

# aero forma modellflug

IN DIESEM HEFT:

A2-MAGNETSEGLER

★

PRÜFUNGSBESTIM-  
MUNGEN

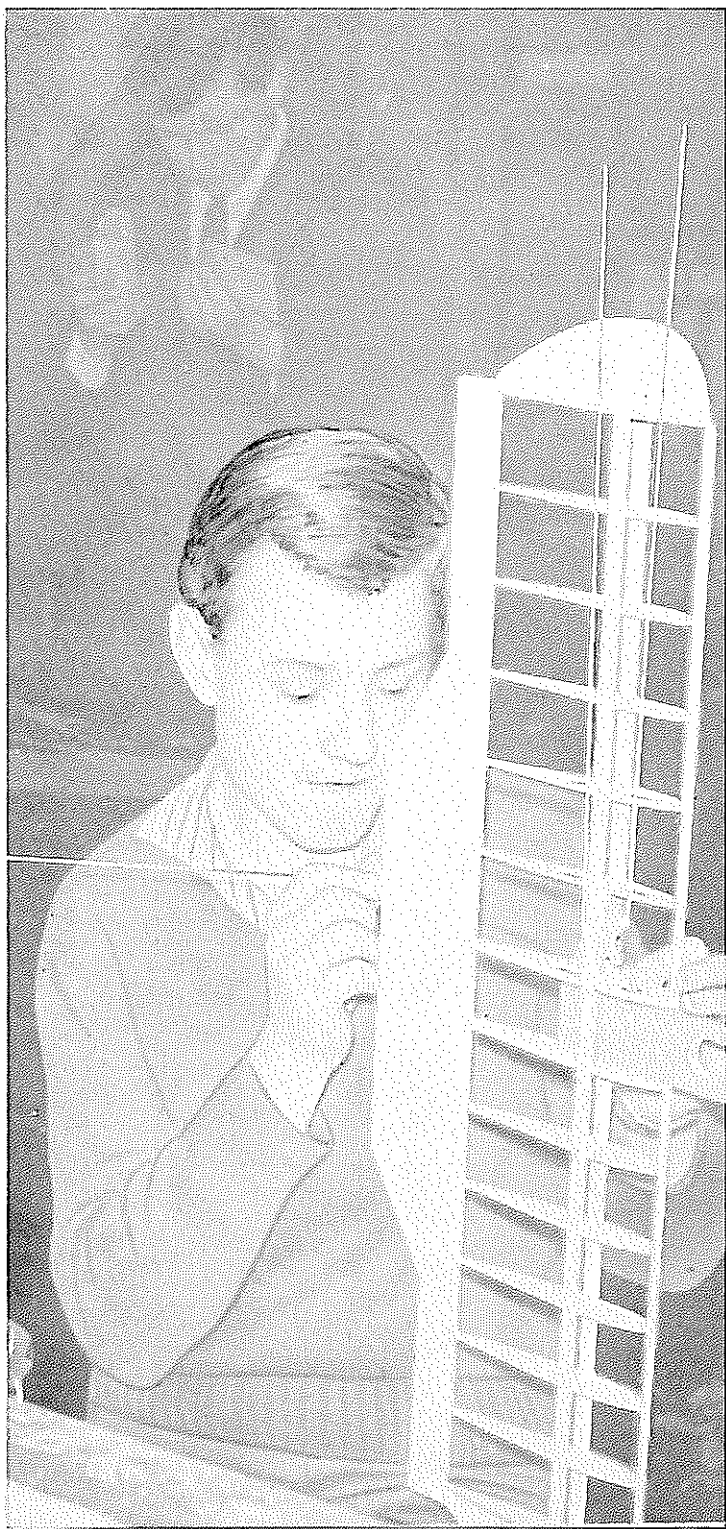
★

TERMINE 1963

★

VERKLEINERN VON  
PROFILIEN

1 / 1963



## Es ist soweit!

Seit 15 Monaten besteht nun der „austro-modellflug“. Mit dieser Nummer ist die Aufmachung so gestaltet worden, daß der „austro-modellflug“ als eigenes Heftchen zusammengestellt werden kann. Wir kommen damit dem Wunsch vieler Modellflieger nach und hoffen, die richtige Form gefunden zu haben. Es wird aber auch versucht werden, den Inhalt so zu gestalten, daß für jeden etwas geschrieben steht. Natürlich, Zauberer sind wir keine und hexen können wir auch nicht. Wir sind auf die Mitarbeit der Modellflieger angewiesen und je größer diese ist, desto besser wird auch der Inhalt unserer Zeitung sein.

Zwei Bitten haben wir an euch:

1. Schreibt uns, was ihr alles im „austro-modellflug“ finden wollt,
2. schickt uns Artikel jedweder Art, den Modellflug betreffend.

Leider sind wir noch nicht in der Lage, Honorare zu zahlen. Aber gerade hier wird sich zeigen, wo die Idealisten sind, die ihr Wissen uneigennützig in den Dienst der Gemeinschaft stellen, ohne sofort eine Gegenleistung zu fordern. Wer an unserer Zeitung mitarbeitet, tut dies ehrenamtlich und beweist seine Einstellung zur Gemeinschaft.

Das Jahr 1963 ist für Österreichs Modellflug auch in anderer Hinsicht noch ein großes Jahr:

**vom 12.—16. August 1963 finden in Wiener Neustadt die Freiflug-Weltmeisterschaften statt.**

Wir erwarten zu dieser Veranstaltung 35 Nationen mit etwa 350 Teilnehmern und vielen ausländischen Schlachtenbummlern. Österreich wird also für diese Zeit im Mittelpunkt der Modellflug-Welt stehen und muß seinem Ruf als gastfreundliches Land natürlich gerecht werden. Wir wünschen uns, daß die Veranstaltung den Erfolg bringt, den wir uns alle erhoffen.

Allen Modellfliegern wollen wir an dieser Stelle für das Jahr 1963 recht viel Freude und recht viel Erfolg wünschen!

Edwin Krill  
Bundessektionsleiter für  
Modellflug des Ö.Ae.C.

## radio control

### Achtung RC-Flieger!

Die Post- und Telegraphendirektion für Wien, Niederösterreich und Burgenland in Wien als Fernmeldebehörde I. Instanz gibt mit Schreiben vom 18. Dezember 1962 unter Zahl 139910—15F/1962 bekannt:

**Mit Rücksicht auf die im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben bestimmter Institutionen und zur möglichsten Sicherung**

der von diesen zu unterhaltenden Funkdienste wurde das Industriefrequenzband 27,12 MHz  $\pm$  0,6% in 6 Teilbänder zerlegt und einzelnen Berufsgruppen zugewiesen. Gleichzeitig war die Festlegung der maximalen Ausgangsleistung erforderlich.

Ab 1. Dezember 1962 wird für Fernsteueranlagen nur mehr die Frequenz 27,08—27,16 MHz zugeteilt. Ausgangsleistung 5 Watt.

Für den Präsidenten:  
Dr. Kleinowitz e. h.

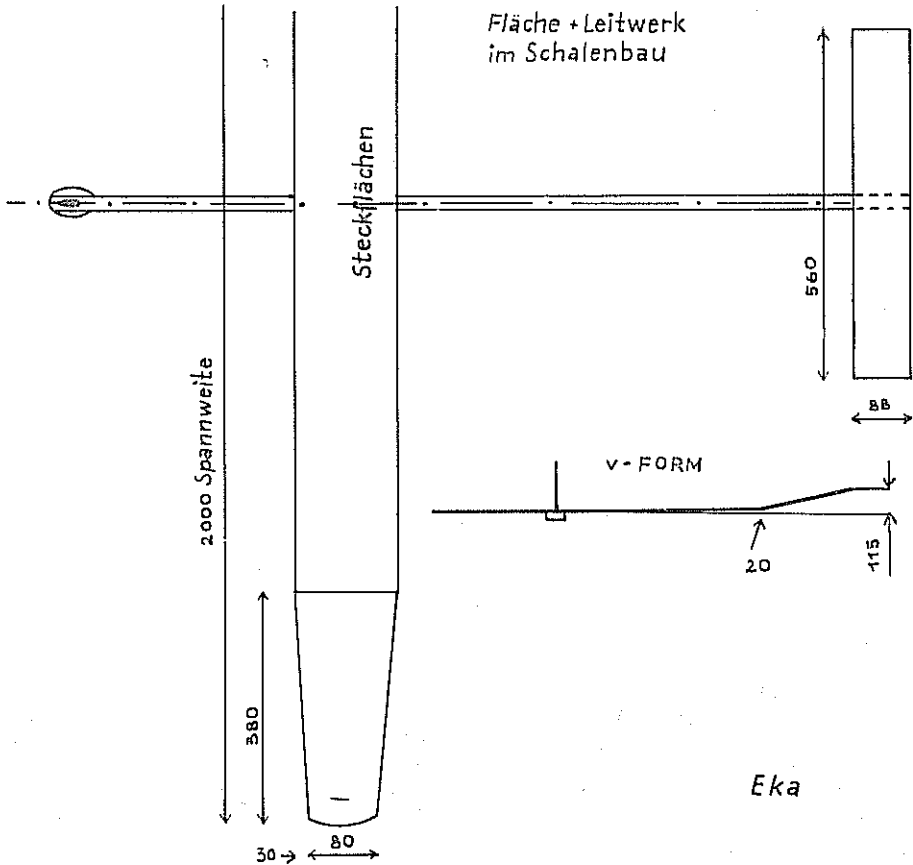
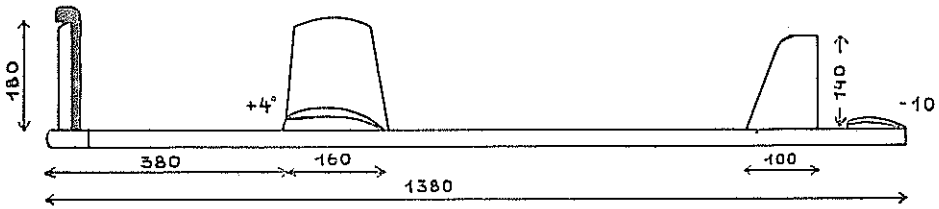
# magnetsegler

## A 2 Magnetsegler Siegermodell der Staatsmeisterschaft 1962

von Staatsmeister Heribert Kargl

Flächeninhalt: 29,00 dm<sup>2</sup>  
 Leitwerkfläche: 4,93 dm<sup>2</sup>  
 Gesamtfläche: 33,93 dm<sup>2</sup>  
 Profil: Lindner

Leistung: 300/236/260/300/300—1397 sek.



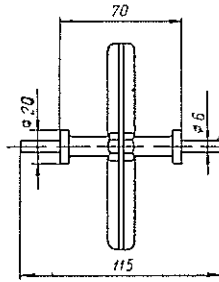
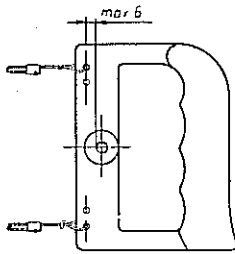
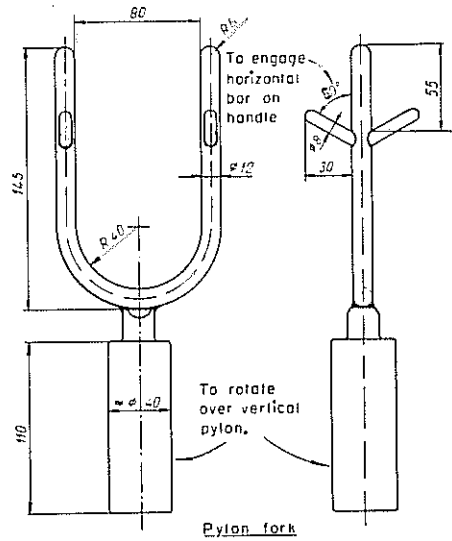
Eka

# fesselflug

## Achtung Fesselflieger!

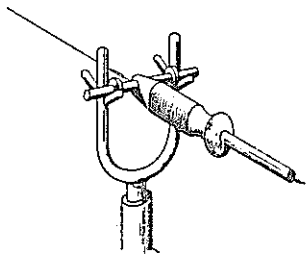
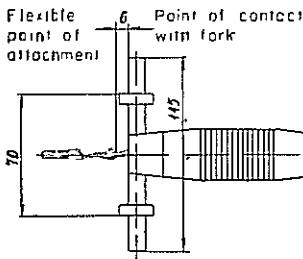
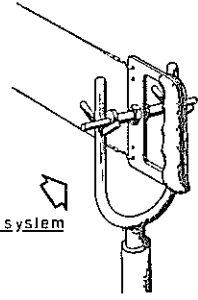
Bei der letzten CIAM-Sitzung in Paris wurden die Maße der Griffe und Gabel für Geschwindigkeitsflug geändert. Wir bringen die Originalskizzen im Abdruck. Sämtliche Wettbewerbe und Meisterschaften in dieser Klasse dürfen nur mehr mit Griff und Gabel mit den neuen Maßen geflogen werden.

Krill



Horizontal bar

Two line system



Bei der letzten Modellflug-Vollversammlung am 10. November 1962 wurde beschlossen: sämtliche Leistungsprüferstempel sind sofort einzuziehen. In den ersten drei Monaten des Jahres 1963 werden vom O.Ae.C. Leistungsprüferlehrgänge abgehalten. Diese finden in Wien für die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, in Klagenfurt für Kärnten, Steiermark und Osttirol und in Salzburg für Oberösterreich, Salzburg, Nordtirol und Vorarlberg statt. Die Kurse dauern einen Tag und enden mit einer kleinen Informationsprüfung. Jeder Teilnehmer erhält eine Mappe mit sämtlichen Lehrunterlagen und erhält zum Abschluß seinen Prüferstempel und eine auf ein Jahr befristete Leistungsprüfer-Lizenz. In den folgenden Jahren wird bei Bedarf jeweils zu Jahresbeginn ein Leistungsprüferlehrgang abgehalten.

BSL Krill

## Einige grundsätzliche Feststellungen

von ONF-Delegierten Heribert Kargl

Modellflug ist ein Sport, der, wie jeder andere auch, von zwei Gesichtspunkten aus betrieben werden kann. Die eine Gruppe von Modellfliegern bauen was und wie sie wollen, die Hauptsache das Ding fliegt und sie haben ihren Spaß daran. Sie wollen sich durch nichts einengen oder binden lassen, sie wollen ihr Vergnügen, ihre Entspannung. Sie betreiben den Modellflug nicht als Sport, sondern als Hobby. An sie sind meine Worte nicht gerichtet, ihnen wünsche ich nur sehr viel Vergnügen. Die andere Gruppe faßt den Modellflug als Sport auf und es werden Meisterschaften, Wett- und Vergleichskämpfe ausgetragen. Um aber zu Vergleichen zu kommen, braucht man eine Basis, braucht man Regeln, nach denen der Wettbewerb durchgeführt und bewertet wird. Es ist klar, die Bedingungen müssen für alle möglichst gleich sein. Ich sage mit Absicht „möglichst“, denn zum Beispiel ist schon das Weiter allein ein entscheidender Faktor, und es können nicht einen ganzen Wettbewerb lang genau die gleichen Wetterverhältnisse herrschen. So gibt es noch einige andere unbeeinflussbare Faktoren, aber alles, was vom Menschen gelenkt werden kann, muß unbedingt gleichgeschaltet sein. Der O.Ae.C. hat sich entschlossen, für seine Wettbewerbe den jeweils gültigen Code Sportif der FAI als bindende Durchführungsregel zu nehmen. Der Code Sportif ist also unser Gesetzbuch.

Wie in der Justiz, gibt es auch bei den Modellfliegern Rechtsgelehrte, die immer wieder nach Hintertürchen suchen, um sich gegenüber den anderen einen Vorteil zu verschaffen, nach dem Motto „was nicht verboten ist, ist erlaubt“. Was ist der Erfolg davon? In der nächsten Regeländerung wird dieses Hintertürchen verstopft. Und dann schreien gerade diese Rechtsgelehrten am meisten „alles wird verboten, langsam dürfen wir nicht einmal mehr fliegen!“.

Darum meine erste Bitte: Laßt alle diese Mätzchen weg, stellt die Anständigkeit über den vielleicht möglichen Sieg!

### Verachtet mir die „Funktionäre“ nicht . . .

Zur Durchführung eines Wettbewerbes gehört eine gut eingespielte Organisation, Wettbewerbsleiter, Sportleiter, Startstellenleiter, Zeitnehmer, usw. Hier muß von seiten der Organisation alles getan werden, um genügend viele und auch geschulte Leute zur Hand zu haben. Es genügt nicht, einfach irgend jemand zu suchen, bei der Stoppuhr aufs Knöpfchen zu drücken. Der Zeitnehmer muß den Code Sportif möglichst auswendig kennen. Denn er ist es, der sofort bei einem Regelverstoß Einspruch erheben und den Flug annullieren muß. Die Zeitnehmer sind die Polizei des Wettbewerbs. Für die Sichtverfolgung des Modells muß ihr Auge geübt sein. Bei richtigem und vorher wohlw. 1. Alle bisher ergangenen Bestimmungen zur Erlangung von Leistungsabzeichen für Unannehmlichkeiten und Proteste. Den Modellfliegern aber sei gesagt, daß sie ohne Zeitnehmer und Organisationsleitung überhaupt keinen Wettbewerb fliegen könnten. Es zeigt von wenig Intelligenz und von überhaupt keiner Kameradschaft, wenn immer auf und über diese Leute geschimpft wird. Die Entscheidung der Zeitnehmer ist einzig und allein bindend. Insbesondere bei Außersichtkommen von Modellen gibt es immer Meinungsverschiedenheiten. Wenn das Modell den beiden Zeitnehmern außer Sicht gekommen ist, ist die Wertung aus und es nützt gar nichts, wenn rundherum einige Zuschauer oder der Wettbewerber selbst immer wieder rufen „es fliegt noch“ und dann mehr oder weniger „eindringlich“ auf die Zeitnehmer einreden. Mein Typ dazu: „Ein Wettbewerbsmodell ist kein Ausstellungsstück, streicht es mit grellen, leuchtenden Farben!“

Ein Sektionsbeschluß besagt, daß bei jedem Wettbewerb ein Code Sportif bei der Wettbewerbsleitung aufliegen muß, um in Streitfällen schwarz auf weiß entscheiden oder beweisen zu können. Den Wettbewerbern kann ich aber immer nur sagen: „Die ganze Organisation opfert ihre Freizeit, damit ihr fliegen könnt. Sie braucht dafür keinen Dank, denn sie macht es ja freiwillig, sie braucht aber auch keine Vorwürfe und schon gar keine Anfehlungen. Und wenn mal wirklich was passiert, es sind auch nur Menschen, vor allem laßt allen tierischen Ernst. Der Wettbewerb soll doch ein Vergnügen sein, bei dem einer gewinnen kann, aber nicht alle gewinnen müssen.“

## Auswahl der Wettbewerber

Den Gruppen wird angeraten, bei der Beschickung von Wettbewerben etwas sorgfältiger die Auswahl unter den Teilnehmern zu treffen. Nicht das Einzelmitglied meldet sich zu einem Bewerb an, sondern die Gruppe meldet. Dafür ist sie auch für die gemeldeten Teilnehmer verantwortlich. Ein Anfänger hat bei einer Staatsmeisterschaft noch nichts verloren. Es ist Sache der Gruppenobmänner, daß sie sich auch die Modelle ansehen, mit denen ihre Leute zum Bewerb fahren. Ein Ersatzmodell gehört unbedingt dazu. Manche Leute kommen zu einem Bewerb mit Modellen, die schon beim Anschauen auseinanderbrechen. Daheim, wenn man nur bei Windstille fliegt, mag es ja noch gehen, aber ein Wettbewerb ist eine etwas rauhere Angelegenheit. Dies alles mögen die Leiter der Modellfluggruppen berücksichtigen. Die Modelle sollen auch daheim überprüft werden, ob sie den Vorschriften entsprechen, nicht daß bei der Wettbewerbswaage noch ein ganzes „Bleibergwerk“ außen an das Modell gebunden wird, damit es das vorgeschriebene Gewicht erreicht. Und noch etwas, die Gruppenleiter sollen dafür sorgen, daß ihre Leute beim Bewerb zusammenarbeiten, einen eigenen Rückholdienst organisieren usw.

Die Außenbeamten der Sektion Modellflug sind die **Leistungsprüfer**. Sie sind die wichtigsten Leute der ganzen Modellflugorganisation, aber gerade sie sind ein sehr wunder Punkt. Auch hier sind die Leiter der Modellfluggruppen zuständig. Es sollen nur Leute als Leistungsprüfer eingegeben werden, die sowohl die fachlichen Voraussetzungen, wie auch die charakterliche Eignung besitzen. Unter der fachlichen Voraussetzung ist gemeint, daß sie den Code Sportif nicht nur kennen, sondern auch anwenden können. Nun sind beim Aero-Club viel mehr Leistungsprüfer gemeldet als bisher Code Sportifs bezogen wurden, das heißt, daß noch lange nicht jeder Leistungsprüfer einen Code Sportif besitzt. Dabei besteht ein Sektionsbeschluß, daß jeder Leistungsprüfer dieses Reglement haben muß es ist doch so einfach beim Aero-Club um S. 10,— zu beziehen. Und praktisch anwenden muß ihn der Leistungsprüfer auch können. Ein Leistungsprüfer, der nur die Stoppuhr bei Freiflug drücken kann, ist keiner. Er muß sowohl den Kunstflug im Fesselflug richtig bewerten können, das FAI- wie das AMA-Programm, wie auch die Figuren bei Radio Control. Kurzum, ein Leistungsprüfer muß den ganzen Modellflug in seiner Durchführung wie in der Bewertung beherrschen. Und nun sollen die vielen Leistungsprüfer unserer Sektion einmal in sich gehen, wie viele können das schon? Es ist ein verschwindend kleiner Prozentsatz und das ist der „wunde Punkt“ meiner anfänglichen Bemerkung zu diesem Thema. Aber wer soll es denn können, wenn nicht der Leistungsprüfer, der draußen in den Gruppen den Aero-Club vertritt, die Prüfungen abnimmt und für die Rekorde zeichnet? Hier ist noch viel Arbeit zu leisten und dafür ist in erster Linie der bestellte Leistungsprüfer selbst zuständig, aber auch die Gruppenleiter haben sich dabei einzuschalten. Vielleicht findet auch der Aero-Club eine Möglichkeit zur Schulung seiner Leistungsprüfer. Notwendig wäre es.

Der Ausdruck der charakterlichen Eignung ist so klar, daß nichts dazu zu sagen ist. Was die Leistung wiegt, das hat sie. Da gibt es keine Freudenwirtschaft, keinen falschen Ehrgeiz anderen Gruppen oder anderen Interessenverbänden gegenüber. Es gibt nur die Leistung und sonst gar nichts, egal wer sie vollbringt.

## Prüfungsscheine für Leistungsabzeichen

In diesem Zusammenhang seien gleich auch die Prüfungsscheine für die Leistungsabzeichen erwähnt. Was man da erlebt, rundet das vorhin gezeichnete Bild der Leistungsprüfer ab. Da gibt es doch eine ganz klare Vorschrift, nach der die Prüfungen zu fliegen und zu bestätigen sind. Jeder Flug muß an dem Tag, an dem er erfolgt ist, eingetragen, abgezeichnet und gestempelt werden. Wenn da z. B. bei einer Silber C, bei der von C zu C Prüfung ein Intervall von 2 Monaten vorgeschrieben ist, wenn also bei so einer Silber C die Flüge mit Bleistift eingetragen wurden und verschiedene Prüfstempel und Unterschriften von Leistungsprüfern auf den Prüfungsscheinen sind, aber das Datum durchwegs mit demselben Kugelschreiber in ein und derselben Schrift eingesetzt ist (natürlich schön die 2 Monate Intervall eingehalten), dann ist zumindest bei der Überprüfung anzunehmen, daß hier gemogelt wurde. Die Flüge wurden einfach geflogen wie sie eben anfielen und dann das Datum zurechtgerichtet. Ähnliche Beispiele und noch mehr von unvollständig ausgefüllten Prüfungsscheinen könnten noch angeführt werden. Hier gibt es nur eines: Genauigkeit und Ehrlichkeit. In Hinkunft wird gegen diese Leistungsprüfer durch die ONF vorgegangen werden. Es können nur Lei-

stungsprüfer fungieren, auf die sich die Sektion und die ONF verlassen kann. Um so mehr gilt das jetzt noch bei der Abnahme von Rekorden, deren Bestimmungen eben herausgekommen sind.

Das wären im großen und ganzen die derzeitigen Sorgen und Nöte der ONF-Modellflug, mit denen ich mich an alle Modellsportler wende. Ich werde in Hinkunft in besonderen Fällen wieder an dieser Stelle das Wort ergreifen. Haben Sie aber bitte Verständnis, wenn von der ONF nur negative Kritik geübt wird, je weniger um so lieber natürlich, aber für die ONF ist die richtige Durchführung von Wettbewerben, die genaue Abnahme von Prüfungen und Rekorden eine Selbstverständlichkeit, die keiner besonderen Würdigung bedarf. Aber grobe Verstöße oder auch unbeabsichtigte, öfters auftretende Fehler werden wir hier ganz offen besprechen.

## **Wettbewerbs-Ausschreibung**

Die Arbeit für einen Wettbewerb beginnt schon mit der Ausschreibung. Dabei werden bereits die ersten Fehler gemacht, weil diese oft nicht vollständig ist und dadurch zu Unklarheiten und nachher zu Unstimmigkeiten führt. Aus diesem Grund hat die ONF zusammen mit der Sektion Modellflug ein Muster entworfen, das ich nachstehend anführe. Verweisen möchte ich noch darauf, daß laut ONF-Bestimmungen jede Ausschreibung zu einem Wettbewerb der Größenordnung Landes- und Staatsmeisterschaft, nationale Großveranstaltungen, sowie alle in Österreich ausgetragenen internationalen Wettbewerbe, der ONF zur Genehmigung vorzulegen sind. Damit ist aber nicht gemeint, daß die ONF ein paar Tage vor dem Wettbewerb auch eine Ausschreibung kriegt, sondern das Manuskript der Ausschreibung muß, bevor diese verschickt wird, zur Genehmigung vorgelegt werden. Wenn Abänderungen gemacht werden müssen, so muß das ja noch möglich sein, sonst hätte das Ganze keinen Sinn.

Muster einer Ausschreibung

### **Ausschreibung**

zu

(Titel des Wertes)

Veranstalter:

Wettbewerbsbestätigung: hierin kommt die Nr., mit der der Wert im Nationalen Terminkalender vermerkt ist und daß der Wert durch ONF genehmigt ist.

Wettbewerbsleitung:

Wettbewerbsort:

Wettbewerbstermin: Datum

Eröffnung und Beginn

Zeitplan

Ende und Siegerehrung.

Wettbewerbsklassen: Dabei ist auf die deutsche Übersetzung des Code Sportif mit Teil und Seite zu verweisen.

Handelt es sich um Sonderklassen, die international von der FAI nicht anerkannt sind oder um Kombinationswertes, so sind die genauen Baubestimmungen und Durchführungsbestimmungen anzuführen.

Teilnahmeberechtigung: Gültiger Aero-Club-Ausweis und grüne Versicherungskarte sind vorzuweisen.

Bei internationalen Wertes ist der Besitz der Sportlizenz Verpflichtung.

Nennung: Name, Verein, Klassenteilnahme. Auf Ersatzmodelle hinweisen.

Nenngeld: Es ist angebracht, hinzuweisen, wozu das Nenngeld verwendet wird, Spendeckung oder auch Quartier und Verpflegung.

Ankunft und Meldung: Meldeort

Quartier

Verpflegung

Dauerstarnummer: Auf linker Tragflächenoberseite mindest 3 cm groß. Buchstabe des Landes und volle Nummer. Auch auf Ersatzmodell.

Platzordnung:

Einsprüche

Haftung:

Preise:

Unterschriften der Veranstalter

1. Alle bisher ergangenen Bestimmungen zur Erlangung von Leistungsabzeichen für Modellflug treten ab sofort außer Kraft.
2. Die Modellflug-Leistungsabzeichen umfassen die fünf Stufen A, B, C, Silber-C, Gold-C. Das Abzeichen ist von runder Form mit blauen Möven auf weißem Grund.
3. a Die Leistungsabzeichen können nur Mitglieder des österr. Aero Club erwerben.  
b Die Erwerbung bzw. Anerkennung kann nur in der Reihenfolge A, B, C, Silber-C, Gold-C erfolgen.  
c Die Abzeichen A, B, C können käuflich erworben werden. Die Abzeichen Silber-C u. Gold-C sind mit einer Nummer versehen und werden zusammen mit einer Urkunde dem Bewerber verliehen.
4. Sämtliche Flugmodelle, mit denen die Bedingungen erfliegen werden, müssen vom Bewerber selbst gebaut worden sein und von ihm gestartet bzw. geflogen werden.
5. Für die Abnahme sämtlicher Prüfungen ist ein Leistungsprüfer erforderlich.
6. a) Segel-, Kolbenmotor-, Gummimotor-, Saalflug-, Fernsteuerungs- und Fesselflugmodelle sind zugelassen, soweit ihre Gesamtfläche 150 qdm, ihr Gesamtfluggewicht 5 kg und der Gesamthubraum des oder der Motore 10 ccm nicht übersteigt. Ausgenommen sind die Klassen Fesselflug-Mannschaftsrennen und Fesselflug-Geschwindigkeitsflug, für die folgende Vorschriften gelten.  
Mannschaftsrennen: größter Zylinderinhalt 2,5 ccm, kleinster Gesamtflächeninhalt 12 qdm, Mindeststumpfuerschnitt Höhe 100 mm, Breite 50 mm, Tankinhalt höchstens 10 ccm, Höchstgewicht 700 g. Geschwindigkeitsmodelle: größter Zylinderinhalt 2,5 ccm, kleinster Gesamtflächeninhalt 2,5 qdm pro ccm, größte Flächenbelastung 100 g pro qdm.  
b) Die Prüfungen für Fesselflug Mannschaftsrennen und Geschwindigkeitsflug können (mit Ausnahme der Prüfungen A u. B) nur im Rahmen eines Wettbewerbes abgenommen werden. Der Geschwindigkeitsflug muß mit der vorgeschriebenen Gabel durchgeführt werden.

#### II. Fliegerische Bedingungen

##### A-Prüfung

Modellart	Flüge	Leistung	Anmerkung
Freiflugmodelle			
Segler Hang	5	mindestens 60 Sek. je Flug	
Segler Hochstart	5	dello	Schnurlänge frei
Kolbenmotormodelle		dello	Motorlftz. frei
Gummimotormodelle	5	dello	Gummigewicht frei
Fernsteuermodelle			
Segler	5	dello	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	dello	Motorlaufzeit frei
Fesselflugmodelle		Bodenstart - mindestens 5	
Alle Klassen		Horizontalrunden-Landung	

##### B Prüfung

Modellart	Flüge	Leistung	Anmerkung
Freiflugmodelle			
Segler Hang	5	mindestens 120 Sek. je Flug	
Segler Hochstart	5	Wahlweise! mindestens 120 Sek. je Flug mindestens 40 Sek. je Flug	Schnurlänge frei Schnurlänge 18 m!
Kolbenmotormodelle	5	mindestens 120 Sek. je Flug	Motorlftz. max. 15 sek.
Gummimotormodelle	5	dello	Gummigewicht frei
Fernsteuermodelle			
Segler	5	dello	Schnurlänge frei
Motormodelle	5	dello	
		Das Flugmodell muß während des Fluges deutlich sichtbar ferngesteuert werden.	
Fesselflugmodelle		Bruchfreie Landung!	
Mannschaftsrennen	5	Je Flug 100 Runden unter 10 min. Dauer	Bewerber muß Pilot sein
Geschwindigkeit	5	Je Flug 10 Runden unter 36 sek.	Gabel ist Pflicht!
Kunstflug	5	Bodenstart - 3 Horizontalrunden 2 Looping - 2 liegende Acht bruchfreie Landung!	



C-Prüfung Modellart	Flüge	Leistung	Anmerkung
Freiflugmodelle			
Segler Hang	5	mindestens 300 Sek. je Flug	
Segler Hochstart	5	Wahlweise! mindestens 180 Sek. je Flug	Schnurlänge 50 m
Kolbenmotormodelle	5	mindestens 65 Sek. je Flug	Schnurlänge 18 m
Gummimotormodelle	5	mindestens 180 Sek. je Flug	Motorlft. max. 15 sek.
Saalflugmodelle	5	mindestens 180 Sek. je Flug	Gummigewicht frei
Fernsteuermodelle			
Segler	5	Das jeweilige Wettbewerbsprogramm laut Code Sportfl mit einer Landung im 50 m Kreis.	Schnurlänge frei
Motormodelle	5		Handstart erlaubt
Fesselflugmodelle			
Mannschaftsrennen	2	Je Flug 100 Runden max. 6 Min. Dauer (360 Sek.)	Bewerber muß Pilot sein!
Geschwindigkeit 3		Je Flug 10 Runden unter 24 Sek. Dauer	Gabel ist Pflicht!
Kunstflug	5	Das jeweilige Wettbewerbsprogramm laut Code Sportfl	

#### Silber C-Prüfung

Sie kann unter folgenden Bedingungen erfliegen werden:

1. Je zwei komplette C-Prüfungen in zwei verschiedenen Klassen.
2. Je eine komplette C-Prüfung in drei verschiedenen Klassen.

#### Gold C-Prüfung

1. Sie wird dem Weltmeister einer Modellflugklassen verliehen.

2. Sie kann unter folgenden Bedingungen erfliegen werden:

1. Je drei komplette C-Prüfungen in fünf verschiedenen Klassen! Wobei von den Kategorien Fesselflug und Fernsteuerung höchstens je zwei Klassen gewählt werden können.

#### III. Abnahme der Prüfungen.

Jeder Prüfungsflug muß von einem Leistungsprüfer abgenommen, im Prüfungsformular eingetragen und mit Unterschrift und Stempel bestätigt werden.

#### Leistungsprüfer

1. Jedem Verein stehen zwei Leistungsprüfer zu. Auf begründetes Ansuchen an die OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION kann in Ausnahmefällen ein dritter Leistungsprüfer genehmigt werden.
2. Mindestalter 18 Jahre.
3. Zur Bestätigung als Leistungsprüfer ist die Absolvierung eines Lehrganges erforderlich. Diese werden (wenn erforderlich) alljährlich zu Jahresbeginn abgehalten. Der Lehrgang schließt mit einer Prüfung.
4. Der Leistungsprüfer erhält eine Prüferlizenz (auf ein Jahr befristet) zur Einlage in den Aero Club Ausweis und einen Prüfer-Stempel. Die Lizenz ist von den Vereinen jeweils am Jahresende zwecks Verlängerung an die ONF einzureichen. Die Kosten des Prüferstempels sind von den Vereinen zu tragen.
5. Werden während der Ausübung der Prüfertätigkeit bei einem Leistungsprüfer fachliche Mängel oder unkorrekte Handlungsweisen festgestellt, so wird die Lizenz eingezogen und der Verein kann einen neuen Anwärter für die nächste Schulung namhaft machen.

Wien, im Januar 1963 Bundessektion-Modellflug  
Oberste nationale Flugsportkommission.

#### Weltmeisterschaften:

12.—16. August 1963

21.—25. August 1963

20.—21. April 1963

23.—26. Mai 1963

23. Juni 1963

21.—25. August 1963

26.—29. September 1963

#### MODELLFLUG-TERMINKALENDER 1963

Wr.-Neustadt/Österreich  
Freiflug-Weltmeisterschaften  
Genk/Belgien  
Radio-Control Categ. I

#### Internationale Wettbewerbe:

Zell am See/Österreich  
Freiflugklassen A2, I u. W.  
Wien/Österreich  
3. Internat. Städtekampf im Fesselflug  
Klassen FM, FM 500, FK, FG  
Radstädter Tauern/Österreich  
Hangflugwettbewerb  
Genk/Belgien  
Europakriterium im Fesselflug  
Lienz/Österreich  
4. Dolomitenpokalfliegen in Radio-Control, Categ. I, III u. IV

## Nationale Wettbewerbe:

März 1963	Freiflugwettbewerb des UMFC Feldbach genauer Termin wird noch bekanntgegeben.
6.—7. April 1963	Steiermark / Graz, Thalerhof Landesmeisterschaften in Fesselflug
13.—15. April 1963 (Ostern)	Wien <b>Staatsmeisterschaften im Fesselflug</b>
13.—15. April 1963	Tirol Landesmeisterschaften in RC
20.—21. April 1963	Unterfladnitz bei Weiz/Stmk. Jugendwettbewerb des OMV-Weiz in A 2
27.—28. April 1963	Wr.-Neustadt <b>Kadermeisterschaften im Freiflug</b>
28. April 1963	Burgenland Landesmeisterschaften in RC
28. April 1963	Wien — Aspern Landesmeisterschaften Freiflug und RC
4.—5. Mai 1963	Steiermark — Zeltweg Landesmeisterschaften im Freiflug
4.—5. Mai 1963	Wels Freiflugwettbewerb der Weißen Möve
4.—5. Mai 1963	Wels Klassen I und A2 Engerwitzdorf bei Linz
18.—19. Mai 1963	Nibelungenpokalfliegen in RC Steiermark — Zeltweg Landesmeisterschaften in RC
19. Mai 1963	Kärnten Landesmeisterschaften in RC
26. Mai 1963	Burgenland Landesmeisterschaften im Freiflug
1.—3. Juni 1963	Klagenfurt <b>Staatsmeisterschaften in RC</b>
30. Juni 1963	Kärnten Landesmeisterschaften im Fesselflug
11.—14. Juli 1963	Salzburg ASKO-Bundesfest (Terminschutz)
20.—21. Juli 1963	Steiermark/Zeltweg Seglerwettbewerb des OMV-Judenburg
27.—28. Juli 1963	Salzburg Landesmeisterschaften im Freiflug
31. Aug. — 1. Sept. 1963	Herzogenburg <b>Staatsmeisterschaften Magnetsegler</b>
31. Aug. — 1. Sept. 1963	Oberösterreich Landesmeisterschaften für Freiflug
1. September 1963	Kärnten Landesmeisterschaft Freiflug
7.—8. September 1963	Salzburg Landesmeisterschaften RC
8. September 1963	Steiermark/Liezen Landesmeisterschaft Magnetsegler
14.—15. September 1963	Wr.-Neustadt <b>Staatsmeisterschaften</b>
28.—29. September 1963	Salzburg Landesmeisterschaften Fesselflug
5.—6. Oktober 1963	Steiermark/Zeltweg Freiflugwettbewerb des ASV-Puch und Bewerb um den Wanderpreis der Stadt Graz
29. Dezember 1963	Salzburg/Hallein Freiflugwettbewerb

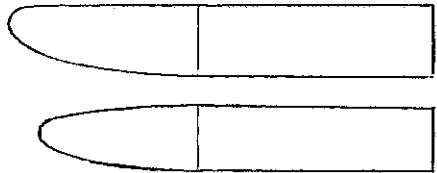
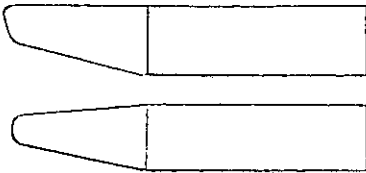
## Verkleinern von Profilen

Profile verkleinern (stracken), ist je nach der Menge der zu verkleinernden Rippen meistens etwas kompliziert und langwierig. Die Profilverjüngung oder besser gesagt die Formverjüngung bei Flächen, die sich schon von der Flügelwurzel (Ellipse, Trapez), also vom Rumpf weg verjüngen, ist besonders zeitraubend.

Solche Modelle werden aber sehr selten gebaut, da der Bauaufwand keinen besonderen Leistungsunterschied gegenüber den am meisten verwendeten Flügelfor-

men der jetzigen Leistungsmodelle aufweist. Ich will daher einen Vorschlag bringen, der es auf einfache Art und Weise ermöglicht, Rippenverkleinerungen auszuführen. Ich möchte auch gleich betonen, daß sich diese Rippenverkleinerung nicht für extreme Profile oder wie die am Anfang erwähnte Flügelform, die sich schon an der Flügelwurzel zu verjüngen beginnt, eignet.

Für folgende Grundflügelformen können wir die Art der Rippenverkleinerung anwenden:

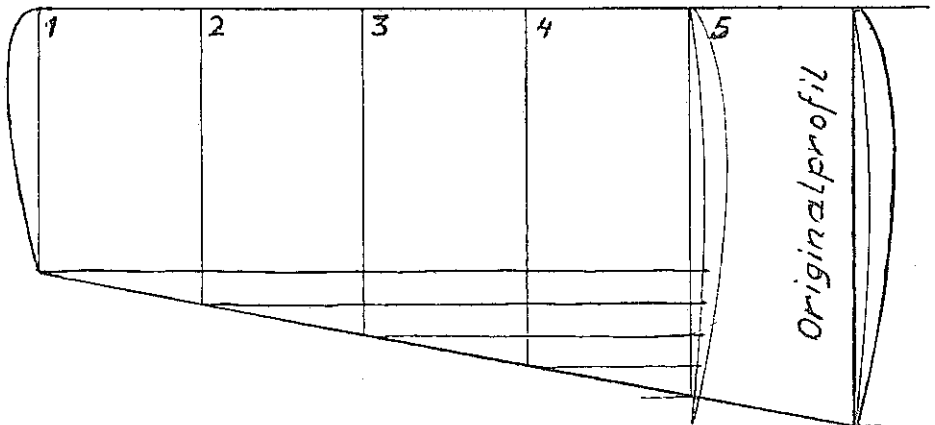


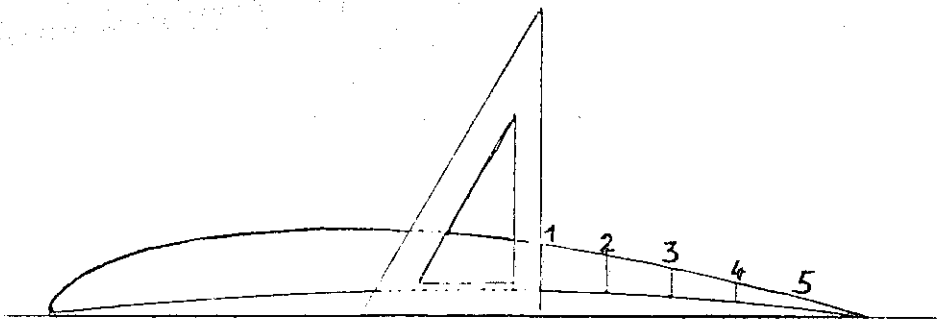
Der Vorgang ist folgender: Wir zeichnen uns den Flächenumriß in Originalgröße auf und teilen uns die Rippenabstände ein. Dann schneiden wir uns eine Musterrippe aus mindestens 2 mm starkem Sperrholz aus. Daß diese Musterrippe die Ausmaße unserer größten Flächentiefe hat, ist selbstverständlich. Die Musterrippe darf auch noch keine Holmeinschnitte bekommen.

Jetzt haben wir zum Beispiel fünf Rippen zu verkleinern. Wir tragen auf der Profil-

unterseite die Abstände der zu verkleinernden Rippen von unserem Flügelmaß auf.

Beachten wir, daß die Profilnase unserer Musterrippe immer genau mit der Vorderkante unseres Flächenumrisses abschneidet. Jetzt stellen wir unsere Musterrippe auf eine gerade Unterlage auf, übertragen mit einem Dreieck die Punkte an der Profilunterseite mittels senkrechter Linien, auch auf die Profiloberseite. Damit ist unser Strack ohne viel zu rechnen usw. auch schon fertig.

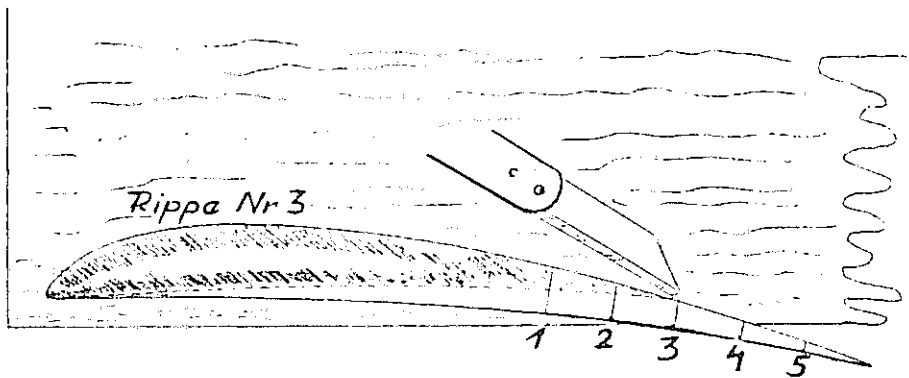




Die Veränderung der Profilwerte oder der aerodynamischen Eigenschaften des Profils am Flächenende fällt praktisch gar nicht ins Gewicht, wie ich an Hand verschiedener, jahrelanger Versuche feststellen konnte. Diese Versuche erstreckten sich natürlich nur auf Vergleiche und Beobachtungen meiner Modelle, die ich mit dieser und mit der normalen Rippenverkleinerung gebaut und geflogen habe. Und nun weiter:

Wir legen unsere Musterrippe auf das Balsabrettchen, aus der wir unsere Rip-

pen ausschneiden auf, schneiden mit dem Balsamesser an der Unterseite unserer Musterrippe entlang bis zu Punkt 1. Dann drehen wir die Musterrippe, indem wir sie an der Profilnase niederdrücken, solange, bis wir den Schnitt der Unterseite mit der übertragenden Linie von Punkt 1 der Oberseite erreicht haben (um es zeichnerisch besser demonstrieren zu können, wurde bei der Abbildung Punkt drei genommen), drücken die Musterrippe fest auf die Unterlage (Balsabrett) und schneiden die Rippe fertig aus.



Wir müssen unbedingt genau darauf achten, daß beim Drehen unserer Musterrippe die Profilnase immer genau an derselben Stelle bleibt. Also nicht nach oben, unten oder seitlich wegrutschen.

Haben wir die verkleinerten Rippen 1—5, je zwei Stück, ausgeschnitten, können wir die Musterrippe mit Holmeinschnitten versehen und die übrigen Rippen wie gewohnt im Block oder einzeln herstellen.

Wenn das Ganze auch im Augenblick kompliziert aussieht, so wird ein Versuch davon überzeugen, daß diese Art von Rippenverjüngung die einfachste ist. Ich selbst verwende diese Art seit mehreren Jahren. Diese Art von Rippenverkleinerung kann selbstverständlich auch für jede Form von Leitwerken angewendet werden.

Josef Köppel