

7/8

85

PROP



Graupner Das perfekte, erfolgreiche EXPERT-Ausbausystem FM und PCM 6014

EXPERT-Modulsystem FM 6014
8-/18-Kanal Fernlenkset in frequenz-
modulierter Single-side-shift-
Schmalbandtechnik.

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

- Präzisions-Steuerknüppel mit elektronischer, trimmbarer Trimmung
- Module passend für beide Systeme
- Die perfekte Lösung für Flugmodelle, Hubschrauber, Schiffsmodelle



Programmier-
Handbuch FMH/2,
im Fachhandel anfordern.

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Graupner
Modelle
Modellmotoren
Elektronik

EXPERT-Modulsystem FM 6014/PCM 18
8-/18-Kanal Fernlenkset in frequenz-
modulierter PCM-Übertragungstechnik. Im
Sender eingebautes 3-Tasten-Programmier-
terminal mit LED-Programm-Monitor.
Best.-Nr. 4027 für das 27-MHz-Band
Best.-Nr. 4036 für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4040 für das 40-MHz-Band

Bronze für Karl Wasner jun.
bei der F3B-Weitmeisterschaft
in Australien vom 13.-20. 4. 85



OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inhalt

BSL Edwin Krill - ein Poster	5
Es berichten die Fachreferenten:	
F3C Gerhard Lustig	7
SL Ing. Richard Gradischnig	8
Norbert Habe	
Gedanken über F3B-Modelle	9
RC-Seglerprofil MFE-P 205-925	11
Dr. Georg Breiner's Hobbyflieger	
Chinook - ein Ultralight v. Graupner ..	15
Yankee - von Eismann	16
Technicol SE 10 von Simprop	17
Riviera II von Schäfer Modellbau	18
Dr. Breiner: im Schaufenster	
Test für Modellflieger	20
Oldtimer - Ecke	21
RC - Tips	24
Für den Praktiker	25
Internationale Veranstaltungen :	
Int. Hubschrauber Freundschaftstreffen	26
Militky-Cup in F3E	27
19. Rheintal Pokal 1985	30
7. Int. Jura Cup im Fesselflug	31
Nationale Wettbewerbe :	
17. Nibelungenpokal in SL	32
1. Wr. Schulgemeinde Pokalfliegen ...	33
ASKÖ-SL-Bundeslehrgang und offene	
ASKÖ-Bundesmeisterschaften in SL	34
16. Innvierter Pokalfliegen	36
Robert Kaufmann ist tot	37
Landesmeisterschaften :	
Oberösterreich F2B	38
Steiermark RC IV	39
Hans Schatzer	
Aus der Pionierzeit des Flugmodell-	
baues	40
Modellbauausstellung im Brixental ..	42
Diesmal zum Herausnehmen :	
Ausschreibung für die F3C-Staatsmeister-	
schaften.	
Bestimmungen und Programm für die	
Klasse F3C (international nach FAI)	

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

UNSER TITELFOTO :

Immer mehr und mehr Freunde findet die neue nationale Klasse für Flugzeugschlepp. Die Aufnahmen stammen vom Nibelungenpokalfliegen auf dem Platz des ASKÖ-MFC-Linz.

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter Oberschulrat Dr. 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.

Lieber Leser !

Nun bringen wir bereits die 4. Nummer im großen Format heraus und freuen uns immer wieder, wenn wir Worte der Anerkennung über unsere Arbeit lesen oder hören können.

Was uns trotz aller Bemühungen noch immer nicht gelungen ist, ist das Erscheinen in Farbdruck. Es liegt am lieben Geld. Zur Finanzierung dieses Vorhabens ist die Hilfe unserer Inserenten notwendig, doch diese wollen z.Zt. noch nicht so recht "anbeißen".

Wir wollen natürlich nur teilweise in Farbe erscheinen, zumindest aber soll das Titelbild färbig sein und einige Inserate. Vielleicht kann uns jemand aus dem Leserkreis Inserenten nennen, die eventuell bereit wären, in Farbe zu inserieren. Gerne schicken wir unsere letzte Inseratenpreisliste 1985 zu.

Bei den Fotos, die wir zu Beiträgen und Berichten erhalten, fehlen noch häufig die Bildunterschriften. Wir wissen oft nicht, wen oder was die Bilder darstellen sollen. Am besten ist es, wenn man die nummerierten Bilder am Textende beschreibt, oder man befestigt auf der Rückseite des Bildes einen Papierstreifen mit dem jeweiligen Text. Bitte, aber niemals mit Filzschreiber auf der Bildrückseite schreiben ! Die Farbe überträgt sich unweigerlich auf die Vorderseite des darunterliegenden Bildes.

Von unserem Versicherungsreferenten, Dr. Helmut Schneider, wurden wir gebeten, folgendes in prop bekanntzugeben :

"Bei Schadensfällen ist der Meldung an den ÖAeC unbedingt eine Kopie des Mitgliedsausweises des Schädigers beizulegen !"

Oft werden wir um die Telefonnummer von Dr. Schneider gebeten. Ihr könntet Euch diese Anfragen ersparen, wenn Ihr prop aufmerksam lesen würdet. Da steht sie nämlich alle Augenblicke drin !

Hier ist sie nochmals - bitte gleich ins private Telefonverzeichnis eintragen !

Dr. Helmut Schneider, Tel. 02782 / 3752 !

Und noch eine Neuigkeit !

Wir haben eine neue Modellflugsekretärin. !

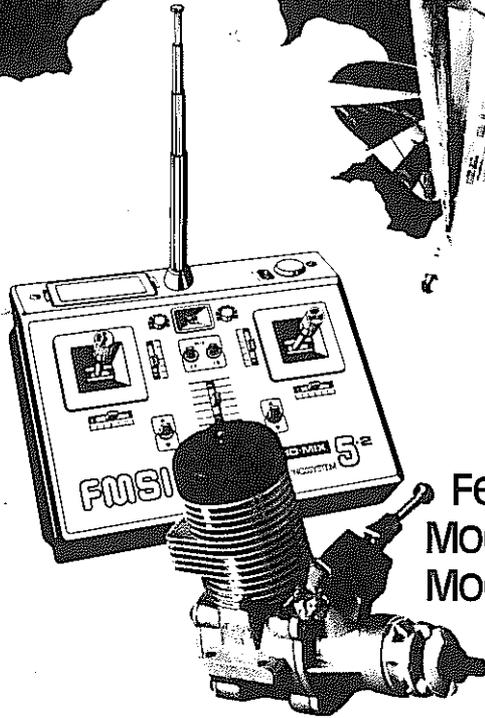
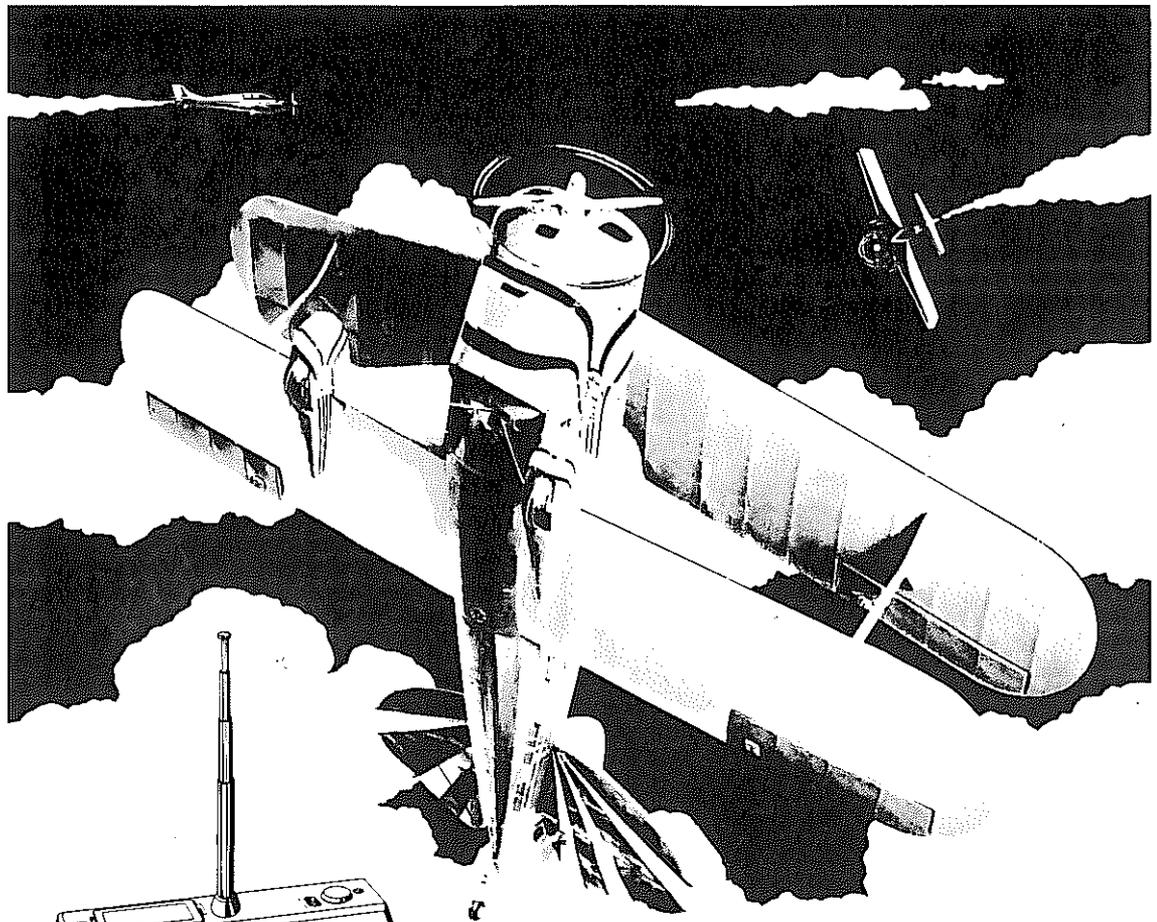
Das heißt, sie heißt jetzt nur anders, denn sie hat kürzlich geheiratet. Ihr Name ist jetzt Maria Gmainer.

prop gratuliert zur Vermählung und wünscht dem jungen Brautpaar für die Zukunft alles Gute !

Also aufpassen und nicht beim Telefonieren ablegen, wenn sich unter der Sektions-Rufnummer - 0222 - 651128-77 nun eine Frau Gmainer meldet.

Sie ist's - die Maria !

Die Redaktion



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu  AUSTRIA

webdra

HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde

Jakoministraße 11, 8010 Graz
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
 - Wir haben Erfahrung
 - Täglicher Postversand
- Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN
SUPERANGEBOT: SERVO C 505

Liebe Modellflugfreunde !

Die heurige Flugsaison läuft bereits wieder auf vollen Touren. In allen Bundesländern ist was los, das beweisen die vielen Wettbewerbsberichte. Zwar spielte bisher das Wettbewerbswetter nicht immer so recht mit, und so manche Veranstaltung dem schlechten Wetter zum Opfer, doch wurde trotzdem noch viel geflogen.

Beim internationalen Oberösterreich-Pokalfliegen in der Klasse F3A in Enns, bei dem ich als Mitglied der internationalen Jury tätig war, fand ich an der Türe des Clubhauses einen Poster hängen, der mir so gut gefallen hat, daß ich ihn hier abdrucken möchte. Ich bin überzeugt, daß viele Vereinsfunktionäre jedem einzelnen Punkt vollinhaltlich zustimmen werden.



Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Eberhard Stett

Bundessektionsleiter

Ein Tip für Miesmacher ...

Wie tötet man seinen Verein?

1. Bleibe grundsätzlich jeder Versammlung fern.
2. Wenn Du schon zu einer Versammlung gehst, dann finde Fehler in der Arbeit der Vorstandsmitglieder.
3. Lasse Dich nie für ein Amt oder einen Ausschuß benennen oder wählen. Es ist viel leichter zu kritisieren, als irgend etwas selbst zu tun. Sei jedoch stets beleidigt, wenn Du für ein Amt nicht vorgeschlagen wirst.
4. Mach nichts selbst. Wenn andere Mitglieder Gemeinschaftsarbeit verrichten, dann grolle und erkläre öffentlich, daß der Verein von einer Clique beherrscht wird.
5. Höre grundsätzlich nicht zu und sage später, daß Dir niemand etwas gesagt hat.
6. Stimme für alles und tue das Gegenteil.
7. Beanspruche alle Annehmlichkeiten, die Du durch die Vereinszugehörigkeit erlangen kannst, doch trage selbst nichts dazu bei.

Wenn Du diese Punkte stets beherzigst und viele mit Dir, kannst Du gewiß sein, daß wir die Auflösung unseres Vereines alsbald beschließen werden.

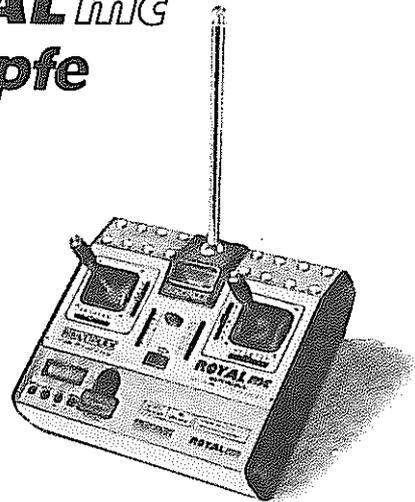
(Aus der Clubzeitschrift des ASKÖ Minigolfsporclub Steyr, Nr. 2/85, die recht informativ und aufgelockert gestaltet ist. Herzlichen Glückwunsch zu dieser Zeitung!)

POSTER

zum Ausschneiden und Aufhängen im Vereinsheim

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

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



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

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

*Es berichten
die Fachreferenten*



F3 C - Lehrgang

RADIO CONTROL F3 C

Fachreferent
Gerhard Lustig



Am Chisti-Himmelfahrtstag trafen sich am Fuße des Wildkogels alle hubschrauberinteressierten Modellflieger zu den für 2 Tage ausgeschrieben F3C-Lehrgang. 24 Lehrgangsteilnehmer füllten das Klassenzimmer der Hauptschule Bramberg bis auf den letzten Platz.

Flankiert von den fachkundigen Beiträgen der Referenten Lars Waegner, Dr. Georg Breiner, Ing. Heinz Bader und ONF Robert Grillmeier wurde in angenehmer Atmosphäre die Basis für den Aufbau des österreichischen Hubschraubermodellsports gelegt.

Lars Waegner aus Köln überzeugte mit seinem ungeheuren Fachwissen die Zuhörer und vermittelte mit seinen praxisnahen Details ein Gefühl des Sachverständnisses. Dr. Georg Breiner belegte in detaillierter Form das breite Marktangebot im In- und Ausland,

und man war erstaunt, wieviele Firmen sich mit dem Hubschraubermodellbau beschäftigen. Ing. Bader verstand es, die fremdartige Materie der Fernsteuerelektronik ins Bewußtsein der Teilnehmer zu übertragen. ONF Robert Grillmeier schloß den Kreis der Theorie mit ausführlichen Informationen über die Anwendung der, über die MSO und den Code Sportif beschriebenen Regelauslegungen.

Mit Ausnahme des Burgenlandes waren sämtliche Bundesländer mit Hubschrauberfliegern vertreten. Allein 20 Teilnehmer erbrachten die Bedingung für die F3C-Punkte-richterlizenz, und so konnte ein wesentlicher Schritt in Richtung Verbreitung dieser Sportart getan werden.

Die am darauffolgenden Tag durchgeführten praktischen Flugübungen in den Programmen C, B und A rundeten den Lehrgang ab und zeigten den enormen Willen der einzelnen Teilnehmer

auf, größtmöglichen Nutzen daraus zu ziehen. Bereits 2 Stunden vor Seminarende konnte das Erreichen des Lehrgangszieles bekanntgegeben werden.

Zu diesem Erfolg trugen im besonderen Maße auch Sitar aus Tirol bzw. die Salzburger Eckmann und Wüstenberg bei.

In den ersten Stellungnahmen war deutlich herauszuhören, daß durch die Hinzunahme der provisorischen Programme B und C eine echte Hilfe für den Wettbewerbsmodellflieger gegeben werden kann. Nunmehr ist eine ausreichende Zahl von Punkte-richtern Ansatzpunkt für eine gezielte Flugausbildung im Namen des Fachreferates, und es wird an den jeweiligen Landesektionen liegen, dieser speziellen Sportart zum weiteren Durchbruch zu verhelfen.

Das hier in Bramberg geschaffene Klima - ein besonderer Dank gilt der Familie Brennstainer und Herrn Tureczek - ließ die Lehrgangsteilnehmer zufrieden auseinandergehen.

Als Erfolg dieser Entwicklung werden wir uns überlegen, einen "AUSTRIA-HELIPOKAL" auszuschreiben, der dann in 3 oder 4 regionalen Wettbewerben jährlich zur Austragung gelangen soll.

Im Namen aller, die zum Gelingen dieses Lehrganges beigetragen haben, bedanken wir uns und hoffen, damit einen sinnvollen Beitrag zur sportlichen Weiterentwicklung des F3C-Sports gegeben zu haben.



Styroflächen,
Drehteile und
GFK-Teile
nach Plan

MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha

Heiligenstädter Straße 189 — 1190 Wien

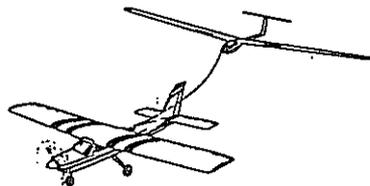
Telefon 37 42 55

MODELLBAUARTIKEL —
SPEZIALANFERTIGUNGEN

Verkauf und Erzeugung

RADIO CONTROL RC/SL

Fachreferent
Ing. Richard Gradischnig



FLUGZEUGSCHLEPP RC/SL eine neue Wettbewerbsklasse

Bei der Herbstsitzung der Bundessektion wurde die Aufnahme dieser neuen Wettbewerbsklasse in die MSO beschlossen. Bei der Frühjahrssitzung wurden einige kleine Änderungen bzw. Ergänzungen des Programmes und der Durchführungsbestimmungen durchgeführt und beschlossen, die neue Klasse RC/SL in der Nummer 5/6 unseres Modellflug-Magazins prop vorzustellen.

Ich selbst wurde als zuständiger Fachreferent gewählt. Anlässlich meines Besuches beim Pongauer Flugzeugschlepp-Wettbewerb und meiner Teilnahme am ASKÖ-Bundeslehrgang für diese Klasse, konnte ich mich von der Beliebtheit und der bereits erreichten Perfektion überzeugen. Beim Pongauer Wettbewerb wurde das Programm relativ locker gehandhabt, und dies ist im Probejahr ganz gut so, um Erfahrungen zu sammeln. Es wird aber notwendig sein, bereits im nächsten Jahr genau nach den bestehenden Regeln zu fliegen, um eine einheitliche Linie zu erreichen. Es ist auch geplant, im Herbst eine abschließende Bundesbesprechung mit

den interessierten Modellfliegern durchzuführen.

Nun einige Gedanken zum Programm selbst:
Umstrittener Punkt die 20 kg Beschränkung des Schleppzuges. Wir sind davon ausgegangen, daß die neue Klasse nicht von Haus aus zu einer Materialschlacht wird, und daß die Piloten ohne Schwierigkeiten mit ihren RC IV - Modellen fliegen können und auch die Flugsicherheit nicht zu kurz kommt. Es gibt in jeder RC-Klasse bestimmte Regeln und Beschränkungen, und es ist technisch überhaupt kein Problem einen Schleppzug unter 20 kg zu bauen. Es müssen der Gigantonomie deutliche Grenzen gesetzt werden, denn Flugmodelle sollen Flugmodelle bleiben und keine kleine Flugzeuge werden. !
Das angeklungene Argument, wir Funktionäre wollen diese Klasse abwürgen ist absurd und zeigt nur das Unverständnis gegenüber dem gesamten Modellflug. Das Gegenteil ist wahr, wir sind über diese Klasse froh, sie ist eine Bereicherung für den Modellsport, und da zum Modellfliegen auch der Bau der Modelle notwendig ist, ist es für die

Modellflieger eine Herausforderung, die dafür notwendigen Modelle zu entwickeln und zu bauen.

Nun weiter zum vorliegenden Programm. Es werden sicher Vorschläge zur Verfeinerung des Programms kommen, doch ist es sicherlich jetzt schon ein gutes Programm. Von einigen Punkterichtern und Piloten wurde der Punkt "Rollen zum Start" als unnötig gefunden, dieser brächte ihrer Meinung nach nichts außer Zeitverschwendung, man sollte ihn streichen und dafür die Programmabwicklung zeitmäßig straffen.

Nun, dieser Vorschlag kam ja ursprünglich von den Piloten selber, aber man kann natürlich darüber reden.

Für das heurige Probejahr wünsche ich allen SL-Piloten noch viel Erfolg und Freude und ersuche weitere Vorschläge und Wünsche mir bekanntzugeben. Ich bin für jede Mitarbeit dankbar.

Meine Adresse :
Ing. Richard Gradischnig,
Stefan Moser Str. 6,
9500 Villach.

Gut Leine - gut, Schlepp !

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 57 31 58

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

GEDANKEN ÜBER F3B - MODELLE

Von Norbert Habe z.Zt. BRD

DRAN SOLLTEN RC-SEGLERPILOTEN DENKEN....

wenn sie ein Modell oder einen Bausatz kaufen
oder wenn sie ein Modell selber konstruieren
wollen !

Ein in Österreich gut bekannter Modellflieger sagte vor Jahren zu mir: "Alles was aerodynamisch gut ist, das ist auch schön !"

Nun, wenn ein gut dimensioniertes RC-Segelflugmodell mit elegantem Rumpf, schlanken Flächen, künstlerisch lackiert, je nach Geschmack schnell oder langsam "pfeifend" seine Bahn zieht, mag das für's Auge auch schön sein. Ob da aber auch die Aerodynamik stimmt ?

Um die Aerodynamik, und damit die Leistung der Fluggeräte zu verbessern, werden enorme Beträge für Forschung und Entwicklung verbraucht. Für die Modellflieger fällt dabei immer wieder da und dort was ab, und wir müssen versuchen, diese Erkenntnisse für uns nutzbar zu machen.

Erkenntnisse aus in der BRD stattfindenden Seminaren, sowie Gesprächen bei jeder Gelegenheit mit Leuten die damit befaßt sind, waren für mich der Anstoß, Vergleichs- und Optimierungsrechnungen auszuwerten, daraus realisierbare Erkenntnisse und Verbesserungen aufzulisten, um damit noch Wege zur Optimierung von Segelflugmodellen, im besonderen mittlerer Größe (Klasse FAI-F3B), zu suchen.

Das bisherige Resultat dieser Suche möchte ich offenlegen. Ich weiß, daß nun manche denken oder auch sagen werden: "Alles alter Hut"! Aber rechnen Sie Ihren Segler einmal nach. Vielleicht können dann doch einige daraus "aerodynamischen" Nutzen ziehen.

TRAGFLÄCHEN sind wohl der wichtigste Teil eines Flächenflugzeuges. Entsprechend ist auch der Anteil am Leistungshaushalt. Für einen Vergleich habe ich die vier häufigsten Flächengeometrien ausgewählt und gerechnet. Das Rechenergebnis der besten Fläche habe ich mit dem Leistungsfaktor 1,00 (LF = 1,00) bewertet. Die LF der weiteren Flächen nun zum Vergleich:

Fläche A	Rechteck-Trapez	LF= 1,00
Fläche B	Doppel-Trapez	LF= 0,97
Fläche C	Rechteck	LF= 0,92 - 0,94
Fläche D	Trapez	LF= 0,92 - 0,95

Die Praxis bestätigt auch etwa diese Reihung. Bei den Modellen C + D ist das Ergebnis ganz vom Verwendungsziel (Streckung, Zuspitzung) abhängig. Der Trapezflügel wird mit zunehmender Streckung besser als der Rechteckflügel. Nach unten kehrt sich's um.

Hat man sich, dem Verwendungsziel entsprechend, eine Flächengeometrie zurechtgelegt und die hoffentlich richtige Profilauswahl getroffen, dann sollte die "Re-Zahl" (= Reynold'sche Zahl) die endgültige Entscheidung sein. Diese Zahl errechnet

sich aus der Formel :

$$Re = v \cdot t \cdot 70$$

v = Fluggeschwindigkeit in m/s

t = Profiltiefe in mm

und sollte möglichst hoch sein. Vorwiegend werden Re-Zahlen bezogen auf t_m (= mittlere Profiltiefe) gerechnet. Ich suche stets die niedrigste am Gesamtflügel, das ist in der Regel am Übergang der Flügelgeometrie in den Randbogen, und diese Profiltiefe wird mit t_a bezeichnet. Die aus der kleinsten Fluggeschwindigkeit $x t_a \times 70$ kommende Zahl muß (soll) sicher über der "kritischen Re-Zahl" liegen, die ich für heutige Leistungssegler mit hierfür guten Profilen, mit 75000 - 80000 als niedrigsten Wert ansetzen würde. Die langsamste Fluggeschwindigkeit für dieses Flugmodelle kann mit 8 m/s angenommen werden.

Das bisher Geschriebene ist natürlich nicht das A und O für den Kauf oder die Konstruktion von Segelflugmodellen. Ich möchte mit diesem Aufsatz nur die Dimensionierung einengen, um gute Leistungen schon bei der Projektierung vorzugeben. Ganz bewußt habe ich auf großspurige mathematische Formeln verzichtet, weil ich der Meinung bin, daß Modellflieger, die Höchstleistungen anstreben, ohne entsprechende Mathematik und Fachliteratur ohnehin nicht auskommen.

Dieser Aufsatz soll also im besonderen jene Modellflieger beraten, die RC-Segeln als Hobby und Freizeitsport betreiben.

Nun, ganz ohne ein bißchen Überlegung, verbunden mit etwas Rechnen, kommen auch wir nicht aus.

Daher also zur Ergänzung:

Die Streckung der Tragflächen errechnet sich aus der Formel

$$\frac{b^2}{F} \text{ d.i. } \frac{\text{Spannweite} \times \text{Spannweite (in dm)}}{\text{Flügelfläche gesamt (in dm}^2\text{)}}$$

Die Zuspitzung der Tragflächen

$$\frac{t_a}{t_i} \text{ d.i. } \frac{\text{Profiltiefe außen}}{\text{Profiltiefe innen, Wurzeltiefe}}$$

Weitere Bezeichnungen :

tk = Profiltiefe am geometrischen Knick

b = Spannweite des Gesamtflügels

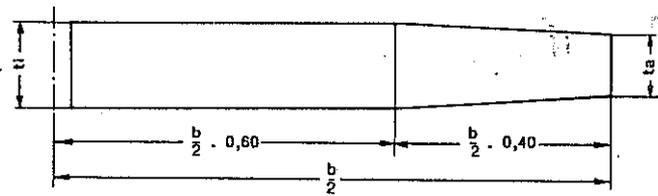
$\frac{b}{2}$ = Halbspannweite des Gesamtflügels

$\frac{2}{2}$

Und nun die vier Standard-Flügelgeometrien:

Flügel A - der Rechteck-Trapez-Flügel

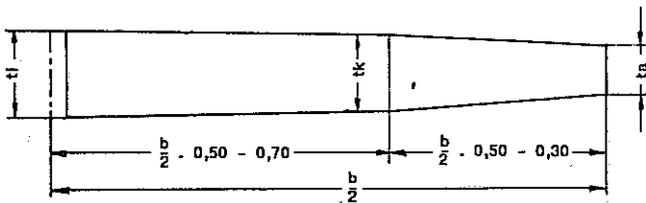
Bei richtiger Flächenverteilung kommt diese einfache Geometrie der angestrebten elliptischen Auftriebsverteilung sehr nahe. Dementsprechend gut sind auch die Leistungen solcher Flächen. Sehr gut geeignet für F3B und Hangflug.



Spannweiten von 2500 - 3200 mm, Streckung 12,50 - 14,50.

Flügel B - der Doppel-Trapez-Flügel

Er ist wegen seines optisch guten Aussehens sehr beliebt. Aerodynamisch kommt er sehr nahe an die Leistungen des Rechteck-Trapez-Flügels heran. Wegen der Gewichtsersparnis aus der Festigkeitsrechnung sowie der aerodynamischen Vorteile mit zunehmender Streckung, wird diese Geometrie bei den "Großen" bevorzugt.

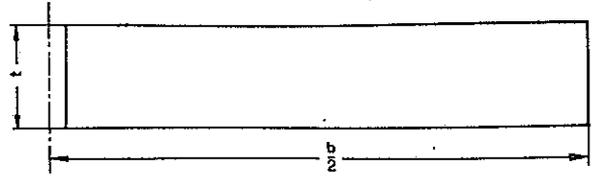


Sinnvoll erst für Spannweiten ab 2800 mm und Streckung über 14,00.

Wenn Sie bei der Projektierung ihres nächsten RC-Seglers, sei es eine Eigenkonstruktion oder Kauf, die angeführten grundsätzlich wichtigen Parameter einbringen können, dann sollten Sie bei der Bauausführung einige weitere Punkte berücksichtigen, um die möglichen Leistungen zu erreichen. Darüber aber in einem späteren Aufsatz als Fortsetzung.

Flügel C - der einfache Rechteckflügel

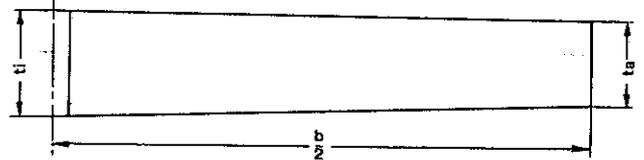
Wenn die Spannweite und die Streckung stimmt, das richtige Profil dazu, dann sind diese Modelle am Hang hervorragend, aber sie sind auch für F3B bestens geeignet.



Für Spannweiten von 2000 - max. 2850 mm, Streckung 10,00 - 12,50 !!!

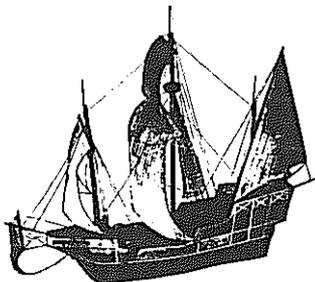
Flügel D - der einfache Trapezflügel

Bei richtiger Dimensionierung ist dieser Flügel sehr leistungsfähig. Das Kriterium ist die Zuspitzung (Verjüngung zu den Flügelenden hin) $t_a : t_i$. Die Streckung ist bei dieser Geometrie ebenfalls wichtig



Für Spannweiten 2000 - 2500 mm soll die Streckung 12,00 - 13,00 und die Zuspitzung $t_a : t_i \sim 0,70$ sein. Für Spannweiten zwischen 2500 und 3500 mm soll die Streckung 12,00 - 15,00 und die Zuspitzung $t_a : t_i$ 0,60 - 0,85 sein.

Zuspitzungen $t_a : t_i$ kleiner als 0,60 sind nur für Spannweiten über 3500 mm sinnvoll.



aeropiccola Historische Schiffsmodelle

GUNDERT Schiffsmodelle + Zubehör

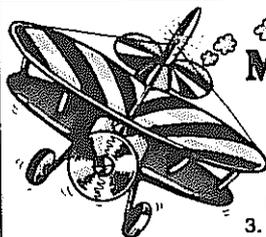
HELFE Startboxen

MINIVOX Schalldämpfer

Bezugsquellennachweis:

ESCHMALZ Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875



Modellflugwochen im Kärntner Oberland

Wer sein Hobby mit Freunden erleben möchte, ist bei uns genau richtig. Unsere Flugsportler können auf der Emberger Alm und am Gaugen Hangsegeln oder in Amlach auf einem gepflegten Modellflugplatz ihr Können unter Beweis stellen. Unser Haus bietet Komfort: Herrliche Sonnenappartements, Hallen- und Freischwimmbad, Sauna, Kegelbahnen, Disko, Wiener Café, Restaurant und reichliche Büffets. 1 Woche Halbpension gibts schon ab DM 310,-. Gerne schicken wir Ihnen unsere Hotelinformation.

Neu: Glocknerhof's 1. österreichische Modellflugschule

3. Oberdrautaler Modellflugwoche vom 23. Aug. bis 1. Sept. '85



Kärnten Ferienhotel

Glocknerhof

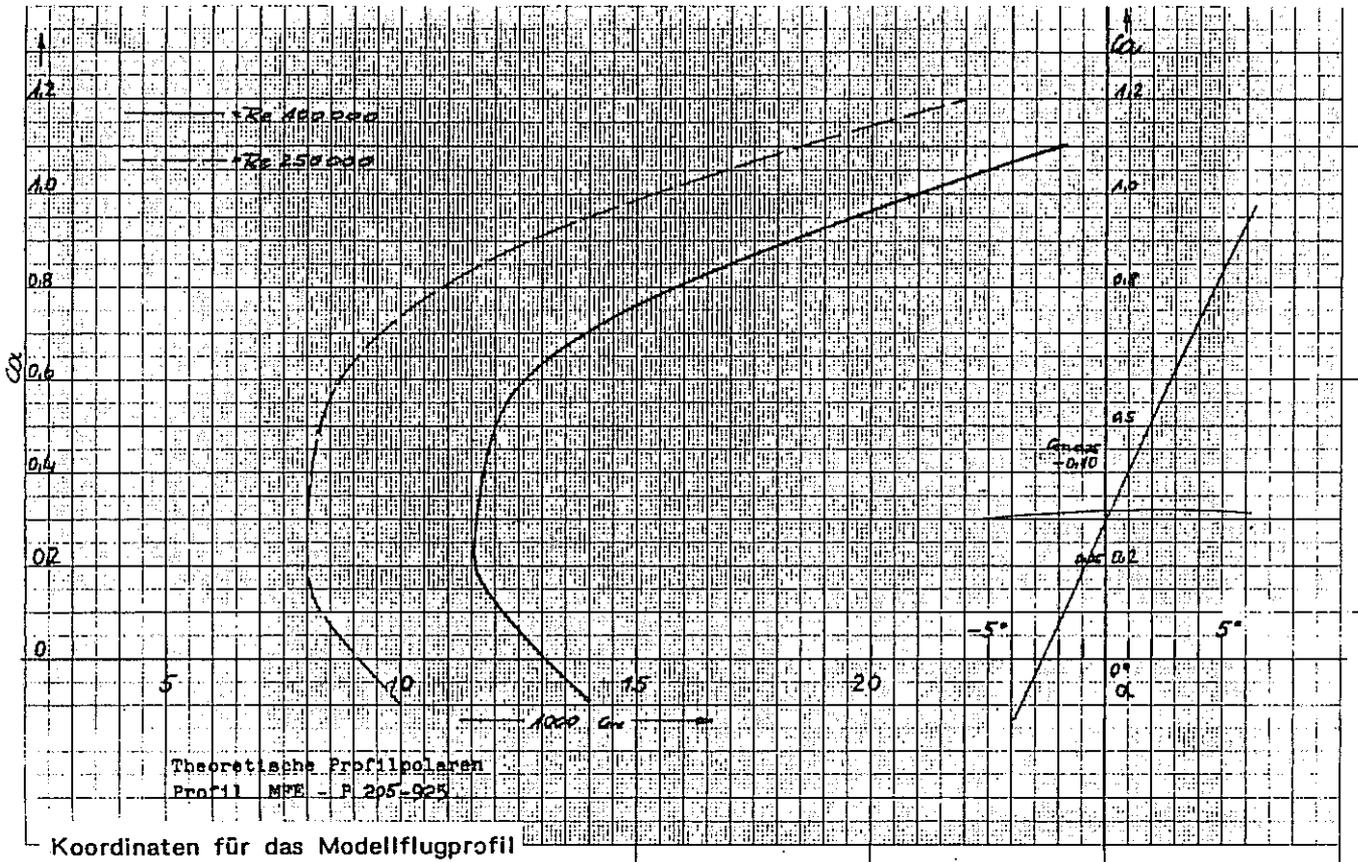


Familie Seywald
A-9771 Berg/Drautal
Tel. 00 43 / 47 12 / 7 210

Das RC-SEGLERPROFIL MFE-P 205-925

Für die interessierten "prop"-Leser, die Spitzenleistungen erreichen wollen, nütze ich die Möglichkeit des neuen prop-Formates A4 und bringe ein Modellflugprofil, welches ich aus dem E 222 entwickelt habe. Mit diesem Profil fliegen bereits etliche Modelle namhafter Wettbewerbspiloten in Österreich, und diese sind immer vorne dabei.

Dieses Profil kann auch mit Wölbklappen geflogen werden. Die Klappentiefe soll bei 22,5% liegen. Eine Re-Zahl von ca. 84000 soll nicht unterschritten werden. Für den Schnellflug sollte die Flächenbelastung über 35 g/dm² liegen.



Koordinaten für das Modellflugprofil

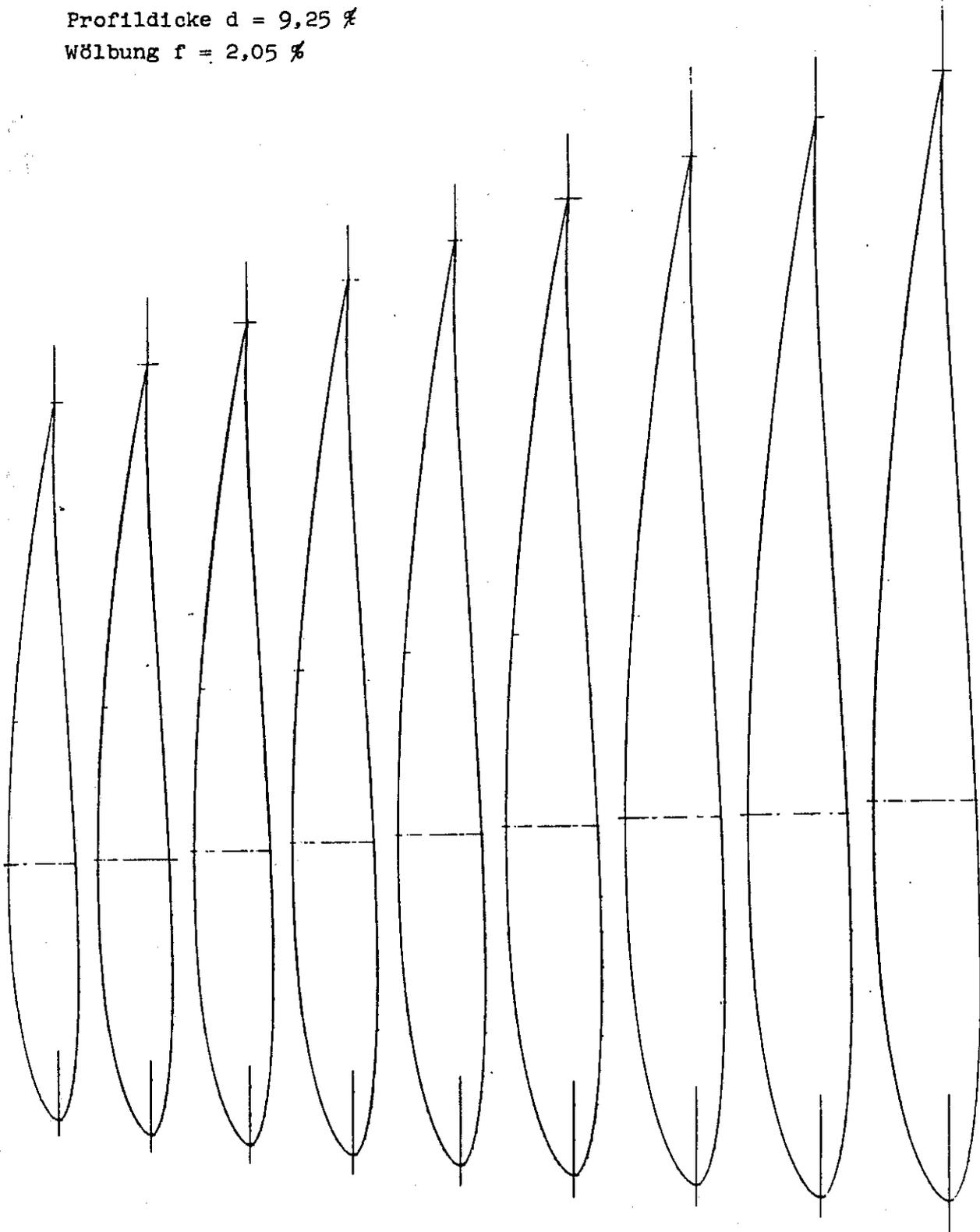
MFE - P 205 - 925

Nr.	x	y						
00	100,00	0,000	19	26,662	6,500	39	19,779	- 2,787
01	98,722	0,265	20	22,471	6,243	40	24,083	- 2,760
02	97,241	0,587	21	18,555	5,887	41	28,690	- 2,667
03	95,270	0,980	22	14,947	5,440	42	33,557	- 2,510
04	92,812	1,419	23	11,678	4,907	43	38,643	- 2,302
05	89,889	1,903	24	8,774	4,300	44	43,867	- 2,056
06	86,547	2,424	25	6,258	3,633	45	49,201	- 1,766
07	82,830	2,973	26	4,149	2,920	46	54,578	- 1,463
08	78,784	3,532	27	2,461	2,179	47	59,935	- 1,151
09	74,458	4,086	28	1,203	1,435	48	65,212	- 0,844
10	69,901	4,620	29	0,382	0,720	49	70,344	- 0,544
11	65,162	5,121	30	0,000	0,000	50	75,268	- 0,291
12	60,292	5,573	31	0,199	- 0,427	51	79,920	- 0,068
13	55,342	5,965	32	0,990	- 0,903	52	84,238	0,107
14	50,361	6,283	33	2,291	- 1,361	53	88,157	0,226
15	45,399	6,519	34	4,083	- 1,776	54	91,614	0,285
16	40,503	6,663	35	6,351	- 2,128	55	94,560	0,278
17	35,719	6,711	36	9,078	- 2,408	56	96,916	0,213
18	31,091	6,657	37	12,243	- 2,612	57	98,625	0,115
			38	15,821	- 2,738	58	100,000	0,000

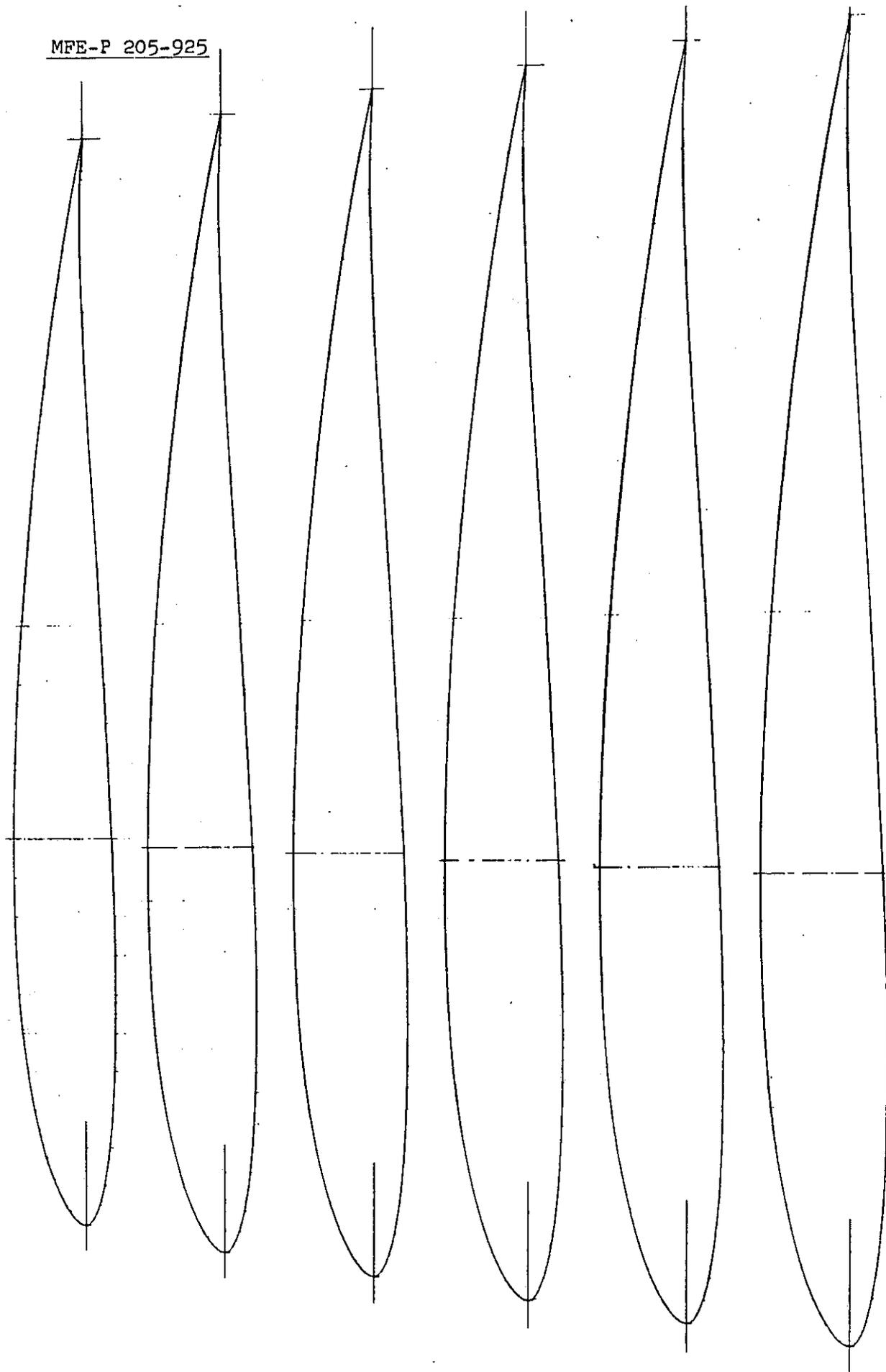
MFE-P 205-925 Ein Flügelprofil, entwickelt aus dem "Eppler 222".
Geeignet für RC-Segelflugmodelle, im besonderen für Hang- (F3F)
und F3B, aber auch für RC IV E (BRD) und Elektro-Segler.
Die Ausschläge der Querruder sollten im Verhältnis
1 : 1,5-1,8 differenziert werden.

Profildicke $d = 9,25 \%$

Wölbung $f = 2,05 \%$



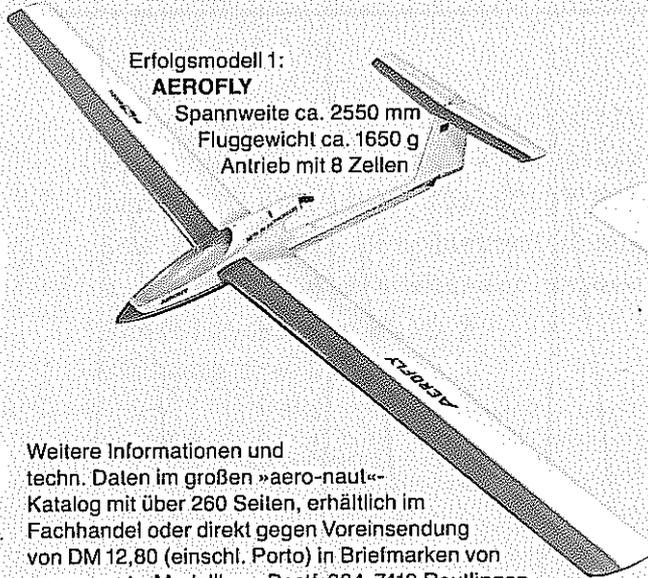
MFE-P 205-925



ELEKTRO-FLUG – Modellsport der Zukunft

Erfolgsmodell 1:
AEROFLY

Spannweite ca. 2550 mm
Fluggewicht ca. 1650 g
Antrieb mit 8 Zellen



Erfolgsmodell 2:
Elektro-CAT

Spannweite ca. 1750 mm
Fluggewicht ca. 1500 g
Antrieb mit 7 Zellen



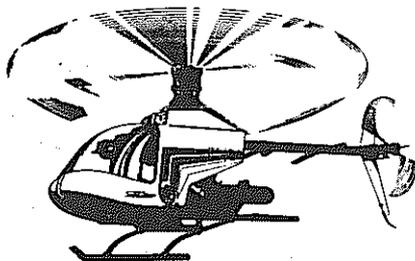
**aero-
naut**

Weitere Informationen und
techn. Daten im großen »aero-naut«-
Katalog mit über 260 Seiten, erhältlich im
Fachhandel oder direkt gegen Voreinsendung
von DM 12,80 (einschl. Porto) in Briefmarken von
»aero-naut«-Modellbau, Postf. 384, 7410 Reutlingen.

Schlüter Servicecenter

SCHIFF-
FLUGZEUG
AUTO
**modellbau
pirker**
A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41
Tel. (0222) 57 31 50

Modellbau
buchgeher
LEITHA 2000 - 4040 LINZ,
TEL. 0132/23 05 51 - 23 05 62



MODELLBAU SCHWEIGHOFER
A-8530 Deutschlandsberg
Hauptplatz 9
Tel. 0 34 62 - 25 41 / 19

**mini
MUNDBUS**
die Quelle guter Modelle
A-1060 Wien,
Eingang 1, 2334 Vösendorf-Süd, ☎ (0 22 2) 69 13 63

**MODELLBAUCENTER
MOFINDERSEN**
A-1060 Wien,
Tel. 0222 92 44 00

Weitere
Bezugsquellen:

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875



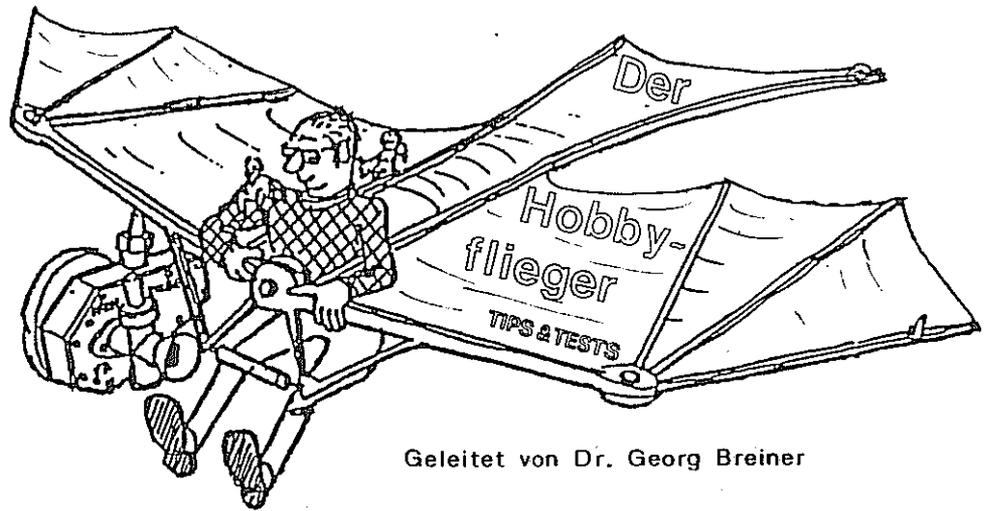
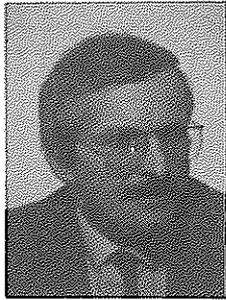
AIRFLY-MODELLE

1160 WIEN

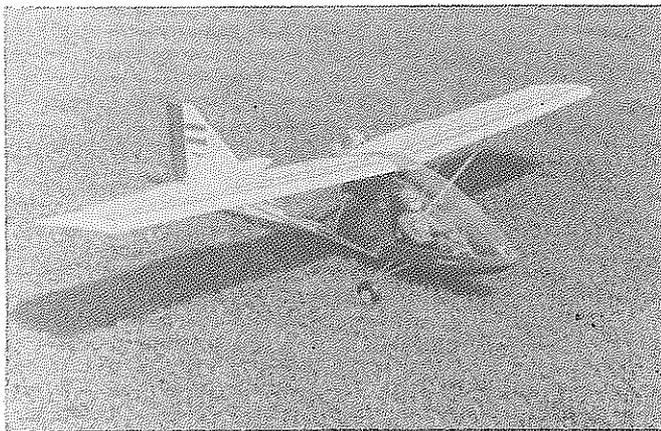
BRUNNENGASSE 33

☎ 0222/95 48 225

SCHÄFER-MODELLE



Geleitet von Dr. Georg Breiner



« CHINOOK » ein Ultralight von Graupner

Wie wir alle wissen, sind die Ultraleichtflugzeuge in Österreich aus unerfindlichen Gründen nicht zugelassen. Was bleibt also übrig, wenn man trotzdem ein UL fliegen möchte? Man baut sich ein Modell.

Es gibt auf dem Modellbaumarkt bereits etliche UL's. Ein besonders hübsches Exemplar davon ist der CHINOOK von Graupner. Der CHINOOK ist ein UL, der in Kanada bei der Firma Birdman als Bausatz bzw. als fertiges UL geliefert wird. Ende 1984 brachte Graupner diesen UL, der besonders durch seine eigenwillige Form auffällt, etwa im Maßstab von 1:5 auf den Markt.

Der Baukasteninhalt stellt sich dem neugierigen Bastleraugen mit sehr viel Holz (in ausgesuchter Qualität!) und ABS-Teilen vor. Der Bauplan und die Bauanleitung mit zahlreichen Baustufenfotos sind wie immer bei Graupner "Spitze"! Eines sei gleich am Anfang gesagt: Der CHINOOK ist vom baulichen Gesichtspunkt kein Anfängermodell, und es muß schon eine gewisse Bau Erfahrung vorliegen, um dieses Modell zu erstellen. Als Zubehör wird ein eigener Beschlägesatz (Räder, Scharniere, Umlenkhebel etc.) und eine spezielle Pilotenfigur geliefert. Man sollte die "paar" Schillinge nicht scheuen und dieses Zubehör anschaffen.

Der Bau des UL dauert schon eine geraume Zeit und geht wirklich nicht nach der oft zitierten Devise: heute kaufen - morgen bauen und übermorgen fliegen.

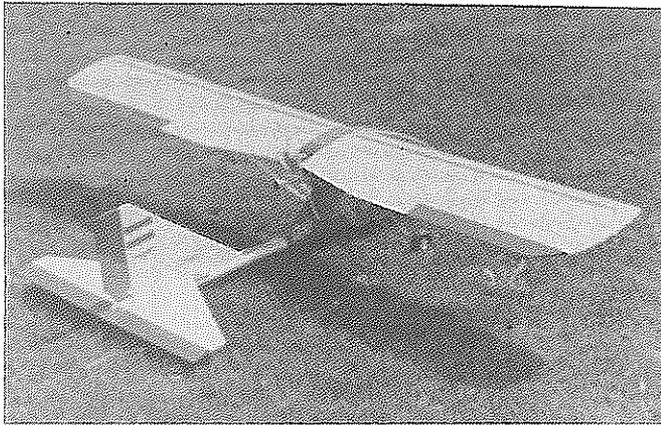
Zum Bau einige Informationen: zunächst muß einmal das Rumpfboot gebaut werden, welches auf

einer sehr festen Platte den Heckausleger aus Alu-rohr, die Rudermaschinen und Spanten aufnimmt. Der nächste Schritt ist der Bau des Pylons, der den Motor trägt und in seinem Inneren den Tank und das Querruderservo "vernascht". Ist dies alles geschehen, wird beplankt (Sperrholz und ABS-Tiefziehteile), verspachtelt und verschliffen. Der Bau des Seiten- und Höhenleitwerkes in Gitterbauweise ist bald fertiggestellt (übrigens alle Schlitz für die Scharniere sind bereits eingefräst!). Das Leitwerk wird schließlich auf einer Auflage, die durch zwei Alustreifen, gleichsam als Spannbänder, mit dem Heckrohr verbunden ist, montiert. Der Bau der Tragfläche ist im Gegensatz zum Rumpf keine "Hexerei" und auf einer ebenen Fläche bald geschafft. Die Streben - das Modell ist ja ein abgestrepter Hochdecker - sind aus Profilalurohr und werden mit den entsprechenden Beschlägen versehen. Das Modell wurde in der Form "schön gemacht", daß der Rumpf aus der Dose gespritzt wurde (nach entsprechender Grundierung) und die Flächen und das Leitwerk gebügelt wurden.

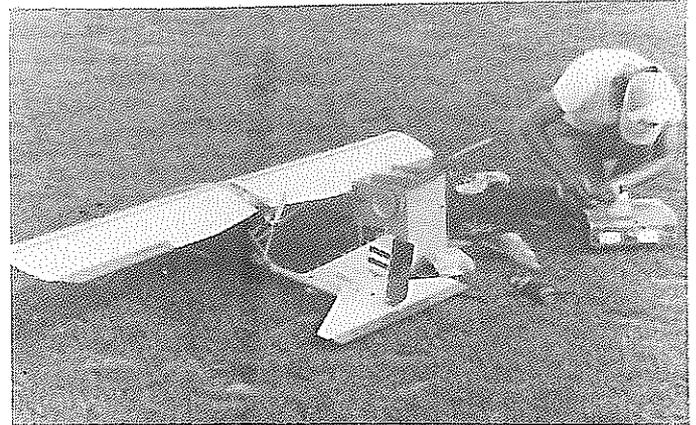
Als Antriebsquelle fand der 6,5 cm³ Viertakter von OS, der OS MAX FS 40, Verwendung. Der Einbau der Fernsteuerung (Höhe, Seite, Querruder und Motordrossel) bereitet keine Schwierigkeiten und ist rasch gemacht.

Schließlich wurde die Vollsichtkanzel, die Cockpit-ausstattung und der Pilot eingebaut und der Vogel kritisch unter die Lupe genommen.

Die Form ist sehr eigenwillig: das Rumpfboot, der Motor in Druckanordnung - aber, der CHINOOK schaut gut aus.



Blick auf den Motor mit Druckschraube



Der CHINOOK wird für den Erstflug klargemacht

Nun zur Flugerprobung :

Der erste Startversuch wurde von einer Graspiste erprobt. Das ging leider nicht (ein stärkerer Motor hätte es geschafft). Also, Modell in die Hand, und ein Helfer startet mit Schwung. Der UL sackte leicht durch und flog nach einigen Korrekturen brav geradeaus. Man benötigt für die Seiten- und Höhenruderausschläge nur kleine Einstellungen, denn die Ruder werden direkt durch den Luftschraubenstrahl angeblasen und wirken sehr schnell.

Der CHINOOK kann sehr langsam geflogen werden, bedingt durch die geringe Flächenbelastung, und zeigt keine Abschmiertendenzen. Er ist nicht für Kunstflug ausgelegt, ein paar Loopings wurden aber doch probiert und geschafft.

Zusammenfassend wird festgehalten, daß der naturähnliche Nachbau eines Ultraleichtflugzeuges mit dem indianischen Namen **Chinook** eine feine Sache ist. Für den Bau ist eine Bauerfahrung unbedingt notwendig, das Fliegen aber schafft bereits der fortgeschrittene Anfänger.

Also, wer probiert's ?

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	ca. 1985 mm
Rumpflänge	1115 mm
Gesamtfläche	72,3 dm ²
Fluggewicht	3115 g
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Quer, Motordrossel
Motor	OS MAX FS 40

Ladenrichtpreis ca. S 2300,-

«YANKEE»

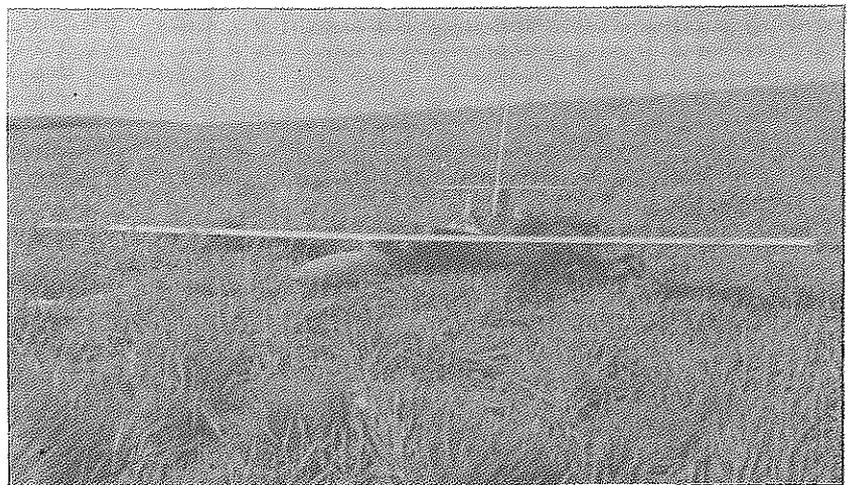
von Eismann

Der deutsche Seglerspezialist Eismann hat immer ein paar "Zuckerln" in seinem Programm auf Lager. In diesem Fall den Hang- und Kunstflugsegler **YANKEE**.

Das Modell besticht durch eine recht interessante Optik wie das T-Leitwerk, den Pylonrumpf und die abnehmbare Rumpfspitze, die den Zugang zu den Rudermaschinen hervorragend vereinfacht.

Als Profil wird hier ein Quabeck 1,5/9 verwendet, welches dem Segler vollste Kunstflugeigenschaften ermöglicht.

Der Baukasten erhält bis auf Lach, Folie und Klebstoff alles, was zum Bau des Modells benötigt wird. Der GFK-Rumpf ist von sehr guter Qualität; die beiden Flächenhälften sind fix und fertig verschliffen (die Fläche wird auf Wunsch auch einteilig geliefert), und das Höhenleitwerk ist ebenfalls bereits ausgeschnitten und profiliert. Alle Anlenkteile sind selbstverständlich vorhanden. Der **YANKEE** ist



daher bald fertiggestellt, denn die Arbeiten beschränken sich lediglich auf die Verbindung beider Flächenhälften, den Einbau des Servobrettes, dem Finish und dem Fernsteuerungseinbau.

Der **YANKEE** hat durchgehende Wölbklappen/Querruder, die über einen elektronischen Mixer gesteuert und mit dem Höhenruder überlagert werden.

Nun zu den Flugeigenschaften:

Der **YANKEE** hat trotz seiner relativ geringen Größe für einen Hangflitzer gutmütige Verhaltensformen in der Luft. Bei entsprechender Wölbklappenstellung spricht er sehr gut auf Thermik an, und selbstverständlich ist vom Kunstflug her alles drinnen was es nur gibt.

Der Segler ist kein Anfängermodell, denn zur Steuerung muß eine gewisse Flugerfahrung mit mehrachsiger gesteuerten Flugmodellen vorhanden sein.

Fassen wir zusammen:

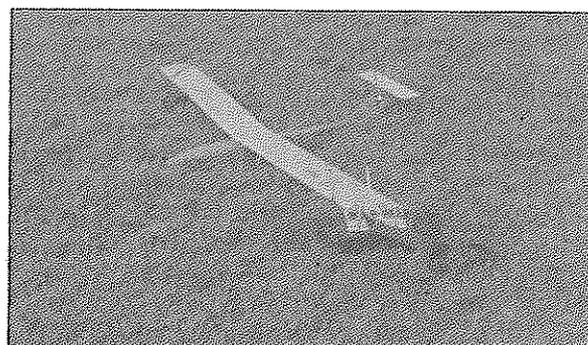
Der **YANKEE** von Eismann ist ein prima Hang- und Kunstflugsegler für einen versierten Piloten, der rasch aus einem sehr guten Baukasten - bedingt durch den hohen Vorfertigungsgrad - fertiggestellt wird. Er kann auch bei starkem Wind geflogen werden und ist aufgrund seiner Größe sehr "koffer-raumfreundlich".

TECHNISCHE DATEN :

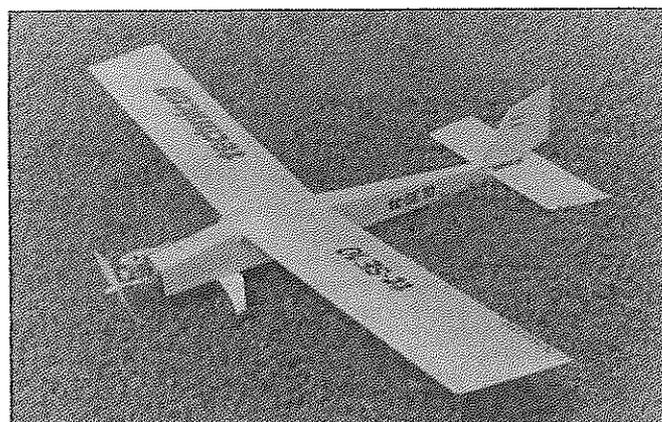
Spannweite	1900 mm
Länge	1200 mm
Gewicht	1100 - 2600 g

Ladenrichtpreis ca. S 2500,-

«TECHNICOLL SE 10» von Simprop



Der **YANKEE** !
Der Sender dient dazu, daß der Vogel vom Wind nicht davongebblasen wird.



Als Einstiegsmodell wurde die **SE 10** von Simprop entwickelt und kann wahlweise als Segler oder Motormaschine (Elektro- oder Verbrennungsmotor) gebaut und geflogen werden.

Der Baukasten enthält alle für den Bau des Modells erforderlichen Teile. Das Holz ist sehr gut und die Stanzungen ganz hervorragend.

Wie schaut der "Einsteiger" bautechnisch aus ?

Der Rumpf besteht aus einer einfachen in sich verzahnten Gitterkonstruktion, und die Flächen werden in reiner Rippenkonstruktion erstellt. Der Bauplan in Verbindung mit der Bauanleitung und den Baustufenfotos, ist sehr übersichtlich und zeigt alle zu bauenden Versionen auf.

Der Bau des Modells geht auch für den Ungeübten sehr rasch voran, und es werden keinerlei Grundkenntnisse abverlangt.

Das Testmodell wurde mit einem 1,5 cm³ Zweitakter von Webra "bestückt". Da es für diesen Motor kein Distanzstück zwischen Motor und Schalldämpfer gibt, war ich gezwungen, einen alten dicken Silikon-schlauch zu "vergewaltigen" und schnitzte mir aus diesem ein Distanzstück (es funktioniert !). Zufällig fand ich in meiner Wunderkiste noch ein leichtes GFK-Fahrwerk, dieses wurde mit zwei Holzschrauben an den Rumpf geschraubt und trägt ein wenig zur Optik bei. Die **SE-10** wurde gelb gebügelt und mit den beiliegenden Dekorbogen und Zierstreifen "verschönert".

Das Modell wird über Seite, Höhe und Motordrossel gesteuert. Platz für die Rudermaschinen ist in ausreichendem Maße vorhanden.

Nun zum Fliegen.

Die **SE-10** fliegt sehr gemütlich, der Pilot (der unerfahrene Pilot) hat ausreichende Zeit zu reagieren. In einer kritischen Situation einfach die Pfoten weg von den Knüppeln, und der Vogel stabilisiert sich, eine entsprechende Höhe vorausgesetzt, selbst.

Fazit: die **TECHNICOLL SE - 10** aus dem Hause Simprop ist ein leicht zu bauendes und zu fliegendes Anfängermodell, welches motorisiert und unmotorisiert betrieben werden kann.

Ein richtiges Einstiegsmodell in unser schönes Hobby !

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	1526 mm
Länge über alles	1016 mm
Gesamtflächeninhalt	34,5 dm ²
Fluggewicht	1200 g
Fernsteuerung	Höhe, Seite Motordrossel
Motor	1,5 cm ³ Zweitakter

Ladenrichtpreis ca. S 850,-



An kalten Wintertagen träumte man als echter Modellflieger-Freak doch immer wieder von der bevorstehenden Flugsaison und malte sich aus, mit welchen neuen Modellen man an den Start gehen werde. Da sich meine letzte Saison speziell auf dem Gebiet des Hangfluges (F3F) als recht "materialintensiv" herausstellte, wälzte ich viele Kataloge, um nachzusehen, welche "Hanggurken" auf dem Markt erhältlich sind. Mehr oder minder durch Zufall fiel mir ein Katalog der Firma SCHÄFER MODELLBAU in die Hände. Aha, dachte ich, wieder ein Neuer. Als ich den Katalog aufschlug und ordnungsgemäß das erste Blatt durchlas, mußte ich jedoch mit Erstaunen feststellen, daß diese Firma ein großer Modellhersteller in der BRD ist und für namhafte Firmen Modellbausätze erzeugt, seit 1984 jedoch auch eine eigene Produktlinie vertreibt. Bei weiterer Durchsicht des Kataloges stach mir das Segelflugmodell "RIVIERA" besonders ins Auge. Ein daneben abgedruckter Testbericht versprach einiges, und die beschriebene Baukastenausführung ließ nichts zu wünschen übrig. Auch der Preis schien für die gebotene Qualität angemessen. Also, frisch bestellt, und nach etwa 10 Tagen war ein Riesenspaket bei mir zu Hause angelangt. Jeder Modellbauer kennt das Gefühl (wie Ostern und Weihnachten an einem Tag!), als ich mit dem Balsaholzmesser den Karton "in Angriff" nahm. Als erstes kam nur ein Haufen Papier und Verpackungsmaterial zum Vorschein. Nach einigem Graben kam ein sehr schöner, weiß eingefärbter, relativ kurzer Epoxy-Rumpf zum Vorschein. Die Tragflächen sind mit Aius-Furniere beplankt, Nasenleisten und Endbögen bereits vorverschiffen und an der Wurzelrippe sind die Röhrrchen für die Flächenhalterung auch schon werkseitig gefertigt. Selbstverständlich sind das Leitwerk und das Seitenruder vorverschiffen und benötigen nur mehr einen geringen Arbeitsaufwand bis zur Fertigstellung. Die beigegebenen Kleinteile sind bis auf die Gabelköpfe vollständig und es werden sogar teflummantelte Stahlseilzüge zur Ruderanlenkung beigegeben. Die dem Baukasten beiliegende Bauanleitung ist zwar dürftig, aber ausreichend (für den versierten Bauer!), und auch der Bauplan umfaßt alle notwendigen Informationen.

Nach etwa zwei Wochen Bauzeit (täglich 2 Stunden) stand nun die RIVIERA in ihrer vollen Pracht vor mir. Beim Bau traten keine nennenswerten Schwierigkeiten bis auf das Einpassen des Kabinenhaubens auf. Weiters ist noch zu empfehlen, das Seitenruder am unteren Ende um etwa 2 cm nach hinten anzuschragen, um bei etwas härteren Lan-

dungen eine Beschädigung zu verhindern. Wie in der Bauanleitung empfohlen, wurde in jede Tragfläche ein Servo zur Anlenkung der Querruder verwendet und dadurch auch die Möglichkeit gegeben, diese als Wölbklappen zu benutzen. Speziell mit dem Höhenruder gemischt, erlaubt diese Konfiguration besonders rasante Wenden. Es ist auch zu empfehlen, das Seitenruder zusätzlich mit dem Querruder zu koppeln.

Allen Wettervorhersagen zum Trotz, mußte ich nun die neue RIVIERA unbedingt testen. Gleich vorweg - sie fliegt ausgezeichnet. Es war nur eine Korrektur des Schwerpunktes um etwa 10 mm gegenüber der Angabe im Bauplan in Richtung Rumpfspitze erforderlich, und das Ding flog auf meinem Haushang gleich auf Anhieb. Der Einsatz der Wölbklappen kann bei diesem Modell besonders gut demonstriert werden. Bei einer Wölbklappenstellung von etwa 2 mm nach oben, wird die RIVIERA eine echte "wilde Sau". Stellt man die Wölbklappen 3 mm nach unten und trimmt das Höhenruder etwa auf "Tief", wird aus der RIVIERA ein wahrer Leistungssegler, der jeden schwachen Aufwind sofort in Höhe umsetzt. Ein mäßiger Ausschlag aller Ruder ist zu empfehlen, da durch den kurzen Leitwerkshebelarm bedingt, alle Ruder sehr giftig kommen.

Am darauffolgenden Wochenende konnte ich meine RIVIERA an einem windstillen Tag in der Ebene testen. Sowohl am Hochstart (Wölbklappen auf 3 mm heruntergesetzt) als auch im Huckepack-Betrieb, erwies sich das Modell als echter Leistungssegler. Aufgrund des verwendeten Profils erscheint es ohne weiters möglich, daß auch im Thermik-Flug mit ausgefahrenen Wölbklappen gute Leistungen erzielt werden können.

Abschließend ist zu sagen, daß das Flugmodell RIVIERA nicht nur in der Beschreibung als Allround-Modell anzusprechen ist, sondern wirklich diesen Namen verdient.

Der Baukasten und vor allem der Vorfertigungsgrad ist qualitativ als sehr hoch anzusehen.

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	3000 mm
Rumpflänge	1120 mm
Gesamtflächeninhalt	66 dm ²
Fluggewicht	2050 g
Profil	ZX-18
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Quer
Ladenrichtpreis ca. S 2500,-	

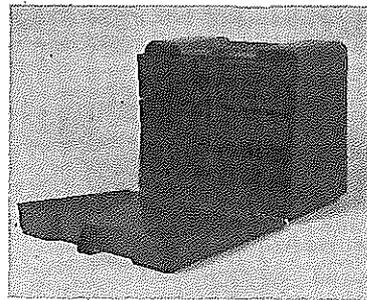


Die RIVIERA - fertigmachen zum Start!

Im Schaufenster



webra



Service-Koffer "MINI"

Eine verkleinerte Version des bekannten WEBRA Service-Koffers aus rotem schlag- und kraftstofffesten Kunststoff.

Die Einteilung besteht aus vier gleichgroßen Schubladen der Abmessung 8,0 x 16,5 x 16 cm (HxBxT) und einem Stellfach (8x33,5x15,5 cm) passend für alle WEBRA Sender (außer Space).

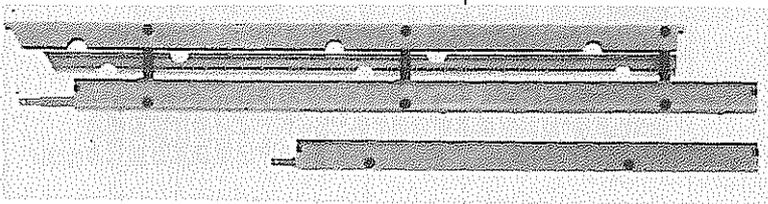
Kunststoffgriff sowie verschließbare Haltebügel für die herunterklappbare Arbeitsfläche.

Gesamtabmessungen des Koffers: 28,5 x 34 x 18 cm) in rot.

Ladenrichtpreis S 495,-

Graupner

Teck - Doppel - Landeklappen
System Schempp - Hirth



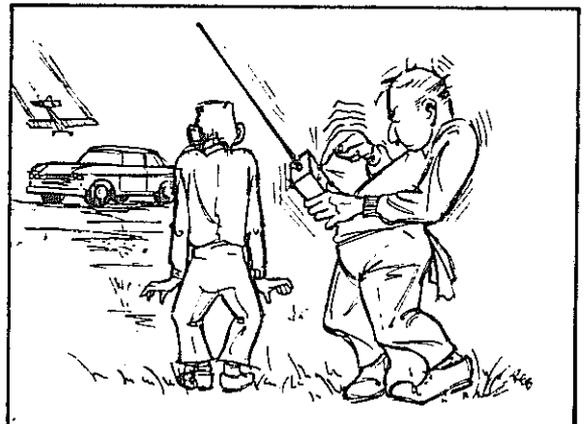
Länge ca.	250 mm	370 mm
Höhe ca.	16 mm	16 mm
Breite ca.	10 mm	10 mm
Bremsfläche ca.	5800 mm ²	8800 mm ²
Für Segler mit Spwte.	2-3,5 m	3,5-5 m

Ladenrichtpreis : 250 mm ca. S 280,-
370 mm ca. S 320,-

DER NEUE GRAUPNER KATALOG IST DA !

Er bringt wieder in gewohnter ausführlicher Form über 500 Seiten aktuellen Modellbau. Mit allen Neuheiten 1985 und vielen Sonderangeboten.

Im Fachhandel erhältlich, es lohnt sich !



"Vati, es ist besser Höhe zu geben !"

EIN GANZ BESONDERER TEST FÜR DEN MODELLFLIEGER !

Beantworten Sie die nachstehenden Fragen wahrheitsgemäß und zählen Sie die erreichten Punkte zusammen !

1. Nennen Sie die erste Tätigkeit die Sie am Samstag nach dem Aufstehen verrichten:
 - 1 Punkt Ich küsse meine Frau
 - 2 Punkte Ich lasse den Hund hinaus
 - 3 Punkte Ich prüfe den Wind
 - 4 Punkte Ich gehe in den Hobbyraum und schaue, ob die Farbe schon trocken ist.
2. Liegen in Ihrer Toilette folgende Zeitschriften auf ?
 - 1 Punkt Donald Duck
 - 2 Punkte Playboy
 - 3 Punkte ein oder zwei prop
 - 4 Punkte die gesamte Sammlung von prop der letzten Jahre
3. Nennen Sie eine typische Konversation mit Ihrer Frau :
 - 1 Punkt die Kinder
 - 2 Punkte die Rechnungen
 - 3 Punkte der Modellbau
 - 4 Punkte wir sprechen nicht miteinander
4. Was machen Sie auf dem Heimweg von Ihrer Arbeit ?
 - 1 Punkt nie beim nächsten Modellbaugeschäft anhalten
 - 2 Punkte anhalten
 - 3 Punkte manchmal
 - 4 Punkte Immer
5. Haben Sie fertige und nicht fertige Modelle im Hobbyraum ?
 - 1 Punkt 1 - 2
 - 2 Punkte 3 - 5
 - 3 Punkte 6 - 10
 - 4 Punkte nicht mehr zählbar
6. Nennen Sie Ihr Lieblings-After-Shave !
 - 1 Punkt Brut
 - 2 Punkte Old Spice
 - 3 Punkte Arden for Men
 - 4 Punkte Methanol mit Rizinusöl
7. Schauen Sie auf die Fingerkuppen Ihrer Daumen. Was sehen Sie ?
 - 1 Punkt Fingerabdrücke
 - 2 Punkte geringe Spuren vom Senderknüppel
 - 3 Punkte starke Spuren von Senderknüppel
 - 4 Punkte Senderknüppel
8. Wie überreden Sie Ihre Frau, daß Sie fliegen gehen können ?
 - 1 Punkt Ich gebe immer nach
 - 2 Punkte Ich drohe mit der Scheidung
 - 3 Punkte Ich schaue sie und die Kinder an und gehe wortlos
 - 4 Punkte Ich brauche nicht überreden
9. Schauen Sie Ihre Füße an. Was sehen Sie ?
 - 1 Punkt saubere Füße
 - 2 Punkte schmutzige Füße
 - 3 Punkte Balsastaub
 - 4 Punkte Epoxy, Draht, Folienreste, Spinner Beilagscheiben, Schrauben
10. Wie sind die Wände Ihres Wohnzimmers geschmückt ?
 - 1 Punkt Farbe
 - 2 Punkte Tapeten
 - 3 Punkte Bügelfolie
 - 4 Punkte Pläne von RC-Maschinen
11. Wieviel geben Sie im Monat für Ihr Hobby aus ?
 - 1 Punkt 100 - 300 Schilling
 - 2 Punkte bis 1000 Schilling
 - 3 Punkte den gesamten Gehalt
 - 4 Punkte ich löse die Lebensversicherung ein

Dr. Breiner

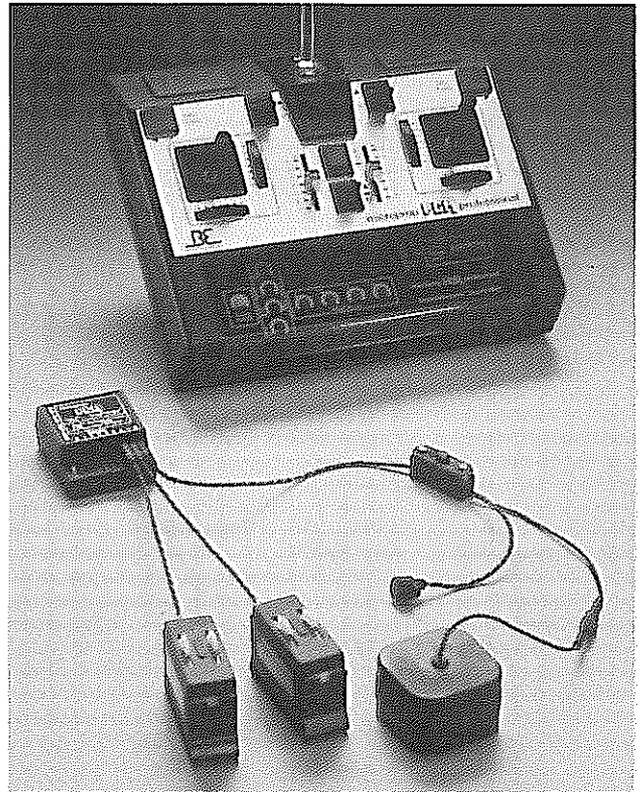
Herzlichst Euer

Also, liebe Modellflieger, wie schaut Euer Ergebnis aus ?

Wertung des Tests für den Modellflieger :

10 bis 20 Punkte Gratuliere, Sie sind ein hervorragender Ehemann und Vater
 21 bis 30 Punkte Aufpassen, Sie sind vom Modellbazillus bereits angesteckt
 31 bis 36 Punkte Höchste Zeit, daß Sie zum Arzt gehen
 37 bis 40 Punkte Sie Armster, es gibt für Ihre Krankheit kein Gegenmittel mehr !

microprop microprop microprop



Microprop-PCM-Fernlenksysteme...

-bieten alles, was sich der anspruchsvolle Modellpilot schon immer gewünscht hat.

-Die PULS-CODE-MODULATION ermöglicht größte Übertragungssicherheit. Die Störanfälligkeit wird gegenüber konventionellen Systemen mit gleicher Ausgangsleistung um bis zu 90 % reduziert. Die sonst aufgetretenen "Wackler" und "Knackimpulsstörungen" werden mit Sicherheit bei der PCM-Übertragung nicht bemerkt. Auch Zündstörungen von Benzinmotoren haben keinen Einfluß auf die Funktionssicherheit der Fernlenkanlage.

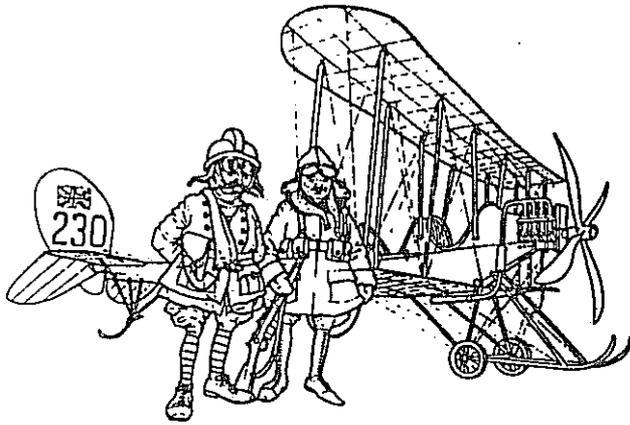
-Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren Kassetten für Sonderfunktionen.

-Microprop-PCM-PILOT: 4 Funktionen, bei Bedarf bis auf 8 Funktionen zu erweitern.

-Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

**BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.**

5020 Salzburg · Harpfstraße 7 · Telefon 06 62/7 95 50

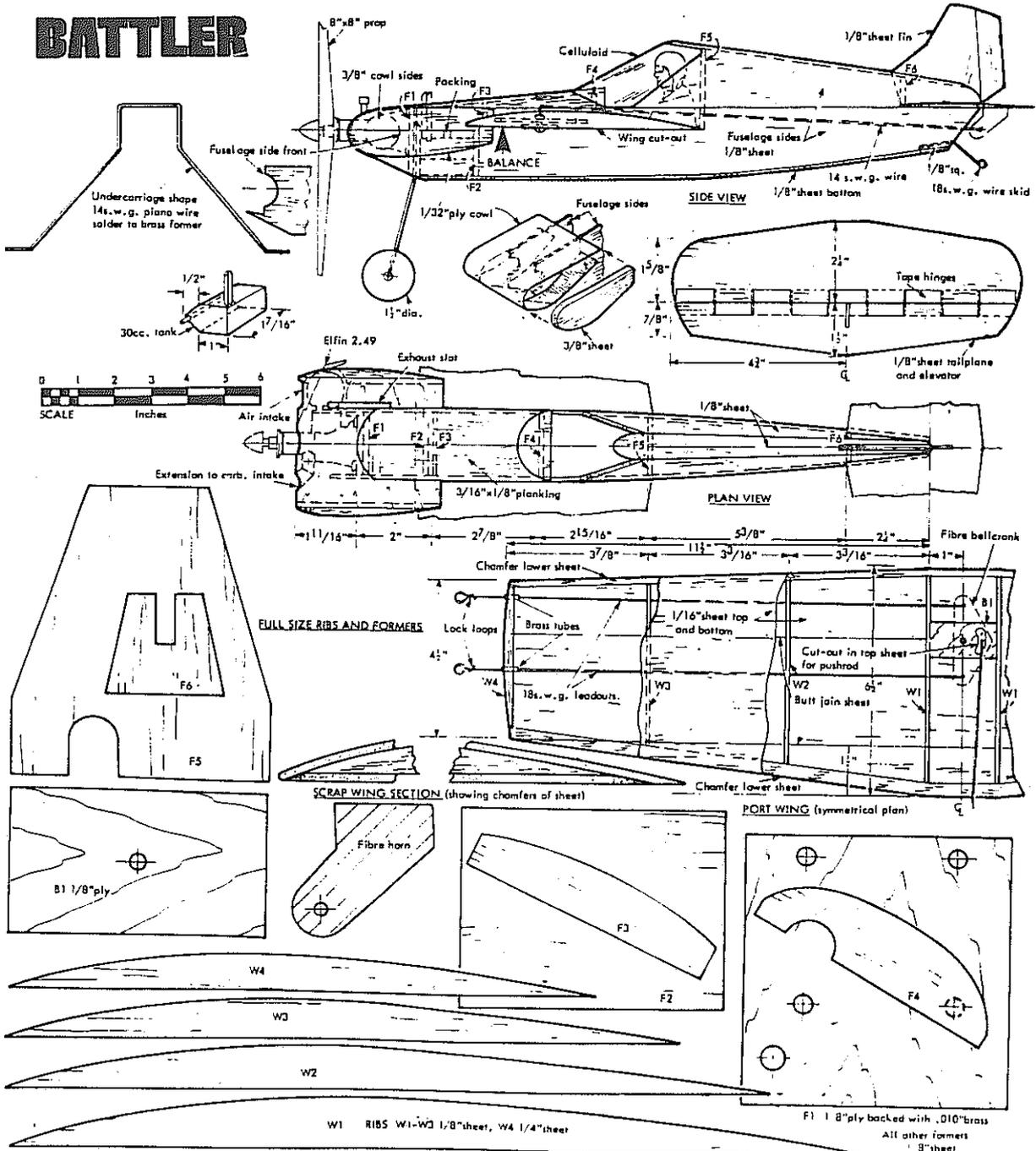


Oldtimer - Ecke

Ein Mannschafftsrenner für Fesselflug mit dem Namen "BATTLER" aus dem Jahre 1950 (England) sei hier vorgestellt.

Das Modell war mit einem 2,5 cm³ Elfin-Diesel ausgerüstet.

Dieser Motor wird noch in England als Replica hergestellt.



PLAYBOY

Und nun noch der **PLAYBOY**, der von der amerikanischen Firma Leisure als Baukasten vertrieben wird.

Das Flugzeug ist eine verkleinerte Version des Playboy Senior und ist als Elektroflugmodell für einen Getriebemotor ausgelegt.

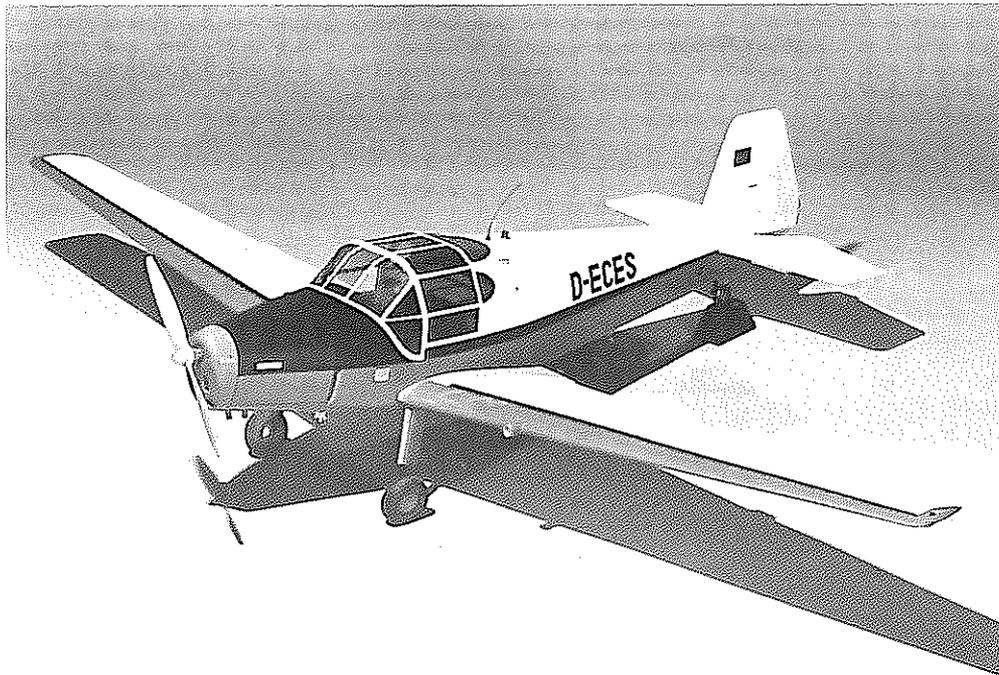
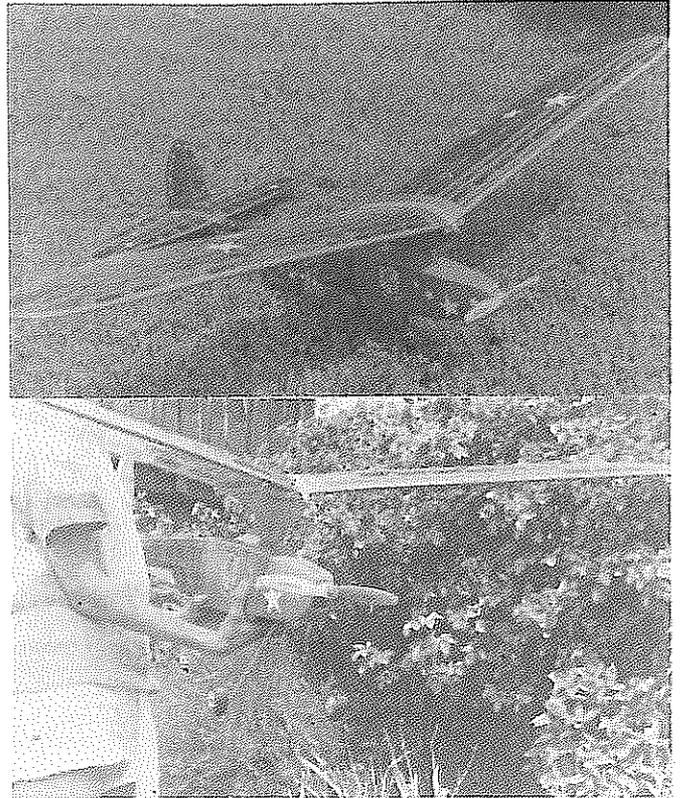
TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	1715 mm
Länge	940 mm
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Elektronik-schalter

Wer Interesse am Bauplan hat soll mir schreiben.

Der Playboy ist zur Gänze aus Holz aufgebaut und mit einer transparenten Solarfilmfolie (Robbe) bespannt.

Die Flugeigenschaften sind sehr gutmütig. Bei stärkerem Wind "verweht's" den Oldie !



Bü 181

Bücker Bestmann

Vorbildgetreues Flugmodell für Motoren ab 0,5 PS.

Maßstab: 1 : 6
Spannweite: 1767 mm

Lande-Spreizklappen für kurze Start- und Landebahnen.

Ein Modellbaukasten für echte Modellbauer, die Freude am Bauen und Fliegen vorbildgetreuer Modelle haben.

Ein Modell für Kenner und Könner, ganz in Holz, maßstabsgerecht und originalgetreu im Aufbau und in den Flugleistungen.

Modellbau vom Besten

krick

Klaus Krick
Modelltechnik
Kleingasse 6
1030 Wien

Bestellcoupon:

Ja, ich möchte mehr wissen. Bitte senden Sie mir den Krick-Gesamtkatalog. S 70,-- in Briefmarken lege ich bei.

Name: _____

Straße: _____

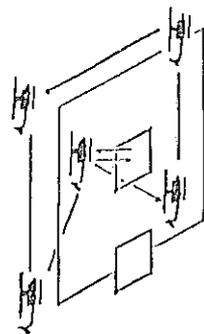
PLZ / Ort: _____



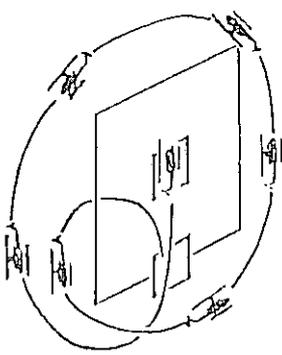
NENNBLATT Klasse



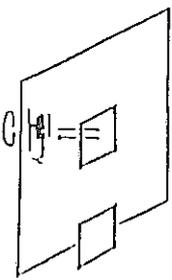
Ich melde meine Teilnahme an der STAATSMEISTERSCHAFT 1985 in der Klasse und verpflichte mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten.



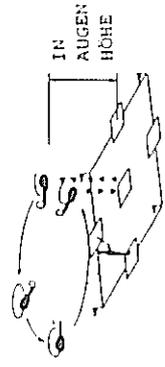
Figur 1 : Schwebeflug M



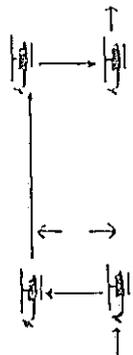
Figur 2 : Knoten



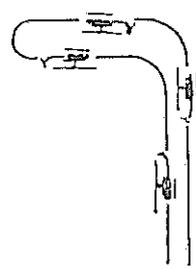
Figur 3 : Pirouette



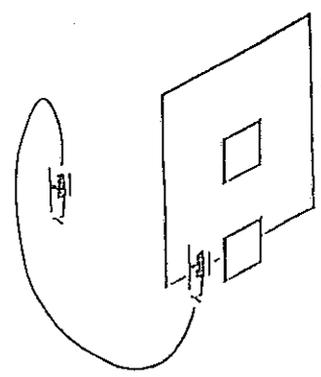
Figur 4 : Außenkreis



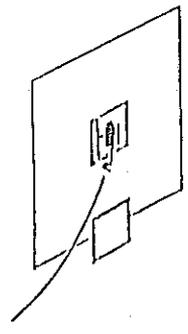
Figur 5 : Einfacher Hut



Figur 6 : Turn



Figur 7 : Landeanflug



Figur 8 : Landung

Name : -----

Unterschrift

Adresse : -----

Geburtsjahr : ----- Dauerstartnummer : -----

Frequenz : -----

Kennzeichnung : -----

Verein / Unterschrift / Datum ----- weiter an ----- Landessektionsleiter / Datum



NENNBLATT Klasse



Ich melde meine Teilnahme an der STAATSMEISTERSCHAFT 1985 in der Klasse und verpflichte mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten.

Name : -----

Unterschrift

Adresse : -----

Geburtsjahr : ----- Dauerstartnummer : -----

Frequenz : -----

Kennzeichnung : -----

Verein / Unterschrift / Datum ----- weiter an ----- Landessektionsleiter / Datum

OFFIZIELLES PROGRAMM

Samstag, 21. September 1985	10,00 Uhr	Anmeldung, Trainingsfliegen
	13,30 Uhr	Wettbewerbsbeginn Senderabgabe, Ausgabe der Startnummern
	14,00 Uhr	Offizielle Eröffnung der Staatsmeisterschaft, 1.+2. Durchgang in allen Klassen
Sonntag, 22. September 1985	9,30 Uhr	Senderabgabe
	10,00 Uhr	3. Durchgang
		Nach Beendigung des 3. Durchganges Siegerehrung und Schaufliegen.

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

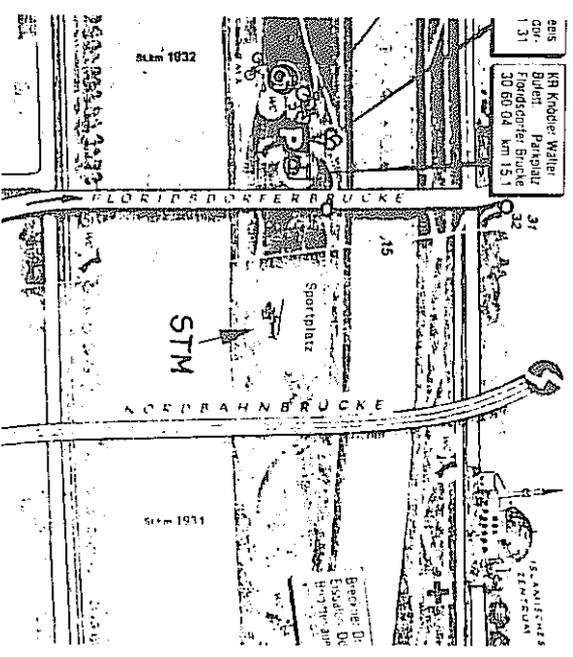
An den
Landessektionsleiter

An den
Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

Lageplan des Wettbewerbsortes :

Von der Stadt kommend, Auffahrt FLORIDSDORFER BRÜCKE - auf der Brücke bei erster Ampel links abbiegen - Abfahrt zum Parkplatz - unter der Brücke durch zum Fluggelände (Beschilderung !).
Wir wünschen eine gute Anreise !



Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Harte Landung
2. Modell landet wenn es sich noch in einer Vorwärtsbewegung befindet.
3. Modell weicht beim Sinkflug von einer geraden Linie ab, außer beim Aufsetzen.
4. Modell greift.
5. Es werden keine Punkte vergeben, wenn während der Flugfigur der Motor wieder angelassen wird.

5.4.12.5.19. Landung (K - 6)

Nach dem Einkurven auf den letzten Streckenabschnitt des Landeanfluges verringert das Modell seine Geschwindigkeit allmählich, nähert sich dem mittleren Start- und Landefeld und landet weich, ohne über dem Start- und Landefeld zum Stillstand gekommen zu sein.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Fehlerhafter Flugweg.
2. Pendeln des Modells um die Hochachse.
3. Modell fliegt über das Start- und Landefeld hinaus.
4. Harte Landung oder Landung nicht vollständig auf dem Start- und Landefeld.

5.4.13.

Wahlfiguren, Höchstpunktzahl 1220:

Für Looping, Immelmann, Turn, Kubanische Acht, Belgischen Turn, sind zehn Meter die Idealhöhe. Der Durchmesser der Flugfiguren soll ebenfalls zehn Meter betragen.

5.4.13.1.4. Doppelte Pirouette (K = 8)

Der Pilot befindet sich auf dem Schwebeflugplatz. Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld, steigt senkrecht, verharrt in einem kurzen Schwebeflug und macht eine langsame Drehung um 720 Grad um die Hochachse, daran anschließend einen Schwebeflug und fällt senkrecht zum Start- Landefeld, wo es weich landet.

Die höchste Punktezahl wird für eine Drehung in Augenhöhe vergeben.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell pendelt oder bewegt sich während des Steig- oder Sinkfluges waagrecht.

2. Drehung geschieht nicht um die Hochachse oder beträgt nicht genau 720°, sie ist nicht gleichmäßig und langsam.
3. Kurzes Verharren ist nicht deutlich zu erkennen.
4. Modell ändert während der Drehung die Höhe oder unterbricht die Drehung.
5. Start und Landung sind nicht weich.
6. Pilot verläßt den Schwebeflugplatz.

5.4.13.2.5.

Hoher Hut (K =8)

Der Pilot befindet sich an einem von ihm gewählten festen Platz. Das Modell fliegt in Augenhöhe 10 m vorwärts geradeaus in gleichbleibender Höhe. Es macht einen kurzen Schwebeflug senkrecht über dem Schwebeflugplatz und beginnt einen senkrechten Steigflug von zwei Meter. Es macht einen kurzen Schwebeflug und dann eine langsame Linksdrehung von 360 Grad um seine Hochachse. Es macht einen kurzen Schwebeflug. Es fliegt dann ungefähr zehn Meter vorwärts in gerader Richtung und mit gleichbleibender Höhe bis es sich senkrecht über dem gegenüberliegenden Start- und Landefeld befindet, wo es einen kurzen Schwebeflug zeigt. Das Modell fällt dann senkrecht zwei Meter, macht einen kurzen Schwebeflug und eine langsame Rechtsdrehung von 360 Grad um die Hochachse und einen weiteren kurzen Schwebeflug. Es fällt nochmals zwei Meter senkrecht und macht einen kurzen Schwebeflug. Das Modell fliegt wieder in Augenhöhe, 10 m vorwärts geradeaus in gleichbleibender Höhe.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell fliegt in den bezeichneten Teilen der Figur nicht waagrecht oder senkrecht.
2. Höhenänderung oder waagrechte Abweichungen während der Drehungen um 360 Grad.
3. Abweichungen vor der Vertikalen der Flugfigur.
4. Kurzen Schwebeflüge werden nicht am angegebenen Platz ausgeführt.
5. Drehungen sind nicht um 360 Grad oder nicht richtig ausgeführt oder geschehen nicht um die Hochachse des Modells.
6. 720 Grad-Drehungen werden in verschiedenen Höhen ausgeführt.
7. Drehungen werden nicht in der angegebenen Richtung oder nicht senkrecht über den Start- und Landefeldern ausgeführt.
8. Geforderte Flughöhen werden nicht beachtet.
9. Pilot verläßt den von ihm gewählten Standort.

5.4.13.3.6. Schweizer Schwebeflugkreis (K = 9)

Der Pilot befindet sich im hinteren Start- und Landefeld. Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld, seine Nase zeigt dabei zum Piloten, es steigt senkrecht bis zur Augenhöhe und macht einen kurzen Schwebeflug. Das Modell fliegt dann seitwärts nach links oder rechts in gleichbleibender Höhe und gleichbleibender Entfernung vom Piloten, wobei die Rumpfrase stets zum Piloten zeigt, bis es sich wieder unmittelbar über dem mittleren Start- und Landefeld befindet. Dort macht es einen kurzen Schwebeflug, fällt zum Start- und Landefeld und landet weich, wobei die Rumpfrase immer noch zum Piloten zeigt. Der Kreisdurchmesser muß ungefähr zehn Meter betragen.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Start und Landung sind nicht weich oder zeigen Änderungen in der Flugrichtung.
2. Höhenänderung während des Fluges. Der Radius des Kreises ist nicht gleichbleibend oder die Nase des Modells zeigt nicht jederzeit zum Piloten.
3. Modell landet nicht vollständig auf dem Start- und Landefeld.
4. Geschwindigkeitsänderungen während des Fluges.
5. Pilot verläßt das hintere Start- und Landefeld.

5.4.13.4.7. Schaufler (K = 9)

Der Pilot steht im zentralen Landefeld mit Blick auf das in 20 m Höhe schwebende Modell. Das Modell beginnt einen langsamen Sinkflug mit 45° Sinkwinkel. Das Modell stoppt in Augenhöhe vertikal über dem äußeren Landefeld und schwebt kurz. Jetzt fliegt das Modell seitwärts zu einem der Eckpunkte und verharrt wieder im Schwebeflug. Das Modell beginnt einen halben "Schweizer Kreis" zur anderen Ecke (der gleichen Seite), schwebt kurz und fliegt wieder seitlich bis zum anderen Landepunkt zurück. Dann dreht sich das Modell nach kurzen Schwebeflug um 180°, schwebt kurz und fliegt in 45° Steigflug zum Ausgangspunkt in 20 m Höhe zurück.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell pendelt beim Sink- oder Steigflug, ändert seine Flugrichtung oder Geschwindigkeit und behält sie nicht beim Flug mit 45° bei.
2. Modell verharrt nicht genau über dem Schwebeflugplatz und seinen Ecken.
3. Abweichungen vom beschriebenen Flugweg; keine gleichbleibende Höhe und Geschwindigkeit.
4. Halber Innenkreis wurde nicht in gleichbleibender Höhe, gleichbleibendem Radius und gleichbleibender Geschwindigkeit ausgeführt.

4.12.3.3. Horizontale Acht (K = 8)

Der Pilot wählt einen festen Standort und nimmt diesen ein. Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld aus, steigt senkrecht bis in Augenhöhe und verharrt in einem kurzen Schwebeflug. Es beginnt dann, vorwärts fliegend, einen Rechts- oder Linkskreis, wobei die Längsachse stets in gleicher Richtung mit dem Flugweg liegen muß. Der Kreis führt über die beiden Flaggen an einer Seite des Quadrates und endet über dem mittleren Start- und Landefeld. Ohne die Geschwindigkeit zu verringern, fliegt das Modell weiter und zeigt einen Kreis in die andere Richtung. Es fliegt über die beiden anderen Flaggen und kehrt zu einem Punkt über dem mittleren Start und Landefeld zurück, verharrt im Schwebeflug, fällt gleichmäßig und senkrecht bis auf das Start- und Landefeld und landet.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Start und Landung sind nicht weich.
2. Steigen oder Fallen sind nicht senkrecht.
3. Modell neigt oder dreht sich oder bewegt sich im Steigen oder Fallen waagrecht.
4. Modell behält in den Kreisen nicht die gleiche Geschwindigkeit und gleiche Höhe bei.
5. Längsachse des Modells befindet sich nicht in gleicher Richtung mit dem Flugweg.
6. Kreise sind nicht rund und gleich groß und führen nicht unmittelbar über die Flagge.
7. Pilot verläßt den vorher selbst gewählten Standort.

5.4.12.4.18. Autorotation (K = 9)

Das Modell nähert sich dem Start- und Landefeld in einer Mindestflughöhe von 20 Metern mit einer Geschwindigkeit, die weniger Kraft erfordert als der Flug auf der Stelle. Wenn es, abhängig von der Windrichtung, einen Punkt erreicht, von dem aus es ein Sinkflug in Autorotation annähernd auf das Start- und Landefeld bringt, muß die kollektive Blattverstellung so verringert werden, daß eine optimale Autorotation erreicht wird. Der Motor muß abgeschaltet werden. Das Aufsetzen muß ohne Motorhilfe erfolgen und das Modell muß möglichst genau im Mittelpunkt des Landefeldes landen. Um die Höchstpunktzahl 10 zu erreichen muß die Landung auf dem mittleren Start- und Landefeld erfolgen. Wenn das Modell innerhalb des 10-Meter-Schwebeflugplatzes landet ist die Höchstpunktzahl 9. Wenn das Modell außerhalb des 10-Meter-Schwebeflugplatzes landet, ist die Wertung höchstens 5 Punkte. Die Höchstpunktzahl kann nur für eine einwandfreie Landung vergeben werden.

fliegt das Modell zu einem Punkt über dem mittleren Start- und Landefeld, verharrt kurz in einem Schwebeflug und landet weich.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell neigt oder dreht sich oder bewegt sich waagrecht beim Start oder Steigflug.
2. Modell ändert seine Höhe, Kurs oder Geschwindigkeit während des waagrecht Fluges.
3. Modell gerät außer Kurs oder zeigt den Schwebeflug nicht unmittelbar über dem Flaggen.
4. Start oder Landung sind hastig oder nicht weich.
5. Modell landet nicht vollständig auf dem mittleren Start- und Landefeld.
6. Pilot verläßt das vordere Start- und Landefeld.

5.4.12.2.2. Schwebeflug Außenkreis (K - 6)

Der Pilot steht im vorderen Start und Landefeld und das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld aus. Es steigt senkrecht in Augenhöhe und zeigt einen kurzen Schwebeflug. Das Modell fliegt seitwärts, links oder rechts und behält dabei die gleiche Höhe bei und den gleichen Abstand vom Piloten. Das Modell zeigt mit dem Heck ständig zum Piloten, bis es die Startstelle unmittelbar über den mittleren Start- und Landefeld wieder erreicht hat und landet. Der Gesamtkreis muß einen Durchmesser von ungefähr 10 m haben.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Start und Landung sind nicht weich oder zeigen Kurswechsel.
2. Start und Landung erfolgen nicht senkrecht.
3. Höhenänderungen während des Fluges.
4. Radius des Kreises nicht gleichbleibend.
5. Geschwindigkeit verändert sich während des Fluges.
6. Heck zeigt nicht ständig auf den Piloten.
7. Modell landet nicht vollständig auf dem mittleren Start- und Landefeld.
8. Pilot verläßt das vordere Start- und Landefeld.

5. Drehung um 180° erfolgte nicht um die Hochachse.

6. Modell hat zu Beginn und am Ende des halben Innenkreises keine Drehung um 90° gemacht.

7. Pilot verläßt das mittlere Start- und Landefeld.

5.4.13.5.8. Piloten Promenade (K - 8)

Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld und steigt senkrecht bis auf Augenhöhe. Das Modell verbleibt am Ort oder Lageänderung. Der Pilot geht langsam und gleichmäßig um sein Modell herum.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell pendelt, dreht sich oder bewegt sich waagrecht während des Startes, dem Steigflug, dem Fallen oder der Landung.
2. Modell ändert seine Höhe oder Fluglage während des stationären Fluges.
3. Pilot bewegt sich nicht vorschriftsmäßig.
4. Modell landet nicht vollständig in dem mittleren Start- und Landefeld.

5.4.13.6.9. Vier-Zeiten-Pirouette (K - 9)

Der Pilot befindet sich im vorderen Start- und Landefeld. Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld, steigt senkrecht bis zur Augenhöhe, macht einen kurzen Schwebeflug und eine langsame Drehung von 360° um die Hochachse in gleichbleibender Höhe. Dabei wird nach jeweils 90° deutlich erkennbar wenigstens 2 Sekunden verharrt. Das Modell landet im senkrechten Sinkflug auf dem mittleren Start- und Landefeld.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen.

1. Das Modell fliegt unruhig, dreht oder bewegt sich während des Steig- oder Sinkfliegens waagrecht.
2. Drehung erfolgt nicht um die Hochachse, nicht jedesmal um 90° und nicht regelmäßig und langsam.
3. Verharren kürzer als jeweils 2 Sekunden.
4. Modell ändert seine Höhe während der Drehung oder dem Verharren.
5. Start und Landung nicht weich.
6. Pilot verläßt das vordere Start- und Landefeld.

5.4.13.7.10 Senkrechter Turn (K = 6)

Das Modell fliegt ungefähr 20 m waagrecht geradeaus und steigt nach einer scharfen Wende um 90°. Genau in dem Augenblick, in dem der senkrechte Steigflug endet, macht das Modell eine 180° Kehrtkurve um seine Hochachse, bis die Rumpfnase nach unten zeigt. Beim Sturzflug folgt das Modell der gleichen Flugbahn wie zu Beginn der Flugfigur.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell fliegt unruhig, ändert seine Flugrichtung oder seine Fluglage während der waagrecht Flugabschnitte.
2. Kurve in den senkrechten Steigflug ist zu flach oder gerissen.
3. Modell steigt nicht genau senkrecht oder beendet seinen senkrechten Flug nicht.
4. Modell gerät während der senkrechten Flugabschnitte oder der Drehung von der Flugbahn,
5. Modell dreht nicht genau um 180° und fliegt vor dem Sturzflug unruhig.
6. Modell beendet die Flugfigur auf einer anderen Flugbahn als der, auf welcher die Flugfigur begonnen hat.
7. Geschwindigkeit ändert sich während des Fluges oder nach der Drehung.
8. Flugfigur wird nicht unmittelbar vor den Punktwerten gezeigt oder zu hoch geflogen.

5.4.13.8.11. Looping (K = 8)

Das Modell fliegt ungefähr zehn Meter waagrecht geradeaus. Es steigt zu einem Looping und behält dabei die Rumpfnase in Flugrichtung. Das Modell beendet den Looping und fliegt wieder ungefähr zehn Meter waagrecht geradeaus in gleicher Flugrichtung und in gleicher Höhe wie zu Beginn der Flugfigur.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell fliegt unruhig, ändert die Flugrichtung oder die Höhe während des waagrecht Fluges.
2. Looping ist nicht rund oder zu klein.
3. Modell fliegt unruhig oder fliegt nicht auf der senkrechten Ebene, in der es die Flugfigur begonnen hat.
4. Looping wird in einer anderen Höhe oder mit einer anderen Flugrichtung beendet als beim Beginn.
5. Geschwindigkeit ist während des Fluges nicht gleichbleibend.
6. Looping wird nicht vor den Punktwerten geflogen oder zu hoch.

- a) Zwingend sind die Flugfiguren 1,2 und 3 der "Pflichtfiguren".
- b) Vier Flugfiguren sind aus der Gruppe der "Wahlfiguren" auszuwählen.
- c) Zwingend sind am Ende die Figuren 19 und 20 der Gruppe "Pflichtfiguren" (Rechtwinkliger Landeanflug und Landung).

Ausnahme: Wird Autorotation gewählt, so darf diese Flugfigur nach den Flugfiguren 19 und 20 der Pflichtfiguren geflogen werden.

Läuft die zustehende Zeit ab, bevor eine Flugfigur beendet worden ist, so wird diese Flugfigur mit 0 bewertet und der Pilot muß schnellstmöglichst landen.

Eine Landung ist nicht bei allen Wahlfiguren erforderlich.

Für jeden Wettbewerber werden in jedem Durchgang neue Bewertungskarten ausgegeben. Auf der Wertungskarte erscheint nur die Startnummer des Wettbewerbers, nicht aber sein Name und seine Nationalität. Die Flugfiguren werden wie beschrieben ausgeführt, Landungen nur wo angegeben. Die Wahlfiguren müssen wech ineinander übergehend geflogen werden. Vorzugsweise soll bei jedem Vorbeiflug vor den Punktwerten eine Flugfigur gezeigt werden. Der Pilot muß nicht die gleiche Wahlfigur in jedem Flug zeigen.

Jede Flugfigur, ihr Anfang und Ende, müssen vom Piloten oder seinem Helfer angesagt werden. Nicht angesagte Flugfiguren werden nicht bewertet. Der Wettbewerber darf zu jeder Flugfigur in jedem Flug nur einen Versuch machen.

BESCHREIBUNG DER FLUGFIGUREN

Pflichtfiguren:

Höchstpunktzahl 320. Der Pilot steht im vorderen Start- und Landefeld zwischen den Flaggen 1 und 4 des Schwebeflugplatzes, ausgenommen bei der Liegenden Acht, dem rechtwinkligen Landeanflug und der Landung.

5.4.12.1.1. Schwebeflug M (K = 6)

Der Pilot steht im vorderen Start- und Landefeld. Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld und steigt senkrecht bis in Augenhöhe. Dort verharret es in einem kurzen Schwebeflug. Ständig gegen den Wind fliegend bewegt sich das Modell auf einer Diagonalen zu Flagge 1 an der nahegelegenen rechten Ecke. Dort verharret es kurz im Schwebeflug und bewegt sich vorwärts zu Flagge 2, verharret in einem kurzen Schwebeflug und führt gleiches an den Flaggen 3 und 4 aus. Dann

5.4.10.

Durchführung von Wettbewerben für funkferngesteuerte Hubschrauber:

Alle Sender, die während des Wettbewerbs eingesetzt werden, müssen abgegeben und unter Beobachtung verschlossen aufbewahrt werden. Während des Wettbewerbs muß ein Aufsichtabender für die Senderaufbewahrung verantwortlich sein. Er gibt den Sender an den Wettbewerber aus, wenn dessen Name zur Bereitschaft an der Startstelle aufgerufen worden ist. Unmittelbar nach Beendigung des Fluges muß der Wettbewerber seinen Sender bei der Senderaufbewahrung zurück geben.

Jede unberechtigte Inbetriebnahme des Senders während des Wettbewerbs führt zum Ausschluß des Teilnehmers vom gesamten Wettbewerb. Weitere Strafen sind möglich.

Die Startreihenfolge der Wettbewerber wird vor Wettbewerbsbeginn durch das Los bestimmt. Zwei aufeinanderfolgende Piloten dürfen nicht die gleiche Frequenz verwenden. Kommt es durch die Auslosung dazu, so wird der an zweiter Stelle ausgeloste Pilot mit der gleichen Frequenz auf den nächsten passenden Platz gesetzt.

Wettbewerber müssen wenigstens fünf Minuten bevor sie den Vorbereitungsraum betreten dürfen, aufgerufen werden. Ein Vorbereitungsraum von wenigstens zwei Quadratmetern ist abseits des Flugraumes und in sicherem Abstand zu den Zuschauern, Wettbewerbern und Modellen einzurichten.

Der Wettbewerber hat fünf Minuten Zeit seinen Motor anzulassen und letzte Einstellungen vorzunehmen. Dabei darf das Modell nicht den Vorbereitungsraum verlassen und nicht über Augenhöhe hinaus angehoben werden.

Wenn der gerade stattfindende Flug beendet ist, trägt der nächste Wettbewerber im Vorbereitungsraum seinen Hubschrauber mit laufendem Motor zur Startstelle oder dem Schwebeflugplatz und erwartet das Zeichen der Punktwarter, seinen Flug zu beginnen. Zu diesem Zeitpunkt begibt sich der nächste Wettbewerber in den Vorbereitungsraum und ein weiterer Wettbewerber wird aufgerufen, sich bereit zu halten.

Ist der Wettbewerber im Vorbereitungsraum nicht innerhalb von fünf Minuten bereit, beginnt die Zeitnahme der für die erste Flugfigurengruppe gestatteten Zeit.

5.4.11.

Figurenfolge für funkferngesteuerte Hubschrauber:

Die Flugfiguren sind in zwei Gruppen eingeteilt: Pflicht und Wahlfiguren. Dem Piloten stehen zehn Minuten zur Verfügung um die gesamte Figurenfolge zu beenden, in der Reihenfolge, wie sie auf den Bewertungskarten angegeben ist. Der Wettbewerber hat die von ihm ausgewählten Wahlfiguren zu unterstreichen und in der Reihenfolge zu nummerieren, wie sie geflogen werden sollen. Die gesamte Figurenfolge muß aus neun Figuren bestehen, die aus der gesamten Flugfigurenliste ausgewählt worden sind:

5.4.13.9.12. Umgekehrter Immelmann (K - 8)

Das Modell fliegt ungefähr 20 Meter waagrecht geradeaus. Durch eine halbe Rolle auf der Flugbahn kommt das Modell in den Rückenflug, den es für kurze Zeit beibehält. Es folgt ein Abschwung, der das Modell wieder in die Normalfluglage bringt. Es setzt seinen Fuß waagrecht und geradeaus in entgegengesetzter Richtung wie beim Einflug ungefähr 20 Meter fort.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell fliegt unruhig, ändert während der waagrechten Flugteile seine Flugrichtung oder Höhe.
 2. Geschwindigkeit ist während der Flugfigur nicht gleich.
 3. Modell bleibt nicht auf der senkrechten Ebene, auf der die Flugfigur begonnen wurde.
 4. Halbe Rolle liegt nicht auf der Achse des waagrechten Fluges.
 5. Rückenflug und Abschwung sind nicht deutlich getrennt.
 6. Abschwung ist nicht rund oder sein Radius ist zu klein.
 7. Flugfigur wird nicht genau in entgegengesetzter Flugrichtung wie beim Einflug beendet.
 8. Flugfigur wird nicht genau vor den Punktwartern oder zu hoch geflogen.
- Die idealen Flughöhen zu Beginn oder am Ende einer Flugfigur betragen 20 bzw. 10 Meter.

5.4.13.10.13. Immelmann (K - 8)

Wie Flugfigur "Umgekehrter Immelmann", das Modell fliegt jedoch einen Abschwung und einen kurzen Rückenflug vor der halben Rolle, die es in den waagrechten Geradeausflug bringt.

5.4.13.11.14. Beobachtung (K = 10)

Der Pilot befindet sich auf dem mittlerem Start- und Landefeld. Das Modell zeigt in einer Entfernung von wenigstens 20 Metern mit der Nase zum Feld und nähert sich in 5 Metern Höhe mit geringer Geschwindigkeit in Richtung zum Piloten. Das Modell verharnt senkrecht über dem vorderen Start- und Landefeld in einem kurzen Schwebeflug. Es dreht dann langsam in gleichbleibender Höhe 360° um seine Hochachse. Das Modell zeigt einen kurzen Schwebeflug, steigt senkrecht zur Ausgangshöhe von 5 Metern und macht eine langsame 180° Drehung in gleichbleibender Höhe um seine Hochachse. Es fliegt dann waagrecht in Gegenrichtung wie beim Einflug in die Figur aus.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell ändert während der waagrechten Flugabschnitte seine Höhe, fliegt unruhig oder fliegt nicht mit gleichbleibender Geschwindigkeit.
2. Das Modell verharret nicht genau über dem Start- und Landefeld.
3. Sink- und Steigflug sind nicht senkrecht und weich.
4. Drehungen nicht genau um die Hochachsen, nicht gleichmäßig und weich.
5. Das jeweilige Verharren während der Vier-Punkt-Pirouette ist kürzer als 2 Sekunden.

5.4.13.12.15 Rolle (K = 9)

Das Modell fliegt in gleichbleibender Höhe ungefähr zehn Meter gerades. Es macht dann eine langsame Rolle in beliebiger Richtung auf einer Achse, die parallel zur Flugbahn liegt. Diese Rolle wird in gleicher Richtung fortgesetzt bis das Modell wieder in einer gleichbleibenden Höhe von zehn Metern waagrecht fliegt.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Rollgeschwindigkeit zu schnell, Rolle zu kurz oder zu lang.
2. Modell verliert während der Rolle an Höhe.
3. Modell beendet die Flugfigur in anderer Flugrichtung als beim Einflug.
4. Flugfigur wird nicht genau vor den Punktwerten oder zu hoch geflogen.

5.4.13.13.16 Gerollter senkrechter Turn (K = 9)

Das Modell fliegt ungefähr zehn Meter waagrecht geradeaus. Dann steigt es senkrecht nach einer scharfen 90° Wende. Im Steigflug macht es eine halbe senkrechte Rolle. Am Ende des Steigfluges dreht das Modell um 180° um seine Hochachse. Das bedeutet eine halbe Drehung, so daß die Rumpfphase nach unten zeigt. Nach einem Sturzflug und einer langsamen Wende um 90° beendet das Modell die Flugfigur mit einem waagrechten Geradeausflug von zehn Metern in gleicher Höhe und Flugrichtung wie beim Einflug.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Modell fliegt unruhig, ändert Flugrichtung oder Höhe während der waagrechten Flugabschnitte.
2. 90° Wendungen sind zu flach oder gerissen.
3. Modell steigt oder fällt nicht genau senkrecht.
4. Achse der halben Rolle liegt nicht auf der Flugbahn des Steigfluges.

Es erfolgt keine Wertung, wenn:

- a) der Wettbewerber ein Modell einsetzt, das im gleichen Wettbewerb von einem anderen Wettbewerber geflogen worden ist oder ein Modell fliegt, das nicht den Bestimmungen und allgemeinen Merkmalen eines funktionsgesteuerten Hubschraubers entspricht.
- b) der Wettbewerber sein Modell nicht in der festgelegten Startreihenfolge startet.
- c) der Wettbewerber seinen Sender nicht bei der Senderaufbewahrung abgibt oder seinen Sender während der Durchgänge ohne Erlaubnis in Betrieb nimmt.
- d) der Wettbewerber sein Modell nicht am festgelegten Startplatz freigibt oder die Hilfe von mehr als einem Helfer in Anspruch nimmt.
- e) der Wettbewerber seinen Sender vor dem ersten Aufruf von der Senderaufbewahrung abholt.
- f) der Wettbewerber seinen Sender vor dem zweiten Aufruf einschaltet, um den Motor anzulassen oder das Modell einzustellen.
- g) der Wettbewerber den Startplatz vor dem endgültigen Aufruf zum Flug betritt.

Wertung:

Die Endwertung ergibt sich aus der Summe der beiden besten Flüge. Bei Gleichstand auf dem ersten Platz wird das Endergebnis durch ein Stechen ermittelt. Jedes Stechen muß innerhalb von einer Stunde nach normalem Abschluß des Wettbewerbs stattfinden. Hat nur ein Flug stattgefunden, so ergibt dieser eine Flug die Endwertung. Haben zwei Flüge stattgefunden, so ergibt sich die Endwertung aus dem besseren der beiden Flüge.

Wertungsverfahren:

- a) Der Veranstalter muß jede Gruppe von wenigstens drei Punktwerten für jeden Flug benennen. Die Punktwerte sollen vorzugsweise verschiedener Nationalität sein und aus einer Liste von Personen ausgewählt werden, die vom Nationalen Aero-Club und der CIAM genehmigt worden ist. Ein rotierendes System oder ein ähnliches System darf angewandt werden, vorausgesetzt, jeder Punktwerte bewertet jeden Wettbewerber gleichmäßig oft. Das bei einer Weltmeisterschaft anzuwendende besondere System muß vorher vom Veranstalter bekanntgegeben und von der CIAM oder dem Vorstand der CIAM genehmigt worden sein.
- b) Unmittelbar vor jeder Weltmeisterschaft müssen für die Punktwerte Trainingsflüge durchgeführt werden mit vorheriger und nachfolgender Besprechung.

5.4.4.

Anzahl der Helfer:

Jedem Piloten ist ein Helfer erlaubt.

5.4.5.

Anzahl der Flüge:

Jeder Wettbewerber hat grundsätzlich das Recht auf drei offizielle Flüge.

5.4.6.

Begriffsbestimmung des offiziellen Fluges:

Es ist ein offizieller Flug, wenn der Pilot offiziell aufgerufen wurde, gleich mit welchem Ergebnis. Der Flug darf mit Zustimmung des Wettbewerbsleiters wiederholt werden, wenn irgendwelche unvorhersehbaren Umstände außerhalb der Kontrolle des Wettbewerbsteilnehmers einen Start des Modells nicht zulassen.

Beispiele:

- a) Der Start kann innerhalb der erlaubten Zeit aus Sicherheitsgründen nicht vollzogen werden.
- b) Der Wettbewerber kann nachweisen, daß der Start von außerhalb behindert worden ist.
- c) Eine Bewertung war aus Gründen, die der Wettbewerber nicht zu vertreten hat, nicht möglich (Versagen des Modells, des Motors oder der Fernsteueranlage werden nicht als Gründe außer der Kontrolle des Wettbewerbers angesehen.)

In solchen Fällen darf der Start sofort nach dem Versuch wiederholt werden, oder nach Meldung an den Wettbewerbsleiter, während des gleichen Durchganges oder mit Zustimmung des Wettbewerbsleiters, nach dem Durchgang.

5.4.7.

Benotung:

Jede Flugfigur ist während des Fluges von jedem Punktwert mit Noten von 0 bis 10 zu bewerten. Diese Noten werden mit einem Koeffizienten multipliziert, der je nach Schwierigkeit der Flugfigur verschieden ist. Unvollständige Flugfiguren werden mit Null (0) bewertet. Die Flugfiguren müssen so plziert geflogen werden, daß sie deutlich von den Punktwerten gesehen werden können, in einem Luftraum von ungefähr 60 Grad senkrecht und 90 Grad waagrecht. Nichtbeachtung dieser Bestimmung führt zu Punktabzug. Ein Beauftragter muß sich an einer Stelle aufhalten, von der aus er jedes Überfliegen der Zuschauer erkennen kann und das Überfliegen durch ein optisches und akustisches Signal anzeigt. Erfolgt das Überfliegen bevor die Flugfigur vollständig geflogen worden ist, so werden für diese Flugfigur keine Punkte vergeben. Die Punktwerte müssen alle Flugfiguren bewerten. Bei einem Verstoß werden die Bewertungen auf allen Wertungskarten gestrichen.

5. Modell dreht nicht genau 180° um seine Hochachse und fliegt vor dem Sturzflug unruhig.

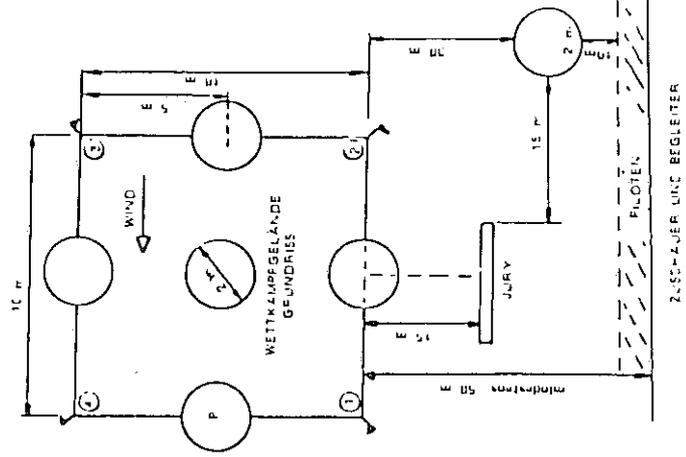
6. Modell fliegt vor dem senkrechten Steigflug und nach dem waagrechteten Ausflug nach dem Sturzflug nicht in gleicher Flugrichtung und Flughöhe.

7. Flugfigur wird nicht genau vor den Punktwerten geflogen oder zu hoch.

5.4.13.14.17. Senkrechter Turn 540° (K = 8)

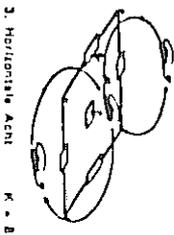
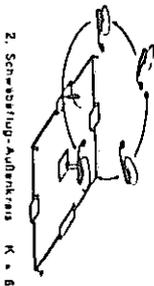
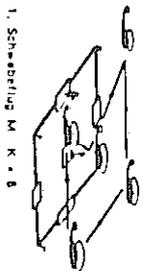
Wie "Senkrechter Turn 180°" aber das Modell dreht 540°, das ist eine und eine halbe Drehung, bevor es senkrecht stürzt.

HELICOPTER WETTKAMPFGELÄNDE



FLUGPROGRAMM KLASSE F3C RC-HELICOPTER

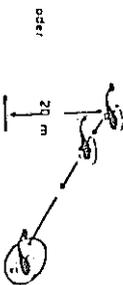
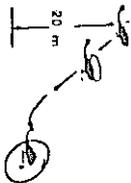
A. FLICHTFIGUREN



1. Schwebeflug M K + 8

2. Schwebeflug-Außenkreis K + 8

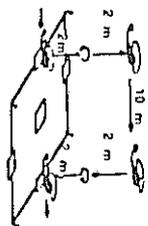
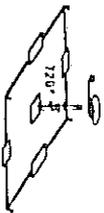
3. Horizontale Achse K + 8



18. Aufrotation und Landung K + 9

19. Landung K + 8

B. WAHLFIGUREN



4. Doppelte Piruette K + 8

5. Mehrer Hül K + 8

5.4.

KLASSE F3C - HUBSCHRAUBERFLUGMODELLE

Allgemeine Bestimmungen siehe Sporting Code 1.4.15.

5.4.1.

Begriffsbestimmungen eines ferngelenkten Hubschrauber-Flugmodells

Ein Hubschrauber ist ein Flugmodell schwerer als die Luft, das seinen Auftrieb und waagrechtten Vortrieb aus einem motorgetriebenen Rotorsystem (Rotorssystemen) erhält, das (die) sich um eine im wesentlichen senkrechte Achse (Achsen) dreht (drehen). Waagrecht feststehende tragende Flächen bis zu 4% der von den Auftrieb erzeugenden Rotoren bestrichenen Fläche sind gestattet. Ein feststehender oder steuerbarer waagrechtter Stabilisator bis zu 2% der von den Auftrieb erzeugenden Rotoren bestrichenen Fläche ist gestattet. Geräte mit Bodeneffekt (Hovercraft), Verwindungsflugzeuge oder Flugzeuge, die ihren Auftrieb durch abwärtsgerichteten Propellerstrahl erhalten, werden nicht als Hubschrauber angesehen.

5.4.2.

Vorfertigung des Modells:

Zulässig: Ein Hubschrauber, der vom Erbauer aus vorgefertigten Teilen zusammengebaut wird und in den der Erbauer die Ausrüstung einsetzt.

Unzulässig: Vollständig vorgefertigte Modelle, die zu ihrer Vollendung durch einen Ungelernten nur wenige Minuten Aufwand erfordern, oder vollständige flugfertige Modelle, die von einer anderen Person als dem Piloten gebaut worden sind.

5.4.3.

Allgemeine Merkmale:

Fläche: Größte vom Auftrieb erzeugenden Rotor(en) bestrichene Fläche (Überschneidende Flächen zählen nur einmal): 300 dm²

Ausnahme: Koaxial-Hubschrauber, deren Rotoren weiter als ein Rotorhalbmesser voneinander entfernt sind, in diesem Fall zählt die gesamte Fläche beider Rotoren.

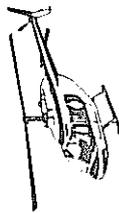
Höchstes Gesamtgewicht: 6 kg ohne Kraftstoff

Motor: Höchster Gesamthubraum bei Kolbenmotoren 10 cm³, Elektro- oder Gummimotore - keine Beschränkung.

Kurskreisel: Nur ein Kreisel zur Dämpfung des Gierens um die Hochachse ist gestattet. Wenn verwendet, muß er bei allen Figuren eingeschaltet bleiben.

Rotorblätter: Haupt- oder Heckrotorblätter aus Metall sind nicht gestattet. Messerscharfe Schlagkanten sind am Haupt- und Heckrotor verboten. Außer an den Befestigungspunkten ist in oder an den Rotorblättern kein Metall gestattet.

Wettbewerbsgelände: Eine Skizze des Wettbewerbsgeländes, Hubschrauber Landeplatzes, Zuschauerraum befindet sich im Anhang.



Staatsmeisterschaft Klasse F3C

Die Veranstaltung ist international offen

DONAUINSEL - WIEN
21./22. September 1985

Wettbewerbsnummer: ST 6/85

Durchführung: FMBC - AUSTRIA WIEN

Organisationsleitung: Josef Schanner

Wettbewerbsleitung: F3C-Fachreferent Gerhard Lustig

Wettbewerbsort: Donauesing-Wien, Bereich Floridsdorfer Brücke (siehe Skizze)
Dr. Georg Breiner, Wien, Mag. Helmut Grasser, Steiermark,
Erwin Mühlparzer, Oberösterreich

Jury: F3C - Int. FAI-Klasse

Wettbewerbsklassen: RC/HC-B Nationales Programm

Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 11. September 1985 an den ÖAeC, Sektion Modellflug eingesandt werden. (Rechtzeitige Nennung an den Landessektionsleiter !!!)

Unterkunft: Quartierwünsche sind unter Angabe von Details an den Obmann des FMBC-Austria, Josef Schanner, Luzgasse 8/4/21, 1110 Wien, ehestens, spätestens aber bis 11. September 1985, direkt zu richten.

Besondere Hinweise: Die Staatsmeisterschaft wird nur in der internationalen Klasse F3C geflogen.
Die Klasse RC/HC-B wird als Österreichische Meisterschaft ausgetragen.

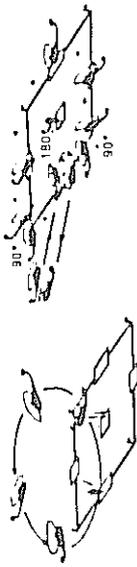
Beteiligung ausländischer Modellflieger:

Auf Wunsch des Fachreferenten können in der Klasse F3C AUSLÄNDISCHE Modellflieger mit gültiger FAI-Sportlizenz teilnehmen.

Den Titel ÖSTERREICHISCHER STAATSMEISTER kann nur einem österreichischer Staatsbürger verliehen werden.

FMBC - AUSTRIA

Lageplan des Wettbewerbsortes und das offizielle Wettbewerbsprogramm siehe nächste Seite



6. Schmetterflugkreis K * 9

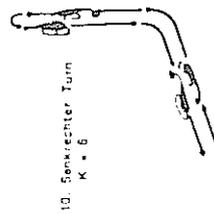


7. Schaufel K * 9

8. Fichten-Pfannkuchen K * 8



9. Vier-Zeiten-Pfannkuche K * 9



10. Senkrechter Turn K * 6

11. Looping K * 8

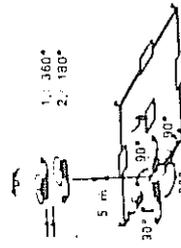


12. Umgekehrter Immelmann K * 8



13. Immelmann K * 8

15. Rolle K * 9

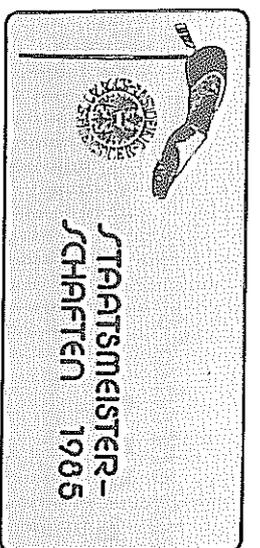


14. Beobachtung K * 10



16. Geprüfter senkrechter Turn K * 9

17. Senkrechter Turn 540° K * 10



ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG

FÜR DIE STAATSMEISTERSCHAFTEN 1985

Veranstalter: ÖAeC-Sektion MODELLFLUG, 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12

Teilnahmeberechtigung: Alle Mitglieder des ÖAeC mit gültiger FAI-SPORTLIZENZ UND Aero-Club Ausweis (Zahlschein), die vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben sind.
ACHTUNG: Ohne diese beiden Dokumente ist eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft nicht möglich !

Wettbewerbsbedingungen: Die Staatsmeisterschaften werden nach den Bestimmungen des Sporting code und der MSO, letzte Fassung, durchgeführt.

Platz- und Wettbewerbsordnung: Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.

Haftung: Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖAeC sind haftpflicht- und unfallversichert.

Proteste: Proteste können nur gegen eine Kautions von S 150,- schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattdessenem Einspruch durch die Jury, rückerstattet.

Nenngeld: Das Nenngeld beträgt S 150,- incl. S 10,- Jugendsolidaritätsfond und ist bei der Anmeldung am Wettbewerbsort zu zahlen.

Nennung: Die Nennungen haben unbedingt über den Landessektionsleiter zu erfolgen und müssen bis zum Nennungsschluss an die Bundessektion gesandt werden. (Rechtzeitige Einsendung an die Landessektionsleiter).

Meldung: Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden.

Preise: Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft werden Urkunden des ÖAeC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die STAATSMEISTERMEDAILLE IN GOLD, die Zweit- und Drittplazierten die Silber- bzw. Bronzemedaille des Bundesministers für Unterricht und Sport.

Dauerstartnummer: Jedes Flugmodell ist mit einer dauerhaft angebrachten Dauerstartnummer zu versehen (FAI-Lizenznummer = Mitgliedsnummer). Die Schriftgröße muß mindestens 25 mm betragen. (Es ist eine Übergangszeit bis 31. Dezember 1986 vorgesehen). Jeder abnehmbare Teil muß die Dauerstartnummer tragen. Beim Flugel auf der linken oder rechten Flügelhälfte.

Änderungen in der Zeiteinteilung bleiben dem Veranstalter aus organisatorischen Gründen oder wetterbedingten Einflüssen vorbehalten.

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB
SEKTION MODELLFLUG

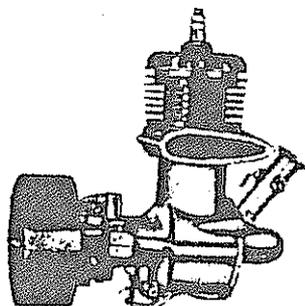
ONF-Delegierter
Robert Grillmeier

Bundessektionsleiter
OSR Edwin Krill

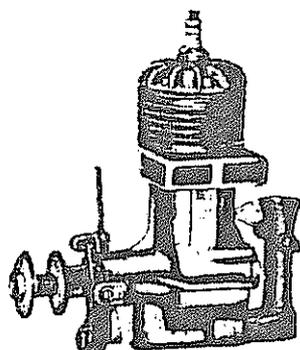
MOTOREN

Bei den Motoren schauen wir uns diesmal die ATWOOD - Typen aus den Jahren 1940, 1945, 1946, 1947 und 1948 an.

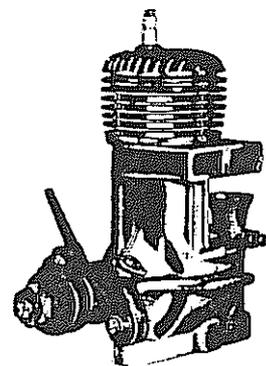
Dazu im Detail :



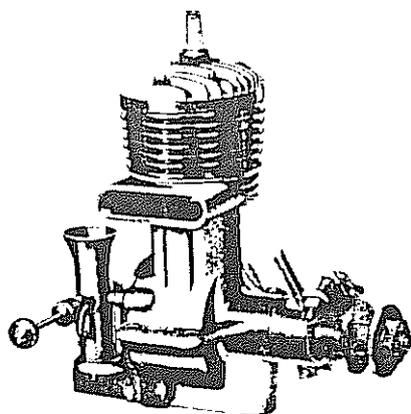
Blue Crown Champion (1940)
10 cm³



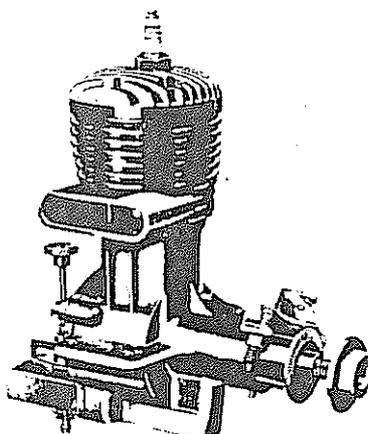
Champion (1945) - H-Modell
15 cm³



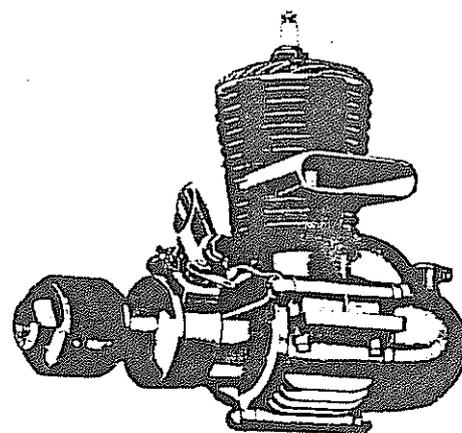
J Modell (1946)
10 cm³



JH Modell (1946)
10 cm³

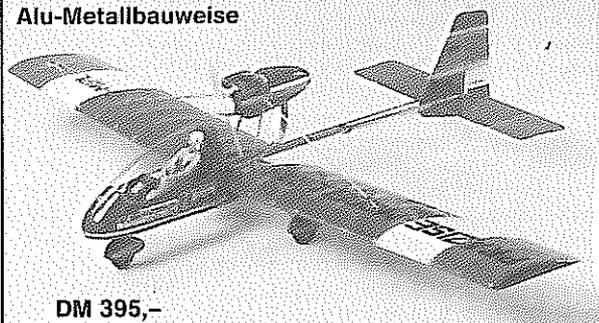


DR Modell - Super Champion (1947)
10 cm³



Triumph 49851 (1948)
8 cm³ und 8,2 cm³

Alu-Metallbauweise



DM 395,-

Silver-Bird Komplett-Bausatz - Metallbauweise

Kein Staub, kein Schmutz, nur Montage- und Klebearbeiten

Spannweite:	2190 mm	Motor:	10-15 ccm, 2- oder 4-takt
Fluggewicht ca.:	4500 g	Fernsteuerung:	Höhen-, Seiten-, Querruder und Motordrossel
Gas Fl.Belastung:	49,6 g/dm ²		



Die Komplett-Baukästen enthalten fertig gebogene und gebohrte Alu-Teile, gestanzte Rippen, Verkleidungen, Räder, lenkbares Bugrad und Kleinteile wie Dekorbogen, Gabelköpfe, Schubstangen usw.

Präzise Modellbau
8501 Allersberg
Neumarkter Straße 28
Telefon 091 76 / 2 01

Neuheiten



Weekend-Flyer Komplett-Bausatz

Spannweite: 2134 mm
Fluggewicht ca.: 3850 g
Gas.Fl.Belastg.: 40,84 g/dm²
Motor: 10-15 ccm, 2- oder 4-takt
Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordrossel
DM 345,-

Grasmücke Komplett-Bausatz

Spannweite: 1415 mm
Fluggewicht ca.: 1900 g
Ges.Fl.Belastg.: 45 g/dm²
Motor: 3,5-6,5 ccm, 2- oder 4-takt
Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordrossel
DM 220,-



RC-TIPS

TIPS FÜR DAS PRAKTISCHE FLIEGEN VON FLUGMODELLEN

Immer wieder wird der Wunsch an prop herangetragen, flugpraktische Tips für das Fliegen von RC-Kunstflugmodellen in prop abzdrukken.

Nun haben wir zwar in Österreich etliche gute Kunstflugpiloten - sogar einen Weltmeister - aber praktische Tips für das praktische Bauen und Fliegen konnten wir für prop bisher noch nicht bekommen. Das wird wohl am Zeitmangel liegen, denn man hat ja auch noch einen Beruf nebenbei auszuüben (daß es etwa daran liegen könnte, daß prop für diverse Beiträge nichts zahlen kann, wollen wir nicht annehmen).

Wir könnten uns gut vorstellen, daß uns unsere Spitzenpiloten eine Menge über den Bau und das praktische Fliegen erzählen könnten. Gerne stellen wir in prop dafür den nötigen Raum zur Verfügung.

Beim 16. Innviertel Wanderpokalfliegen im Juni haben wir über dieses Thema wieder gesprochen, und spontan wurde mir von einem Wettbewerbsteilnehmer ein "Merkblatt" zur Verfügung gestellt, welches er ursprünglich für seine Vereinskollegen zusammengestellt hat. Es kommt zwar nicht von einem Spitzenflieger, dafür aber von einem, der die Schwierigkeiten erkennt und anderen voraussehbare Fehlschläge ersparen will.

Hier ist es :

EINSTELLEN UND EINFLIEGEN VON RC-KUNSTFLUGMODELLEN

1. zu Hause:

- exakt vermessen (alle Teile im richtigen Winkel zueinander, kein Verzug, EWD)
- Schwerpunkt auswiegen
- Modell um die Längsachse auswiegen (wichtig !)
- alle Ruder neutral - Trimmung am Sender in Mittelstellung

2. Einfliegen

Alle Anflüge exakt gegen den Wind, Flügel waagrecht, nach jeder Veränderung am Modell bei 2.a) neuerlich beginnen.

- Flugzeug auf Geradeausflug trimmen
- Motorsturz:
Waagrechtflug mit Vollgas - Gas weg - wenn
- das Modell steigt - zuviel Sturz
- das Modell fällt - zuwenig Sturz
- das Modell geradeaus weiterfliegt - ok

- Motorzug:
Seitenruder genau neutral (überprüfen !!)
Anflug genau gegen den Wind - hochziehen und senkrecht steigen - Abweichen nach rechts bzw. links bedeutet zuviel bzw. zuwenig Zug (mehrfach wiederholen !)
- Looping:
Das Modell sollte jetzt gerade, ohne Abweichung nach links oder rechts durch den Looping (innen und außen) gehen, wenn nicht:
- Höhenruderblätter auf ungleichen Ausschlag bzw. Verzug kontrollieren
- Schwerpunkt um die Längsachse überprüfen (der Flügel, der am tiefsten Punkt des Loopings oben ist, benötigt Ballast)
- Flügel auf Verzug kontrollieren (Querruder vertrimmt ?)
- Rückenflug :
Das Modell muß im Rückenflug geradeaus, ohne Rolltendenz, fliegen. Falls Korrektur erforderlich: Seitenruder bzw. Motorzug (nicht Querruder !)
- Rollen :
3 Rollen (QR-Vollausschlag) in 4-5 Sekunden Differenzierung kontrollieren:
ca. 45° steigend vom Sender weg eine Rolle fliegen - Rumpfheck beobachten:
- weicht das Rumpfheck entgegen der Rollrichtung aus: Querruder stärker differenzieren
- weicht das Rumpfheck gleichsinnig mit der Rollrichtung aus: Querruder differenzierung verringern
- Messerflug :
Messerflug links oder rechts, mit Seitenruder (max. 1/2 Ausschlag) abstützen:
das Modell :
- dreht weiter in die Rückenlage - zuwenig V-Form - korrigieren
- dreht zurück in die Normallage - zuviel V-Form - korrigieren (kleine Korrekturen auch über Form des Seitenruders möglich)
- weicht in Richtung "tief" aus der Flugbahn ab - Schwerpunkt zu weit hinten
- weicht in Richtung "hoch" ab - Schwerpunkt zu weit vorne.

Dipl.Ing. Dr.techn. Wolfgang Meindl



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN
KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

Hermann Kowarz

Gibt es Geheimnisse in F3A ?

Beim nationalen F3a-Wettbewerb in Schärding sprach mich unser Bundessektionsleiter an, daß noch nie ein F3A-Spitzenpilot in prop Tips für Piloten mit weniger Erfahrung gegeben hat.

Ich habe daraufhin festgestellt, daß sich niemand etwas "hinter dem Berg" halten will, sondern daß in der Klasse F3A alles offen dargelegt wird, sodaß sich an und für sich ein Abdrucken von Tips erübrigt (?? - siehe vorstehenden Beitrag. Red.).

Es gibt von nahezu allen F3A-Piloten, die vorne mitmischen, deren Modell als Bausatz oder zumindest einen Plan. Die Pläne sind größtenteils sehr ausführlich, sogar die Ruderausschläge sind angegeben. Welches Modell gewählt wird, ist sicherlich Anschauungssache und am Ende nicht so wichtig, wichtig ist nur die exakte Bauausführung. Wenn einer sein Modell als "Wunderwaffe" bezeichnet, glaubt ihm nicht, soetwas gibt es nicht. Völlig falsch werden Modelle oft abgeändert und "modifiziert", dies ergibt aber zumeist eine Verschlechterung der Flugleistung gegenüber dem Original. Ganz klar,

der Konstrukteur hat sich ja auch etwas gedacht und die Qualität des Modelles bei Wettbewerben unter Beweis gestellt.

Um meine Angaben verdeutlichen zu können, gebe ich nachstehend die derzeit von mir verwendete Ausrüstung bekannt:

Modell: CHALLENGE, Konstrukteur Tobias Schulz, Plan über Modell-Bauplan-dienst erhältlich.
 Motor: WEBRA 61 LS-Racing mit Resonanzschalldämpfer
 Luftschraube: Metterhausen 3-Blatt 11,5 x 7
 Steuerung: Simprop PCM 20

Sie sehen daraus, daß es keinerlei Geheimnisse gibt. Die Modelle meiner Teamkollegen Hanno Prettnner und Heinz Kronlachner gibt es sogar als Bausatz.

Anschließend gebe ich nun doch noch einen Rat-schlag:

Wenn jemand irgendetwas wissen will, der soll konkret fragen. Jeder bekommt sicher Antwort nach bestem Wissen und Gewissen!

Für den Praktiker



Der ELEKTROHOBEL von Minitool

von Franz Zeiner

Beim Bearbeiten eines Flächenrandbogens aus hartem Vollbalsa ärgerte ich mich wieder einmal über die viele Schleifarbeit. Ein Gerät, mit dem man auch Stirnholz leicht bearbeiten kann, müßte man haben.

Die Lösung kam dann beim Durchblättern einer Modellzeitschrift in Form einer Werbeanzeige der Firma minitool. Da sollte es einen neuen Elektrohobel geben. Mein Entschluß, mir dieses neue Gerät zu beschaffen, stand sofort fest. Ich mußte zwar noch ein paar Wochen warten, ehe der Hobel mein Eigentum war, irgendwelche Lieferschwierigkeiten eines Bestandteiles war die Ursache.

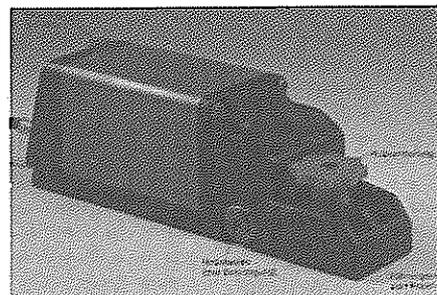
Und dann hielt ich den Neuling von minitool in der Hand, ein bißchen klein kam er mir vor, dem Foto nach hatte ich ihn mir doch etwas größer vorgestellt. Die Stromversorgung erfolgt von einem 12 Volt Akku oder noch

besser von einem Transformator mit der nötigen Nennleistung.

Geliefert wird der Hobel mit einer feinen Hobelwalze. Um Balsaholz bearbeiten zu können, ist eine große Walze notwendig, die grobe Zahnung verhindert ein Zuschmieren. Die Hubverstellung erfolgt über ein Handrad und kann ca. von 0 - 1 mm eingestellt werden.

Doch nun sollte sich zeigen, ob der Hobel für einen Modellbauer ein brauchbares Werkzeug ist.

Das Glatthobeln sowie Kantenfasen an einem Balsaklotz schaffte er auf Anhieb. Auch exaktes Falzen ist möglich, wenn man zur präzisen Längsführung des Hobels eine Hartholzleiste verwendet. Bewährt hat sich beim Brechen der Kanten die Führungsnut auf der Hobelsohle des Gerätes. Nun war ich gespannt auf das Arbeiten bei Stirnholz und Kunststoffen. Um es aber gleich vorwegzunehmen, auch das schaffte der "Kleine" ohne Probleme.



Nun stand das Hobeln von Hartholz und NE-Weichmetallen auf dem Programm. Bei diesen Werkstoffen sollte nur die feine Hobelwalze verwendet werden und die Hubverstellung geringer sein als bei Balsa. Mit feiner Einstellung und schrittweiser Vorgangsart hatte er auch bei Hartholz leichtes Spiel. Bei NE-Metallen gilt sinngemäß das Gleiche wie für Hartholz.

Zum Thema Sicherheit sei noch erwähnt, daß **Finger und lange Haare in der Nähe der laufenden Walze nichts zu suchen haben!**

Von der technischen Seite wäre ein Gewicht von 350 g, eine Motorleistung von 20 W, ein max. Drehmoment von 5,72 Ncm, eine Tourenzahl von 16.500 U/min sowie eine Walzenbreite von 25 mm anzuführen.

Abschließend möchte ich feststellen, daß der neue minitool-Elektrohobel neue Dimensionen beim Basteln und im Modellbau bietet.

Mein Urteil lautet jetzt: Kleiner, aber oho!

INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN

Internationales HUBSCHRAUBER FREUNDSCHAFTS-TREFFEN in Rigisberg / Schweiz

Bericht und Foto
Heinrich Eckmann

Am 20. und 21. April luden die Rigisberger Modellflieger zu ihrem schon traditionellen Hubschrauber-Freundschaftstreffen, das sich schon seit Jahren großer Beliebtheit erfreut. Wie man schon vorher hörte, sollte dieses 10. Treffen das letzte für längere Zeit sein, da die kleine Modellfliegergemeinde durch das lawinenartige Anwachsen der Teilnehmerzahlen sich nicht mehr im Stande sah, die Organisation weiter durchzuführen. Und die Hubschrauber-Enthusiasten kamen in hellen Scharen. Über 110 Teilnehmer hatten genannt, und 75 waren dann schließlich in der Endwertung. Petrus war auch mit der Veranstaltung, denn es herrschte an beiden Wettbewerbstagen herrlichstes Flugwetter. Aus Österreich nahmen der Staatsmeister Josef Brennsteiner sowie Manfred Plieseis, Harald Bingel, Christian Schicker und Bernhard Ott teil. Ein erfreulich hohes Aufgebot an österreichischen Piloten also.

Wegen der hohen Teilnehmerzahl wurde beschlossen, nur 5 statt 6 Wahlfiguren aus dem FAI-Programm in einem einzigen Durchgang am Samstag zu fliegen. Der Sonntag sollte wie immer dem Schaufliegen vorbehalten sein.

Sepp Brennsteiner hatte eine niedrige Startnummer gezogen und kam als erster unserer Piloten zum Start. Wie schon gesagt, das Wetter war wunderschön, ein blauer Himmel, ein sanfter gleichmäßiger Wind, und Sepp konnte seine Figuren exakt und gut plazierte den Punkterichtern vorführen. Eine sehr gute Wertung war das Ergebnis. Aber es kamen ja noch viele klingende Namen der Hubschrauber-Szene, und man würde dann erst sehen, wie gut der Flug wirklich gewesen ist. Bingel, Plieseis und Schicker flogen gekonnt und sicher ihre Flüge, und auch Bernhard Ott, der seinen ersten großen Wettbewerb erlebte, flog nach anfänglicher Nervosität recht brav seine Figuren. Aber aller Anfang ist schwer und Lampenfieber nur natürlich.

Daß Sepp Brennsteiner mit seinem sehr guten Flug weit vorne sein müßte, war uns allen klar, aber erst am Abend bei der Siegerehrung war unsere Freude vollkommen; es war Sepp gelungen, den ersten Platz zu erringen.

Auch die anderen Österreicher schnitten in diesem Marathon-Starterfeld sehr gut ab. Es war für uns ein erfreuliches Ergebnis.

Der Sonntag war den Schauflug-Darbietungen sowie einem Scale-Hubschrauber-Wettbewerb vorbehalten. Man konnte über 30 wunderschön gebaute, naturgetreue und flugfähige Helikopter bewundern. Auch die Großfliegerei war an diesem Flugtag beteiligt. Die Schweizer Flugrettung kam mit einem



Parade der naturgetreuen Hubschrauber-Modelle am Sonntag vormittag



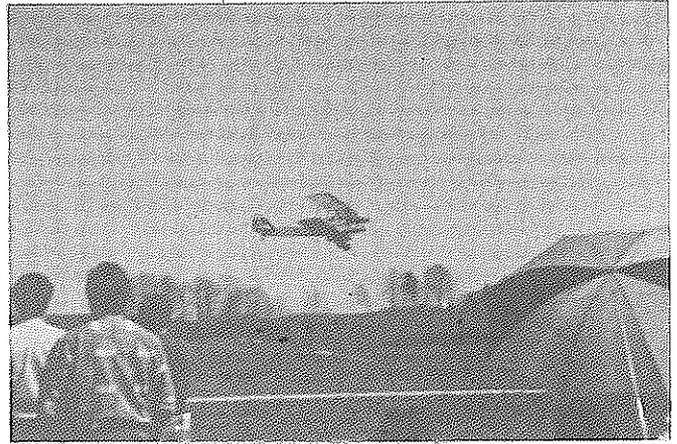
Schaufliegen am Sonntag vor großer Zuschauerkulisse



Original und Modell der Bölkow 105

Bölkow BO 105 Rettungshubschrauber, und ein Teilnehmer hatte diesen Hubschrauber völlig in Scale nachgebaut. Die Schweizer Luftwaffe zeigte mit einem Pilatus P2 Turboprop Jagdflugzeug Kunstflug und Tiefflüge über dem Platz. Herrlich war auch die Vorführung eines Oldtimer-Flugzeuges aus den dreißiger Jahren, eine Gipsy-Moth, die majestätisch langsam und tief über dem Flugfeld ihre Schleifen zog. Natürlich gab es auch herrliche Vorführungen von Hubschrauber- und Flächenmodellen.

Wir mußten leider schon am frühen Nachmittag das Schauliegen verlassen, da uns noch ein weiter Heimweg bevorstand. Aber wir waren alle der Meinung, sollte wieder einmal ein Heli-Treffen in Rigrisberg stattfinden, wir kommen wieder.



Der Old Gipsy Moth über dem Platz

Die ERGEBNISSE - 75 Wertungen :

1. Brennsteiner Josef	OE	499 Punkte	22. Schicker Christian	OE	283 "
2. Perucchi Francesko	CH	440 "	25. Bingel Harald	OE	271 "
3. Ginoble Marco	CH	425 "	27. Plieseis Manfred	OE	194 "
4. Heim Ewald	D	418 "	71. Ott Bernhard	OE	79 "
5. Linder Rudolf	CH	406			



MILITKY-CUP

12. Internationales Modell-

ELEKTROFLUG-MEETING

18. und 19. Mai 1985

Pfäffikon ZH

Bereits zum 12. Mal fand heuer am 18./19. Mai der internationale Elektroflugwettbewerb um den vom "Vater des Elektrofluges", Fred Militky, gestifteten Pokal statt.

Dieser Pokal ist schon von vielen klingenden Namen gewonnen worden und muß jedes Jahr neu verteidigt werden. Im letzten Jahr war dieser Pokal im Besitz des Österreicherers Rudolf Freudenthaler.

Der Militky-Cup zieht jährlich immer mehr Elektrofans aus ganz Europa nach Pfäffikon. Heuer waren es über 100 (!) Piloten die an den Start gingen. Geflogen wurde die nur in der Schweiz praktizierte 7-Zellen Klasse Segler, F3E-international, 7-Zellen Pylon, Großsegler ab 3,75 m Spannweite, Kunstflug bis 14 Zellen und F3E-Kunstflug. Wie man sieht, ein ganz schön dichtes Programm für zwei Tage, welches von Emil Giezen-danner und seinem Team -



Int. Jury und Rechen-Zentrum v.l.n.r.
Lauro Rezaniko CH
Edwin Krill OE
Werner Groth D
Rudi Augsburg und
ein Helfer

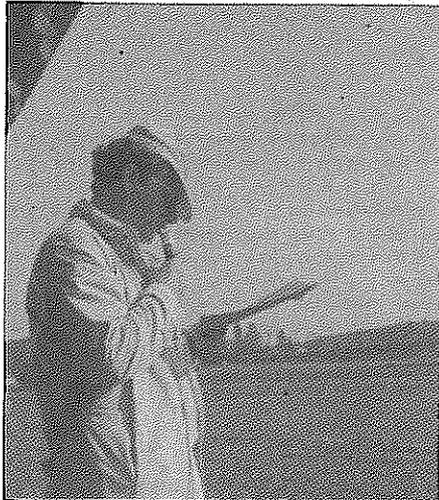
hervorragend wie immer- über die Bühne gebracht wurde. Als internat. Jury fungierten Werner Groth aus der BDR, BSL Edwin Krill aus Österreich und Lauro Rezonico aus der Schweiz..

Bis auf einen kleinen Regenschauer war auch das Wetter recht gut. Die einzelnen Durchgänge in den verschiedenen Klassen wurden nicht nach der Reihe sondern gemischt durchgeführt.

Dadurch hatte man mehr Zeit zum Laden der Batterien und eventuellen Reparaturen.

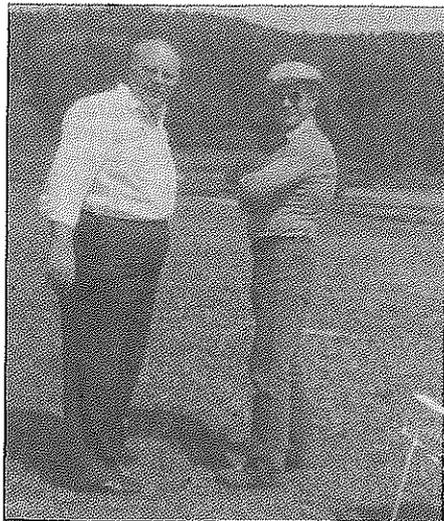
Aus Österreich waren 5 Teilnehmer am Start und zwar Rudolf Freudenthaler, der gleich in 5 Klassen startete, Werner Hauer, der bei 7 Zellen und F3E mitflog, Geringer Michael im 7-Zellen Pylon, Helmut Wiehl aus Vorarlberg, der in der 7-Zellen Seglerklasse vertreten war und ich in F3E.

Um es gleich vorwegzunehmen, wir können mit unseren Plazierungen zufrieden sein, obwohl nicht bei allen alles optimal lief. So zerstörte Freudenthaler sein Modell beim Start im 2.Durchgang F3E, mich erwischte im 2.Durchgang ein Regenschauer. Durch den kurzen Regen war an eine



Wettbewerbsleiter Emil Giezendanner

bessere Leistung im Streckenflug nicht zu denken, auch die Landungen wurden zum Lotteriespiel, da die Modelle, bedingt durch das nasse Gras, sehr leicht aus dem Landekreis rutschten. In der Endwertung in F3E wurde Freudenthaler zweiter, ich wurde fünfter und Hauer belegte den 16. Platz. Das reichte, um in der Endwertung in der Mannschaft den zweiten Platz hinter der BRD zu belegen. Im 7-Zellen-Pylon gab es wieder spannende Kämpfe. Hier konnte sich der Europameister Denis Kuhn, vor Werner Dettweiler, beide BRD und Michael Geringer OE plazieren.



Werner Groth und Willi Farni

Im Kunstflug bis 14 Zellen siegte Freudenthaler und beim offenen Kunstflug wurde er dritter.

Bei den Modellen fiel auf, daß die Qualität der Modelle steigt. Waren vor Jahren noch viele "Isolierbandbomber" zu sehen, so sind heute bis auf einige unverbesserliche Ausnahmen, durchwegs sehr sauber gebaute Modelle im Einsatz. Sehr erstaunlich, daß auch die 7-Zellen Segler bei normalen Witterungsverhältnissen recht gute Leistungen zeigen. Um allerdings diese Leistungen zu erreichen, müssen die Modelle gewichtsmäßig und aerodynamisch bestens gebaut sein. Diese Anforderungen kann man von einem Neuling nur schwer verlangen. In Österreich haben wir uns daher, wie auch die anderen übrigen Länder, für 10 Zellen entschieden. Die Entwicklung in F3E stimmt mich etwas nachdenklich. Vor einigen Jahren wurde bereits der Vorschlag gemacht, die Zellenzahl auf einen vernünftigen Wert zu limitieren. Dieser Vorschlag wurde aber von einigen Leuten abgelehnt, mit der Begründung, daß man die Entwicklung nicht aufhalten soll. Meiner Meinung nach war diese Entscheidung falsch, denn wie man sieht, haben gerade die beiden limitierten Klassen den größten Fortschritt gebracht. Im letzten Jahr wurde dann doch wenigstens die max. Akkuspannung auf 42 Volt begrenzt. Das führte dann allerdings dazu, daß einige Piloten bis 60 (!) Akkus (jeweils 30 Stück parallel) einbauten. Diese Modelle wiegen schon knapp an die 5 Kilo und fliegen mit Flächenbelastungen zwischen 70 und 75 g/dm². Auch die Motoren werden immer größer und schwerer und natürlich steigen auch die Preise. Die Ströme die hier fließen, liegen schon um die 60 Ampere und darüber, was wiederum von den Schaltern und Akkus einiges abverlangt. Die Entwicklung in dieser Klasse hat praktisch nur aus dem Zupacken von Akkus und noch schwereren Motoren bestanden. Im Kunstflug sind dagegen erfreulicherweise die Zellenzahlen eher niedrig geblieben. Diese sind aber trotzdem ausreichend für ein Kunstflugprogramm, welches ähnlich unserem RC III Programm ist. Die Schwei-

zer haben auch ein 14 Zellen Kunstflugprogramm in Erprobung, welches bei diesem Wettbewerb zum erstmalig geflogen wurde.

Am Abend waren die Großsegler dran. Sie zeigten herrliche



Rechenchef R. Augsburg und unser Werner Hauer im Gespräch



Rudolf Freudenthaler und Helmut Kirsch

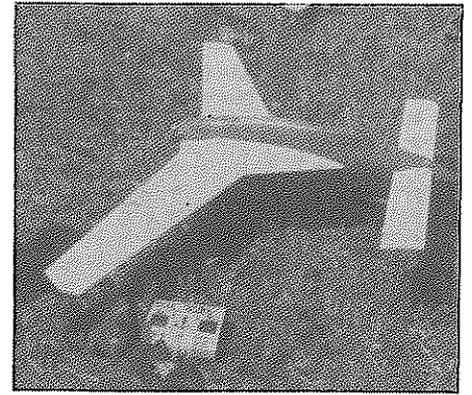
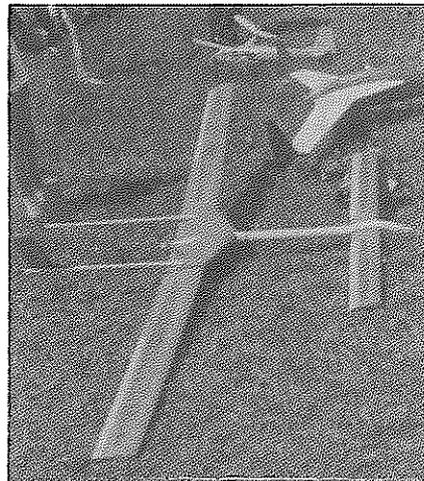


Rudolf Freudenthaler mit seinem Racing-Modell

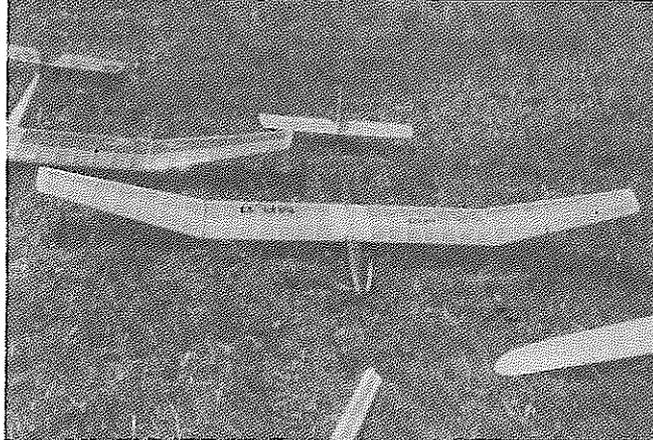
Flugleistungen. Hier kommt es darauf an, mit so wenig als möglich Motorlaufzeit auf eine Flugzeit von 10 Minuten zu kommen.

Nach dem Wettbewerb konnte man auch noch einige Experimental-Modelle bewundern, die zum Teil einige interessante Konstruktionen zeigten. Wegen des zu windigen Wetters wurden nicht alle diese Modelle vorgeführt. Alles in allem kann man sagen, Pfäffikon war wieder eine Reise wert, und man konnte viel sehen.

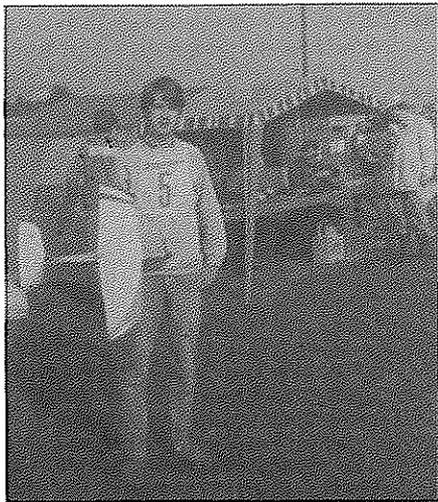
FR Helmut Kirsch



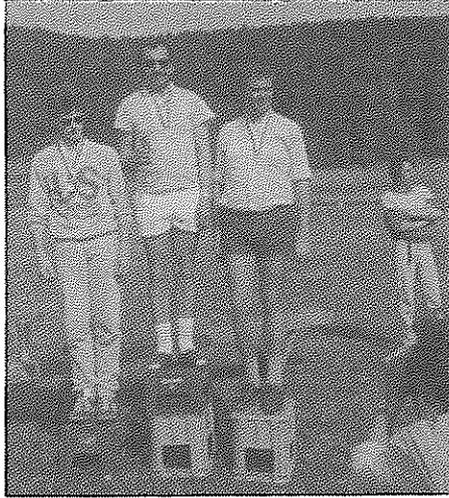
In der Experimentierklasse gab es diesmal eine Reihe von Entenflugmodellen



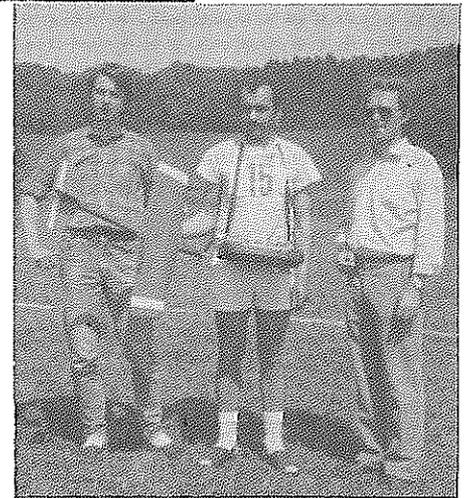
"Pfiff" - ein 5-Zellen Segler
von Daniel Bucher, CH



Sehr erfolgreich war auch der junge Kärntner Michael Gehring



Siegerehrung in der Klasse Kunstflug, v.l.n.r. 2. Thomas Levin D, 1. Rudolf Freudenthaler OE, 3. Uli Leodolter CH



Gehring, Freudenthaler, Kirsch

OFFIZIELLE ERGEBNISSE FAI-Klassen :

F3E - Segelflug : 38 Wertungen			
1. Hübner Norbert	D	576 552 588	1164 Sek.
2. Freudenthaler Rud.	OE	578 0 573	1151 "
3. Graf Johann	D	525 574 574	1148 "
5. Kirsch Helmut	OE	544 576 556	1132 "
16. Hauer Werner	OE	526 540 524	1066 "

Mannschaftswertung:

1. IFM München	3426 Sekunden
2. ÖMV-Österreich	3349 "
3. AeC-Bad Nauheim	3189 "

F3E - Kunstflug - 6 Wertungen			
1. Leodolter Uli	CH	310 279	310 Sekunden
2. Gasser Andi	CH	306 274	306 "
3. Freudenthaler Rud.	OE	253 281	281 "

F3E - Pylon Racing - 20 Wertungen

1. Kuhn Denis	D	117,5 500,0 137,9	255,4 Sek.
2. Dettweiler Walter	D	133,8 138,3 130,6	264,4 "
3. Gehring Michael	OE	135,0 134,1 133,8	267,9 "
5. Freudenthaler Rud.	OE	137,7 137,8 138,2	275,5 "

OFFIZIELLE ERGEBNISSE CH-Nationalklassen :

Segelflug - 7 Zellen - 71 Wertungen

1. Dettweiler Walter	D	304	306	318	624	Sekunden
2. Lewin Thomas	D	293	306	306	612	"
3. Schildknecht Jean	CH	301	308	303	611	"
6. Hauer Werner	OE	284	292	317	609	"
8. Freudenthaler Rud.	OE	267	295	309	604	"
57. Wiehl Gerhard	OE	245	236	239	484	"

Mannschaftswertung:

1. MG Zumikon	CH	1789	Sekunden
2. Weilmuenster	D	1713	"
3. ÖMV - Österreich	OE	1697	"

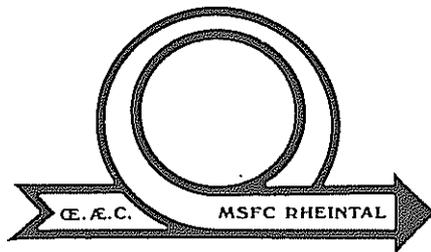
Kunstflug : - 6 Wertungen

1. Freudenthaler Rud.	OE	302	211	302	Sekunden
2. Levin Thomas	D	277	255	277	"
3. Leodolter Uli	CH	125	248	248	"

Großsegler: - 11 Wertungen

1. Hückl Gerd	D	570	529	570	Sekunden
2. Sue Peter	D	436	493	493	"
3. Bosshart Dieter	CH	341	493	493	"

.....



19. INTERNATIONALER RHEINTAL POKAL 1985

Martina Berger

Auch heuer fand wieder zu Pfingsten, vom 25. bis 27. Mai 85, der erste internationale F3A-Wettbewerb in Österreich auf dem Landesmodellflugplatz in Koblach/Vbg. statt.

Von den 20 gemeldeten Teilnehmern gingen 18 Bewerber an den Start. Der deutsche Teilnehmer Kaufmann Robert war kurz vor dem Wettbewerb gestorben und der Kärntner Manfred Dworak lag nach einem schweren Motorradunfall im Krankenhaus. Am Start war wieder der zweimalige Ex-Weltmeister und Europameister Wolfgang Matt aus Liechtenstein am Start, von der deutschen Nationalmannschaft Werner Schweiker und vom österreichischen Nationalteam leider nur Heinz Kronlachner am Start.

Bereits nach dem 1. Durchgang übernahm Wolfgang Matt die Führung, und Werner Schweiker setzte sich an den 2. Platz. Heinz Kronlachner konnte sich vor Tobias Schulz aus Deutschland an den 3. Platz setzen. Hier zeichnete sich jedoch schon ab, daß sehr um den 3. Platz gekämpft werden würde.

Im 2. Durchgang, der am Sonntag nachmittag ausgetragen wurde, mußte Wolfgang Matt die Führung an Werner Schweiker abgeben, da er das Fahrwerk zu früh einzog und kurz die Asphaltpiste berührte. Dabei beschädigte er sich die Luftschraube und mußte deswegen sofort wieder landen. Heinz Kronlachner setzte sich vor Tobias Schulz an den 2.

Platz, obwohl dieser im 2. Durchgang mehr Punkte erreichte.

Am Abend fand wie immer im Hotel Kreuz in Götzis ein gemütlicher Festabend bei flotter Musik und Tanz statt.

Am Montag wurde pünktlich um 9 Uhr der 3. und entscheidende Durchgang gestartet, den Wolfgang Matt wieder für sich entscheiden konnte. Sieger wurde somit Wolfgang Matt vor Werner Schweiker und Tobias Schulz, der sich mit nur 3 Punkten Vorsprung vor Heinz Kronlachner auf den 3. Platz schieben konnte. Der mehrmalige WM-Teilnehmer, Ferdinand Schaden aus Vorarlberg,

setzte sich hinter Kronlachner auf den 5. Platz, und der Drittplazierte bei der F3B-WM, Karl Wasner jun. versuchte sich wieder in der Klasse F3A und belegte auf Anhieb Platz 8.

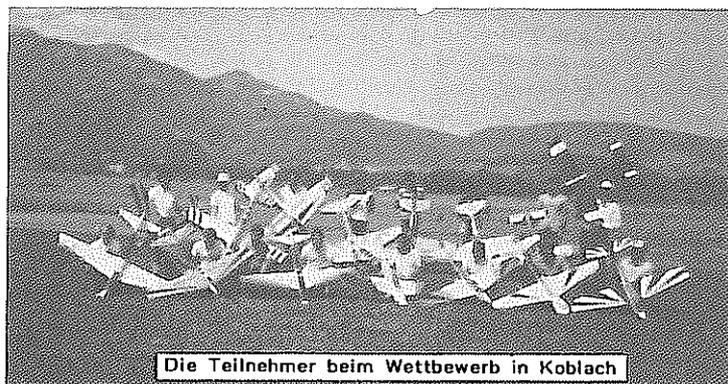
Die Mannschaftswertung gewann Deutschland vor Österreich und Liechtenstein.

Am Montag nachmittag wurde vor der Siegerehrung noch ein Schaufliegen veranstaltet, zu dem viele Zuschauer gekommen waren.

Es war wieder eine gelungene Veranstaltung.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - 18 Wertungen

1. Matt Wolfgang	FL	1634	0	1666	3300	Pkte.
2. Schweiker Werner	D	1587	1623	1630	3253	"
3. Schulz Tobias	D	1464	1566	1495	3061	"
4. Kronlachner Heinz	OE	1532	1508	1526	3058	"
5. Schaden Ferdin:	OE	1400	1433	1418	2851	"
8. Wasner Karl jun.	OE	1207	1374	1382	2756	"
17. Badent Markus	OE	1138	1095	1103	2241	"



Die Teilnehmer beim Wettbewerb in Koblach



7. Internationaler Jura-Cup
Kreisflug
Akrobatik, Speed, Team-Racing
17.-19. Mai 1985

Hans Straniak

Wie jedes 2. Jahr im Mai wurde der internationale Fesselflug

JURA - CUP

bei Basel ausgetragen.

In der Klasse Kunstflug nahmen aus Österreich die beiden Niederösterreicher Franz Wenzel und sein Sohn Walter teil. Franz Wenzel konnte den sehr guten 6. Platz und Sohn Walter den 11. Platz unter 18 Teilnehmern belegen.

In der Klasse der Mannschaftsrenner nahmen die beiden Salzburger Teams Fischer-Straniak und Nitsche-Kühnegger teil. Seit der letzten Weltmeisterschaft war es der erste Wettbewerb an dem unsere Teams teilnahmen. 10 teilnehmende Nationen und 28 Mannschaften war eine ausgezeichnete Besetzung, darunter das WM-Team Smith-Brown, die Drittplazierten, die Österreicher Nitsche-Kühnegger und die 5. der WM, das holländische Team Metkemejer-Metkemejer. Es kann angenommen werden, daß bei den kommenden

Europameisterschaften in England unsere beiden Teams wieder kräftig mitmischen werden. Da bei diesem Wettbewerb es ganz hart an der Schneide war, daß beide Teams in das Finale einzogen, sind die Leistungen der österr. Mannschaft enorm

zu bewerten, wurde doch das regierende WM-Team von den Salzburger Fischers-Straniak besiegt. Unser zweites Team, Nitsche-Kühnegger hatte Pech und versäumte nur ganz knapp den Einzug ins Finale.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

Klasse Kunstflug - 17 Teilnehmer

1. De Jong Henk	NL	2760	2871	2538	5631	Punkte
2. Maikis Claus	D	2729	2835	2681	5564	"
3. Salathe Toni	CH	2639	2716	2637	53 55	"
6. Wenzel Franz	OE	2479	2279	2308	4787	"
11. Wenzel Walter	OE	1864	1906	1937	3843	"

Klasse Team-Racing - 24 Mannschaften

1. Voghera - Menozzi	I	35 Rdn.	3.42.63	
			3.38.00	3.40.24
				7.18.23
2. Fischer - Straniak	OE	3.40.29	3.44.37	
		3.31.62	disq.	7.50.46
3. Smith - Brown	GB	3.44.19	3.39.61	
		3.31.81	4.16.25	98 Rdn.
6. Nitsche - Kühnegger	OE	3.39.53	3.39.65	
		3.38.05	3.48.12	

MODELLBAUCENTER
MBF INDEISEN

1160 WIEN
 HERBSTSTRASSE 63
 TEL. 0222/92 46 90

Ges.m.b.H.

IHR MODELLBAUSPEZIALIST

Riesenauswahl an Auto-, Flug- und Schiffsmodellen. Durch Eigenimporte günstigste Preise. Postversand in alle Bundesländer
 Jahresabonnement für 1985 von AMT und FMT jederzeit bestellbar. Telefonische Bestellannahme 0222/92 46 90 von 9 bis 18 Uhr.

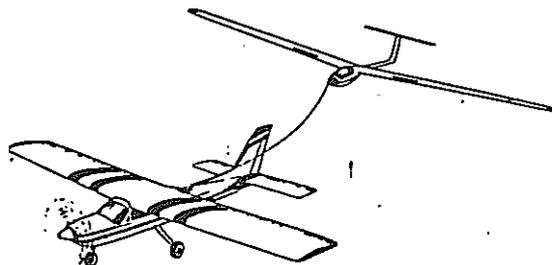
Sehr viele Exklusivmodelle, z. B.:

Kauz	Spw. 2400 mm Profil E205 (Fertigmodell)	Caramba	Spw. 3000 mm Profil E212 (schneller Hangsegler)
Stratos	Spw. 2600 mm Profil E205 (schnittiger Anfängersegler)	S. Kauz	Spw. 3300 mm Profil E193 Strak 178 (Thermik)
Zonda	Spw. 2700 mm Profil E212 (formschöner Allroundsegler)	ASW 22	Spw. 3300 mm Profil E195 (Schnellbausatz H, Sei, Qu, Kl.)
Columbus	Spw. 3000 mm Profil E212 (Fertigmodell mit V-Leitwerk)		

NATIONALE WETTBEWERBE

17. - NIBELUNGENPOKAL Flugzeugschleppwettbewerb

ASKÖ
MFC LINZ



Hermann Sidler

Nach längeren Bemühungen konnte in Zusammenarbeit der Vereine LSV St.Johann/Sbg., KFC Klagenfurt/Krtn. und MFC Linz/OÖ (prop berichtete bereits im vergangenen Jahr darüber) ein F-Schlepp-Programm entwickelt werden, das nach Aufnahme durch die ONF nunmehr beim 18. Nibelungenpokal erstmals nach offiziellen MSO-Reglement durchgeführt wurde. Es sei an dieser Stelle allen Beteiligten,, insbesondere dem Kollegen Fleischhacker vom KFC sowie auch den Vertretern von ONF und Aeroclub gedankt, daß diese, wie wir meinen, recht ansprechende Wettbewerbsklasse nunmehr nach offiziellem Reglement durchgeführt wird, und wir wünschen der neuen Disziplin und allen daran Teilnehmenden viel Freude und Erfolg.

Zurückkommend auf die Ereignisse in Linz ist zu erwähnen, daß noch am Abend vor dem Wettbewerb nach tagelangem Schlechtwetter zunächst eine Durchführung des Wettbewerbs mehr als in Frage gestellt schien. Dies konnte jedoch einige Teilnehmer aus den Bundesländern sowie aus der BRD nicht abhalten, schon am Freitag bei Hagel- und Regenschauern nach Linz anzureisen, ja sogar am Flugplatzgelände zu campieren. Dieser Umstand

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - 14 Mannschaften

1. Berer-Berer	MFG Altneudetting D	3097 Pkte.
2. Glück-Winter	LSV St.Johann	OE 2933 "
3. Kammerhuber - Pertlwieser	ASKÖ MFC-Linz	OE 2611 "
4. Buchbinder - Krejci	MFC München	D 2548 "
5. Sidler-Sidler	ASKÖ-MFC-Linz	OE 2530 "

* * * * *

dürfte wahrscheinlich wesentlich dazu beigetragen haben, den Wettergott umzustimmen, denn zur allgemeinen Überraschung schien am Samstag in der Früh die Sonne. 14 Paarungen aus Salzburg, Kärnten, Oberösterreich und der BRD zeigten bei wunderschönen Wetterverhältnissen ausgezeichnete Leistungen.

Nach den ersten beiden Durchgängen verbrachte man einen gemütlichen Abend im Gasthof Gründberghof, bei dem es im Anschluß an eine mit viel Beifall bedachte Videoaufzeichnung des Wettbewerbsgeschehens einen regen Informationsaustausch gab.

Auch der zweite Wettbewerbstag konnte klaglos und absturzfrei über die Bühne gebracht werden und die Mitglieder der Jury, zeigten sich von der reibungslosen Abwicklung beeindruckt.

Der Sieg ging wie im vergangenen Jahr an die bundesdeutsche Mannschaft Berer - Berer, deren bestechende Routine wieder eine Augenweide war und die in der gezeigten Verfassung absolute Extraklasse darstellen. Berer jun. flog wie schon im Vorjahr eine Pilatus B 4, Spannweite 4,8 m. Berer sen. schleppte heuer mit einer Wilga PLZ, ausgerüstet mit einem 60 cm³ Boxermotor und Landeklappen. Die beiden demonstrierten einen derart naturgetreuen F-Schlepp, daß eine Steigerung fast nicht mehr möglich erscheint.

Alle Anwesenden waren sich einig, daß diese neue Wettbewerbsklasse mit Sicherheit eine Bereicherung des Modellflugsportes darstellt, und wir freuen uns schon heute darauf, im nächsten Jahr wieder viele Freunde beim F-Schleppwettbewerb in Linz begrüßen zu dürfen.

10
J
a
h
r
e

aeropiacola - GUNDERT - HELFE - MINIVOX - Schlüter

10 JAHRE

E. SCHMALZ Ges.m.b.H.
WIEN - AUSTRIA Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61

aeropiacola - GUNDERT - HELFE - MINIVOX - Schlüter

10
J
a
h
r
e



1. WIENER SCHULGEMEINDE POKALFLIEGEN

Wilhelm Zehethofer

Um auch den Nachwuchsfliegern die Möglichkeit zu bieten, an einem Wettbewerb teilzunehmen, veranstaltete die Modellfluggruppe der Schulgemeinde des ASKÖ-ÖMV-Wien am 28. April auf dem ÖMV-Modellflugplatz in Bockfließ einen

AIRFISH-WETTBEWERB

Trotz der schlechten Witterung versammelten sich 21 der 24 gemeldeten Wettbewerber aus den Bundesländern Wien und NÖ pünktlich am Wettbewerbsort. Nach kurzer Begrüßung durch den ÖMV-Landesobmann Robert Grillmeier, erfolgte der Start zum 1. Durchgang. Anfänglich waren noch brauchbare Wetterbedingungen, die sich jedoch gegen Durchgangsende schlagartig änderten. Regen und starker Wind zwangen zu einer längeren Unterbrechung. Bei Tee und Würstchen wurde inzwischen im Klubhaus weitere Kraft für den Wettbewerb getankt. Der Regen wurde schwächer, der Wind aber immer stärker. Unter diesen miesen Bedingungen



Nicht nur das Modellfliegen, sondern auch das Arbeiten mit Computern für die Auswertung gehört zu den Beschäftigungen am Flugplatz



Bei der Siegerehrung im Clubhaus

wurde der erste Durchgang beendet und auch der zweite geflogen. Der 3. Durchgang mußte dem schlechten Wetter geopfert werden. Wie schon bei den früheren AIRFISH-WETTBEWERBEN, so zeigte sich auch hier, daß der Nachwuchs einmal



1. Platz Adolf Hermanke, ÖMV-Fünfhaus



2. Platz und Gewinner einer Fernsteuerung, Michael Zehethofer, ÖMV-Schulgemeinde

zum Wettbewerb animiert, über sich hinauswächst und unter den ersten zu finden ist.

Die Siegerehrung wurde von ONF Robert Grillmeier im Klubhaus durchgeführt. Besonderen Dank sagen wir den Firmen Kirchert, Webra, Henkel Austria und UHU für die zur Verfügung gestellten Ehren- und Sachpreise.



Wettbewerbsleiter Wilhelm Zehethofer bei der Verkündung der Wettbewerbsordnung. Neben ihm ONF Robert Grillmeier



Ein Gruppenbild der Wettbewerbsteilnehmer



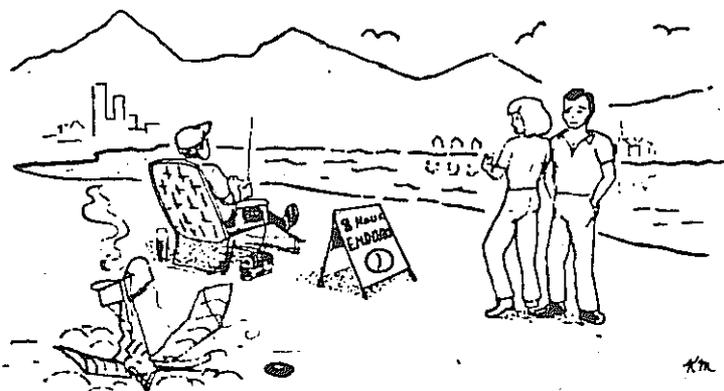
Wegen des schlechten Wetters mußten öfters Zwischenbesprechungen durchgeführt werden.



Die Wettbewerbssieger v.l.n.r.: 1. Adolf Hermanke, 3. Franz Zeiner, 4. Jörg Jelinek, 6. Max Buchmayr, (bester Jugendlicher), 2. Michael Zehethofer

Die ERGEBNISSE :

1. Hermanke Adolf ÖMV-Wien
460 403 863 Sek.
2. Zehethofer Mich. ÖMV-Wien
441 408 849 Sek.
3. Zeiner Franz MC-Böheimk.
410 304 714 Sek.
4. Jelinek Jörg MBC-Waidh.
148 560 708 Sek.
5. Studnicka Ignaz Albatros
323 311 634 Sek.

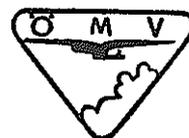


Hat er es noch immer nicht gemerkt ?



BUNDESLEHRGANG

und offene ASKÖ Bundes-
meisterschaft im Schleppflug



Die Fachsparte Modellflug im ASKÖ führt alle Jahre einen Bundeslehrgang durch. Heuer war ein Lehrgang für Schleppflug dran. 30 Modellflieger aus den Bundesländern Steiermark, Kärnten, Oberösterreich, Wien, Niederösterreich und Salzburg trafen sich vom 5.-9. Juni auf dem ÖMV-Landesmodellflugplatz Wien in Bockfließ. An den beiden ersten Lehrgangstagen herrschte allerbestes Flugwetter - fast zuviel Sonne - und es wurde pausenlos geschleppt und geflogen. Die Lehrgangsteilnehmer tauschten gegenseitig Erfahrungen aus, und die drei Lehrer, Gradischnig, Czipin und Eckmann standen mit Rat und Tat stets zur Verfügung. Am Wochenende wurde das Wetter immer schlechter, es gab schauerartige Regenfälle und zeitweise kräftigen Wind. Das Schleppen bei stärkerem Wind ist besonders schwierig und stellt an beide Piloten ganz besondere Anforderungen; die genaue Abstimmung aufeinander ist hierbei besonders wichtig. Die Betreuung der Lehrgangsteilnehmer war ausgezeichnet. Es waren alle gemeinsam in einem Gasthof in Auersthal untergebracht wo auch das Abendessen eingenommen wurde. Die übrige Zeit wurden die Teilnehmer auf dem Flugplatz von emsigen Damen der Kantine hervorragend betreut. Ihnen gebühren besondere Dankesworte.

Neben dem Lehrgangsbetrieb kam natürlich auch das Gesellschaftliche nicht zu kurz, und am Freitag fand ein gemütlicher Heurigenabend statt, an dem auch Gemeindevertreter von Bockfließ teilnahmen, an der Spitze Bürgermeister Eßberger. Es ging sehr gemütlich her, und erst spät (früh) wurde die "Versammlung" aufgelöst.

Am Samstag wurde noch geflogen und teilweise auch Schlaf "nachgeholt", um für die am Sonntag stattfindenden "Offenen ASKÖ-Bundesmeisterschaften, die zum Lehrgangsabschluß vorgesehen waren, gerüstet zu sein.

Das Wetter am Wettbewerbs-Sonntag war alles andere als einladend und es mußte jeder Durchgang mehrmals unterbrochen werden. Es gab immer wieder starke Regenschauer, und der Wind blies ziemlich kräftig. Die Linzer gingen als Favoriten ins Rennen, hatten aber an diesem Tag viel

Pech. So brach bereits beim Schleppflug im 1. Durchgang die Fläche des Seglers des Teams Kammerhuber-Pertlwieser, das erst kurz zuvor aus Linz angereist war. Sie fuhren gleich wieder ab. Nicht viel besser ging es dem Kärntner Team Gradischnig-Gregori und Heinrich Eckmann suchte bei strömendem Regen sein beim Schlepp"abhandengekommenes" Querruder im hohen Gras. Es ist halt doch was anderes, ob man im Training oder unter Wettbewerbsbelastung fliegt.

Das Rennen gewann schließlich das Team Dörfler-Röck aus Köflach vor dem Wiener Team Danksagmüller-Glatz und dem Linzer Team Pointner-Hillinger.

BSL Edwin Krill führte eine schlichte Siegerehrung durch und gab dem Wunsch Ausdruck, daß sich diese wunderschöne Wettbewerbsklasse gut weiterentwickeln möge.

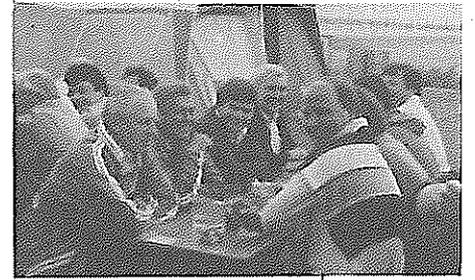
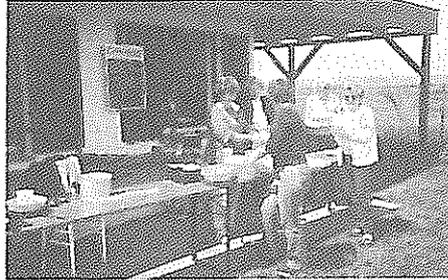
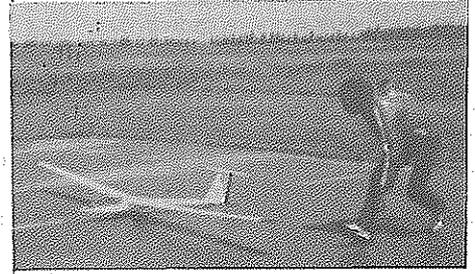
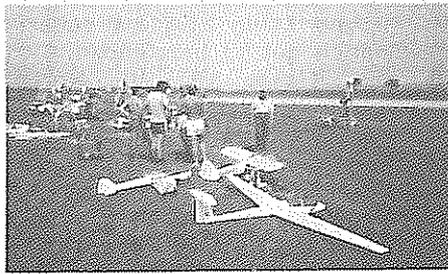
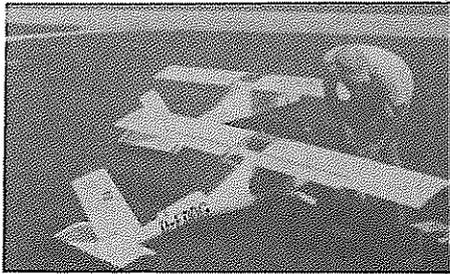
DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - 9 Mannschaften

- | | | |
|------------------------|--------------|-------------|
| 1. Dörfler - Röck | ASKÖ Köflach | 2207 Punkte |
| 2. Danksagmüller-Glatz | ÖMV-Wien | 2017 " |
| 3. Pointner-Hillinger | ASKÖ-Linz | 1805 " |
| 4. Tidl - Meisinger | ASKÖ-Linz | 1513 " |
| 5. Birke -Eckmann | ÖMV-Österr. | 1316 " |





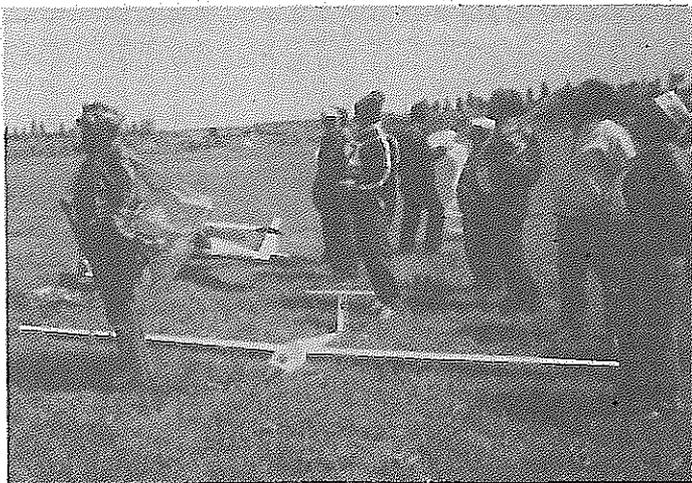
Die Bilder oben und unten zeigen die Stimmung beim ASKÖ-Bundeslehrgang in Bockfließ



Die steirischen Lehrgangsteilnehmer

Vorbereitungen für das Mittagessen

Die Linzer beim Heurigenabend



ONF Robert Grillmeier leitete den Wettbewerb

Die Wiener bei der Vorbereitung zum Start



1. Platz Dörfler-Röck, Stmk.,

2. Platz Danksagmüller-Glatz, Wien,

3. Platz Pointner-Hillinger, Linz



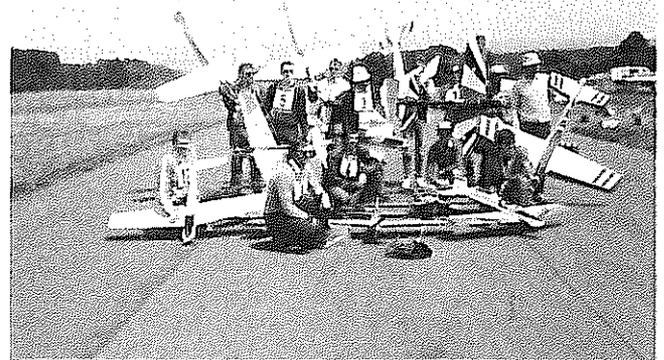
16. INNVIERTLER POKALFLIEGEN

Das heurige 16. INNVIERTLER-WANDERPOKALFLIEGEN fand im Schatten des Todes des langjährigen Obmannes und Begründer der Modellflugsektion der Schäringer Fliegerunion, Alois Rauchenwald, statt. Er war auch der Initiator und Ausrichter dieses nun schon zum 16. Mal stattgefundenen Wettbewerbes. Der neue Obmann, Karl Späth, hatte es bestimmt nicht leicht, das Erbe Rauchenwald's anzutreten. Er bemühte sich, sein Bestes zu geben, und es kann festgestellt werden, daß er seine Sache mit Hilfe seiner Helfer recht gut gemacht hat. Es war ein Wettbewerb, der Alois Rauchenwald's Handschrift trug und der bestimmt

in seinem Sinne durchgeführt wurde. Gratulation Karl Späth und seinem Team!

In der Zeit des Wettbewerbeschwundes (beim nat. Igo Etrichpokalfliegen in RC/MS gab es heuer gar nur 5 (!) Wettbewerber) ist die Nennungszahl von 13 in RC III und 14 in F3A als außergewöhnlich gut zu bezeichnen. In der Klasse RC III waren wieder viele junge Piloten am Start, darunter auch der regierende Staatsmeister Leopold Berger. Das Wetter war alles andere als wettbewerbsfreundlich, und Staatsmeister Berger hatte im 1. Durchgang nur einen mittelmäßigen Flug hingelegt, der

ihm nur 966 Punkte und den 9. Platz brachte. Einen sehr guten Flug legte der junge Hermann Hölzl von der SFU-Schärding hin. 1127 Punkte war das Ergebnis. Es folgten ihm Thomas Voitleitner, Ikarus Enns, 1038, Hubmann Alfred, MFC Köflach, 1034 und mit 1027 Punkten Helmut Danksgmüller vom ÖMV-Wien. Im 2. Durchgang holte Berger etwas auf, und auch sonst gab es kleinere Verschiebungen in der Reihung. Hölzl blieb souverän an der Spitze und erreichte mit 1134 Punkten wieder beste Durchgangsbewertung. Im 3. Durchgang erzielten fast alle Wettbewerber die besten Wertungen, ausgenommen Hölzl,



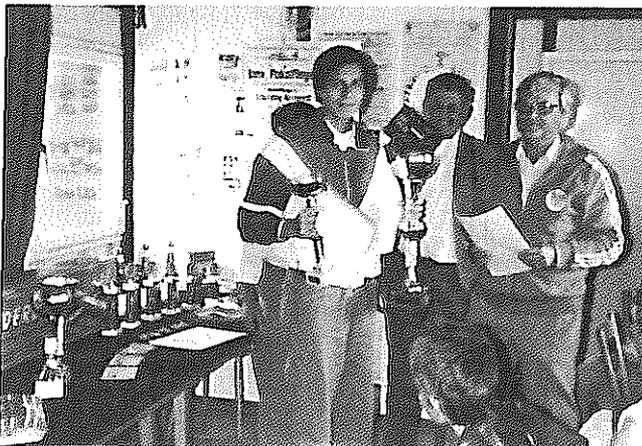
DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

Klasse RC III - 13 Teilnehmer

1. Hölzl Hermann	SFU Schärding	1127	1134	1080	2261
2. Berger Leopold	UMFC Meggenh.	966	1067	1160	2227
3. Voitleitner Th.	Ikarus Enns	1038	979	1166	2204
4. Hubmann Alfred	MFC Köflach	1034	1032	1140	2174
5. Höller Franz	UMFC Meggenh.	1014	1007	1153	2167

Klasse F3A - 14 Teilnehmer

1. Kronlachner H.	UMFC Meggenh.	1224	1210	1172	2434
2. Kowarz Hermann	MFC Salzburg	1132	1140	1131	2271
3. Hauschild Bernd	MBC Ingolstadt	1033	1027	1074	2107
4. Ortner Peter	MBC Waidh./Y	943	996	1012	2008
5. Menzinger Rob.	MFC Augsburg	959	982	1016	1998



der mit 1080 Punkten nur den 9. Platz belegte. Den besten Durchgangsflug erreichte Thomas Voitleitner mit 1166 Punkten. Durch das Streichergebnis hieß dann das Endergebnis :
1. Hölzl, Berger, Voitleitner, Hubmann und Höller.

In der Klasse F3A starteten 14 Wettbewerber, eine schöne Anzahl. Von der Nationalmannschaft waren Heinz Kronlachner und Hermann Kowarz anwesend, mehr als beim internat. Rheintalpokalfliegen in Koblach.

Von Anfang an gab es ein Spitzentrio, das in allen 3 Durchgängen die Reihenfolge einhielt: Heinz Kronlachner, UMFC-Meggenhofen, Hermann Kowarz, MFC-Salzburg und Bernd Hauschild, MBC-Ingolstadt.

Der Waidhofner (Ybbs) Peter Ortner hatte einen guten Tag und belegte Platz 4. Ein junges Talent, der 15 jährige Robert Menzinger aus Augsburg zog die Aufmerksamkeit auf sich und belegte mit 3 gleichmäßig schönen Flügen den 5. Platz. Bei entsprechender Betreuung und persönlicher Bescheidenheit dürfte mit ihm ein guter Nachwuchsflieger heranreifen. RC III

- Staatsmeister Berger geht es in dieser Klasse noch nicht so gut, er belegte Platz 10. Durch das gute Wetter an diesem Tag gab es auch nur gute Stimmung.

Wie schon bei der RC III Siegerehrung am Vortag, gab es auch jetzt einen großen Gabentisch an Sach- und Ehrenpreisen, und für jeden Teilnehmer und Funktönär gab es schöne Geschenke.



ROBERT KAUFMANN IST TOT

Einer unserer treuesten Wettbewerber bei österreichischen Wettbewerben ist für uns alle unerwartet gestorben. Durch seinen Tod hat das internationale Modellfluggeschehen nicht nur einen seiner beständigsten Piloten, sondern auch einen immer hilfsbereiten und guten Freund verloren.

Der Münchner Taxiunternehmer betrieb den Modellsegelflug ebenso erfolgreich wie den Motorkunstflug. Nach acht Jahren Bundesligazugehörigkeit im DAeC schied er freiwillig aus dem B-Kader aus, belegte aber immer noch die vordersten Plätze auf nationalen und internationalen Wettbewerben.

Sein Name war und wird wohl jedem RC-Wettbewerbspiloten ein Begriff bleiben. Doch in dieser Saison, die so vielversprechend für ihn begann, ließ ihm der Tod keine Zeit mehr.

Robert Kaufmann verstarb in der Nacht nach seinem 33. Geburtstag.

Wir österreichischen Modellflieger werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Die neue Motorengeneration

Die HP-Viertaktmotoren sind das Ergebnis langjähriger Entwicklungsarbeit und können mit einer Anzahl von technischen Raffinessen aufwarten, die im Modellmotorenbau einzigartig sind!

- Leisester Serien-Modellmotor auf dem Markt
- Nur 62,9 dB (A) in 7 m Abstand lt. offiziellem Gutachten, d. h. ein Pkw wird vom menschlichen Ohr als fast „viermal so laut“ empfunden.
- Das Motorengeräusch wird durch das gleichmäßige Frequenzspektrum als angenehm empfunden.
- Der HP-21-Viertaktmotor ist der kleinste serienmäßig hergestellte Viertaktmotor.
- Verlässlich funktionierende Walzenschiebersteuerung in ABC-Ausführung.
- Einstellarbeiten sind überflüssig, dadurch ist der HP-Viertaktmotor auch für den Viertakt-Beginner problemlos zu handhaben.
- Vollkommen gekapselter Steuer-Antrieb bietet Schutz bei „harten“ Landungen.
- Rotierendes Steuersystem ist unempfindlich gegen hohe Drehzahlen.
- Kraftvoller und dennoch vibrationsarmer Lauf
- Lageunabhängiges Laufverhalten, dadurch kunstflugtauglich

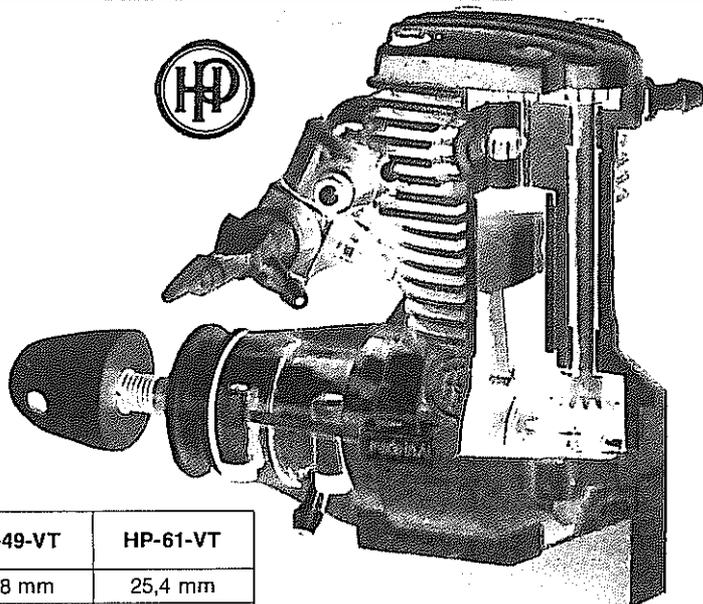
Technische Daten:

	HP-21-VT	HP-25-VT	HP-25-VT Cross	HP-49-VT	HP-61-VT
Bohrung	16,6 mm	17,8 mm	17,8 mm	22,8 mm	25,4 mm
Hub	16 mm	16 mm	16 mm	19,6 mm	19,6 mm
Hubraum	3,5 ccm	4,0 ccm	4,0 ccm	8,0 ccm	10,0 ccm
U/min.	2,5-16.000	3-17.000	4-23.000	2,5-15.000	2,5-14.000
Leistung	0,33 PS	0,40 PS	0,45 PS	0,73 PS	0,92 PS

hirtenberger

Patronen-, Zündhütchen- und Metallwarenfabrik
Aktiengesellschaft, A-2552 Hirtenberg, NÖ/Austria

Hochleistungsmotoren für Auto-, Schiff- und Flugmodelle



Landesmeisterschaften



Oberösterreich

LSL Erwin Mühlparzer

Die OÖ Fesselflug-Landesmeisterschaft in der Kunstflugklasse F2B wurde wieder auf dem Gelände der ehem. Fa. Platzer in Stadt Haag ausgetragen.

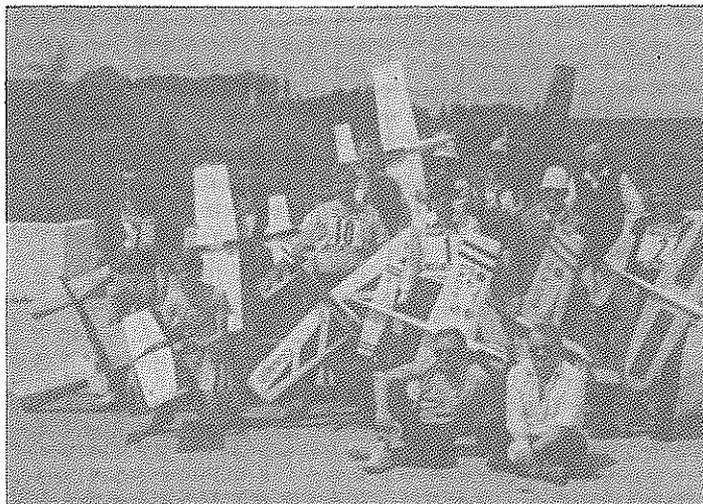
Die wenigen Oberösterreicher waren noch durch den verletzungsbedingten Ausfall von Erhard Weinmann, SMBC Eferding dezimiert.

Umso erfreulicher war die Tatsache, daß 8 Gastflieger aus Wien, NÖ, Steiermark, Tirol und sogar Schweden teilnahmen.

Die Tiroler sollen erst seit heuer fliegen und haben durch intensives Training eine gute Leistung geboten.

Zum Schweden sind wir gekommen weil er bei den Wenczels in Enzesfeld zu Besuch weilte. Zu Hause ist er 1000 km nördlich von Stockholm.

ES herrschte herrliches Wetter und so war die Stimmung bestens. Für das kommende Jahr ist vorgesehen, diesen Wettbewerb als nationalen Wettbewerb auszu-schreiben.



Die Teilnehmer an der Fesselfluglandesmeisterschaft in der Klasse F2B - Kunstflug

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

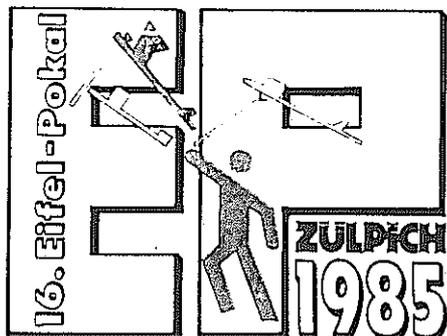
Oberösterreichische LM :

1. Trogbacher Rudolf
UMFC Neuhofen 6064 Pkte.
2. Ecker Franz
BMFC Mühlparzer 3888 "
3. Königshofer Rudolf
BMFC Mühlparzer 1065 "

Gästeklasse : 8 Teilnehmer

1. Wenczel Franz
MFC Enzesfeld NÖ 6687 Pkte.
2. Reinisch Walter D.I.
Akaflieg Graz 5729 "
3. Wenczel Walter
MFC Enzesfeld, 5304 "
4. Kramer Bernhard
ÖMV Schulgem. 5145 "
5. Weineisen Walter
ÖMV Brandenbg. 5058 "

FREIFLIEGER ACHTUNG !



Der Luftsportclub Zülpich, Ausrichter der Freiflugeuropameisterschaft 1982, möchte auf den 16. INTERNAT. EIFEL-POKAL hinweisen, der am 31. August und 1. September 1985 auf dem ehemaligen Gelände der Europameisterschaft 1982 in Zülpich stattfindet.

Der LSC Zülpich und der LSV Albatros Oer-Erkenschwick als Veranstalter würden sich freuen, wenn auch Modellflieger des ÖAeC den Aufenthalt in Jugoslawien anlässlich der Weltmeisterschaft 1985 dazu benützen würden, einen Abstecher nach Zülpich zu machen, um am EIFEL-POKAL, den einzigen int. Wettbewerb in Deutschland, teilzunehmen.

Zülpich liegt 40 km westlich von Köln entfernt und ist verkehrstechnisch günstig für Autoreisende über die Autobahn 1 zu erreichen.

Die AUSSCHREIBUNG und weitere Informationen können angefordert werden bei: Hans Peter Gatzweiler,
Kölnerstraße 52, D 5352 Zülpich, Tel. 02252/2669



Steiermark

Hubert Richter

Am Sonntag, dem 19. Mai 1985, veranstalteten wir auf unserem ASKÖ-Modellflugplatz in Zwaring bei Graz die RC IV Landesmeisterschaft 1985.

Von den vielen Vorbereitungsarbeiten, welche jeder Wettbewerb mit sich bringt abgesehen, hatten wir auch etliche Anfangsprobleme, welche aber dann schließlich und endlich gemeistert wurden.

Mit einer Verspätung von einer halben Stunde konnte der Bewerb mit dem Beginn des 1. Durchganges gestartet werden.

Es war ein hartes Ringen um die ersten drei Plätze zwischen Fredy Hubmann, Peter Röck und Jürgen Tüchler. Die Entscheidung fiel erst im 3. Durchgang, als Fredy Hubmann ein Super-Programm (höchste Tageswertung 1048 Punkte) flog und sich so den Landesmeistertitel sicherte. Auch Peter Röck (sein erster Wettkampf überhaupt), errang durch drei ausgezeichnete Durchgänge den Vize-Landesmeistertitel! und konnte den dritten Anwärter Jürgen Tüchler auf den 3. Platz verweisen.

Eine große Hilfe für die rasche Auswertung war der vom ÖaEC-

Landesverband zur Verfügung gestellte Computer, welcher es möglich machte, daß nach Beendigung des letzten Fluges binnen kürzester Zeit das Endergebnis feststand. Ich muß sagen, diese Einführung, welche auf die Initiative unseres neuen Landes-sektionsleiters zurückgeht, ist für jeden Veranstalter eine absolute Hilfe.

Beim Betrachten der Ergebnisliste ist mir aufgefallen, daß von den 20 Startern 17 - in Worten siebzehn - ASKÖ-Piloten waren. Wo waren die anderen?

Ich kann es einfach nicht verstehen, daß man so eine Landesmeisterschaft links liegen läßt, sich aber wohl mit eigenen Bewerben im Verein beschäftigt! Auch unser Verein veranstaltet interne Bewerbe, aber eine Landesmeisterschaft wird von unsren Piloten nach Möglichkeit geflogen (von 20 Startern allein 9 vom ASKÖ-Köflach).



Ich appelliere daher bei dieser Gelegenheit an alle Vereine, die Landesmeisterschaften zu beschicken und die Bewerbe nicht aussterben zu lassen. Wenn man sich schon die Mühe des Veranstaltens ersparen möchte, so schickt uns wenigstens Eure Mitglieder und Talente, welche es sicher noch immer gibt!

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - 20 Teilnehmer

1. und Landesmeister

Hubmann Fredy	ASKÖ Köflach	987	999	1048	2047
2. Röck Peter	detto	952	996	961	1957
3. Tüchler Jürgen	ASKÖ Leoben	770	1047	885	1932
4. Beichler Udo	ASKÖ Köflach	854	932	837	1786
5. Kahlhofer Rudolf	ASKÖ Ob.Murt.	882	883	855	1765

* * * * *

Weitere Wettbewerbe - z. Zeit ohne eigenen Bericht :

NW	RC/MS	13.4.	Finkensteiner Pokalfliegen	8 Teilnehmer	1. Schuhmacher Werner	ÖMV-St.Veit	4660 Pkte.
	F3F	5.5.	Nat. Hangflughtournee	60 "	1. Eisel Gerhard	MFC Bergfalke	576 "
	RC/MS	16.5	1. Burgenstadt Friesach-Pokal	13 "	1. Hödel Werner	MBC-HSV-Feldb.	4724 "
NW 6/85	SL	25./26.5.	4. Pongauer Schleppwettbewerb	9 "	1. Berer-Berer	MBC Braunau	3226 "
NW 7/85	RC/MS	1.6.	4. OÖ Wanderpokalfliegen	15 "	1. Glück Franz	MFC Salzburg	4682 "
NWI 5/85	RC IV	2.6.	Einhornpokal	14 "	1. Haigis E.	St.Gallen	2000 "
NW 18/25	F4C	8./9.6.	Nat. Wettbewerb F4C offen	5 "	1. Ferk Bruno	UMFC Graz	3170,8"
NW 18/25	F4C	8./9.6.	Nationaler Wettbewerb	5 "	1. Klauscher Bernhard	MFC Leoben	3504,9"
NW 16/85	RC III	9.6.	2. Tiroler Adler	9 "	1. Palfrader Josef	MVS Innsbruck	2754 "
NW 22/85	F3F	29.6.	13. nat. Hangflugwettbewerb	49 "	1. Schwab Norbert	LSV Salzburg	643 "
LM	RC IV	2.6.	Kärnten	23 "	1. Winkler Gerhard	Klagenfurter FC	2015 "
LM	F4C	8./9.6.	Steiermark	4 "	1. Klauscher Bernhard	MFC Leoben	3504,9"
LM	RC III	9.6.	Tirol	3 "	1. Palfrader Josef	MVS Innsbruck	2754 "
LM	RC/MS	23.6.	Niederösterreich	11 "	1. Weingast Adolf	BSV Voith	4428 "

Es wird bei dieser Gelegenheit **neuerlich** hingewiesen, daß bei den Ergebnislisten neben den Sportfunktionären auch die Wettbewerbsnummer, die genaue Klassenbezeichnungen, das Austragungsdatum sowie der Familien- und der Vorname angegeben werden muß.



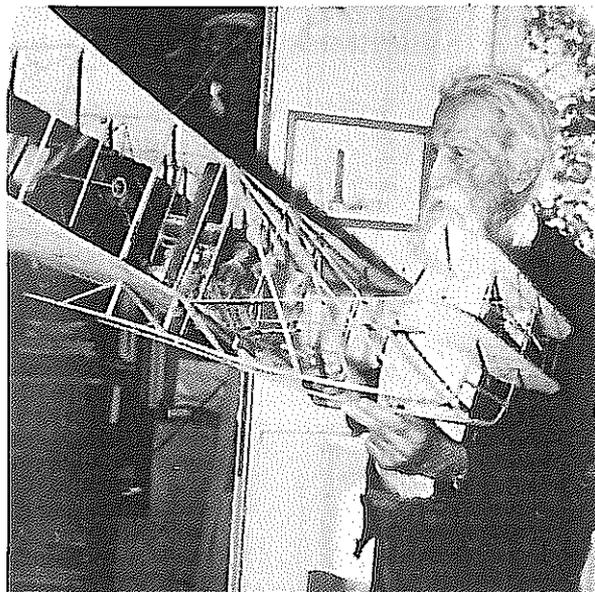
MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

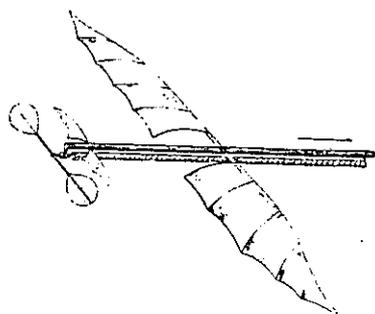
ABC

Aus der Pionierzeit des Flugmodellbaues

Manfred Reiffenstein
mit dem Wright Modell
gebaut 1909



Drachenfliegermodelle, wie man sie anfangs nannte, gab es schon früher. Aber der Franzose Pénaud war 1871 der erste, der ein ganz einfaches, stabil fliegendes Stabmodell mit verdrehten Gummischnüren und Druckschraube baute.



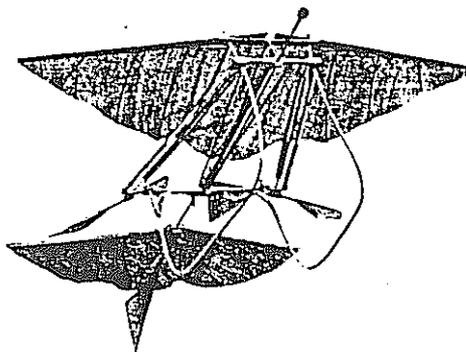
Das erste Drachenflieger-
Stabmodell von
Alphonse Pénaud, 1871

Dieses Modell wies Einzelheiten auf, die erst viel spätere Flugmodelle hatten: gekrümmte Flügelrippen und ein verstellbares Höhenleitwerk, das die stabile Fluglage bewirkte. Durch Pénauds Versuche angeregt, baute Wilhelm Kress 1877 sein erstes freifliegendes Drachenfliegermodell. Es hatte eine tiefe, nach außen hin spitz zulaufende Tragfläche mit Anstellwinkel, dahinter eine zweite kleinere ähnliche Fläche, die der Stabilität des Modells diente. Dazwischen zwei von verdrehten Gummischnüren getriebene Druckschrauben und unter der hinteren Fläche eine kleine richtungswirksame Steuerfläche. Ein Längsstab trug die beiden Tragflächen, zwei Seiten-

stäbe die Gummischnüre sowie zwei aus dünnem Tonkingrohr gebogene Kufen. Mit diesem und ähnlichen Modellen führte er einwandfreie Vorführungsflüge aus. Dies als Einleitung.

Manfred Reiffenstein, von dem nun die Rede ist und der damals bei seinen Eltern in Salzburg lebte, interessierte sich schon als zehnjähriger Schüler für das Fliegen. Man schrieb damals das Jahr 1904. Sein Wissen bezog sich allerdings nur auf den großen Kress'schen Drachenflieger, der 1901 bei einem Flugversuch im Wienerwaldsee versunken ist.

Da entdeckte er das von Wilhelm Kress verfaßte und 1904 erschienene Büchlein: "Wie der Vogel fliegt und wie der Mensch fliegen wird". Die Beschreibung des Kress'schen Flugapparates begeisterte ihn so, daß er 1905 ein Modell des großen Kress-Apparates aus spanischem Rohr mit zwei von Gummischnüren angetriebenen Luftschauben nachzubauen begann.



Das erste Drachenflieger-
modell von
Wilhelm Kress, 1877

Das fertige Modell lief recht gut, war aber nicht zum Fliegen zu bringen. Es hatte die selben Fehler wie der große Apparat von Kress: Zu schwer, zuviel Luftwiderstand und zu wenig Motorleistung.

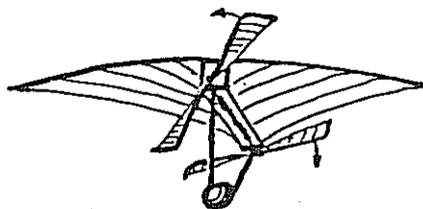
Da Manfred wußte, daß Kress schon vor zwanzig Jahren sein Modell bei einem Vortrag im Niederösterreichischen Gewerbeverein in Wien freifliegend vorgeführt hatte, schrieb er kurzerhand an Kress nach Wien, was er falsch gemacht hätte. Kress antwortete sehr nett, daß für das Flugmodellbauen nur etwas Erfahrung und Gefühl notwendig seien und daß er ihm ein fliegendes Modell verkaufen könne, wenn er es wolle. Es koste einen Gulden. (Kress verkaufte gelegentlich mehr als Spielzeug gedachte einfache Flugmodelle.)

Aber einen Gulden! - Das war viel Geld damals, besonders für einen Elfjährigen. Vater gab ihm wirklich den Gulden und Manfred bekam das Original-Flugmodell von Kress. Es flog wie es sollte und eröffnete dem Wißbegierigen die ersten Geheimnisse des Fliegens.

Dieses Kress-Modell war im Prinzip nichts anderes als eine Fläche aus Seide, die frei zwischen einem elastischen, leicht gebogenen Vorderholm aus spanischem Rohr und einem Mittelträger gespannt war, ganz ähnlich den heutigen Flugdrachen. Der Antrieb erfolgte durch Gummimotor auf zwei gegenläufige Luftschauben vorne und hinten. Die Stabilität wurde durch ein Gewicht erreicht, das an einem Bügel unterhalb der

Fläche verschiebbar angebracht war. Also in der Wirkung gleichfalls wie bei den heutigen Flugdrachen.

Nach diesen Versuchen verfolgte Manfred die 1906 unternommenen Gleitflüge von Franz Wels, mit einer dem Zanon-Flugsamen nachempfundenen Fläche in Trautenau. Dieses nur aus Tragfläche bestehende Gleitfluggerät bewies völlige Eigenstabilität.



Das Original-Kress Spielzeugmodell, das er um einen Gulden verkaufte

Manfred versuchte ähnliche Flächen verschiedener Größe, die alle stabil flogen und einen flachen Gleitwinkel hatten.

Die aus der Zanon-Fläche entwickelten Flugapparate von Etrich, an deren Bau Franz Wels anfänglich großen Anteil hatte, führten zu den berühmten Etrich-Tauben, die bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges wegen ihrer Sicherheit und Gutmütigkeit bekannt waren.

In die Jahre 1907/1908 kamen auch die ersten Erfolge der Franzosen Farman, Blériot und Latham bei Flugvorführungen bei Paris. Dies lockte die Gebrüder Wright nach Frankreich, die schon 1903 geflogen und volle 38 Minuten in der Luft geblieben waren. Sie zeigten nun 1908 ihre turmhoch Überlegenheit: 2 Stunden, 20 Minuten und 23 Sekunden blieb Wilbur Wright in der Luft!

Das Wright-Flugzeug brachte für Manfred neue Anregungen. Zunächst kam ein Wright-Umbau des Kress-Modells als Eindecker mit Zug- und Druckschraube sowie zwei Flächen, einer größeren und einer kleineren als Höhenleitwerk. Die Flächen Original-Wright: mit Mittel- und Nasenholm und Flügelrippen. Es flog wesentlich besser, als das kleine Original-Kress-Modell. Dann baute er einen Wright-Gleitflieger in Doppeldeckerausführung und schließlich ein naturgetreues Anschauungsmodell im Maßstab 1 : 10 mit porträtähnlichen Figuren als

Wilbur Wright mit Passagier Henry Tissandier. Diese beiden Figuren hatte Manfreds Vater, der Kunstmaler Leo Reiffenstein aus Wachs modelliert! Dieses originalgetreue Modell hängt heute noch im Erkerzimmer des heutigen Dr.-Ing. Manfred Reiffenstein.

Auch die Flugzeuge von Farman, Blériot und Latham wurden von Manfred nachgebaut und geflogen.

Besonders als die erste aufregende Überfliegung des Ärmelkanals durch Blériot und das zweimalige Mißlingen desselben Wagnisses durch Latham 1909 in aller Munde waren.

Der Flugmodellbau war damals viel schwieriger als heute, weil es keine vorgefertigten Teile gab. Jede Leiste mußte selbst gehobelt, die Propellerlager aus hartem Messingdraht gebogen werden. Die Propeller mußte Manfred aus Lindenholz selbst schnitzen oder aus Aluminiumblech biegen. Balsaholz gab es damals noch nicht, aber spanisches Rohr, schon geschält, und Bambus.

Für die Tragflächen gab es noch keinen Spannack, er verwendete dünnes Packpapier zum Überziehen, das auf einer Seite glatt und auf der anderen rau war. Das widerstandsfähige "Japan-Papier" kam erst viel später in den Handel.

So baute Manfred in den Jahren 1910 bis 1912 ein Flugmodell nach dem anderen; sie flogen alle und meistens jedes besser als das vorhergehende. In der großen Wohnung seiner Eltern hatte er einen Raum für sich allein, den er als Werkstatt und Versuchslabor benutzen konnte. Da hingen die Flugmodelle, standen Flaschen mit Chemikalien, selbstgebaute Bleiakumulatoren und natürlich Meßinstrumente wie Ampèremeter, Voltmeter und ähnliche. Da damals die elterliche Wohnung noch keinen elektrischen Strom hatte, mußte Manfred seinen aus Bleiblech gebauten Akku mit galvanischen Elementen aufladen und hatte dann am Abend allein im Haus elektrisches Licht aus einer 4-Volt-Glühbirne!

Es war eine goldene, mit Erlebnissen aller Art ausgefüllte Jugendzeit. Wie er erzählte, kann er es bis heute kaum erklären, wie es möglich war, die Erfordernisse der letzten Klassen der Oberrealschule zu erfüllen. Trotz seiner regen Modellbau-Tätigkeit, Versuche und Experimente, hat er

das Studium nicht vernachlässigt und durch sein sicher vorhandenes Lerntalent die Matura mit Auszeichnung bestanden.

Im Dezember 1912 begann Manfred Reiffenstein ein Flugmodell von 2 m Spannweite mit einem Rotations-Dampfmotor zu entwickeln, dessen Prinzip er in einer englischen Zeitung gefunden hatte. Er hieß "Brotherhood"-Motor, hatte drei umlaufende Zylinder, feststehende Kurbelwelle, die zugleich als Dampfverteiler diente. Er ähnelte in manchem den bald berühmt gewordenen Gnome-Rhône-Umlaufmotoren. Die Schwierigkeit für Manfred bestand darin, daß er wohl eine Hobelbank, aber keine Drehbank hatte. Mit den wenigen, aber unumgänglich notwendigen gedrehten Teilen mußte er einen Mechanikermeister in Salzburg aufsuchen, den er immer in gelinde Verzweiflung brachte.

Doch das Werk gelang, er baute einige solcher Motoren, etliche Dampfzeuger und damit zwei Flugmodelle von 2 m Spannweite. Bei einer späteren Kesselanlage wurde der Dampf so überhitzt, daß der mit Zinn weich gelötete Motor sich schmelzend in seine Bestandteile auflöste. Er mußte mit Silber gelötet werden um standzuhalten.

1912 - 1914 absolvierte Manfred Reiffenstein die ersten beiden Jahre der Technischen Hochschule in Wien. In den drei Sommermonaten dieser Jahre ließ er fast keinen Tag der Internationalen Flugmeetings in Aspern aus. Diese brachten ihm neue Anregungen und zugleich Beispiele des flugtechnischen Fortschritts . . .

Bei seiner Heimkehr vom letzten Flugmeeting am 28. Juni 1914 wurden überall Extrablätter ausgeschieden: "Der Thronfolger in Sarajewo ermordet!" Einen Monat später war Manfred Reiffenstein beim Militär, 1915 an der Front in Rußland und Italien und kommt 1916 schwer verwundet nach Wien zurück. Im Sommer 1917, halbwegs geheilt, meldet sich Leutnant Reiffenstein zur Fliegertruppe und kommt nach Wiener Neustadt. Doch im Herbst muß er als Folge seiner Verwundung neuerlich operiert werden, ist nicht mehr fronttauglich und erlebt so das Kriegsende.



1918 und 1919 absolviert Reiffenstein die restlichen Semester an der Technik und die zweite Staatsprüfung. Nach Dissertation und akademischer Graduierung beschäftigt sich Dr.-Ing. Manfred Reiffenstein mit der Lösung technischer Probleme, in deren Mittelpunkt Wasserkraftmaschinen und Stromturbinen stehen. Er erhält zehn Patente und erfindet die "Reiffenstein-Wirbelstrahl-turbine".

In den Jahren 1922 und später hat Dr.-Ing. Reiffenstein auch noch Flugmodelle - eine alte Leidenschaft - gebaut. So mit Franz Weis 1922/1923 ein Schwingenflugmodell, das aber über kleine Versuchsflüge nicht hinauskam. 1930 folgte ein Hubschraubermodell und 1934 wieder eine Reihe von Schwingenflugmodellen nach

eigenen Ideen. 1938 baute er ein großes Schwingenflugmodell mit durch Preßluft angetriebenen Flügeln. Die Erprobung ergab überraschend gute Resultate. Weitere Verbesserungen waren eben fertig, als der Zweite Weltkrieg ausbrach und die diesbezügliche Weiterentwicklung illusorisch machte.

Während des Zweiten Weltkrieges war Dr.-Ing. Reiffenstein vorwiegend in der optischen Industrie eingesetzt. Nach dem Krieg erhält er weitere Turbinen-Patente und übernimmt Entwicklungsarbeiten. Seine frühe Neigung zu feinmechanischen Arbeiten bringt ihm verschiedene Aufträge von Modellanfertigungen. Davon geben das exakt ausgeführte Schnittmodell des alt-österreichischen U-Bootes U 27 aus dem Ersten Weltkrieg

und das ebensolche Schnittmodell des Handels-U-Bootes "Deutschland" aus dem Ersten Weltkrieg ein beredtes Zeugnis. Das erstere Schnittmodell ist im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien und das andere im Deutschen Schiffahrt-Museum in Bremerhaven zu bewundern.

Der spätere Lebensabend von Dr.-Ing. Reiffenstein ist ausgefüllt mit Erinnerungen, vorwiegend auch mit den Anfängen der Fliegerei, deren Pionierzeit er miterlebt hat und wovon noch Modelle in seinem Haus in Wien-Döbling Zeugnis seiner ersten Modelltätigkeit geben.

Hans Schatzer

MODELLBAU AUSSTELLUNG

IM BRIXENTAL



Bericht und Fotos von Heinz Jöbstl

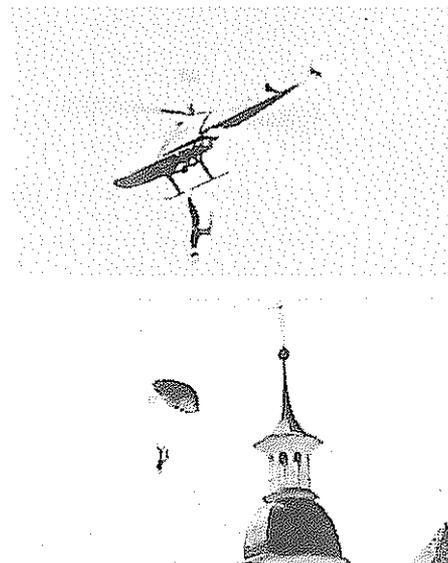
Zu den Osterfeiertagen veranstaltete der Modellfliegerclub Brixental/Tirol eine große Modellbauausstellung. Vom einfachsten Segler über Motorflieger, Hubschrauber bis zum Großflugmodell wurde alles von den zahlreichen Besuchern bewundert.

Die Kinder konnten selbst mit ferngesteuerten Modellelektroautos ihre Geschicklichkeit prüfen.

Am Ostersonntag nachmittag zeigte der österreichische Staatsmeister der Hubschraubermodelle,

Josef Brennsteiner, ein gekonntes Schauprogramm. Unter anderem schleppte er mit seinem Hubschrauber einen ferngesteuerten Fallschirmspringer in große Höhe, klinkte ihn ferngesteuert aus, und ein zweiter Pilot steuerte den Fallschirmspringer sicher zu Boden.

Die vielen Zuschauer waren von den Vorführungen begeistert, und die Ausstellung war ein voller Erfolg für den MFC-Brixental.



Geest North Sea Line

Vertretung von



Containerline, Dublin



Ihr Englandservice in einer Hand

Zuverlässiges und regelmäßiges
Containerservice von
Großbritannien und Irland nach Österreich
20'-Boxcontainer und Flats
40'-Boxcontainer
Stückgutdienst

Österreichrepräsentanz: 1020 Wien, Heinestraße 1, Tel. 26 75 04 Δ Telex 135106

WIR VERKAUFEN AUCH IHR FLUGMODELL!

S. SCHNEIDER u. CO. GES.M.B.H.

Beh. konz. Immobilien

Von und für Modellflieger . . .

Wohnungen, Gartenhäuser, Bungalows,
Grundstücke, Ferienhäuser

1020 Wien, Heinestraße 1

☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 52 42

Alles aus dem Immobilienmarkt

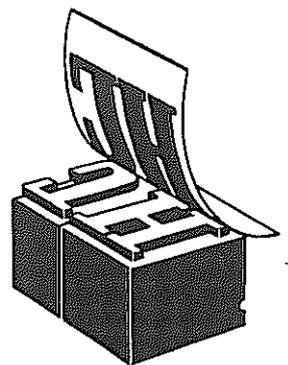
B U C H - U N D
O F F S E T D R U C K E R E I

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



IHR PARTNER WENN'S UM'S AUTO GEHT!

OPEL · CHEVROLET · BUICK · CADILLAC

OPEL  **KANDL**

50 Jahre GM-Händler

VERKAUF · LEASING · SERVICE

3., Ungargasse 37, Tel. 75 25 61-65 Serie

2., Obere Donaustraße 33, Tel. 33 14 95

5., Mittersteig 10, Tel. 57 15 07

VERKAUF · LEASING

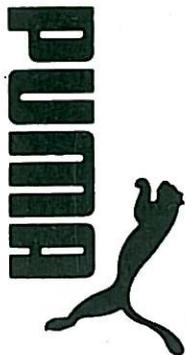
1., Schuberting 2, Tel. 52 48 01

10., Laubplatz 8, Tel. 64 34 55

21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22



FÜR JEDEN ETWAS



EMILIO



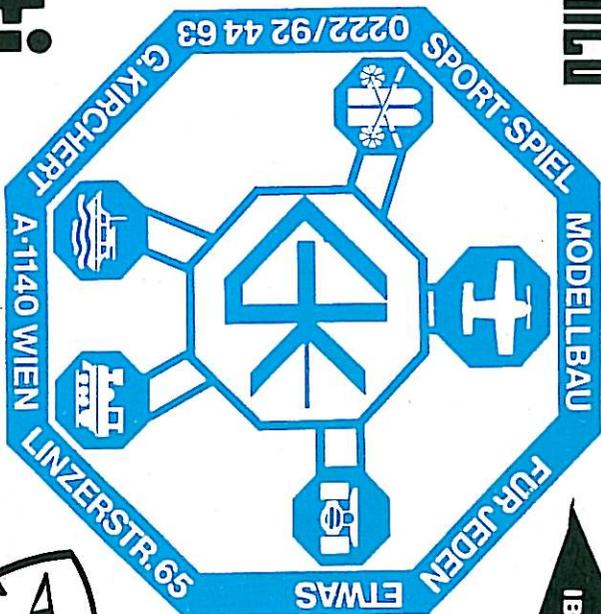
**Fertig-
modelle**



AMFITYROLIA

FISCHER

Printex-Sport



KAWAY

TITAN

GRUPNER

**robbe
Modellsport**

**SIMPROP
ELECTRONIC**



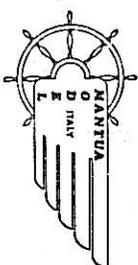
hirttenberger



MARX



ELEKTROMOTORE



**multi
bank**

microprop

Fernlenktechnik GmbH
Originalzubehör



UNIVERSAL-SERVOHALTER
(verstellbar)
für alle Servo mit Laschenbefestigung



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

Geschäftszeiten:

Montag bis Freitag von 8.00 bis 12.00 Uhr, 14.30 bis 18.00 Uhr
Samstag von 8.00 bis 12.00 Uhr

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

A-1140 WIEN
LINZERSTRASSE 61

KIRCHERT GERD

DVR:0051438

SPORT — SPIEL — MODELLBAU G. KIRCHERT
A-1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65, TEL. 0222/92 44 63
(ECKE BECKMANNGASSE)