

austroflug modellflug

IN DIESEM HEFT:

SAISONBEGINN MIT
FÜNF VOLLEN



NATIONALE REKORD-
BESTIMMUNGEN

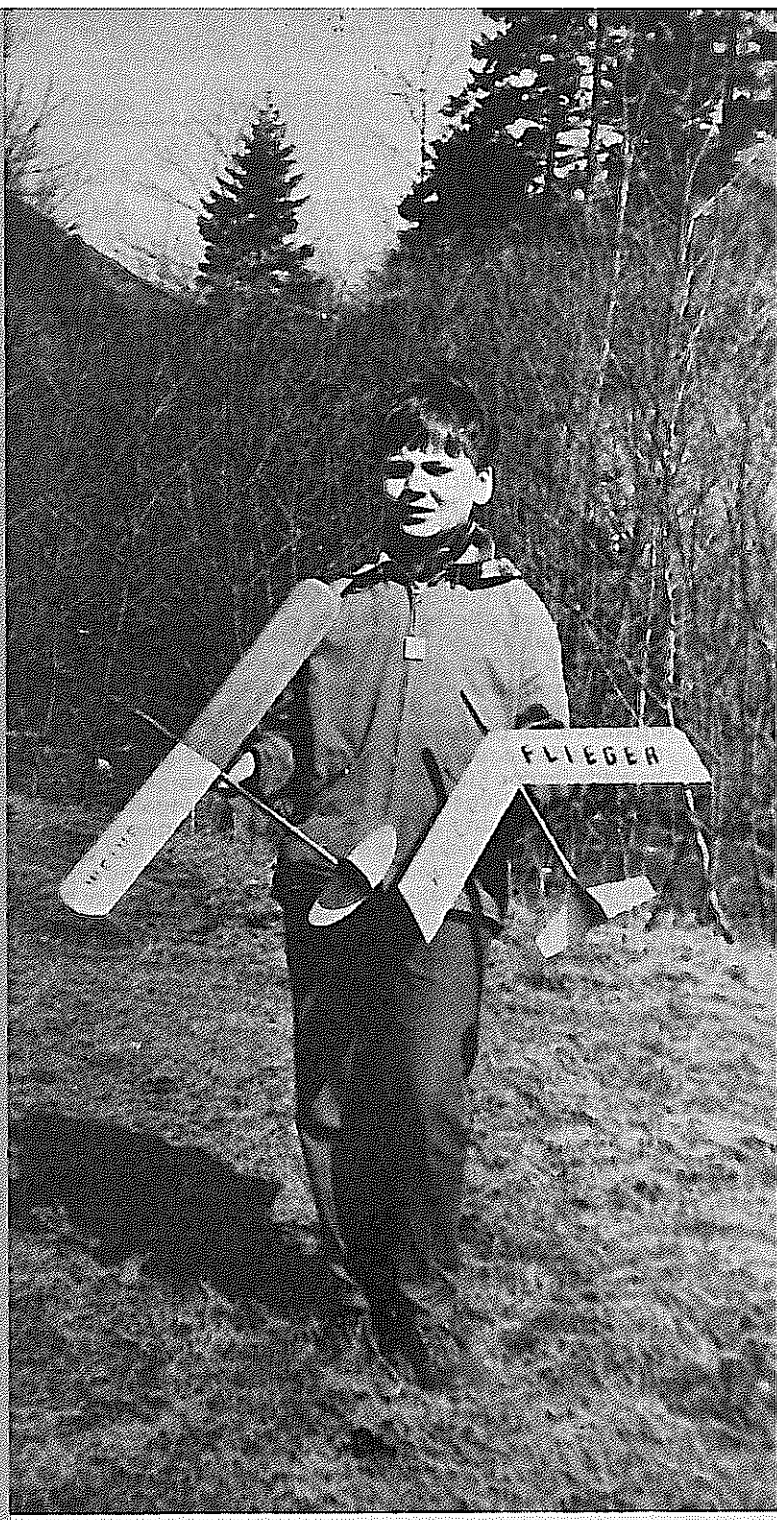


REGELN FÜR F3 A



PROBLEM DER
LEISTUNGSPRÜFER

2/1966



DIE MODELLFLUGSAISON HAT BEGONNEN ...

Saisonbeginn mit 5 Vollen

Heute freue ich mich ganz besonders, diese Zeilen schreiben zu können. Kaum hat das neue Jahr begonnen, wurde bereits der erste größere nationale Wettbewerb durchgeführt. Die Modellflieger, die bisher in den Wintermonaten ein geruhsames Dasein fristeten, wurden bereits in den ersten Wochen zu einem Wettbewerb gerufen. Ich bin sogar der Meinung, daß sie sich gefreut haben, an einem Wettbewerb zu Jahresbeginn teilzunehmen. Wenn man bedenkt, daß es beim 2. Faschingsfliegen einige Minusgrade hatte, so ist es doch bestimmt äußerst erfreulich, daß fast aus allen Bundesländern Wettbewerber gekommen sind. Aber nicht nur das, die Leistungen waren so gut, daß man mit Freude der heurigen Saison entgegenblicken kann. Ich möchte auf meinen Bericht von der Pariser CIAM-Sitzung (amfl 12/65) verweisen, in dem ich schon anzweifelte, daß die Formeländerungen in den Klassen W und I irgendwelche Leistungseinbußen ergeben werden. Wie habe ich mich in Paris gegen diese Änderungen gewehrt! Und nun ist es schon so, daß gleich beim ersten Wettbewerb in der Klasse I mit dem neuen vorgeschriebenen Kraftstoff, dem „Apfelsaft“, 5 volle Flüge erzielt wurden. Vom Sieger. Aber auch der Zweitplacierte erreichte, sieht man vom Absauser im 1. Durchgang ab, ganz ausgezeichnete Zeiten. Es war bestimmt nicht sehr oft in Österreich der Fall, daß in dieser Klasse 5 Maximalzeiten erfliegen wurden — und das mit freier Spritwahl. Ähnlich liegt der Fall bei den Wakefield-Modellen. Die Reduzierung des Gummigewichts von 50 Gramm auf 40 Gramm kann sich nur ganz kurze Zeit hemmend auswirken. Beweis: 2. Faschingsfliegen in Korneuburg. Zieht man den starken Wind in Betracht, so sind die Zeiten der drei Erstplacierten ganz ausgezeichnet. 841 Sekunden für den Sieger ist besondere Klasse, wo doch das der erste Bewerb mit 20% weniger Gummi war. Wir können also unbesorgt der heurigen Flugsaison entgegensehen.

Aber noch etwas anderes möchte ich heute beleuchten. Das Rundschreiben vom Dezember 1965 gibt in 12 Punkten einen Auszug aus dem Beschlußprotokoll der letzten Sektionsleiter- und Fachreferentensitzung bekannt. Es wurde allen Gruppen zugesandt und sollte allen Mitgliedern bekanntgegeben werden. Daß dem aber nicht so ist, erwies sich beim 2. Faschingsfliegen. In Punkt 9 wird eindeutig die neue Regelung bezüglich der Mannschaftswertung festgelegt. Sie besagt unter anderem, daß sich keine Gelegenheitsmannschaften mehr bilden dürfen. Es gibt in Zukunft nur mehr Vereins-, Länder- und Verbands-Ländermannschaften bei nationalen Wettbewerben. Bei internationalen Veranstaltungen dürfen Österreicher nur in österreichischen Mannschaften starten. Eine genaue Erklärung werde ich im nächsten amfl bringen, damit es keine Meinungsverschiedenheiten mehr gibt.

Erwähnen möchte ich auch noch, daß ich mich sehr gefreut habe, daß die Mitglieder der veranstaltenden Gruppe ÖMV-Korneuburg alle als Funktionäre gewirkt haben. Lediglich ihr bestes Pferd lag im Rennen, doch alle anderen waren für die Gemeinschaft da und gaben somit die Gewähr, daß die Veranstaltung ein schöner Erfolg wurde. Ich möchte das als Beispiel hervorheben und der Gruppe für diesen Gemeinschaftsgeist recht herzlich danken. Ich bin überzeugt, daß sie auch gerne geflogen wären, doch ließ es der übliche Zeitnehmersmangel nicht zu.

Edwin Krill
Bundessektionsleiter

Nationale Modellflug- Rekordbestimmungen

offizielle mitteilungen
bundessektion

Im Zuge der Modernisierung bzw. Ergänzung und Verbesserung der Internationalen Modellflugregeln und -bestimmungen wurden auch die österreichischen Rekordbestimmungen dem neuesten Stand angepaßt. Vor allem mußten die neuen Klassenbezeichnungen übernommen werden. Ebenso wurden die Saalflugrekorde im österreichischen Rekordverzeichnis aufgenommen und laut letzter Sektionsleitertagung die Mindestleistungen für Dauer- und Streckenflüge geändert.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, daß in der Tabelle „Anhang zu den Rekordbestimmungen“ nur die Mindestleistungen aufscheinen. Sobald in einer Klasse ein Rekord geflogen wird, müssen die unter Punkt D angeführten Spannen berücksichtigt werden.

*

austromodellflug bringt auf den folgenden Seiten die Nationalen Modellflug-Rekordbestimmungen so angeordnet, daß sie ausgeschnitten und in den Code sportif eingheftet werden können.

Nationale Modellflug-Rekordbestimmungen

A. Allgemeine Bestimmungen

- A.1 Ein Rekordwerber muß im Besitz eines gültigen Osterr. Aero-Club-Ausweises und einer gültigen Sportlizenz sein.
- A.2 Ganz allgemein müssen Modellgröße, Gewicht, Motor- und Tankinhalt, Start- und Landebestimmungen, Startseillänge und -festigkeit usw. den jeweils neuesten Bestimmungen des Code Sportif entsprechen.
- A.3 Zur Abnahme von Rekorden sind mindestens zwei Leistungsprüfer erforderlich. Ihnen allein obliegen alle vorgeschriebenen Kontrollen und Messungen. Sie haben die Rekordakte zu führen, zu unterzeichnen und mit dem Prüfstempel zu versehen. Ebenso haben sie die Anlagen zur Rekordakte zu überprüfen, zu unterzeichnen und zu stempeln. Die Rekordakte hat alle Angaben über Ablauf, Kontrolle und Messung der Leistung zu enthalten sowie alle Angaben über Größe und Gewicht des Modells. Außerdem sind die in den Bestimmungen über Messung (B) und in den Sonderbestimmungen (C) festgelegten Forderungen zu befolgen.
- A.4 **Als Anlagen zur Rekordakte sind beizubringen:**
Ansuchen um Anerkennung des Rekordes.
Eine 3-Seiten-Ansicht des Modells (Maßstab mindestens 1:10 mit eingetragenen Maßen. Drauf-, Vorder- und Seitenansicht).
Ein Lichtbild des Modells (Mindestgröße 9×12 cm).
- A.5 Die Leistungsprüfer haben das Modell vor dem Start und nach der Landung auf Größe und Gewicht (bei Motormodellen ohne Kraftstoff) zu überprüfen und besonders darauf zu achten, daß sich während des Fluges kein Teil vom Modell gelöst hat.
- A.6 Das Ansuchen muß enthalten:
Name, Vorname, Geburtsdaten, Wohnanschrift.
Dauerstartnummer.
Ort und Zeit des Rekordes.
Rekordart.
Wetterverhältnisse zur Zeit des Rekordes.

HEINZ FREUNDT:

Was gibt es neues im Fesselflug!

Unter diesem Titel wird nun allmonatlich unser Speed-Rekordmann, oftmaliger Staatsmeister und „Motor“ für den Fesselflug, Heinz Freundt aus Salzburg, das Neueste berichten. Er schreibt: „...monatlich werde ich Dir ähnliche Artikel schicken. Mal länger, mal kürzer, je nachdem, wieviel Informationen ich zusammenbekomme. Ich hoffe, daß ich mit diesen Informationen und Beiträgen mithelfen kann, dem Fesselflug wieder etwas auf die Beine zu helfen.“

Das hoffen und wünschen wir auch. Dazu toi, toi, toi, Heinz!

Die Ausscheidungen für die Weltmeisterschaft im Fesselflug haben in den USA schon stattgefunden. Es fahren folgende Leute zu den WM: In Kunstflug: Lew McFarland, Steve Wooley und Jim Silhavy, der auch schon bei den Weltmeisterschaften in Kiew und Budapest dabei war. — In Team-Race kommen

Jones-Tautz mit den Ausscheidungszeiten 4:32, 4:33, 4:34. Stokton-Jehlik 4:37, 4:38, 4:40. Mobley-Le Crone 4:32, 4:39, 4:47. In Speed Bob Carpenter, 228 km/h; Bill Wisnewski, 227 km/h; und Roger Theobald, 224 km/h.

Bis jetzt gab es in England zwei Modellflugzeitschriften, „Model Aircraft“ und „Aero-Modeller“. Ab Anfang dieses Jahres werden beide Zeitungen zusammengelegt und kommen unter dem Namen „Aeromodeller“ heraus.

Die Eta Instruments Ltd. hat einen neuen Eta-2,5-Motor herausgebracht. Er nennt sich Eta Elite und soll einer der besten Team-Racer-Motoren sein. Er löst den Eta 15 D Mk. 3 ab.

Der Russe Boris Chkurski hat mit einem neu entwickelten Team-Modell und mit einem neuartigen Auftanksystem bei einem Wettbewerb die Traumgrenze von 4 min unterschritten. Er erreichte die unglaubliche Zeit von **3 58**.

A.7

Ein Rekord ist spätestens 1 Tag, nach dem Flug (Poststempel), bei Feiertagen spätestens am darauffolgenden Arbeitstag mittels einer eingeschriebenen Postkarte dem Österr. Aero-Club kurz anzeigen. Das Ansuchen, die Rekordakte und sämtliche Unterlagen sind spätestens 5 Tage nach dem Flug (Poststempel) eingeschrieben an den Österr. Aero-Club Abtg. ONF einzusenden.

Sollte nachzuweisen sein, daß bei der Abnahme eines Rekordes Unkorrektheiten passiert sind, so haben Rekordwerber sowie Leistungsprüfer von seiten der Sektion Modellflug mit folgender Bestrafung zu rechnen:

Der Leistungsprüfer verliert auf Dauer seine Prüf-genehmigung. Der Rekordwerber wird auf mindestens 2 Jahre für alle Wettbewerbe gesperrt.

Der Österr. Aero-Club behält sich weitere Disziplinarmaßnahmen vor.

B. Bestimmungen für Zeit-, Strecken- und Höhemessung

B.1

Zeitmessung für Rekorde, die unter einer halben Stunde liegen (Geschwindigkeitrekorde).

Die Leistungsprüfer haben die Zeit mit 3 Stoppuhren zu messen, die mindest $\frac{2}{10}$ sec anzeigen müssen.

Als gemessene Zeit gilt das Mittel der 3 Uhrzeiten $\frac{3}{3}$ = gemessene Zeit.

3

Wenn eine der 3 Uhrzeiten sich von der gemessenen Zeit um mehr als $\frac{1}{10}$ sec unterscheidet, ist die Messung ungültig.

B.2 Zeitmessung für Rekorde, die über einer halben Stunde liegen (Dauerrekorde).

Die Leistungsprüfer haben die Zeit mit 3 Uhren (Armband- oder Taschenuhren) zu messen. Die Errechnung der gemessenen Zeit erfolgt wie unter B.1. Die Einzelzeiten ergeben sich aus der Differenz der genau festgelegten Start- und Landzeiten. Die gemessene Zeit darf sich von keiner der 3 Uhrzeiten um mehr als $\frac{1}{1000}$ der gemessenen Zeit unterscheiden. Die Angabe erfolgt in Stunden, Minuten und Sekunden.

Modellflug-Jahreswettbewerb Niederösterreich

Im Jahreswettbewerb für Modellflug 1965 des Landesverbandes Niederösterreich siegte mit großem Punktevorsprung in der **Klasse A2** Raimund Kosel, FRA, Wiener Neustadt, mit 2506 Punkten vor Gottfried Zach, FRA, ebenfalls Wiener Neustadt, 2085 Punkte; Dritter wurde Hans Zachhalmel vom ÖMV St. Pölten, 2076 P.; Wolfgang Zach, FRA, Wiener Neustadt, erreichte als Vierter 2058 P., Fünfter wurde Werner Stark, ÖMV Berndorf, 1997 P.

In der Klasse A2/M wurde Rupert Schneck, ÖMV St. Pölten, mit 2882 Punkten vor Hans Hlavka, ÖMV, St. Pölten, mit 2798 P., Erster; Dritter wurde Raimund Kosel, FRA Wiener Neustadt, mit 2649 P.; Felix Schobel sen., UMSC-Kolibri, erreichte 2486 P., als Fünfter konnte sich Karl Lintner, ÖMV-Obergrafendorf, mit 2452 P. behaupten.

In der Klasse NI führen Felix Schobel sen. und jun., UMSC-Kolibri, mit 1186 und 1101 Punkten, vor dem Dritten, Adolf Zichl, der mit 963 P. abschloß. Vierter Ernst Schobel, 953 P., Fünfter Wolfgang Zach, FRA Wiener Neustadt, 650 P.

In der Klasse W führt Hans Martin, ÖMV St. Pölten, mit 2266 P. vor Alfred Haiden, gleicher Klub, der 2071 P. erreichte.

In der Klasse I siegte Oswald Ebner, ÖMV Berndorf, mit 2200 P. vor Werner Stark, gleicher Klub, 1612 Punkte; Dritter wurde Erhard Berger, ÖMV Laa a. d. Thaya, 1145 P., Vierter Rudolf Höbinger, 1134 P., und Fünfter Franz Chmelik, beide ÖMV Korneuburg, 608 P.

Einen gewaltigen Punktesieg erreichte in der **Klasse RC-III** Otmar Zeiner, FRA Wiener Neustadt, mit 7367 Punkten vor Walter Schreiber, gleicher Klub, der 2245 Punkte sammelte; Dritter Gottfried Balga, Union MFC „Ikarus“, Weinland, 1369 P., Fünfter Kurt Svoboda, Union MFC Baden, 1265 P.

B.3 Bei Geschwindigkeitsmessung in gerader Linie sind an beiden Meßpunkten je ein Leistungsprüfer und ein Hilfszeitnehmer einzusetzen. Diese Hilfszeitnehmer müssen Mitglieder des Österr. Aero-Clubs sein und müssen die Zeitmessung mitunterschreiben.

B.4 Bei Geschwindigkeitsrekorden ist die Leistung auf volle km/h abzurunden.

B.5 Die Entfernung bei Streckenrekorden wird in gerader Linie zwischen Start- und Landepunkt (wo das Modell zum Stillstand kommt) gemessen, egal, wie die zurückgelegte Strecke verlaufen ist.

B.6 Bei Strecken bis zu 50 km Entfernung erfolgt die Messung auf einer Karte mit Mindestmaßstab 1:100.000. Die Karte ist mit eingetragenen Start- und Landepunkt der Rekordakte beizulegen. Bei Strecken über 50 km Entfernung ist unter denselben Bedingungen eine Karte 1:250.000 zu verwenden.

B.7 Die erzielte Leistung ist auf volle km abzurunden. Die Landung des Modells muß von den Leistungsprüfern beobachtet werden. Sie dürfen das Modell mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln verfolgen. Sie können optische Geräte benutzen.

B.8 Bei Streckenrekorden darf der Höhenverlust zwischen Start- und Landepunkt nicht größer sein als 2% der Entfernung in gerader Linie.

B.9 Bei Dauerrekorden darf der Höhenverlust zwischen Start- und Landepunkt nicht größer sein als 9 m je Flugminute.

B.10 Höhenrekorde werden gemessen durch einen Barographen, der sich in einem Flugzeug befindet, welches dem Modell folgt, aber dieses nie übersteigen darf. Im Flugzeug muß sich mindestens 1 Leistungsprüfer befinden, als Zweiter kann der Pilot des Flugzeuges fungieren, er muß dann aber das Höhenmeßblatt und die Auswertung mitunterschreiben. Bei Höhenrekord mit einem ferngesteuerten Modell kann sich auch der Fernsteuerpilot mit dem Sender im Flugzeug befinden. Für Höhenrekorde können aber auch kleine, extra für diesen Zweck konstruierte Höhenschreiber verwendet werden, diese müssen aber vor ihrer Ver-

HERIBERT KARGL:

Das Problem der Modellflug-Leistungsprüfer

Erinnern wir uns an die Zeiten vor 1963. Damals gab es über 200 Leistungsprüfer (in der Folge LP). Sie waren auch damals schon mit Stempeln versehen, die sie zum Ausfüllen der Antragsformulare benötigten. Auf den LP-Listen waren aber teils Leute, die gar nicht mehr Modellflieger — ja sogar solche, die bereits verstorben oder überhaupt nicht mehr Mitglieder des Aero-Clubs waren. Eine große Anzahl Leistungsprüfer wußte sehr wenig über ihre Tätigkeit, über die Regeln oder über den Code sportif. Das hat uns 1963 dazu bewogen, die ganze

Sache zu reorganisieren. Wir wollten nicht mehr so viele LP, brauchten sie auch nicht. Die neuen LP haben wir geschult und unter Beigabe der nötigen Unterlagen auf ihre Arbeit gewissenhaft vorbereitet. Jedenfalls wurde ein System geschaffen, das Hand und Fuß hat und das erst jetzt von den anderen Sektionen (den „Großen“) nachgemacht wird.

Was ist nun tatsächlich in den drei Jahren von 1963 bis 1966 auf dem Gebiet der Leistungsprüfer geschehen? Die Zahl der LP ist bereits wieder auf 180 angestiegen und trotzdem möchten noch einige Landesektionen und Gruppen mehr. Außerdem scheint es Mode zu werden, LP-Wechsel vorzunehmen. „An Stelle des Herrn Meier, LP Nr. X, möchten wir Herrn Fabian, weil ersterer wenig Zeit für seine Tätigkeit aufbringen kann.“ Die Sache wäre — sofern es nach den Vorschriften geht (Schulung durch den Landesektionsleiter) — in Ordnung. Leistungsprüfer Meier wird dann eben aus der Liste gestrichen und durch Herrn

wendung durch den Österr. Aero-Club geprüft und zugelassen sein.

B.11 Alle Berechnungsunterlagen für Zeit-, Entfernungs- und Höhenmessung sind der Rekordakte beizuschließen.

C. Sonderbestimmungen für die verschiedenen nationalen Rekorde

C.1.1 Rekorde mit Flugmodellen Segelflug F1 A (Klasse A 2). Größe, Gewicht, Länge und Festigkeit des Hochstartseils sowie Startbestimmungen nach Code Sportif.

Die Zeitmessung beginnt, nachdem sich das Modell vom Startseil gelöst hat. Für Höhen- und Entfernungs-messung gilt als Maßpunkt der Standort des Starters zum Zeitpunkt der Lösung des Modells vom Startseil.

C.1.2 Mögliche Rekorde: Dauerrekord, Höhenrekord, Streckenrekord.

C.2.1 Rekorde mit selbstgesteuerten Segelflugmodellen (Klasse F1 F).

Größe: frei
Gewicht: Mindestgewicht unbeschränkt

Startart: Handstart
Auf Punkt B.8 und B.9 ist besonders zu achten.

C.2.2 Mögliche Rekorde:

Dauerrekord, Streckenrekord.

C.3.1 Rekorde mit Kolbenmotormodellen F1 C (Klasse J). Gewicht, Größe, Motorgröße und Startbestimmungen nach Code Sportif.

Motorlaufzeit und Tankinhalt sind unbegrenzt. Die Zeitmessung beginnt, sobald das Modell vom Starter freigegeben wurde. Für Höhen- und Entfernungs-messung gilt als Maßpunkt der Standort des Starters zum Zeitpunkt der Freigabe des Modells.

C.3.2 Mögliche Rekorde: Dauerrekord, Höhenrekord, Streckenrekord.

C.4.1 Rekorde mit Elastikmotormodellen F1 B (Klasse Wakefield).

Größe, Gewicht, Bestimmungen für den Elastikmotor und Startbestimmungen nach Code Sportif. Die Zeitmessung beginnt, sobald das Modell vom Starter freigegeben wurde. Für Höhen- und Entfernungs-messung gilt als Maßpunkt der Standort des Starters.

Fabian ersetzt. Der Pferdefuß kommt aber erst: Silber-C- und vor allem Gold-C-Prüfungen ziehen sich erfahrungsgemäß über Jahre hin. Wenn diese Prüfungsunterlagen nun zur Bestätigung eingereicht werden, wie soll ich feststellen, bis zu welchem Datum Herr Meier noch abnahmeberechtigt war und ab wann Herr Fabian? In Einzelfällen läßt sich das wohl eruieren, aber wenn das wie jetzt überhand nimmt, ist das kaum noch zu machen. Letzten Endes habe ich, wie auch andere Funktionäre, einen „Nebenberuf“, und auch im Büro bräuchten wir noch viel mehr Hände... Feststeht, daß sich viele zur Leistungsprüfer-Schulung gemeldet haben, um eben an einer Schulung teilzunehmen, um damit Funktionär zu werden. Das klingt zwar sehr hart, ich kann diese Behauptung aber jederzeit beweisen. Glücklicherweise haben wir jetzt ein gutes Büro (Jonny) und können feststellen, wieviele Prüfungsflüge jeder LP abgenommen hat. Im Jahre 1965 haben von 180 Leistungsprüfern nur 80 (!) ein-

zelne Prüfungsflüge abgenommen. 100 haben also nichts getan! Und da sollen wir zuwenige LP haben? Von den 80 tätigen LP haben nur 22 über 50 Flüge abgenommen. Unter diesen sind eigentümlicherweise fast nur stark tätige Funktionäre wie Landessektionsleiter, Referenten usw. zu finden; allen voran der Bundessektionsleiter, der allein über 200 Flüge abgenommen hat. Von den 180 LP haben für dieses Jahr 56 (!) ihre Lizenz noch nicht verlängern lassen, obwohl der Termin zur Verlängerung be-

Für den Flugmodellbau

liefern wir Baukästen, Modellmotoren und Zubehör, Funkfernsteuerungselektronik und Ersatzteile

Walter Geppert

Flugsport- und Luftfahrtbedarf
Traungasse 6, 1030 Wien

- C.4.2 Mögliche Rekorde:
Dauerrekord, Höhenrekord, Streckenrekord.
- C.5.1 Rekorde mit ferngesteuerten Segelmodellen F3B. Größe, Gewicht und Länge der Hochstartvorrichtung nach Code Sportif.
Die Anzahl der steuerbaren Funktionen ist unbegrenzt.
Die Zeitmessung beginnt, sobald sich das Modell vom Startseil gelöst hat.
Für Höhen- und Entfernungsmessung gilt als Meßpunkt der Standort des Starters zum Zeitpunkt der Lösung des Modells vom Startseil.
Der Dauerflugrekord kann sowohl in der Ebene mit Hochstart als auch am Hang mit Handstart geflogen werden.
C.5.2 Bei den Rekorden in Dauer und Höhe muß das Modell in einem Umkreis von 500 m um den Startplatz zum Stehen kommen. Bei Streckenrekord muß der Rekordbewerber vor dem Start schriftlich den Landeort seines Modells festlegen. Die Stelle, wo das Modell zum Stehen kommt, muß in einem Umkreis von 1 km um den festgelegten Landepunkt liegen.
Der Pilot kann mit seinem Sender das Modell mit jedem beliebigen Transportmittel verfolgen. Die Leistungsprüfer begleiten den Piloten.
C.5.3 Mögliche Rekorde:
Dauerrekord, Höhenrekord, Streckenrekord.
C.6.1 Rekorde mit ferngesteuerten Motormodellen F3A. Größe, Gewicht u. Motorstärke nach Code Sportif.
Die Anzahl der steuerbaren Funktionen ist unbegrenzt.
Die Zeitmessung beginnt, sobald das Modell freigegeben wurde bei Handstart, oder sobald das Modell von der Startbahn abhebt bei Bodenstart. Diese beiden Punkte sind analog auch die Meßpunkte für Höhen- und Entfernungsmessung.
C.6.2 ist gleich C.5.2.
C.6.3 Bei Geschwindigkeitsrekord in gerader Linie ist die Grundlinie 200 m lang und muß in beiden Richtungen ohne Zwischenlandung durchfliegen werden.

reits mit 31. Jänner abgelaufen ist. Hier sind nun wieder gerade jene Länder zu finden, die am meisten nach LP rufen. Allein 23 LP haben ihre Lizenzen auch nicht im Vorjahr verlängern lassen und werden zum Luftfahrttag endgültig aus der LP-Liste gestrichen und die Stempel vom Landesverband eingezogen. Wenn wir so weitermachen oder wenn uns manche dazu zwingen sollten, wäre es besser, bei dem Wort Leistungsabzeichen den ersten Teil — Leistung — zu streichen und das verbliebene „-abzeichen“ meistbietend an die Mitglieder zu verkaufen . . . *

Leider muß ich mich den — ich möchte fast sagen resignierenden — Worten unseres ONF-Delegierten anschließen und bitte alle Landessektionsleiter und Gruppenleiter, unser so gut geplantes und gemeintes Leistungsprüfersystem zu unterstützen. Alle LP, die ihr Amt nicht ausüben, sollen die Lizenz zurückgeben. Nur bei Bedarf sollen neue LP eingereicht werden. Macht uns die Arbeit nicht unnötig schwer. Ich bin überzeugt, daß bei einigermaßen gutem Willen auch wieder Ordnung in puncto Leistungsprüfer eintreten wird. Edwin Krill
Bundessektionsleiter

Regeln für F 3 A

(Schluß aus amlf 1/66)

radio control

5.4.6. Rollen

Das Modell beginnt aus geradem Horizontalflug und rollt dann mit gleichmäßiger Geschwindigkeit dreimal voll und beendet die Figur in Horizontalfluglage.

Zeit für die 3 Rollen . . . 4 Sekunden.
Rollenrichtung egal.

$$K = 10$$

Während des Rekordfluges muß das Modell in einer Höhe von 5—10 m fliegen. Es muß diese Höhe schon 100 m vor Eintritt in die Meßstrecke einnehmen und in dieser Höhe nach Austritt aus der Meßstrecke noch 100 m weiterfliegen.
Auf Punkt B.3 und B.4 ist zu achten.

C:6.4

Mögliche Rekorde:
Dauerrekord, Höhenrekord, Streckenrekord, Geschwindigkeitrekord in gerader Linie.

C:7.1

Geschwindigkeitrekorde mit Fesselflugmodellen F2A (Klasse FG).

Größe, Gewicht, Zylinderinhalt des Motors nach der Formel „Weltmeisterstaff“ des Code Sportif. Es können sowohl Glühzünder- als auch Dieselmotoren verwendet werden. Die Kraftstoffzusammensetzung ist frei.

Der Start erfolgt mittels abwertbaren Startwagen. Die Steuerselle sind in Durchmesser und Anzahl unbegrenzt. Die Zeitnahme beginnt eine Runde nach dem Zeichen des Piloten. Der Radius des Flugkreises beträgt $R = 15,92m$ (10 Runden = 1 km). Die Geschwindigkeit wird auf der Strecke von 1 km = 10 Runden gemessen.

Auf Punkt B.4 ist zu achten.

Beim Rekordflug ist der laut Code Sportif vorgeschriebene Fesselgriff sowie die zentrale Stütze mit Drehgabel zu verwenden.

C:8.1

Rekorde in Mannschaftsrennen F2C (Klasse FM). Größe, Gewicht, Aussehen, Motor, Tankinhalt usw. nach der Formel „Halb-(Flugzeug-) modell“ des Code Sportif.

Das Rennen führt über 100 Runden, das sind 10 km. Durchführung des Rennens laut Code Sportif.

Die Leistung zählt nur dann für einen Rekord wertbar, wenn sie in einem Rennen erbracht wurde, an dem 3 Mannschaften teilgenommen haben und welches in einem vom Österr. Aero-Club ausgeschrieben und durchgeführten Bewerb stattgefunden hat. Die Angabe der Leistung erfolgt in Minuten und Sekunden.

C:9.1

Rekorde mit Saadflugmodellen.
Größe, Gewicht, Start und Zeitmessung laut Code Sportif.

C.9.2 Mögliche Rekorde: Dauer

- I. Saalhöhe bis 8 m, Mindestleistung 7 min
- II. Saalhöhe bis 15 m, Mindestleistung 14 min
- III. Saalhöhe bis 30 m, Mindestleistung 25 min
- IV. Saalhöhe über 30 m, Mindestleistung 30 min

D. Spannen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Rekorden

- D.1 Bei Dauerrekorden muß der neue Rekord mindestens 2% über dem vorangegangenen liegen.
- D.2 Bei Streckenrekorden muß der neue Rekord mindestens 10% über dem vorangegangenen liegen.
- D.3 Bei Geschwindigkeitsrekorden muß der neue Rekord mindestens 2 km/h über dem vorangegangenen liegen.
- D.4 Bei Höhenrekorden muß der neue Rekord mindestens 5% über dem vorangegangenen liegen.
- D.5 Bei Rekorden in Mannschaftrennen muß die neue Rekordzeit mindestens 10 sec unter der vorangegangenen liegen.

E. Zusammenfassung der möglichen nationalen Rekorde

	Dauer	Höhe	Strecke	Geschw. in ger. Linie	Geschw.
Segelflug A 2	X	X	X		
Segelflug A 2/M N/M	X		X		
Motorflug Kl. 1	X	X	X		
Wakefield	X	X	X		
Segelflug RC	X	X	X		
Motorflug RC	X	X	X	X	
Fesselflug FG					X
Fesselflug FM					X
Saalflyg				I X II X III X IV X	

5.4.7. Langsame Rolle

Das Modell beginnt aus geradem Horizontalflug und rollt langsam mit gleichmäßiger Geschwindigkeit durch eine volle Drehung und benötigt dazu ungefähr 5 Sekunden. Rollenrichtung egal.

$$K = 15$$

5.4.8. Rollenkreis

Das Modell beginnt aus geradem Horizontalflug, macht eine halbe Rolle in verkehrtem Kreisflug, für die weniger als 30° benötigt werden dürfen. An jedem Viertel des Kreises folgt eine halbe Rolle, so daß das Modell abwechselnd normal und auf dem Rücken in den aufeinanderfolgenden Vierteln fliegt. Das Modell erreicht wieder den geraden Horizontalflug am selben Kurs und in derselben Höhe wie zu Beginn.

$$K = 15$$

5.4.9. Männchen — keine Änderung

$$K = 15$$

5.4.10. Horizontale Acht — keine Änderung

$$K = 8$$

5.4.11. Kubanische Acht — keine Änderung

$$K = 6$$

5.4.12. Vertikale Acht — keine Änderung

$$K = 10$$

5.4.13. Gerader Rückenflug

Das Modell beginnt das Manöver aus dem Horizontalflug, macht eine halbe Rolle, fliegt gerade horizontal mindestens 5 Sekunden auf dem Rücken und erreicht mit einer halben Rolle wieder die Normalfluglage.

$$K = 8$$

5.4.14. Rückenflugacht

Das Modell fliegt gerade und horizontal in Rückenlage, macht einen vollen Kreis nach links, dann einen vollen Kreis nach rechts und fliegt noch im Rückenflug gerade und horizontal in derselben Richtung wie zu Beginn weiter.

$$K = 15$$

5.4.15. Zylinderhut

Das Modell beginnt in geradem Horizontalflug, richtet sich senkrecht auf, macht eine halbe Rolle, fliegt dann am Rücken gerade und horizontal am selben Kurs wie zu Beginn. Nach kurzem Rückenflug macht das Modell einen Sturzflug, vollführt eine halbe Rolle und erreicht wieder geraden, horizontalen, normalen Flug auf dem selben Kurs und derselben Höhe wie zu Beginn.

$$K = 15$$

5.4.16. Trudeln — keine Änderung

$$K = 8$$

5.4.17. Rechtwinkliger Landeanflug — keine Änderung

$$K = 10$$

5.4.18. Landung

Das Modell schwebt gleichmäßig und berührt den Boden ohne Sprung oder Richtungsänderung und rollt aus.

$K = 10$ wenn die Landung innerhalb des 25-Meter-Kreises

$K = 5$ wenn die Landung innerhalb des 50-Meter-Kreises

$K = 0$ wenn die Landung außerhalb des 50-Meter-Kreises

Maximal erreichbare Punkteanzahl pro Punkterichter: 2000.

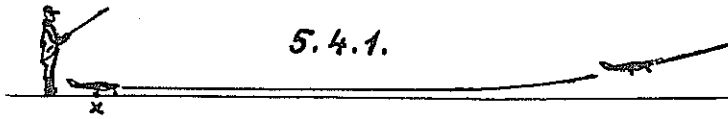
Anhang zu den Rekordbestimmungen
Solange in einer Klasse kein nationaler Rekord besteht, gilt als Mindestforderung der Leistung mit der sie als österreichischer Rekord anerkannt wird, folgende Leistungsstabellen:

	Dauer	Höhe	Strecke	Geschw. in ger. Linie	Geschw.
Segelflug	A 2 1 sl.	1000 m	20 km		
Segelflug	A 2/M N/M	1 sl.	1000 m	20 km	
Motorflug	Kl. 1 1 sl.	1000 m	20 km		
Wakelfeld	1 sl.	1000 m	20 km		
Segelflug RC	1 sl.	1000 m	20 km		
Motorflug RC	1 sl.	1000 m	20 km	50 km/h	
Fesselflug FG					190 km/h
Fesselflug FM					4 min/ 30 sec
Saatlflug	I	7 min			
	II	14 min			
	III	25 min			
	IV	30 min			

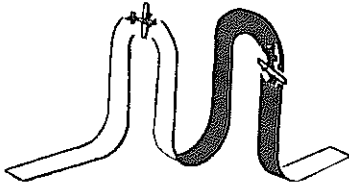
Leset und verbreitet

autoflug
modellflug

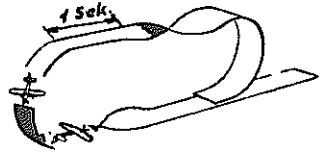
Das Organ des österreichischen Modellfluges



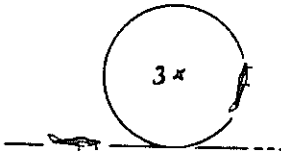
5.4.1.



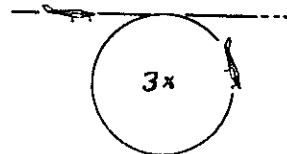
5.4.2.



5.4.3.



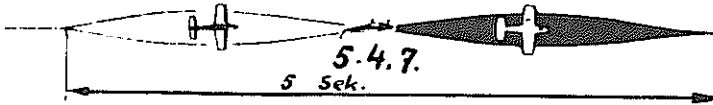
5.4.4.



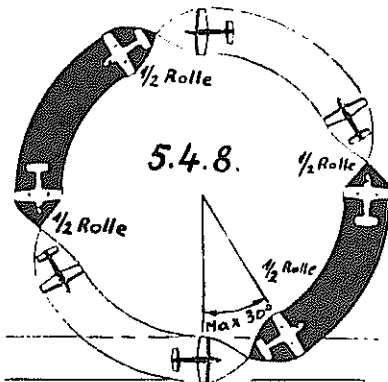
5.4.5.



5.4.6.



5.4.7.



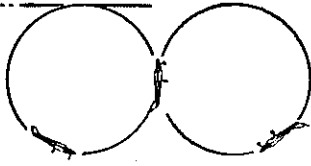
5.4.8.



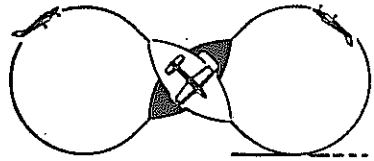
5.4.9.

Kunstflugfiguren nach den neuen provisorischen Regeln für F 3 A

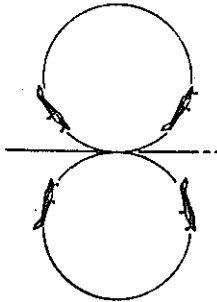
5.4.10.



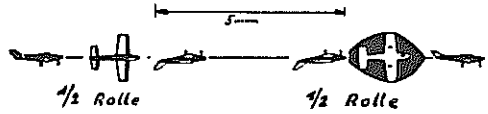
5.4.11



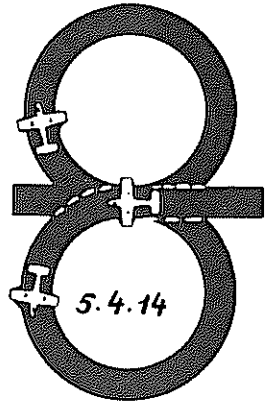
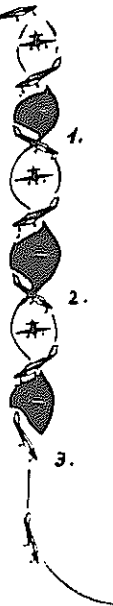
5.4.12.



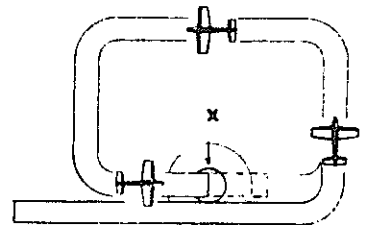
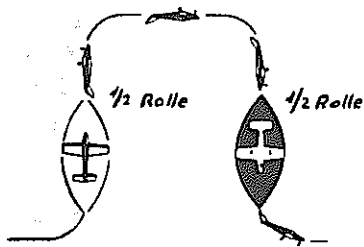
5.4.13.



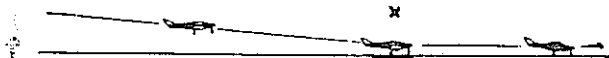
5.4.16.



5.4.15



5.4.18.



Kunstflugfiguren nach den neuen provisorischen Regeln für F 3 A