb K 2
6. LANDEANFLUG : Gleichmäßiges Sinken und 5 Sek. geradliniger Anflug K 5
7. LANDUNG : Vorbildgetreue Landung im Landefeld 10x15 m K 6  
außerhalb K 3

Ein GESPANN: Motorflugzeug-Pilot und Segelflugzeug-Pilot. Pro Schleppmaschine und Pilot ist nur ein Segelflugzeug zugelassen. Die einzelnen Gespanne dürfen nicht ausgetauscht werden.



## Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner

### HP 49 VT VIERTAKTMOTOR VON HIRTENBERGER

Er ist da !

Der große Bruder des kleinen HP 21 VT.  
Was er kann konnte schon praktisch er-  
probt werden (Test EZ Decathlon).

Seine technischen Daten ? Bitte :

Bohrung - 22,8 mm

Hub 19,6 mm

Hubraum 8 cm<sup>3</sup>

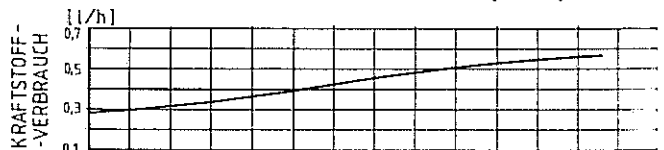
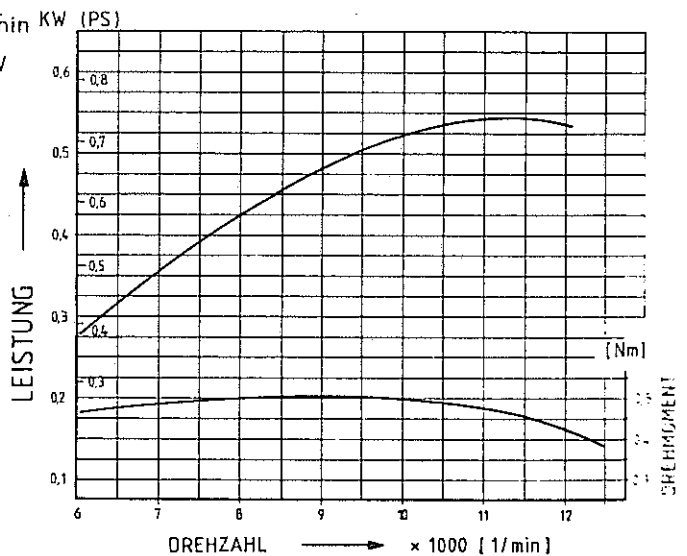
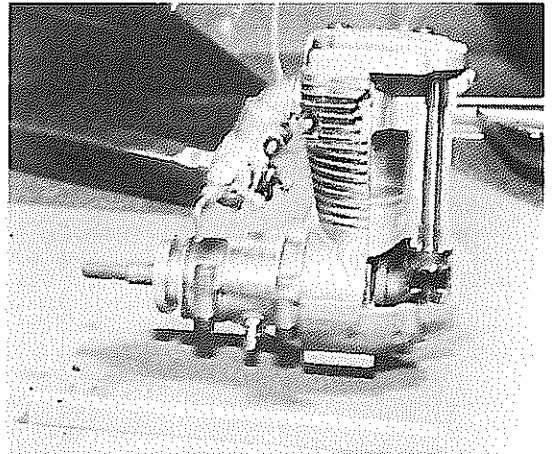
Drehzahlbereich 2500 - 15000 U/min KW (PS)

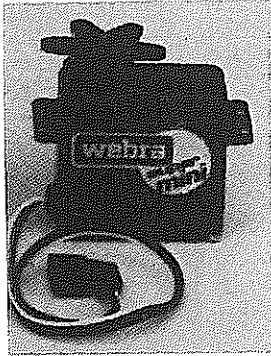
Leistung 0,73 PS / 0,54 kW

Gewicht inkl. Schalldämpfer 640 g

Die Leistung des Motors ist er-  
staunlich, er zog die Decathlon  
müheles durch alle Figuren. In  
Leerlaufstellung ist er bereits  
nach wenigen Metern praktisch  
nicht mehr hörbar.

Ein idealer Motor für Scale-Fans,  
da der Sound zum Modell paßt.



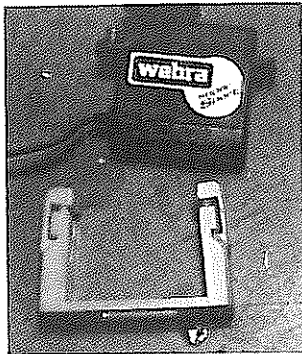


### SUPER MINI von WEBRA

WEBRA brachte ein neues Servo, das SUPER MINI auf den Markt. Was es kann ?

Eine Stellkraft von 2,6 kp/cm, ein Gewicht von nur 26 g, eine Stellzeit von 0,22 Sekunden und eine Größe von 34 x 16,5 x 33 mm.

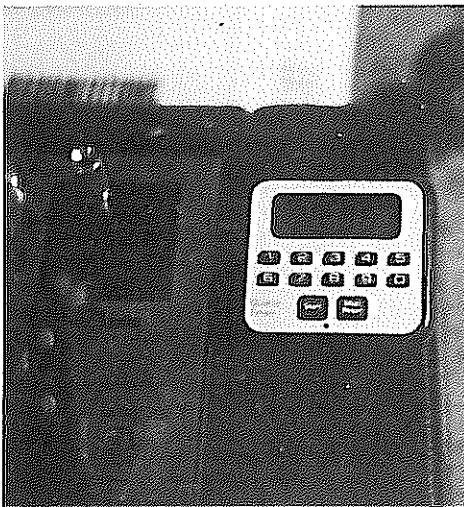
Ein ideales Kleinservo für den Einbau in die Tragfläche.



### SCHNELLBEFESTIGUNG für WEBRA - SERVOS

Eine neue Servohalterung (Schnellbefestigung) für S 10 und Super 84 Sport WEBRA SERVO gibt es.

Einfach zu montieren : Der "Rahmen" wird mit 4 Schrauben befestigt, die Rudermaschine mit den Gummistülpfen auf die Zapfen geschoben und durch Klipse gesichert.

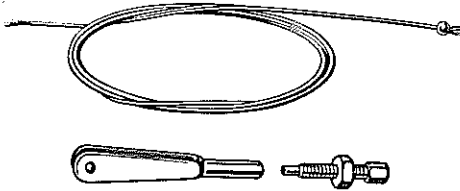


### WEBRA KURZZEITMESSER

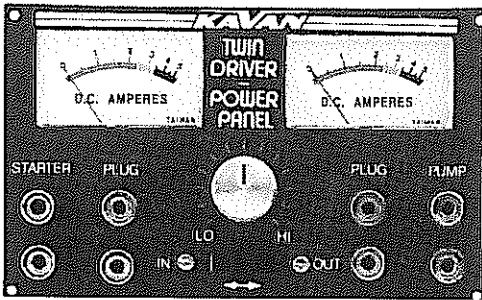
Ein kleines Gerät. Bestens geeignet für folgende Zwecke : Für das Timing von Wettbewerbsfliegern, als "Frühwarnsystem" für sich langsam entleerende Akkus (z.Bei spi el: Man beginnt mit einer vollen Empfängerbatterie und programmiert die ungefähre Flugzeit ein, das Gerät beginnt nach rückwärts zu zählen, und wenn es soweit ist, sagt ein Plipton an, daß es Zeit zum Landen ist); als Zeitangabe für Piloten, um rechtzeitig die Zeit für das Nachhausefahren zu melden, etc., etc.

**MAGNET - VERSCHLUSS**

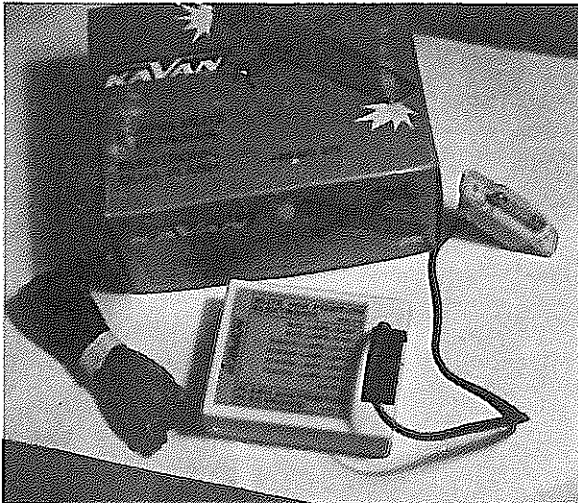
Einen superflachen Magnet-Verschluss präsentiert die elektronische Firma Marx. Der Magnetverschluss hat eine Haltekraft von 3 kg und ist als lösbare Verbindung für Kabinen hauben etc. gedacht. Gesehen bei GK-Kirchert.

**Neues von KAVAN**

Super Stahlkabel und dazu passender Gabelkopf M3 mit verstellbarem Anschluß. Hervorragend für alle Anlenkungen von Großmodellen geeignet.

**KAVAN - TWIN GLOW DRIVER**

Zum Vorglühen der Kerzen bei Zwei- und MehrzylinderMotoren. Starteranschluß, zwei Kerzensteckeranschlüsse und ein Poti sowie eine doppelte Analoganzeige.

**KAVAN -****DOBPELBLITZ und BLINKELEKTRONIK**

Für Scale Modelle (Fläche und Hub-schrauber).

Beachtlich die Stärke des Blitzes !  
Alle Anschlußteile (Kabelmaterial, Schalter, Lampen etc.) und die Elektronikeinheit (Stromanschluß Akku mit 4,8 Volt) sind in der Packung.

## MICROPROP PCM ANLAGE

Diese Fernsteuerungsanlage ist ja bekannt, und es wurde auch im Schaufenster darüber im Jahre 1983 berichtet. Neu ist die Bedienungsanleitung, wobei der Hersteller eine eigene Checkliste anführt. Dies finde ich sehr gut, denn manchmal hat man, beim Betrachten der modernen Fernsteuerungen das fatale Gefühl, daß zur Bedienung ein Elektronikstudium erforderlich ist.

Eine kleine Kostprobe :

## KASSETTE ZUR PROGRAMMIERUNG VORBEREITEN

- 1) REGLER ( GRUEN ) DER DUAL-RATE / EXPONENTIAL FUNKTIONEN ( F 1 - F 3 ) AUF MITTE '0' STELLEN.
- 2) REGLER ( ROT ) ZUR WEGEINSTELLUNG ( F 1 - 8 ) AUF LINKSANSCHLAG ( KLEINSTER SERVOWEG ) STELLEN.
- 3) REGLER ( WEISS ) DER QUERRUDERDIFFERENZIERUNG AUF LINKSANSCHLAG ( NORMAL ) STELLEN.
- 4) REGLER ( WEISS ) KOMBISCHALTER ( CS ) AUF LINKSANSCHLAG STELLEN.
- 5) IST DAS MODELL MIT V - LEITWERK AUSGERUESTET, WERDEN DIE BEIDEN MISCHERREGLER ( GRUEN ) IN MITTELSTELLUNG GEDREHT. BEI NORMALEN LEITWERKEN WERDEN DIE MISCHERREGLER AUF LINKSANSCHLAG GESTELLT ( MISCHER AUS ).
- 6) ALLE SCHALTER ( F4/F8 UND SERVO-REVERS ) AUF NORMAL STELLEN.
- 7) DIE REGLER ( ERSTE REIHE UNTER DEM SERVO-REVERS SCHALTER ) F4 - FLAP ( WEISS ), F4 - QUERRUDER ( GRUEN ) UND F4 - HOEHNENRUDER ( ROT ) AUF MITTE '0' STELLEN.
- 8) REGLER ( WEISS ) HOEHNENRUDER - FLAP AUF LINKSANSCHLAG STELLEN.
- 9) DIE REGLER ( ZWEITE REIHE UNTER DEM SERVO-REVERS SCHALTER ) F8 - QUERRUDER ( GRUEN ) UND F8 - HOEHNENRUDER ( ROT ) AUF MITTE '0' STELLEN.

## KASSETTE PROGRAMMIEREN

ALS ERSTES WERDEN DIE BEIDEN QUERRUDERSERVOS AN DIE EMPFÄNGER-AUSGAENGE 2 UND 6 ANGESTECKT.

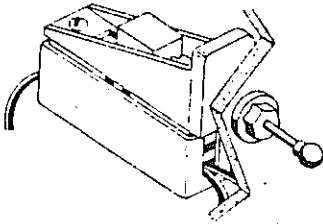
MIT DEN ZUGEHÖRIGEN EINSTELLREGLERN ( WEG 2 UND WEG 6 ) WIRD

- NUN DER RICHTIGE RUDERAUSSCHLAG EINGESTELLT. DURCH DIE GETRENNTE WEG EINSTELLUNG KOENNEN AUCH SERVOS VERWENDET WERDEN, DIE NICHT EXAKT GLEICHE RUDERWEGE AUFWEISEN.



## DAUERSTARTNUMMERN SELBSTKLEBEND

Die relativ lange Dauerstartnummer erfordert eine schöne "Ziffern- und Buchstabenpickerei". Ein alter Modellbauhase hat sich etwas einfaches lassen und präsentiert die jeweilige Dauerstartnummer in einer Auflage von 90 Stück schwarzen u. 10weißen Ziffern und Buchstaben, hochglänzend auf transparenter Selbstklebefolie. Einfacher geht es sicher nicht mehr ! -wo es das gibt ? -bei Stoiber 0222/ 42 95 662.



### UNIVERSAL \_ SCHALTERHALTERUNG

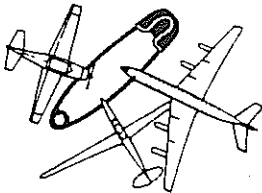
Eine für viele Empfängerschalter (Schiebeschalter) einsetzbare Halterung. Bestens geeignet zum Ein- und Ausschalten von außen wie zum Beispiel bei Scale-Modellen, Hubschrauber etc. Die Halterung ist aus Kunststoff hergestellt und wiegt fast nichts. Gesehen im Versand.



### BATTERIE - TESTER

Ein wirklich genaues und zuverlässiges Gerät hat die Firma Ohno konstruiert : einen Batterietester zur Überwachung der Empfängerbatterie.

Der "Akkusaft" wird hier unter Belastung gemessen. Gesehen wurde das Meßgerät, welches übrigens sehr klein ist, im Versand.



## praktische tips

entdeckt von Franz Cerny, Wien

### REINIGUNGSMITTEL FÜR TREIBSTOFFRÜCKSTÄNDE

Ein einfaches aber wirksames Mittel um Treibstoffrückstände an Motormodellen nach einem Flugtag rasch zu beseitigen ist folgendes : Vier Eßlöffel Speisesoda werden in 1 Liter Wasser aufgelöst. Mit diesem "Sodawasser" wird das Modell mit einem Tuch abgewischt. Mit einem zweiten Tuch trocknet man es dann ab. Dieses Mittel ist nicht teuer, und es lohnt ein Versuch.

\* \* \*

HEISSDRAHTSCHNEIDEN. Auf eine Gefahr beim Heißdrahtschneiden von manchen Schaumkunststoffen machen amerikanische Modellflieger aufmerksam. Es können dabei giftige Dämpfe entstehen, die sehr unangenehme Folgen mit bis zu Vergiftungen hervorrufen können. Man sollte diese Arbeit daher nur in bestens durchlüfteten Räumen oder im Freien ausführen.

\* \* \*

Eine "neue" QUERRUDERAUSLEGUNG wird wieder entdeckt. Obwohl aus den Anfängen der Fliegerei stammend. Schon Bleriot hat sie in einigen Modellen angewandt, aber auch etwa die Daimler L 20 hat so etwas. Es handelt sich darum, daß Außen- teile der Flügel etwa 1/5 bis 1/4 getrennt und drehbar angebracht sind. Sie werden zur Ruderbetätigung gegeneinander verdreht und haben angeblich eine gute Wirkung. Gegenüber Flügeln, die zur Querruderwirkung als Ganzes verdreht werden, haben die "Wingerons" den Vorteil, daß sie mit leichteren Aufhängungen auskommen und auch die Servos durch sie nicht sehr stark belastet werden.

\* \* \*

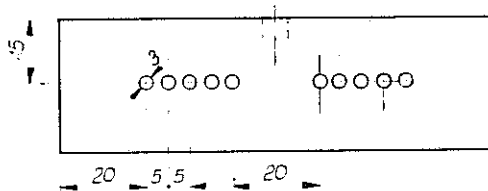
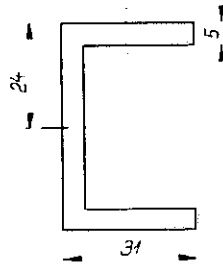
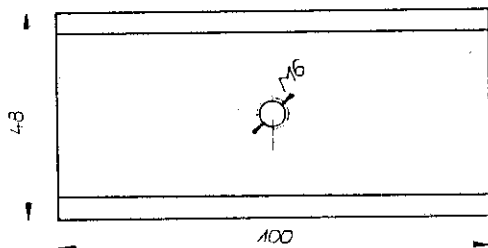


## EINE VORRICHTUNG ZUM ANFERTIGEN VON KLAPPLUFTSCHRAUBEN

Von F3E-Fachreferent  
Helmut Kirsch

Als Elektroflieger steht man immer wieder vor dem Problem die passende Klappflugschraube zu finden. Damit man die zur Verfügung stehende Leistung optimal ausnutzen kann, müssen MODELL-MOTOR-LUFTSCHRAUBE aufeinander abgestimmt werden. Modell und Motor sind meistens vorgegebene Einheiten. Um die richtige Luftschaube zu finden, muß man viel experimentieren. Die wichtigste und genaueste Arbeit ist das Bohren der Lagerlöcher. Diese Bohrungen müssen hundertprozentig parallel sein, wenn beide Blätter den gleichen Anstellwinkel haben sollen. Ich habe mir dafür eine kleine Vorrichtung laut nebenstehender Skizze angefertigt.

Für die Herstellung man ein ca. 10 cm langes U-Eisen oder U-Profil. Die Maße sollen so bemessen werden, daß auch noch größere Propeller (bis etwa 16/6) noch gebohrt werden können. In die Oberseite werden nun von der Mitte aus genau symmetrisch 3 mm Bohrungen gemacht. Das Mittelloch auf der Rückseite hat 6 mm und ist genau in der Mitte.



Das Bohren der Luftschaube geht folgendermaßen vor sich:

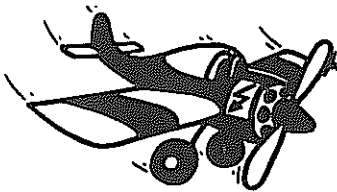
Die Luftschaube mit einer Schraube M6 und durch unterlegen von Beilagscheiben so befestigen, daß sie genau mittig unter die 3mm Löcher kommt. Die Luftschaube noch waagrecht ausrichten und unter einer Ständerbohrmaschine mit einem 3 mm Bohrer links und rechts ein Loch bohren. Anschließend kann sie zerschnitten oder wenn möglich gefräst werden.

Die Luftschaube mit einer Schraube M6 und durch unterlegen von Beilagscheiben so befestigen, daß sie genau mittig unter die 3mm Löcher kommt. Die Luftschaube noch waagrecht ausrichten und unter einer Ständerbohrmaschine mit einem 3 mm Bohrer links und rechts ein Loch bohren. Anschließend kann sie zerschnitten oder wenn möglich gefräst werden.

**ACHTUNG !** Die Blätter mindestens 10 mm vom Mittelpunkt aus bohren, um im Mittelstück genügend Lagerfläche zu haben. Anschließend sind die Blätter sauber zu verputzen, mit dem Mitnehmer zusammen auszuwuchten und dann mindestens 2-3 mal mit Nitrolack zu lackieren. Eventuell mit dem Lack wuchten. Die Lackierung ist unbedingt notwendig, denn bei einer Landung im feuchten Gras werden die Holzblätter naß, das Holz wird weich, und beim nächsten Einschalten fliegen die Blätter weg.

Ich hoffe Ihnen mit meinen Ausführungen einen Tip für die Herstellung einer genauen Luftschaube gegeben zu haben.

.....



**ACHTUNG ELEKTROFLIEGER UND -FREUNDE !**

Am 2./3. Juni 1984 findet in Pfäffikon/Schweiz, das  
11. INTERNATIONALE MODELL-ELEKTROFLUG-MEETING statt.

Interessierte melden sich bei Modellfluggruppe Pfäffikon,  
H.J. Schaufelberger, Rainstraße 10, CH-8330 Pfäffikon.



# Neu! STAR-Serie von Simprop

\*\*\*\*

## Superschmalband-System in modernster FM-Technik

- Preiswertes Simprop-Qualitätsprodukt
- Ergonomisch konzipiertes Sendergehäuse
- Mit Superservo MM (3 kp/cm), klein und sehr stark
- Kleiner Empfänger (64 x 34 x 21 mm, 40 g)
- Anschluß aller Simprop-Servos und des reichhaltigen Zubehörs ist möglich
- Ladebuchse im Sender
- Dual-Diodenanzeige im Sender zur Kontrolle des Betriebszustandes der Stromversorgung
- Mit CAR-Umschaltung bei 2-Kanal-Anlage
- Längenverstellbare Steuerknüppel



**STAR 8**  
35 MHz Best.-Nr. 020 009  
40 MHz Best.-Nr. 020 007

**STAR 4**  
27 MHz Best.-Nr. 020 000  
40 MHz Best.-Nr. 020 002

#### Lieferumfang

- 1 Sender STAR 4 bzw. STAR 8
- 1 Empfänger STAR 4 bzw. STAR 8
- 1 MM-Servo
- 1 Akkuhalter mit Schalteranschluß für den Empfänger, • 1 Quarzpaar

Weitere Angaben finden Sie im Simprop-Katalog '83 mit dem internationalen Modellbauprogramm auf 304 Seiten. Der vierfarbige Katalog ist überall im Fachhandel erhältlich oder direkt bei SIMPROP ELECTRONIC gegen Voreinsendung von 9,90 DM + 3,- DM Portoanteil in Briefmarken.

**SIMPROP ELECTRONIC**

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

## ACHTUNG TERMINÄNDERUNGEN !!!

### HAUSRUCKPOKALFLIEGEN in F3E

Wegen der Durchführung des 1. Internat. Graupner Heli-Cups am 23./24.6. wird das HAUSRUCKPOKALFLIEGEN in der Klasse F3E  
auf **Sonntag den 13. Mai 1984 vorverlegt.**

---

Das Tiroler Pokalfliegen und das Fliegen um den Tiroler Adler in RC III werden gemeinsam am **20. Mai in Wörgl** ausgetragen-

---

### SCHLOSS KORNBERG POKALFLIEGEN 1984

Der Alptraum des Veranstalters wurde wahr: An unserem traditionellen Termin - dem 3. Sonntag im Juni - finden laut Terminkalender zwei RC/MS Bewerbe statt. Das Schloß Kornberg Pokalfliegen, gleichzeitig der 1. Bewerb des Süd-Ost Cups und der NÖ-Cup sind mit 17.6. ausgeschrieben. Eine sofortige Rücksprache mit dem BSV St.Pölten ließ vorerst die Möglichkeit einer Fehlanzeige zu. Leider stimmte es dann doch, und wir wurden ersucht, unseren Termin auf Pfingsten zu verschieben. Aus landwirtschaftlichen Gründen ist dies aber nicht möglich.

Nach Rücksprache mit nahezu allen bisherigen Teilnehmern haben wir uns nun entschlossen, heuer ausnahmsweise unseren Termin

vom 17. Juni auf den 21. Juni 1984 (fronleichnam) zu verschieben.

Wir hoffen, ebenso wie die St.Pöltner durch diese Verschiebung den RC/MS Piloten die Qual der Wahl erspart zu haben.

Für 1985 bitte ich jedoch alle Wettbewerbsveranstalter bei ihren Terminplanungen bereits bestehende Bewerbe schon im Interesse der Wettbewerbsteilnehmer so zu berücksichtigen, daß das Überschneiden der Termine vermieden wird. Schließlich wollen wir alle als Veranstalter eine möglichst große Zahl an zufriedenen Teilnehmern bei unseren Wettbewerben begrüßen können.

---

### MODELLFLUGTAG DES 1.MODELLFLUGVEREINES FRIESACH

Da unser Flugtag mit 2. September 1984 gemeldet ist und zu diesem Wochenende auch die AER-SHOW 84 am Flughafen Klagenfurt stattfindet, müssen wir den Termin

auf **19. August 1984** verlegen.

---

Nachtrag zum Terminkalender :

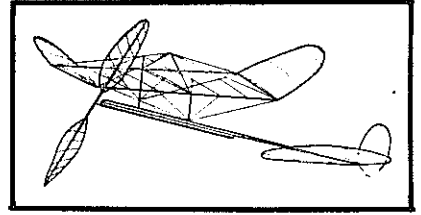
2.+3. Juni 1984      Eole Trophy in F3B /Frankreich

---

**ACHTUNG WETTBEWERBER - NICHT VERGESSEN  
AB JÄNNER 1984  
SIND DIE NEUEN DAUERSTARTNUMMERN OBLIGATORISCH !!!**

# SAALFLUG F10

Franz Cerny, Wien



SAALFLUG, einst auch in Österreich, speziell aber in Wien, recht gerne betrieben, fristet zur Zeit ein nur kümmerliches Dasein. Es ist natürlich nicht jedermanns Sache, sich mit diesen filigranen Modellen zu beschäftigen, auch gibt es kaum geeignete hohe Hallen (für Leistungssport) dafür. Im Ausland befassen sich daher auch nur wenige Experten mit dem wettbewerbsmäßigen Fliegen von Saalflugmodellen.

Es wurden und werden deshalb verschiedentlich Versuche unternommen, diese interessante Modellflugart zu beleben. So etwa fliegt man in den USA RC-Elektromotoren in Sporthallen. Hier schuf man aber auch die "PEANUT-Klasse", naturgetreue Gummimotormodelle mit entweder 33 cm Maximalspannweite oder 23 cm maximaler Rumpflänge. Bewertet werden dabei Flugzeit sowie Vorbildtreue und die Punkte zur Endwertung addiert. Robustere dieser Modelle werden auch im Freien geflogen. Es gibt auch noch reine Saalflugklassen, die für Anfänger/Einsteiger gedacht waren wie "Easy B" und "Penny Plane". Diese wurden aber leider, wie üblich, langsam von Experten erobert, so daß Anfänger wiederum kaum eine Chance haben.

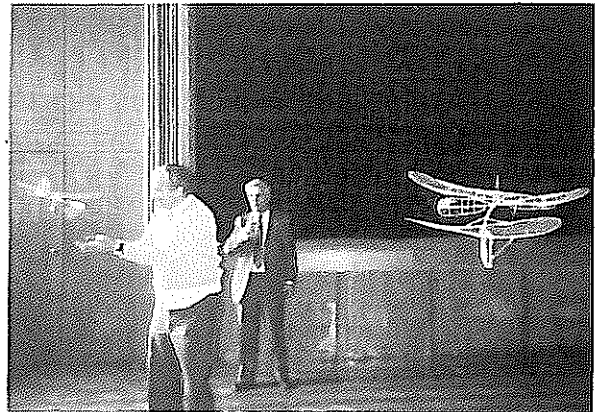
Um dem Saalflug "neues Blut" zuzuführen, schuf man in den USA zwei neue Klassen: "Manhattan" und "Boston". Erstere ist mehr für Köhner, die zweite kann praktisch jeder beherrschen, noch dazu in der von Californiern geschaffenen Abart.

Zur Erklärung die Formeln für die beiden Klassen: MANHATTAN - Maximalwerte: Zelle 4 g, Länge 20" (508 mm), Rumpfquerschnitt 2,5 x 4 x 2" (= 63 x 103 x 51 mm), Windschutzscheibe 2 Quadratzoll, Seitenfenster je 1 Quadratzoll, Luftschraube Holz mit Direktantrieb, Flügelfläche 20 x 4" (= 508 x 103 mm), Höhenleitwerk 8 x 3,5" (203 x 89 mm), festes Fahrwerk mit zwei Rädern mit 25,4 mm Durchmesser, Bespannung = kein Mikrofilm. (Flugzeiten von 9 bis 10 Minuten werden in entsprechenden Hallen erreicht).

BOSTON, Maximalwerte: Spannweite 16"

(= 407 mm), Flügeltiefe 3" (=76 mm), Propeller Durchmesser 6" (154 mm), Mindestgewicht 7 g (original) - 14 g (Californien = einfacher zu Bauen !), Länge 14" (356 mm), Rumpfquerschnitt muß eine Box von 1,5 x 2,5 x 3" (38 x 63,5 x 76,3 mm) umschließen, Windschutzscheibe und Seitenfenster je 1 Quadratzoll, Fahrwerk fix mit mindestens zwei Rädern von je 19 mm Durchmesser - es muß eine Gleitfluglandung aushalten, Bespannung kein Mikrofilm, Bodenstart, Charisma-Faktor (Wirkung, Ausstrahlung) 1 bis 1,2. Die drei besten Flüge von einer unbegrenzten Zahl von Starts (natürlich nur an einem Wettbewerbstag) werden mit dem "Charisma-Faktor" multipliziert. Die Summe ergibt die Punkte für die Platzierung. Diese Modelle fliegen rund 2 bis 4 Minuten in normalen Turnhallen. Diese Klasse wäre also auch in unseren Turnsälen durchführbar, wenn man sich mit den Schul- bzw. Sportwarten gut stellt. Die Modelle vertragen dabei auch ohne weiters einen Zusammenstoß mit einer Wand oder einem Turngerät, ohne sich oder die Wand bzw. die Geräte zu beschädigen.

\* \* \* \* \*



Wettbewerbs-Saalflugmodelle haben bei einer Spannweite von 60 cm oft nur 2 - 3 Gramm !!!  
Auftrieb gibt bereits die Abstrahlung der Hände

LANDESMEISTERSCHAFT NÖ  
1984 Klasse F1E

Am Sonntag, dem 18. März 1984, fanden bei Haunoldstein die 1. LANDESMEISTERSCHAFTEN Niederösterreichs statt. Unter der Wettbewerbsleitung von Hauptmann Wolfgang Baier wurde in einem etwas schwer zu fliegenden, neuen Hangfluggelände bei kaltem Wetter mit Nordostwinden der Wettbewerb zügig und protestlos durchgeführt. Als Maximalzeit wurden 180 Sekunden geflogen, wobei erfreulich die Tatsache vermerkt werden kann, daß etliche relativ junge Modellflieger aus St. Pölten die Teilnehmerzahlen gegenüber dem Vorjahr vergrößerten. Durch 3 Volle setzte sich der St. Pöltner Schneck nach 3 Durchgängen knapp vor den nur 5 Prozentpunkte dahinterliegenden Felix Schobel sen.; diese Reihung blieb auch nach dem 4. Durchgang. Dritter war zu diesem Zeitpunkt uneinholbar Hlavka (St. Pölten), während vier Ober-Grafendorfer (Lintner, Buchleitner, Almesberger und Felix Schobel jun.) nur um 10 Prozentpunkte von einander getrennt um die folgenden Plätze kämpften. Der alles entscheidende 5. Durchgang brachte dann die entscheidende Wende. Karl Almesberger errang mit einem MAX den 4. Rang, Hans Hlavka blieb Dritter, Rupert Schneck, flog zwar ein MAX, doch nach der halben Flugzeit ging das Modell außer Sicht, und er rutschte auf den 2. Gesamtrang zurück, während Felix Schobel mit einer guten Flugzeit den 1. Rang erreichte und damit nach jahrelanger Unterbrechung wieder einmal Landesmeister wurde.

Der Wettbewerb wurde lt. MSO - ähnlich wie in F3B - mit Prozentwertung durchgeführt, wobei die jeweiligen Durchgangsbesten 100 Prozentpunkte erreichten und in der Endwertung die Gesamtpunkte - umgerechnet auf Sekunden - als Punkte ausgeworfen sind.



Nach jahrelanger Unterbrechung wurde F1 E - Boß Felix Schobel sen. wieder einmal Landesmeister von Niederösterreich.

Das Foto zeigt ihn beim Rückholen seines Landesmeister-Modells.

ERGEBNISLISTE

1. und Landesmeister NÖ 1984										
1.	SCHOBEL Felix, sen.	UMSC-KOLIBRI	%	100	100	95	100	89	=	1.450 Pkt.
2.	SCHNECK Rupert	ESV-St. Pölten	%	100	100	100	100	48	=	1.345 "
3.	HLAVKA Hans	"	%	100	100	58	98	41	=	1.192 "
4.	ALMESBERGER Karl	UMSC-KOLIBRI	%	22	39	100	100	100	=	1.083 "
5.	LINTNER Karl	"	%	77	100	24	55	100	=	1.068 "
6.	SCHOBEL Felix, jun.	"	%	100	100	41	18	54	=	940 "
7.	BUCHLEITNER Robert	"	%	100	39	77	39	13	=	803 "
8.	WUTZL Franz, jun.	ESV-St. Pölten	%	17	41	13	76	52	=	595 "
9.	GÖD Rupert	"	%	43	75	32	34	13	=	592 "
10.	GREIMEL Verena	"	%	14	33	25	25	100	=	590 "
11.	WUTZL Franz	"	%	33	10	7	28	60	=	415 "



## EINE MODELLBAUGRUPPE STELLT SICH VOR



"DIE REBLÄUSE WERDEN AKTIV !"

Die "REBLÄUSE", das ist die MODELLBAUGRUPPE REBLAUS, im Rahmen des ÖMV-Niederösterreich, aus Theiß bei Krems/Donau.

Der Club wurde 1981 gegründet und bestand zu Beginn aus 7 Mitgliedern. Ein Flugplatz wurde gesucht und schien gefunden.

Nach erfolgter Genehmigung durch das Land Niederösterreich zog jedoch der Verpächter, die Stadtgemeinde Langenlois, den Pachtvertrag zurück.

Nach langem Suchen wurde endlich ein Gelände gefunden, welches geradezu als ideal für einen Modellflugplatz zu bezeichnen ist. Im Hochwasserentlastungsgerinne der Donau nahe dem Wärmekraftwerk THEISS, ca. 6 km von Krems entfernt, wurde eine ca. 2 ha große Wiese (250 x 80 m) gepachtet.

Im März 1982 wurde hier eine Graspiste mit 100 x 12 m und ein Zaun als Trennung zwischen Piste sowie Vorbereitungsraum und den Zuschauern und Autos geschaffen. Da das Entlastungsgerinne und die im Norden angrenzenden Acker völlig eben und rießengroß sind (ca. 2 x 1 km) ist das Gelände besonders für Anfänger, aber auch für Großflieger ideal, da Außenlandungen meist ohne Schaden ablaufen. Nur die im Süden liegende Donau hat schon zu einigen unfreiwilligen Notwasserungen geführt.

Im Jahr 1982 wurde ein Schauflugtag mit etwa 1500 Besuchern durchgeführt. Weiters wurde die ÖMV-Landesmeisterschaft in RC IV abgehalten.

Das Jahr 1983 brachte, offensichtlich wegen des Flugbetriebes des inzwischen auf 20 Mitglieder angewachsenen Clubs, ernste Probleme mit den Anrainern der ca. 1 km entfernten Ortschaft Theiß auf Grund der Lärmbelästigung. Diese Probleme konnten im Laufe des Jahres durch viel Verständnis von Seiten der Anrainer, einer vermittel-

den Haltung des Bürgermeisters und von Seiten des Clubs durch strengste Disziplin aller Mitglieder bereinigt werden.

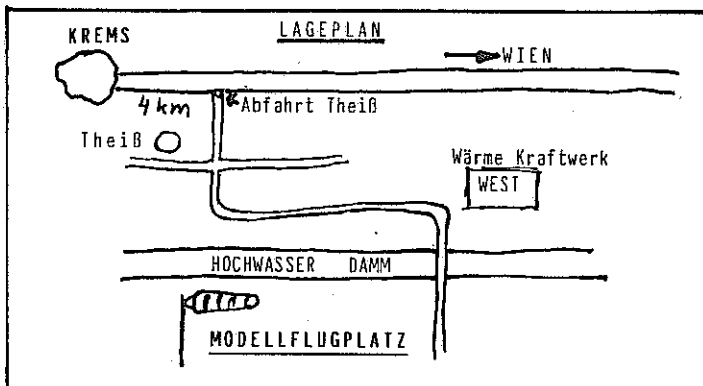
Vom Club wird auf die Einhaltung der Flugzeiten (Mittagspause und Beendigung des Flugbetriebes am Abend) größter Wert gelegt. Um die Lärmmission in Grenzen zu halten wurde der Clubvorstand ermächtigt, jedes zu laute Modell, egal welches Triebwerk, mit Flugverbot zu belegen. Das Lärmproblem dürfte überhaupt die Zukunft unseres Hobbys bestimmen. Wir haben nach langen Diskussionen über Zweitakter-Verbot, Flugzeiteinschränkungen, bessere Schalldämpfung der Triebwerke, Drehzahlminderungen u.s.w. uns zu der oben beschriebenen Lösung entschieden, weil wir glauben, daß diese Regelung am fairsten ist. Der Geldbeutel wird geschont, und jeder der sich mit der Schalldämpfung und dem richtigen Einsatz von Zweitakttern beschäftigt, kann sie weiter betreiben.

Für 1984 wurden 3 Schwerpunkte gesetzt :

SCHAUFLUGTAG am 27. Mai

4-Takter Wettbewerb am 17. Juni

GROSSMODELLWETTBEWERB am 16. September



Die beiden Wettbewerbe sollen jenen Kreis der Modellflieger ansprechen, die 4-Takter und/oder Großmodelle fliegen und keine sogenannten Experten sind. Die Programme wurden bewußt so zusammengestellt, daß sie jeder fliegen kann. Weiters wird auf Start und Landung großer Wert gelegt, denn Fliegen ohne Start und Landung ist für uns undenkbar. Irgendwann werden vom Aero Club Wettbewerbsregeln für Motormodelle geschaffen werden

müssen, die auch für die Masse der Modellflieger fliegbar sind. Alle Wettbewerbe dieser Art können helfen Erfahrungen zu sammeln, Meinungen der Piloten über sinnvolle Programme zu hören und ganz allgemein das Interesse der Modellflieger an solchen Wettbewerben zu erkunden.

AUSSCHREIBUNGEN über beide Wettbewerbe mit genauer Beschreibung der Flugprogramme, Lage des Modellflugplatzes Theiß, sind über Obmann Dipl.Ing. Karl Schober, 3562 Schönberg Neustift 33 erhältlich. Die Wettbewerbe finden jeweils am Sonntag statt, sollten sich jedoch so viele Teilnehmer melden, daß die beiden Klassen nicht mehr am Sonntag geflogen werden können, so wird das Flächenfigurenprogramm am Samstag abgewickelt.

Die MFG-REBLAUS würde sich eine rege Beteiligung an den Wettbewerben wünschen und hofft, durch diesen Bericht Kontakte und Bekanntschaften zu anderen Clubs und Modellfliegern zu bekommen.

\* \* \* \* \*

#### MODELLFLUG-SEKTIONSSITZUNG DES LV BURGENLAND

Um einen ersten Kontakt mit den Burgenländischen Modellfliegern herzustellen, anstehende Probleme zu diskutieren und Lösungen zu suchen, habe ich anfangs März zu einer Sektionssitzung in Oberpullendorf eingeladen. 30 Modellflieger sind erschienen. Besonders erfreulich war, daß unser BSL Krill, der Medienreferent Dr. Breiner sowie der Org.Referent des LV-Bgld. Hasitschka, der auch Finanzreferent des Gesamt-Ae.C. ist, meiner Einladung gefolgt sind. Dafür nochmals herzlichen Dank.

Nachstehend die wesentlichsten Punkte, die behandelt wurden:

Neuer Modellflugclub: Durch die Anmeldung des UMFC Jennersdorf gibt es nunmehr in jedem Bezirk einen Verein.

Modellflug-Wettbewerbe: BSL Krill referierte über die Notwendigkeit von Wettbewerbsfunktionären und präzierte auf Grund einer Anfrage die max. Spesenforderungen v. Punkterichtern: Fahrtspesen (Bus, Bahn), freie Verpflegung und bei event. Bedarf freie Unterkunft.

Sektionsbudget: Bisher bedurfte jede, über die normale Administration hinausgehende, Ausgabe eines LV-Vorstandsbeschlusses. BSL brachte einen Vorschlag, der inzwischen realisiert wurde:

## prop-Flohmarkt

**Verkaufe:** VIDEO-Film über Kunstflug-WM 82 Spitzerberg. Speziell für ZLIN 50 Liebhaber. Kür Strößenreuther. VHS od. BETA, ca. 30 min. S 390,-. Anfragen an Günther Magunna, Tel. 0222 / 87 14 61

**Muß räumen :** 1 VOR 250 bildschön, 1 GRUNAU Baby von Krick, 1 Semi Scale Focke Wulf 47 G, 1 amer. Kleinhubschrauber Cricket m. Ersatzteilpa ket (Rotorwellen, Rotorblätter, Heckrotorgetriebe, Ersatzzahnäder, Reserverotor-kopf etc.) und Motor 1 CESSNA 150 mit 4-Taktmotor, 1 Tragschrauber m. Motor - alles Neuwertig und in Top-Zustand. Tel. 02773/6601 ab 19,00 Uhr täglich.

### ACHTUNG ! der flohmarkt reduziert die Preise !

Aufgrund der Leserbriefanregung reduzieren wir ab der nächsten Nummer die "flohmarkt"-Preise.

5 Spaltenzellen kosten S 50,-. Jede angefangene Zeile darüber kostet S 35,-. Dieses Angebot gilt nur für Modellflieger und nicht für gewerbliche Betriebe !

#### SEKTIONSBUDET :

50% d.v.d. Sekt. eingebrachten LV-Beitrages  
50% d. Erlöse der in der Sektion verkauften FAI-Jahresmarken u. ev. andere Subventionen.  
Der admin. Aufwand (Papier, Porto, Kopien) werden direkt mit dem LV verrechnet.

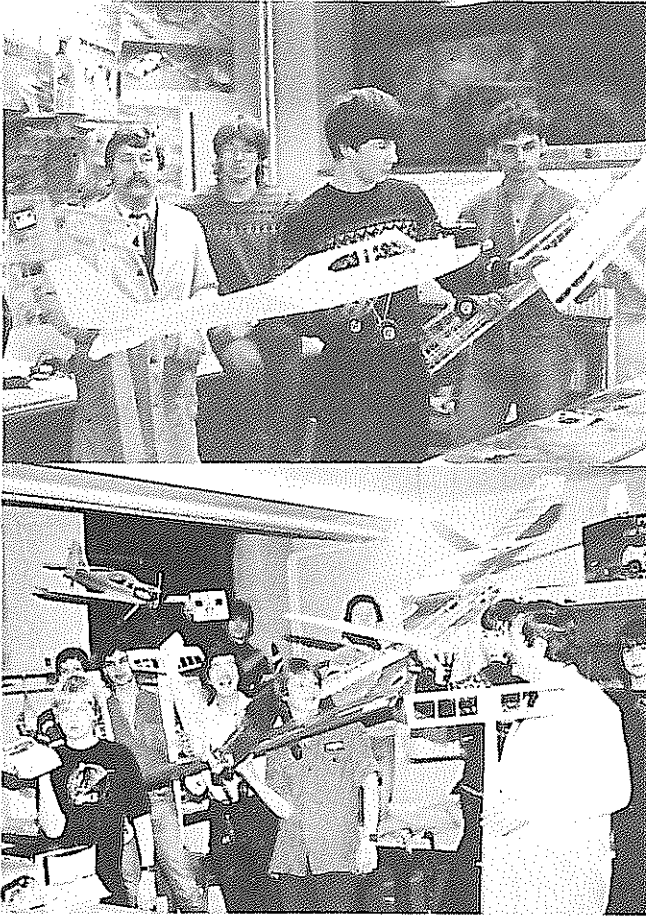
MODELLFLIEGER-TREFFEN - Auf großes Echo stieß meine Anregung, jährlich auf einem anderen Modellflugplatz ein "Freundschaftsfliegen" zu veranstalten, welches zu einem zwanglosen Treffen der Bgld. Modellflieger (mit Familien) werden soll. Für 1984 hat sich der FMC "Seeadler" Neusiedl/See zur Durchführung bereit erklärt.

CLUBZEITUNGEN: Zwei Vereine haben ihre sehr gelungenen Clubzeitungen vorgestellt, die regelmäßig erscheinen sollen :

MMFC SHUTTLE des 1. MMFC Oberpfd.  
CLUB-NACHRICHTEN des 1. MBC Oberwart.  
(Darüber mehr im nächsten prop. Die Red.).  
NEUHEITEN AUF DEM MODELLBAUMARKT: Sehr großen Anklang fand der sehr fachkund. mit Musterexemplaren, Fotos und Prospekten belegte Bericht d. Medienref. der BS Dr. Breiner über die Neuheiten b.d. Spielwarenmesse in Nürnberg. LSL Franz Pentek

## MODELLBAU AN DER LANDESBERUFSSCHULE NEUNKIRCHEN / NÖ

Ein Bericht von BL H.Kerschhofer



An der Landesberufsschule Neunkirchen werden Lehrlinge der metallverarbeitenden Industrie aus ganz Niederösterreich ausgebildet. Die Ausbildung an der Schule beträgt pro Lehrjahr 8 bis 10 Wochen. An die Schule angeschlossenen ist das Heim für Industrielhrlinge, in dem etwa 300 Lehrlinge untergebracht sind. Die Lehrlinge haben die Möglichkeit während ihrer abendlichen Freizeit an verschiedenen Neigungsgruppen teilzunehmen, z.B. Foto, Schach, Tischtennis, Musik u.v.a. Seit dem Schuljahr 1978 besteht auch eine Neigungsgruppe MODELBAU.

Geleitet wird diese Gruppe von den beiden Berufsschullehrern Hans Kerschhofer und Walter Breitenecker.

Pro Turnus machen ca. 12 - 20 Lehrlinge von diesem aktiven Freizeitangebot Gebrauch. Gebaut werden ferngesteuerte Flugmodelle, Autos und Schiffe. Der Lehrling hat 2 - 3 mal pro Woche die Möglichkeit, am Modellbau teilzunehmen. Wir besitzen eine eigene Fernsteuerung samt Zubehör und 2 Anfängermodelle (Segler und Motormaschine) mit denen dem Lehrling die ersten Gehversuche ermöglicht werden. Da von der Schulbehörde keine finanziellen

Mittelfür die Freizeitgestaltung vorgesehen sind, sind wir auf Spenden angewiesen.

Die Lehrlinge der Modellbaugruppe der Landesberufsschule Neunkirchen möchten sich daher auf diesem Wege bei allen Institutionen und Firmen bedanken, die durch ihre Spenden und Unterstützungen am Bestehen unserer Modellbaugruppe mithelfen.

\* \* \* \* \*

**Modellsport** MOTOREN  
FERNSTEUERUNGEN  
MODELLE

**webra**



# RMF 84

Rennsport - Motor - Modellbau  
- Freizeit -

Friedrichshafen  
15. bis 18. März 1984

Über 50.000 Besucher an 4 Tagen

RMF 84 ZEIGT GESAMTPALETTE DES MODELLFLUGSPORTES

Die Ausstellung RMF 84 hatte ihren besonderen Luftfahrtschwerpunkt diesmal beim Modellflug des Deutschen Aero Clubs und der Baden-Württembergische Luftfahrtverband hatte es darauf angelegt, die ganze Breite der Sportart vorzuführen. Die Palette reichte vom kleinen Wurfgleiter bis zum Weltmeistermodell.

Der Modellflug-Boß des DAeC, Willi Wahl, wies in seiner Eröffnungsrede darauf hin, daß der Modellflug 1984 sein 200jähriges Jubiläum feiert: 1784 bauten die Franzosen Launoy und Bienvenu ein Hubschraubermodell. Dem folgten viele Erfolgreiche und weniger erfolgreiche Versuche anderer, von denen wohl die von Alphonse Pénaud mit seinem berühmten Gummimotorflugmodell "Planophore" am nachhaltigsten bekannt geworden sind. Wahl erinnerte an Alexander Lippisch, Heini Dittmar und Richard Eppler, die alle einmal mit dem Modellflug angefangen haben und daraus oft wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Luftfahrt gewannen.

Der große Stand des DAeC zeigte in der von Gunter Kirch erstellten Schau zahlreiche Möglichkeiten auf, wie in Schulen und Jugendgruppender Modellbau und Modellflugsport betrieben werden kann. Besonders von den Lehrern unter den Besuchern wurde mit großem Interesse studiert, wie mit selbsthergestellten und oft sehr preiswerten Lehrmitteln ein attraktiver Unterricht gestaltet werden kann. Ganz besonderen Zuspruch fanden die Modellbautische, wo vier Tage lang nahezu 1000 Mädchen und Buben mehr als 1300 Balsaholzgleiter bauten. Die Standbesatzung, darunter auch eine Frau, merkten am Abend sicherlich, was sie getan hatten. Die Begeisterung der jungen Gäste war unvorstellbar, und die Arbeitsplätze waren wohl eines der meistfotografierten Motive der Ausstellung.



Mit großer Begeisterung bastelten mehr als 1000 Mädl und Buben über 1300 Balsagleiter.

Eine wahre Demonstration für den Modellsport und für die Jugendarbeit !





Die vorbereiteten Jugendarbeitsplätze. In der Mitte der Jugendreferent des DAeC, Gunter Kirch (Sulzbach/Saar). Rechts neben ihm BSL Krill mit Arbeitsunterlagen und links die Frau des BSL.

Auch die vom BMLV betriebene Dr.A.Seifritz Luftsport-Jugendbildungsstätte zeigte einen Ausschnitt aus ihrer Tätigkeit. In der auf ihrem Stand eingerichteten Modellbauwerkstatt arbeiteten unter Anleitung von Walter Müller an jedem der vier Tage andere Schulklassen, und es wurden an die 60 Segelflugmodelle gebaut. Weil die Jugendlichen ihre Modelle schließlich auch noch einfliegen und mit nach Hause nehmen konnten, herrschte hier ebenfalls große Freude.

Während man papier- und mikrofilmbespannte Saalflugmodelle in sicheren Glasvitrinen bewundern konnte, drehten andere in der Halle unermüdlich ihre Runden, bis der Andrang so groß wurde, daß eine sichere Landung nicht mehr möglich war. Kaum jemand hatte zuvor diese leichten Modelle im Flug gesehen, und die Faszination unter den Besuchern war entsprechend groß.

Draußen im Freigelände hatten die Fesselflieger einen Ring aufgebaut: hier ging es um den Bodenseepokal im Kunstflug. Natürlich nahmen die Piloten die Gelegenheit gern wahr, auch die anderen Fesselflugklassen einem begeistert mitgehenden Publikum vorzustellen. Wolfgang Gerlach "schmiß den Laden" in bewährter Manier, unterstützt von dem Fesselflug-Routinier Claus Maikis. Wolfgang Gerlach's Kommentare brachten den Zusauern den Fesselflug- und den Modellsport insgesamt - näher.

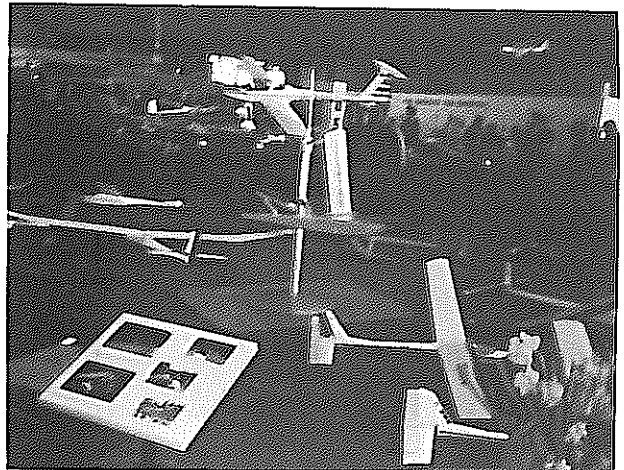
Fachvorträge über verschiedene Gebiete des Modellflugsportes rundeten die Modellflug-

tage ab und gaben ihnen das Flair, die diese Ausstellung von vielen ähnlichen Veranstaltungen deutlich abhebt. Flugplatzzulassungen, Elektromotoren für Flugmodelle und viele andere Themen wurden behandelt und diskutiert. Zweifellos war der an zwei Tagen gehaltene Vortrag von F3B-Weltmeister Ralf Decker mit insgesamt 200 Zuhörern dabei der meistbesuchte Vortrag. Er referierte und diskutierte länger als die doppelt vorgesehene Zeit. Die Gespräche setzten sich dann am DAeC-Stand fort, wo sein Weltmeisterschaftsmodell ausgestellt war, zusammen mit dem des Vizeweltmeisters. Dr. Helmut Quabeck. Die funkferngesteuerten Segelflugmodelle der Klasse F3B genießen ganz offensichtlich das größte Interesse aller Modellflugarten:

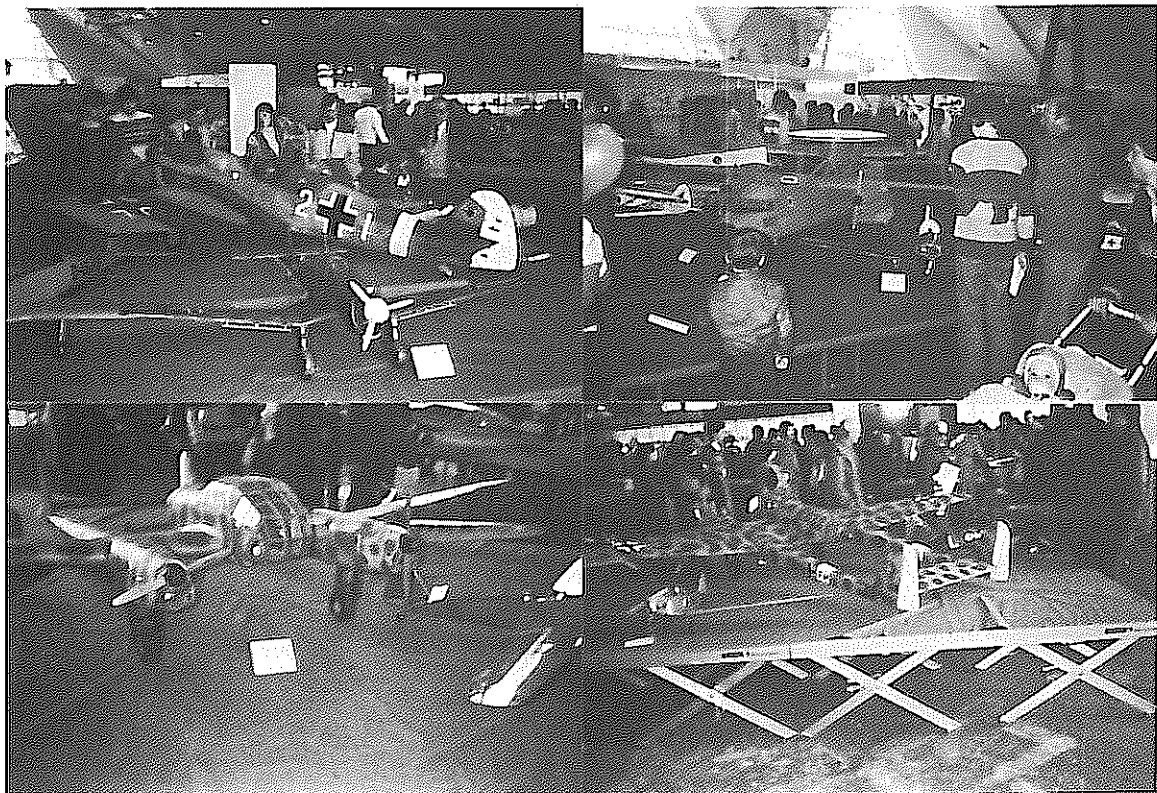
Die eigentliche Modellflug-Ausstellung war im wesentlichen von den beiden örtlichen Vereinen gestaltet worden. Man hat nicht nur viele hundert Modelle zusammengetragen, sondern, was wichtiger erscheint, einen umfassenden Querschnitt durch den Modellflugsport geboten.

Als am Sonntagabend die Türen der RMF 84 geschlossen wurden, waren mehr als 50.000 Besucher durch die Hallen gegangen, davon ein Viertel aus den Nachbarländern Schweiz und Österreich.

Die Ausstellungsleitung plant, in Zukunft die Modellbauausstellung unter Mitwirkung angrenzender Modellflugvereine des Auslandes noch zu erweitern.



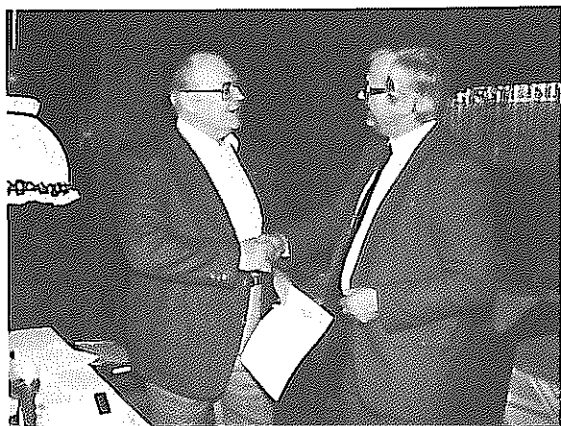
Sehr attraktiv war der Stand der Elektroflieger



Besonderes Interesse wurde den naturgetreuen Flugmodellen entgegengebracht

Der Deutsche Aero Club nutzte die Gelegenheit der RMF 84 zu einer Tagung der deutschsprachigen Modellsport-Vertreter aus Nationalen Aero Clubs. Von Österreich war BSL Krill anwesend. Gemeinsame Probleme und Erfahrungen standen auf der Tagesordnung, dazu die Vorbereitung der großen internationalen Tagung der Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Der Erfolg der Gespräche ist Anlaß genug, sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit fortzusetzen, nicht als "kleine CIAM", sondern um gemeinsam interessierende Fragen partnerschaftlich anzupacken und aus den jeweiligen Erfahrungen Schlüsse zu ziehen.

Bei dieser Zusammenkunft überreichte Bundessektionsleiter Edwin Krill dem hauptamtlichen Modellflugreferenten des DAeC, Werner Groth, das ihm vom Bundesvorstand des ÖAeC verliehene ÖAeC-Ehrenzeichen in Silber. Werner Groth erhielt diese Ehrung für seine stete Bereitschaft, unseren Nationalmannschaftsmitgliedern bei den Reisen nach Übersee behilflich zu sein und bei der Übersetzung der oft sehr schwierigen CIAM-Protokolle.



Bundessektionsleiter Edwin Krill überreicht in Friedrichshafen dem deutschen Modellflugreferenten, Werner Groth, für seine Verdienste um den ÖAeC das silberne Ehrenzeichen des österreichischen Aero Clubs.

## Hohe Prominenz bei den Modellfliegern

PÄSIDENT Dr.LENZ, GENERALSEKRETÄR SCHLAGER UND BSL KRILL ZU GAST BEIM ÖMV

Die Modellfluggruppe Fünfhaus des ÖMV-Wien veranstaltete ein Clubkränzchen zu dem die o.a. Personen geladen wurden - und sie kamen !

Zum ersten Mal in der 33jährigen Clubgeschichte erhielten wir so hohen und so netten Besuch der ÖAeC-Prominenz, denn auch die Damen der Ehrengäste waren mitgekommen. Wir haben uns sehr darüber gefreut.

Das Buffet übernahmen natürlich wieder unsere Club-Frauen. Für die Tanzmusik sorgte eine Stereoanlage, und in der Folge wurde es immer gemütlicher.

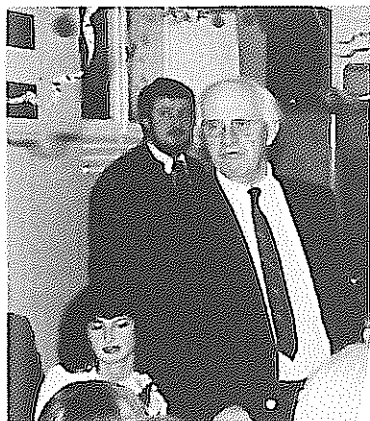
Präsident Dr.Lenz bekundete in einer kurzen Ansprache seine Verbundenheit zu den Modellfliegern und BSL Krill gab einen kleinen geschichtlichen Rückblick über die wohl einer der ältesten Modellbauwerkstätten und Clubs, war er doch lange Zeit Obmann der ÖMV-ZW. Ich erinnerte mich während der nostalgischen Ansprache an einen alten 16 mm Film, den wir dann auch dazwischen vorführten und unseren BSL als "Lassoflieger" bewundern konnten. Es wurde getanzt, man war gemütlich beisammen und eine Tombola war wieder der Höhepunkt der Veranstaltung. Wie immer ließ es sich BSL Krill nicht nehmen, gekonnt versteigerte er die teils sehr wertvollen Preise. Das trug dazu bei, daß dieses Fest bis lang nach Mitternacht dauerte.

Wir hoffen, daß es allen gut gefallen hat. Für unseren Club war der zahlreiche Besuch Anerkennung und Ansporn zugleich, auch weiterhin so zu arbeiten. Der Reingewinn wird zur Gänze zur Abdeckung unseres Werkstättenzinses verwendet.

Auf diesem Weg möchte ich mich noch einmal bei allen Firmen und Personen für die Sachspenden herzlich bedanken.

Da die Veranstaltung für unseren Club so ein schöner Erfolg war, hoffen wir, auch im nächsten Jahr wieder so ein Kränzchen durchführen zu können. Wem es gefallen hat, den laden wir schon heute dazu ein. Danke, und auf Wiedersehen im Februar 1985 !

Alfred Birke



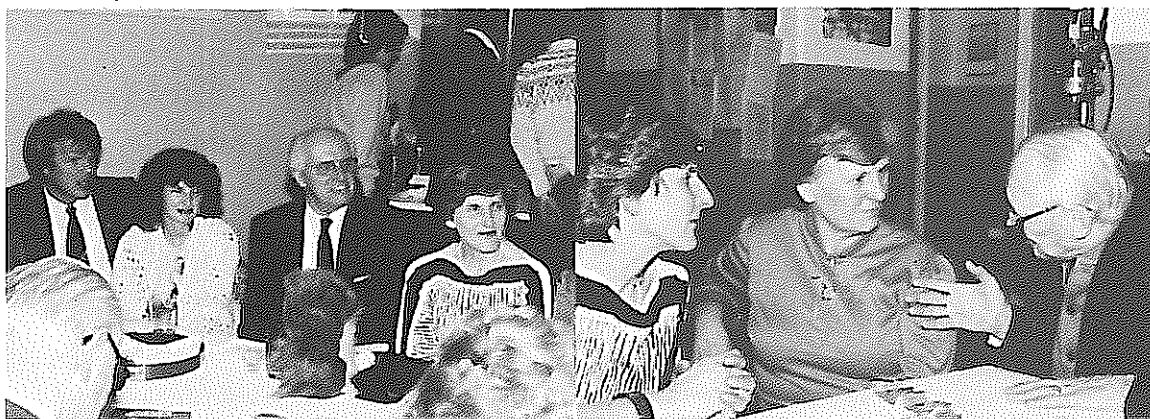
ÖAeC-Präsident dr. Josef Lenz bei seiner Begrüßungsansprache



Club-Historisches erzählt der ehemalige Obmann, BSL Edwin Krill



Was sie wohl wieder besprechen, der Präsident und der BSL ?



Einige Schnapsschüsse vom Club-Kränzchen:

Links oben- "General" Schlager und Präsident Dr. Lenz  
waren mit ihren Gattinen gekommen.

Oben v.l. - Frau Lenz und Frau Krill hören des wohl  
ältesten Fernsteuerer, Birke sen. gespannt zu.

Ein Blick in die Werkstätte, die als Veranstaltungs-  
lokal umfunktioniert wurde. Im Vordergrund links  
der Verfasser des Berichtes, Alfred Birke, jun.

Foto : Felki



## DAS SALZBURGER

### LANDESPORT-EHRENZEICHEN IN GOLD

für Verdienste um das Salzburger Sport-  
wesen wurde am 9. März 1984 durch  
Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer an

### FREIFLUG - FACHREFERENTEN

**Ing. Ernst REITTERER**

überreicht.

Ing. Reitterer, Jahrgang 1931, war schon  
mit 11 Jahren (1942) begeisterter Modell-  
flieger. Nach dem 2. Weltkrieg, im Jahre  
1948, also mit 17 Jahren, Gründungsmit-  
glied der Salzburger Modellbauklubs, aus  
dem als Nachfolgeverein der Luftsport-  
verband Salzburg hervorgegangen ist.

1967 und 1982 wurde ihm der Jugendförderungspreis des ASVÖ-Salzburg verliehen.

Reitterer ist nicht nur Funktionär, sondern war auch immer aktiv als Teilnehmer an  
Modellflugwettbewerben. - vorallem im Freiflug - und wurde u.a. 19 mal Landesmeister,  
Staatsmeister, Europameister und WM 3. mit der österreichischen Nationalmannschaft.

Die Sektion Modellflug gratuliert dem FF-Fachreferenten recht herzlich zu dieser schönen  
Auszeichnung.

\* \* \* \* \*

SÜD - OST - CUP 1983

Im vergangenen Jahr wurde der SÜD-OST-CUP zum zweiten Mal ausgetragen. Die Teilnehmerzahl, gemessen an der Endwertung in Oberwart/Burgenland, war mit 14 gewerteten Teilnehmern leider um 33% geringer als im Vorjahr.

Allerdings mußte im vergangenen Jahr von allen RC/MS Wettbewerbsveranstaltern eine Verringerung der Teilnehmerzahlen registriert werden.

Beim 1. Wettbewerb, dem Schloß KORNBERG-POKALFLIEGEN, stellten sich 30 Teilnehmer zum sportlichen Wettkampf. Leider war bei diesem Wettbewerb der Wettergott nicht auf die Wünsche und Bedürfnisse der Modellflieger eingestellt. Dessen ungeachtet herrschte unter den Piloten jedoch eine hervorragende Stimmung.

In der CUP-REIHUNG führte nach diesem Wettbewerb Gerhard Steiner vor Franz Wenzel, Dieter Kellner, Alfred Schuller und Alfons Stark.

Nach dem HERZOGENSTÄDTER-POKALFLIEGEN in St.Veit a.d.Glan ergab sich folgende Reihung: 1. Schuller Alfred, 2. Stark Alfons, 3. Wenzel Franz, 4. Kellner Dieter und 5. Fink Karl.

Der Sieger des Vorjahres, Werner Hödl, lag zu diesem Zeitpunkt bereits hoffnungslos abgeschlagen, an letzter Stelle.

Am 11. September 1983 kam es dann beim OBERWARTER-POKALFLIEGEN zum entscheidenden Wettbewerb, wobei aus programmtechnischen Gründen im Gegensatz zum Jahr 1982, mit einem Streichbewerb gewertet wurde.

SÜD-OST-CUP Sieger 1983 wurde Alfred Schuller, MFC Müzzzuschlag, vor Franz Wenzel, MBC-Enzesfeld und Werner Schuhmach, MFG St.Veit/Glan. 4. wurde Alfons Stark, St.Veit, und 5. Dieter Kellner vom SFC-Fürstenfeld.

Helmut Graf gratulierte den Gewinnern der Warengutscheine in der Höhe von insgesamt S 7.000,- und sprach die Hoffnung aus, daß sich im nächsten Jahr wieder mehr Wettbewerber an den RC/MS Wettbewerben beteiligen werden.

Der SÜD-OST-CUP 1984 in der Klasse RC/MS wird an folgenden Terminen ausgetragen:

- 21. Juni 1984 SCHLOSS KORNBERG POKALFLIEGEN, Feldbach/Stmk.
- 19. August 1984 HERZOGENSTÄDTER POKALFLIEGEN, St.Veit/Glan, Krtn.
- 2. September OBERWARTER POKALFLIEGEN, Oberwart/Bgld.

Eine vom MBC-HSV Feldbach beim Oberwarter Pokalfliegen durchgeführte Umfrage unter den RC/MS Piloten ergab, daß 90% der Piloten den SÜD-OST-CUP als gelungene Bereicherung der MS-Szene betrachten und die im Vorjahr praktizierte Wertung als "gerechter" beurteilt wird. Diese Wertung, mit einem Streichwettbewerb, wird auch 1984 beibehalten werden.

Die Veranstalter des SÜD-OST-CUPs laden alle RC/MS Piloten herzlich zu ihren Veranstaltungen ein.

MBC-HSV Feldbach  
Helmut Graf

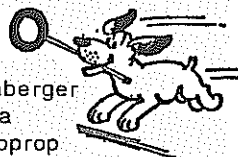
MFG- St.Veit/Gl.  
Alfons Stark

I.MBC-OBERWART  
Ing.Helmut Bader

**ACHTUNG - HUBI-LEHRGANG IN BOCKFLIESS !!!**

Folgende Firmen haben bereits ihre Mitwirkung zugesagt :  
Hirtenberger, Microprop, Sitar und Webra.

Vorläufiges Programm: Freitag, 1. Juni 8,30 h Fa.Hirtenberger  
16,00 h Fa. Webra  
Samstag 2. Juni 16,00 h Fa. Microprop



# Spätes Prosit 1984

## SILVESTER IN WIENER NEUSTADT



Silvester bei den Wr. Neustädter Modellfliegern

Was tun Modellflieger im Winter ? Was anderes im allgemeinen als das, woher sich die Gattungsbezeichnung "Modellflieger" ableitet. Bestenfalls bauen, das aber erst, wenn die Tage wieder deutlich länger werden. Zu Silvester sind sie (die Modellflieger natürlich, nicht die Tage !) ganz normal - sie feiern auch. Manche zu Hause, manche im Stammlokal und andere auf einer Berghütte.

Für ein bißchen Abwechslung bei diesem schönen Silvesterbrauch sorgen die Wiener Neustädter: Sie verlegten die "Vor-Feier" auf den Flugplatz, vor Jahren schon. Der Versuch fand Anklang und ist schon dabei, Tradition zu werden.

1983 mußte man gar nicht sonderlich winterfest sein, um es beim Silvestergrill eine Weile auszuhalten: Sonne +10<sup>o</sup> hätten eher zu Ostern gepaßt (Schnee, was ist das ?), nur die frühe Dämmerung gemahnte an die Jahreszeit.

Zwei Kastenwagen als Schutz gegen den doch recht frischen Wind, dahinter eine improvisierte Theke, an der es Freibier und ein Stamperl zum Aufwärmen gab - natürlich auch Alkoholfreies.

Anschließend der Holzkohlengrill (war Männersache) für die Riesenbratwürste.

Im Bus wurde köstliches Sauerkraut gebräut (zuständig: die Frauen), Weihnachtsgebäck rundete das Angebot ab. Bänke und Tische wie bei einem Wiesenfest: Obmann Horvath versteht sein Geschäft ! Damit auch alles klar ist, wer da feiert, wurde zeitweise auch geflogen - wer wollte, der konnte - ohne Zwang und ganz ohne Programm. Trotzdem kam es gelegentlich vor, daß alle Blicke in eine Richtung flogen, so etwa, als Lechner "der Große" mit seinem "fliegenden Pannendreieck" dem Gras zu nahe kam - unglaublich, wie schnell so ein Delta um seine drei spitzen Ecken rollen kann. Der Schaden war gering, eine Bratwurst später flog das Ding wieder.

Zum Abschluß wünschte man einander - nach dem sicher letzten Flugerlebnis des Jahres 1983 und ebenso sicher nicht letzten "PROST" - PROSIT 1984 samt einer erfolgreichen Saison.

Dies wünscht auch allen österreichischen Modellfliegerkameraden der MFC - Wr. Neustadt.



# 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 gelieferten  
GRAUPNER FM-Empfängern  
incl. Servos.

Die Abbildung zeigt den Sender  
ausgerüstet mit Modulen.

Neu:  
**QUADRO-FLAT**  
Mikrochip-Differential-  
Mikrosystem  
**BUTTERFLY**  
Quadro-Flat-Bremsensystem

Informieren Sie sich auch  
über weitere Programme im  
ausführlichen GRAUPNER  
Programmier-Handbuch  
+ FMH/14.

Bei Ihrem Fachhändler gegen  
Schutzgebühr  
anfordern

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

**Graupner**  
Modelle  
Modellmotoren  
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

vom Mini Gleiter zum  
R/C Hubschrauber

für jeden Etwas:



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

# SPORT-SPIEL MODELLBAU



## KIRCHERT



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

A-1140 Wien, Linzerstr. 65



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

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

DVR: 0051438

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61

A-1140 WIEN