

*auro
model Flug*





Jugendarbeit — Nachwuchseranbildung für den Modellflugsport ...
und oft noch mehr!



**Ständiger Modellflug-Teil
der Zeitschrift „austroflug“**

Geleitet von Edwin Krill

*austro
modellflug*

Flugmodellsport für unsere Jungen!

Wie herrlich der Flugmodellsport ist, braucht an dieser Stelle nicht mehr hervorgehoben zu werden. Es gibt in Österreich viele Gruppen und Vereine, die FLUGMODELLBAU betreiben. Es wird auch sehr viel geflogen. Das Durchschnittsalter der Modellflieger liegt aber leider bei etwa 35 Jahren. Über 40jährige gibt es mehr als unter 17jährige. Nicht allzu viele Vereine befassen sich mit der Jugendarbeit und gerade das wäre so unendlich wichtig!

Oft liegt es aber nicht am Fehlen des guten Willens, Jugendarbeit zu leisten. Meistens scheidet der gute Wille am Fehlen von selbstlosen Jugendfunktionären. Gute Modellflieger gibt es viele, aber die wenigsten von ihnen haben ein Ohr für die Jugendarbeit. „Warum auch, da komme ich ja selber zu nichts“, ist die Antwort dieser Größen. Leider ist bei vielen Spitzensportlern der Egoismus größer als das Verständnis zur Jugendarbeit, ja oft sogar als das Verständnis zur Gemeinschaftsarbeit. Wie schön wäre es, würde so mancher „Capo“ mehr in WIR als in ICH denken!

Jene Vereine aber, die schon Jugendarbeit betreiben, mögen sich hüten, die Jungen zu überfordern. Am Anfang ist es ziemlich gleichgültig, ob die Jünglinge an Wettbewerben teilnehmen oder nicht. Grundfalsch ist es, aus Vereinsehrgeiz die jungen Modellflieger zu den verschiedensten Wettbewerben und Meisterschaften zu hetzen. Eigene Jugendwettbewerbe — ja! Da können die Jungen auch selbst als Funktionäre wie Zeitnehmer und Kontrollöre usw. arbeiten. Das hebt ihr Selbstvertrauen und stärkt ihr Pflichtbewußtsein. Auch die Modelle, die sie bauen, sollen so einfach wie nur möglich sein. Bei schwierigen Modellen tauchen die verschiedensten Probleme auf, und ihr seid eure Neulinge los, ehe sie noch warmgeworden sind. Macht alles mit Maß und Ziel. Vergeßt nie, daß nicht jeder gleich geschickt ist und daß die jungen Menschen doch keineswegs kleine Erwachsenen sind, wenn sie selber es auch glauben.

Gruppenobmänner, versucht junge Menschen, den Nachwuchs, in eure Vereine zu bekommen. Kümmert euch um sie am meisten, die „Alten“ wissen sich schon von selbst zu helfen. Und übt Geduld, denn noch kein Meister ist vom Himmel gefallen. Führt eure Jünglinge dabei auf den rechten Weg, gute Modellflieger und aufrechte und faire Sportler zu werden.

Edwin Krill

Interessanter Vorschlag für einen RC-Motorsegler-Bewerb

radio control

Von der äußerst rührigen Gruppe ÖMV-St. Pölten erhielten wir einen **Vorschlag zur Durchführung eines RC-Wettbewerbes für Motor-Segler**, welchen wir unseren Lesern als Diskussionsgrundlage für RC-Motor-Seglerwettbewerbe vorlegen wollen.

Die sich zeigende Tendenz vieler Modellflieger, ihre RC-Segelflugmodelle mit einem Hilfsmotor auszurüsten, bewegt die Mitglieder unserer Gruppe über die Durchführung eines RC-Wettbewerbes für Motor-Segler zu beraten.

Hierbei soll vor allen Dingen das „Hineinschmeißen“ der Modelle in den Zielkreis, ohne Rücksicht auf Verluste an Modell und RC-Anlage vermieden werden! Es zeigt sich ja auf den bisher durchgeführten Wettbewerben der Klasse RC-IV immer wieder, daß das schönste geflogene Programm durch eine „zu exakte Punktlandung“ irgend wie in seinem Gesamteindruck unschön wirkte. Ein schön angesetzter Landeanflug, mit einer relativ hohen Bewertung, in die von uns vorgesehene Landeschnaise, würde doch das geflogene Programm schöner abrunden!

Wie wir uns die Bestimmungen und das Programm eines solchen Wettbewerbes vorstellen, soll nachstehend angeführt werden. Wir bitten die Mitglieder anderer

Gruppen, die sich mit dieser Sparte befassen, sich mit unseren Vorschlägen auseinander zu setzen und dazu Stellung zu nehmen.

Vorschlag der Bestimmungen:

A: Begrenzung des Zylinderinhaltes des Hilfsmotorees auf 1/62 ccm.

B: Motorlauf max. 180 sec.

C: Offiz. Aufruf drei Minuten bis Start — (ein Fehlstart)

D: Max. 5 Minuten Flugzeit für das Programm nach Stillstand d. Motors.

Vorschlag zum Flugprogramm:

1. Geradeausflug vom Sender gegen den Wind 10 Sekunden.

2. L. — od. R. — 180 Grad zurück zum Sender.

3. Liegende Acht über den Sender L. — od. R. — beginnend

4. zwei vollausgeflogene Steilschleifen

5. Landeanflug, beginnend mit Einflug in die Landeschnaise

6. Landung im Landequadrat

Vorschlag zur Bewertung:

Z. B. Motorlauf Überschreitung — Punkte

Unterschreitung +/- Punkte

	Max.	
1. 5 Pkt. sec. "	100 Punkte
2. Rückflug 180 Grad zum Sender "	50 Punkte
3. Liegende Acht über den Sender "	150 Punkte
4. 1. Spirale 100 Pkt./1l. Spirale 150 Pkt. "	250 Punkte
5. Gerades einschweben in die Landeschnaise geg. d. Wind "	300 Punkte
6. Landung im Landequadrat "	200 Punkte
Höchstanzahl der erreichbaren Punkte	Total ..	1 100 Punkte

Allgemeine Erläuterung zu dem Vorschlag: Motoren mit einem Zylinderinhalt von 1/62 ccm wurden deshalb gewählt, um auch Erzeugnisse von Ländern mit anderen Maßeinheiten verwenden zu können.

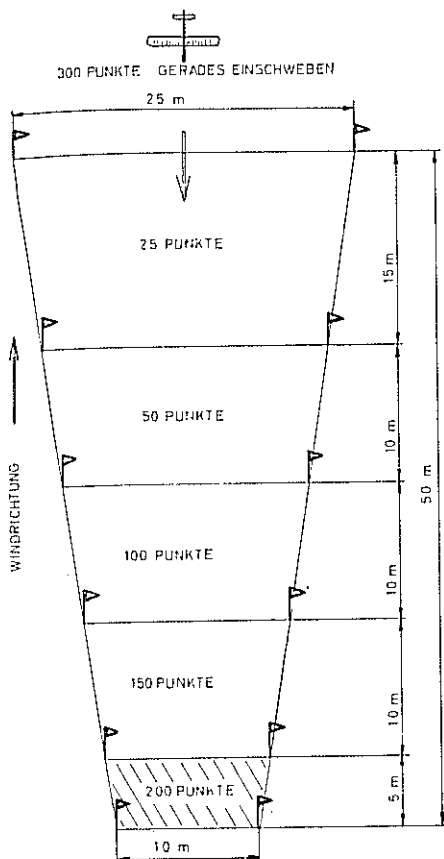
Wird die Landeschnaise nicht von der 25 m-Linie angefliegen, so werden jeweils nur die in den einzelnen Feldern zustehenden Punkte bei der Landung vergeben.

Gewertet werden von 3 Durchgängen jeweils die zwei besten.

Vorgeschlagen wurde weiters eine Mannschafts-Wertung, wobei die drei best-placierten zählen (bei genügender Teilnehmerzahl).

Jede Figur muß vom Wettbewerber angesagt werden.

Nachstehend die Skizze der Landeschneise



Versuchsbewerb!

Allen Sportfreunden für die Klasse RC-Motorsegler teilen wir mit, daß die Gruppe **ÖMV St. Pölten** am 1. Mai 1963 in **St. Pölten — Vöitendorf (Truppenübungsplatz)** einen **RC-Motorsegler-Bewerb** nach Vorschlag durchführt. Der Start erfolgt um 8 Uhr und es soll zugleich ein neuerlicher Versuch sein, der Klasse Motorsegler endlich einen Platz bei den RC-Bewerben zu verschaffen. Der Bewerb findet nur als Versuchsbewerb statt. Für den Sieger wurde ein schöner Pokal gestiftet. (Wander-

pokal). Die weiteren Wiederholungen erfolgen jährlich am 1. Mai. Modellsportler mit Motorsegler sind dazu bereits heute herzlichst eingeladen. Eine weitere Ausschreibung erfolgt nicht. Termin bitte vormerken!

Ein Bericht über den erfolgten Bewerb bzw. Stellungnahme folgt!

So geht's ja auch, aber...

Und nun noch ein **humorvoller Vorschlag** der Gruppe!

Betr.: 100%ige Punktlandung.

Benötigt werden hiezu:

1. Mehrere Ersatz-Modelle
2. 10 bis 15 Stück Donaripatronen
3. Mehrere Zündkapseln
4. Besen und Schaufel
5. Unternehmungsgest

Vorgang:

- a) Nach Beendigung des Flugprogrammes unmittelbar Sprengladung am Flugmodell über dem Landekreis zünden!
- b) Die in den Landekreis fallenden Teilchen zusammenkehren.
- c) Ersatzmodell für den nächsten Durchgang fertigmachen.

Weitbewerbe mit 100%iger Punktlandung - sprich „Sprenglandungen“ - sollen möglichst in die Zeit der Sonnenwendfeiern od. sonstigen heimischen Feiertagen fallen!

Für den Vorschlag der Gruppe zeichnen die Motorsegler-Sportler:

Eigner Harald, Bayer Otto, Christian Franz, Haselhofer Josef und Haiden Alfred.

Die Redaktion eröffnet die

Diskussion:

Zum vorliegenden „Vorschlag zur Bewertung“ will die Redaktion gleich mit einigen Anfragen bzw. Bemerkungen die Diskussion eröffnen:

Die Klausel Motorlauf Über- bzw. Unterschreitung ist nicht klar. Ebenso Punkt 1 5 Pkt. sec.

Spiralen in das Programm aufzunehmen, dürfte nicht sehr glücklich sein, da ja gerade die Motor-Segler Modellflieger jedes Risiko vermeiden wollen, bei den Spiralen aber ein sicherlich großes Gefahrenmoment gegeben ist.

Staatsmeistermodell in Mannschaftsrennen

Konstruktion: Paul Bugl — Wien
Pilot: Paul Bugl, Mechaniker: Gerd Kirchert

Motor: Bugl-Spezial 2,5 ccm

Lötte: 7 x 7 Zoll

Flügel- und Leitwerk in Vollbalsa

Rumpf-Unterschale aus Polyester

Leistungen 1962:

Internat. Städtekampf in Wien 1962

beste Durchgangszeit 4'36"

Finalzeit 4'57"

Staatsmeisterschaft 1962

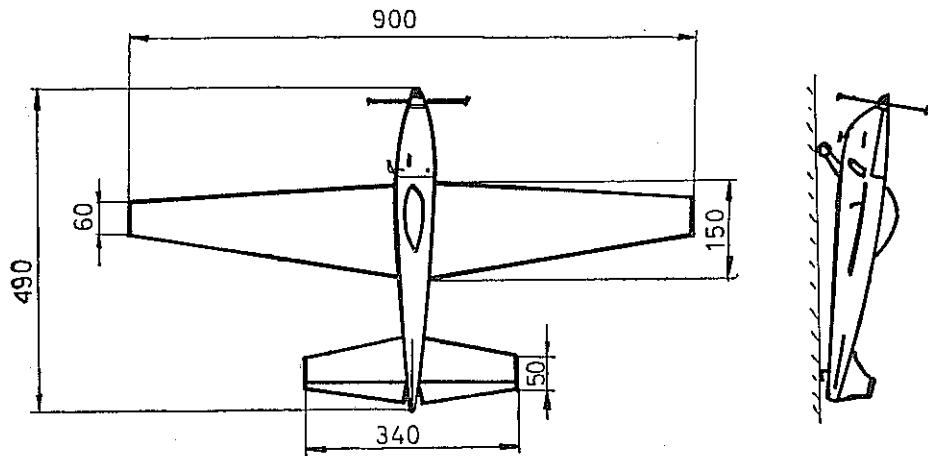
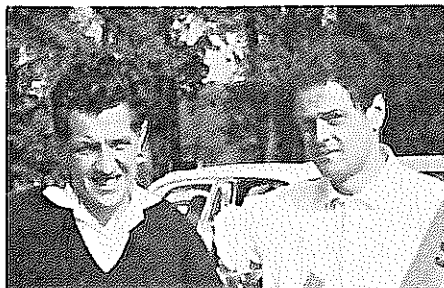
Beste Durchgangszeit 4'26"

Finalzeit 5'01"

Der 2. Platz wurde mit gleicher Konstruktion und Motor von dem Team Richter-Türk, der 3. Platz detto von Kohlrausch-Schmittner erreicht.

f e s s e l f l u g

Paul Bugl und Gerd Kirchert bei den Staatsmeisterschaften 1962



Araldit-Rümpfe im Flugmodellbau Flugmodellrumpfe aus Kunstharz

werkstattpraxis

Angeregt durch einen Artikel in der Zeitschrift „modell“ über die Verwendung von Kunstharz im Flugmodellbau, habe ich den Versuch unternommen, Rümpfe für RC-Segler aus Araldit herzustellen. Zur Verwendung gelangte Araldit-Laminierharz 553 und Vetrotex-Glaseide AV 193 C, beides erhältlich bei C. Streil & Co. in Zürich.

Allerdings habe ich versucht, die ganze Herstellung noch etwas zu vereinfachen, angefangen schon bei der Rumpfschablone. Die in „modell“ beschriebene Methode ist recht und gut; wer aber Erfahrung in der Holzbearbeitung hat, weiß, daß sich Hirn- und Längsholz in der Bearbeitung schlecht vertragen, und daß es unwillkürlich eine Wellenoberfläche gibt; und jeder noch so sauber gebaute Rumpf verliert seine Formschönheit, sobald die Beplankung zwischen den Spanten einfällt, was bei Balsaholz nicht zu vermeiden ist, aber bei einer Kunstharzschale nicht vorkommen soll.

Herstellung der Schablonen

Für die Schablone eignet sich trockenes, astfreies Lindenholz am besten. Zwei der Rumpffgröße entsprechende Holzklötze werden miteinander verleimt, aber damit die Form später getrennt werden kann, lege man eine Lage Zeitungspapier dazwischen. Ist das geschehen, schneide man die äußeren Konturen der Rumpfform an der Bandsäge aus und bearbeite anschließend die Schablone so lange, bis die gewünschte Form erreicht ist. Vorzüglich eignet sich ein Ziehhebel dazu, und zur Kontrolle der verschiedenen Querschnitte verwendete ich ein Negativ des jeweiligen Rumpffquerschnittes aus Karton. Ist die Schablone fertig ausgearbeitet und sauber geschliffen — wässern mit heißem Wasser schadet nichts, dadurch quellen eventuelle Druckstellen auf und können verschliffen werden —, lackiere man das Ganze mit einem wasserfesten Klarlack. Es hat sich erwiesen, daß sich die im Handel erhältlichen Trennwachse für eine Holzform schlecht eignen; die beste Erfahrung machte ich mit Kunner, über die ganze Oberfläche gespannter Plastikfolie. Nachdem die Schablone mit einem breiten, flachen Messer bei der Leimfuge wieder getrennt wurde, heftet man mit Reißnägeln, wenn möglich Dreispitz, eine Plastikfolie darüber. Damit es an den coupiereten Stellen keine Falten gibt, wärmt man mit einem Föhn die Folie so lange, bis sie sich faltelos über die Form spannen läßt.

Auftragen des Kunstharzes

Ist die bis jetzt geleistete Arbeit zufriedenstellend, steht dem Auftragen des Kunstharzes nichts mehr im Wege. Zuerst schneide man einmal die Glasseidenlagen in die gewünschten Größen. Für einen Rumpf von 140 cm Länge lege ich fünf Lagen auf: 1. Lage ganze Rumpflänge, 2. Lage zweidrittel Länge ab Rumpfspitze, 3. Lage bis hinter den Flügelanschluß und 4. und 5. Lage wieder ganze Länge. Nun streicht man eine Formhälfte mit genau nach Gebrauchsanleitung gemischtem Araldit ein, die 1. Lage Glasseide darauf und mit den Händen gleichmäßig andrücken und verteilen. Jetzt folgt bereits ein weiterer Harzanstrich und die 2. Lage Glasseidengewebe usw. Es empfiehlt sich, das Glasgewebe nur so fest anzudrücken, bis es keine Falten und weißen Stellen mehr gibt. Keinesfalls darf aber das Araldit allzustark durchquellen, ansonst die Wandstärke zu dünn wird. Die letzte Lage besonders sorgfältig auflegen und allfällige Falten und Blasen vorsichtig glätten. Dann noch ein letzter sauberer Harzanstrich, und die ganze Arbeit bei gleichmäßiger Temperatur (möglichst nicht unter 20°) einen Tag trocknen lassen. Sind nun beide Schalen vollständig ausgetrocknet, löst man sie von der Form, nimmt die Plastikfolie vom Holz, legt die Form wieder in die Schalen und schneidet mit einer Schere den überstehenden Rand weg. Zum genauen Abrichten und Anpassen der beiden Rumpfschalen eignet sich gut eine normale Holzfeile, aber während dieser Arbeit soll die Formschablone immer in der Schale bleiben.

Als Nächstes kommt die Herstellung der beiden Verbindungsstreifen, damit die Schalen schließlich zusammengeleimt werden können. Erst werden die beiden leeren Formhälften wie das erste Mal zusammengeleimt; hierauf spannt man mit Klebband einen etwa 5 cm breiten Plastikstreifen neben die Leimfuge. Die Verbindungsstreifen bestehen aus zwei Lagen Glasfasern und werden arbeitsmäßig auf die Plastikstreifen gleich aufgetragen wie vorher die Rumpfschalen. Nach dem Trocknen auf die Breite von 1—1,5 cm zuschneiden. Sind die beiden Rumpfschalen genau aufeinander abgerichtet, so werden die Spantenabstände eingezeichnet und nachher die Verbindungsbändchen zwischenhinein mit Araldit aufgeleimt. Dies geschieht auf folgende Weise: Die Rumpfschablone wie schon einmal wieder auftrennen, jede Hälfte in die dazupassende Halbschale legen, an den Verbindungsstäbchen bis zur Mitte der Breite mit Araldit bestreichen und diese zwischen Halbschale und Schablone klemmen, genau verteilen, wenn notwendig mit Gummibändern andrücken und hervorquellendes Araldit sofort entfernen. Alle Leimstellen an den Halbschalen mit Glaspapier vorher etwas aufräumen. Wer sich ein zweimaliges Verleimen der Schablone ersparen will, kann ja die Verbindungsbändchen vor dem Auftragen der Rumpfschalen anfertigen!

Armierung der Halbschalen

Die Armierung der Halbschalen besteht aus Sperrholzspanten und zwei Kiefernleisten. Da Kiefernholz sehr harzreich ist, empfiehlt es sich, die Kiefernholme vor dem Einleimen mit Verdünner zu entharzen, damit eine gute Leimverbindung entstehen kann. Die Spanten werden ganz ausgeschnitten und dabei die senkrechte Mittellinie gut markiert.

Einpassen der Spanten, Glätten der Oberfläche

Die Spanten werden so lange an entsprechender Stelle in die Schalen eingepaßt, bis die senkrechte Mittellinie und die Schalenkanten genau aufeinander passen. Nachher die Aussparungen für die Flügelzungen, eventuell Seitensteuer und Höhenleitwerk aus den Schalen schneiden. Vor dem Einleimen des Holzgerippes soll man noch die genaue Lage des Längsholmes markieren. Zuerst werden in die Schale mit den festgeleimten Verbindungstreifen Längsholme und Spanten eingeleimt. An alle Holzteile füchtig Araldit angeben, hineinlegen und den Markierungen entsprechend genau ausrichten und die Spanten mit Fourniernadeln bei den Verbindungstreifen fixieren. Diese Arbeit muß sehr sorgfältig und präzise ausgeführt werden, hauptsächlich wenn noch der Flügelanschluß miteingebaut wird. Diese Schale muß nun am Arbeitsplatz bis zur vollständigen Austrocknung liegen bleiben, damit auch gar nichts verrutschen kann. Ob die noch leere Schale schön darauf paßt, hängt nun davon ab, wie genau wir gearbeitet haben. Nötigenfalls nehmen wir die Korrekturen vor, streichen alle Berührungsteile mit Araldit ein und drücken die Schalen zusammen. Dauernde Kontrollen, ob sich nichts verschoben oder verdreht hat, sind bei der nachfolgenden Zusammenbinderei unerlässlich. Bei jedem Spant bringen wir nämlich eine Schnürung an und füllen Fugen mit Araldit aus oder wischen hervorquellendes Klebematerial weg. Für eine gute Trocknung sind auch hier mindestens 24 Stunden ratsam. Flügelverbauungen und Leitwerke aus Holz können ausgezeichnet mit weißem handelsüblichem Kunstharzleim angeleimt werden, wenn die Stellen mit Glaspapier etwas aufgeraut werden.

Um an unserem Rumpf eine spiegelglatte Oberfläche zu erreichen, ist selbstverständlich noch eine Spezialbehandlung nötig. Die größten Unebenheiten müssen weggefeilt werden, und alsdann wird der ganze Rumpf mit einem Kunstharzspachtel ausgespachtelt. Nachher naß schleifen und mit einem passenden Lack streichen oder noch besser spritzen.

Der Arbeitsaufwand ist nicht größer als für einen Holzrumpf in normaler Bauweise. Araldit-Rümpfe sind unglaublich solid sowie bruchfest und ermöglichen eine maximale Formgebung. Den einzigen Nachteil sehe ich darin, daß Araldit eine relativ lange Trocknungszeit benötigt.

FRANZ MEIER

offizielle mitteilungen bundessektion

Am Samstag den 2. Februar 1963 fand in Wien im Haus des Sports der 1. Leistungsprüfer-Lehrgang für Modellflug statt. Als Lehrer fungierten der Bundessektionsleiter Edwin Krill, ONF-Delegierter Heribert Kargl und ONF-Delegierter und Landessektionsleiter Werner Ledl. Insgesamt nahmen an diesem Lehrgang 49 Personen teil, wovon aus Wien 21, Niederösterreich 14, Burgenland 7 und aus der Steiermark 7 kamen. Jeder Kursteilnehmer erhielt eine Mappe mit allen Unterlagen wie Code Sportif, neue Prüfungsbestimmungen, Figurenpläne mit Erläuterungen zu den Kunstflugprogrammen im Fesselflug und Radio control, den Austroflug mit den nationalen Rekordbestimmungen für Modellflug, Instruktionen für Zeitnehmer bei Wettbewerben, sowie als Geschenk der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien einen Kugelschreiber.

H. Kargl erklärte die neuen nationalen Rekordbestimmungen. Der genaue Wortlaut ist im Austroflug Heft Nummer 8, Jahrgang 12 (1962) nachzulesen.

Die neuen Prüfungsbestimmungen besprach W. Ledl und dabei ergab sich eine größere Diskussion bei den Fesselflugklassen. Als Ergebnis dieser Diskussion wurden die Prüfungsbestimmungen im Artikel 6 geändert und neu formuliert. (Der genaue Wortlaut befindet sich am Ende dieses Berichtes.)

E. Krill sprach über die Durchführung des Jahreswettbewerbes 1962 und gab die notwendigen Erklärungen dazu.

Der Code sportif wurde in drei Abschnitten besprochen. H. Kargl referierte über den allgemeinen Teil und die Freiflugklassen, W. Ledl über die Fernsteuerklassen und E. Krill über die Klassen im Fesselflug. Die Figuren der Kunstflugprogramme im Fesselflug und im Radio control wurden mit Hilfe von Lichtbildern näher erläutert. Als Informationsprüfung mußte jeder Kursteilnehmer ein neues Formular der Modellflug Prüfungsbewerbungen exakt ausfüllen und erhielt anschließend seinen Leistungsprüferstempel und die Prüferlizenz ausgefüllt. Diese ist auf ein Jahr begrenzt und muß jährlich erneuert werden.

Die Teilnehmer waren alle eifrigst bei der Sache und haben recht gut mitgearbeitet. Wir hoffen, daß sich dieser Lehrgang für den Modellflugbetrieb gut auswirken wird.

Ich/wir bestelle/n hiemit Stück Jahres/Halbjahres/abonnement/s der Zeitschrift „austroflug“ zur Lieferung ab nächstfolgender Nummer.

Ich/wir ersuche/n um Nachlieferung bisher erschienener Ausgaben ab Nummer

Ich/wir bestelle/n zur Lieferung per Nachnahme folgende/s Buch/Bücher:.....

.....

.....

Name des Bestellers

Anschrift

Ich bin/wir sind Mitglied/er des Österr. Aero Clubs

Nichtzutreffendes bitte streichen

Unterschrift

Ich/wir bestelle/n hiemit Stück Jahres/Halbjahres/abonnement/s der Zeitschrift „austroflug“ zur Lieferung ab nächstfolgender Nummer.

Ich/wir ersuche/n um Nachlieferung bisher erschienener Ausgaben ab Nummer.....

Ich/wir bestelle/n zur Lieferung per Nachnahme folgende/s Buch/Bücher:.....

.....

.....

Name des Bestellers

Anschrift

Ich bin/wir sind Mitglied/er des Österr. Aero Clubs

Nichtzutreffendes bitte streichen

Unterschrift

Absender:

.....
Ich ersuche um Zusendung einer Proben-
nummer „autroflug“
Zusendung einschlägiger Prospekte

An die

EUROPUBLICA VERLAGSGES. M. B. H

Karl Schweighofergasse 3

WIEN VII

Absender:

.....
Ich ersuche um Zusendung einer Proben-
nummer „autroflug“
Zusendung einschlägiger Prospekte

An die

EUROPUBLICA VERLAGSGES. M. B. H

Karl Schweighofergasse 3

WIEN VII

ACHTUNG! Aus organisatorischen Gründen werden die nächsten Leistungsprüferlehrgänge nicht wie geplant in Salzburg und Klagenfurt durchgeführt, sondern in

Der voraussichtliche Termin ist der 24. und 25. März 1963.

Wien abgehalten.

Änderungen der Allgemeinen Bestimmungen

Der Artikel 6 der Allgemeinen Bestimmungen ist wie folgt zu ändern: (siehe austromodellflug 1/1963)

- o. a) Segel-, Kolbenmotor-, Gummimotor-, Saalflug-, Fernsteuerungs- und Fesselflugmodelle sind zugelassen, soweit ihre Gesamtfläche 150 dm², 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 Tankinhalt 10 ccm,

Leinenlänge 15,92 m, gemessen von der Achse des Steuergriffs bis zur Längsachse des Modells.

Geschwindigkeitsmodelle: größter Zylinderinhalt 2,5 ccm,

Leinenlänge 15,92 m (wie oben). Beim Geschwindigkeitsflug muß der Steuergriff während des Wertungsfluges in der Gabel des Mastes bleiben.

- b) Beim Fesselflug-Mannschaftsrennen erhält sowohl der Pilot als auch der Mechaniker die C-Prüfung bestätigt. Bei der Prüfungseinrichtung muß jeweils angegeben werden, ob der Bewerber PILOT oder MECHANIKER war.

Auf alle Fälle muß auch in dieser Klasse der BEWERBER der Erbauer des Modells sein.

Bei dem Artikel II. Fliegerische Bedingungen ist zu ändern:

B-Prüfung

Mannschaftsrennen: es ist zu streichen
„Bewerber muß Pilot sein“

C-Prüfung

Mannschaftsrennen: statt 2 Flüge **5 Flüge**
auch hier ist zu streichen;

„Bewerber muß Pilot sein“

Geschwindigkeitsflug: statt 3 Flüge **5 Flüge**

Änderungen bzw. Ergänzungen im Code sportif,

Sektion 4 laut den Beschlüssen der CIAM-Sitzungen 1961 und 1962

ERSTER TEIL

- 1.3.3. — ... bezieht sich nicht auf Saalflugmodelle.

ZWEITER TEIL

- 2.4. — anfügen: Dolmetscher können mit der Mannschaft nach Absprache, Regelung div. Formalitäten, Unterkunftsbeschaffung usw. mit dem veranstaltenden Aero-Club mit der Mannschaft entsandt werden. Betreuer (Manager, Trainer) dürfen nicht mitfahren.
- 2.7.j. — anfügen: ... und der Verbindungen, die mittels einer Pipette, ebenso wie durch Beschau untersucht werden müssen. Eine zweite Überprüfung wird direkt nach dem letzten Flug durchgeführt werden.

- 2.7.p. — neu: Abnahme und Kennzeichnung von Modellen. Der Nat. Aero-Club nimmt jedes Modell der Mannschaft ab (bis max. 3 pro Mitglied) und stellt eine Bescheinigung über Flügel- und Leitwerksfläche aus. Klebebilder, von der FAI gestellt, werden zur Identifikation auf Fläche, Rumpf und Leitwerke geklebt und auch auf die Bescheinigung des Nat. Aero-Clubs. Jedes Modell soll ein Vorzeichen zu einer Bescheinigungsnummer erhalten, so daß die Teile der verschiedenen Modelle erkannt werden können.

DRITTER TEIL

- 3.3. — Dieser Abschnitt ist zu streichen.
 3.8. — anfügen: Stechen sind in Durchgängen abzuhalten, doch sind diese so kurz wie möglich zu halten und werden von der Jury und den Mannschaftsführern nach Wetter usw. bestimmt.
 3.10.3. — dritte Zeile: Zugprüfung von 5 kg auf 2 kg herabgesetzt.
 — neunte Zeile: nach „Diese Vorrichtungen...“ anfügen; mit Ausnahme der Hochstartschnur.

VIERTER TEIL

- 4.6.2. — anfügen: Vor jedem Versuch eines offiziellen Fluges muß der Teilnehmer den Tank des Flugmodelles mit Standard-Treibstoff ausspülen.
 Nach Formel I und II anfügen: Dieseltreibstoffe sind für Dieselmotoren erlaubt.
 4.6.4. — Steuergrieff: neue Maße und Formen siehe Austro-Modellflug Januar 1963.
 4.6.6. — Versuch a, b, streichen — Neuformulierung: ein Versuch wird als solcher gewertet, wenn im Laufe desselben ein Wettbewerber die Steuergabel während einer Zeit von 3 Minuten, die ihm vom Beginn des Startsignals an zustehen, nicht benützt hat.
 4.6.10.d. — neu: Wird festgestellt, daß ein Teilnehmer Zusätze zum Standard-Treibstoff benützt, wird er für alle drei Durchgänge disqualifiziert.
 4.9. — das AMA-Programm wird unter dem Namen FAI-Programm bis auf weiteres verwendet.
 4.9.23, 24, 25, 27. — zu streichen: ... es kann entweder zuerst das Innen- oder zuerst das Außenlooping geflogen werden. Neuformulierung. Das Innenlooping muß zuerst geflogen werden.
 4.10.3. — zweiter Absatz nach ... einschließlich des Zylinderkopfes hinzufügen: und des Vergasers, mit Ausnahme der Öffnungen für die Zuleitung.
 4.10.10. — an den zweiten Absatz anfügen: das Starten und Landen.
 4.10.12. — nach dem ersten Satz des dritten Absatzes ... in den Ausscheidungen ... ist hinzuzufügen: nach neuerlicher Überprüfung des Tankinhaltes und der allgemeinen Charakteristiken.
 4.10.15. — neuer Artikel: Wenn eine Mannschaft ausgeschlossen wird, weil sie behindert wurde, ohne daß sie daran schuld war, hat sie ein Recht auf einen neuen Versuch.

FÜNFTER TEIL

- 5.3.7. — Der Wettbewerber hat Anrecht auf drei offizielle Flüge.
 5.3.14.a. — Die beiden besten von drei Flügen werden für die Endwertung in Betracht gezogen.
 5.4.2.15. — streichen: mit oder gegen den Wind.
 5.4.2.16. — Rückenflugacht über dem Landekreis links beginnend ...
 5.4.3.1. — hinzufügen: Die Richtung des Manövers wird, je nach den Sicherheitsvorzeichen, vor dem Flug genau bestimmt.

Allfällige weitere Änderungen werden nötigenfalls bekanntgegeben.