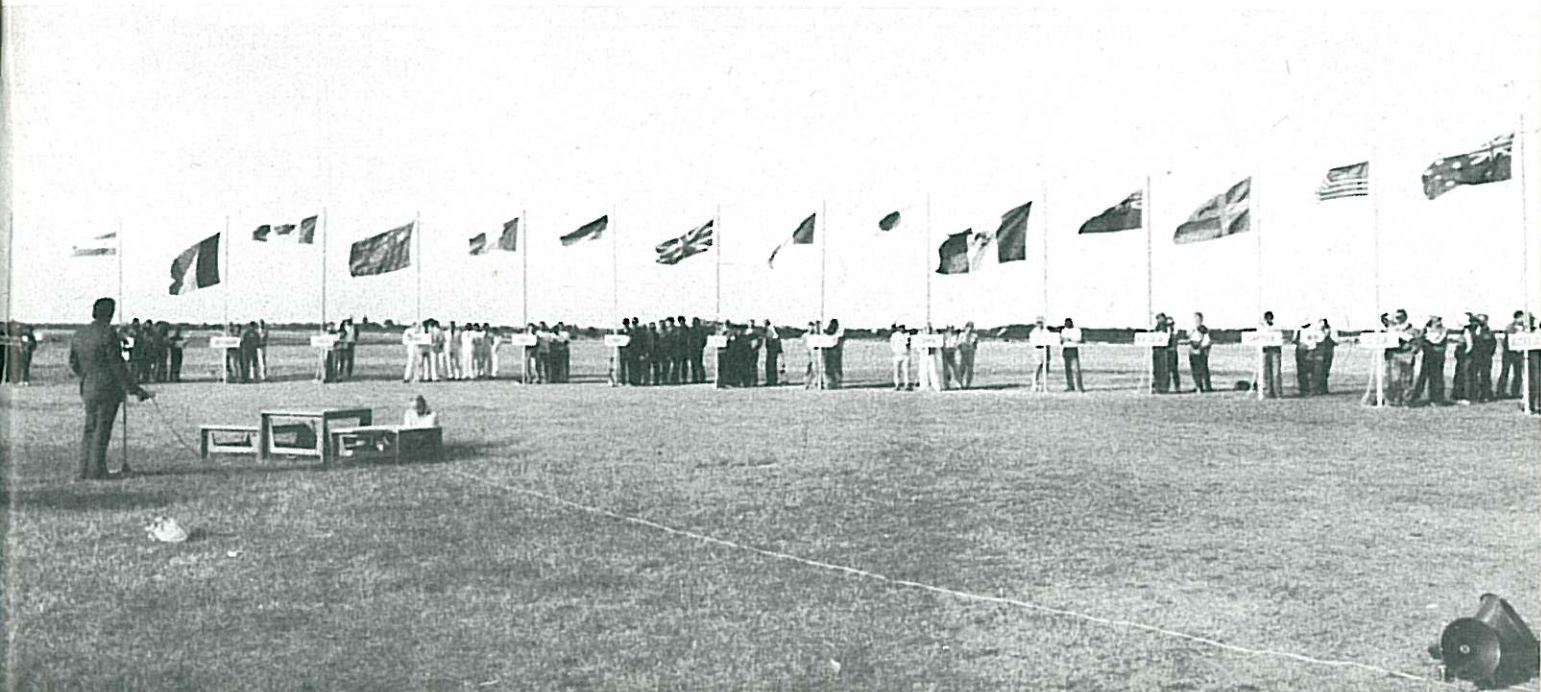


# PROOP

5/6  
85

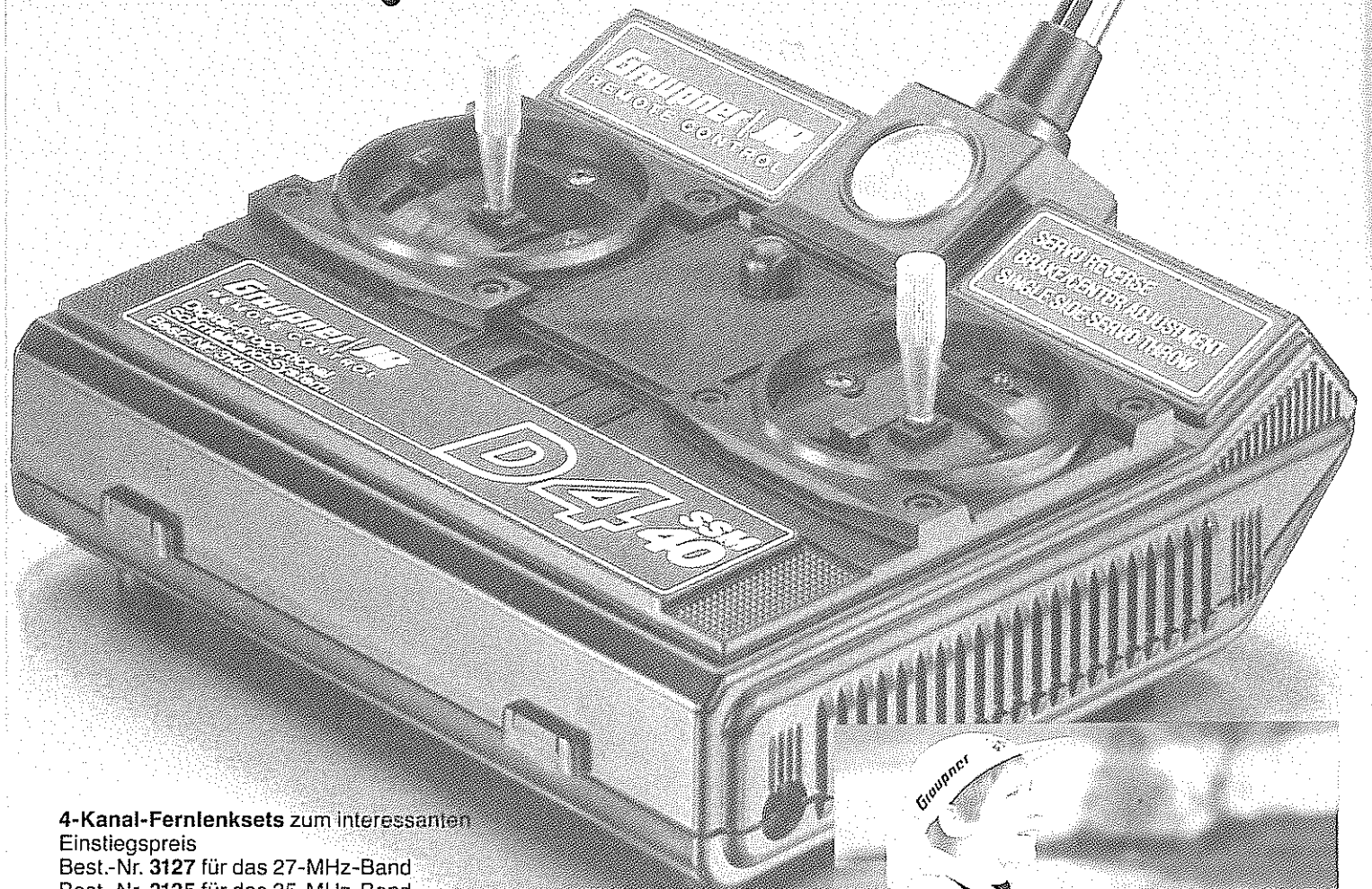


F 3B-WM Waikerie



# GRAUPNER Die neue Linie JUNIOR D4 SSM

- Ideal als Hand- und Umhängesender
- 2 Reverse-Schalter für Servo-Drehrichtungsumkehr
- Servowegbegrenzung
- Mittenverstellung der Steuerknüppel
- Robuste 10gliedrige Teleskopantenne
- Integriertes Antennenfach



4-Kanal-Fernlenksets zum interessanten Einstiegspreis

Best.-Nr. 3127 für das 27-MHz-Band

Best.-Nr. 3135 für das 35-MHz-Band

Best.-Nr. 3140 für das 40-MHz-Band

Best.-Nr. 1121 Umhängeriemen

**Graupner**

Modelle  
Modellmotoren  
Elektronik

Ausführlich beschrieben im GRAUPNER  
Neuheiten-Prospekt N 85.  
Im Fachhandel anfordern.

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 KIRCHHEIM-TECK



Offizielles Organ  
der Sektion Modellflug  
im Österreichischen Aero Club

## Inhalt

BSL Edwin Krill .....	5
Es berichten die Fachreferenten:	
RC Othmar Huber .....	7
Freiflug Ing. Ernst Reitterer ..	9
F1A-Modell .....	10
F4C-Scale Seminar Dr. Thomas	
Loebenstein .....	11
F3C Gerhard Lustig .....	14
Bundeslehrgänge:	
Punkterichterlehrgang .....	15
Saalfuglehrgang .....	16
Bericht v.d. Sektionsleitersitzung	21
Dr. Helmut Schneider	
Sorgenkind Modellflugplatz .....	23
Dr. Georg Breiner	
Hobbyflieger - Super Soft Fly ...	25
Jet-Ranger .....	26
Bipe Special .....	28
Dr. Schober	
Steckenpferds Sommerfrischler ..	29
Dr. Georg Breiners Schaufenster	31
Oldtimerecke .....	34
Oldie's Service .....	35
Motoren .....	36
Franz Cerny, praktische Tips .....	36
Änderungen, Verschiebungen und neue Wettbewerbstermine .....	37
Karl Wasner sen.	
Bericht von der F3B WM .....	38
F3B - Model QUASAR .....	43
Staatsmeisterschaft F1E .....	45
Nationaler Wettbewerb und LM NÖ in F1 E .....	46

Diesmal zum Herausnehmen:  
Staatsmeisterschaftsausschreibung  
für F3B, F2D und RC IV.  
Regeln und Programm der neuen  
nationalen Klasse SL - Flugzeug-  
Schlepp.

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

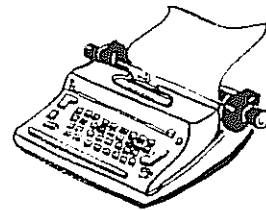
### UNSER TITELBILD :

Die Fahnenparade und die Mitglieder  
der österreichischen Nationalmann-  
schaft bei der F3B-Weltmeisterschaft  
in Walkerie in Südastralien.

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  
Häberitzki Gesellschaft m.b.H. 1150 Wien, Sturzgasse 40.

## Redaktionelles .....

Lieber Leser !



Als wir diese Spalte geschaffen hatten, dachten wir nie im Traum daran, sie als "Seite der Berichtigungen" zu verwenden. Sie ist es nun aber im Augenblick geworden, und so sollen gleich wieder einige Berichtigungen aus prop 3/4-85 vorgenommen werden.

Seite 22 - Der kleine Doppeldecker von Simprop heißt nicht Tiggy sonder **Twiggy**.

Seite 25 - Die Bildunterschriften bei den 3 Krick-Modellen sind vertauscht. Die Bezeichnungen "Oben" und "Rechts" müssen den Platz wechseln und die RF/7 heißt nicht Fourier (das war der Verpflegungsonkel beim Militär) sondern richtig **Fournier !**

Ehrlich, wer hat aller diese Fehler entdeckt ?

Wir hoffen, daß uns dieser Schnitzer wieder verziehen wird. Oder hat sonst noch wer was gefunden ?

Modellflieger brauchen für ihre Modelle immer wieder Geld.

**Jetzt sind 10.000,- S zu gewinnen !!!**

Vielfacher Anregung nachkommend, soll ein neues **EMBLEM des Österreichischen Aeroclubs** geschaffen werden, welches sich sowohl als **ANSTECKNADEL** wie auch als **STOFFABZEICHEN** oder **AUFKLEBER** eignet.

Vom Österreichischen Aeroclub wird hierfür ein

**WETTBEWERB** ausgeschrieben,

wovon der beste und zur Ausführung gelangende Entwurf mit

**S 10.000,- (zehntausend)**

prämiert wird.

Einsendungen sind erbeten an den Österr. Aero-Club,  
1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12.

Spätester Einsendetermin ist der 30. Juli 1985 !

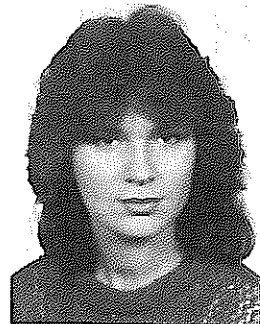
Na, wär' das nichts ? Bitte mitmachen ! Modellflieger sollen soetwas können, und es wäre schön, würde der Entwurf eines Modellfliegers das Rennen machen.

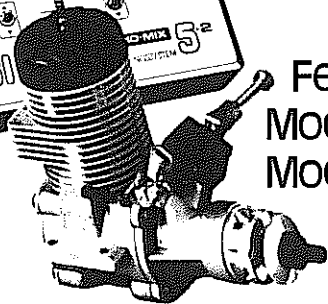
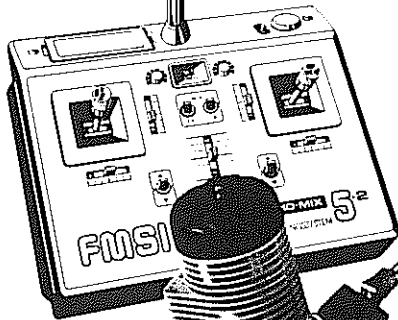
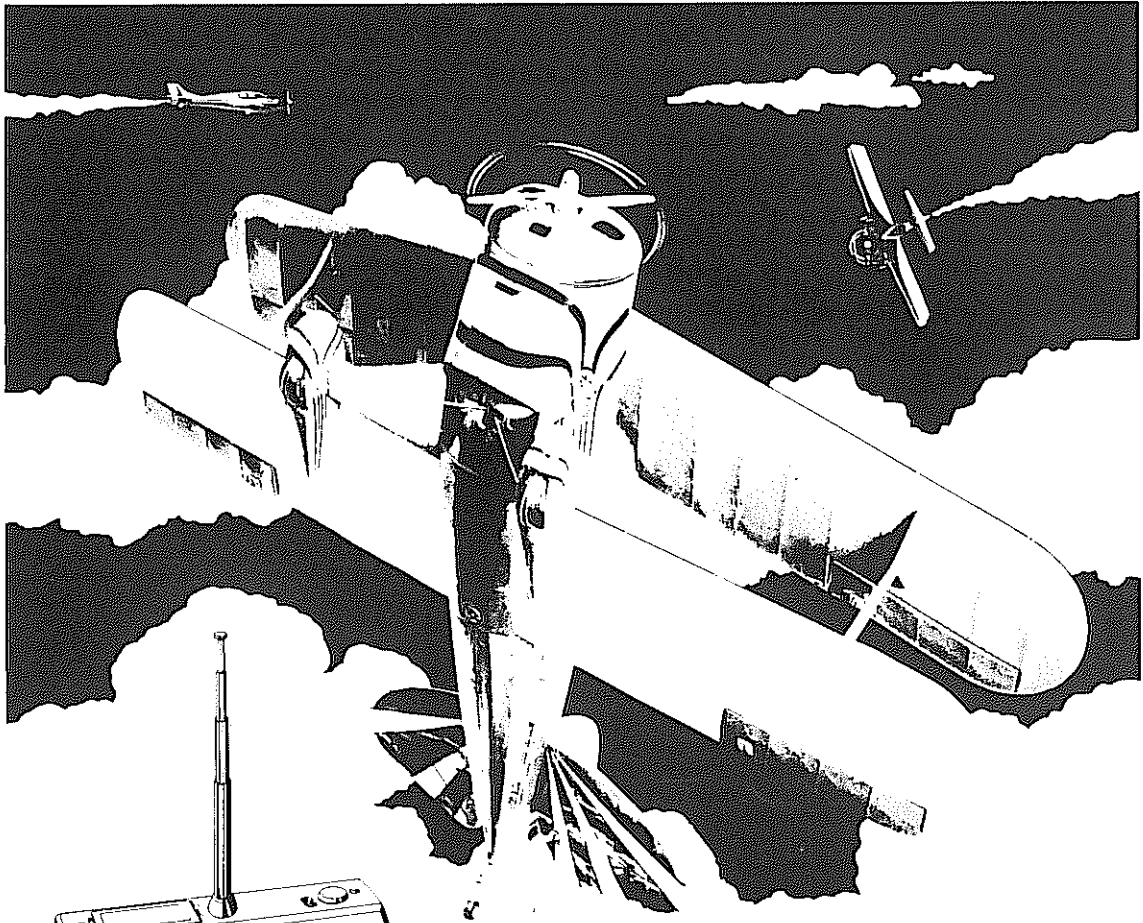
### HIER SPRICHT IHRE MODELLFLUGSEKRETÄRIN !

Die heurige Flugsaison ist ja schon in vollem Gange, und ich möchte Ihnen dazu viel Erfolg wünschen. Den Veranstaltern von Wettbewerben wünsche ich ein gutes Gelingen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich Sie erinnern, daß zu einem guten Wettbewerb auch der unbedingt notwendige "Bürokram" zählt, d.h. die Vorausschreibungen, Ausschreibungen und Ergebnislisten rechtzeitig an den ÖAeC senden, den Betrag für den Jugendförderungsfonds zu überweisen etc. Es wäre schade und ärgerlich, wenn ein Teilnehmer wegen etwaiger Unterlassungssünden keinen Leistungspunkt erringen könnte.

Und noch eine Bitte habe ich: Um uns die Erledigung Ihrer Anfragen zu erleichtern, bitten wir Sie, bei allen Ihren schriftlichen und mündlichen Anfragen Ihre Mitgliedsnummer anzugeben. Bei Vereinsanfragen ist der Vereinsname und die Vereinsnummer anzugeben. Danke !

Herzliche Grüße Ihre Modellflugsekretärin Maria Ehmayer






Fernsteueranlagen  
Modellmotoren  
Modellbauartikel



sag ja zu  AUSTRIA

# webdia

# 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 !

Beim Schreiben dieses meines Leitartikels stehe ich noch ganz unter dem Eindruck des furchtbaren Ereignisses im Brüsseler Heysel-Stadion. Viele Menschen wurden anlässlich eines, wie es so schön heißt "völkerverbindenden" Spieles getötet und verletzt.

Jetzt ist plötzlich Feuer am Dach, und einer schiebt dem anderen ein Schuldverhalten zu, und die Zeitungen überschlagen sich förmlich mit Feststellungen und Ratschlägen. Dabei sind es aber gerade die Medien, die mit ihrer Schreiberberei dazu beigetragen haben. Sie sind es, die Fußballspiele immer wieder an- und aufheizen und bei großen Spielen einen nationalen Sieg oder eine nationale Niederlage darin sehen. Tagelang vorher wird darüber geschrieben und spekuliert, und die Matches werden so vorbereitet, als ob es in einen Krieg ginge. Im Club 2 konnte man in der Diskussion hören, daß Fußballspiele wie Kriege und Kriege wie Fußballspiele vorbereitet und kommentiert werden.

Wie oft kann man in Zeitungen lesen und im Radio hören von einem "Bombenschuß", von einer "Zerstörung" des Gegners und von einer "Zerschmetterung" des Feindes, als ob das alles so alltägliche Sachen wären.

Denken wir doch nur an den Wirbeln es um Österreichs Idol Karl Schranz gab. Da wurden mit allen möglichen und unmöglichen Meldungen die Massen mobilisiert und auf die Straße gebracht, als ob es um die Existenz unseres Landes gegangen wäre.

Wie schön wäre es gewesen, wenn man mit dieser gleichen Begeisterung unlängst anlässlich der Staatsvertragsfeier auf die Straße gegangen wäre oder mit der gleichen Begeisterung, wie man heute Vereinsfahnen schwingt, die österreichische Fahne geschwungen hätte . . . . .

Die Stars können immer nur gewinnen, niemals aber verlieren, als ob nicht gerade auch das Verlierenkönnen zu einem guten Sportler gehören würde, als gutes Beispiel für unsere Jugend !

Beispiel, da hat sich was ! Da gab es einmal einen Fußballer, der spuckte den Schiedsrichter an, ein anderer zog vor dem Publikum die Hose herunter, um seinen beleidigten Hintern herzuzeigen, und ein dritter wiederum lauerte dem Schiedsrichter nach einem Spiel auf, um ihm eine zu verpassen. Und alles wurde von den Medien aber auch vom Publikum verziehen, weil man ja nicht gut den Lieblingen weh tun dürfe. Und solche Leute werden dann auch noch Trainer und auf unsere Jugend als "Vorbilder" losgelassen.

Vorbilder !

Und schauen wir uns doch das Kasperltheater an, was manche Fußballer auf dem Spielfeld aufführen, wenn sie nach einem Zusammenstoß den "toten Mann" markieren, oder wenn unser Hansi etwa gar ein Goal schießt, welchen theatralischen "Kniefall-Rutsch" macht.

Ja, das sind die Vorbilder, und unsere jungen Fußballer machen es auch schon fleissig nach !

Über zu hohe Gehälter von Politikern und Ärzten regt man sich auf, aber daß Fußballer oft noch mehr verdienen, davon spricht keiner, am allerwenigsten in den Medien (warum wohl). Und die Leistungen ?

Ich hätte diese Zeilen hier sicherlich nicht geschrieben, wenn ich nicht einen Zusammenhang mit dem Modellsport hätte herstellen wollen. Denn gerade die Medien sind es, die unseren Sport todschweigen und die ihn nur wenn überhaupt, widerwillig zu Kenntnis nehmen und nur wenige gibt es unter ihnen, die den Modellsport tatsächlich als Sport anerkennen. Dabei verlangt gerade der Modellsport ein Übermaß an Idealismus und Einsatz, denn wir machen unser Sportgerät selber, denn auf dieses und auf den Modellsportler kommt es an, will man erfolgreich sein. Kaum noch hat ein Fußballer seinen Ball oder ein Schifahrer seine Schi selber gemacht. Aber sie sind die Lieblinge der Nation (wenn sie gewinnen) und der Medien: "Himmelhoch jauchzend - zu Tode betrübt !"

Der Sport von heute ist schon lange nicht mehr das, was man sich einstmal vielleicht darunter vorgestellt haben mag. Heute gibt es gigantische Gladiatorenkämpfe der Nationen !

Ist es aber bei den Olympischen Spielennicht noch viel schlimmer ? Ost und West sabotieren einander wo und wie es nur geht, und dann sprechen sie kaltschnäuzig von der völkerverbindenden Mission des Sports ! Pfui ! welche schamlose Falschheit und Verlogenheit !

Bleiben wir beim Modellsport, bei dem es auf vielseitiges Können ankommt, vermeiden wir jedwedes Startum, und versuchen wir den Modellsport wirklich nur des Sportes willen zu betreiben !



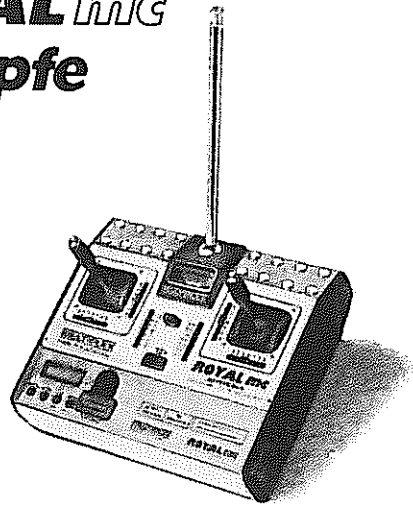
Mit herzlichen Fliegergrüßen  
bis zum nächstenmal

Euer

*Edwin Kretz*  
Bundessektionsleiter

# 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

**MULTIPLEX** · Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · W. Germany

# Es berichten die Fachreferenten



## RADIO CONTROL

Fachreferent Othmar Huber

### ÄNDERUNG des SPORTING CODE

Bei der letzten CIAM-Sitzung im Dezember 1984 wurden folgende Änderungen, die sich auf die Klasse F3A und damit auch auf unsere nationalen RC-Klassen auswirken, beschlossen.

#### Punkt 2.6.7.

Der 2. Satz lautet jetzt:  
"Die Buchstaben oder Zahlen müssen deutlich lesbar und wenigstens 25 mm hoch sein".

Ab sofort wirksam.

#### Punkt 5.1.9.

Streiche den letzten Satz und füge hinzu:

"Bei der Endrunde müssen alle Punkterichter eingesetzt werden.. Die höchsten und niedrigsten Ergebnisse werden gestrichen, wenn 8 oder mehr Punkterichter eingesetzt werden".

Ab sofort wirksam.

#### Punkt 5.1.11.

Streiche den 3. Absatz und ersetze durch:

"Die Startreihenfolge der Teilnehmer wird zunächst durch Auslosung vor Wettbewerbsbeginn ermittelt. Für jede Startstelle findet eine besondere Auslosung statt. Gleiche Fernlenkfrequenzen und/oder Mitglieder einer Mannschaft sollen nicht unmittelbar aufeinanderfolgen. Auch werden Mitglieder einer Mannschaft an den beiden Startstellen durch we-

nigstens 2 andere Wettbewerbsteilnehmer getrennt. Für die 2., 3. und 4. Flüge beginnt die Startreihenfolge bei 1/4, 1/2 und 3/4 der ursprünglichen Reihenfolge.

Die Startreihenfolge des 1. Fluges der Endrunde wird durch Auslosung ermittelt. Die Reihenfolge des 2. Durchganges beginnt in der Mitte der für die Endrunde ermittelten Reihenfolge."

Sofort wirksam.

#### Punkt 5.1.12.

Ausführung der Flugfiguren:

"Die Flugfiguren müssen in einem ununterbrochenen Flug in der angegebenen Reihenfolge durchgeführt werden, außer nach dem Start und vor der Landung, wo in jedem Fall ein einziger Vorbeiflug ohne Flugfigur gemacht werden darf. Es wird vorgeschlagen, daß der Pilot oder sein Helfer durch Zuruf den Punkterichtern ankündigt, daß der Pilot eine Flugfigur durchführen will. Der Wettbewerbsteilnehmer darf nur einen Versuch zu jeder Flugfigur während des Fluges machen. Das Modell muß ohne jede Hilfe starten und landen. Der Abwurf des Fahrgestelles oder irgend eines anderen Teiles des Modelles zu irgend einer Zeit während des Fluges ist verboten und wird mit der Wertung 0 für den gesamten Flug geahndet".

Sofort wirksam.

#### Anhang 5A, 5.1.13.

Füge hinzu:

"Alle geraden Flugstrecken, sowohl waagrecht wie senkrecht, werden nach dem tatsächlichen Flugweg des Modelles bewertet. Änderung der Fluglage des Modelles, um einen geraden Flug-

weg einzuhalten, sind kein Grund für Punkteabzüge."

Sofort wirksam.

#### Anhang 5A - Figurenbeschreibung doppelter Immelmann.

Er setze durch:

"Das Modell zieht hoch und vollendet einen halben Looping und sofort darauf macht es eine halbe Rolle in der Normalfluglage. Es fliegt waagrecht geradeaus auf einer Strecke, die gleich dem Durchmesser des halben Loopings ist. Es macht einen halben Außenlooping und unmittelbar darauf eine halbe Rolle in den waagrechten Flug.

Sofort wirksam.

\*\*\*

### LÄRMSCHUTZKOMMISSION

Bei der CIAM-Sitzung hat auch die LÄRMSCHUTZKOMMISSION der CIAM im Bezug auf die Lärm-messung folgende Empfehlung gegeben:

In Hinkunft soll die Lärm-messung im Abstand von 3 m erfolgen, dabei darf der Lärmpegel 95 dBA nicht überschreiten. Überschreitet ein Modell diesen Lärmpegel, so wird es auf dem Prüfstand wie bisher, jedoch in 3 m Entfernung getestet und in diesem Fall darf der Schallpegel 90 dBA nicht überschreiten. Diese Meßmethode wird höchstwahrscheinlich bei der im September in Holland stattfindenden F3A-Weltmeisterschaft angewendet werden.

### RC III WENDEFIGURENPROGRAMM

Mit Beginn dieses Jahres wurde das neue RC III Wendefigurenprogramm eingeführt. Wie bereits erwähnt, soll dieses Programm im laufenden Jahr 1985 erprobt werden. Im letzten prop wurde der vorläufige Programm-vorschlag abgedruckt. Es hat sich jedoch bereits gezeigt, daß noch einige Änderungen und Ergänzungen durchzuführen sind.

Im folgenden möchte ich auf die Änderungen, welche bereits fixiert wurden, hinweisen:

Mit Ausnahme des Rechtecklandeanfluges wird das Programm nach der bereits vorliegenden Figurenübersicht geflogen.

Die Figur 3, derzeit als halbe Kuban 8 bezeichnet, wird in Hinkunft "umgekehrte halbe Kuban 8" heißen.

Die Figur 7, Humpty Bump, heißt nun "umgekehrter Humpty Bump".

Da es nach der Figur 10, "Trudeln 3 Umdrehungen" Probleme mit dem Beginn des Rechtecklandeanfluges gibt, wird in Zukunft auf die erste Querseite des Landeanfluges verzichtet, sodaß der

Landeanflug nur noch aus 3 Seiten bestehen wird.

Eine neue RC III-Programmbeschreibung mit Figurenübersicht ist in Ausarbeitung und wird in Kürze veröffentlicht werden.

## Lärmschutz in Eigeninitiative

Im Herbst 1984 ist mir anlässlich eines Flugtages ein Motormodell (geeignet für die Klasse RC III) durch den sehr niedrigen Schallpegel besonders aufgefallen. Ein junger Modellflieger hat sich über die Möglichkeiten der Lärmbekämpfung Gedanken gemacht und den Versuch unternommen, mit verhältnismäßig geringem Aufwand den Schallpegel zu senken. Eine genauere Überprüfung des Modelles hat gezeigt, daß diese außerordentlich gute Schalldämpfung durch einen Schallnachdämpfer in Form eines Rohres erreicht wurde. Um genauere Werte des Schallpegels zu erhalten, habe ich Kontrollmessungen durchgeführt.

Hier kurz die Daten bzw. Meßergebnisse :

Pilot: Fritz Schabus - MFG Bludenz  
 Modell: "DALOTEL"  
 Motor: 6,5 cm<sup>3</sup> HP  
 Schalldämpfer: Originalschalldämpfer  
 Nachdämpfer: WEBRA-Rohr  
 Propeller: 10/6 - Robbe  
 Umdrehungen: 11.000 - 12.000 pro Minute

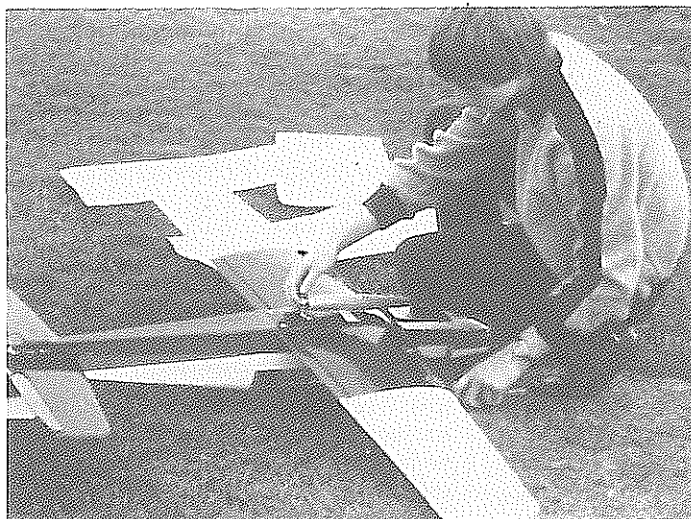
Die Schallmessung wurde nach den Richtlinien des Sporting Code durchgeführt.

Modell auf der Piste: Meßgerät in Motorhöhe

Abstand = 1 m - Meßergebnis 93 dBA  
 Abstand = 3 m - Meßergebnis 86 dBA  
 Abstand = 7 m - Meßergebnis 80 dBA

Meßergebnis mit dem gleichen Modell, jedoch ohne dem zusätzlichen WEBRA-Rohr :

Abstand = 1 m - Meßergebnis 103 dBA  
 Abstand = 3 m - Meßergebnis 95 dBA



Vergleichsweise wurde auch ein Modell mit 4-takt Motor mit folgendem Ergebnis gemessen :

Pilot: Walter Margreiter - MFG Bludenz  
 Modell: "PIPER CUB"  
 Motor: OS-FS 120 - 20 cm<sup>3</sup> 4-takt  
 Schalldämpfer: Originalschalldämpfer  
 Nachschalld.: ca. 10 cm langes Alu-Rohr, Durchmesser ca. 30 mm mit durchlöcherter Stauscheibe  
 Propeller: Nylon 15/8 - Graupner

Meßdaten:

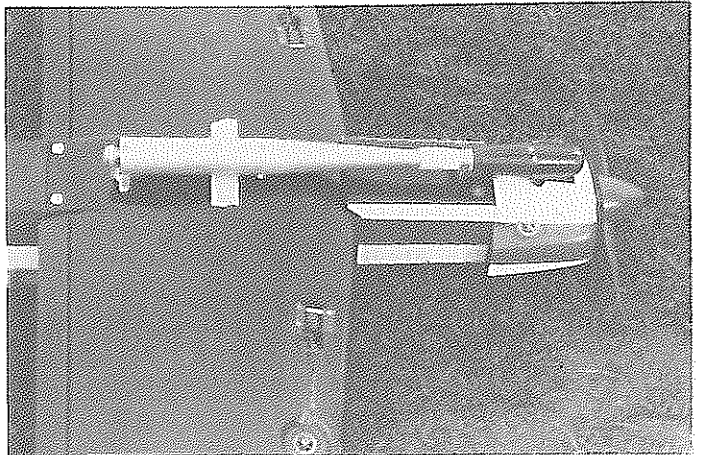
Abstand = 1 m - Meßergebnis 98 dBA  
 Abstand = 3 m - Meßergebnis 90 dBA

Meßergebnis ohne Nachschalldämpfer:

Abstand = 1 m - Meßergebnis 101 dBA  
 Abstand = 3 m - Meßergebnis 99 dBA

Die Meßergebnisse des 2-takt Motors haben gezeigt, daß der Schallpegel noch bedeutend gesenkt werden kann. Eine Messung im Abstand von 7 m wurde deshalb durchgeführt, da es bereits Zulassungsbehörden für Flugmodelle gibt, welche bei Sondergenehmigungen einen höchsten Schallpegel im Abstand von 7 m mit 80 dBA vorschreiben. Die Meßergebnisse haben gezeigt, daß es durchaus möglich ist, den Motor-Modellflugsport auch mit 2-takt Motoren mit einem erträglichen Schallpegel zu betreiben.

RC-Fachreferent Othmar Huber



Oben: Hier kann man die Anbringung der beiden Schalldämpfer deutlich erkennen - sehr einfach - mit großer Wirkung

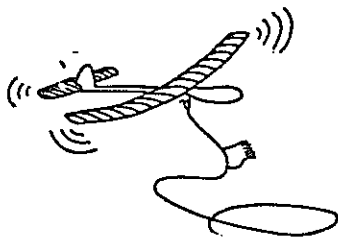
Links: Fritz Schabus von der MFG Bludenz mit seinem Modell DALOTEL und Doppelschalldämpfer





## FREIFLUG

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer



### NEUES VON DER CIAM !

Die derzeit gültigen Modellflugregeln und -bestimmungen sind bis **einschließlich 1988** "eingefroren" !

Ausnahmen bilden nur Regeländerungen aus Sicherheitsgründen oder Klärungen !

Ab sofort gültig :

2.6.7 Wettbewerbsmodelle müssen die vorgeschriebene Kennzeichnung (Nationale Identifikation) deutlich lesbar in wenigstens 25 mm hohen Zeichen tragen.

Ab **1989** gibt es neue Regeln im SC, die nachfolgend angeführt werden, da sie von den Delegierten bereits beschlossen wurden:

2.6.1 Im Stechen sind 3 Zeitnehmer einzusetzen, alle mit Ferngläsern, die mindestens **7 fache Vergrößerung** haben.

3.3.1 In der Klasse F1C ist unter "Schmiermittel" Rizinusöl zu verstehen.

3.3.9 Der 1. Durchgang in F1C ist mit **4 Minuten** Maximalzeit zu fliegen.

3.11.1 Die Schlepplein in F1A werden in Hinkunft mit **5 kg** Belastung gemessen.

Vom Freiflug-Unterausschuß unterstützt vom Plenum aber abgelehnt wurde der neuerliche Vorschlag Dänemarks, im Freiflug auch den Zweit- und Drittplazierten einer EM oder WM ihre Plätze auch ohne nationale Ausscheidungen verteidigen zu lassen.

\*\*\*

### F1A - SIEGERMODELL beim Silvesterpokalfliegen 1984

Ansgar Nüttgens aus Riegelsberg bei Saarbrücken, hatte wohl den weitesten Weg zurückgelegt, um in Nußdorf bei Salzburg am traditionellen Freiflug-Silvesterpokalfliegen teilnehmen zu können.

Der weite Weg hat sich jedoch gelohnt, denn er siegte unangefochten nach Stechen mit 1260 + 209 Sekunden (vgl. prop 3/4-85).

Seine Modellkonstruktion entstand in der Grundkonzeption bereits 1980. Der Grundgedanke war eine möglichst einfache aber optimale Konstruktion, unter günstiger Ausnützung der 1 m langen Balsabrettchen und Leisten ohne Abfall. Daraus resultieren auch die Abmessungen der Fläche mit 600 und 395 mm. Die Flächentiefe wurde auf 155 mm und somit die Gesamtfläche incl. Leitwerk auf 33,85 dm<sup>2</sup> festgelegt. Verzichtet wurde auf eine Verjüngung der Holmquerschnitte in der Hauptfläche und auf Diagonalrippen, damit dieses Modell auch von Anfängern gebaut werden kann.

Die beplankte Fläche ist mit Poliestervlies (20g/dm<sup>2</sup>) bespannt und hat für den Katapultstart mit dem "Chra"-Kreisschlepphaken eine ausreichende Festigkeit. Die Fläche wird durch einen 4 mm Stahldraht und 2 kurze arretierstifte gehalten.

Das Flächenprofil ist eine Modifizierung der Benedek-Profil B 6356 b (unten) und des B 7457 d (oben) und weist sehr gute Flugeigenschaften bei allen Wetterlagen auf. Als Höhenleitwerksprofil kam ein halbsymmetrisches Profil zum Einsatz, mit dem sehr gute Höhen und Übergänge beim Katapultstart erzielt werden.

Sein Bruder Robert hat das erste Modell dieser Konstruktion 1981 gebaut und wurde schon 1984 Deutscher Meister und qualifizierte sich für die Freiflug-WM 1985 als Folge einer hervorragenden Leistungsserie innerhalb von 3 Jahren.

\*\*\*

### DIE CIAM SCHIESST SCHARF !

Wie wir aus Paris erfahren, haben die Teilnehmer an der CIAM-Bürotagung am 25./26. April 1985 harte Maßnahmen beschlossen.

Auf der Tagung wurde zunächst die Vorbereitung und Ausschreibung der WM Freiflug kritisiert und dann abgesagt. Punkte der Kritik waren insbesondere der Zeitplan, die Frage der ausgebildeten Zeitnehmer, geeignete Ferngläser für die Zeitnehmer, Preis für das Camping und die Genauigkeit der Waagen. Schlechte Erfahrungen der vorhergegangenen EM am gleichen Ort führten zu sehr genauen Beobachtungen der Vorbereitungen. Außerdem sollte ermöglicht werden, daß Helfer auch das Gelände betreten dürfen, wenn sie nicht in der oder den offiziellen Unterkünften wohnen. Telefonanrufe aus Jugoslawien brachten die bedingungslose Zusage zur Erledigung aller Erfordernisse und damit doch noch "Grünes Licht" !

### ABSAGE VON EUROPAMEISTERSCHAFTEN !!!

Das hat es noch nie gegeben !

Die Europameisterschaften in F1E - Selbstgesteuerter Hangflug in der Schweiz,  
F1D - Saalflug in Rumänien und  
F4C - Scale in Belgien

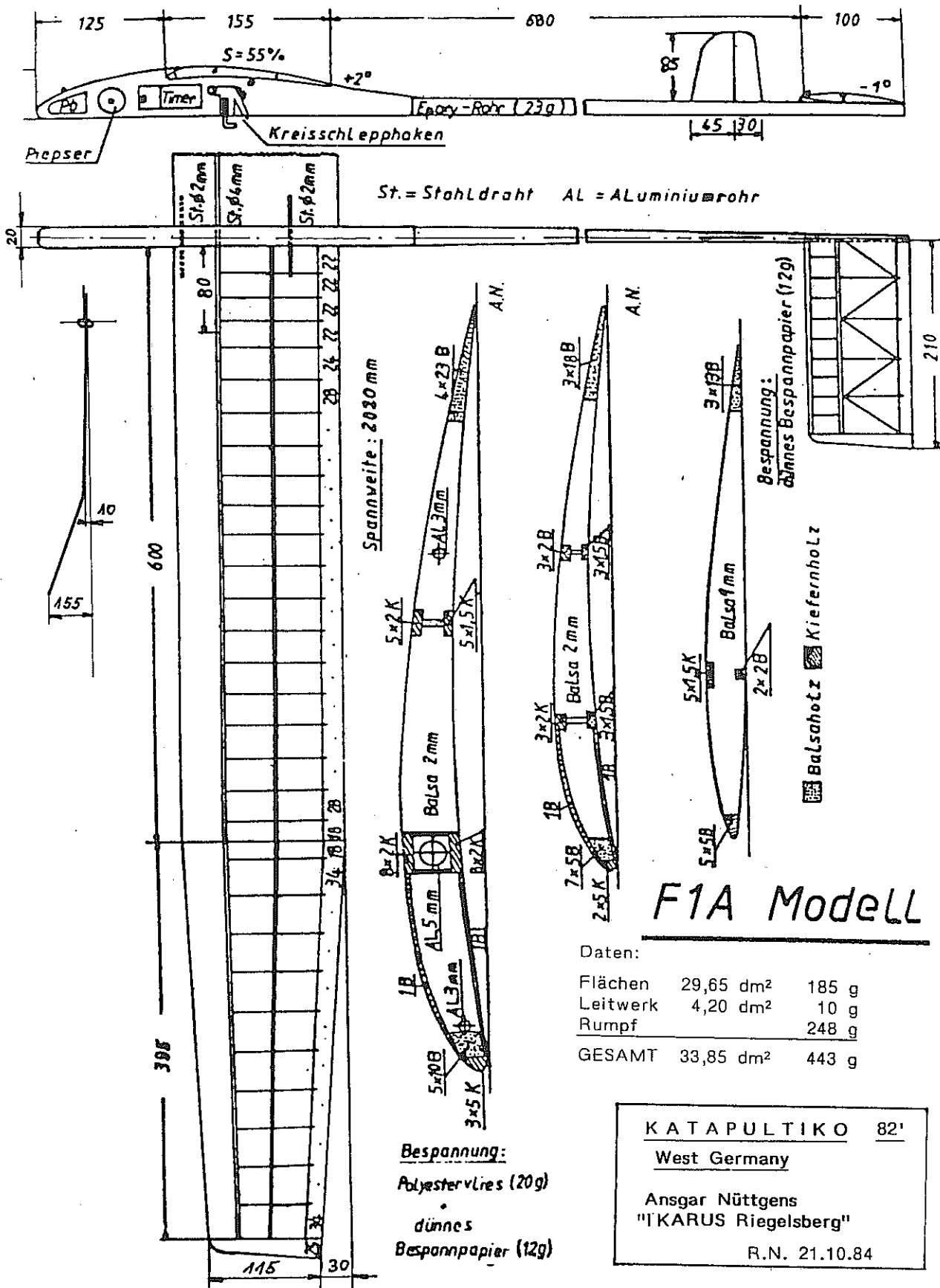
wurden abgesagt, weil keinerlei Informationen der Ausrichter vorlagen, wie sie der Sporting Code fordert.

So etwas hat es noch niemals gegeben !

Bezüglich der WM in Jugoslawien scheint man sich telefonisch arrangiert zu haben; warum versuchte man das nicht auch bei den anderen Veranstaltern ? Noch nie wurden Informationen vom Veranstalter bei EM verlangt und alle hatten funktioniert ! Wieso gerade jetzt und ohne Vorwarnung ?

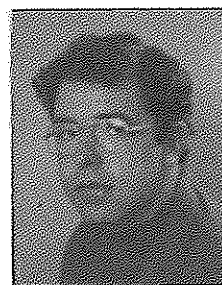
Es bleibt zu hoffen, daß hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist.

\*\*\*



## F4C-SCALE

Fachreferent  
Dr. Thomas Loebenstein



# Scale Seminar

Das erstmals in Europa veranstaltete internationale Scale-Seminar in der ASKÖ-Landessportschule in Wien-Atzgersdorf war von der Beteiligung und dem Fachlichen her ein voller Erfolg. 27 Teilnehmer aus Österreich und der Bundesrepublik Deutschland hatten zwei Tage Gelegenheit, sich intensiv mit der Materie SCALE in Diskussionen zu befassen. Obwohl John Carrol aus Irland wegen des schlechten Wetters nicht kommen konnte (sein Flugzeug konnte wegen starken Nebels nicht starten), waren doch seine ausführlichen Unterlagen vorhanden, anhand derer gearbeitet werden konnte. Vor allem sind seine Quellen für Dokumentationen unbezahlbar.

Es folgt ein Auszug aus dem Scriptum:

### AUSWAHL DES VORBILDES

(Lese die Regeln und benütze den gesunden Menschenverstand)

Jedes Original ist mit modernen Fernsteuerungen als Modell fliegbar. Siegermodelle sind üblicherweise genau auf die geltenden Regeln mit Gewicht auf die Baubewertung, wobei vorauszusetzen ist, daß alle vorzügliche Flieger sind.

Nach den Ergebnissen der WM seit 1970 waren alle Siegermodelle nach existierenden Originalen nachgebaut, welche einer guten Dokumentation und Studien leicht zugänglich waren - Ausnahme Me 163.

Daraus ist folgender Trend abzuleiten:

1. Mehrmotorigkeit ist durch die Zuverlässigkeit der Motoren ein zunehmend realistisches Vorhaben.
2. Viertaktmotoren machen auf die Punkterichter, welche auch nur Menschen sind und darauf gut reagieren, Eindruck. Sie sind zuverlässig und gut zu verkleiden.
3. Modelle werden vom Flächeninhalt so groß wie möglich gebaut (kann bei starkem Wind nachteilig sein) ... das scheint Doppeldecker zu bevorzugen.
4. Die Modelle werden bis ans Limit von 6 kg gebaut.
5. Auch mit einer erstklassigen Flugbewertung es für ein einmotoriges Spornradflugzeug schwierig, sich gut zu platzieren (Reeves 1984 nur 6.).

### PRIMÄRE ÜBERLEGUNGEN

Zugänglichkeit des Originals für Untersuchung und Dokumentation, um das Modell damit abzustimmen und die Punkterichter zufrieden zu stellen.

Einbeziehung des Trends der Resultate.

Ausnützen aller Vorteile der Regeln, einige Vorteile bei der Baubewertung sind leicht erreichbar, z.B. Einziehfahrwerk.

#### Aerodynamische Überlegungen:

- a) Großzügiger Flächeninhalt ?
- b) Erträglicher Leitwerkshebelarm ?
- c) Lage des Fahrwerkes gut zum Rollen und Starten ?
- d) Nicht zu stark verjüngte Flächen (Schränkung ?) oder zu kleine Leitwerksflächen ?
- e) Kann die Einstellwinkeldifferenz beibehalten werden ?
- f) Ist die Maßstäbliche Flugeschwindigkeit erreichbar ?

### SEKUNDÄRE ÜBERLEGUNGEN

Einbau der Fernsteuerung leicht möglich ?

Bauzeit und Können vorhanden ?

Sollen klimatische Bedingungen berücksichtigt werden ?

Persönliches Interesse und Vorliebe für das Original ?

Berücksichtigung der Attraktivität von mechanischen Sondervorfürungen im Flug (obwohl nicht mehr automatisch 10 Punkte aber Null bei Versagen).

Wasserflugzeuge können ohne Punkteabzüge eingesetzt werden ... Raketenflugzeuge ???

Wettbewerbsflieger müssen sich durch viele interessante Originale wegen der Anforderung der Regeln durcharbeiten. Schieben Sie die Schuld nicht auf die Punkterichter, die sich an die Beschränkungen des Reglements auch halten müssen; sogar deren Auslegungen des Reglements kann und wird oft von der Jury überstimmt. Wenn Sie Regeländerungen wollen, wenden Sie sich an Ihren Aeroclub.

### ZUSAMMENSTELLUNG DER DOKUMENTATION

Man darf nie vergessen, daß wir uns nicht für eine Flugzeugtype sondern für ein ganz spezielles Flugzeug interessieren (z.B. Richthofens rote Dr. I 425/17).

### EXISTIERENDE FLUGZEUGE

1. Hersteller des Originals oder spezialisierte Firma für Pläne sind normalerweise kein Problem, überprüfe aber die Zeichnungen der Flugzeugfirma genau. Manche Planlieferanten sind besser als andere. Vorsicht bei der Firma Wylam. Trage Abweichungen auf der Zeichnung rot ein und lasse sie von Scalereferenten bestätigen.
2. Flugzeugbesitzer oder Betreiber für Fotos und Farbe. Interessiere diese Leute mit einem Foto des Modells usw., biete auf jeden Fall Ersatz der Spesen an und schicke immer Rückporto oder Antwortscheine mit, dies zwingt den Empfänger geradezu zu einer Antwort.

3. Es gibt spezielle Fotolieferanten. Besser ist es, die Fotos selbst zu machen. Farbe und/oder SW, auf jeden Fall viele, speziell wenn man dafür reisen muß. Ein mittleres Teleobjektiv ist zur Vermeidung von Verzerrungen am besten geeignet, die Flugzeuge sind aber leider oft in beengten Räumen untergebracht. Bei Farbfotos darf man sich nicht auf die Genauigkeit der Farben verlassen, am besten bringt man eine vom Besitzer der Maschine bestätigte Farbtafel mit. Klebe einen Maßstab auf das Originalflugzeug, um die Größenverhältnisse zu zeigen. Gute Fotos von Emblemen und Markierungen zur Reproduktion am Modell sind wichtig !!
4. Kontaktiere einen befreundeten Modellflieger, wenn Du selbst nicht eine Reise zum Original unternehmen kannst.

#### VERSCHWUNDENE FLUGZEUGE

1. Überprüfe Museumskataloge und ähnliche Aufstellungen (Hunt's V.& V. Buch usw.) ebenso wie private Sammlungen.
2. Aufstellungen von Plänen und Zeichnungen, alte Magazine; die meisten Zeichnungen stammen aus der gleichen Quelle, einige tragen daher Ungenauigkeiten immer weiter fort.
3. Suche nach Farbunterlagen in spezialisierten Magazinen und Veröffentlichungen, falls nichts anderes zu finden ist, sind Profile und Ähnliches wie z.B. Schattenrisse in alten Büchern, auch annehmbar.
4. Versuche die Listen spezialisierter Fotosammlungen zu bekommen.
5. Es ist fraglich, ob die Farbgebung, die Plastikmodellen beiliegt, akzeptabel ist.
6. Wende Dich an Luftfahrtshistoriker ..... Rückporto !

#### HISTORISCHE FLUGZEUGE

1. Bibliotheken, Archive von Zeitschriften und Büchern, z.T. nicht mehr im Druck.
2. Fotoarchive und Sammlungen (FLIGHT, IWM, RAES, RAeC) und ähnliche Vereinigungen.
3. Museen und Sammlungen sind meist schlecht bei der Foto-



Lehrgangsteiter Dr. Loebenstein, links und der deutsche Chefpunkterichter Alfred Fisch

- suche und das kostet auch noch Geld.
4. Aufmerksames Lesen von zeitgenössischen Erzählungen und Zeitungen, z.B. "Der rote und silberne Renner schoß vorbei".
  5. Kontaktiere eine luftfahrtshistorische Vereinigung oder einen Modellflieger mit gleichem Geschmack.

#### PRÄSENTATION DER DOKUMENTATION

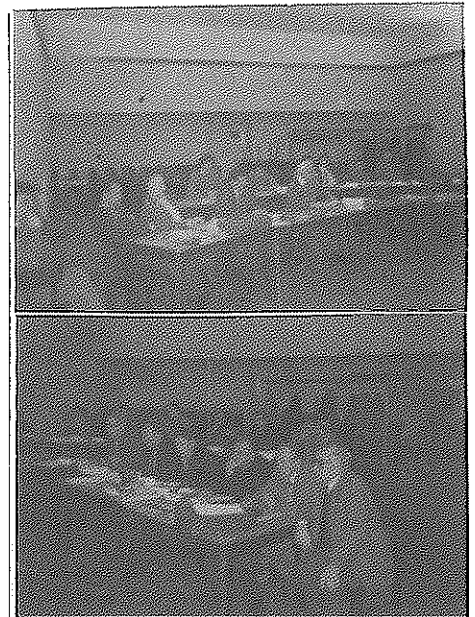
HALTE DIE PUNKTERICHTER BEI LAUNE! REDUZIERE LESESTOFF AUF DAS ABSOLUTE MINIMUM UND KONZENTRIERE DICH AUF BILDICHE UND GRAPHISCHE ASPEKTE .... PUNKTERICHTER HABEN KEINE ZEIT ZU LESEN !

Ringmappen im minimalen Format A4 mit einseitigen Plastikumschlägen zum leichten Aufteilen des Materials.

3-Seitenansicht so groß wie gerade noch verwertbar, am besten ein Exemplar für jeden Punkterichter.

Fotos, idealerweise 18x24, 3/4 Front- und Rückansicht für den ersten und wichtigsten Eindruck bei den Punkterichtern ... setzt oft bereits den Maßstab für deren Gesamtbeurteilung. 9x13 ist sicher zu klein. Nicht zu viele Fotos ! Diese können auch Mängel am Modell aufdecken. Auch sind Fotos von unsichtbaren inneren Details oder des Modell-aufbaus, der nicht für die Originaltreue wichtig ist, unnötig.

Für seltene Originale gibt es sicher keine unverhältnismäßig hohe Abwertung, wenn nur das Minimum an Dokumentation angeboten wird.



Aufmerksam lauschen die Lehrgangsteilnehmer den Worten der Vortragenden und beteiligen sich lebhaft an den Diskussionen

- FARBE
1. Farbmuster vom Original oder Farbkataloge, immer vom Besitzer bestätigen lassen.
  2. Veröffentlichte Farbreferenzen aus farbigen Zeichnungen mit einer Farbtafel ergänzen.
  3. Gedruckte Farbvorlagen z.B. PROFILE, am besten mit zusätzlicher schriftlicher Beschreibung, da die Farben von Druck zu Druck stark variieren können.
  4. Farbfotos können nützlich sein, sind aber nicht alleinseeligmachend. Wo das Original und das Modell zusammen fotografiert sind, gleichen sich die Farben durch Verschiebungen an und sind nicht immer beweisend.
  5. Einfache gedruckte oder sonstige veröffentlichte Beschreibungen müssen für alte Flugzeuge akzeptiert werden, da oft nichts besseres existiert und sollten nicht unnötig abgewertet werden.

**MARKIERUNGEN**

Immer auf 3-Seiten-Ansicht und Fotos zurückgreifen.

**VERMEIDE**

zu viele Fotos, das verwirrt die Punktrichter und deckt Fehler auf, die man lieber verschwiegen hätte.

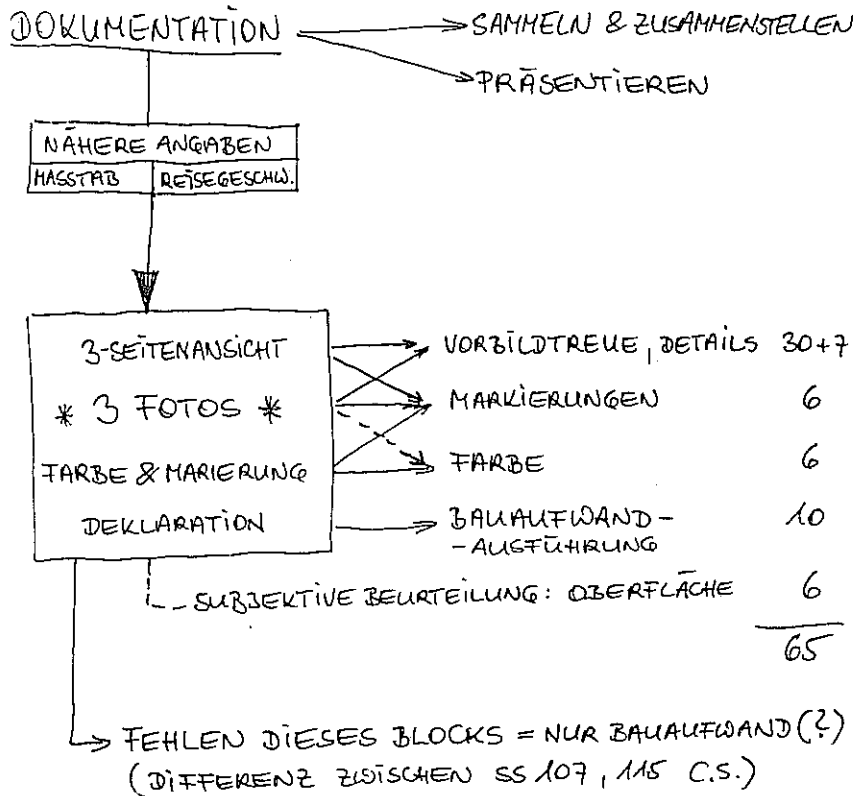
Große Kartontafeln, auf denen die gesamte Dokumentation aufgeklebt ist.

3-Seiten-Ansichten mit vielen Variationen des Originalflugzeuges ... decke die nicht maßgeblichen Stellen ab.

Fotos, die zu klein sind.

Bücher mit angekreuzten Absätzen oder Fotos ... besser ist es, die einzelnen Punkte zu kopieren.

DIE DEKLARATION sollte den Namen des Wettbewerbers, eine genaue Bezeichnung des Originals, den Maßstab des Modells und die beweisbare Reisegeschwindigkeit des Originals enthalten.



BLEIBE EINFACH ..... BLEIBE BILDHAFT ..... VERMEIDE EIN ZUVIEL !

**SCHLUSS :**

Ich möchte an dieser Stelle folgenden Firmen herzlich für ihre tatkräftige finanzielle Unterstützung danken. Ein Teil dieser Gelder wird auch zur Ausrüstung der Nationalmannschaft für die Europameisterschaft in SCALE in Belgien verwendet werden.



radio sezession

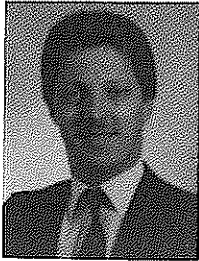


**SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO**

**modellbau  
pirker**

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

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



## RADIO CONTROL F3C

Fachreferent Gerhard Lustig



Liebe Hubschrauberfreunde!

Die Saison 1985 hat begonnen und erstmals gelangten beim 6. Pongauer Alpencup in Wagrain die F3C-Regeln B und C zur praktischen Anwendung.

Aus dem 19-köpfigen Starterfeld rekrutierten sich

9 FAI - A

6 B und

4 C Flieger.

Die Teilnehmer waren mit Begeisterung bei der Sache und es entwickelte sich ein interessanter Wettbewerb. Abgesehen von kleineren organisatorischen Mängeln, ergab die neue Regelauslegung keinerlei Schwierigkeiten. Vielmehr war bei den Wettbewerbern Zufriedenheit zu verspüren, daß es endlich auch für Anfänger und Fortgeschrittene ein Aufbauprogramm gibt. Damit sollte es möglich werden, daß die Basis für Wettbewerbsflieger verbreitert und qualitativ in der Folge verbessert wird.

Der Ansatz ist gegeben und mein spezieller Dank gilt den Organisatoren von Wagrain, die alles unternahmen, um einen seriösen Wettbewerb abzuhalten. Selbst ein

Hughes 500 von Niki Lauda sorgte für reges Interesse bei Teilnehmern und Publikum.

Die Erfahrungswerte bei Punkterichtern, Wettbewerbern und Organisatoren werden beim Lehrgang in Bramberg am 16./17. Mai besprochen und erklärt.

Die nächsten Veranstalter (Pört-schacher Modellsportwoche) sollten darauf aufbauend dann einen weiteren positiven Beitrag zur Leistungssteigerung für F3C bieten. Den Nachwuchspiloten ist damit ein taugliches Werkzeug in die Hand gegeben, um sportliche Ziele in Erfolge umzusetzen.

Ergebnisse vom

6. PONGAUER ALPENCUP F3C:

FAI: Gruppe A - 9 Teilnehmer

1. Brennteiner Josef	3.193 Pkte.
2. Heim Ewald	2.898 Pkte.
3. Bokelic Gottfried	2.234 Pkte.
4. Kessler Andreas	2.233 Pkte.
5. Kreidl Alfred	2.213 Pkte.
6. Brunner Toni	2.119 Pkte.
7. Dopfer Manfred	2.074 Pkte.
8. Heimisch Karl-Heinz	2.056 Pkte.
9. Heinelt Adolf	1.843 Pkte.

F3C-B-Programm - 6 Teilnehmer

1. Plieeseis Manfred	300 Pkte.
2. Streich Uli	246 Pkte.
3. Meissel Friedrich	241 Pkte.
3. Schmidl Johann	241 Pkte.
5. Told Kurt	238 Pkte.
6. Ableitinger Peter	98 Pkte.

F3C-C-Programm - 4 Teilnehmer

1. Ried Christian	2.000 Pkte.
2. Gasser Anton	1.909 Pkte.
3. Berger Christian	1.736 Pkte.
4. Glanzer Ewald	1.684 Pkte.

**Achtung Wettbewerbsleiter!**

Um eine Vereinheitlichung der Wertungskarten zu erreichen, liegen beim Fachreferat in Wien Wertungskarten samt Ergebnislisten als Vordruck auf.

Bitte bestellen Sie diese rechtzeitig, denn diese sind zwingend bei Wettbewerben vorgeschrieben. Diese Drucksorten sind bis auf das Porto kostenlos.

Damit soll eine sinnvolle Unterstützung den Ambitionen der Veranstalter seitens des Fachreferates Anerkennung beitragen helfen.



Styroflächen,  
Drehteile und  
GFK-Teile  
nach Plan

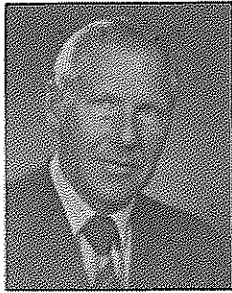
## MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha

Heiligenstädter Straße 189 — 1190 Wien

Telefon 37 42 55

MODELLBAUARTIKEL —  
SPEZIALANFERTIGUNGEN  
Verkauf und Erzeugung



## Bundeslehrgänge 1985



Für das heurige Jahr wurde die Durchführung von 4 Lehrgängen beschlossen: Zwei Fachlehrgänge und zwei Punkterichterlehrgänge. Drei Lehrgänge sind bereits vorbei, nur der letzte, der Hubschrauberlehrgang, findet am 18./19. Mai in Bramberg/Sbg. statt, zu einer Zeit, wo sich gerade prop 5/6-85 in Druck befindet.

Von den ersten 3 Lehrgängen wollen wir heute berichten.

Der erste Lehrgang war das Scale-Seminar. Darüber berichtet FR Dr. Loebenstein unter "Die Fachreferenten berichten ..." Vom Punkterichterlehrgang in Leibnitz/Stm. berichtet Chef-Punkterichter Heinz Freundt und vom Saalfluglehrgang haben wir gleich 2 interessante Berichte erhalten. Wir drucken beide Saalflug-Berichte ab, weil es sich hier um Berichte aus der Sicht von zwei Lehrgangsteilnehmern handelt; von einer Frau und Saalfluganfängerin und von einem "alten Hasen" (und Mann).

### Chef-Punkterichter Heinz Freundt berichtet über den Punkterichterlehrgang auf Schloß Seggau/Stmk.

Am 16. und 17. März 1985 fand auf Schloß Seggau bei Leibnitz in der Steiermark der heurige RC-Punkterichterlehrgang statt. Einberufen von der Bundessektion, ausgerichtet vom LSL der Steiermark, Mag. Helmut Krasser, und auf Schloß Seggau vom Obmann des MFC Grashüpfer Andritz, Hans Schimpel, organisiert.

Nun, so vornehm, auf einem Schloß und so bequem, Unterkunft, Seminarsaal und Weinkeller in einem Riesenschloß, haben wir es noch nicht gehabt. Nach der Begrüßung durch BSL Edwin Krill, LSL Mag. Krasser und Obmann Schimpel, konnte Heinz Freundt überpünktlich (es waren schon alle da) mit dem Lehrgang beginnen. Es waren 27 Teilnehmer, die zum überwiegenden Teil aus der Steiermark kamen, aber auch aus anderen Bundesländern. kamen einige Teilnehmer.

Zuerst grundsätzliche Bewertungskriterien, die zum Punkterichten gehören. Dann persönliche Gedanken zum Punkterichten aus dem reichen Erfahrungsschatz von Heinz Freundt.

Als erstes Gebiet wurden die RC IV-Figuren und Fehlermöglichkeiten mittels Unterlagen, die

jeder Teilnehmer aus prop hatte, und mit Overhead gezeigt. Fragen wurden gestellt und so gut wie möglich behandelt. Lebhaftige Diskussionen entstanden.

Als nächstes Gebiet war dann RC III dran, das neue Wendefigurenprogramm, das bei der letzten Sektionsleitersitzung beschlossen wurde. Aufgezeigte Unklarheiten in diesem neuen Programm werden im Bericht des FR Huber in dieser Nummer klargestellt.

Von den Teilnehmern waren bis auf zwei alles Punkterichter-Neulinge. Das Wendefigurenprogramm, das in diesem Jahr schon geflogen wird und seine Feuerprobe im Jahr 1986 bei der RC III-Staatsmeisterschaft bestehen soll, ist dem internationalen Wendeprogramm von F3A angeglichen, nur mit weniger und leichteren Figuren.

Nach dem RC III-Programm wurden die Figuren und Fehlermöglichkeiten des F3A-Programms besprochen, und ehe man sich versah, war es schon 18,00 Uhr und Abendessenszeit für die Teilnehmer. Nach dem Abendessen waren alle in den 700 Jahre alten Schloßweinkeller zum Weinverkosten eingeladen. Zu Schwarzbrottschnitten, bestrichen mit steirischem Verhackerten, wurden einige gute Weinsorten des Schloßkellers probiert. Es war dort sehr romantisch und wird den Teilnehmern sicherlich

in guter Erinnerung bleiben. Da die Temperatur im Keller lediglich 3 Grad betrug, sind wir bald wieder in unseren Sitzungssaal übersiedelt und bei einigen Flaschen Wein wurde bei Harmonikspiel (natürlich steirisch) sehr rege fachgesimpelt. Heinz Freundt war nicht nur Punkterichterlehrer sondern zauberte noch eine halbe Stunde zur Unterhaltung aller. Dem Gerücht nach sind einige sehr spät, oder soll man sagen sehr früh, ins Bett gekommen. Am nächsten Morgen waren aber wieder alle pünktlich beim Frühstück.

Von dort ging es dann zum Modellflugplatz nach Zwaring, wo uns der Obmann des MBC ASKÖ-Köflach, Hubert Richter, in Empfang nahm und wo uns Frauen des Clubs betreuten. Das Wetter war diesig, und die Wolken hingen tief. Im Flugzeugschlepp startete unser RC IV-Pilot Hubmann, erreichte aber bereits in 100-150 m Höhe die Wolkengrenze, und die erste praktische Punkterei begann. Jeder Kursteilnehmer sollte nun das am Vortag Erlernte in die Praxis umsetzen. Nach dem Flug wurde im Beisein des Piloten die von den Punkterichter-Aspiranten und dem Chefpunkterichter gegebenen Punkte verglichen, und es stellte sich heraus, daß die Abweichungen untereinander kaum größer als plus-minus

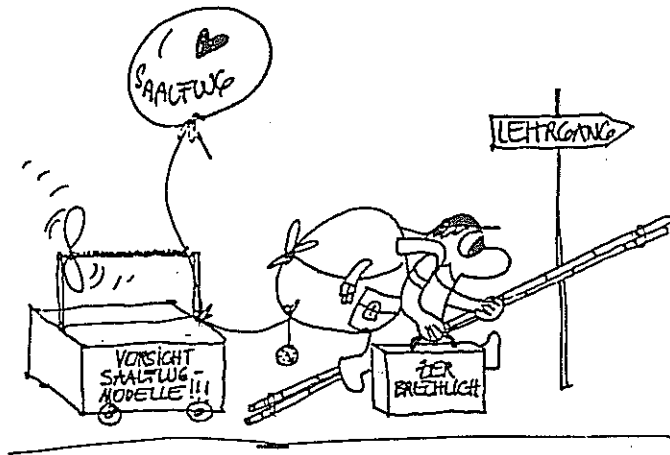
1 Punkt waren. Die gesehene Fehler wurden, so man sie rekonstruieren konnte, besprochen. Noch ein Flug, die Wolkengrenze war höher und der 2. Flug besser. Die Punkteabweichung der einzelnen Punkter waren wieder sehr gering. Jetzt startete Hubmann mit seinem RC III-Modell. Auch hier punkteten alle bei den zwei Flügen sehr gut. Es wurde uns ziemlich kalt, und wir waren

sehr froh, daß uns die freundlichen Helferinnen von Obmann Richter mit Glühwein wieder etwas aufwärmten.

Als Abschluß startete Pilot Strasser und flog das F3A Programm. Auch hier wurde, was ich nicht erwartet hatte, ohne Schreiber, sehr gut gepunktet. Da sich das Wetter verschlechterte, Regen und Schneefall, setzten ein, sparten wir uns den 2. F3A-Flug und begaben uns

zu unserem wohlverdienten Mittagessen.

Vielen Dank allen Organisatoren und Helfern, die für den reibungslosen Ablauf des Lehrganges sorgten. Vielen Dank an die Teilnehmer, die sich sehr bemühten, das Punkten in Theorie und Praxis zu erlernen, und vor allem vielen Dank an die steirische Gastfreundschaft.



Manfred Koller und Walter Hach - die Lehrer dieses Lehrganges - vertreten Österreich bei mehreren Saalflug-Weltmeisterschaften. Den besten Erfolg erreichte Manfred Koller bei der Weltmeisterschaft in Debrecen/Ungarn, er belegte damals den beachtlichen 5. Platz. Ich selber hielt jahrelang den Wiener Hallenrekord, bis ihn mir Walter Hach entriß.

Als die Spitzenflieger nicht mehr als leuchtendes Beispiel flogen, hörten auch die anderen Saalflieger so nach und nach auf, bis sich dann schließlich überhaupt nichts mehr in dieser Kategorie tat.

Im Jänner 1984 veranstaltete der ASKÖ-Wien nach langer Zeit wieder einen Saalfluglehrgang, den Wolfgang Pietschmann sehr erfolgreich leitete und der mit einem Lehrgangswettbewerb abgeschlossen wurde. 16 Modellflieger hatten an diesem Lehrgang teilgenommen und wurden Freunde des Saalfluges. Damals kam der Gedanke auf, einen Saalfluglehrgang bundesweit auszuschreiben.

Wer den Saalflug bisher noch nicht kennt, wird, sobald er die superleichten Flugmodelle fliegen sieht, bald ein Freund davon werden. Nicht mehr als 2 Gramm wiegen diese Superleichten. Es ist ein herrliches Bauen, ohne viel Aufwand, ohne viel Balsastaub und mit geringen Kosten. Mit dem Wetter und den Anrainern gibt es überhaupt keine Probleme.

Der Saalflug kann problemlos in Turnhallen und größeren Sälen betrieben werden, und wie sich herausgestellt hat, gibt es auch in Österreich genügend große Hallen, die für den Saalflug geeignet sind. Es bleibt dem Geschick der Saalflieger überlassen, Zugang zu größeren Sälen und Hallen zu finden. Am besten ist es, wenn man mit einem Saalflugmodell "hewaffnet" zu dem Saal-Verantwortlichen geht (es kann auch der Portier sein) und an Ort und Stelle das Modell vorführt. WETTEN DASS . . .

Gerade in der heutigen Zeit, mit all den Schwierigkeiten für den Modellflug, bietet sich der Saalflug als eine geradezu ideale Alternative zu den übrigen Modellflugsparten an - und bringt vielleicht auch neue Modellflugfreunde.

Es lohnt sich sicher, wieder mit dem Saalflug anzufangen!

Ich wünsche allen Lehrgangsteilnehmern recht viel Freude am

1. ÖAeC - SAALFLUGLEHRGANG

*Edwin Krill*  
Bundessektionsleiter

## Vorwort zur Lehrgangsbroschüre !

Zum Geleit !

Nach langer Zeit soll der Saalflug in Österreich wieder angekurbelt werden.

In den 60er Jahren wurde der Saalflug im ASKÖ-Wien sehr stark forciert und eifrigst betrieben. Aber auch der Halleiner Manfred Koller war damals ein sehr guter Saalflieger und hält sogar heute noch vier nationale Saalflugrekorde.

In Wien wurden viele Wettbewerbe veranstaltet und auch Landesmeisterschaften durchgeführt. Ein begeisterter Zuseher und Freund des Saalfluges war der damalige Star-Sportreporter Dr. Jeschko, der mehrere Saalflugreportagen brachte und immer wieder bei unseren Veranstaltungen zu sehen war.

## Der SAALFLUGLEHRGANG 1985 aus der Sicht von Lehrgangsteilnehmern

Verena Greimel, NÖ

4 Gramm wog der Luftpostbrief, den ich vor kurzem zur Post brachte, und 2 Gramm bringt ein Saalflugmodell der Klasse TH (schwerstes Gewicht im Saalflug !!!) auf die Waage.

Ich habe in meiner bisherigen Modellflugkarriere beim Bau verschiedener Freiflugmodelle leicht zu Bauen gelernt, aber dieses Gewichtslimit überstieg mein Vorstellungsvermögen.

Bei dem von der Bundessektion veranstalteten Saalfluglehrgang bot sich nun die Gelegenheit, so ein Leichtgewicht herzustellen.

Nach einigen Heimarbeiten (Herstellung von Hellingen, "Saalflugwerkzeugen", etc.) war es dann am Freitag, dem 8. März, soweit: Bundessektionsleiter Direktor Edwin Krill begrüßte, hocherfreut über die zahlreichen Teilnehmer, 16 eifrige Bastler (2 Frauen und 14 Männer) und eröffnete den Lehrgang, indem er den mehrfachen österr. Saalflug Rekordhalter Manfred Koller und seinen nicht weniger erfolgreichen Partner Walter Hach als Saalfluglehrer vorstellte.

Beide hatten weder Kosten noch Mühen gescheut, um durch ihre phantastische Vorbereitungen den Lehrgang zum vollen Erfolg führen zu können, und die Freude am Saalflug zu wecken.

Jeder Teilnehmer erhielt eine ausführliche Bauanleitung und das Material für zwei Modelle (F1D/TH WH 012). Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit den kleinsten Querschnitten bei Leisten und Rippen (etwa 0,4 x 0,8 mm), stellten wir bald fest, daß auch unsere Finger geeignet sind, ein Modell mit 2 Gramm Gesamtgewicht zu bauen.



Nach 12 Stunden Bauzeit war es dann soweit: die ersten Starts wurden gemacht, verliefen erfolgreich, und bald wimmelte es an der Decke des Saales von Flugzeugen.

Während des Trainings - bei sehr guter Stimmung - konnte der jüngste Teilnehmer, Jürgen, eine A- und B-Prüfung erfliegen. Aber auch alle anderen flogen Zeiten, die für die A- und B-Prüfung, ja sogar für die C-Prüfung gut waren. Hoffentlich bleibt uns der Jüngling für den Freiflug erhalten!

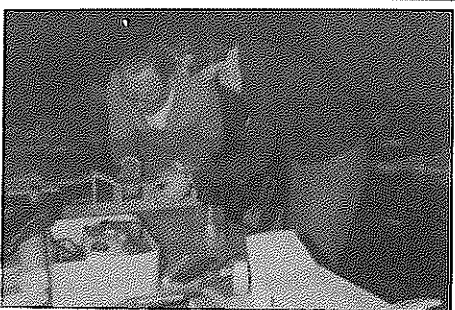
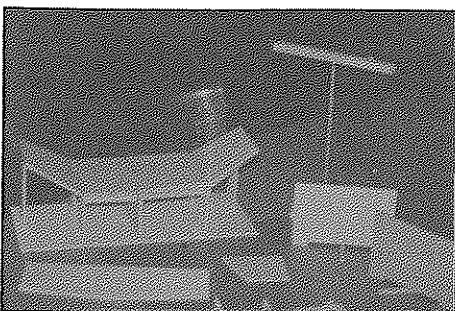
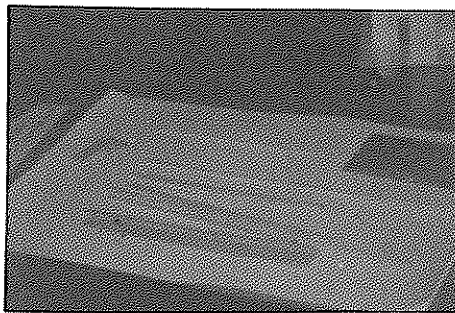
Schwierigkeiten gab es nur mit Herrn Pietschmann: sein Modell war der "Abfangjäger vom Dienst", da er mit den meisten Modellen zusammenstieß. Gott sei Dank ging nichts kaputt.

Am Sonntag wurde zum Abschluß des Lehrganges ein Wettbewerb ausgetragen, den der NÖ Franz Wutzl mit 4 Min 30 Sek. gewann. Im Saalflug werden in der Regel 6 Durchgänge geflogen, von denen die beiden besten gewertet werden. Das Mittel aus diesen beiden besten Flügen ergibt das Endergebnis.

#### Franz Czerny

Vom 8. bis 10. März 1985 wurde ein vom ÖAeC - Sektion Modellflug veranstalteter Saalfluglehrgang in der ASKÖ-Landessportschule in Wien-Atzgersdorf abgehalten. Obwohl die eigentliche Ausschreibung relativ spät an die Interessenten gelangte, fanden sich 16 Teilnehmer am Lehrgang ein. Sie reichten vom 12 jährigen Knaben zum 58 jährigen Senior, vom Schüler zum Primararzt, vom AUA-Kapitän zu zwei Damen; eine davon unsere Modellflugsekretärin.

Einige Vorarbeiten mußte jeder Teilnehmer bereits zu Hause absolvieren, so die Herstellung der benötigten Hellinggen und kleine Behelfe wie Leimnadeln u.a. Am Lehrgangsort erhielt jeder Teilnehmer den Bauplan für ein TH-Modell (Turnhallenmodell), eine Ausführliche Broschüre mit Bauanleitung und vielen Skizzen (empfehlenswert! Restexemplare beim ÖAeC zum Preis von S 35,- erhältlich.) sowie eine Werkstoffpackung mit komplett Material für zwei Modelle.



Für das gute Gelingen des Lehrganges trug, wie schon erwähnt, die ausgezeichnete Vorbereitungsarbeit der beiden Lehrer Hach und Koller bei, aber nicht zuletzt die Bundessektion, die sich an den Nächtigungskosten und an der Verpflegung beteiligte.

Bei der abschließenden Siegerehrung, von BSL Krill und ONF Grillmeier durchgeführt (wie sonst nur zu großen Anlässen) würdigten sie das hohe Niveau der Saalflug-Neulinge und stellten eine Fortsetzung des Lehrganges als Aufbaulehrgang in Aussicht und baten die Teilnehmer vom Lehrgang zu erzählen und für den Saalflug im Freundeskreis zu werben.

Abschließend möchte ich mich stellvertretend für alle Teilnehmer bei jenen bedanken, die für das gute Gelingen des Lehrganges sorgten (BSL, Lehrer Hach und Koller und die Wirtsleute in der ASKÖ Landessportschule).

Die Foto von oben nach unten:

- ◁ Das ist das Material für 1 Modell
- ◁◁ Die vorbereiteten Hellinggen u.a.
- ◁◁◁ Die Autorin beim Bau ihres Modelles

Nach Begrüßung durch BSL Krill und ONF Grillmeier ging es am ersten Kurstag gleich mit dem Bau los. Die beiden Kurslehrer Walter Hach und Manfred Koller gaben dabei Hilfestellung und Erläuterungen zum Bau. Walter Hach gebührt besonderes Lob, er hat nicht nur die Broschüre gezeichnet und gestaltet, X- Versuchsmodelle gebaut und darüber hinaus mit der Firma Kirchert das Material ausgesucht, vorgefertigt und zu den Werkstoffpackungen zusammengestellt. Das war auch einer der Hauptgründe, warum jeder sofort mit dem Bau zurecht kam. Freitag wurden Flächen, Leitwerke und Rumpfe gebaut. Samstag folgten Luftschrauben, Streben usw. und der Zusammenbau. Nachdem ein Gast bereits am Freitagabend sein Modell fertig und vorgeflogen hatte, konnte es keiner mehr erwarten, sein Modell fertig zu bekommen, und am Samstag, am späteren Nachmittag war es dann so weit, daß alle Modelle fertig waren.

Es ging sofort ans Fliegen. Das frapierendste dabei: Alle Modelle flogen auf Anhieb und zwar ohne langwieriges Einfliegen und ohne besonderes Justieren. Alle, die schon einmal einen ähnlichen Kurs besucht hatten, waren darüber mehr als erstaunt, denn so etwas hatte es noch nie gegeben.

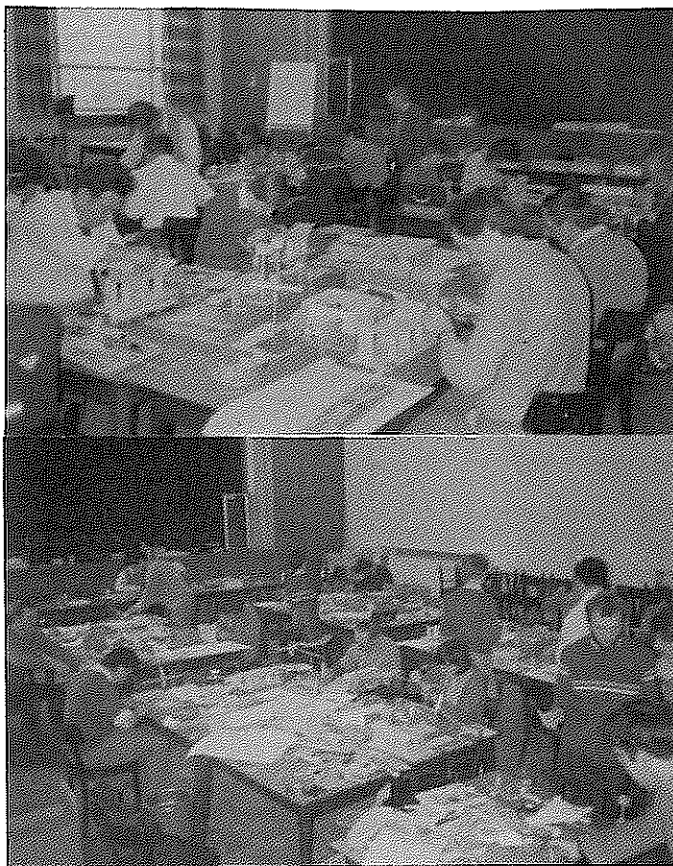
Sonntag gab es dann zum Abschluß einen Lehrgangswettbewerb, der ohne Hektik und ohne Streß verlief. Es wurden dabei in der nur knapp über 4 m hohen Halle gute Zeiten erzielt, so einmal 5 Minuten und 10 mal mehr als 4 Minuten. Für ein papierbespanntes Modell mit im Durchschnitt 2 g Masse recht beachtlich! Mit etwas mehr Trimmen und vor allem in etwas höheren Hallen sind die 4 1/2 Minuten für die "C" mit diesem Modell ohne weiters erreichbar, denn bei allen gezeigten Flügen kratzten die Modelle leistungshemmend die längste Zeit an der Decke. Nebenbei: der jüngste Teilnehmer erflieg spielend seine A- und B-Prüfung. Und nicht zu

vergessen: unsere Modellflugsekretärin mischt als Teilnehmerin kräftig mit.

Leider ging dieser, in freundlicher Atmosphäre verlaufene Lehrgang, der Modellflieger aus Nieder-, Oberösterreich und Wien kameradschaftlich vereint hatte, und der ohne Hektik und ohne Streß verlaufene Wettbewerb, viel zu schnell zu Ende.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch die gute Verpflegung und Betreuung, die wir im Haus erhalten hatten.

Darum danke für diese schöne Aktivität, die die Sektion Modellflug mit diesem Lehrgang gesetzt hat.

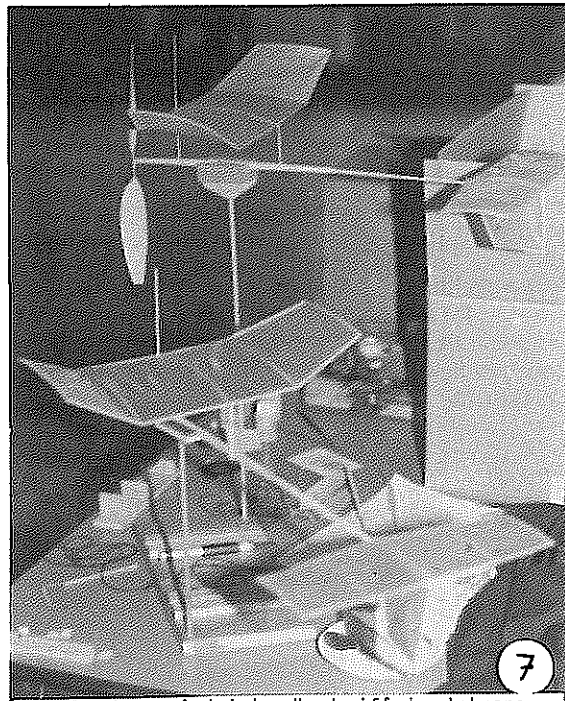
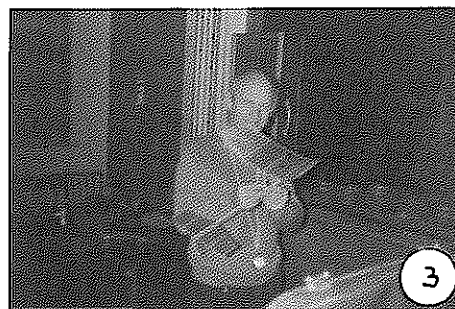
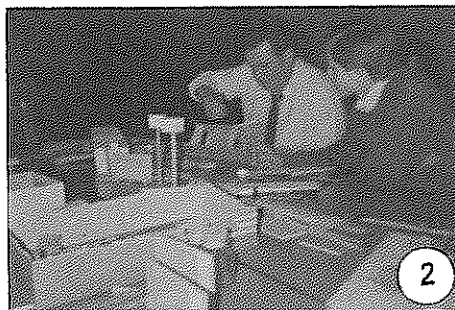
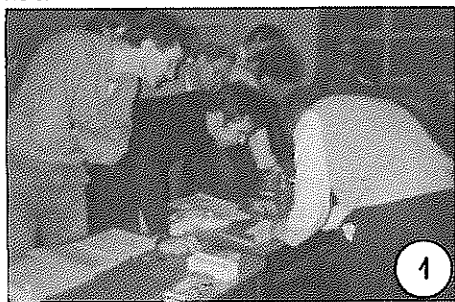


Mit großer Begeisterung und mit noch mehr Geduld arbeiteten die Lehrgangsteilnehmer an ihren superleichten Saalflugmodellen.

Das Gewicht des ganzen Modelles betrug **einschließlich "Motor"** knapp über 2 Gramm !!!

Für viele Modellbauer war der Umgang mit den zarten Balsaleisten in kleinsten Dimensionen etwas ganz Ungewohntes.

Es bleibt zu hoffen, daß sich nun auch in Österreich wieder eine Saalflugtätigkeit ergeben wird.



1 Aufmerksam wird jeder Handgriff des Lehrers verfolgt .....

2 und genauestens nachgemacht.

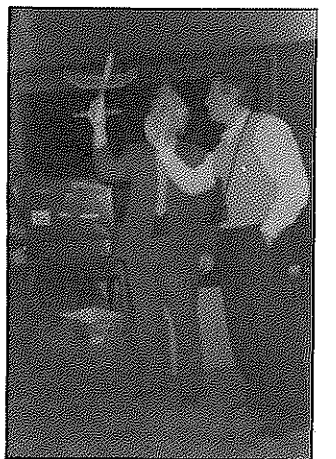
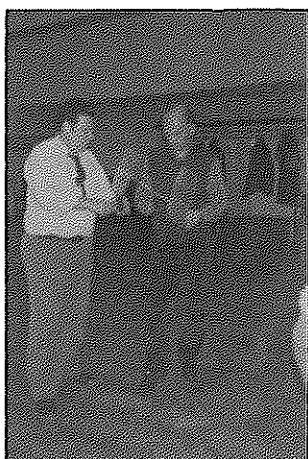
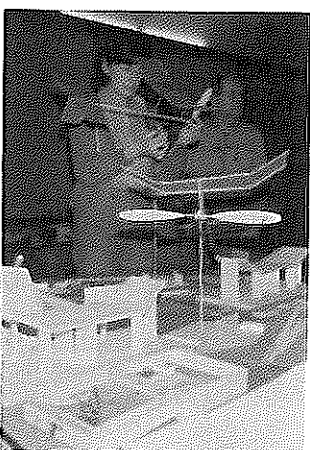
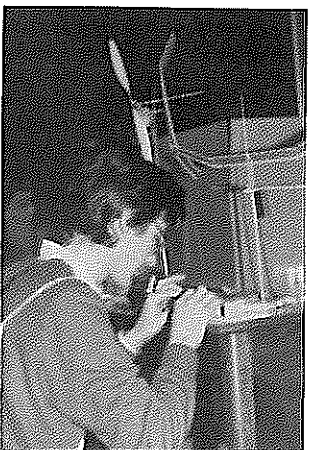
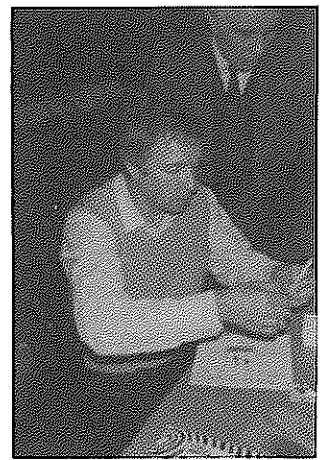
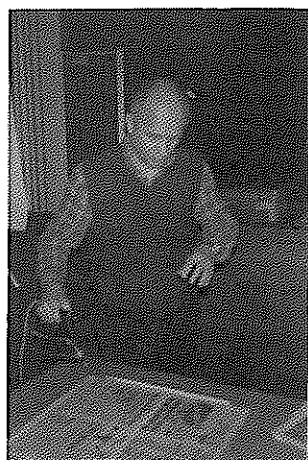
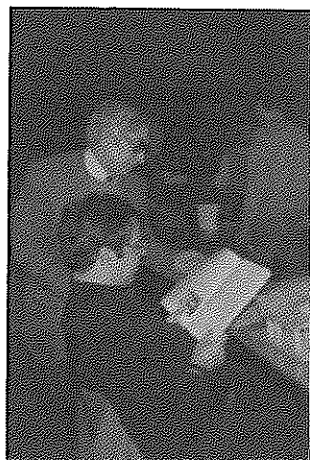
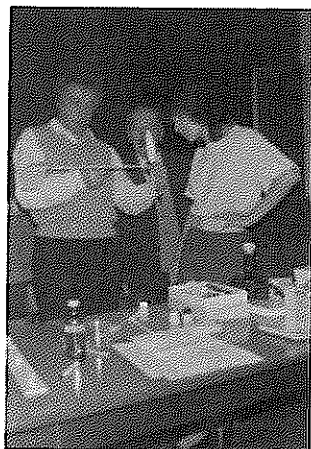
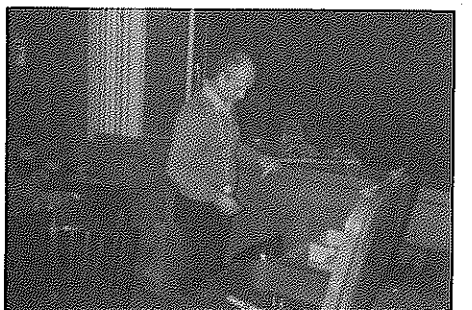
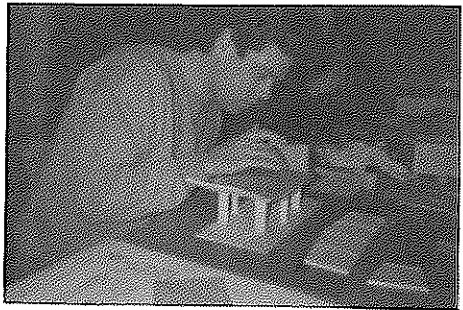
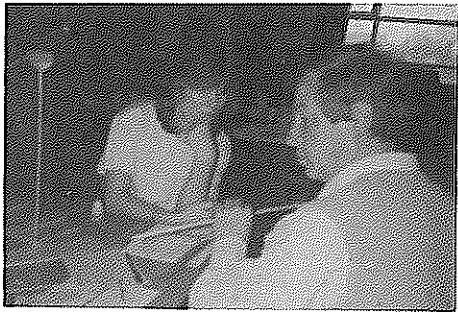
3 Manfred Koller mit dem Lehrgangmodell

4 ONF Grillmeier war ein aufmerksamer Beobachter

5 Walter Hach zeigt alles ganz genau und weist immer auf eine präzise Arbeit hin

6 Autorin Verena Greimel arbeitet gewissenhaft an ihrem Lehrgangmodell

7 Und das sind die ganz ausgezeichnet fliegenden Lehrgangmodelle des III-Typs



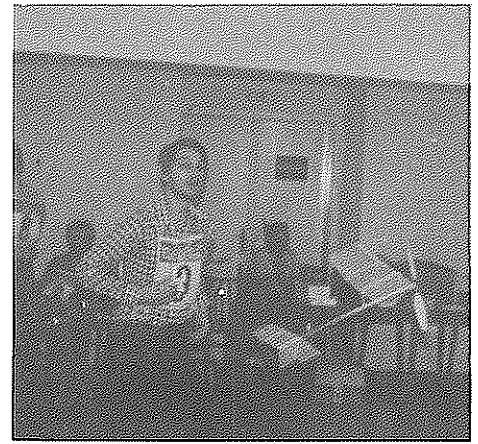
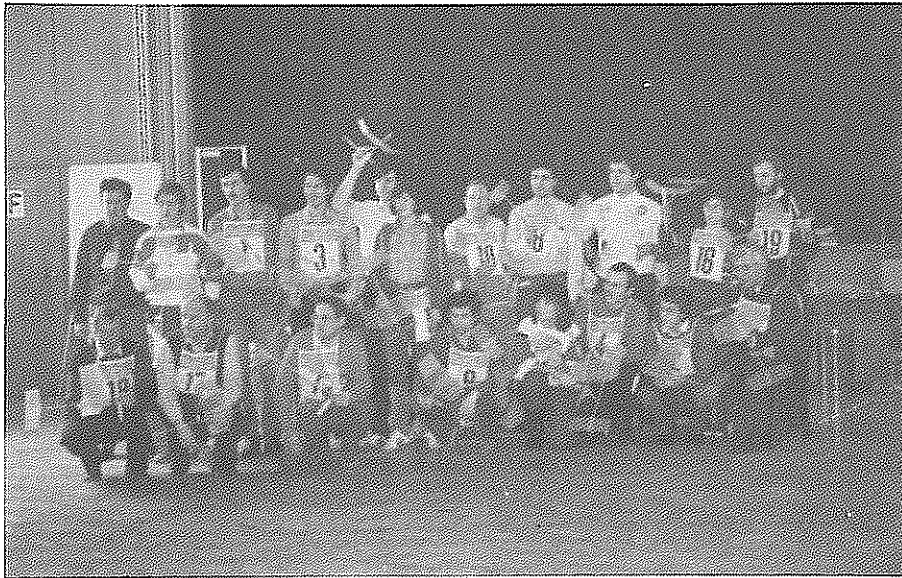
Die Fotos in den Reihen von links nach rechts:

ÖAeC-Modellflugsekretärin Maria Ehmayr und Lehrer Walter Hach - Aller Anfang ist schwer - F4 C-Fachreferent Dr. Thomas Loebenstein war ein besonders aufmerksamer "Schüler".

AUA-Kapitän Wilhelm Werner war einer der Eifrigsten und wurde beim Wettbewerb 2.- Beim Saalflug muß besonders genau gebaut werden - Lehrer Manfred Koller kramt in seinem "tiefen" Koffer, eine wahre Schatztruhe.

W.Hach erläutert unserer Sekretärin den Rumpfbau - ONF Grillmeier und FR Loebenstein beim kritischen Studium der Lehrgangsbroschüre - M.Koller bügelt die hauchdünne Bespannfolie glatt.

Letzter Schliff am Modell - Kurz vor dem Einfliegen - Einflughinweise für Autor Franz Czerny.



Links: Die Lehrgangsteilnehmer mit ihren Saalflugmodellen

Oben: Wettbewerbssieger Franz Wutzl, ÖMV-St. Pölten

ÖAeC-Saalfluglehrgang - Abschlußwettbewerb  
Wien-Atzgersdorf, 10. März 1985

ERGEBNISLISTE

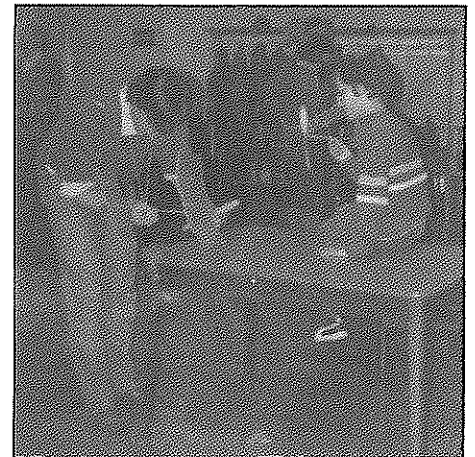
1. WUTZL Franz	ÖMV-St.Pölten	3'51	3'39	3'33	4'43	3'10	4'17	4'30"
2. WERNER Wilhelm	UMFC-Waisdhofen/Th.	3'12	2'18	3'17	3'53	4'05	4'13	4'09"
3. HÖPFLER Markus	UMFC Neuhofen	3'13	0'28	3'41	3'37	4'05	3'12	3'53"
4. CZERNY Franz	ÖMV-Wien	3'28	3'26	3'01	2'57	3'32	4'07	3'50"
5. GÖD Rupert	ÖMV - St.Pölten	3'07	3'34	3'39	0'06	0,53	0'47	3'37"
5. BEDNARIK Kart	MFC-Weikersdorf	3'23	3'05	3'26	3'29	3'42	3'32	3'37"
7. HOFSTADLER Helmut	UMFC Neuhofen	3'26	3'28	3'35	1'31	2'57	3'24	3'32"
8. ZEHETHOFER Michael	ÖMV - Wien	2'48	1'36	3'50	3'06	2'41	2'20	3'28"
9. KIRCHERT Gerold	ÖMV - Wien	2'28	1'30	3'31	3'08	3'16	2'20	3'24"
10. GREIMEL Verena	ÖMV - St. Pölten	2'58	2'39	3'27	2'56	2'24	3'04	3'16"
11. ZEHETHOFER Wilhelm	ÖMV - Wien	3'07	1'53"	2'12	3'14	1'23	2'25	3'11"
12. EHMAYR Maria	ÖAeC-Sekretariat	2'40	2'59	2'52	3'11	3'04	2'42	3'08"
13. WÖGER Viktor	SMBC - Kirchdorf	4'01	2'13	1'12	0'36	0'19	1'32	3'07"
14. JÜRGEN Hauer	MBC - Vogelweide	2'10	2'59	3'06	2'36	3'02	2'41	3'04"
15. LOEBENSTEIN Thomas	FMBC - Austria	2'36	2'38	2'03	2'38	2'57	3'04	3'01"
16. GSCHAIDER Franz	MFC - Weikersdorf	2'01	2'22	2'25	2'42	2'36	3'07	2'54"

Gästeklasse:

1. Pietschmann Wolfgang	Gast	3'38	4'29	5'01	0'00	3'43	4'16	4'45"
2. Hach Walter	Lehrer	2'42	1'42	2'57	3'45	3'54	4'03	3'59"
3. Koller Manfred	Lehrer	2'25	1'12	2'21	2'46	2'31	2'00	2'39"



Kleiner Probestart vor dem Wettbewerb.  
Josef Nagy, rechts, einer unserer ältesten und treuesten Modellflieger.



Vor dem Start muß der Gummimotor exakt aufgezogen werden, um die richtige "Drehzahl" zu erhalten.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC



## Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung

Am 13./14. April 1985 fand wieder in Eugendorf/ Salzburg eine Sitzung der Sektionsleiter statt.

Mit Ausnahme des LSL und FR Karl Wasner, der zu dieser Zeit mit der österr. Nationalmannschaft in F3B gerade auf dem Weg nach Waikerie in Australien zur F3B-WM befand, sind wieder alle Funktionäre anwesend gewesen.

Es wurde die reichhaltige Tagesordnung behandelt, berichtet und eine Reihe von Beschlüssen gefaßt.

BSL Krill berichtete aus dem Protokoll der letzten CIAM-Sitzung. Die Fachreferenten werden in ihrer Spalte in prop darüber schreiben.

Der techn. Sekretär der CIAM, der Holländer Tony Aarts gab in einem Schreiben bekannt, daß noch Restposten kleinerer Dauerstartnummern aufgebraucht werden können. Grundsätzlich gilt aber ab 1. Jänner 1985 bei internationalen Wettbewerben eine Größe der Dauerstartnummern von **25 mm.**

Die Vorbereitungen für die WM+EM sind in vollem Gang.

WM-F3B - bereits durchgeführt.

WM-F3C in Kanada - Nennungen bereits erfolgt.

WM-F3A findet nun doch in Holland statt (was es nicht alles gibt !).

WM-Freiflug in Jugoslawien. Die Schwierigkeiten betreffend Nenngeld und Unterbringung wurden in einem Telefongespräch von der Bürotagung offenbar beigelegt.

EM-F1E - Schweiz, wurde vorerst bei der Bürotagung der CIAM aberkannt, ist nun aber doch wieder zugelassen worden.

EMF4C - Belgien, wurde durch den Veranstalter auf Veranlassung des CIAM-Büros nun endgültig abgesagt.

Lehrgangsberichte über die bisher durchgeführten Lehrgänge sind in prop abgedruckt.

ONF-Bericht - ONF-Delegierter Robert Grillmeier beanstandet, daß es in diesem Jahr besonders viele Terminänderungen gibt. So ist ein Terminkalender nicht aufrecht zu erhalten.

Um das Problem der Terminplanung besser in den Griff zu bekommen, wurden für die Zukunft folgende Punkte einstimmig beschlossen.

1. In der BS-April-Sitzung des Vorjahres sind die Anträge für die Durchführung der Staatsmeisterschaften des nächsten Jahres bekanntzugeben.
2. Sämtliche nationalen Termine müssen bis spätestens 30. November der Bundessektion gemeldet werden. Es ist unbedingt ein Ersatztermin anzugeben.

Neuerlich erinnert Grillmeier daran, daß alle Vorausschreibungen in zweifacher Ausfertigung direkt an ihn zu senden sind.

ONF-Delegierter Dipl.Ing. Harald Sitter führt die österreichische Rekordliste und überprüft auch die Einreichung internationaler FAI-Rekorde. Neue Rekorde werden jeweils in prop veröffentlicht.

Neue Lizenz für Sportfunktionäre:

Es wurde eine neue Lizenz für Sportfunktionäre geschaffen, in der mit Ausnahme der Leistungsprüferabnahmen, alle anderen Tätigkeiten eingetragen werden können. Bei Einsendung der alten Punkterichterlizenz kann eine neue Lizenz ausgestellt werden. Gebühr S 20,-  
Modellsportordnung - MSO:

Die MSO geht nun endgültig im Juni 1985 (!) in Druck.

Die Lehrgangsgebühr beträgt in Zukunft S 200,- und beinhaltet die komplette MSO.

Luftfahrertag.

Der ordentliche Luftfahrertag 1985 findet am 15./16. November 1985 in Wien statt. Es wird um zahlreiche Teilnahme der Modellflieger ersucht. Für die neue, dreijährige Funktionsperiode 1986 - 1988 wurden folgende Funktionäre einstimmig wiedergewählt:

Bundessektionsleiter: OSR Edwin Krill, Wien,  
ONF-Delegierte: Robert Grillmeier,  
Dipl.Ing. Harald Sitter.

Folgende Fachreferenten wurden neu bzw. wiedergewählt:

Freiflug F1A, B, C	Ing. Ernst Reitterer, Sbg.,
F1E	OSR Felix Schobel
Fesselflug F2A,B,C,D	Erwin Mühlparzer, OÖ,
Radio control	Othmar Huber, Vbg.,
F3B	Karl Wasner sen.,
F3C	Gerhard Lustig, Wien,
F3F + SL	Ing. Richard Gradischnig,
F4C	Dr. Thomas Loebenstein, Wien
Pressereferat	Dr. Georg Breiner, NÖ
Lärmschutzreferat	Othmar Huber,
Versicherung und Flugplatz	Dr. Helmut Schneider, Wien,
RC-Ausbildungsreferent	
und Chef-Punkterichter	Heinz Freundt, Sbg.

### Terminplanung 1986

Staatsmeisterschaften:

Freiflug	Zeltweg/Stmk.	Juni
F3F - Hang	Gerlitze/Krtn.	Juni
Fesselflug	Kraiwiesen/Sbg.	Mai
F3A	Bockfließ/NÖ	September
	oder Koblach/Vbg.	Pfingsten
RC III	Zwaring/Stmk.	Mai
F3E	Freistadt/OÖ	Mai/Juni
RC/MS	Kraiwiesen/Sbg.	September

### Lehrgänge

Leistungsprüfer- und Funktionärslehrgänge	Salzburg	Februar
	Oberwart	Februar

Punkterichterlehrgänge

A, RC	Kraiwiesen	März
F4C	Wien	Feb./März

Saalfuglehgänge  
 Anfänger Wien Frühjahr  
 Aufbaulehrgang Wien Frühjahr  
 F1E - Hangflug Mauterndorf Mai  
 Außerdem ist ein Jugendlehrgang geplant

Für die Finanzierung der Teilnehmer und Helfer bei Welt- und Europameisterschaften wurde ein neuer Vergabeschlüssel beschlossen. Voraussetzung ist aber der Eingang entsprechender Subventionen.

☆☆☆☆

## Das gibt's auch .....

Ing. Hans Tomann, Linz

### \* JÄGER - UNSERE FREUNDE :

Seit Tagen hing mein Segler im Wald auf einem hohen Baum. Wie war es dazu gekommen? Auf unserem Hang beim Huemerbauern startete ich mit zu lockeren Gummiringen an der Flächenhalterung (meine Schuld!). Beide Flächen verrutschten beim Start nach außen, die Querruder fuhren ganz nach unten, und das Modell zog trotz voll links und drücken in einem weiten Bogen nach rechts ins Lee in den Wald. Dort blieb es in einer Gruppe von Ahornbäumen hängen.

Bäume, glatt wie die Telegraphenstangen und hoch wie ein kleinerer Kirchturm. Die sonst erfolgreiche Bergungsmethode, nämlich in einiger Höhe am Stamm ein Seil anzubringen und durch schwingen das Modell herunterzuschütteln, versagte in diesem Falle, weil sich der eine Flügel mit gebrochenen Holmen in einer Astgabel eisern mit dem Bowdenzug des Querruders verfangen hatte.

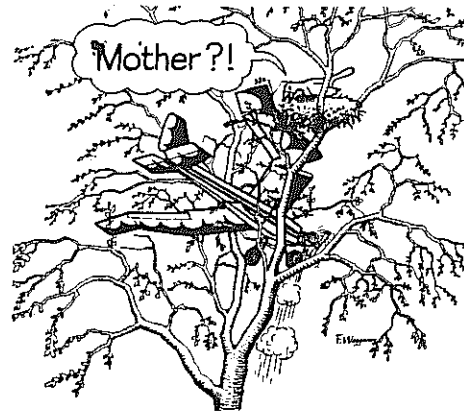
Nun, der Bauer mag uns Modellflieger, er nahm die Motorsäge und schnitt den betreffenden Baum um. Dieser fiel auch in die vorgesehene Richtung, aber wo lag das Modell? .....

Oh Schreck, es hatte sich ganz oben auf dem Nebenbaum verfangen. Zwar war der Bowdenzug nun frei, doch mit dem T-Leitwerk hingen Rumpf und gesunder Flügel ganz frei auf einem etwa gut daumendicken, fast waagrechten Ast. Ein Hüpfchen von etwa 3 cm Höhe hätte genügt, um das Modell auszuhängen.

Also wieder das Seil möglichst hoch am Stamm anbinden und warten, bis genug Kollegen beisammen sind, um den ziemlich dicken Stamm in Schwingungen zu versetzen.

Inzwischen erschienen Jäger aus der Nachbarschaft, die ihre Gewehre auf dem Schießstand einschließen wollten, um für die in einigen Tagen beginnende Jagd auf die Maiböcke gewappnet zu sein.

Bei ihrer Ehre gepackt, ob sie in ca. 15 m Höhe einen daumendicken Ast treffen würden, aber auch so, daß er abbricht, traten sie sofort zum Wahrheitsbeweis an und wirklich, es war fast unglaublich: schon der erste Schuß markierte den Ast, dann wurde dieser wieder leicht gestreift und dann ein "Blattschuß-2, Ast und Segler kamen herunter.



Der Jubel war nicht zu beschreiben, wir Männer samt meiner Frau, die bei der ganzen Sache immer schwer im Einsatz war, führten uns vor Freude auf wie die kleinen Kinder. Am Segler war außer der einen Fläche nicht viel beschädigt und so stand einem zünftigen Jägerstammtisch nichts mehr im Wege.

Das abgeschossene Aststück bekommt an der Werkstattwand nach Art einer Trophäe einen Ehrenplatz.

☆☆☆



Zwei Wiener Modellbauvereine haben kurz hintereinander ihren Obmann durch Tod verloren.

Der ÖSTERREICHISCHE MODELLSPORTVERBAND, Baugruppe Fünffhaus, trauert um seinen Obmann

HEINZ HOLZER

der nach schwerem Leiden für alle unerwartet gestorben ist.

\*\*\*

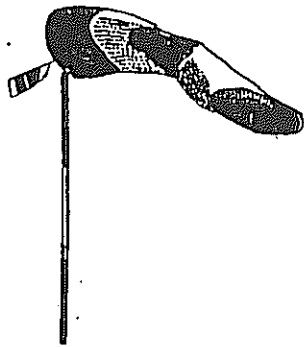
Der MODELLFLUGCLUB AUSTRIA - WIEN betrauert der Verlust ihres Obmannes

FRANZ HORAK

der für alle seine Freunde völlig unerwartet verstorben ist.

\*\*\*

Wir werden beiden Kameraden stets gedenken.



## SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ



Dr. Helmut Schneider

Ein Modellflugclub hat mir freundlicherweise die Unterlagen über das Verfahren zur Bewilligung von Flügen mit Modellen über 5 kg auf seinem Flugplatz übermittelt. Es ist dies eine wichtige Information für mich, um Vereine in ähnlichen Situationen besser beraten zu können, darüber hinaus kann es sicher nicht schaden, in prop das Gutachten des luftfahrttechnischen und lärmtechnischen Sachverständigen zu veröffentlichen. Das kann nicht nur ein wichtiger Anhaltspunkt für Vereine sein, die sich mit der Absicht tragen, auch um eine solche Bewilligung anzusuchen, sondern ganz allgemein eine Richtschnur für Flugplatzhalter, unter welchen Bedingungen ihr Flugplatz zu betreiben ist.

Ich möchte aber betonen, daß im Gegensatz zu anderen Gutachten, die beiden hier wiedergegebenen sehr freundlich ausgefallen sind. Der antragstellende Club hat offenbar das Verfahren

sehr gut vorbereitet, was besonders dadurch zum Ausdruck kommt, daß im Verfahren weder die Bezirkshauptmannschaft, noch die Gemeinde, noch die Anrainer Einspruch erhoben haben. Solche Umstände sind natürlich sehr geeignet, Sachverständige zur Milde zu stimmen.

Der lärmtechnische Sachverständige hat verzichtet, Lärmmessungen durchzuführen, was das Verfahren wesentlich verbilligt hat. Er schreibt lediglich vor, daß in Wohnobjekten in der nächstgelegenen Ortschaft ein maximaler Schallpegel von 55 dB nicht überschritten werden darf. Aufmerksame Leser meiner Artikel wissen, daß es bei der Beurteilung einer Lärmquelle darauf ankommt, daß der Grundpegel höchstens um 10 dB überschritten werden darf. Darüber hinaus wäre der zu beurteilende Lärm unzumutbar.

Nun sind in der letzten Zeit die Sachverständigen dazu übergegangen, den Grundlärm gar nicht

zu messen, sondern Normalpegel je nach Lage anzunehmen. Das hat verschiedene Gründe. Zum einen ist dies eine sehr große Vereinfachung und damit Verbilligung des Meßverfahrens, zum anderen ist es sehr schwierig, den Grundpegel wirklich exakt zu messen. Der Sachverständige ist daher von einem Grundpegel von 45 dB ausgegangen, was einer ruhigen Randlage einer ländlichen Ortschaft entspricht. Wenn daher ein Flugplatzhalter eigene Messungen vornimmt, kann er von diesen Voraussetzungen ausgehen. Auf die angegebene Messung in der Nähe des Modelles würde ich mich aber nicht verlassen. Das geht auch schon aus der Formulierung des Gutachtens hervor. Wie ich auch überhaupt glaube, daß es im konkreten Fall schwierig sein wird, den Frieden mit der Bevölkerung zu bewahren, beträgt doch die Entfernung zur Ortschaft nur 700 m.

Nun also die Gutachten:

### Befund und Gutachten des luftfahrttechnischen Sachverständigen:

Gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung bestehen keine Bedenken, wenn folgende Vorschriften erfüllt und eingehalten werden:

- 1.) Jeder Modellflieger hat sich so zu verhalten, daß die öffentliche Sicherheit und Ordnung insbesondere von Personen und Sachen sowie die Ordnung des Modellflugbetriebes nicht gefährdet oder gestört werden.
- 2.) Der Flugbetrieb darf nur in Anwesenheit einer Person durchgeführt werden, die erfolgreich an einer Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort oder Ausbildung in Erster Hilfe teilgenommen hat. Es muß eine Erste Hilfe Ausrüstung zur Verfügung stehen, die zumindest der für das Mitführen im PKW vorgeschriebenen Ausführung entspricht.
- 3.) Die bestehende Flugordnung hat die in der Genehmigung getroffenen Regelungen und gesetzlichen weiteren Vorschriften und den Erfordernissen der Unfallverhütung Rechnung

zu tragen. Die Flugordnung ist den am Modellflugbetrieb Beteiligten zur Beachtung bekanntzugeben und der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

- 4.) Bei gleichzeitigem Flugbetrieb von mehr als drei Modellen hat der Flugplatzhalter einen Flugleiter einzusetzen. Er hat den Flugbetrieb zu überwachen und erforderlichenfalls ordnend einzugreifen.
- 5.) Während des Start- und Landevorganges müssen die Start- und Landeflächen frei von unbefugten Personen und beweglichen Hindernissen sein.
- 6.) Die Flugmodelle müssen während des gesamten Fluges ständig vom Steurer beobachtet werden können. Sie haben anderen bemannten Luftfahrzeugen stets auszuweichen.
- 7.) Das Anfliegen von Personen und Tieren sowie das Überfliegen von Personengruppen und Fahrzeugabstellplätzen ist untersagt. Bei Feldarbeit in angrenzenden Grundstücken ist das Überfliegen des betreffenden Sektors einzustellen.

8.) Bei Modellflugveranstaltungen sind ungeachtet der Beachtung sonstiger gesetzlicher Vorschriften (insbesondere Veranstaltungsgesetz) folgende Bedingungen einzuhalten:

- a) Zur Unterstützung des Flugleiters ist zusätzliches Sicherheitspersonal entsprechend der Größe der Veranstaltung einzusetzen.
- b) Ein Zuschauerraum ist in sicherer Entfernung längs der Nordseite der Landefläche durch geeignete Absperrung festzulegen.

9.) Als Sperrgebiet festzulegen sind folgende Sektoren:

- a) Der Flugraum wird nach Norden durch die Pistenlängsachse
- b) nach Osten durch die Verbindungsstraße ~~.....~~ Bundesstraße begrenzt.
- c) Zum Schutz der Ortschaft ~~.....~~ wird als weitere Sperrfläche das Gebiet südlich der Landefläche ab einer Entfernung von 200 m parallel zum Landeflächenrand festgelegt.

Die unter a) bis c) genannten Sperrgebiete dürfen mit Segelmodellen in größeren Höhen überflogen werden.

- 10.) Es ist eine Haftpflichtversicherung in der Höhe von S 1,5 Millionen für jede getötete Person  
S 4,5 Millionen insgesamt für das Ereignis und  
S 1 Million für Sachschäden abzuschließen und ein Nachweis der Behörde vorzulegen.

Unterschrift

Befund und Gutachten des Lärmtechnischen Amtssachverständigen:  
Grundsätzlich ist es schwierig, eine Aussage über die Lärmbelastigung bei den nächstgelegenen Anrainern zu treffen, da keine Angaben über die Lärmemission der Flugmodelle und über die Häufigkeit der Flugbewegungen vorliegen. Die nächstgelegenen Anrainer sind die Ortschaft ~~.....~~ in ungefähr 700 m Entfernung, das ~~.....~~ Heim in 400 m und das Schloß ~~.....~~ in etwa 500 m.

Unter folgenden Auflagen erscheinen öffentliche Interessen aus der Sicht des Lärmschutzes bei den beantragten Modellflügen nicht beeinträchtigt:

- 1.) Die vorgenannten Sperrflächen sind einzuhalten.
- 2.) Flugmodelle, die von Verbrennungsmotoren angetrieben werden, müssen mit Schalldämpfern ausgerüstet werden. Der Schallpegel darf bei Vollast 84 dB (A) in 7 m Entfernung nicht überschreiten, wobei dessen ungeachtet bei einer Kontrollmessung in Wohnobjekten in der Ortschaft ~~.....~~ ein maximaler Schallpegel von 55 dB (A) nicht überschritten werden darf.
- 3.) Motorflug mit Verbrennungsmotoren darf nur in der Zeit von 8.00 bis 20.00 Uhr an Werktagen und von 9.00 bis 20.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen betrieben werden.
- 4.) Flugvorführungen mit Strahltriebwerken bedürfen einer gesonderten behördlichen Bewilligung.

Da, wie bereits erwähnt, Lärmemissions- und -immissionswerte nicht vorliegen, wäre die Bewilligung auf die Dauer eines Jahres zu befristen.

Unterschrift

## 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 7m 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 Waizenschiebersteuerung 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

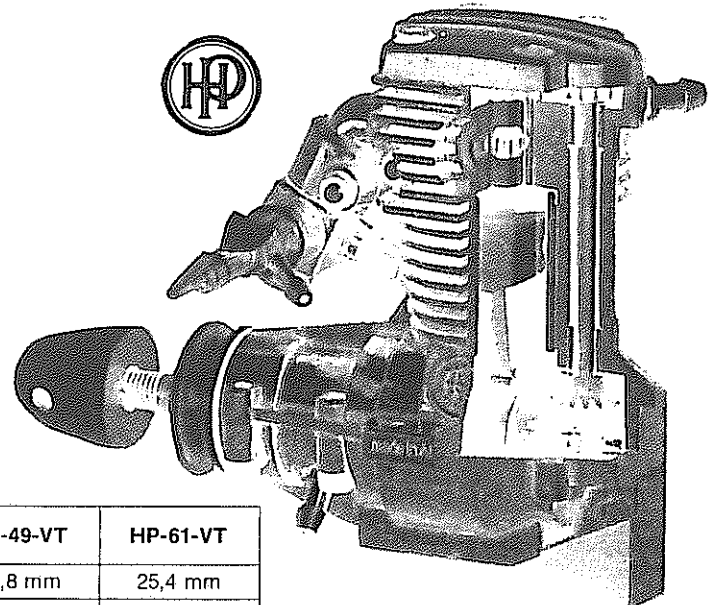
Technische Daten:

	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

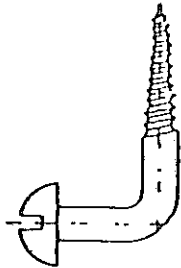
# hirtenberger

Patronen-, Zündhütchen- und Metallwarenfabrik  
Aktiengesellschaft, A-2552 Hirtenberg, NO/Austria

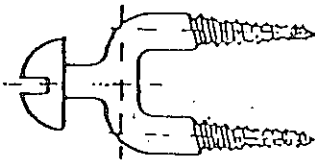
Hochleistungsmotoren für Auto-, Schiff- und Flugmodelle



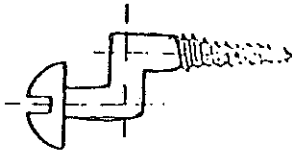




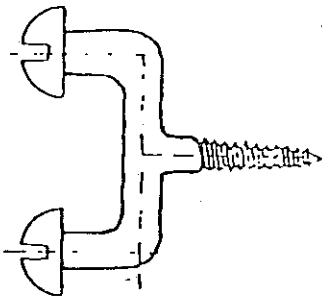
FÜR SCHWERER REICHBARE LÖCHER



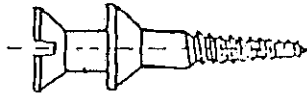
WENN DAS NACHGERÖHRTE LOCH UNTER NOCH NICHT STUMM



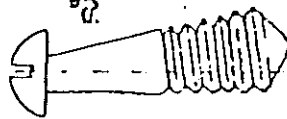
FÜR VERSetzte LÖCHER



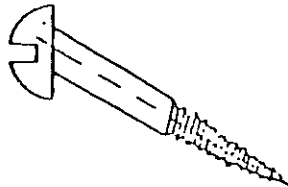
DOPPELKOPFSCHRAUBE, FÜR SCHWERTGÄNGIGE GEMINDE



GENEINSCHAFTSSCHRAUBE FÜR MEHR ANGESABTE LÖCHER



FÜR AUSSENBEUTE LÖCHER



FÜR /SCHRÄG GEBÖHRTE LÖCHER



FÜR LÖCHER DIE ERST GEBENGESETZT ANGESENKT WURDEN

Nur für den Schulgebrauch

PATENT GESCHÜTZT

K L A S S E RC/SL

15.15.

Programm für die NATIONALE WETTBEWERBSKLASSE RC - Segler - Schlepp

15.15.1

Teilnahmebedingungen

Der RC-Segler-Schlepp soll eine möglichst genaue Nachempfindung des Original-Flugzeugschlepps sein. Ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Qualität ist daher die Übereinstimmung des Gesamtflugbildes mit dem Original.

15.15.2

Mannschaft

Eine Mannschaft besteht aus einem Motor- und einem Seglerpiloten. Es sind bis zu zwei Helfer zugelassen. Diese zählen jedoch nicht zur Mannschaft.

Sowohl Motor- als auch Seglerpilot dürfen nur in einer Mannschaft starten.

15.15.3

Allgemeines

Die Seillänge beträgt 20 m; am Seil darf kein Ballast (ausgenommen optische Behelfe, wie Bänder etc.) befestigt sein.

Es sind Modelle mit allen Ruderfunktionen zugelassen. Die Motoren müssen mit wirksamen Schalldämpfern ausgestattet sein.

Verlust eines Teiles oder Bruch - keine Wertung!

Das Gesamtgewicht des Schleppzuges darf 20 kg nicht überschreiten (es wird auf die gesetzlichen Bestimmungen hingewiesen). Im übrigen gelten die einschlägigen Bestimmungen der MSO.

Stabilisierungsvorrichtungen wie zum Beispiel Kreisel sind in keiner der beiden Wettbewerbsflugzeuge erlaubt. Bei Nichtbeachtung erfolgt Disqualifikation, vorbehaltlich weiterer Konsequenzen.

15.15.4 Startvorbereitung

Beim Aufruf der Mannschaft zur Startvorbereitung ist das Motormodell in den Vorbereitungsraum zu tragen. Der Motor darf nicht laufen. Nach dem Kommando "Start frei - Zeit läuft" hat die Mannschaft vier Minuten Zeit den Motor anzulassen. Nach dem Kommando Start frei stehen den Wettbewerber 13 Minuten für die Abwicklung des Programmes zur Verfügung.

15.15.5 Bewertungsverfahren

Es werden drei Durchgänge geflogen. Die Wettbewerbsleitung kann die Anzahl der Durchgänge höchstens um einen Durchgang reduzieren. Bei zwei Durchgängen kommen beide in die Wertung.

15.15.5.1 Gesamtwertung

Die Wertung eines Durchganges ergibt sich aus der Summe der Punktzahlen multipliziert mit dem K-Faktor. Die Gesamtwertung eines Wettbewerbes errechnet sich aus der Summe der beiden besten Durchgänge, bzw. wenn nur zwei Durchgänge geflogen werden, aus der Summe der beiden.  
Programmänderung  
sind nur laut MSO möglich.

15.15.6 Flugprogramm

Alle entsprechend gekennzeichneten Figuren des Programmes müssen vom Piloten oder seinem Helfer laut und deutlich angesagt werden.

15.15.7.3 Landeanflug Ankündigung: "Jetzt" K = 5

Der Landeanflug muß mindestens 5 Sekunden dauern und soll geradlinig sein. Die Landerichtung ist mit der Flugrichtung beider Figuren identisch.

Bewertungsgrundlage:

Der Anflug ist nicht geradlinig; Modell hebt und senkt die Tragflächen; Modell sinkt nicht gleichmäßig, steigt wieder; Modell weicht von der Landerichtung ab; wenn das Modell mehr als 45 Grad von der Landerichtung abweicht so ist die Figur mit Null zu bewerten; wenn der Landeanflug weniger als 5 Sekunden dauert, Wertung Null.

15.15.7.4 Landung

Vorbildgetreues Aufsetzen im Landefeld.  
Landung im Landefeld 10 x 15 m K = 6  
Außerhalb K = 3

Bewertungsgrundlage:

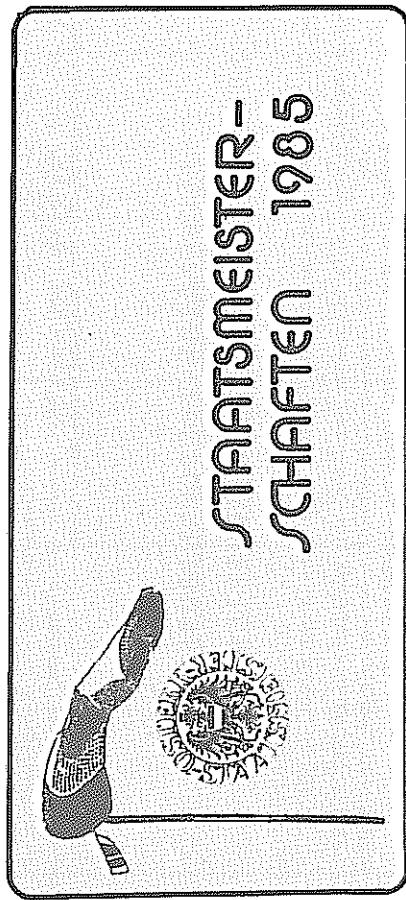
Modell setzt zu schnell auf, sodas es wieder wegsteigt; Modell dreht sich um die eigene Achse; Tragflächenspitzen streifen den Boden; Drehung mehr als 180 Grad, Wertung Null; Modell biebt mit der Rumpfspitze im Boden stecken, Wertung Null; Modell kommt mit dem Rücken zum Stillstand, Wertung Null; Modell landet außerhalb der Platzbegrenzung, Wertung Null.

15.15.8 Alle anderen Bestimmungen lt. Sporting Code

Auf die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen in bezug auf Gewicht und Flughöhe wird verwiesen.

An den  
Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !



Die Sektion MODELFLUG des ÖAeC schreibt für die Saison 1985 folgende  
STAATSMEISTERSCHAFTEN aus :

Datum	Klasse	Austragungsort	Nennungsschluß
21. April	F1 E	Hauenstein, NÖ	10. April 1985
4./5. Mai	F4 C	Leoben / Steiermark	24. April 1985
6./7. Juli	F3 B	Wiener Neustadt / NÖ	26. Juni 1985
27. Juli	F2 D	Perg / Oberösterreich	20. Juli 1985
14./15. Sept.	RC IV	Wörgl / Tirol	4. Sept. 1985
21./22. Sept.	F3 C	Wien	11. Sept. 1985

Liebe Modellflugfreunde !

In den letzten Jahren hatten wir ein Sammelwerk aller Ausschreibungen für die STAATSMEISTERSCHAFTEN aufgelegt und im Mittelteil vorgedruckte Nennblätter eingehaftet. Der Verein brauchte diese nur richtig ausfüllen und zeitgerecht an den Landesaktionsleiter einzusenden, der dann die gesammelten Nennblätter seines Bundeslandes an die Bundessektion weitergibt. Bei gut funktionierenden Vereinen klappte das auch meistens, doch gab es Schwierigkeiten, wenn einerseits die Nennblätter nicht bis zum wettbewerbswilligen Mitglied gelangten und andererseits die Nennblätter nicht über den Landesaktionsleiter gingen, weil dieser gerade nicht erreichbar war. Und so wurden manchmal Modellflieger nicht zur Staatsmeisterschaft zugelassen, weil die Nennung nicht rechtzeitig und ordnungsgemäß zur Bundessektion kamen. Das gab dann Ärger und Kränkung, und dieses kann doch, bitte, nicht im Sinne unseres Sportes sein !  
Um dem abzuhelfen werden ab 1985 die Ausschreibungen in prop abgedruckt und bereits in dieser Nummer die Generalausschreibung und die Einzelnenblätter eingehaftet.

Es ist nun Sache jedes einzelnen Wettbewerbers und der Vereine, zeitgerecht die Nennblätter an den Landesaktionsleiter zu schicken, damit dieser den vorgegebenen Einsendeschluß einhalten kann.

Bitte berücksichtigen, daß der Landesaktionsleiter nicht immer auf Knopfdruck erreichbar sein kann und überzeugt Euch selber, ob alles klappt.

An den  
Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

Nachnennungen sind bei der Staatsmeisterschaft nicht zulässig !

Eine direkte Zusage einer Nennung von Wettbewerbern an die Bundessektion verzögert nur die Anmeldung, weil dann erst wieder die Unterschriften des Vereines und des Landessektionsleiters eingeholt werden müssen.

\*\*\*\*\*

### ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG

## FÜR DIE STAATSMEISTERSCHAFTEN 1985

Veranstalter: ÖAeC-Sektion MODELFLUG, 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 Kaution von S 150,- schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattd gegebenem Einspruch durch die Jury, rückerstattet.

Nennngeld: Das Nennngeld 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 STAATSMEISTERMEDALLE 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 Flügel auf der linken oder rechten Flügelhälfte.

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

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB  
SEKTION MODELFLUG

ONF-Delegierter  
Robert Grillmeier

Bundessektionsleiter  
OSR Edwin Krill

## MEMBLATT Klasse



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

Unterschrift

Name : -----

Adresse : -----

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

Frequenz : -----

Kennisnahme : -----

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



## MEMBLATT Klasse



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

Unterschrift

Name : -----

Adresse : -----

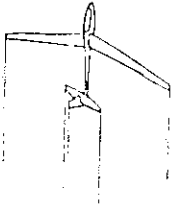
Geburtsjahr : ----- Dauerstartnummer : -----

Frequenz : -----

Kennisnahme : -----

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

# Staatsmeisterschaft Klasse F3B



FLUGFELD WIENER NEUSTADT - WEST

6./7. Juli 1985

Wettbewerbsnummer: ST 3/85

Durchführung: Modellflugclub Wiener Neustadt

Organisationsleitung: W. Schnelzer, Ch. Brandtner

Wettbewerbsleitung: Franz Horvath

Wettbewerbsort: Flugfeld Wiener Neustadt - West

Jury: FR Josef Selg, Tirol, FR Ing. Franz Pentek, Burgenland  
ONF Dipl.Ing. Harald Sitter

Wettbewerbsklasse: F3 B Einzel- und Mannschaftswertung (lt. Sektionsbeschuß)

Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 26. Juni 1985 an den ÖAeC - Sektion Modellflug eingesandt werden. (Rechtzeitige Einsendung an den Landessektionsleiter beachten !)

FREQUENZEN: Neben der Hauptfrequenzangabe ist auch eine Ausweichfrequenz anzugeben, Welche der beiden Frequenzen verwendet werden muß, wird dem Teilnehmer vor Wettbewerbsbeginn mitgeteilt.

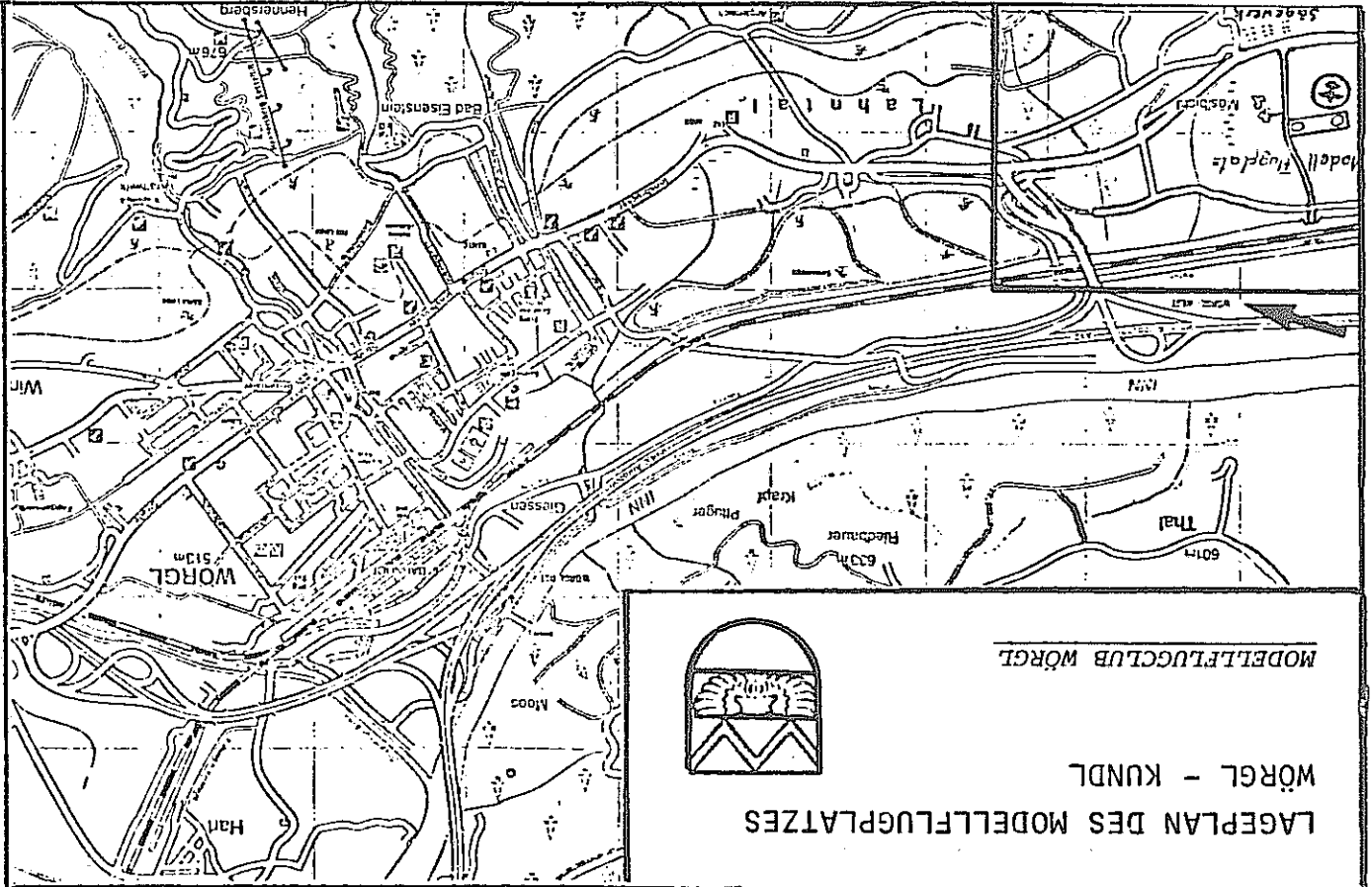
Unterkünfte: Quartiermeldungen sind bis spätestens 24. Juni 1985 an den Wettbewerbsleiter, Franz HORVATH, Dreistetterstraße 4, 2721 Bad Fischau, Tel.: 02639/2420 zu richten.

## PROGRAMM

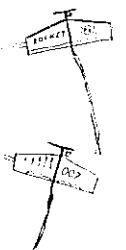
Samstag, 6. Juli 1985	7,30 Uhr	Meldung der Teilnehmer, Sender- und Sportlizenzabgabe.
	8,00 Uhr	Eröffnung, Begrüßung, Briefing mit Funktionären und Teilnehmern
	8,30 Uhr	Beginn des ersten Durchganges
Sonntag, 7. Juli 1985	8,00 Uhr	Fortsetzung des Wettbewerbes

Die SIEGEREHRUNG findet eine Stunde nach Wettbewerbsende am Platz statt.

MFC Wiener Neustadt



# Staatsmeisterschaft Klasse F2 D



PERG / OBERÖSTERREICH  
27. Juli 1985

Wettbewerbsnummer: ST 4/85  
Durchführung: Betriebsmodellflugclub Mühlpärzer  
Organisationsleitung: LSL Erwin Mühlpärzer  
Wettbewerbsleitung: LSL Erwin Mühlpärzer  
Jury: FR Heinz Freundt, Szbg., Dr. Thomas Loebenstein,  
 Wien, Ing. Bernhard Rögner, OÖ.  
Wettbewerbsort: ASKÖ-Sportanlage Perg, Greinerstraße 4  
Wettbewerbsklasse: F2 D, Fesselflug-Combat  
Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 20. Juli 1984 an den ÖAeC-Sektion Modellflug eingesandt werden. (Rechtzeitige Einsendung an den Landessektionsleiter beachten !!!).  
Funktionäre: Diese werden vom durchführenden Verein gestellt bzw. geladen.  
Unterkunft: Quartierwünsche bitte direkt auf dem Nennblatt vermerken!

## PROGRAMM

Samstag, 27. Juli 1985	8,00 Uhr	Anmeldung, Training
	9,00 Uhr	Eröffnung, Besprechung
	9,30 Uhr	Beginn der 1. Runde

Nach dem Finale findet die SIEGEREHRUNG statt.  
 Sollte eine Durchführung am 27. Juli aus Witterungsgründen nicht möglich sein, so ist eine Austragung am darauffolgenden Tag (Sonntag 28. Juli) vorgesehen.

BMFC Mühlpärzer

# Staatsmeisterschaft Klasse RC IV



MODELLFLUGPLATZ WÖRGL-KUNDL  
14./15. September 1985

Wettbewerbsnummer: ST 5/85  
Durchführung: Modellfliegerclub Wörgl  
Organisationsleitung: Karl Pappert  
Wettbewerbsleitung: Fachreferent Othmar Huber  
Wettbewerbsort: Modellflugplatz Wörgl-Kundl, 500 m nach Autobahnausfahrt Wörgl-West, Richtung Kundl auf der Bundesstraße 1.  
Jury: LSL Josef Selg, Tirol, LSL Johann Niederwimmer, Salzburg, LSL Ing. Richard Gradischning, Kärnten.  
Wettbewerbsklasse: RC IV, ferngesteuerte Segelflugmodelle  
Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 4. September 1985 an den ÖAeC-Sektion Modellflug eingesandt werden. (Rechtzeitige Einsendung des Nennblattes an den Landessektionsleiter beachten !!!).  
Unterkunft: Zimmerbestellung sind auf eigene Kosten an den Obmann des MFC-Wörgl, Ekehard Wieser, Augasse 28a 6200 Wörgl, mit Angabe der gewünschten Ausstattung und der Nächtigungsdauer, zu richten.  
Punkterichter: Kärnten, Tirol, Salzburg je 2 und Oberösterreich 1

## PROGRAMM

Freitag, 13. September 1985	Trainingsmöglichkeit von 9-12 und 14-19
Samstag, 14. September 1985	7,00 Uhr Anmeldung der Teilnehmer. 8,00 Uhr Begrüßung und Bekanntgabe der Wettbewerbs- und Platzordnung
Sonntag, 15. September 1985	8,30 Uhr Beginn des 1. Durchganges 20,00 Uhr Gemütlicher Abend mit Musik. Der Ort der Veranstaltung wird noch bekanntgegeben
	8,30 Uhr Senderabgabe 9,00 Uhr Beginn des 3. Durchganges

Nach Beendigung des 3. Durchganges SIEGEREHRUNG und Verabschiedung.

MFC - Wörgl

15.15.7

Segelflugsmodell

15.15.7.1

Verfahrenskurve

Ankündigung: "Jetzt-Ende" K = 5

Das Modell fliegt in gerader Richtung gegen den Wind und macht eine Kurve mit 90 Grad von der Piste weg und sofort anschließend eine Kurve mit 270 Grad in Richtung Piste bis sich das Modell wieder in der Ausgangsbasis der Figur befindet.

Bewertungsgrundlage:

Das Modell fliegt zu Beginn der Figur nicht gerade und parallel zur Piste; Modell fliegt zu Beginn nicht horizontal; Modell vollführt keine bzw. mehr als eine 90 Grad Kurve; Modell wird während der Figur stark angedrückt und ändert die Flughöhe; Modell vollführt eine Steilkurve; Modell beendet die Figur nicht an der Ausgangsbasis

15.15.7.2

Haarnadel

Ankündigung "Jetzt-Ende" K = 10

Modell fliegt in gerader Richtung gegen den Wind, macht eine Kurve von 90 Grad von der Piste weg, fliegt mindestens 50 m mit Seitenwind macht dann einen Halbkreis von 180 Grad und fliegt mit Seitenwind zurück in Richtung Piste, macht nun wieder eine Kurve von 90 Grad und fliegt wieder in Richtung gegen den Wind. Die Wertung beginnt vor der ersten 90 Grad Kurve und endet nach der zweiten 90 Grad Kurve.

Bewertungsgrundlage:

Modell fliegt zu Beginn der Figur nicht in gerader Richtung gegen den Wind; Modell fliegt nicht horizontal; Modell vollführt weniger bzw. mehr als eine 90 Grad Kurve; Modell wird während der Figur stark angedrückt und ändert die Höhenlage; der Querflug ist kürzer als 50 m; der Einflug und der Ausflug aus der Figur sind nicht in der gleichen Richtung.

15.15.6.1

Rollen zum Start

Ankündigung: "Jetzt - Ende" K = 1

Nach der Startfreigabe kann der Motor des Schleppmodells angelassen werden. Das Modell rollt mit eigener Kraft von der Anrolllinie zur 20 m Marke (Startstelle). Das Motormodell muß vor dem Anknüpfen auf der Piste stillstehen. Beim anschließenden Einhängen des Schleppseiles dürfen beide Modelle berührt werden.

Bewertungsgrundlage

Gleichmäßige Rollgeschwindigkeit; eine 90° Kurve; ein sichtbares Geradeausrollen bis zum Stillstand bei der 20 m Marke. Wird das Modell während des Rollens berührt, etwa zum Wiederanlassen des Motors bei Motorstillstand, so wird die Figur mit Null bewertet. Zwischen der Ankündigung "Rollen zum Start" und "Start" kann der Motor erneut angelassen werden, ohne daß dies die Wertung beeinflusst.

15.15.6.2

Start

Ankündigung: "Jetzt" K = 6

Es ist nur Bodenstart zugelassen. Der Start gilt als ausgeführt, sobald eines der Modelle abgehoben hat. Bis zu diesem Zeitpunkt kann der Start abgebrochen und wiederholt werden. In diesem Falle wird die Figur mit Null bewertet. Hebt das Motormodell zeitlich vor dem Segelflugsmodell ab, so wird die Figur ebenfalls mit Null bewertet. Das Segelflugsmodell darf beim Start von den Helfern an der Tragfläche in waagrechter Position gehalten werden. Die Bewertung des Starts endet bei Erreichen einer Flughöhe von ca. 10 m.

Bewertungsgrundlage:

Das Segelflugsmodell hebt zuerst ab und fliegt in geringer Höhe bis zum Abheben des Motormodells weiter. Der Schleppzug soll vom Anrollen bis zum Ende des Starts in gerader Richtung gehalten werden und stetig steigen.

15.15.6.3 Steigflug

K = 10

Diese Figur schließt sich unmittelbar an den Start an. Es ist mindestens eine Platzrunde zu fliegen, dabei kann auf die örtlichen Platzverhältnisse Rücksicht genommen werden. Nach der letzten Kurve soll sich der Schleppzug wieder im geraden Anflug in Startrichtung befinden. Die Figur endet mit der Ankündigung "Ausklinken".

Bewertungsgrundlage:

Der Schleppzug soll sich während des Steigfluges in ruhiger, dem Original entsprechender Fluglage befinden, d.h. er soll stetig steigen und die Geschwindigkeit darf nicht zu groß sein. Motor- und Segelflugmodell sollen stets genau hintereinander fliegen.

15.15.6.4 Ausklinken

Ankündigung: "Jetzt" K = 5

Beide Modelle befinden sich in horizontaler Fluglage. Bei der Figurenankündigung "Ausklinken" wird der Motor des Schleppmodells gedrosselt und das Motormodell wackelt mit den Flächen. Das Ausklinken des Seglers erfolgt beim Kommando "Jetzt". Das Segelflugmodell fliegt noch fünf Sekunden geradeaus weiter. Das Ausklinken hat gegen den Wind und im vorgegebenen Sektor zu erfolgen. Die Motor-Maschine dreht dabei in Richtung Startbahn weg.

Bewertungsgrundlage:

Der Schleppzug befindet sich nicht in horizontaler Lage; nicht im Sektor; nicht parallel zur Piste. Das Segelflugmodell fliegt nach dem Klinken nicht geradeaus.

15.15.6.5 Seilabwurf

Ankündigung: "Jetzt - Ende"

Das Motormodell fliegt auf möglichst kurzer Strecke an und wirft das Schleppseil in Startrichtung in das Wertungsfeld. Die Figur beginnt im geraden Endanflug rund 30 m vor dem Ausklinkpunkt. Vom Wertungsbeginn bis zum Ausklinken wird ein konstanter Sinkflug mit leicht überhöhter Landegeschwindigkeit gefordert. Nach dem Seilabwurf erfolgt ein konstanter Steigflug. Die Wertung endet bei Erreichung einer Höhe von ca. 10 m.

Berührt das Schleppseil vor dem Ausklinken den Boden, so wird die gesamte Figur mit Null bewertet.

Bewertungsgrundlage:

Seil im Landefeld 10 x 15 m K = 4  
Seil außerhalb des Feldes K = 2  
Gewertet wird, wenn ein Teil des Seiles noch im Feld zu liegen kommt.

15.15.6.6 Landeanflug

Ankündigung "Jetzt" K = 5

Der Landeanflug beginnt mit dem Sinkflug quer zum Wind. Es erfolgt eine 90 Grad-Kurve zum Endanflug. Nach Beendigung der Kurve soll sich das Modell im direkten Anflug auf die Landebahn befinden. Während des gesamten Landeanfluges soll das Modell stetig sinken.

Bewertungsgrundlage:

Während des Landeanfluges ist besonders darauf zu achten, daß sich das Motormodell stets im gleichmäßigen Sinkflug befindet.

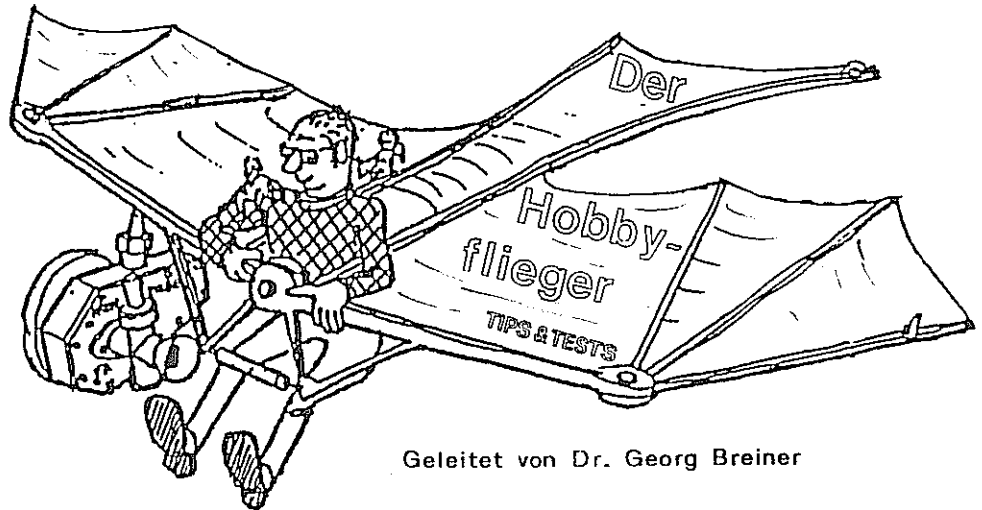
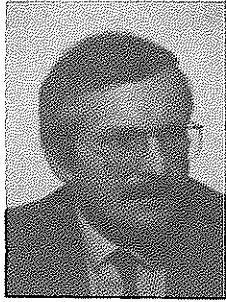
15.15.6.7 Landung:

Vorbildgetreue Landung im Landefeld. Im Landefeld 10 x 15 m K = 6  
Außerhalb K = 3

Bewertungsgrundlage:

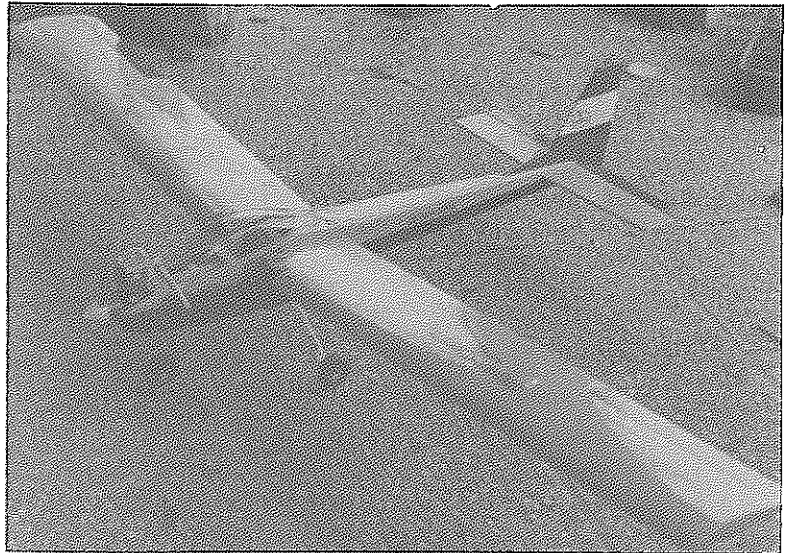
Das Modell soll weich aufsetzen und ohne ein Nachspringen oder Ausbrechen zum Stillstand kommen. Setzt das Modell außerhalb der Platzbegrenzung auf, so wird die Landung mit Null bewertet. Nach dem Aufsetzen rollt das Modell bis zum Stillstand aus. Mit dem Stillstand endet die Wertung.





Geleitet von Dr. Georg Breiner

## super SoftFly ein Mehrzweckmodell von Scorpio



Ein Motorsegler, der nicht nur mehrachs gesteuert sondern entweder als Mitteldecker oder als Tiefdecker geflogen werden kann, wird von der italienischen Firma Scorpio in Trento erzeugt. SUPER-SOFT-FLY heißt dieser Mehrzweckvogel, der vom österreichischen Generalimporteur in einem mehr als reichhaltig ausgestatteten Baukasten geliefert wird. Der Baukasteninhalt besteht aus einem praktisch fast fertigen Holzrumpf (Balsa), zwei styroporbeplankten Flächenhälften, fast fertigem Höhen- und Seitenleitwerk, alle Kleinteile (selbstverständlich sind auch Räder, Tank und Anlenkungsteile, Bowdenzüge etc. vorhanden); einer tiefgezogenen, blau eingefärbten Kabinenhaube; sämtliche Holzteile, einem ABS-Jet-Auspuff, einem sehr übersichtlichen Bauplan, Baustufen-skizzen und einer sehr ausführlichen mehrsprachigen Bauanleitung. Der Bau des Modells geht aufgrund des sehr hohen Vorfertigungsgrades relativ schnell voran und beschränkt sich auf folgende Arbeiten: Verschleifen des Rumpfes, Einbau des Motorträgers (aus Holz) und der Befestigungsteile für das lenkbare Bugrad, Einbau des Höhen- und Seitenleitwerks, Verklebung der Kabinenhaube mit dem Rahmen, Anklebung und Verschleiff der Verkleidung des Motors (aus Balsa).

Die Flächen hat man auch bald unter Dach und Fach gebracht (Wurzelpfeile verkleben, Querruder fertigstellen). Die Querruder können auf zwei Arten angelenkt werden: via Umlenkhebel und über Servos, die direkt in die Fläche verlegt werden (dies kostet ein Servo mehr, ist aber zu empfehlen). Es dauert eigentlich nicht sehr lange, bis das Modell rohbaufertig auf dem Tisch steht (ca. 25 Stunden). Rumpf, Flächen und die Leitwerke wurden zweifärbig gebügelt. Das Gerät wird von der Herstellerseite für einen 3,5 bis 4 cm<sup>3</sup> Zweitakter bzw. für einen 6,5 cm<sup>3</sup> Viertakter empfohlen. Wenn man aber besonders mit Gewicht geizt, dann kann auch der kleine 3,5 cm<sup>3</sup> Viertakter von Hirtenberger eingebaut werden. Im Testmodell fand übrigens der 6,5 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor von Webra Verwendung. 5 Stück Rudermaschinen der Type Microprop MPR 26 wurden in der Super-Soft-

Fly "verarbeitet" (Höhenrudder, Seitenrudder, Motordrossel und 2 Stück für die Querruder).

Nun zur Flugprüfung - zunächst die Mitteldecker-Version. Die Maschine fliegt sehr schön eigenstabil und ist überhaupt nicht kritisch. Beim Kurvenflug muß unbedingt mit dem Querruder dazu geflogen werden, sonst gibt es lediglich eine "Wackelkurve". Die Langsamflugeigenschaften sind recht gut, sodaß ein etwas fortgeschrittener Anfänger keine Schwierigkeiten haben wird. In der Ausstattung als Tiefdecker kann man ein wesentlich besseres Ansprechen auf die Querruder alleine feststellen. Interessant ist auch, daß eine Verlegung des Schwerpunktes nicht notwendig ist. Mit einem stärkeren Motor (hier der 6,5 cm<sup>3</sup>) ist auch einiger Kunstflug drinnen.

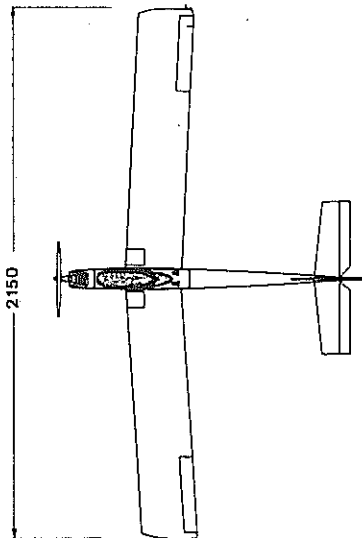
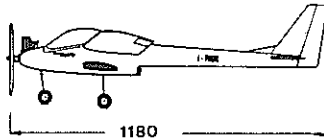
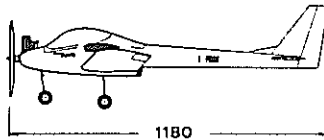
Zusammenfassend darf bemerkt werden, daß die Super-Soft-Fly von Scorpio ein für den fortgeschrittenen Anfänger ideales Fluggerät darstellt, welches nicht nur mehrachsig geflogen werden kann, sondern auch die Möglichkeit der ersten Tiefdeckermaschine bietet. Der Baukasten ist sehr reichhaltig ausgestattet, und die Qualität der Bauteile ist sehr gut.

Super-Soft-Fly	ausgez.	sehr	gut
Verpackung		x	
Ausstattung	x		
Plan			x
Bauanleitung			x
Holzqualität			x
Zubehör	x		
Vorfertigung			x
Paßgenauigkeit			x
Baueigenschaften			x
Flugeigenschaften			x
Gesamteindruck			x

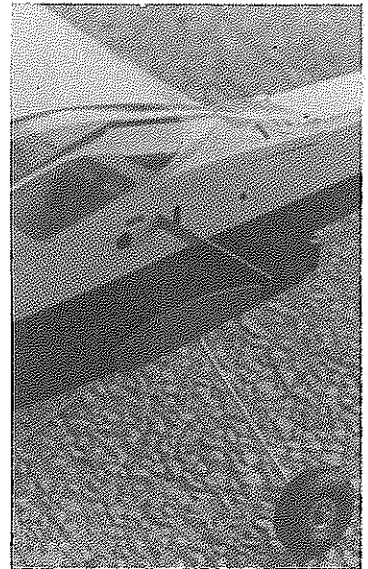
#### TECHNISCHE DATEN

Spannweite	216 cm
Länge	118 cm
Gesamtfläche	54,7 dm <sup>2</sup>
Gesamtgewicht	2200 - 2900 g
Flächenbelastung	40 - 50 g/dm <sup>2</sup>
Motor	3,5 - 4,0 cm <sup>3</sup>
	Zweitakter
	6,5 cm <sup>3</sup> 4-T
Fernlenkanlage	4 Kanäle
	Motor, Quer,
	Seite, Höhe

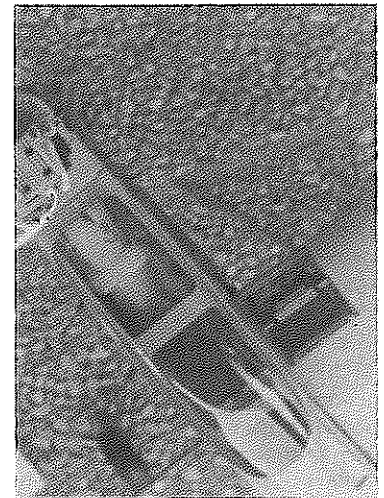
Ladenpreis ca. S 1600,-



Die Servos für die Querruder sind gut "verpackt". Der Tank ist ebenfalls sehr gut "einzusehen", was Vorteile beim Tanken bringt.



Version Mitteldecker. Die Tiefdecker Flächenaufnahme wird, wie ersichtlich, durch eine Blende abgedeckt.



# 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)		

# JET - RANGER

## von Sitar

Es gibt einen Modellhubschrauber, der in hervorragender GFK-Technik hergestellt und noch dazu in Österreich gefertigt wird: den JET-RANGER des Tirolers, Ing. Herbert Sitar. Die Maschine wird fertig ausgeliefert, d.h. Zelle und Mechanik sind bis auf Motor- und Fernsteuerungseinbau fertig (die Zelle ist bereits einfach lackiert). Wenn man will, übernimmt auch der Hersteller den Einbau, und auf Wunsch ist auch eine spezielle Lackierung möglich.

Nun zu einer Kurzbeschreibung:

Der Rumpf "zerfällt" praktisch in drei Teile (siehe Bild), was Wartungsarbeiten unheimlich erleichtert. Das Kufenlandegestell schaut recht zierlich aus, nun das "große aber", ein 100 kg schwerer Mann kann darauf herumspringen, ohne daß es zu Bruch geht. Die große vordere Kanzel besteht aus blauem Astralon und ebenso die vorderen beiden Seitenfenster. Bei der Mechanik verwendet Sitar sehr viele Kavan-Teile (Anmerkung: in der Zwischenzeit stellt Sitar nun fast alles in eigener "Küche" her). Durch Lösen von einigen Imbusschrauben ist es möglich, die ganze Mechanik aus dem Rumpf herauszuheben. Fast alle Teile dieser Mechanik bestehen aus einem äußerst zähen und



Ein Blick auf den Hauptrotorkopf und die Mechanik. Links vorne ist der Motor zu erkennen (10 cm<sup>3</sup> Webra Champion) ▽

Die "Zerteilung" des Rumpfes ▽



doch nicht sprödem Kunststoffmaterial. Die Rotorblätter, egal, ob Haupt- oder Heckrotorblätter, sind von außergewöhnlicher Qualität, Profil- und Oberflächengüte. Der Sitar JET-RANGER fliegt rigid, das heißt ohne Stabilisierungsstange, und die Hauptrotorblätter sind entsprechend schwer.

Das Modell reagiert sehr schnell auf alle Steuerbefehle. Ohne Kreisel ist das Heck schon etwas giftig. Das Flugbild ist gewaltig, denn die Naturtreue des Helikopters ist einmalig. Eine Kunstflugtauglichkeit ist selbstverständlich gegeben, nur einen Scale-Hubschrauber auf den Rücken zu legen, ist nicht meine Sache.

Der Hubschrauber ist, dies vergaß ich zu erwähnen, natürlich für Autorotation (Freilauf) ausgerüstet.

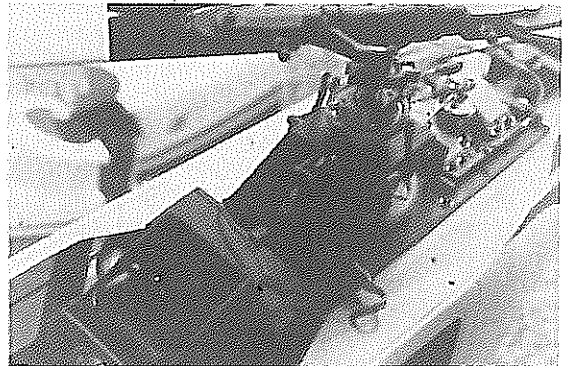
Der JET-RANGER von Sitar ist fast ein kleiner fliegender Rolls-Royce, in hervorragender Verarbeitung. So eine spezielle Sache hat natürlich seinen Preis und der ist wirklich nicht niedrig, aber es hat auch nicht jeder einen Rolls-Royce!

Sitar erzeugt auch noch andere Hubschraubertypen: eine Trainerversion die Libelle, die Bell 222 und eine Lockheed.

#### TECHNISCHE DATEN:

Hauptrotordurchmesser:	150 cm
Heckrotordurchmesser:	29 cm
Gewicht:	ca. 4,8 kg
Motor:	10 cm <sup>3</sup>
Fernsteuerung:	5 Kanal

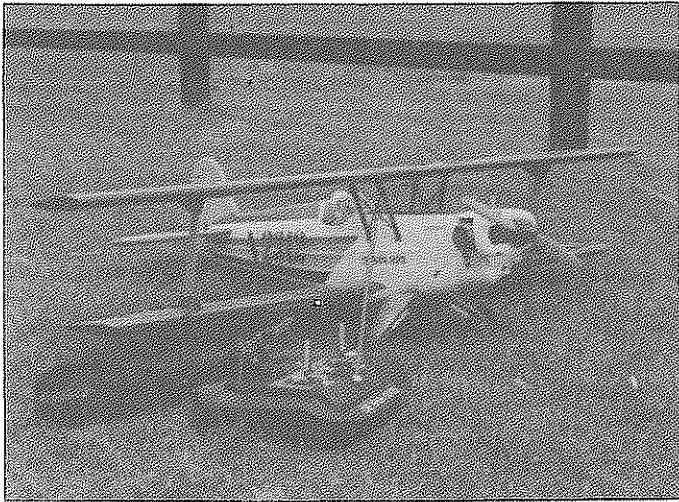
Verkaufspreis S 38.000,-



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC



## BIPE - SPECIAL

### VON AVIO-MODELLI

Schon immer wollte ich einen kunstflugtauglichen Doppeldecker in meinen Flugzeugpark aufnehmen. Nach langwierigem Katalogstudium entschied ich mich für die BIPE-SPEZIAL von AVIO-MODELLI. Aufgrund des angegebenen Vorfertigungsgrades dieses Bausatzes und der Formschönheit dieses Modells, erschien mir dieses Flugzeug für meine Verwendung bestens geeignet.

Aufgrund einiger (leider etwas negativer) Erfahrungen im Umgang mit Doppeldeckern, hatte ich ein gewisses "Kniezittern" vor dem ersten Start. Noch dazu lenkte ich - wie im Bauplan vorgeschrieben - sowohl das Seitenals auch das Höhenruder mit Stahlseilen an (diese Anlenkungsart ist im gegebenen Fall übrigens äußerst einfach und wirksam). Ich hatte bis dato noch keinerlei Erfahrung mit dieser Technik.

An einem etwas windigen Tag beschloß ich nun, meine BIPE-SPECIAL ihrem Element zu übergeben. Nach kurzer Rollstrecke und einwandfreiem Geradeauslauf hob das Modell problemlos ab, und ich hatte sofort das Gefühl, daß mir diese Maschine liegt.

Gleich nach der ersten Platzrunde und den üblichen Überzieh-Tests (ein Überziehen ist fast nicht möglich) begann ich mit Loopings, Rollen etc.

Man hat die BIPE-SPECIAL von Anfang an fest im Griff, und sie hat absolut keine Mucken. Der 10 cm<sup>3</sup>-Motor hält diese Maschine satt in der Luft, und der Einbau eines Viertaktmotors (nicht unter 15 cm<sup>3</sup> !) wäre durchaus denkbar.

Auch meine Club-Kollegen waren von diesem Modell absolut begeistert (der Preis des Bausatzes ist für diesen Vorfertigungsgrad sensationell), und wir werden sehr wahrscheinlich in Bälde über einige Modelle dieses Typs in unserem Club verfügen.

Abschließend ist zu sagen, daß dieser Doppeldecker sicher zu den unkritischsten Fluggeräten am Markt zählt und ohne weiters auch dem weniger geübten Modellbauer sowohl in bautechnischen als auch in fliegerischen Belangen wenig abfordert.

Als ich diesen Baukasten erhielt und einer ersten Besichtigung unterzog, mußte ich feststellen, daß AVIO-MODELLI ein prima Baukastenhersteller ist.

Der Rumpf dieses Modelles ist aus DURAFLEX mit hoher Oberflächengüte gefertigt und absolut schlagfest. Die Oberflächengüte geht so weit, daß nur mehr Zierstreifen angebracht werden müssen, die einem rein dekorativen Zweck dienen. Die Tragflächen sind aus Styropor geschnitten und mit Abachi beplankt, Seiten- und Höhenleitwerk sind aus Vollbalsa bereits verschliffen und mit Hohlkehlen für die Torsionsanlenkungen versehen.

Besonderes Augenmerk legte AVIO-MODELLI auf den einfachen und präzisen Aufbau dieses Modelles. Die Befestigung der Tragflächen erfolgt mittels vorgefertigter Streben aus glasfaserverstärktem Kunststoff, die am Rumpf mit Einschlagmütern verschraubt werden. Man kann also bezüglich Einstellwinkeldifferenz (bei Doppeldeckern ein Hund !) nichts falsch machen, muß aber beim Vermessen verflixt aufpassen. Sämtliche Kleinteile wie Motorträger, Anlenkungsteile und Alurohre für den Torsionsantrieb sind dem Baukasten beigelegt.

Der Bauplan ist sehr informativ, die Baubeschreibung aber leider nur in italienischer Sprache. Der Bauaufwand reduziert sich durch den hohen Vorfertigungsgrad wirklich auf ein erträgliches Maß.

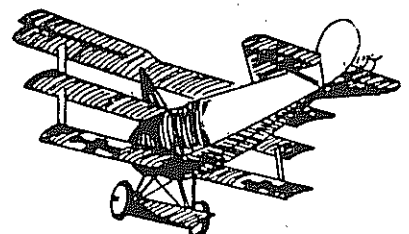
Nach relativ kurzer Bauzeit (etwa 20 Stunden) stand die BIPE-SPECIAL fertig vor mir. Als Motor wählte ich einen Webra 10 cm<sup>3</sup> Longstroke mit einem Reso-Silent-Schalldämpfer. Als Luftschraube verwendete ich die vom Motorhersteller empfohlene 13x6 Latte.

Die BIPE-SPECIAL wird in dieser Saison sicherlich einer meiner Leib- und Magenflieger.

#### TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	140 cm
Länge:	110,5 cm
Motor:	8-10 cm <sup>3</sup> Zweitakt ab 15 cm <sup>3</sup> Viertakt
Fernsteuerung:	Höhe, Seite, Quer, Motordrossel

Ladenpreis ca. S 2.500,-



# Steckenpferd's Sommerfrischler wird flügge!

von Dr. Schober

Nachdem mein Sohn diverse Segelflugmodelle "verbraucht" hatte und nun einen Robbe Charter tadellos beherrscht, war es an der Zeit, sich nach etwas Neuem umzuschauen, das ihn mehr forderte. Dabei führte mich mein Weg auch zur Firma Steckenpferd in Klagenfurt, die ein Set, bestehend aus einem japanischen Kunstflugtrainer inklusive Motor und Robbe Starion Anlage mit 4 Servos äußerst günstig anbot. Da meine Anlage sowieso immer vom Junior blockiert war und sich hier die Möglichkeit ergab, eine günstige Zweitanlage anzuschaffen, griff ich zu.

Beim Trainer handelt es sich um einen querrudergesteuerten Schulterdecker mit Dreibahnfahrwerk. Diese Maschine wird direkt aus Japan importiert und ist deshalb zur Zeit europaweit nur bei der Firma Steckenpferd erhältlich. Die Japaner legten den Namen des Flugmodells offensichtlich auf den amerikanischen Markt aus und nannten es "VACATION" was frei übersetzt soviel wie "Sommerfrischler" heißt.

Doch nun zu den technischen Daten:

Spannweite:	120 cm
Länge:	99 cm
Tragflügelfläche:	26,4 dm <sup>2</sup>
Gesamtfläche:	32,0 dm <sup>2</sup>
Flügelprofil:	NACA 2415
Fluggewicht mit 4 Servos und 4 cm <sup>3</sup> Motor:	1,43 kg
Gesamtflächenbelastung:	45 g/dm <sup>2</sup>
Motoren:	2,5-4 cm <sup>3</sup>

## Baukastenausstattung:

Es handelt sich hier um ein völlig in Holzbauweise erstelltes Flugmodell, woraus letztlich auch das geringe Fluggewicht resultiert. Der Baukasten hat, wie bei den Japanern üblich, nur ausgesuchtes Balsaholz als Inhalt. Die Tragflügelrippen sind gefräst, alle Sperrholzteile sind gestanzt, die Rumpfsseitenwände sind fertig und sogar das Höhen- und Seitenruderblatt sind profilgefäest. Im Baukasten sind außerdem 2 Meter Bügelfolie enthalten. Als Zubehör werden neben Anlage und Motor nur noch ein paar Kleinigkeiten wie Räder, Tank und Bowdenzüge, Spinner, Klebstoffe und eventuell Lack für das Rumpffinish benötigt. Dem Baukasten liegt ein Bauplan mit viel Detail- und Explosionszeichnungen und aufgedruckten englischen Erläuterungen bei.

Um auch den wenig versierten Modellbauer unter die Arme zu greifen, legt die Firma Steckenpferd eine 10 Seiten umfassende deutsche Bauanleitung mit Baustufenphotos bei, die es wirklich jedem ermöglichen sollte, diesen Trainer zu bauen.

## DER BAU DES MODELLES

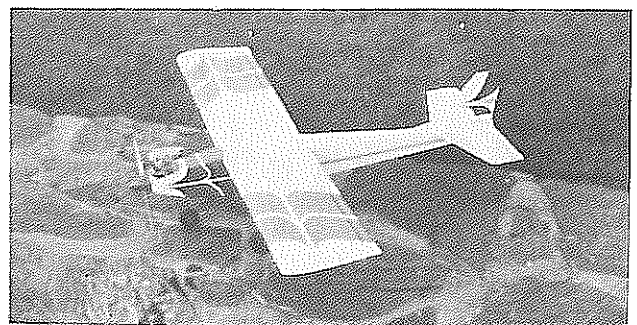
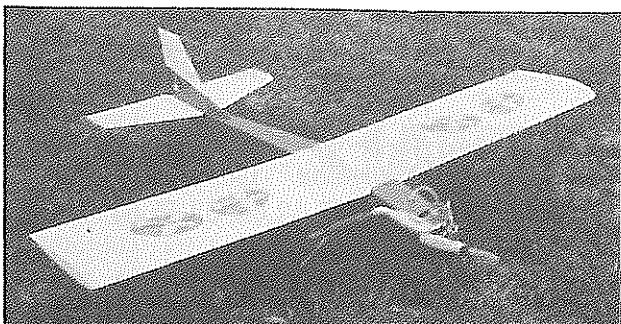
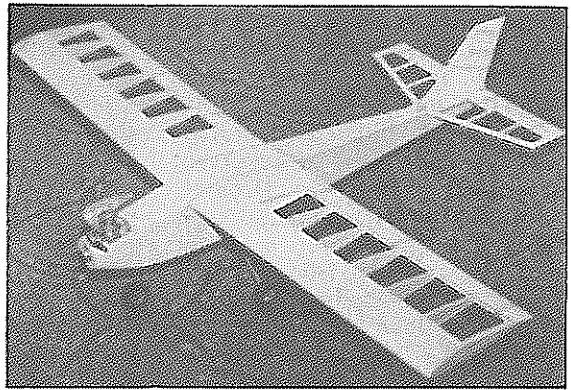
Beim Bau wurde hauptsächlich Sekundenkleber verwendet, mit dem die Arbeit rasch vonstatten geht, da die lästigen Wartezeiten entfallen. Die deutsche Bauanleitung läßt keine Frage offen,

und so konnten sich Vater und Sohn bald am Rohbau erfreuen.

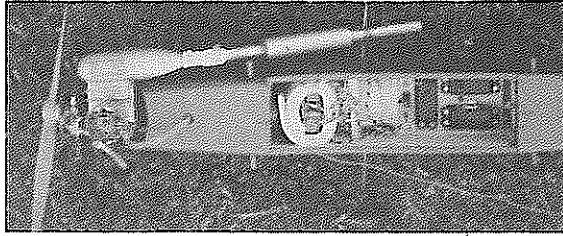
Die Arbeitszeit inklusive Verschleifen betrug 16 Stunden. Für das Finish und den Anlageneinbau wurden nochmals 15 Stunden aufgewendet, wodurch sich eine Gesamtbauzeit von 31 Stunden ergab.

## DAS FLIEGEN

Bei einem Fluggewicht von 1,42 kg und einem 4 cm<sup>3</sup> OS Max übernahm der Vater den Erstflug. Es gibt darüber nicht viel zu berichten. Von unserer kurz geschnittenen Rasenpiste war mit dieser Motorisierung ein problemloser Bodenstart möglich. Nach dem Erreichen einer Sicherheitshöhe werden erst einmal ein paar Gewöhnungsrunden geflogen. Ein Nachtrimmen war nicht erforderlich, die Maschine flog absolut gerade. Motorsturz und Motorseitenzug sowie Schwerpunkt stimmten auf Anhieb. So wurde bald mit dem Herumtollen begonnen. Rollen, Loopings vorwärts oder rückwärts, Turn und endlose Rückenflüge sind kein Problem. Mit den in der Bauanleitung angegebenen Ruderausschlägen und der Schwerpunktlage war es nicht möglich, das Flugmodell zu einem Strömungsabriß zu bringen. So wurde der Sender dem Junior übergeben, der zuerst zaghaft herumflog, sich aber bald auch in verwegene Flugmanöver einließ.



Was mich immer wieder begeistert, sind die extremen Langsamflugeigenschaften. Ich habe schon viele Flugmodelle besessen, aber mit keinem habe ich mich getraut, so frech in Bodennähe herumzukurven. Ein bis zwei Zähne die Drossel geöffnet, leicht Höhensteuer gehalten, und schon kann man in einem halben Meter Höhe "Wiesenschleichen". Platzrunden, Achter, Tiefflüge über das angrenzende Maisfeld im Schrittempo sind ein sagenhaftes Vergnügen. Natürlich ist es möglich, den SOMMERFRISCHLER bei leichtester Bauweise auch mit einem 2,5 cm<sup>3</sup> Motor zu betreiben.



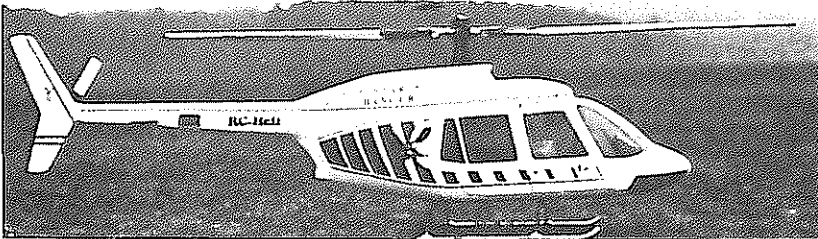
Viel Platz gibt es in dem geräumigen Rumpf des "Sommerfrischlers".

Wenn die Flugerfahrung gering ist, sollte dieser Weg auch begangen werden. Wenn aber das Können schon etwas größer ist, sollte unbedingt ein 3,5 oder 4,0 cm<sup>3</sup> Motor verwendet werden, der erst die volle Stärke des SOMMERFRISCHLERS ausspielt.

#### FAZIT :

Ein ausgezeichnet fliegender, zweckmäßiger Kunstflugtrainer für den fortgeschrittenen Anfänger. Aber auch ein alter Hase kann in puncto Langsamflugeigenschaften noch etwas dazulernen.

## \* STAR-RANGER \*



### DAS SIEGERMODELL

seit Jahren europäische Spitzenklasse

#### Neu: Bell 222 h

Original-Nachbau der schönen Bell 222

mit spez. Einziehfahrwerk (System heim) ein super Flugbild für beide Modelle jetzt lieferbar:  
 — kpl. Auspuffanlage (Krümmer/Res.-Rohr)  
 — neuer Quer/Pitch-Mixer (System heim)  
 — GfK-Rotorblätter, geometrisch und aerodynamisch geschränkt

exklusiv bei **KNOLL** Modellbaucenter  
 4840 Vöcklabruck, Stadtsaalpassage  
 Telefon 07672/34 90

Eigene Hubschrauberflugschule  
 (an Wochenenden neue Termine frei)  
 Fachberatung — Postversand

— . — . — . — . — · UNSERE LEISTUNGEN — IHRE VORTEILE · — . — . — . — . —

10  
J  
a  
h  
r  
e

aeropiccola - GUNDERT - HELFE - MINIVOX - *Schlüter*

**10** JAHRE

**E. SCHMALZ**

Ges.m.b.H.

WIEN - AUSTRIA Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61

aeropiccola - GUNDERT - HELFE - MINIVOX - *Schlüter*

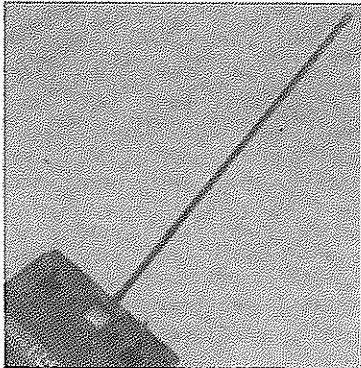
10  
J  
a  
h  
r  
e

# Im Schaufenster



## microprop

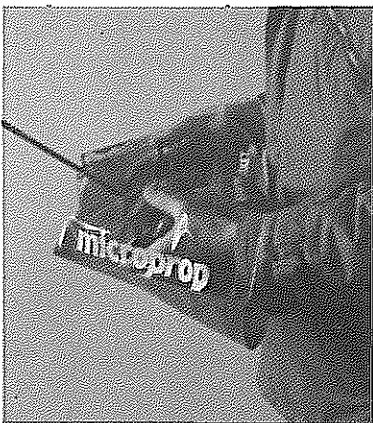
### WENDELANTENNE



Zur Optimierung der Handhabung des Senders hat auch MICROPROP eine kurze Wendelantenne (45 cm) im Programm.

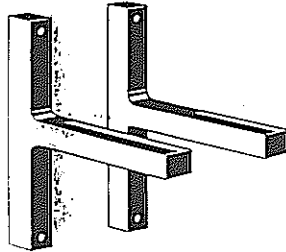
Ladenrichtpreis S 340,-

### SENDER - JACKET



Wer keine kalten oder nassen "Senderpfötlein" beim Betrieb von Microprop-Sendern haben möchte, nimmt das dazu passende SENDER-JACKET aus starkem PVC-Material.

Ladenrichtpreis S 240,-



### ALU-MOTORTRÄGER,

universal, groß, 75 x 75 mm, vorgebohrt, mit allen notwendigen Schrauben und Muttern

Ladenrichtpreis S 56,-

universal, klein, 50 x 50 mm, vorgebohrt, mit allen notwendigen Schrauben und Muttern

Ladenrichtpreis S 70,-



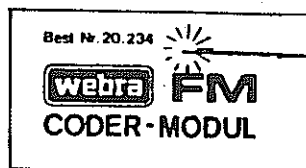
### FM - CODER MODUL

für den Sender Webra Space 8/16

Mit dem FM-Coder Modul wurde der Wunsch vieler Modellflieger auf Weiterverwendung ihrer vorhandenen fabrikatsfremden FM-Empfangsanlagen (wie z.B. ROBBE, GRAUPNER, FUTABA, JR, MULTIPLEX, SIMPROP, MICROPROP etc.) berücksichtigt. In diesem FM-Coder Modul wird ein Impulstelegramm erzeugt, wie es alle handelsüblichen Fernsteuersysteme aufweisen - nicht für FMSI, PCM oder AM geeignet!

Eine tolle Sache!

Ladenrichtpreis S 670,-



Einsteilregler für Impulszeit

### ACHTUNG BERICHTIGUNG !

Eurem "rasenden Reporter" ist ein kleiner Lapsus passiert. Die bei Multiplex gezeigte Fernsteuerung Commander

gibt es noch nicht. Gezeigt wurde bei Multiplex der neue Royal MC Sender, die neue Royal MC Expertanlage und die Europa Sprint-PCM.

### WEBRA AEROBATIC MODUL



- \* Servo Reverse/Travel für 8 Kanäle
- \* Dual Rate für Kanal 2,3,4
- \* Exponential für Kanal 2,3,4
- \* Einseitige Servowegbegrenzung für Höhenruder und Querruder
- \* Leerlauftrimmung
- \* Mischer Höhenruder-Flop
- \* Mischer Flop-Höhenruder
- \* Mischer Höhenruder-Querruder
- \* Querruderdifferenzierung
- \* Flopeinstellung stufenlos
- \* Failsafe - Speichereinheit

Ladenrichtpreis S 1720,-



### POTZ - BLITZ

Packungsinhalt:

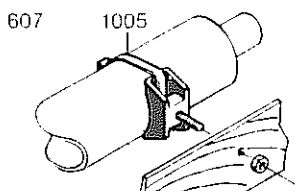
- 20 g Blitzkleber extra dick
- 30 ml Aktivator-Spray

Wer kennt nicht das Problem: Beim Verkleben mit Blitzkleber sind notwendige Korrekturen nicht mehr möglich, weil die Verbindung bereits bombenfest hält. Mit dem neuartigen "Potz-Blitz"-Kleber können Sie jetzt selbst den Klebezeitpunkt bestimmen - auf Knopfdruck. Der dickflüssige Blitzkleber erlaubt minutenlanges Fixieren der Teile. Ob Sie eine feste Verbindung nach 10 Sekunden oder 10 Minuten wünschen, bestimmen Sie mit dem Aktivatorspray. Die Wirkung ist enorm - "Potz - Blitz" !

**Grouper**

### HALTERUNG für Resonanzrohr

Kunststoffhalterung für Resonanzrohre (auch für Nachschalldämpfer geeignet) mit einem Durchmesser von 35-42 mm, temperaturbeständig bis 105°C. Die Halteschale wird am Rumpf angeschraubt. Mit dem Schlauchbinder (ebenfalls aus Kunststoff) läßt sich dann das Resorohr an der Halteschale befestigen.



Ladenrichtpreis S 36,-

Schlauchbinder gibt es auch extra (jeweils 5 Stück)

Ladenrichtpreis S 17,-

### PROFI - GYRO NES-1001

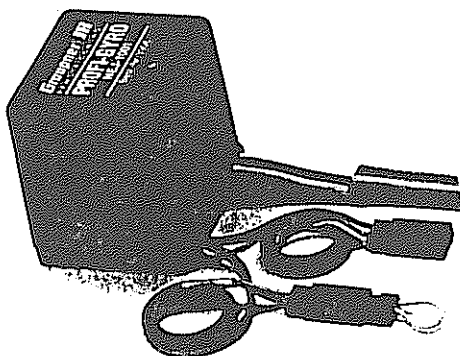
Elektronisches Kreiselstabilisierungssystem (Autopilot) für ferngesteuerte Hubschrauber- und RC-Modelle.

Die markanten Merkmale des neuen Profi-Gyrosystems:

- \* Präzise Doppelkugellagerung der Kreiselauflagerung.
- \* Präzise Doppelkugellagerung des Antriebsmotors.
- \* Verschleißloses Magnet-Hallsystem zur berührungslosen Abtastung der Kreiselbewegungen.
- \* Stufenlos einstellbares Mischverhältnis der Übersetzungspriorität des Piloten und der Kreiselempfindlichkeit.
- \* Automatisch, stufenlos proportional regelnde Prioritätsregelung des Steuerkanals, bei Verwendung des **Gyro-Control-Moduls**, 4107.
- \* Gyro-Fail-System  
Die stabilisierende Kreisel-funktion ist mit dem Gyro-Control-Modul 4107 auch während des Fluges vom Sender aus zu- und abschaltbar.
- \* Reserveschalter zur Umpolung des Kreiselmomentes. Dadurch ist eine individuelle,

modellspezifische Anpassung möglich.

- \* Neuentwickelte, hochauflösende Linearelektronik mit integrierter Pulslimiterschaltung, vermindert Störungen und schützt das Heckservo vor Beschädigung durch überhöhte Auslenkung:



#### Technische Daten

Betriebsspannung	4,8 ... 6V
Stromaufnahme mit Motor ca.	160 mA
Abmessungen ca.	49x45x45 mm
Gewicht ca.	140 g

Ladenrichtpreis S 3690,-

**robbe**

### Syntheticöl für Kunststoffe

Kunststoffe haben aufgrund ihrer vielseitigen Verwendbarkeit auch im Modellbaubereich eine weite Verbreitung gefunden. Ihre extreme Haltbarkeit macht sie auch für bewegliche Teile vorteilhaft. An den Reib- und Gleitstellen aber tritt für viele Kunststoffe typische Schwergängigkeit und Rucken auf. Eine Schmierung der Gleitstellen ist deshalb unbedingt erforderlich. Werden Kunststoffteile mit herkömmlichen Schmierstoffen behandelt, so führt dies häufig zur Versprödung oder zum Aufquellen des Materials und damit zur übermäßigen Schwergängigkeit.

Das **robbe-Syntheticöl** für Kunststoffe **senkt die Reibung** und den **Verschleiß um 90%** und **erhöht** dadurch die **Lebensdauer** und **Zuverlässigkeit** erheblich, ohne dabei

den Kunststoff anzugreifen. Der **Stromverbrauch** einer Empfangsanlage wird z.B. durch leichtgängige Rudermechaniken **deutlich gesenkt**. Das führt zu einer **höheren Betriebszeit**. Durch den vollsynthetischen Aufbau des robbe-Syntheticöls für Kunststoffe wird auch das **störende Rucken beseitigt**. Hiedurch kann eine **präzisere Gesamtfunktion** des Modells erreicht werden. Das Öl ist **kraftstoff- und alterungsbeständig** und in einem Temperaturbereich von **-30°C bis +150°C einsetzbar**.

Der Präzisionsöler ermöglicht sparsames, sauberes und exaktes Ölen auch an schwer zugänglichen Stellen.

#### Anwendungsbeispiele:

Ruderanlenkungen, Hubschraubermechaniken, Querlenker, Bowdenzüge, Kugelhöpfe etc.

#### robbe-Spezialöl für Metall-Lager

Überall dort, wo Metalle aufeinander gleiten/reiben, muß geschmiert werden. Das robbe-Spezialöl für Metall-Lager wurde speziell für den Modellbau entwickelt.

Durch die **hohe Viskosität** ist es **ideal zum Schmieren** bzw. **Befüllen** von Stevenrohren geeignet. Das Öl ist **umweltfreundlich**, da es sich im Wasser abbaut (auflöst) und dadurch keine häßlichen Ölflecken hinterläßt. Durch sein **geringes Kriechverhalten** ist es auch **auf Flächen einsetzbar**, wo herkömmliche dünne Öle wegfließen.

Mit dem **robbe Spezialöl** für Metall-Lager werden **ca. 8fach geringere Reibwerte** erzielt, es ist sehr gut **lauferäuschkämpfend** (Kugellager), wirkt bis zu 60% verschleißmindernd und **erhöht** damit die Lebensdauer beträchtlich. Es ist **alterungsbeständig** und im Temperaturbereich von **-25°C bis +140°C einsetzbar**.

Der Präzisionsöler ermöglicht sparsames, sauberes und exaktes Ölen auch an schwer zugänglichen Stellen.

#### Anwendungsgebiete:

Gleitlager, Kugellager, Stevenrohre, Nockenwellen etc.





**Robbe-Präzisionsfett mit Teflon**

Dieses hochviskose (dickflüssige) Fett kann universell im Modellbaubereich eingesetzt werden.

Durch den Tefloneinsatz eignet es sich sowohl für Kunststoffe als auch für Metalle.

Die hohe Viskosität ergibt ein geringes Kriechverhalten, wodurch das Präzisionsfett auch auf großen Gleitflächen sicher verwendet werden kann. Der Teflonzusatz garantiert Notlaufeigenschaften auch bei geringer Schmierstoffmenge. Beim Einsatz des Robbe-Präzisionsfetts mit Teflon ergeben sich ca. 5fach geringere Reibwerte und eine bis zu 200% höhere Lebensdauer. Durch den Teflonzusatz wird ein ruckfreier und geräuscharmer Lauf auch unter extremen Temperaturbedingungen erreicht.

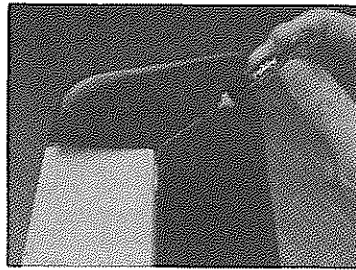
Ideal für Differentiale, Getriebe, Radlager etc. im Temperaturbereich von  $-15^{\circ}\text{C}$  bis  $+250^{\circ}\text{C}$ .

Der praktische Jetspender ermöglicht sparsames, sauberes und exaktes Fetten auch an schwer zugänglichen Lagerstellen.

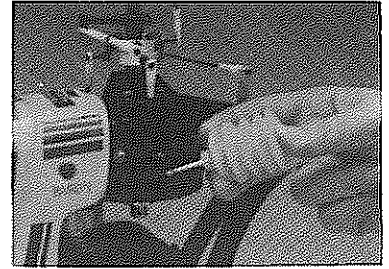
**Anwendungsgebiete:**

Heckrotorgetriebe, Hauptzahnräder, Taumelscheiben, Halbachsen, Kunststoff- und Metaldifferentiale, Nadellager, Schneckengetriebe etc.

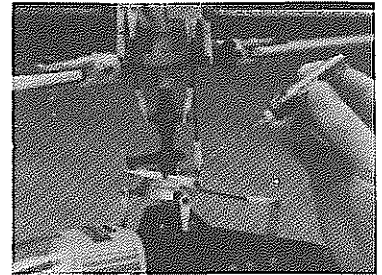
Ladenverkaufspreis für alle Öle je Stück S 83,-



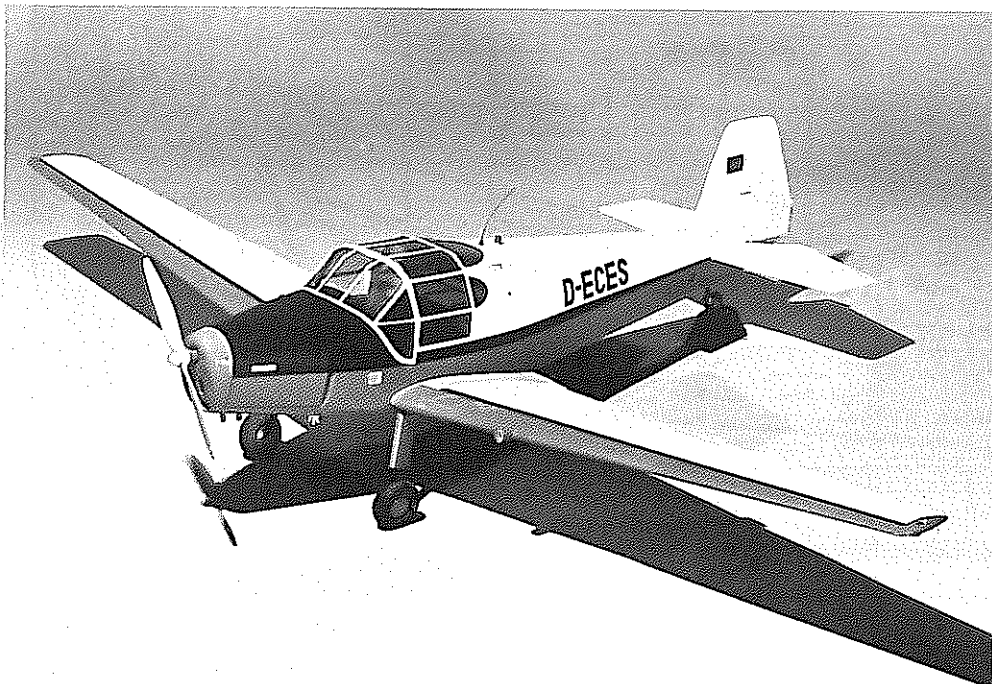
Bowdenzüge, Gestänge, Scharniere



Haupt- und Heckrotorgetriebe



Punktgenaue Dosierung durch Präzisionsöler



# 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

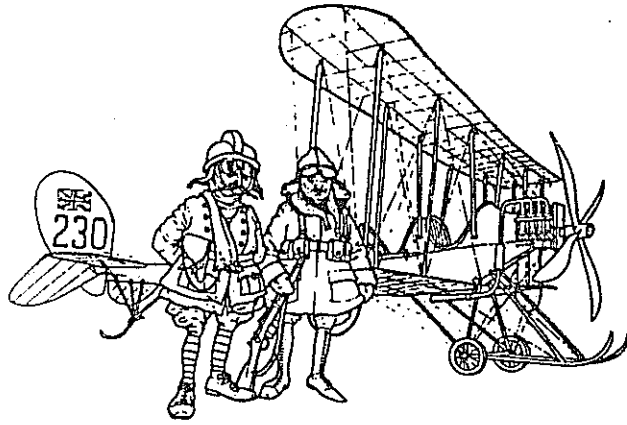
**Bestellcoupon:**

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

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

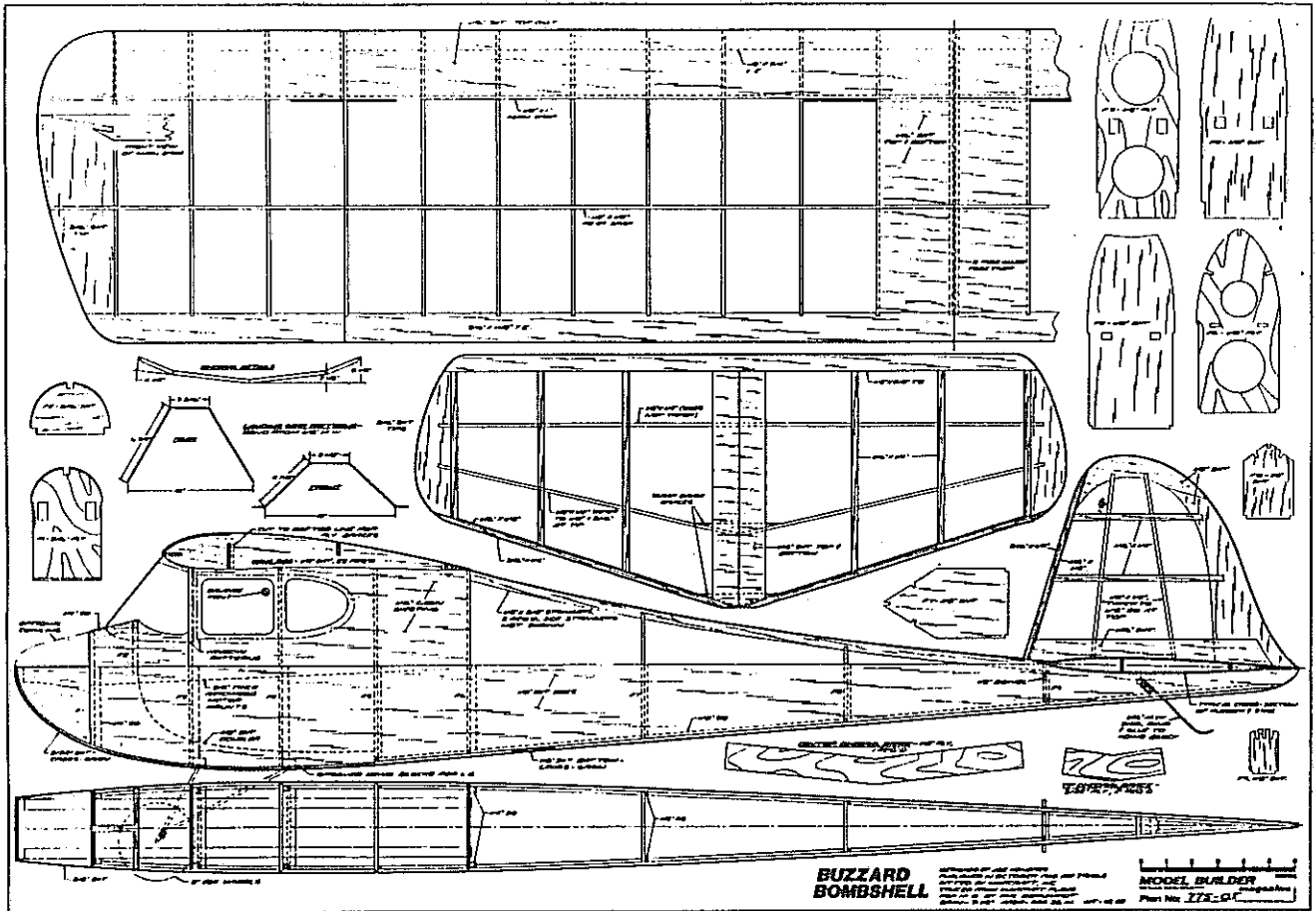
PLZ/Ort: \_\_\_\_\_



# Oldtimer - Ecke

Als Modell "BUZZARD BOMBSHELL", ein bekannter Oldtimer von 1940.

Die Originalmaschine war mit einem Brown B-Benzinmotor und einer 14 Zoll-Latte ausgerüstet.



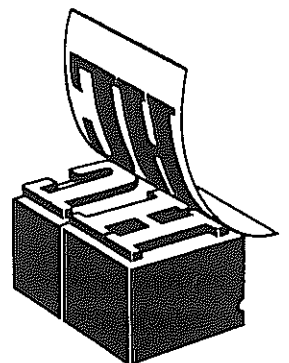
BUCH- UND  
OFFSETDRUCKEREI

*Josef Haberditzl*

GESELLSCHAFT M.B.H.

**92 23 95**

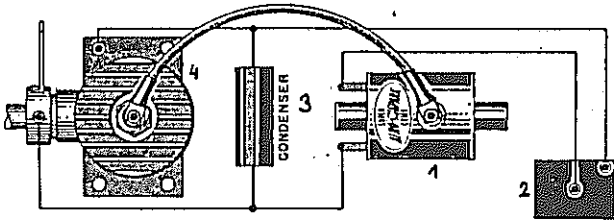
STURZGASSE 40  
A-1150 WIEN XV



Liebe Oldie-Fans, diesmal möchte ich Euch zeigen, wie die alten Benzinbrummer funktionierten.

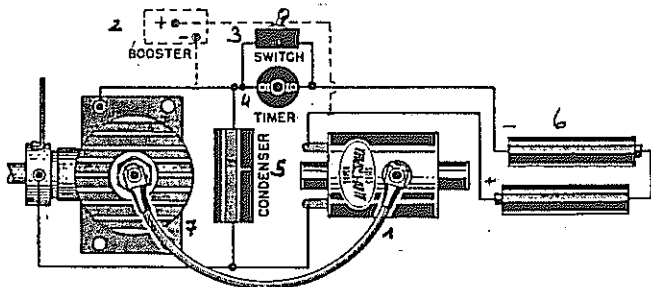
Dies wird durch zwei Zeichnungen veranschaulicht:

Ein Benziner am Prüfstand



- 1 ... Zündspule
- 2 ... Zusatzbatterie
- 3 ... Kondensator
- 4 ... Zündkerze

Ein Benziner für Frei- und Fesselflüg



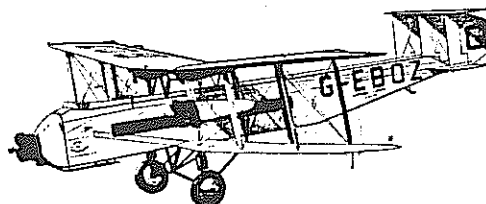
- 1 ... Zündspule
- 2 ... Zusatzbatterie (zum Starten)
- 3 ... Ein-Aus-Schalter
- 4 ... Zeitschalter
- 5 ... Kondensator
- 6 ... Batterie
- 7 ... Zündkerze

# Oldie's Service

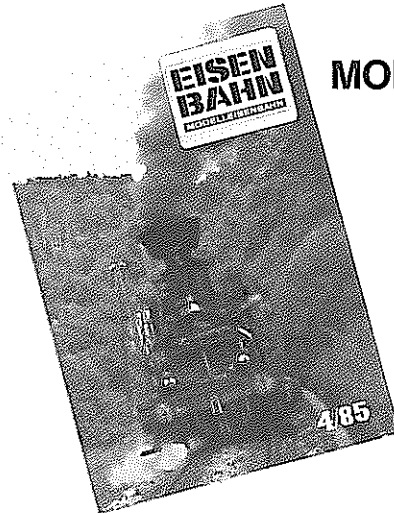
Herr Otto Grossmann, Wienerstraße 38, 4020 Linz, hat folgende Baupläne :

Interesse ? Ja ?, dann schreibt ihm.

Segelflugmodell	HAST v. H. Storbeck	Spw. 2100 mm
"	STROLCH v. H. Krischke	1840 mm
"	ADLER v. J. Sperl	2010 mm
"	KONDOR II "	1400 mm
"	ZÖGLING "	920 mm
"	BABY v. H. Kirschke	1200 mm
Motormodell	FRIDOLIN (vorgefeilete Flügel) v. Buxbaumer	700 mm
Schiffsmodell	Reuben Tipton v. Sperl	Länge 640 mm
"	Hobby-Delphin v. Schmolinske	950 mm
Segelflugmodell	DER GROSSE REIHER von v. Darmann	Spw. 2100 mm.



**ACHTUNG, MODELLBAHN-FREUNDE!**



Ein eigener, 16 Seiten starker Eisenbahn-Modellbau-Teil mit dem „meb-bild- und -planarchiv“ wendet sich direkt an jene Eisenbahnfreunde, die nicht nur über ihr Hobby lesen, sondern auch aktiv daran mitgestalten wollen.

**EISENBAHN**  
Modelleisenbahn

- Einzelpreis öS 56,-
- Jahresabonnement (12 Hefte) öS 560,-
- Jahresabonnement (inkl. Porto) öS 632,-

BOHMANN DRUCK UND VERLAG  
Gesellschaft m. b. H. & Co. KG.  
Zeitschriftenverlag

1110 Wien, Leberstraße 122, Telefon 0 22 2 / 74 15 95

**EINZELSTÜCK!!!**

## RIESEN-JODEL

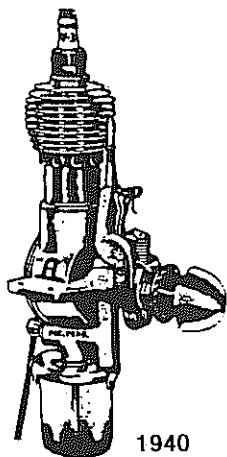
Spannweite 2,85 m, neu und flugfertig, mit Bully, 45-ccm-Motor sowie dazu passenden Pkw-Anhänger, wegen Aufgabe des Hobby günstig zu verkaufen. Ab 18.30 Uhr, Telefon 07448/27 85.

# MOTOREN



Auch das gab es :

Kleine ca. 1,5 cm<sup>3</sup> Hubraum.  
Eingesetzt wurden diese Motoren für  
kleine Frei- und Fesselflugmodelle.



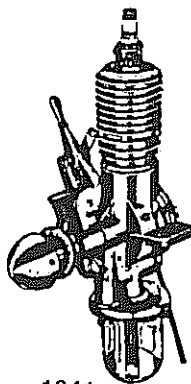
1940

### ATOM Features

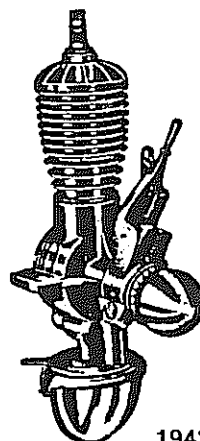
Displacement ..099 cu. in.

Bore and stroke .... 1/2 inch

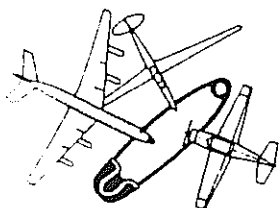
WEIGHT ..... 1 3/4 oz.



1941

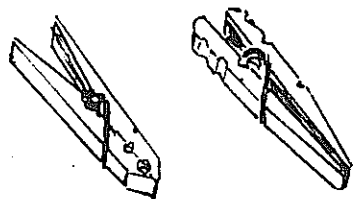


1942 Super  
ATOM !



## praktische tips

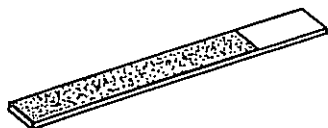
Franz Cerny



**Wäschekluppen** aus Holz gehören in jede Modellbauerwerkstatt. Sie eignen sich nicht nur zum Halten und zum Pressen von Bauteilen beim Kleben, sie können, auf einem Holzklötz fix montiert, eine "dritte Hand" ersetzen, etwa beim Halten von Printplatten, beim Lötten von Fahrwerken usw. Falls man pinzettenartige Kluppen braucht, die man kaum noch irgendwo bekommt, kann man sie leicht herstellen, indem man eine normale Kluppe verkehrt zusammenstellt.



**Handbohrer** sind oft praktischer als Maschinenbohrer, besonders an schwer zugänglichen Stellen. Man kann sie selbst anfertigen, indem man in ein Rundholz zunächst mit dem Bohrer ein ca. 2 cm tiefes längsloch bohrt und danach den Bohrer mit seinem Schaft in diesem Loch mit einem Superkleber fixiert.



**Glaspapierfeilen** kann man in verschiedenen Formen selbst herstellen. Auf eine Holzleiste mit gewünschtem Querschnitt klebt man Schleifpapier auf. So lassen sich mit verschiedener Körnung des Schleifpapiers Arbeiten vom Gröbsten bis zum Feinsten bewerkstelligen.

## Wettbewerbstermine: Neue, Änderungen

Die heurige Saison hat nicht gerade mit gutem Wetter begonnen. Verschiedene Wettbewerbe mußten deswegen verschoben werden, andere wurden deswegen ganz abgesagt, und dann gibt es Wettbewerbe, die aus irgendwelchen Gründen vorverlegt wurden.

Hier nun die neuen Termine :

### STAATSMEISTERSCHAFTEN

Die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C-Scale mußte wegen Schlechtwetters abgesagt werden.

Neuer Termin Mitte Oktober !

### LANDESMEISTERSCHAFTEN

22. 9. Salzburg, Klasse RC/H  
Vom 29.9. **vorverlegt auf 22. 9.**

Absage Tirol, Klasse F3F vom 4.8.

Verschoben Niederösterreich in Klasse F1A vom 14.4. - vorläufig verschoben

### NATIONALER WETTBEWERB

9. 6. Tiroler Adler-Pokal in Klasse RC III  
**vorverlegt auf 16. 6. !**

### ALLGEMEINER WETTBEWERB

25. 8. 8. Hangflugwettbewerb in Salzburg  
**verschoben auf 22. 9.**

ASKÖ-Offene Bundesmeisterschaft im Freiflug  
1./2. 6. - wegen Nichtzulassung auf dem Flugplatz  
Wiener Neustadt durch die Flugbetriebsgemeinschaft  
**abgesagt !**

### VIERTAKTWETTBEWERB UND SCHAUFLIEGEN in Böheimkirchen !

Die Marktgemeinde Böheimkirchen feiert im Jahre 1985 ihr tausendjähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß veranstaltet der Modellbauclub Böheimkirchen-Kirchstetten vom 15.-18. 8. 85 einen.

### VIERTAKTWETTBEWERB UND SCHAUFLIEGEN

Nennungsschluß Ende Juli 1985.  
Kontaktadresse Franz Hruby  
A 3062 Kirchstetten, Waasen 25  
Telefon: 02743 / 84 51.

Es werden auch ausländische Teilnehmer erwartet.

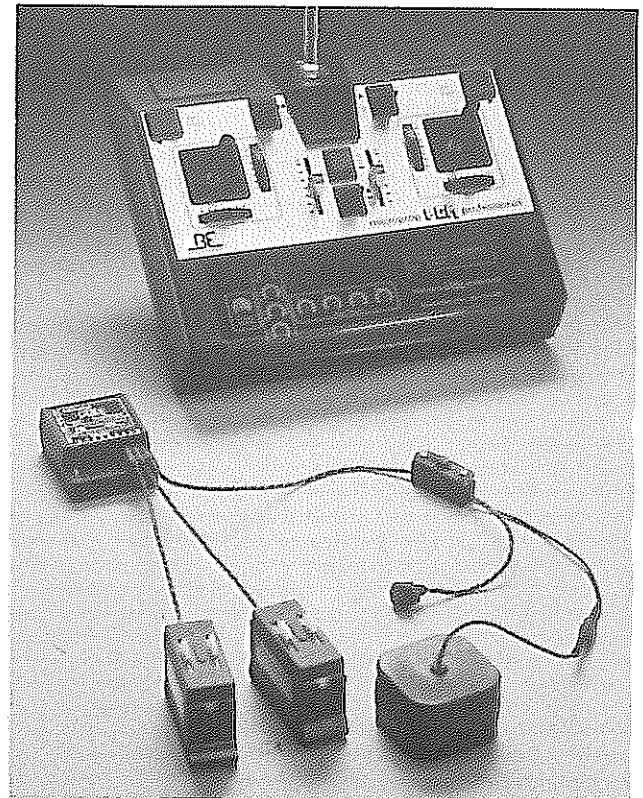
### ACHTUNG MODELLFLIEGER

Am 15./16. November 1985 findet in Wien  
der

LUFTFAHRERTAG 1985

statt.

# 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 Kassettensätzen 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



Ein Bericht von Mannschaftsführer Karl Wasner

ZWEIMAL ERKLANG ÖSTERREICHS BUNDESHYMNE AUF DEM SEGELFLUGPLATZ WAIKERIE IN SÜD-AUSTRALIEN. DAS ERSTEMAL FÜR DEN GEWINNER DER BRONZEMEDAILLE IN DER EINZELWERTUNG, KARL WASNER jun., UND DAS ZWEITEMAL FÜR ÖSTERREICHS NATIONALMANNSCHAFT, BESTEHEND AUS DEN PILOTEN KARL WASNER jun., GÜNTHER AICHHOLZER UND ANDREAS MEISSL, DER BODENMANN-SCHAFT ERICH LERCHER, ASTRID AICHHOLZER UND PETER HOFFMANN, GELEITET VON MANNSCHAFTSFÜHRER UND FACHREFERENT KARL F. WASNER.

Wie kam es zu diesem, für Österreich so positiven Abschneiden?

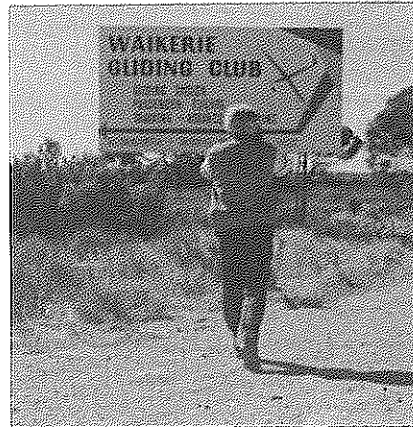
Die oben angeführte "offizielle" Nationalmannschaft, verstärkt durch die "inoffiziellen" = selbstzahlenden langjährigen Teamhelferinnen Christine Wasner und Anneliese Reich, trafen sich am Karfreitag um 18 Uhr im Frankfurter Flughafen. Bereits hier konnte der Mannschaftsführer eine äußerst positive Einstellung aller Teilnehmer zur bevorstehenden Prüfung feststellen. Für mich wesentlich für den Erfolg war das Bemühen, diese Einstellung bis zum Abschluß der WM zu erhalten.

Nach Überwindung einiger Schwierigkeiten beim Einchecken der ca. 200 kg Modellfluggepäck - von der zugesagten Gratisbeförderung wollte man plötzlich nichts mehr wissen - gingen wir an Bord einer B 747 der Malaysian Airlines. Ein guter Service an Bord und speziell die von mir erwirkte Besuchsmöglichkeit (in drei Gruppen) der ganzen Nationalmannschaft im Cockpit, machte den 25 Stunden dauernden Flug zwar nicht zum Vergnügen, aber wenigstens nicht langweilig.

Die Ankunft in Melbourne erfolgte planmäßig am Ostersonntagmorgen. Dank gewisser Zollerfahrung gelang es mir, unsere Mannschaft mit dem nicht geringen Gepäckvolumen rasch und reibungslos durch den australischen Zoll zu bekommen, ein Vorhaben, das der amerikanischen Mannschaft dem Vernehmen nach nicht gelang, diese warteten zwei Tage auf ihr Modellfluggepäck. Im Anschluß an die Übernahme der zwei bestellten Miet-

autos suchten wir schnellstmöglich - trotz früher Morgenstunde - in einem Motel Schlaf und Erholung vom Sprung über Kontinente und Zeit.

Am Ostermontag ging es dann in einer 1 1/2 tägigen Autofahrt, quer durch die teilweise wüstenähnliche Landstriche zum Austragungsort der WM nach Waikerie.



Die Einfahrt zum Austragungsort, dem Segelflugplatz Waikerie

Den "großen" Segelfliegern Waikerie vorzustellen ist unnötig, 1974 fanden dort die Weltmeisterschaften im Segelflug statt, und im australischen Hochsommer, das ist dann, wenn bei uns die Weihnachtsbäume "blühen", ist der Flugplatz Austragungsort für neue Streckenflugrekorde.

Bis zum offiziellen Beginn blieben unserer Nationalmannschaft noch genau drei Tage für ein erstes gemeinsames Training, speziell zum Einspielen der Bodenmannschaft. Es ist uns gelungen, in dieser Zeit eine der personellen Zusammensetzung optimal entsprechende Aufgaben- und Ar-

beitsteilung zu erarbeiten. Ich darf bei dieser Gelegenheit feststellen, daß "meine" Mannschaft wohl eines der am besten funktionierenden Teams am Platze war. Ein Umstand, der uns auch von vielen Leuten am Platz bestätigt wurde. Allen Teammitgliedern ein herzliches Danke für die Zusammenarbeit und positive Einstellung.

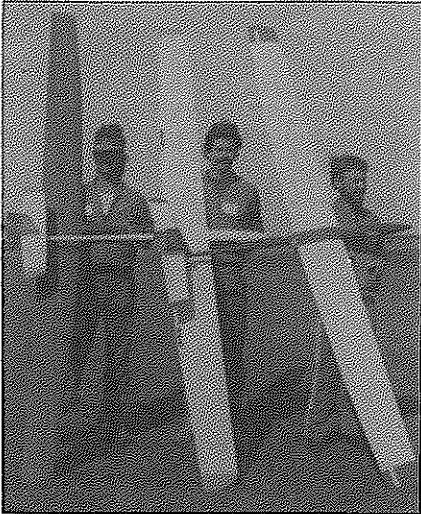
#### SAMSTAG, 13. April 1985

Erster offizieller Wettbewerbstag. Modell- und Sender - sowie Windenkontrolle. Beim Team AUSTRIA alles in Ordnung. Viel Beachtung finden das neue Modell von Wasner jun., der QUASAR (siehe Dreiseitenansicht) sowie Aichholzers Modelltransportkisten aus Kunststoff. Wir bekommen mit 2 für Wasner jun., 18 für Meissl und 31 für Aichholzer recht gut verteilte Startnummern. Für die für Sonntag vorgesehene feierliche Eröffnung muß auch noch die Anfertigung einer in der Größe passenden österreichischen Fahne organisiert werden, den dafür benötigten Stoff kauft der Teammanager im Kaufhaus, das Nähen vermittelt Brian Alexander vom australischen Team. Die Mitteilung des Veranstalters, daß die Teammanager Fahnen ihres Landes mitnehmen müssen, kam über den Umweg Wien zu spät bei mir an.

#### SONNTAG, 14. April 1985

Das für diesen Tag vorgesehene offizielle Training fällt heftigen Sturmwinden, die einer Schlechtwetterfront vorausziehen, zum Opfer. Niemand will mehr sein Modell riskieren, und auch wir beschließen Trainingsverbot. Auch die feierliche Eröffnung mit

Fahnenhissen (unsere Fahne Made in Australia) wird auf die wesentlichsten Punkte gekürzt. Die Temperatur, die in der An-kunftswoche bis zu 34°C betrug, fällt - für uns Europäer Gott sei Dank - bis auf teilweise unter 10°C.



Österreichs Pilotentrio. Von links: Günther Aichholzer, Karl Wasner jun. und A. Meissl

#### MONTAG, 15. April 1985

Die WM beginnt mit dem Streckenflug des ersten Durchganges. Mit Startnummer 2 gehört "Charly" zur ersten Startergruppe und absolviert seine 12 Laps, ebenso Andy Meissl und Günther Aichholzer.

Sie zweite Aufgabe ist Speed. Wasner jun. erreicht 21,5 Sekunden, Meissl 22,3 s und Aichholzer nach Restart 23,2 Sekunden. Den Speedtausender holt sich der Deutsche Blümler mit 18,9 Sek.

Zum Abschluß des ersten Durchganges kommt der Zeitflug mit folgenden Leistungen unserer Piloten: Wasner jun. 5:59 / 80 Landepunkte, Durchgangswertung 2838,5 Punkte und 4. Rang. Meissl fliegt im 2. Versuch 5:31 und 70 Landepunkte. 2725,2 Punkte ergeben den 10. Durchgangsrang. Aichholzer 6:06 mit 50 Landepunkten erreicht Rang 13 und 2699 Punkte. Auf den Rängen 1-3 liegen O'Reilly, Australien mit 2891,8, Worrall, GB mit 2864,4 und Fischer, BRD mit 2860,1 Punkten.

In der Teamwertung liegen wir hinter Australien und der BRD an der dritten Stelle.

Zu Abschluß des ersten "richtigen" Wettbewerbstages gibt es noch

den Zeitflug des zweiten Durchganges mit folgenden Leistungen unserer Piloten: Charly 6:06 / 95; Andreas im zweiten Versuch 5:19 / 90 und Günther 4:44 / 95.

#### DIENSTAG, 16. April 1985

Am Dienstagmorgen geht es weiter mit dem Streckenflug des zweiten Durchganges. Wasner und Meissl schaffen den Streckentausender (= 12 Laps) im ersten, Aichholzer im zweiten Versuch. Im Speedflug gibt es für unser Team gute, aber auf Grund stark wechselnder Witterungsbedingungen keine Spitzenzeiten: Wasner 22,3, Meissl 24,2 und Aichholzer 22,6 Sekunden. Schnellster im zweiten Durchgang ist der Brite Dyer mit 18,7 Sekunden, allerdings gelingt Dyer das Kunststück, den Streckenflug mit ganzen 4 !! Laps zu beenden.

Unsere Plazierungen im 2. Durchgang: Wasner 6., Meissl 14. und Aichholzer 15. In der Gesamtwertung (1+2) liegen Wasner auf Rang 4, Meissl auf Rang 12 und Aichholzer auf Rang 13. Die Teamwertung sieht uns auf Rang 3. Alles in allem, eine gute Ausgangsposition, wenn man bedenkt, daß der Titelverteidiger Decker sein Streichresultat mit einem Nuller im Speedflug des ersten Durchganges schon auf dem Konto hat.

Im Anschluß geht es dann gleich mit dem Speedflug, des dritten Durchganges weiter, und erfreulich für uns, fliegt Aichholzer mit 19,4 Sekunden den Speedtausender, Wasner bleibt mit 20,7 nicht viel schuldig, und auch Meissl bleibt mit 22,6 im Vorderfeld.

Abgeschlossen wird der Dienstag mit dem Streckenflug des dritten Durchganges. Unsere Piloten schaffen alle den Tausender, Günther auf Anhieb, Wasner und Meissl im zweiten Anlauf.

Bedingt durch die doch hohe körperliche Beanspruchung aller Teammitglieder, bereitet ein früher Zapfenstreich keine Mühe. jeder ist froh, sich langzulegen.

#### MITTWOCH, 17. April 1985

Der Mittwoch bringt am Morgen mit dem Zeitflug des Ende des dritten Durchganges. Unsere Piloten bleiben mit ihren Leistungen auf Spitzenkurs. Günther 6:02 / 95, Charly 6:00 / 90 und Andy 6:12 / 95. Wasner und Aichholzer schaffen es im zweiten,

Meissl im ersten Anlauf.

Innerhalb des dritten Durchganges damit folgende Plätze: 1. Aichholzer mit 2993,4, Wasner mit 2921,6 auf Rang 5 und Meissl mit 2829,0 Punkten auf Rang 9. In der Gesamtwertung nach drei Durchgängen ein erfreuliches Bild: Wasner, 8578,5, Rang 3, Aichholzer, 8348,7, Rang 6 und Meissl, 8219,5, Rang 9. Es führen Europameister Liese, BRD, 8761,1 und Worrall, GB mit 8613,5 Punkten. In der Teamwertung sind wir mit 25146,7 Punkten an erster Stelle gefolgt von England 24971,7 und Gastgeber Australien, 24578,8 Punkte.

Mit Fischer hat der erste "offizielle" deutsche Teampilot - Decker ist als Titelverteidiger Einzelstarter - beim Hochstart im Speedflug sein Modell zerrissen und damit beginnt beim Team der BRD das Hoffen auf mehr als fünf Durchgänge und damit ein Streichresultat. Auch der an zweiter Stelle liegende Liese hat seinen Platz im dritten Durchgang nur einem fast nicht glaublichen Glücksfall zu verdanken. Nach Refly und Problemen mit der Bodenmannschaft vergißt der deutsche Mannschaftsführer auf die Stoppuhr für die Rahmenzeit zu schauen, Liese fliegt ruhig 20 sec über die 9 Minuten hinaus. Zu unserem Erstaunen bekommt Liese einen Refly zugesprochen - der offizielle Zeitnehmer hatte vergessen, beim Ertönen der Rahmenzeitsirene seine Uhr zu stoppen. Sachen gibts!



Im österreichischen Pilotenlager

Was gibt es sonst noch - nach nicht ganz der Halbzeit - zu berichten. Erstaunlich stark ein einheitlich elegantes Team der Volksrepublik China. Keine Spur mehr vom Mao-Look. Beim ersten WM-Antritt Rang 8 in der Mannschaftswertung.

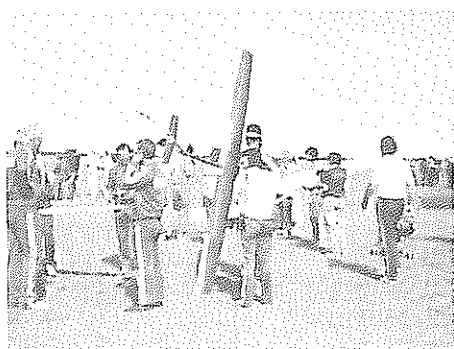
Die Organisation läuft wie ein gutes Uhrwerk. Der Wettbewerb wird zügig, aber ohne Hektik durchgezogen. 60 Helfer aus ganz Australien teilweise mit Anreise wegen von mehr als 2.000 km! spenden eine Woche ihres Urlaubs. Bereits an dieser Stelle ein Danke der gesamten Organisation.

Im Wettbewerb geht es am Mittwoch weiter mit dem Zeitflug des vierten Durchganges. Wasner 6:04 / 100, Aichholzer 6:06 / 90 und Meissl 6:10 / 95 Landepunkte. Abgeschlossen wird der Mittwoch, an dem wetterbedingt nur drei Aufgaben geflogen werden, mit dem Streckenflug. Wasner erreicht im ersten und Aichholzer im zweiten Anlauf 12 Laps. Hier macht Meissl seine erste Fehlentscheidung. Nach 10 1/2 Strecken (11 wären es sicher gewesen) kehrt er um und erreicht im Refly 9 Laps. Aber noch ist Rom nicht verloren, denn so wie es aussieht, gibt es sicher sechs, wenn nicht gar sieben Durchgänge.

#### DONNERSTAG, 18. April 1985

Mit dem Speedflug endet am Morgen der vierte Durchgang. Die schnellste Zeit fliegt Titelverteidiger Ralf Decker mit 19,0 sec. Aichholzer 20,5, Wasner 21,3 und Meissl 22,2 sind unsere Ergebnisse. Sehenswert die Leistung von Pilot und Bodenmannschaft (G. Aichholzer - Wasner jun., A. Aichholzer, Hoffmann und WAK) beim Speedflug. Im dritten Startversuch nach Höhenruderproblemen, ca. 5 Sekunden vor Ende der Rahmenzeit hat Günther seinen Speedflug geschafft!

Die Reihung nach dem vierten Durchgang, noch ohne Berücksichtigung eines Streichresultates: 1. Worrall 11672,6; 2. Liese 11505,5; 3. Wasner 11461,3; 6. Aichholzer 11461,6 und Meissl, Rang 10 mit 10792,8 Punkten.



Lagebesprechung vor dem nächsten Start

Im Team sind wir hinter England auf Platz zwei gerutscht. Australien folgt auf dem dritten Rang.

Der komplette fünfte Durchgang wird anschließend noch am Donnerstag fertiggeflogen, begonnen wird mit Zeit. Aichholzer 6:02 / 90 und Meissl 6:01 / 100 erreichen im ersten Versuch volle Zeiten, Wasner jun. quetscht bei ungünstigen Bedingungen das Letzte heraus und kommt im zweiten Versuch auf 5:37 / 95.

Den Streckenflug schaffen Charly im ersten, Günther im durch Seilriß verursachten zweiten Startversuch voll. Andreas, verunsichert durch den Mißerfolg im Streckenflug des vierten Durchganges, machte diesmal gleich zwei Fehlgriffe. Nach 11 Strecken im ersten Versuch schaffte er 8 Strecken im zweiten und im letzten, gültigen Versuch, 7 Strecken.

Hier hätte ich mir eine schlecht funktionierende Bodenmannschaft gewünscht. Trockener Kommentar von Astrid Aichholzer: "Das nachschste Mol schneid i eahm des Seil ab!"

Leicht gedämpft gingen wir die letzte Aufgabe des Donnerstag - den Speedflug - an.

Schnellster wurde Blanchard, GB mit 19,7 sec. Charly kam auf 20,4, Günther auf 21,0 und Meissl ebenfalls auf 21,0 Sekunden. In der Gesamtwertung, erstmals unter Berücksichtigung eines Streichdurchganges gab es folgende Platzierung:

1.	Worrall	GB	11695,0
2.	Liese	BRD	11630,3
3.	Decker	BRD	11585,3
4.	Wasner	A	11547,4
5.	Aichholzer	A	11496,2
18.	Meissl	A	10791,2

#### Team:

1.	GB	34352,2
2.	BRD	34320,6
3.	A	33835,4
4.	Australien	33437,3

#### FREITAG, 19. April 1985

Dieser Freitag brachte uns den kompletten sechsten sowie den Zeitflug des siebten und letzten Durchganges.

Begonnen wurde mit Strecke. Alle "Neune" - das gesamte Team atmete erleichtert auf, als unsere Piloten, und dies sogar im ersten Anlauf, ihren Streckentausender im Körperli, pardon

Computer hatten.

Die zweite Aufgabe des Tages war Speed. Schnellster mit 19,4 sec. war abermals Blanchard, GB, aber Wasner jun. blieb mit 19,8 sec. nicht viel schuldig. Mit 24,0 durch Aichholzer und 24,1 durch Meissl verloren beide etwas an Terrain. In diesem Speedflug zerlegte der zweite deutsche Pilot, K. Blümli sein Modell, diesmal nicht im Hochstart sondern an der B-Wende.

Die sechste Runde wurde mit dem Zeitflug beendet. Unsere Piloten flogen mit: Wasner 6:02 / 90; Aichholzer 5:58 / 95 und Meissl mit 6:03 / 90 jeweils fast voll.

Der Kontostand nach 6 Runden:

1.	Worrall	GB	14560,2
2.	Wasner	A	14501,1
3.	Blanchard	GB	14494,4
4.	Liese	BRD	14490,7
5.	Decker	BRD	14466,5

#### Team:

1.	GB	43150,7
2.	BRD	42682,8
3.	A	42359,0

Der siebte Durchgang verspricht ein spannendes Rennen. 93,7 Pkte. zwischen dem ersten und fünften Rang, da kann noch jeder aufs oberste Stockerl! Die Mannschaftswertung hingegen ist gelaufen, eine Bronzemedaille ist uns ziemlich sicher.

Der letzte Zeitflug wurde noch am Freitag geflogen. Wasner jun. erkämpfte sich im zweiten Versuch 5:28 und 100 Landepunkte, Meissl kam mit 5:29 und ebenfalls 100 Landepunkten auf fast die gleiche Leistung. Einzig Aichholzer fliegt mit 6:04 / 95 voll.



Letzte Konzentrationsübung vor dem Start



Ein leises Magenkrabbeln hatte sicher ein jeder von uns in der Nacht vor den alles entscheidenden Strecken- und Speedflug des letzten Durchganges.

### SAMSTAG, 20. April 1985

Unsere Mannschaft fliegt den Streckenflug auf Anhieb voll, Wasner nach Seilriß im zweiten Start, aber auch die Konkurrenten verschenken nichts. Die letzte Aufgabe, der Speedflug, dramaturgisch richtig eingeplant, muß entscheiden..

Als erster der fünf Spitzenkandidaten fliegt Blanchard, GB direkt vor unserem Spitzenmann Wasner. Mit 19,7 legt der junge Brit eine phantastische Marke vor, hat aber seine Chancen im Zeitflug mit nur 753 Punkten bereits vertan. Charly ist mit 20,7 sec. genau 1 Sekunde hinter der Zeit von Blanchard. Nächster in der Reihe der Sieganwärter ist Titelverteidiger Ralf Decker. Ralf startet in eine mächtige Blase, erzielt eine phantastische Ausgangshöhe und nutzt seine Chance. Mit 19,0 Sekunden fliegt er die Bestzeit des siebten Durchganges. Die Chance, Decker noch zu schlagen, haben nur Liese und Worrall. Beim Start Lieses steigt die Spannung, es knistert nur so. Der Europameister erreicht eine gute Ausgangshöhe, hasardiert und geht auf Thermiksuche, ein Vorhaben, daß nicht aufgeht. Liese meldet Restart an, hat bei seiner schnellen Landung unheimliches Glück - es ist sein letztes an dieser WM - sein Helfer fängt das zu schnell gelandete Modell noch Zentimeter vor einer Winde ab. Mit einem jetzt oder nie-Hochstart versucht Liese nochmals sein Glück. Doch diesen brutalen Hochstart überlebt sein Modell nicht. Was bleibt sind Einzelteile auf der Piste. Damit hat auch der dritte Deutsche Pilot ein Modell im Wettbewerb zerlegt.

Worrall fliegt als letzter des Spitzenquintetts. Der Brit ist mit 22,5 sec. ganze 1,8 sec. langsamer als Charly. Eine Medaille in der Einzelwertung ist uns nun auch sicher. Die Frage ist nur: Silber oder Bronze. Nur der Computer kannte im Moment die Antwort. Andreas fliegt 23,4 sec. Günther fliegt zu tief in den Speedkurs ein, muß an der A-Basis zweimal wenden, wendet an der B-Basis nochmals zu früh und "verhüngert"

auf der Strecke - die einzige Nullwertung unseres Teams.

Nach den offiziellen Flügen demonstriert Decker sein neues Modell, dessen Spannweite von 2.500 mm bis 3.200 mm im Fluge ferngesteuert verändert werden kann. Eine reife, konstruktive Leistung des Duos Pfefferkorn-Decker, das ebenso wie Giezen-danners Schwenkflügler in F3A einen konstruktiven Meilenstein darstellt. Über die Eignung im Wettbewerb wird wohl erst nach Einsatz im Wettbewerb entschieden werden können. - Boomerang-Vorführungen durch eine einheimische Aboriginaltruppe verkürzen die Zeit bis . . .

. . . ja bis es feststeht:

### 2 x Bronze für Österreich.

Da die Veranstalter die Hymnen bis zum dritten Platz spielten, kam die von mir (über Veranlassung des Veranstalters) mitgebrachte Tonbandkassette mit unserer Nationalhymne in der Weite des australischen Kontinents zweimal zum Einsatz.

1.	Ralf Decker	BRD	17425,0
			100,000%
2.	David Worrall	GB	17391,6
			99,808%
3.	Karl Wasner jun. A		17353,4
			99,589%
4.	Stew. Blanchard	GB	17292,3
			99,238%
5.	Rainhard Liese	BRD	17283,5
			99,188%
6.	Heinr. Fischer	BRD	16966,6
			97,369%
7.	G. Aichholzer		16942,4
			97,230%
16.	Andreas Meissl	A	16317,3
			93,643%

Team :

1.	GB	51376,8
		100 %
2.	BRD	51066,0
		99,395%
3.	A	50613,2
		98,514%

Ein für uns sehr erfreuliches Ergebnis, das die Ursache neben unseren Piloten mit ihren Modellen nicht zuletzt im einsatzwilligen, nahezu perfekten Teamwork der gesamten Bodenmannschaft hatte. Eine dem Teamwork aufgeschlossene Haltung der ganzen Mannschaft hat meine Aufgabe erleichtert und erfolgreich gemacht. Allen Beteiligten auch an dieser Stelle ein Danke dafür.

Die Ausgeglichenheit und Beständigkeit unserer Piloten wird am besten unter Einrechnung aller sieben geflogenen Durchgänge demonstriert, ein Rechenexempel, das der F3B-Vorsitzende der CIAM Dan Pruss nach der WM gemacht hat. Das deutsche Team, das zeigt diese Rechnung eindrücklich, hat am meisten von der Streichung profitiert, Österreich hätte zweimal Silber geholt!

Nun wird sich der Leser fragen bei so viel Licht muß ja auch ein Schatten sein. Nun einige Probleme gab es im Winden- und Umlenkrollensektor von Aichholzer und Meissl. Dank der Schweißkünste von Erich Lercher, einer freizügig zur Verfügung gestellten Werkstätte am Flugplatz Waikerie und in den letzten Durchgängen unter Verwendung der WAK-Umlenkrollen konnten diese Probleme gemeistert werden. Probleme gab es auch mit stacheligen Gewächsen am Flugplatz, die zu einigen Plattfüßen an den Windenrädern sorgten.

Auch der Transport des Modellfluggepäcks von ca. 200 kg bereitete, wie bereits erwähnt, Schwierigkeiten. Der Rücktransport wurde unter tatkräftiger Mithilfe von Mike O'Reilly von der australischen Nationalmannschaft organisiert. Thank you Mike! Probleme, deren Ursache aber nicht im Bereich des Ö.Ae.C. lagen, gab es auch mit den Rückflugtickets von A. und G. Aichholzer sowie E. Lercher. Die drei sollten bereits nach 18 Tagen zurückfliegen, wurden aber eine Woche in Kuala Lumpur in Malaysia zurückgehalten.

Für die unseren Leuten gewährte Hilfestellung in Kuala Lumpur sei den Angehörigen der österreichischen Botschaft auf diesem Wege herzlich gedankt.

Danken möchte ich auch allen, die die Finanzierung dieser "Expedition" ermöglicht haben und dazu, das darf auch einmal gesagt werden, gehören im nicht geringen Ausmaß die einzelnen Teammitglieder selbst

Auf Wiedersehen 1987 in Deutschland bei der 6. F3B-WM war der allgemeine Abschiedsgruß in Waikerie. Dem habe ich nichts hinzuzufügen.

Mannschaftsführer Karl F. Wasner

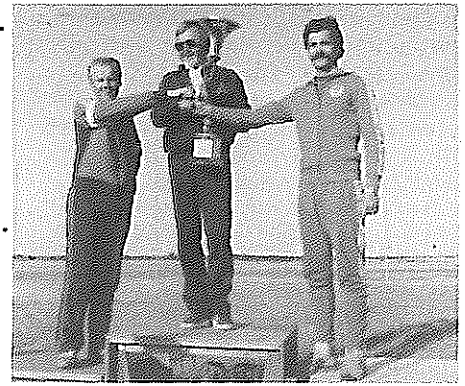




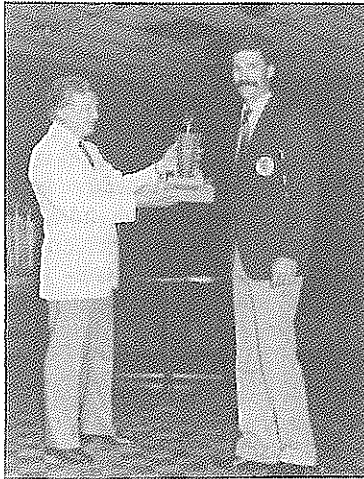
Die deutsche Mannschaft. Stehend v.l.n.r.  
R. Liese, K. Blümler, H. Fischer, R. Dekker.  
Kniend: M. Schlott, W. Wichter, D. Pfefferkorn, TM G. Schröter



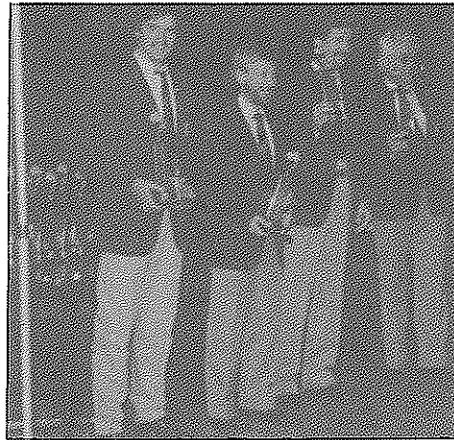
Das Siegertrio der Einzelwertung.  
V.l.: Dave Worrall, GB, 2. Rang,  
Ralf Decker, BRD, 1. Rang,  
Karl Wasner jun. A, 3. Rang



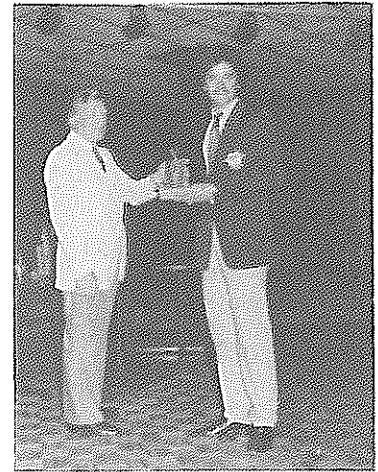
Überreichung der Siegerpokale am Festbankett, 50 km von Waikerie entfernt durch  
Dan Pruss, F3B-Chairman, USA :



... an Karl Wasner jun.



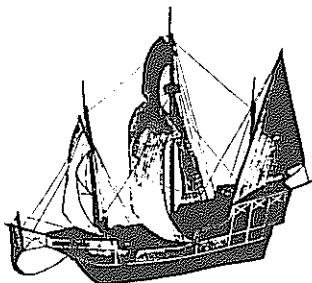
... an das österreichische Nationalteam



... an Günther Aichholzer



Mannschaftssiegerehrung :  
Links außen das deutsche Team, 2. Rang  
Mitte die siegreiche englische Mannschaft  
rechts außen die Österreicher, Rang 3



**aeropiccola** Historische Schiffsmodelle

**GUNDERT** Schiffsmodelle + Zubehör

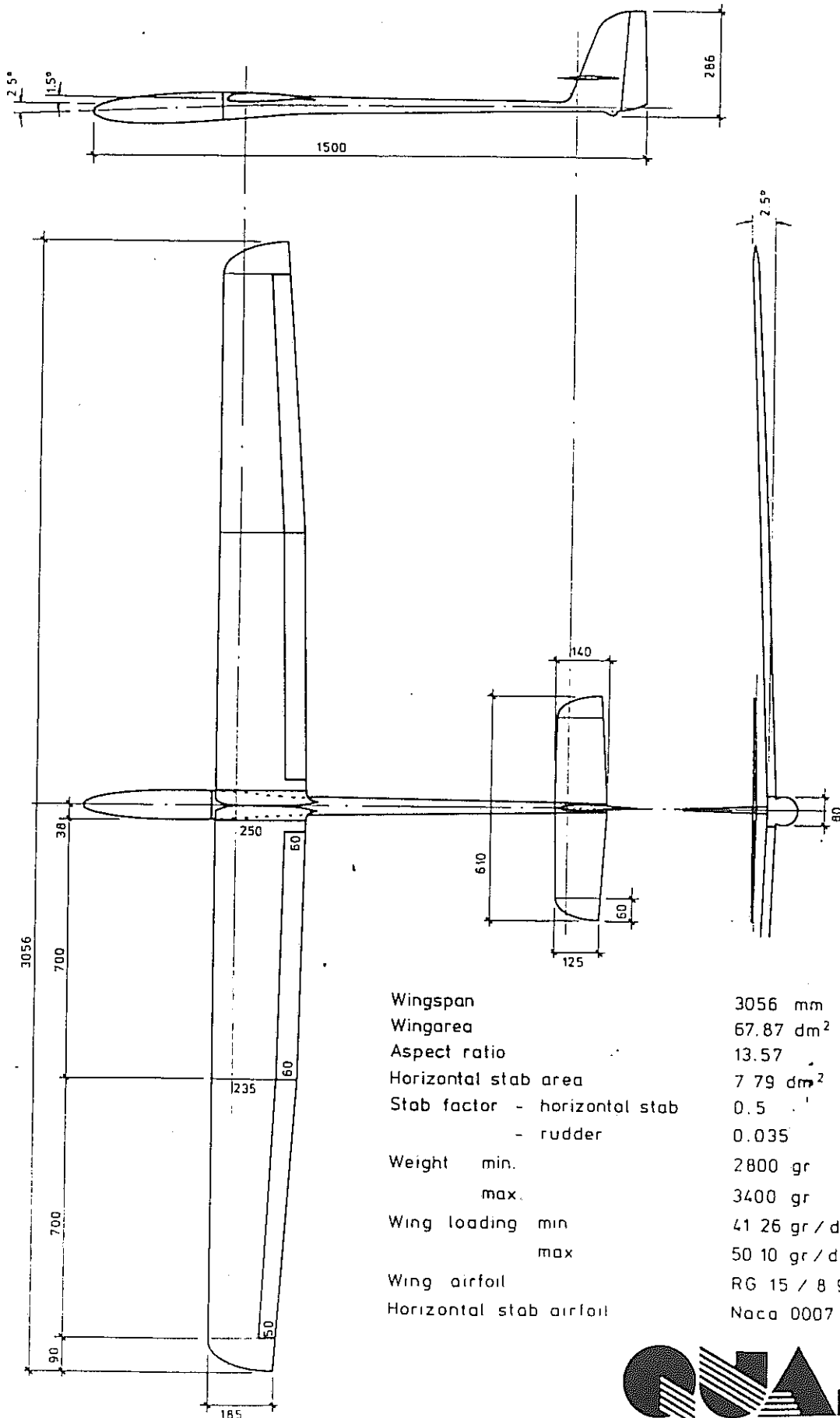
**HELFE** Startboxen

**MINIVOX** Schalldämpfer

Bezugsquellennachweis:

**ESCHMALZ** Ges.m.b.H.

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



Wingspan	3056 mm
Wingarea	67.87 dm <sup>2</sup>
Aspect ratio	13.57
Horizontal stab area	7.79 dm <sup>2</sup>
Stab factor - horizontal stab	0.5
- rudder	0.035
Weight min.	2800 gr
max.	3400 gr
Wing loading min	41.26 gr / dm <sup>2</sup>
max	50.10 gr / dm <sup>2</sup>
Wing airfoil	RG 15 / 8 93%
Horizontal stab airfoil	Naca 0007



# 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  
Stückguldienst

Österreichrepräsentanz: 1020 Wien, Heinestraße 1, Tel. 26 75 04 △ 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

# TRE DUKE

JAMARA Modelltechnik · Malland 15 · 7970 Leutkirch · Tel.: 07561/44 98  
Spannweite: 1685 mm, Motor: ca. T4, 10 ccm, Schnellbausatz: 198,— DM  
Qualitätsprodukt mit Tradition  unverbindliche Preisempfehlung

im guten Fachhandel

### ACHTUNG SEGELFLIEGER!!!

Wir führen ein umfangreiches Programm von ROHBAUFERTIGMODELLEN und SEGLERRÜMPFEN ohne Profilanformung für Eigenkonstruktion zu enorm günstigen Preisen! Spitzenqualität!

z. B. THERMARIS, Universalsegelflugmodell, 3000 mm Spannweite nur DM 229,90; Rumpf einzeln nur DM 62,70; ab 4 Stück DM 50,-;

DIREKTVERSAND aus Deutschland! Fordern Sie bitte den kostenlosen Prospekt "RP" an!

BEINEKE-MODELLBAU, Wiesenstr. 5, D-8523 Baidersdorf; Tel. 09133/5606 (11 - 12 Uhr)

Bitte beachten Sie auch unsere Anzeigen in den deutschen Fachzeitschriften!

## 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., Schubertring 2, Tel. 52 48 01  
10., Laubeplatz 8, Tel. 64 34 55  
21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22



# STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1985

## Klasse F1E

Ideale Verhältnisse herrschten in der Klasse F1E, die am Sonntag, dem 21. April 1985 in Haunoldstein (bei Groß-Sierning) vom UMSC-Kolibri durchgeführt wurden. Unter der nun schon bewährten Wettbewerbsleitung von Major Wolfgang Baier, stellten sich diesmal 14 Teilnehmer aus drei Bundesländern (10 NÖ, 3 Wien und 1 Sbg.) dem Wettbewerb.

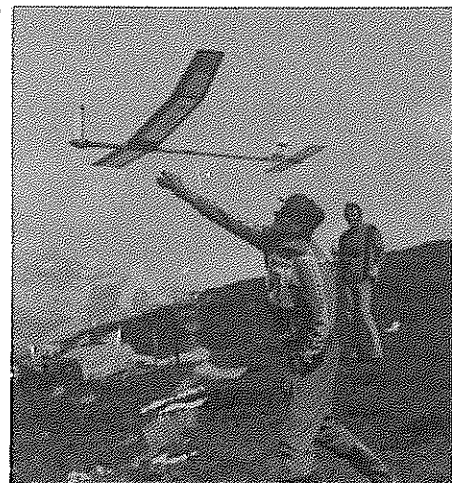
Auf dem schwierigen Gelände und bei schwankenden, teils böigen Winden zwischen 6 und 9 m/s wurden einvernehmlich die Maximalzeit mit 180 Sekunden festgesetzt. Neuerlich setzten sich die "Senioren" durch, wobei jedoch der Wiener Alfred Dötzel als Überraschung gilt. Pech hatte der junge St.Pöltner Eisenbahner, der knapp vor der Durchfahrt einer E-Lok genau auf dem Westbahngleis landete, worauf sein Modell nur mehr "fahr-" aber nicht mehr "flugfähig" war.

Nach den beiden ersten Durchgängen lagen Schneck (ESV-St. Pölten) und Schobel sen. (Kolibri) punktgleich in Führung. Nach dem 3. Durchgang lag Schneck bereits an 4. und Schobel an 6. Stelle, wogegen sich Hans Hlavka (ESV-St. Pölten) vor Ernst Reitterer an die Spitze setzten. Dötzel setzte sich zu diesem Zeitpunkt bereits an 3. Stelle. Nach dem 4. Durchgang blieb die Rangordnung unverändert, und erst der 5. Durchgang brachte dann die überraschende Entscheidung: die bis dahin an 2. (Reitterer), 4. (Schneck) und 5. (Schobel jun.) Stelle liegenden Wettbewerber hatten durchwegs schlechte Zeiten, wodurch Dötzel an die 2. Stelle und Felix Schobel sen. vom 6. sogar auf den 3. Rang vorrücken konnten. Europameister und NÖ Landesmeister Karl Lindner landete diesmal an 7. und der Staatsmeister 1984, Fritz Mang, erreichte gar nur den 12. Rang.



Wieder einmal mit bei einem F1E-Wettbewerb FF Fachreferent Ernst Reitterer mit seiner Gattin; er lang bis zum 5. Durchgang an 2. Stelle

Die Siegerehrung wurde in Groß-Sierning von Wettbewerbsleiter Baier mit launigen Worten vorgenommen, wobei er sich sowohl bei den Teilnehmern für ihren fairen Wettkampf als auch bei den Funktionären und der Jury herzlichst bedankte.



Staatsmeister 1985  
Hans Hlavka, ÖMV-ESV St.Pölten,  
er war der älteste Teilnehmer  
des Wettbewerbes

### ERGEBNISLISTE

1. und Staatsmeister 1985							
HLAVKA Hans	ESV-St.Pölten	141	180	180	180	180	= 861,00 Sek.
		78,33	100	100	100	100	= 478,33 %-Pkt.
2. DÖTZEL Alfred	ÖMV-Kagran	180	124	180	180	180	= 844,00 Sek.
		100	68,89	100	100	100	= 468,89 %-Pkt.
3. SCHOBEL Felix, sen.	UMSC-KOLIBRI	180	180	90	142	180	= 772,00 Sek.
		100	100	50	78,89	100	= 428,89 %-Pkt.
4. BUCHLEITNER Robert	UMSC-KOLIBRI	72	173	180	141	180	= 746,00 Sek.
		40	96,11	100	78,33	100	= 414,44 %-Pkt.
5. REITTERER Ernst	LSV-Salzburg	139	180	180	180	62	= 741,00 Sek.
		77,22	100	100	100	34,44	= 411,67 %-Pkt.
6. SCHNECK Rupert	ESV-St.Pölten	180	180	113	180	78	= 731,00 Sek.
		100	100	62,78	100	43,33	= 406,11 %-Pkt.
7. LINTNER Karl	UMSC-KOLIBRI	180	72	97	180	180	= 709,00 Sek.
		100	40	53,89	100	100	= 393,89 %-Pkt.
8. SCHOBEL Felix, jun.	UMSC-KOLIBRI	110	180	180	180	40	= 690,00 Sek.
		61,11	100	100	100	22,22	= 383,33 %-Pkt.
9. MUTZL Franz, sen.	ESV-St.Pölten	55	87	180	180	180	= 682,00 Sek.
		30,56	48,33	100	100	100	= 378,89 %-Pkt.
10. ALMESBERGER Karl	UMSC-KOLIBRI	106	81	125	180	180	= 672,00 Sek.
		58,89	45	69,44	100	100	= 373,33 %-Pkt.
11. MANG Reinhard	ÖMV-Kagran	180	105	115	32	180	= 612,00 Sek.
		100	58,33	63,89	17,78	100	= 340,00 %-Pkt.
12. MANG Fritz	ÖMV-Kagran	170	160	59	41	47	= 477,00 Sek.
		94,44	88,89	32,78	22,78	26,11	= 265,00 %-Pkt.
13. GREIMEL Verena	ESV-St.Pölten	180	48	20	20	90	= 358,00 Sek.
		100	26,67	11,11	11,11	50	= 198,89 %-Pkt.
14. MUTZL Franz, jun.	ESV-St.Pölten	48	---	---	---	---	= 48,00 Sek.
		26,67	0,00	0,00	0,00	0,00	= 26,67 %-Pkt.

# NATIONALE WETTBEWERBE

## Landesmeisterschaften



### Niederösterreich

#### NATIONALER NÖ-CUP/OST

##### LM Niederösterreich F1 E

Die für 17. März 1985 angesetzten Wettbewerbe in der Klasse F1E sollten nun am Sonntag, dem 31. März 1985 durchgeführt werden, und es stellten sich noch nie dagewesene Schwierigkeiten ein, die eine Abwicklung der Veranstaltung fast unmöglich machten: Im Raume St. Pölten herrschte in der Früh leichter Westwind, daher wurden alle Teilnehmer auf den Waschberg bei Stockerau dirigiert. Dort angekommen, wehte hauptsächlich ein Südostwind (fallweise auch reiner Ostwind), sodaß nach längerer Wartezeit der Beschluß gefaßt wurde, wieder nach Haunoldstein bei St. Pölten zu fahren. Dort angekommen, empfing die Teilnehmer ein Südwestwind (für Haunoldstein nicht erfliegbar). Nun begannen Beratungen und eine

in der Nähe stattfindende "Hangsuche", die positiv verlief: Nach Zurücklegung einer Strecke von 240 km konnten wir endlich bei Karlstetten um 14 Uhr auf einem flachen Hang mit dem Wettbewerb beginnen. Bei relativ leichten Süd- bis Südwestwinden, wurde die Maximalzeit pro Durchgang mit 120 Sekunden festgelegt.

Obwohl bei jedem Durchgang vier bis zehn "MAX" erfliegen wurden, gelang es nur zwei Teilnehmern, jeden Durchgang mit einer Maximalzeit abzuschließen. Das Stechfliegen entschied dann der regierende Europameister Karl Lintner vor Fritz Mang für sich.

Mit Dankesworten an alle Wettbewerbsteilnehmer und an die Funktionäre durch den Wettbewerbsleiter, einen kurzen Situationsbericht und Dankesworten an den Wettbewerbsleiter durch den Landessektionsleiter und

Fachreferenten, wurde die Siegerehrung in einem nahen Gasthaus durchgeführt.

#### Ergebnisse des NÖ-Cup/Ost:

1. Lintner Karl UMSC-Kolibri  
5 x 120 Sek + 185 = 500,00%
2. Mang Fritz ÖMV-Kagran  
5 x 120 Sek + 145 = 500,00%
3. Hlavka Hans ESV-St.Pölten  
120 120 115 120 120 = 495,83%
4. Schneck Rupert ESV-St.Pölten  
120 120 120 80 120 = 466,67%
5. Buchleitner R. UMSC Kolibri  
120 116 90 108 112 = 455,00%

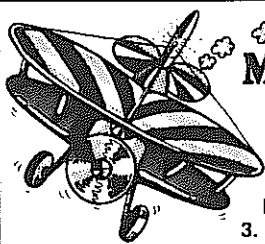
Insgesamt 13 Teilnehmer

#### Landesmeisterschaft NÖ

1. und Landesmeister  
Lintner Karl 600 Sek.
2. Hlavka Hans 595 Sek.
3. Schneck Rupert 560 Sek.

Insgesamt 11 Teilnehmer

\*\*\*\*\*



### 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, Kegeln, Disco, Wiener Café, Restaurant und reichliche Buffets. 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**



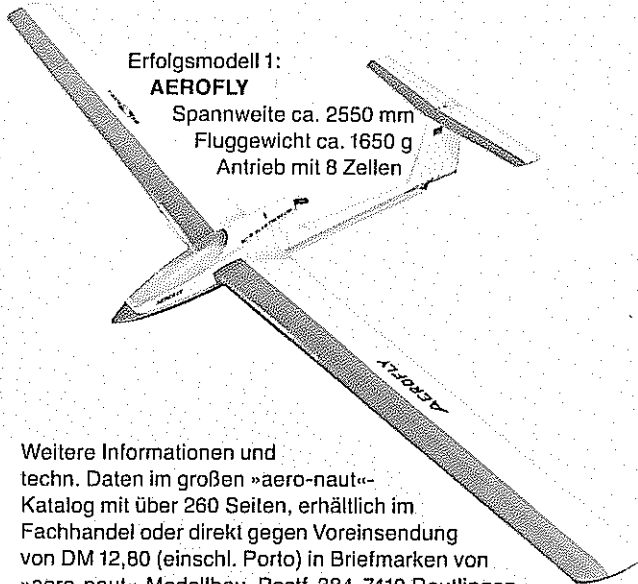
Familie Seywald  
A-9771 Berg/Drautal  
Tel. 00 43 / 47 12 / 7 210

Vom 24. August bis 1. September 1985 findet die 3. Oberdrautaler Modellflugwoche statt. Viele Modellsportler aus der BRD, der Schweiz, Holland und Österreich haben sich für diese letzte Augustwoche wieder angesagt. Die Modellflugwoche verspricht einiges an Überraschungen, und die Ehrenpreise, Erinnerungsplaketten, Pokale, und der Urlaubsaufenthalt, versüßen die Wettkämpfe doppelt.

## ELEKTRO-FLUG – Modellsport der Zukunft

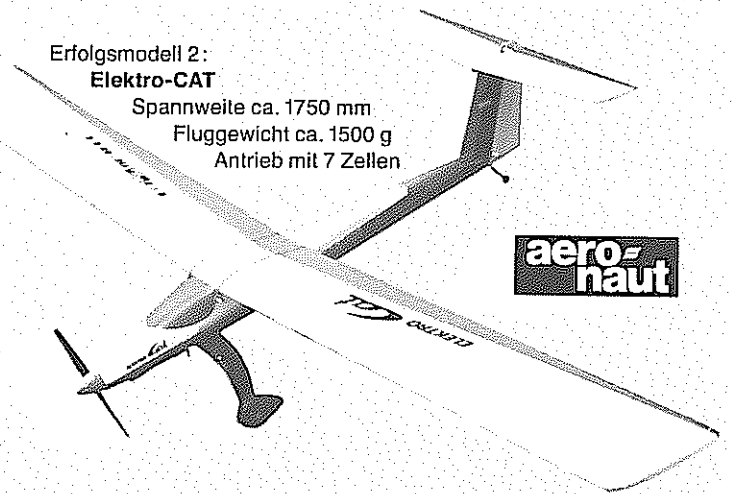
Erfolgsmodell 1:  
**AEROFly**

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



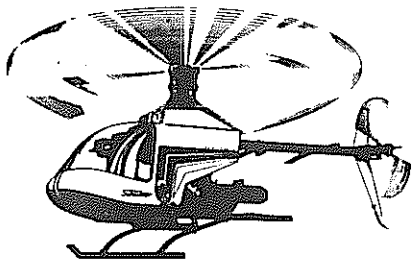
**aero-  
haut**

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-1080 Wien  
Tumpendorferstr. 41  
Tel. (0222) 57 31 80

Modellbau  
**buchgeher**  
LENTIA 2000 - 4040 LINZ,  
TEL. 0732/23 05 61 - 23 05 62



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

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

**MODELLBAUCENTER  
MBFINDEISEN**

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

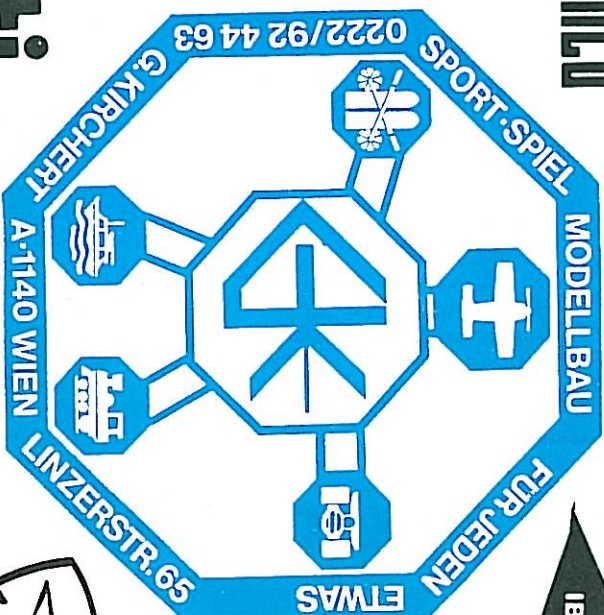
# SCHÄFER-MODELLE



# FÜR JEDEN ETWAS

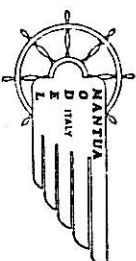


AMFITYROLIA



# multik tank

# microprop



hitenberger



P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

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

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

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