

RCOOP

*österreichisches
modellflugmagazin*



5/6

83

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem

PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachleuten ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile:

- Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert.
- Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichwertig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel und der Zusatzfunktionen).
- Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt.
- Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läuft das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können.
- Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal.

Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:

Z.B. Schmalband-FM-Betrieb
 HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz),
 Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und auswechselbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten.
 Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Singelflugkassette).
 Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

BE
 BRAND-ELEKTRONIK

**microprop von Brand-Elektronik,
 Technik und Qualität!**

Erhältlich im
 österreichischen
 Fachhandel

prop

österreichisches modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖSTERR. AERO CLUB - 5/6 1983

Inhalt

BSL Edwin Krill	
Leitartikel	3
Maria Kluc	
Es spricht die Modellflugsekretärin	4
Organisationschema des ÖAeC	5
Es berichten die Fachreferenten	
F3A Othmar Huber	6
F3B Karl Wasner	8
Dr. Helmut Schneider	
Sorgenkind Modellflugplatz	9
Die österreichischen Nationalmannschaften	
F 3 B	13
Freiflug	16
F 3 A	18
Dr. Georg Breiner	
Für den Hobbyflieger - Cessna Skyhawk 172 ..	20
Der Driver	22
Hughes 300	23
Erwin Wultsch	
MAC 001 von Manfred Dworak	24
Gentron & Vampir	25
Flohmarkt	26
Dr. Georg Breiner - Im Schaufenster	28
Franz Czerny - praktische Tips	30
Helmut Kirsch - dB (A) - Was ist das	32
Tips für den Waldpiloten	36
Wettbewerbsberichte	
10.Int. Militky Cup in F3E	38
17.Int. Rheintalpokalfliegen	42
1.Österr. Meisterschaft in Combat	44
bundesländerberichte :	
Nat.PokalfliegenRC/MS in Finkenstein	48
Kärntner LM F1A und KS	49
Die Hangflugtournee hat begonnen	52
12.Heri Kargl-Cup in F1 E	53
Rabatt Gesetz	54
Modellflugwoche im Obertrautal und Krone- wettbewerb	55
Die Kleinen ?! - Neue Zeitschriften	56
Impressum -	letzte Seite

Lieber Leser !

Die Nummer 5/6 von prop erscheint immer wieder sehr spät. Das liegt daran, daß es im Mai und Juni fast keine freien Wochenenden gibt, an denen man die redaktionellen Arbeiten durchführen könnte. Ein Wettbewerb jagt den anderen und die Zeit ist knapp.

Es ist auch redaktionell einiges zurückgeblieben. So werden wir in der nächsten Nummer über die Salzburger Hangflugtournee berichten, vom 12.Heri Kargl-Cup, vom 8.Tiroler Pokalfliegen in F3B und von den NÖ Landesmeisterschaften in der Klasse RC/MS. Ferner liegen noch die Berichte von der F1A-Landesmeisterschaft der Steirer, vom ersten Marathonfliegen in Salzburg und noch viele andere Berichte in der Redaktion auf dem Schreibtisch. Auch einige Leserbriefe wären noch abzdrukken. Der für diese Nummer angekündigte Artikel über die Modellflugversicherung wird in der nächsten Nummer (hoffentlich) erscheinen.

Etwas enttäuscht waren wir über die Tatsache, daß, obwohl aus den Kreisen der Modellflieger angeregt, kaum eine Reaktion auf den "Flohmarkt" erfolgt ist. Oder lebt diese Spalte erst in der Nachsaison auf ?

Eine Zeitung, so wie wir sie uns vorstellen, muß von der aktiven Mitarbeit aus dem Leserkreis der Modellflieger getragen werden.

Also, dann ran an den Speck, Herrschaften. Gemeinsam können wir vieles schaffen !

Das wär's !

Die Redaktion

Wie immer : Alle Mitarbeiter von prop einschließlich der Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in ihrer Freizeit.

Titelfoto : Sehr gut flog das sauber gebaute Entenflugmodell beim 10.Internationalen Militky Cup 1983 in Pfäffikon, Schweiz.

PROGO



Robbe-Produkt
Für den Modellflug
in Freizeitanlagen
Anleitung & viele andere
Informationen
unter: www.robbe.de

robbe
Bauanleitung

Progo
AC-Turbo-Motoren
in 1/10-Skala

mit Stück- und
Materialliste
robbe
Montagekasten

PROGO

PROGO
robbe
robbe
robbe

Heute gekauft –
morgen gebaut...

...toll, der Bausatz –
da kann ich zum
Wochenende
schon starten!



Modern und schnell bauen
mit Plura®-Fertigrumpf und
Siros®-Modelltragflächen.

Einfacher Aufbau, kurze Bauzeit durch
Vorfertigung aller Einzelteile und
unkritische, erstklassige Flugeigen-
schaften prädestinieren den Progo®

← robbe

...Ideen für Ihren Modellsport

Postfach 1108
6424 Grebenhain 1



Liebe Modellflugfreunde !

Sie läuft auf Hochtouren, die heurige Flugsaison. Fast möchte man sagen - heiß - kalt ! Zumindest das Wetter ist so, einmal sehr schön, dann wieder mi serabel. Ich habe heuer schon viele Wettbewerbe besucht und muß bestätigen : Heiß - kalt !

Um diese Zeit waren in den vergangenen Jahren die meisten Staatsmeisterschaften bereits gelaufen. Heuer hat sich alles etwas verschoben. Die erste Staatsmeisterschaft findet Ende Juni in der Steiermark statt. Dann allerdings geht es Schlag auf Schlag. Ich hoffe, daß es bei diesen Wettbewerben "Kaiserwetter" geben wird, damit die Veranstalter auch etwas Freude an und mit ihrer Arbeit haben.

Wenn man unseren Terminkalender ansieht, merkt man sofort, daß es kein Wochenende gibt, an dem nicht mindestens ein Wettbewerb stattfindet. Aber auch viele Schaufliegen haben bereits stattgefunden und werden noch stattfinden.

Große Schatten werfen auch bereits die bevorstehenden Weltmeisterschaften voraus, an denen unsere Nationalmannschaften in diesem Jahr teilnehmen werden. Ich konnte mich davon überzeugen, daß sich unsere Nationalmannschaften bestens und sorgfältig vorbereiten, wenngleich ich vor einem Übertraining warnen möchte, denn ein solches führt zwangsweise und unweigerlich zu einer Verkrampfung und zur Nervosität. Beide aber sind schlechte Wettbewerbsgefährten. Wir vertrauen euch !

Was die Sportfunktionäre, sprich Punkterichter, anbelangt, ist es auch in dieser bisherigen Saison um keinen Deut besser geworden. Immer wieder klagen die Veranstalter, daß sich zuwenig Punkterichter für die Wettbewerbe zur Verfügung stellen. Wozu, frag' ich mich, bilden wir Jahr für Jahr zahlreiche Punkterichter aus, wenn sich dann im Bedarfsfall keine für die praktische Arbeit finden ? Die Erhebungen der Bundessektion sind im vollen Gange, und wir werden nach deren Abschluß feststellen können, welche Punkterichter ihr Amt ausüben und welche nicht. Der Besitz einer Punkterichterlizenz allein genügt sicher nicht, es muß auch was gearbeitet werden !

Allen anderen Modellfliegern und Funktionären wünsche ich noch eine recht schöne und vorallem erfolgreiche Flugsaison.

Ich hoffe, daß wir einander bei der einen oder anderen Veranstaltung wieder sehen werden.

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Edwin Wittl

Bundessektionsleiter



Es spricht Ihre Modellflugsekretärin ..



Wie bereits manche schon wissen, kann die MSO etwa erst Ende Oktober fertiggestellt werden. Es gibt bei einzelnen Passagen und Programmen noch Auffassungs- und Übersetzungsschwierigkeiten, sodaß die Drucklegung noch nicht erfolgen kann. Bis zum Erscheinungstermin sind wir aber gerne bereit, Auszüge zu kopieren und bei Bedarf auf Anfrage zuzuschicken. Wir bitten um Ihr Verständnis und hoffen auf Ihre tatkräftige Mitarbeit, indem Sie sich bei den heuer stattfindenden Wettbewerben mit dem in "prop" abgedruckten Änderungen behelfen und diese selbst in die derzeit gültige MSO einfügen.

In den ersten fünf Monaten des heurigen Jahres wurden von der Bundessektion und der ONF bereits 30 Silber-C, 2 Gold-C und 2 Gold-C + 1 Diamanten bestätigt. Dies erfordert immer eine genaue Durchsicht aller eingereichten Unterlagen und die Ausstellung der Urkunden. Leider kommt es immerwieder vor, daß die eingereichten Unterlagen nicht immer leserlich und oft unvollständig vorgelegt werden, was wiederum zu einer unnötigen Verlängerung der Bearbeitungsdauer führt. Durch ordnungsgemäß eingereichte Formulare und Unterlagen erleichtern Sie uns die Arbeit und ersparen sich selbst eine Menge Ärger durch diverse Rückfragen und Rücksendungen.

Terminänderungen:

Aus Kärnten erreichen uns folgende Änderungen von Wettbewerbsterminen :

- 3.-4. September F4C - Landesmeisterschaft
F4C - Nationaler Wettbewerb
1. Oktober RC III - Kappelpokal, Nationaler Wettbewerb
RC IV - Landesmeisterschaft

Aufgrund vieler Anfragen veröffentlichen wir das Organisationschema des Österreichischen Aero-Club mit allen Anschriften der Landesverbände.

ÖAeC-Generalsekretariat
Prinz Eugenstraße 12
1040 Wien, Tel.65 11 28/29

Landesverband Burgenland:
Bergstraße 18
7000 Eisenstadt

Landesverband Steiermark:
Landhaus
8010 Graz

Landesverband Wien:
Prinz Eugenstraße 12
1040 Wien, Tel.65 52 162

Landesverband Oberösterreich:
K.Wieserstraße 28
4020 Linz

Landesverband Kärnten:
9596 Liebenfels

Landesverband Niederösterreich:
Raiffeisenplatz 4
2523 Tattendorf

Landesverband Salzburg:
Nonnbergstiege 2
5020 Salzburg

Landesverband Tirol:
Postfach 39
6026 Innsbruck

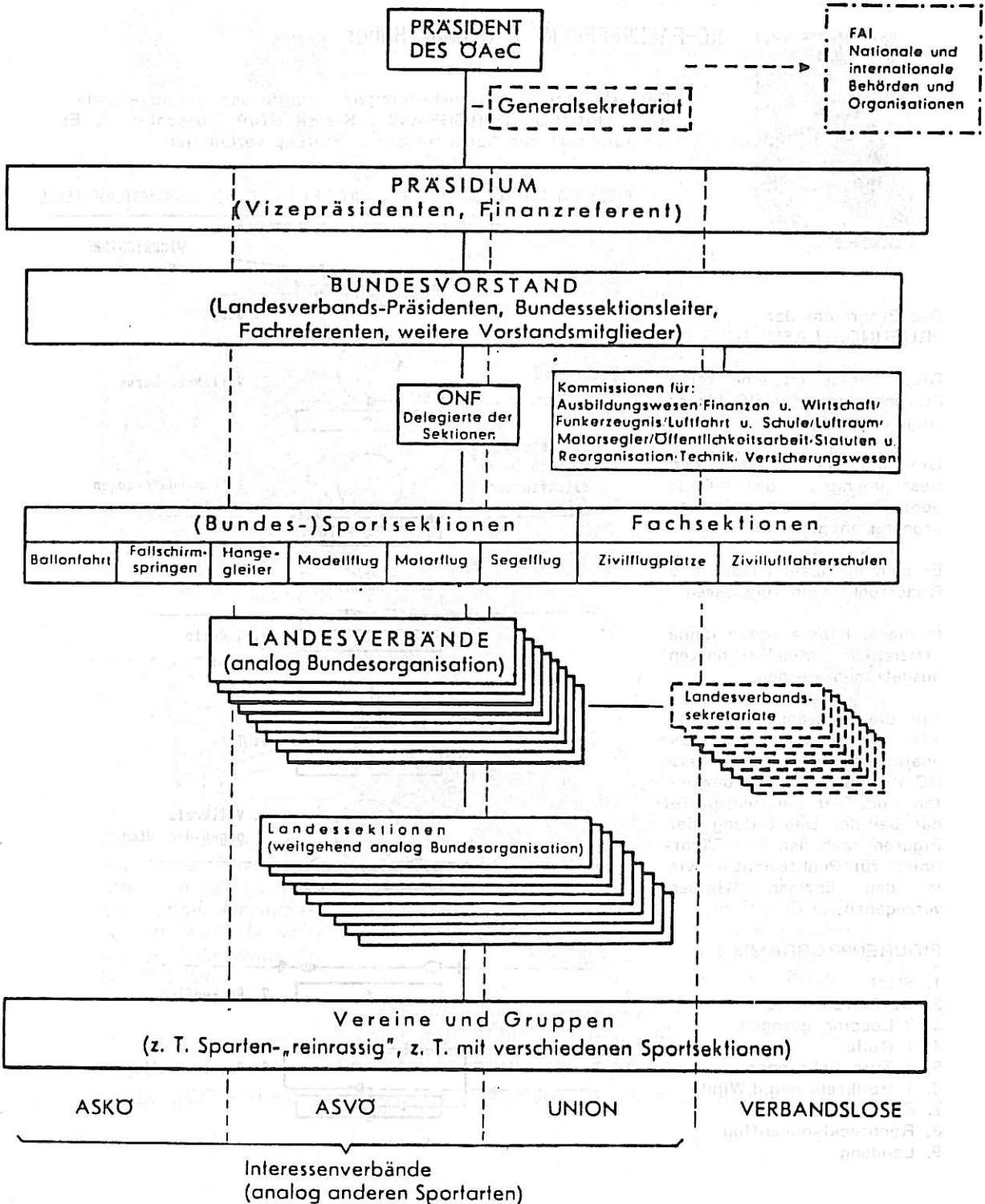
Landesverband Vorarlberg:
6845 Hohenems, Flugplatz
Tel. 5576/2170

Das Organisationschema des ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB
siehe nächste Seite

Es grüßt Sie recht/herzlich
Ihre Modellflugsekretärin

Maria Kluc

Organisationsschema des ÖAeC



Es berichten die Fachreferenten...

RC-FACHREFERENT Othmar Huber



Bei der letzten Sektionsleitersitzung wurde das untenstehende neue PRÜFUNGSPROGRAMM, Klasse RC/P beschlossen. Es ist ab sofort zur Abnahme der C-Prüfung verbindlich.

FIGURENÜBERSICHT FÜR DIE PRÜFUNGSKLASSE DER RC-MOTORFLUGMODELLE

Das Programm der PRÜFUNGSKLASSE RC/P

Diese Klasse ist eine reine Prüfungs-klasse für RC-Motorflugmodelle.

Die Modelle müssen den Bestimmungen des Code Sportif und der Modellsportordnung entsprechen.

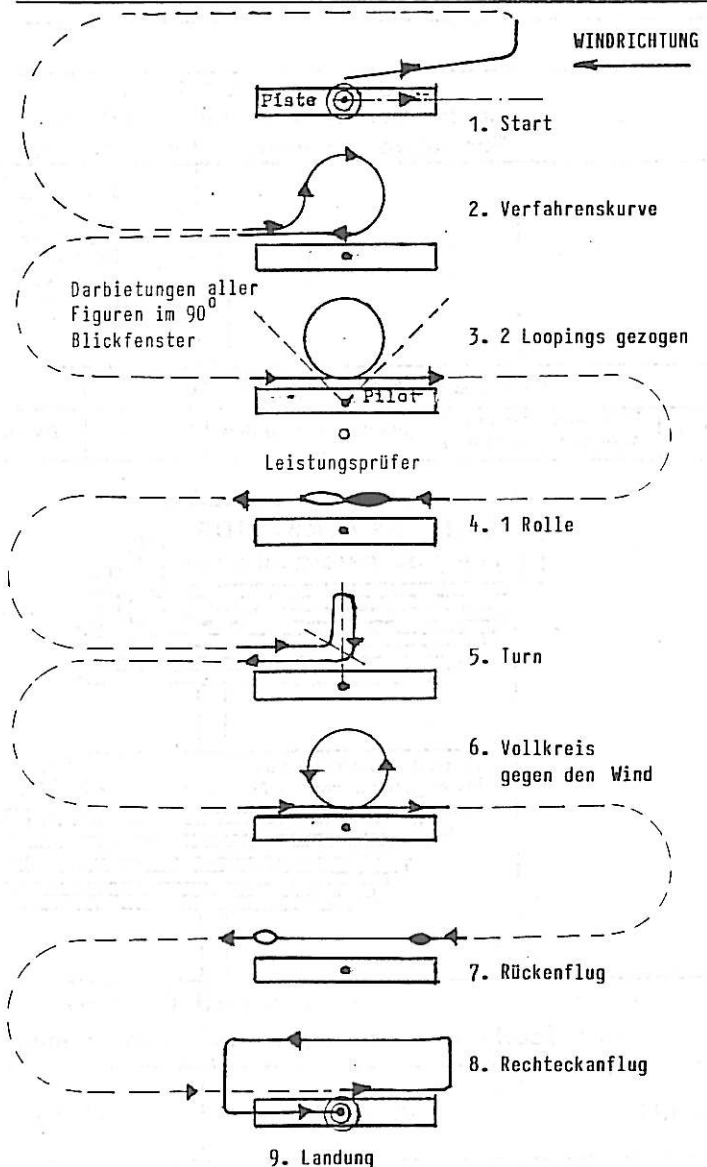
Es sind in dieser Klasse alle Ruderfunktionen zugelassen.

In dieser Klasse sollen keine offiziellen Meisterschaften ausgetragen werden.

Auf die Figurenbeschreibung wird hier verzichtet, da diese analogden Figuren der Klasse RC III und RC IV zu bewerten sind. Der Leistungsprüfer hat bei der Beurteilung der Figuren nach den FAI-Richtlinien für Punktrichter wie in den übrigen Klassen vorzugehen.

FIGURENPROGRAMM :

1. Start
2. Verfahrenskurve
3. 2 Looping gezogen
4. 1 Rolle
5. 1 Turn links oder rechts
6. 1 Vollkreis geg.d.Wind
7. Rückenflug
8. Rechtecklandeanflug
9. Landung

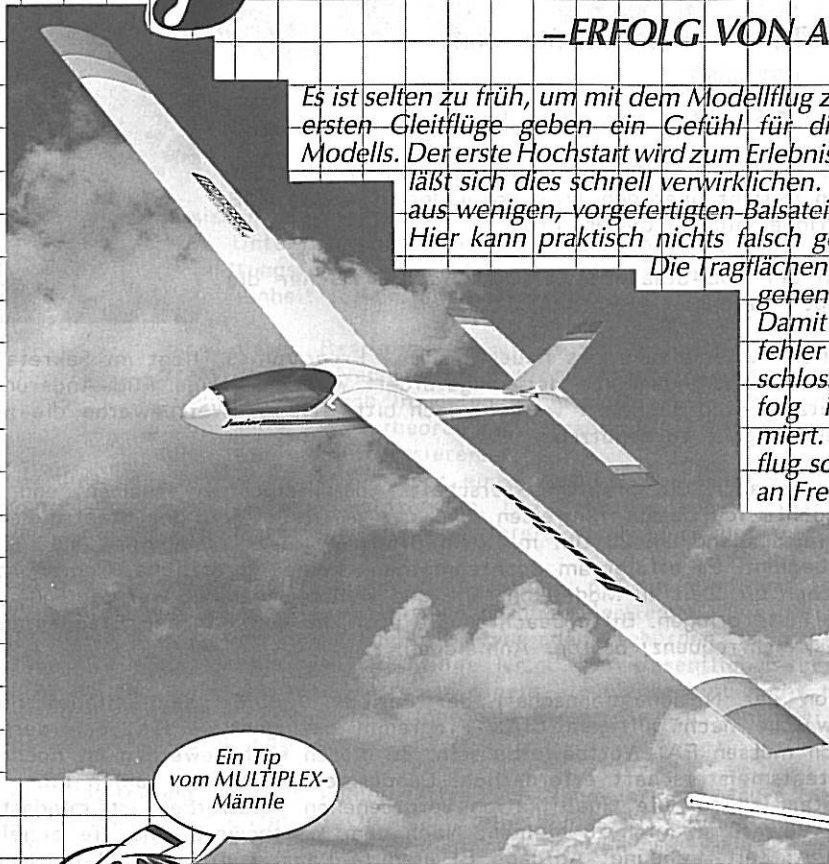


Junior

—ERFOLG VON ANFANG AN

Es ist selten zu früh, um mit dem Modellflug zu beginnen. Die ersten Gleitflüge geben ein Gefühl für die Reaktion des Modells. Der erste Hochstart wird zum Erlebnis. Mit dem Junior läßt sich dies schnell verwirklichen. Der Rumpf wird aus wenigen, vorgefertigten Balsateilen aufgebaut. Hier kann praktisch nichts falsch gemacht werden.

Die Tragflächen sind schon weitgehend vorgefertigt. Damit sind grobe Baufehler fast ausgeschlossen, und der Erfolg ist vorprogrammiert. Denn Modellflug soll ja von Anfang an Freude bereiten.



Ein Tip vom MULTIPLEX-Männle



Zum Flugmodell gehört eine Fernsteuerung. Mit der COMBI Sport erhält der Anfänger ein Gerät, das sich bereits zig-tausendfach bewährt hat.



Eine Fernsteuerung deutscher Fertigung, die über Jahre hinweg den steigenden Anforderungen angepaßt werden kann.

Mit der COMBI kann man sogar den Teck-Pokal gewinnen (so gesehen 1982).



MULTIPLEX

MULTIPLEX · Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · West-Germany

F3 B - FACHREFERENT Karl Wasner sen.

Liebe F3 B - Fans,

der erste, und leider für heuer auch einzige nationale F3 B -Wettbewerb ist vorüber. Ein Bericht über den Tirol-Pokal der in Klasse F3B von neutraler Seite findet sich in diesem prop.

Für die Organisation der F3B-Staatsmeisterschaft werden sicher die nötigen Lehren gezogen werden.

Die für uns verbindliche Übersetzung des neuen F3 B - Programmes liegt im Sekretariat des ÖAeC auf und kann bei Bedarf von dort angefordert werden. Einige F3B-Änderungen sind ja bereits im letzten prop publiziert worden, doch bitte ich für Wettbewerbe die neue österreichische Gesamtausgabe zu benützen.

Inzwischen haben Sie ja auch die Staatsmeisterschafts-Ausschreibungen erhalten, und aus gegebenem Anlaß möchte ich darauf hinweisen, daß der **offizielle Teil der Staatsmeisterschaft bereits am Freitagabend um 20 Uhr** mit dem Briefing - der Teilnehmer- und Funktionsbesprechung - beginnt. Es erfolgt am Sonntagmorgen **keine** zusätzliche Programmbesprechung, wir brauchen die Zeit zu Modellkontrolle und wollen unbedingt vier zählende Durchgänge über die Piste bringen. Bitte beachten Sie auch die verbindlichen Frequenzangaben (Haupt- und Ausweichfrequenz) bei der Anmeldung.

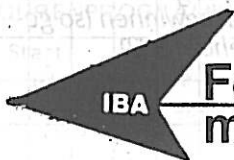
Für die Qualifikation der Nationalmannschaft der Periode 1985/86 sind mindestens 5 F3B-Wettbewerbe, welche nach gültigem CIAM-Programm geflogen werden, erforderlich. Mindestens drei davon müssen FAI-Wettbewerbe sein. Zu diesen fünf Bewerben ist noch die Teilnahme an der Staatsmeisterschaft erforderlich. Landesmeisterschaften zählen nicht zur Qualifikation. Der Start an für die Qualifikation vorgesehenen Bewerben ist **mindestens eine Woche vor dem Bewerb** an mich zu melden. Nach dem Wettbewerb sind die erzielten Leistungen (Aufgabe A: Zeit, Landung; Aufgabe B: erzielte Laps; Aufgabe C: 4-Lapspeedzeit) zu belegen. Dies kann durch Einsendung von offiziellen Ergebnislisten, welche diese Angaben enthalten, erfolgen oder durch Einsendung von vom Veranstalter bestätigten Startkarten.

Wichtig für unsere F3B-Veranstalter:

Gestalten Sie ihre Ergebnislisten so, daß für jeden Pilot in jedem Durchgang die geflogenen Leistungen ersichtlich sind. Durchgangspunktezahlen **allein** genügen nicht !!!

Nun wünsche ich allen F3B-Fans gute Thermik und viel Erfolg in der noch verbleibenden Saisonhälfte.

Karl F. Wasner sen.
F3B-Fachreferent



Fertig-
modelle

bei



MODELLBAU
KIRCHERT



SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ

Dr. Helmut Schneider

In diesem Kapitel wollen wir die Probleme des Lärmschutzes besprechen. Unter Lärmschutz ist zunächst eine allgemeine Bestimmung der Verwaltungsverfahrensgesetze zu verstehen, die den Zweck verfolgt, die Allgemeinheit vor unzumutbarem Lärm zu schützen.

Nach dieser Bestimmung werden üblicherweise fröhliche Zecher bestraft, die zur Nachtzeit laut gröhrend zum nächsten Wirtshaus wanken.. Es gibt auch noch in vielen anderen Gesetzen Bestimmungen über den Lärmschutz (Gewerbeordnung, Straßenverkehrsordnung usw.) die uns aber weniger interessieren.

Alle diese Bestimmungen hatten aber einen Mangel: Die Unzumutbarkeit des Lärms konnte nicht objektiv festgelegt werden. Die Behörden haben daher die subjektiven Eindrücke der Belästigten zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht.

Nun gibt es aber seit einigen Jahren Ö-Normen, die die objektiven Grenzen zwischen zumutbarer und unzumutbarer Lärmbelastigung festlegen. Die für uns in Frage kommende Norm, die auch regelmäßig von den Behörden in allen Bundesländern angewandt wird, ist die ÖAL Richtlinie Nr. 3. Im wesentlichen besagt die Richtlinie, daß der zu beurteilende Lärm in einem Siedlungsgebiet nicht höher als 10 dB über dem Grundlärm liegen darf. Innerhalb dieser Grenze kann der Lärm der Bevölkerung zugemutet werden.

Zur Feststellung ist ein kompliziertes und langwieriges Meßverfahren notwendig. Zunächst wird der Lärm an Ort und Stelle gemessen. Es hat hiebei keinen Zweck, dem Meßteam nur die leisesten Modelle vorzuführen. Das rächt sich mit Sicherheit früher oder später. Man sollte hiebei dem Meßteam an die Hand gehen, da es ja von den Besonderheiten des Modellfluges keine Ahnung hat. Ich möchte sogar raten, mehrere gleichzeitig laufende Motoren messen zu lassen.

Wenn dieses Meßverfahren abgeschlossen ist, wird bei den nächsten bewohnten oder bewirtschafteten Objekten gemessen, und zwar zunächst der Grundlärmpegel. Das zieht sich über eine längere Zeit hin, weil ja der Grundlärm zu den einzelnen Tageszeiten verschieden ist. Besonders sorgfältige Gutachter werden auch den Grundlärm nicht nur an Wochentagen, sondern auch an Sonn- und Feiertagen messen. Dies wird also sehr unterschiedliche Werte ergeben, die zur Beurteilung herangezogen werden. Der nächste Schritt ist sodann die Messung ebenfalls an den Stellen, wo der Grundpegel gemessen wurde, aber unter Belastung durch den Betrieb des Modellflugplatzes. Hiebei kommt es darauf an, daß dieselben Modelle gestartet werden, die aus der Nähe gemessen wurden. Nun werden die gewonnenen Werte verglichen. Im günstigsten Fall liegen die Meßwerte in allen Kombinationen weniger als 10 dB auseinander.

Es kann aber auch sein, daß manche Lärmquellen zu bestimmten Zeiten mehr als 10 dB über den Grundpegel liegen. Ist dies sehr häufig der Fall, kann mit einer positiven Beurteilung durch die Behörde nicht gerechnet werden. Ist dies nur bei wenigen Meßergebnissen der Fall, wird die Behörde verbieten, mit Modellen, die

einen höheren Lärm entwickeln, zu fliegen, wobei eine bestimmte dB-Grenze festgelegt wird. So wird auch möglicherweise verboten, an bestimmten Tagen, z.B. an Sonntagen, oder zu bestimmten Tagesstunden - hier kommen hauptsächlich die Mittagstunden oder die Abendstunden in Betracht - zu fliegen.

Die im Sporting-Code festgesetzte Grenze hat aber nur eine Bedeutung für die Zulassung von Modellen zum Wettbewerb, nicht aber bei der Beurteilung der Lärmbelastigung der Anrainer, weil ja die Messungen im besiedelten Gebiet nicht durchgeführt werden.

Solche Messungen können von allen Landesregierungen durchgeführt oder veranlaßt werden, sind allerdings ziemlich teuer. Die Kosten belaufen sich in der Regel zwischen S 5.000,-- und S 10.000,--.

In einem Verfahren nach dem eingangs erwähnten Lärmbelastigungsparagrafen werden aber solche Messungen niemals durchgeführt. Die Behörde stützt sich vielmehr auf die Aussagen von Zeugen, die behaupten, der Fluglärm sei für sie unzumutbar. Sie können sich daher darauf berufen, daß die Lärmbelastigung nicht objektiv nach der ÖAL-Richtlinie 3 festgestellt worden ist. Aber Vorsicht! Wenn nämlich die Behörde dann eine solche Messung, wie sie oben beschrieben wurde, veranlaßt, müssen sie, wenn das Ergebnis ungünstig ausfällt und sie bestraft werden, die Kosten der Messung als Verfahrenskosten bezahlen.

Was also tun, wenn ein behördliches Verfahren nicht anhängig ist und man sich so große Kosten nicht aufhalsen will? Sehr einfach: Bei einer Entfernung von 1,5 km Luftlinie zur nächsten geschlossenen Siedlung sind mit aller Wahrscheinlichkeit die Bedingungen der ÖAL Richtlinie 3 erfüllt. Dies hängt natürlich von der topographischen Lage ab, d.h. ob der Flugplatz auf einem Hügel liegt oder in einer Senke, ob pflanzlicher Bewuchs oder ein Hügel dazwischen ist usw.

Hiezu ist zu bemerken, daß in der BRD der Lärm gar nicht mehr gemessen wird, sondern nur mehr auf Grund der Entfernung zur nächsten Siedlung entschieden wird, ob der Modellflugplatz genehmigt wird oder ein bestehender aufgelassen werden muß. Und diese Entfernungen sind erheblich größer, als die von mir genannte. Also ist auch in Österreich auf längere Sicht gesehen eher mit einer Verschärfung der Bestimmungen zu rechnen.

Alles dies bezog sich bisher auf die Entfernung zu geschlossenen Siedlungen. Wie ist es aber mit Einzelgehöften? Wenn im konkreten Fall die Bedingungen der ÖAL Richtlinie auch auf das einzelne Haus zutreffen - um so besser. Der Hauseigentümer hat nämlich das Recht, gewisse störende nicht ortsübliche Einwirkungen von anderen Grundstücken auf sein Grundstück zu verbieten. Dazu gehört auch der Lärm. Er kann sein Recht natürlich bei Gericht durchsetzen. Wenn aber die Bedingungen der ÖAL Richtlinie Nr. 3 für geschlossene Siedlungen erfüllt sind, muß er natürlich die Lärmbelastigung auch für sein Anwesen dulden.

Ist aber die Differenz zwischen Grundlärmpegel und dem vom Flugplatz ausgehenden Lärm größer als 10 dB, was dann mit Sicherheit anzunehmen ist, wenn die Entfernung wesentlich geringer als 1,5 km ist, ist dringend anzuraten, von vornherein eine Vereinbarung anzustreben.

Der Besitzer eines Grundstückes hat aber eine noch weit wirksamere Möglichkeit sich vor dem Fluglärm zu schützen. In der Juristensprache wird dieses Recht "Immissionsschutz" genannt. Er hat dadurch die Möglichkeit vor dem Zivilgericht auf

Unterlassung zu klagen. Jeder Modellflugplatzhalter würde bei einem solchen Prozeß die Hosen verlieren. Bei Prozeßverlust müßte er außerdem eine hohe Kautions stellen, die bei einer weiteren Lärmbelästigung verfällt. Allerdings wurde mir bisher kein solcher Fall bekannt. Wollen wir hoffen, daß es so bleibt.

Wenn ich auch rückblickend den Eindruck habe, daß sich allgemein die Anfechtungen der Modellflieger wegen Lärmbelästigung vermindert haben, möchte ich doch davor warnen, diese Gefahr zu unterschätzen. Es liegt ganz an uns, das böse Image der Modellflieger zu beseitigen. Ein großer Schritt vorwärts in dieser Richtung wurde durch das neue F3A Programm getan. Hanno Pretzner hat das in der "prop"-Nummer 5/6 - 1982 getan. Er schildert in seiner Besprechung über das neue F3A-Programm, daß durch die neuen Umkehrfiguren, die natürlich innerhalb des 120° Sektors zu fliegen sind, der Fluglärm wesentlich vermindert wird. Nehmen sie sich bitte seinen Artikel zur Hand: Er ist Pflichtlektüre. Schade, daß es den Sektionsleitern nicht gelungen ist, sich beim neuen RC III - Programm auf solche Umkehrfiguren zu einigen. Ich glaube, hier wurde eine große Chance verpaßt.

Es wäre daher notwendig darauf einzuwirken, daß von der Möglichkeit, die die Industrie bietet, leisere Motore und bessere Schalldämpfer zu verwenden, in vermehrtem Ausmaß Gebrauch gemacht wird. Es müßte doch auch möglich sein, die Punkterichter anzuweisen, langsamer und enger geflogene Figuren, wenn sie einwandfrei geflogen werden, ebensogut zu bewerten, als solche, die der derzeitigen Mode entsprechend schnell und weiträumig geflogen werden.

Es gibt aber auch viele Modellflieger, die nicht für RC III oder F3A Wettbewerbe trainieren, aber Spaß daran finden mit solchen Modellen dutzende Male im Tiefflug über die Piste zu rasen und sich dabei an der Geschwindigkeit, besonders aber an dem Lärm berauschen - wie pubertierende Teens, die mit ihren frisierten Mopeds durch die Gegend rasen. Sie sind einfach mit ihren "Zweckgurken" nicht mehr "in". Der Modellflug ist ja, wie der Name schon besagt, eine Nachahmung des Großfluges. Bitte wirken Sie entsprechend auf die Unverbesserlichen ein, zu ihrem und zu unserem Schutz.

Wichtig für Einzelgänger:

Dies alles gilt natürlich auch für Sie, besonders wenn Sie immer am gleichen Platz fliegen. Anstelle theoretischer Ausführungen will ich aber eine Geschichte erzählen, die sich tatsächlich ereignet hat.

Im Frühjahr 1980 hat ein Modellflieger sein neues RC III - Modell auf einer Wiese eingeflogen. Er hatte sich die ausdrückliche Erlaubnis des Bauern dazu eingeholt. Die Wiese befand sich weniger als 100m vom Anwesen des Bauern entfernt. Unglücklicherweise hat der Bauer aber auch ein danebenliegendes Grundstück einem Häuselbauer verkauft, der dort seine Freizeit genoß. Diesem Mann wurde es eines Tages zu bunt. Nach einem erregten Wortwechsel trat er unserem Sportfreund in die Flächen des Modells. Das trug ihm ein gerichtliches Strafverfahren ein, das sich bis Dezember 1982 hinzog. Das vorläufige Ende vom Lied: Verurteilung zu einer Geldstrafe von S 78.000,-. Vorläufig deshalb, weil er berufen hat. Das dauert sicher nocheinmal ein Jahr.

Nun aber die Kehrseite, wie sie sich dem Modellflieger bietet. Das Modell wurde als Beweisstück in Verwahrung genommen. Er wird es daher in frühestens einem Jahr zurückerhalten und kann dann mit der Reparatur beginnen - falls dann noch etwas zu reparieren ist. Er mußte sich einen Rechtsanwalt nehmen, um seinen Schadenersatz bei Gericht geltend zu machen. In dem geschilderten Strafverfahren

wird aber nur die Voraussetzung dafür geschaffen. Nach Beendigung des Strafverfahrens muß er erst einen Zivilprozeß gegen den Schädiger führen. Er wird ihn zwar gewinnen, aber wann? Ich schätze, wenn nicht später, 1985. Bis dahin ist nichts wie Ärger, Kosten und ein im Gerichtsdepot liegendes Modell.

Dabei ist aber auch zu bedenken, daß es ganz anders hätte kommen können. Wenn der Häuselbesitzer nicht die Nerven verloren hätte und unseren Modellflieger wegen Lärmbelästigung, anstatt das Modell zu zerstören, angezeigt hätte, wäre die Sache innerhalb weniger Wochen mit einer saftigen Geldstrafe für den Modellflieger von der Verwaltungsbehörde beendet gewesen. So oder so, er hat den Schaden.

Damit beende ich meine Ausführungen über das "Sorgenkind Modellflugplatz". Mir ist klar, daß nicht alle Probleme mit ihren vielfältigen Einzelheiten besprochen werden konnten. Wenn Sie daher Fragen haben, wenden Sie sich bitte an mich. Ich stehe Ihnen gerne telefonisch unter der Nummer 02782/3752 (außer Freitag) oder schriftlich unter der Adresse des Österr. Aero-Clubs, Sektion Modellflug, Prinz Eugenstr. 12, A-1040 Wien, zur Verfügung.

unglaublich: Graupner

UMTAUSCHAKTION

Gegen Rückgabe einer alten RC-Anlage
gleichgültig, welches Fabrikat,
gleichgültig, wieviel Kanäle,
gleichgültig, ob funktionsfähig oder nicht,
erhalten Sie

bis zu ???? ?

für Ihre Altanlage bei Kauf einer

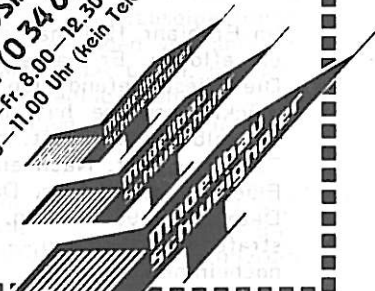
Graupner | **GRUNDIG**
electronic

System VARIOPROP 2000 FM TM 2014



Die Sets enthalten 8-Kanal-Sender, ausbau-
fähig auf 14 Kanäle, HF-Sender-Modul und
Empfänger der entsprechenden Frequenz,
1 Servo, Schalterkabel, Quarzpaar

8530 DEUTSCHLANDSBERG
TELEFON (0 34 62) 25 41 19
Geschäftszeiten Mo.-Fr. 8.00-12.30 Uhr und 14.30-18.00 Uhr
Sa. 8.00-11.00 Uhr (kein Telefon-Dienst!)



F 3 B - NATIONALMANNSCHAFT FÜR DIE WELTMEISTERSCHAFT 1983 IN YORK/GB

Dem Wunsch von prop gehorchend,
nicht dem eigenen Triebe

(frei nach J.W.v.Goethe)
von Mannschaftsführer K.Wasner sen.

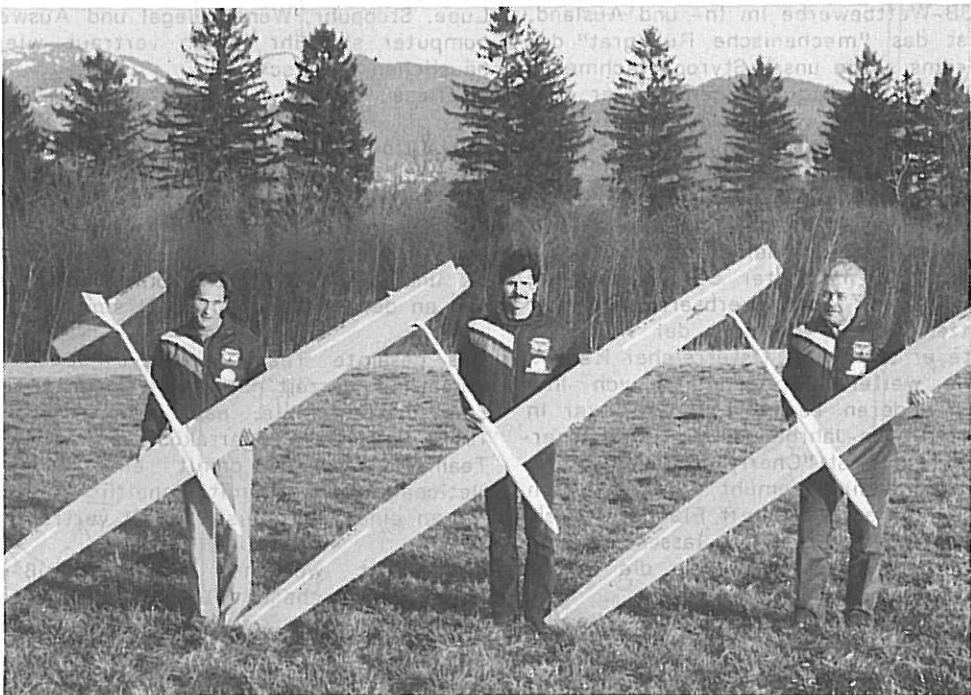
soll eine Kurzvorstellung der Nationalmannschaft für die F3B-Weltmeisterschaft, die vom 30.Juli bis 6.August 1983 in York stattfindet, erfolgen.

Alle Mitglieder, Erich LERCHER, Karl WASNER jun. und Karl F.WASNER sind Mitglieder des MOD.-SPORTFLIEGER CLUB RHEINTAL in 6850 Dornbirn und sind unter dem Namen "WAK-TEAM" seit 1978 in der Klasse F3B wettbewerbsaktiv.

Das vierte Mitglied, der SIRIUS, wurde Ende 1980 als Nachfolgemodell für den früher von uns in dieser Klasse verwendeten Sixtus für die F3B-WM in Sacramento/Kalifornien "geboren" und hat sich in der Zwischenzeit zu einer äußerst konkurrenzfähigen Maschine gemausert. Bereits in der ersten, damals noch nicht in Negativformen

gefertigten Version, konnte Wasner Karl jun. an der Weltmeisterschaft in Sacramento den hervorragenden 9.Rang erfliegen und das als Teamneuling. Der SIRIUS hat, unter Beibehaltung seiner aerodynamischen Grundkonzeption von 1980/1981, eine enorme bauliche Verbesserung erfahren, und es werden heute alle aerodynamisch relevanten Teile wie Rumpf, Flächen sowie alle Leitwerksteile in extrem genauen Negativformen gebaut, eine Bauweise, die heute im manntragenden Leistungssegelflug wohl nicht mehr wegzudenken ist. Die Fertigung selbst ist - unter Berücksichtigung der persönlichen Begabung und Möglichkeiten - auf alle drei Teampiloten aufgeteilt und damit auch gleichzeitig dem Punkt 5.3.1.3 des Sporting code Genüge getan.

Ausgerüstet ist der SIRIUS mit der Graup-



F3B-NATIONALMANNSCHAFT - v.l.: Erich Lercher, Karl Wasner jun., Karl Wasner sen., auch TM

ner VARIOPROP super exzellent FMsss Anlage, deren präzise Knüppel sowie schnelle und präzise Servos im - trotz der Spannweite von 3200 mm äußerst wendigen Modell - voll zum Tragen kommen. Als Querruderservo, direkt in den Flächen eingebaut, findet das C3001 Verwendung, der Rumpf beherbergt drei Stück C4001 für Seite, Höhe und der als Bremsklappe verwendeten Haube (System Dassel). Allerdings erfordert die Haubenanlenkung infolge der Größe der Haube einige Überlegung. Schwierigkeiten mit den über 1m langen Querruderservoleitungen, wie anderswo beobachtet, konnten wir nicht feststellen.

Als Flächenprofil wird das Eppler E205 (ohne Modifikationen) verwendet. Soweit zur "Hauptperson" des Teams von der wir je Pilot drei Maschinen nach England mitnehmen werden.

Und nun zu den Piloten (in alphabetischer Reihenfolge) unserer Nationalmannschaft : Erich LERCHER, Modellflieger seit 9 Jahren, gehörte als Teamhelfer bereits zur Nationalmannschaft 1981 und fliegt seit 1978 F3B-Wettbewerbe im In- und Ausland. Erich ist das "mechanische Rückgrat" des WAK-Teams sowie unser Styroporfachmann, das Letztere von Beruf wegen. Außer F3B fliegt er noch RC/MS und RC IV Wettbewerbe und ist mit seinem Big-Lift der Huckepack-Pilot des MSFC RHEINTAL.

Karl WASNER jun., seit 14 Jahren aktiver Modellflieger, regierender Staatsmeister in der Klasse F3B ist unter Berücksichtigung seiner bisherigen Wettbewerbserfolge sicher der Spitzenmann im Team. An der WM 1981 erreichte er als bester Österreicher Rang 9. Über die weiteren Spitzenplätze von ihm (und den anderen Teammitgliedern) war in den letzten prop-Jahrgängen zu lesen. Innerhalb des Teams ist "Charly" der GFK-Fachmann und damit bemüht, immer noch genauere Formen und damit Flächen in seiner Werkstätte entstehen zu lassen. Fliegen tut Charly alles was ihm unter die Finger kommt.

Das dritte Teammitglied (soweit es die Piloten betrifft) ist Karl F. WASNER, auch WAK genannt. Modellflieger seit 20 Jahren, wenn man von der Freiflugzeit in den Kriegsjahren absieht und gehörte ebenfalls bereits zur NM 1981 in Sacramento. An der

WM in York gibt es allerdings eine Doppelbelastung. Außer Pilot der NM ist WAK auch noch Mannschaftsführer unserer Nationalmannschaft. Diese Aufgabe ist für ihn allerdings nicht neu, denn als Mitglied der F3A-Nationalmannschaften 1971-1977 (als Schmiermaxe, versteht sich) war WAK bereits 1977 bei der F3A-WM in Springfield Teammanager. Als geistiger Vater des SIRIUS innerhalb des Seglerteams zuständig für die Endmontage und Einstellung der Modelle, Organisation und Computereinsatz. Fliegt außer F3B derzeit - soweit die Zeit reicht - RC/MS- und RC IV-Wettbewerbe. Innerhalb des ÖAeC mit verschiedenen Funktionen betraut, seit Ostern 1983 auch Fachreferent für die Klasse F3B.

In der "Bodenmannschaft" ebenfalls schon 1981 in der Nationalmannschaft, Christine WASNER, mit 20 Jahren Modellflugerfahrung (und Mitarbeit) auf allen Ebenen das dienstälteste Mitglied der Bodentruppe. Ihr sei hier ein besonderes Kränzlein gewunden, denn Frauen, die 20 Jahre lang aktiv die Freuden und auch Leiden eines Modellfliegers teilen, sucht man besser mit einer guten Lupe. Stoppuhr, Wendespiegel und Auswertecomputer sind ihr gleich vertraut wie die häuslichen Gerätschaften.

Aneliese REICH war auch schon 1981 bei der Expedition nach Sacramento mit von der Partie, während Lydia WASNER, zwar schon seit frühester Kindheit - sie flog einige Medaillenplätze bei Jugendfreiflugwettbewerben - mit dem Modellflugbazillus infiziert ist und Bruno BLUMER, unser Windenchef, neu an der Weltmeisterschaft sind.

Das gesamte Team, inklusive Bodenmannschaft, ist derzeit natürlich voll im Training. Zum dritten Male, nach der AME-Dassel 1979 und dem Spartakus des Schweizer Teams 1981 ist damit eine komplette Nationalmannschaft mit einheitlichen Modellen an einer Weltmeisterschaft vertreten.

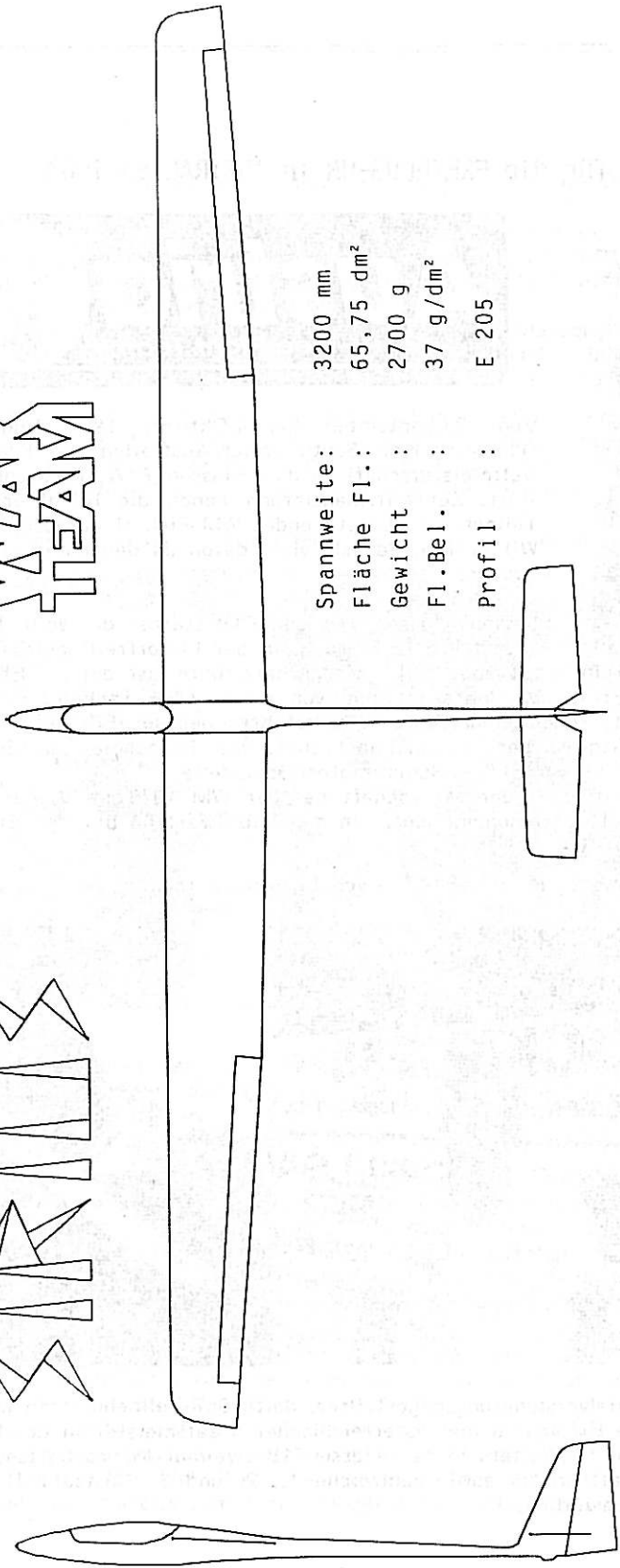
Ich selbst wünsche der rot-weiß-roten Nationalmannschaft als F3B-Fachreferent und als Mannschaftsführer

viel Erfolg und good lift in York.

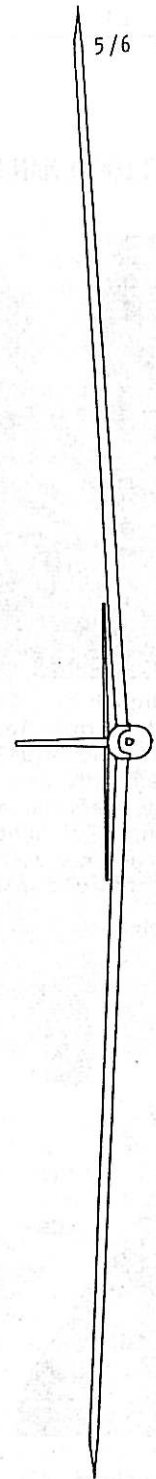
WAK

SIRIUS

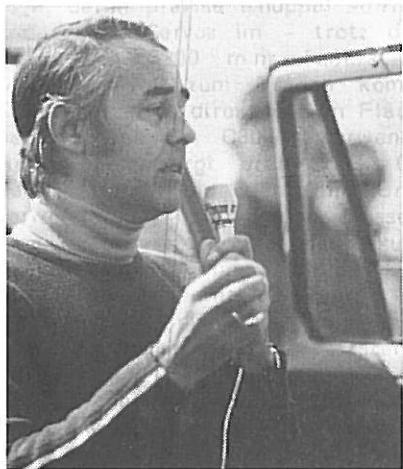
YAK
TEAM



Spannweite:	3200 mm
Fläche Fl.:	65,75 dm ²
Gewicht :	2700 g
Fl. Bel. :	37 g/dm ²
Profil :	E 205



NATIONALMANNSCHAFT für die FREIFLUG-WM in AUSTRALIEN 1983



Vom 28. September bis 4. Oktober 1983 findet in Goulbourn, New South Wales/Australien die Freiflugweltmeisterschaft in den Klassen F1A, F1B und F1C statt. Zur Mitfinanzierung haben die Kärntner WM-Teilnehmer obenstehendes WM-Pickerl herausgebracht. Wir hoffen, daß sie viele davon an den Mann bringen können.

In den Klassen F1A und F1B startet die volle Mannschaft von je 3 Mann. In der Motorfreiflugklasse F1C nimmt lediglich der Kärntner Reinhard Truppe teil. Mannschaftsführer ist der FF-Freiflugreferent, Ing. Ernst Reitterer. Er ist 52 Jahre alt und von Beruf ORF-Techniker. Er ist Modellflieger seit 1942 und war schon einmal Mannschaftsführer bei der FF-WM 1969 in Wiener Neustadt. Seit 1971 Mitglied der Nationalmannschaft als Teilnehmer an Europa- und Weltmeisterschaften in der Klasse F1B - Gummimotorflugmodelle. Bisherige große Erfolge: WM-Dritter in der Mannschaft bei der WM 1973 in Wiener Neustadt, Dritter mit der Mannschaft beziehungsweise 3. in der Einzelwertung bei der Europameisterschaft 1974 in Homburg/BRD.

Die Teilnehmer in der Gummimotorklasse - F1 B - von links nach rechts:



Hans Zachhalmel, 43 Jahre, Sozialversicherungsangestellter. Seit 1967 Teilnehmer an Modellflugwettbewerben. Bedeutendste Erfolge: 6 mal österreichischer Staatsmeister in der Klasse FiB und zweimal in der Klasse F1A. Weiters in der Klasse F1B zweimal Mannschaftseuropameister, einmal Weltmeisterschaftsdritter sowie zahlreiche 1., 2. und 3. Plätze bei nationalen und internationalen Wettbewerben.

Herbert Chmelik, 52 Jahre und seit 1968 Modellflieger im ÖMV-Kagran. Bisherige Erfolge:

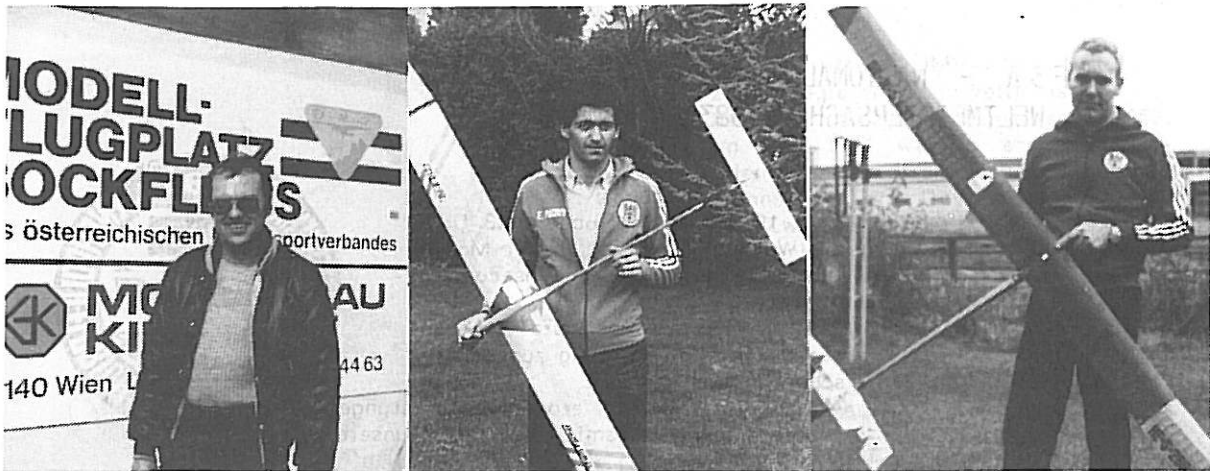
F1A - 1.Int.Kolibripokal 1969, 1.Int.Freiflugwettbewerb in München 1970, 3.in der Mannschaftswertung bei der FF/WM 1971 in Göteborg, 1.Kargl-Cup 1971, 3. bei der EM 72 in Homburg 1.in der Mannschaftswertung bei der WM 1973 in Wiener Neustadt, Europameister 1974, 1. Int.Kratkypokalfliegen 1976.

Klasse F1B: 1974 1.beim int.Freiflugwettbewerb in Marygny/Frankreich, 1981 bester Österreicher bei der WM in Spanien, 1982 bester Österreicher bei der EM in Zülpich/BRD.

F1E: 1972 Jahresbester-Kargl Cup, 1974 Mannschafts-Europameister, 1974 Staatsmeister.

Franz Wutzel, 24 Jahre, Seit 1975 aktiver Modellflieger beim ÖMV-St.Pölten - jüngstes Mitglied der Nationalmannschaft. Ich fliege F1B-Modellkonstruktionen von Hans Zachhalmel. Bisherige Erfolge: 1. beim 4.St.Pöltner F1B-Cup 1981, 2. beim Fürstenfeld-Pokal 1981, 3.beim 5.St.Pöltner F1B-Cup 1982, 3.Fürstenfeld-Pokalfliegen 1982.

Die Teilnehmer in der Seglerklasse F1 A - von links nach rechts:



Werner Kraus, erfahrener Freiflugspezialist in den Klassen F1A und F1C. Staatsmeister '82 in F1A. Seit 1973 in der Nationalmannschaft. Zwischen 1974 und 1977 bei allen Europa- und Weltmeisterschaften in vordersten Positionen. 1977 WM-Dritter in Dänemark. Kämpfte, wie viele Mannschaftsmitglieder auch, bei den letzten EM und WM etwas glücklos.

Erwin Pacher, ich bin 31 Jahre alt und arbeite als Sportmetteur bei der Kärntner Tageszeitung. Seit 15 Jahren Modellflieger beim ÖMV-Klagenfurt. Anfangs flog ich RC-Segelmodelle, aber seit 10 Jahren befasse ich mich intensiv mit dem Bau von F1A-Modellen (gesünder und vor allem billiger als RC-Flug!). Erfolge: 3facher Kärntner Landesmeister, 5maliger Gewinner von nationalen Wettbewerben (Aichfeldpokal, Fürstenfeld, 10.Oktober-Pokal), 2facher Bronzemedaillegewinner bei Staatsmeisterschaften, weiters zahlreiche gute internationale Plazierungen

Klaus Salzer, Diplom-Wirtschaftsingenieur, 41 Jahre alt. Ich lebe und arbeite in der Bundesrepublik als beratender Ingenieur für Materialfluß und Logistik im eigenen Unternehmen. Aktiver Modellflieger seit 1956. Nachdem ich fast alle Sparten des Modellfluges ausprobiert hatte, betreibe ich heute nurmehr Freiflug, vor allem F1A und F1E. Ich probiere aber gelegentlich auch noch anderes aus, z.B. F1B oder Versuche mit Elektro-Freiflugmodellen. Ich fliege seit 1973 für den Modellflugclub Wiener Neustadt und bin in diesem Jahr bereits zum 5.mal Mitglied der Nationalmannschaft in der Klasse F1A.



Der einzige Teilnehmer in der Motorfreiflugklasse F1C Reinhard Truppe, 42 Jahre alt, selbständiger KFZ-Elektriker und Mitglied im ÖMV-Feldkirchen in Kärnten.

Seit 1975 in der Nationalmannschaft in der Klasse F1C-Motorfreiflug. Mannschaftsweltmeister und 4.in Einzelwertung bei der Weltmeisterschaft 1975 in Bloddiv /Bulgarien. Vize-Europameister 1978 in Ansbach/BRD.

Hauptsächlich jedoch bester Österreicher der gesamten Nationalmannschaft bei den letzten Europa- und Weltmeisterschaften. Viele internationale Erfolge und Plazierungen unter den ersten Drei.

F3A - NATIONALMANNSCHAFT FÜR DIE WELTMEISTERSCHAFT 1983 in FLORIDA



Vom 10. bis 15. Oktober 1983 findet die Weltmeisterschaft in der Motor-kunstflugklasse F3A in Pensacola-Florida statt.

Als RC-Fachreferent wurde ich von der Sektionsleitersitzung zum Mannschaftsführer bestellt.

Aufgrund der bereits erbrachten Leistungen unserer Mannschaftsmitglieder reist unsere Nationalmannschaft mit berechtigten Hoffnungen zu dieser 13. WELTMEISTERSCHAFT in der Klasse F3A nach Amerika.



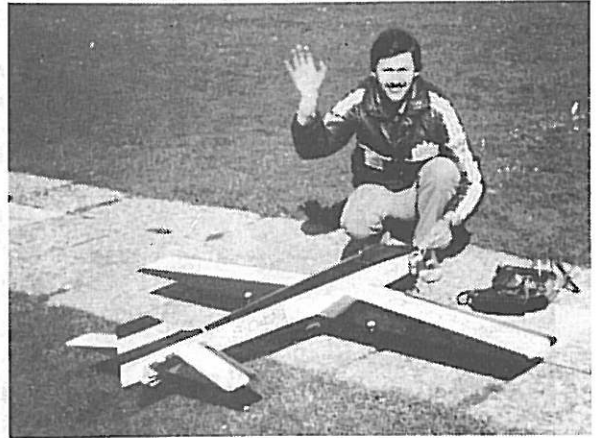
Die Auswahl der Piloten erfolgte laut Modellsportordnung im Wertungszeitraum 1981/82. Danach haben sich folgende Teilnehmer qualifiziert, die ich nun vorstellen möchte :



Adolf PANZ, UMFC-Meggenhofen, OÖ. Er ist seit 17 Jahren Mitglied dieses Vereines. Seit 10 Jahren befaßt er sich mit der Klasse F3A und konnte bei vielen nationalen und internationalen Wettbewerben vorderste Ränge erreichen. Adi Panz ist erstmals Mitglied der Nationalmannschaft und wird bei dieser Weltmeisterschaft sein Modell "Akrobat" mit einer Spannweite von 1590 mm und einem Gewicht von 4100 g einsetzen. Das Modell ist mit einem 10 cm³ WEBRA bestückt.

Das Bild zeigt ihn mit seiner Frau, die als Helfer zur Verfügung steht.

Herman Kowarz - ÖMV-MFC-Salzburg, betreibt den Modellsport seit 1967. Bei der letzten Weltmeisterschaft in Acapulco-Mexico, war Hermann Kowarz erstmals Mitglied der österreichischen Nationalmannschaft und konnte dort auch den beachtlichen 18. Platz erreichen. Weiters war er bei vielen internationalen und nationalen Wettbewerben sehr erfolgreich; so belegte er bei der letzten Staatsmeisterschaft 1982 den 2. Rang und wurde bisher 10 mal Salzburger Landesmeister in der Klasse F3 A.



Hanno Prettner, ÖMV-Klagenfurt, derzeit regierender Weltmeister; er betreibt den Modellsport seit 1968. Im Jahr 1971 war er erstmals Mitglied der österreichischen Nationalmannschaft in Doylestown-USA. In der Zwischenzeit errang er bereits 2 Weltmeistertitel sowie je 1 Silber- und Bronzemedaille bei Weltmeisterschaften. Weiters siegt Hanno Prettner 7 mal in ununterbrochener Folge beim Kunstflugmeeting Tournament of Champions in Las Vegas. Er ist vielfacher österreichischer Staatsmeister in der internationalen Kunstflugklasse F3A und konnte auch in früheren Jahren den Staatsmeistertitel in der nationalen Kunstflugklasse RC III mehrmals erringen.

Als Wettbewerbsmodell setzt er sein Modell MAGIC mit einem 10 cm³ SUPER-TIGRE und verstellbarer Luftschraube ein. Das Modell hat eine Spannweite von 1650 mm und wiegt 4100 g.

Modellsport MOTOREN
FERNSTEUERUNGEN
MODELLE
webra



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

Cessna Skyhawk 172

Der "gestandene" Modellflieger rümpft vielleicht etwas verächtlich die Nase, wenn von Hartschaumstoffmodellen die Rede ist. Diese Styrobomber sind halt ein Abfallprodukt der heutigen Modellbauindustrie ! Nun, in der Zwischenzeit hatte ich das Vergnügen, zwei Styro-Flugmodelle zu testen : die Cessna Skyhawk 172 von Acoms und den Driver von Merati.

Zunächst einmal die CESSNA. Der Baukasten enthält alle fertigen Teile, die nur mehr der Endmontage bedürfen: Rumpf mit ABS Motorhaube und Elektromotor mit Getriebe (3:1) sowie einer Luftschraube (9x4), das fertig gebogene Fahrwerk mit Rädern, die beiden Tragflächenhälften, die nur mehr mit Epoxi zusammengeklebt werden müssen, das fertige Höhen- und Seitenleitwerk und einen schmunken Dekorbogen sowie alle notwendigen Kleinteile (Anlenkungsmaterial und Servohalterungen).

Die Bauzeit ist in ein- bis zwei Stunden abgeschlossen. Das Finish des Modells ist durch den Dekorbogen einfach durchzuführen (nur beim Aufkleben der Folie heißt es aufpassen, denn das Zeug klebt höllisch. Daher vorsichtig probieren !). Lack oder ähnlich "stinkendes Zeug" (im Sprachgebrauch meiner lieben Frau) wird nicht benötigt.

Die CESSNA ist sehr handlich und kann daher überall mitgenommen werden. Die Flugeigenschaften sind für ein Modell dieser Größenordnung recht gut, nur das Fliegen bei stärkerem Wind soll tunlichst vermieden werden. Kurz gesagt: ein hübsches und einfach zu bauendes Modell, für den Anfänger bestens geeignet, leicht transportierbar und mit unproblematischen Flugeigenschaften.



Gehen Sie ruhig mal in die Luft...

webra

Modellsport



**Österreichs größter
Modell-Motorenproduzent
empfiehlt:**

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,5 ccm bis 35 ccm Motoren mit Leistungen bis 3,8 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!

**Ein
Qualitäts-
produkt
aus
Österreich**



Für die Zukunft gebaut

Eine echte webra-Leistung für anspruchsvolle Modellbauer. Wir machen Ihr Hobby zum Vergnügen durch optimale Stör- und Betriebssicherheit mit webra-FMSI-Übertragungssystem. Unser reichhaltiges Zubehör bietet Ihnen viele ungeahnte Einsatzmöglichkeiten.

Informieren Sie sich!
Im webra-Katalog oder bei
Ihrem Fachhändler.

webra-Modellmotoren
GmbH & Co. KG
A-2551 Enzesfeld/Austria



**Österreichs einziger Modell-
Fernsteuerungshersteller
stellt vor:**

webra FMSI 5+2 VARIO-MIX
Ausbaufähig programmierbar
Ein grundsolides System nach dem
neuesten Stand der Technik. Speziell auf
Ihre Modelle programmierbare Steck-
module, die alle Wege, Drehrichtungen,
Mischfunktionen, Mischerfunktionen und
Zuordnungen für das jeweilige Modell
tragen.

**webra FMSI 5+2 VARIO-MIX – die
Alternative – für den ganzen
Modellflugbereich.**

Der Driver

von Merati verlangt einen etwas größeren Bauaufwand, der aber auch von einem "Modellbaufrischling", dank der guten deutschen Bauanleitung ohne besondere Probleme bewältigt werden kann.

Auch beim DRIVER handelt es sich um ein Fertigmodell, dessen Teile, wie zum Beispiel Rumpfschalen und Tragflächenhälften, nur mehr zusammengeklebt werden müssen. Die Oberfläche ist roh und sollte zur Oberflächenverstärkung mit dem beigefügten Lack (!) behandelt werden. Die gesamte Bauzeit beläuft sich auf etwa 3 bis 4 Stunden (gemütlich gebaut). Da der DRIVER eigentlich für einen Verbrennungsmotor von 2,5 bis 4 cm³ bestimmt ist, war ich neugierig und rüstete ihn mit einem Elektromotor aus. Auf der Suche nach einem passenden Rohr zur Aufnahme des Motors, fiel mir schließlich das Papprohr einer leeren Klopapierrolle in die Hände und - oh Wunder - es paßte. Der Seitenzug und der Motorsturz wurden mit Daumen mal x gemessen, das Modell in Windseile fertiggestellt (als Flugzeug war es trotz des "Hudelns" einwandfrei erkennbar) und ab ging es auf meine Testwiese. Sender eingeschaltet, Empfänger ein, den Elektronikschalter aktiviert, der Motor schnurrte los, und ab ging die Post. Der DRIVER flog prima und absolut unkritisch ! Der Saft reichte aus, um einen relativ steilen Steigflug zu erzielen. Nach zirka 5 Minuten Laufzeit wurde der Motor ausgeschaltet und der Styroporbomber zur Landung hereingeholt. Es war schon spät, die Sonne stand schon sehr tief, aber ein Start mußte noch drinnen sein ! Ein neuer Akkupack, und der Startvorgang wiederholte sich wie vorhin besprochen. Nun bei der Landung passierte es: aus der Sonne heraus in einen Baum, der sich anscheinend heimlich in meine Landerichtung gestellt hatte. Anlage heil, Motor heil - der Rest war Schweigen!

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß beide Styroflieger einfach zu bauen und ebenso einfach zu fliegen sind. Das Material ist trotz aller Voreingenommenheit sehr widerstandsfähig und verdaut so manchen "Bums" (Bäume ausgenommen !).



Technische Daten :	Cessna	Driver
Spannweite	1100 mm	1400 mm
Rumpflänge	770 mm	960 mm
Gesamtgewicht	900 g	1600 g
Antrieb	Mabuchi 380	Mabuchi 550
Propeller	9 x 4	8 x 6
Fernsteuerung	Elektronikschalter, Seite und Höhe (Fabrikat Webra 5 ²)	
Akkus	7,2 V / 1200 m A	9,6 V / 1200 mA

«Hughes 300»

ein echter SCALE BRUMMER

Modellhubschrauber gibt es ja schon in allen Größen: vom kleinen Zim-merdrehflügler bis zum riesigen Super-Scale Modell.

Ein Super Scale Modell hat es mir angetan: der Hughes 300 von der japanischen Firma Kobe Kiko. Das Modell bezog ich über den Generalimporteur für Deutschland, Schweiz und Österreich von Kurimpex Fribourg, Schweiz.

Zwei riesige Kartons ließen meine liebe Frau erblassen. Als eigentli-chen Baukasten kann man die fertig montierten Hauptgruppen: Rumpf mit Zweitakt-Benzinmotor, Heckrohr, Heckrotorgetriebe und Hauptrotor- getriebe und Hauptrotorkopf nicht bezeichnen. Ich möchte fast sagen, daß dies ein reiner Montagesatz ist, wo nur mehr die einzelnen Haupt- gruppen zusammenzubauen sind. Die Arbeitszeit ist äußerst gering und beschränkt sich nur mehr auf die Montage des Heckrotorgetriebes mit dem Heckrohr auf den Rumpf, Befestigung des Hauptrotorkopfes auf die Hauptrotorwelle, Überziehen der Hauptrotorblätter mit Schrumpfschlauch (der Hersteller empfiehlt die Folie durch Übergießen mit heißem Wasser zum Schrumpfen zu bringen - ein Föhn tut es auch), dem Verkleben der Kabinenhaube und auf den Einbau der Fernsteu- erung.

Das ist eigentlich alles und dauert nur ein paar Stunden. Die Bauanlei- tung ist japanisch mit einer engli- schen Übersetzung, die man wieder- um ins Englische übersetzen muß.

Einiges noch zur Mechanik des Hub- schraubers :

Der bereits im Rumpf fertig eingebaute Zweitakt-Benzinmotor hat einen Hubraum von 21,2 cm³ und wird mittels eines einge- bauten Seilzugstarters angelassen. Die Motorkühlung erfolgt über ein eigenes an dem Motor angeflanshtes Gebläse. Der Treibstofftank faßt einen halben Liter eines Gemisches von 20 : 1 Bezin zu Öl. Auf der Motorachse befindet sich ein Stahlritzel,



Nun - schaut er nicht wie ein ganz Großer aus ?



Der Rotorkopf, der starke Ähnlichkeiten mit Schlüter und Karvan zeigt. Deutlich zu erkennen der große Pitcharm

welches in ein großes Kunststoffzahnrad ein- greift. Der Antrieb des Heckrotors erfolgt über ein eigenes Kegelradgetriebe. Die kol- lektive Verstellung der Hauptrotorblätter geschieht durch eine auf der Hauptrotorwelle (Durchmesser 10 mm) aufgeschobene Hülse, an der die Rudermaschinen für die Nick- und Rollbewegungen befestigt sind. Die Pitchverstellung erfolgt über einen

großen gebogenen Kunststoffarm. Es ist selbstverständlich, daß die Rudermaschinen für Gas und Pitch über eine entsprechende Kabelverbindung parallel laufen, und daß die Heckrotor-Beimischung auf elektronischem Wege erfolgt.

Die Kraft des Benzinmotors ist absolut ausreichend um das Modell zu fliegen. Loopings, Rollen und ähnliches mehr sind bei diesem Modell nicht drinnen. Der große "Brummer" ist etwas für den "gemütlichen" Scale-Flieger.

Der **Hughes 300** ist sehr ruhig im Schwebeflug und das Heck "spinnt" auch nicht in der Form, wie man es bei kleinen Hubschraubermodellen feststellen kann.

Die allgemeine Reaktion des Hughes kann man als etwas träge bezeichnen.

Zusammenfassend möchte ich bemerken, daß dieses Super Scale Modell kein Anfängermodell ist und schon etwas Erfahrung benötigt. Wer den hohen Anschaffungspreis nicht scheut, bekommt dafür ein wunderhübsches, qualitativ hochwertiges Scale Modell, mit dem man für einige Aufregung auf dem Modellflugplatz sorgen kann.

Technische Daten :

Hauptrotordurchmesser	1430 mm
Rumpflänge	1200 mm
Gewicht	ca. 6,8 kg
Motor	Zweitakt Benzinmotor mit 21,2 cm ³
Fernsteuerung	5 Kanal

Dr. Georg Breiner



MAC 001 v. Manfred Dworak



Der Autor dieses Berichtes, Erwin Wultsch aus Klagenfurt mit seinem MAC 001

Es berichtet Erwin Wultsch, Klagenfurt

Wer Manfred Dworak kennt und schon eines seiner Modelle geflogen hat, dem braucht man über die hervorragenden Flugeigenschaften dieser nicht mehr viel erzählen. Doch was er diesmal fertiggebracht hat ist die Krönung von allem.

Das neue Modell **MAC 001**, wobei die drei Buchstaben für **Modern Airplane Construction** stehen und auf Grund des 1. Modells die laufende Nummer 001 hat, ist ein Modell für das neue RC III - Programm, und jeder, der zu großen Erfolgen kommen will, wird dieses Modell bauen oder kopieren müssen.

Nun zum Bau des Modells :

Als Bauunterlage liegt ein sehr deutlich und übersichtlich von M. Dworak selbst gezeichneter Bauplan vor. Der Aufbau ist sehr einfach gehalten, und daher ist der Rohbau in kürzester Zeit fertig. Die Tragfläche ist aus Styropor und das Höhenleitwerk aus Balsaholz. Das Hervorragende ist aber, daß man die MAC 001 sowohl mit einem 6,5 cm³ 2-Taktmotor als auch mit einem 10 cm³ 4-Taktmotor ausrüsten und fliegen kann. Man sollte sich aber schon vor dem Bau darüber im Klaren sein, mit welchem Motor man das Modell fliegen will,

denn es sind zwei Dinge zu beachten, wenn man die 4-Taktversion bevorzugt. Aus Gewichtsgründen ist bei dieser Version das Höhenleitwerk aus 8 mm Balsaleisten gebildet, und die Rumpfnase ist um 1 - 2 cm länger, je nach Motor, da es sein kann, daß der Motor den Vergaser hinten angeordnet hat (so beim Enya). Dies wirkt aber auch bei der 2-Taktversion keinesfalls störend, ermöglicht aber ein späteres Umrüsten. Aus Aerodynamischen Gründen wurde eine größere Flächentiefe als bei durchschnittlichen Modellen dieser Klasse gewählt, damit eine geringere Flächenbelastung und damit erhöhte Tragfähigkeit auftritt. Ich habe einen Rumpf mit einem 4-Taktmotor und einen zweiten mit einem 2-Taktmotor gebaut und verwende eine Fläche dazu. Daher hatte ich die Möglichkeit beide Versionen im direkten Vergleich zu testen. Während die 2-Taktversion auf Antrieb tadellos flog und alle Figuren exakt geflogen hat, so auch die langsame Rolle, die nun neu im Programm vorgeschrieben ist, mußte ich bei

der 4-Taktversion doch mit der Luftschaube etwas länger experimentieren. Nach einer Reihe verschiedener Luftschauben hatte ich die richtige gefunden und kann daher sagen, daß die MAC 001 mit beiden Versionen hervorragende Flugeigenschaften hat. Doch eines möchte ich auch gleich hier festhalten, um so vieles leiser ist der 4-Takterbetrieb auch wieder nicht, denn der Motor dreht trotz allem an die 1200 U/min und da sind die Luftschaubengeräusche auch schon wieder sehr laut. Zum zweiten kommt noch dazu, daß der Motor in den Anschaffungskosten um etliches teurer ist. Aber ich wollte es einmal versuchen und testen und beide Motoren einmal fliegen, was ja mit dem MAC 001 möglich ist.

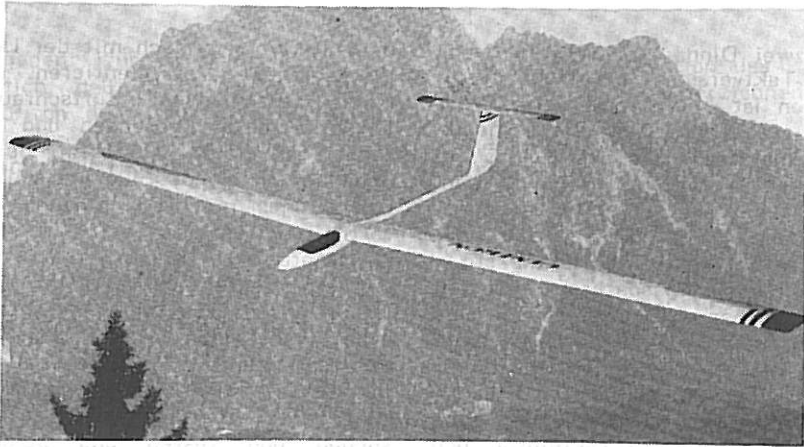
Abschließend möchte ich noch sagen, daß ich auch den VENTO fliege und daher auch zu diesem Modell den Unterschied abschätzen kann, für das neue RC III-Programm die MAC 001 von Manfred Dworak zu bauen.

gentron & vampir

Die beiden sind nicht ein Pärchen aus Transsilvanien sondern zwei Supersegler aus dem Hause Eismann.



Gentron ist ein F3 B Hochleistungssegler von 3100 mm Spannweite mit einem Epoxirumpf, der mit Kohlestoffaser verstärkt wurde, sowie über Flächen mit oder ohne Wölbklappen (je nach Wunsch) verfügt.



Der Allround-Segler "Vampir" hat eine Spannweite von 2200 mm und ist in der selben Ausstattung wie der "Gentron". prop wird in einer der nächsten Nummern über die beiden "Geschosse" berichten.

STARLIFT - ein Packesel aus Kufstein.

Ein Arbeitspferd mit 2400 mm Spannweite hat die österreichische Firma GFK Bau - Schneider in Kufstein entwickelt. Als Schlepp-, Huckepack-, Trainings- oder ganz einfach als Allzweckflugzeug wird der Starlift herausgebracht. Erfreulich, daß auch in Österreich weiterentwickelt und-gebaut wird. Ein Foto von Starlift konnten wir noch nicht auftreiben.

prop-Flohmarkt - ein Versuch

. es ist eher bisher noch ein Versuch geblieben. Obwohl die Initiative zum "prop - Flohmarkt" aus den Reihen der Mitglieder kam, finden wir in der heutigen Nummer lediglich 2 (in Worten "zwei") Einschaltungen. Viel ist das natürlich nicht, und offenbar besteht kein Bedarf an dieser Einrichtung.

Wie versprochen, werden wir den Versuch bis Ende des Jahres fortführen.

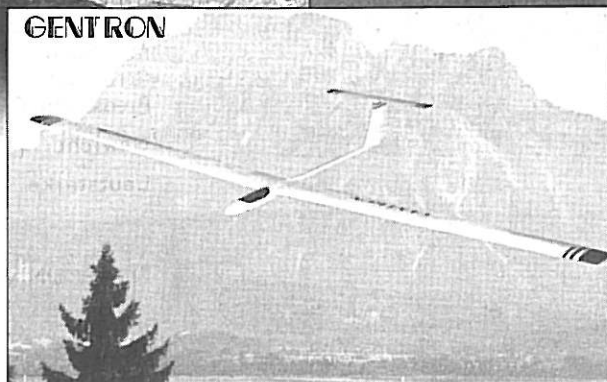
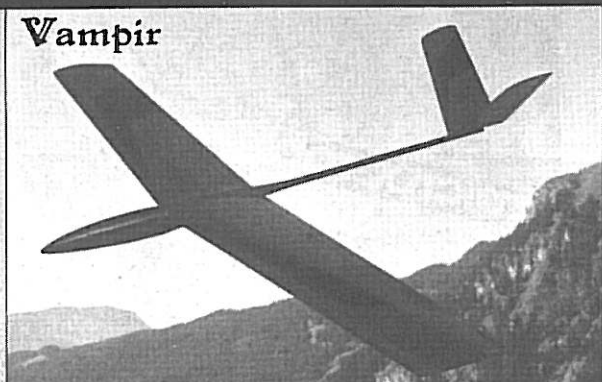
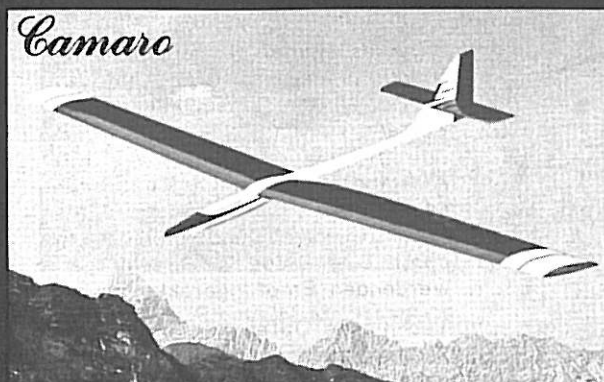
Verkaufe div. Segler und Motormasch. Alles wird vorgefliegen, Anfänger eingeschult. Preise nach Vereinbarung. Josef Mallits, 7321 Lackendorf, Bahng. 16, Tel.02619/214.

Preiswert und gut ! Modellsprit 80/20 auf Rizinusbasis, garantiert keine Ausflockung. 5 l NUR S 160,-, 10 l NUR 270,-. Auf Wunsch auch nitriert. Glasgewebe - 25 g, 1 m² NUR S 70,-. Anfragen an Günther Dieckmann, MO, DI von 8-18 Uhr. 1150 Wien, Weiglasse 8, Tel. 83 92 02.

-Flohmarkt : PREIS pro angefangene Zeile S 35,- + 10% Anzeigenabgabe.
Anzeigenschluß: Jeweils in der 4.Woche der Monate Jänner, März, Mai, Juli, September und November.

eismann

Eine Kollektion exklusiver Modelle



Im guten Fachhandel erhältlich

Repräsentanz und Auslieferung für Österreich

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 0 22 2 / 37 11 88



Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner

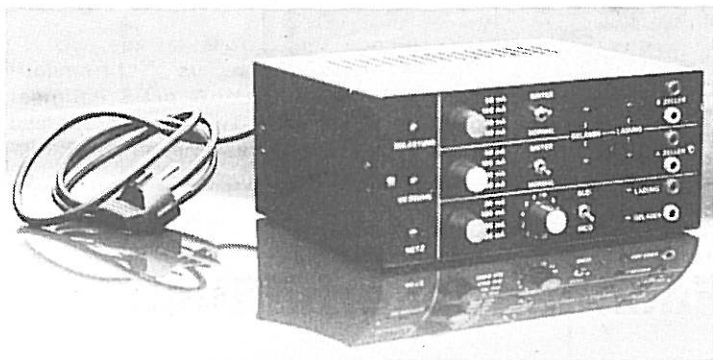


MINI PIEPS und MAXI PIEPS

Wenn es einmal bei einem Modellflieger piepsen sollte, so hat das nichts mit seinem geistigen Zustand zu tun.

Die Ursache: er hat ein Alarmgerät eingebaut (natürlich sein Modell!), welches als Suchhilfe dient und gleichzeitig durch eine Diode vor einem leerwerdenden Empfängerakku warnt.

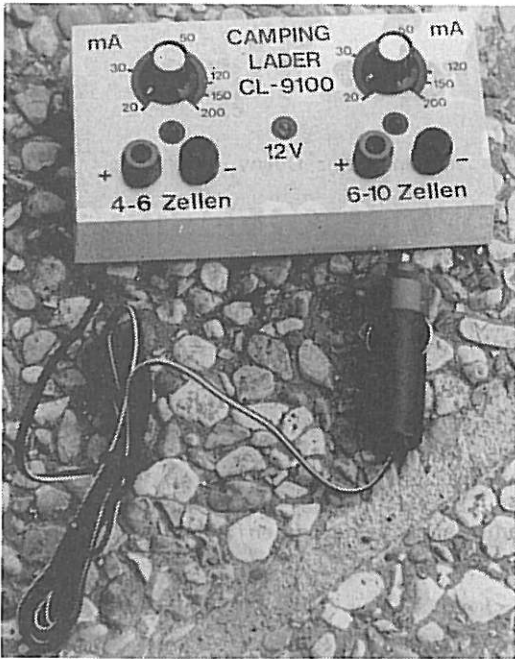
Technische Daten	Mini	Maxi
Stromaufnahme ohne Warnung	8 mA	8 mA
Stromaufnahme mit Suchpieps	18 mA	20 mA
Stromaufnahme mit Pieps und Diode	25 mA	28 mA
Gewicht	23 g	33 g
Lautstärke	78 dB	100 dB



SITAR UNIVERSAL-LADERGERÄT 8211

Ein Ladegerät, welches mit dem sogenannten Ladepaketverfahren arbeitet (ein Multivibrator zerhackt die Stromzufuhr in Pakete zu je 85 Sekunden Dauer, zu Beginn einer 10" Pause wird die Zelle gering entladen, und nach 5" wird die Klemmenspannung gemessen und mit einer Referenzspannung verglichen; ein

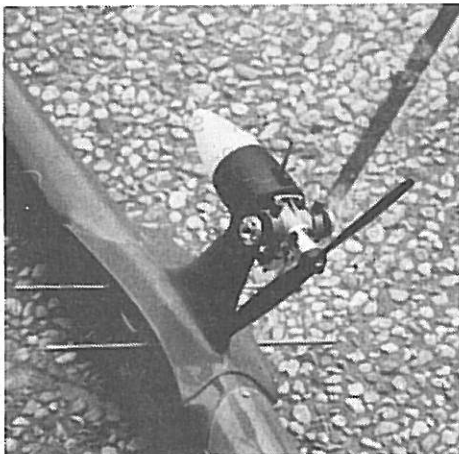
Komparator gibt nur dann das nächste Ladepaket frei, wenn nach 10" der Spannungsvergleich zu Ungunsten des Akkus ausfällt, die Pausen von 10" erhöhen die Ladezeit nur um 12%, gestatten aber der Zelle, die sich während der Ladepakete aufstauende Wärme abzubauen). Der Vorteil des Ladepaketverfahrens besteht darin, daß man die Akkus völlig dem automatischen Ladegerät überlassen kann, denn eine Überladung ist nicht möglich! Ist der Akku voll, hält das Ladegerät diesen Zustand aufrecht und aktiviert die Zelle(n) durch einen Wechsel von dauerndem Entladen und Wiederaufladen.



CAMPINGLADER VON MICROPROP

Was wollen Sie laden ?

Empfänger- oder Senderakkus, Antriebsquellen für Flug- Schiffs- und Automodelle etc.? Der neue Campinglader von Microprop macht den Ladevorgang leicht : Gewünschte mA Anzahl einstellen, im Auto an den Zigarettenanzünder anstecken und schon geht es automatisch.



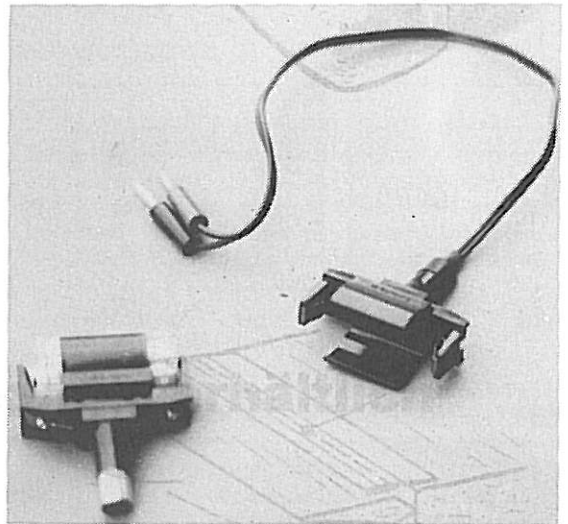
MOTORAUFSATZ VON I B A

Die Fertigflugmodell-Firma IBA hat einen Motoraufsatz für ihre Segler auf den Markt gebracht. Der Aufsatz besteht aus einem eingefärbtem Pylon, auf dem der GK-Tank montiert wird. Befestigung d.Flächenstifte.



KLEINBOHRMASCHINE "BABY DRILL"

Eine kleine Bohrmaschine, die einfach in die Startbox als Notwerkzeug gehört. Das Produkt der Firma Marx hat eine schaltbare Drehzahl von 2000 und 8000 Umdrehungen pro Minute. Das Bohrfutter spannt von 0,5 bis 3,0 mm. Die Packung enthält die Bohrmaschine, eine Gravierhülse und ein Ladegerät für 220 V.

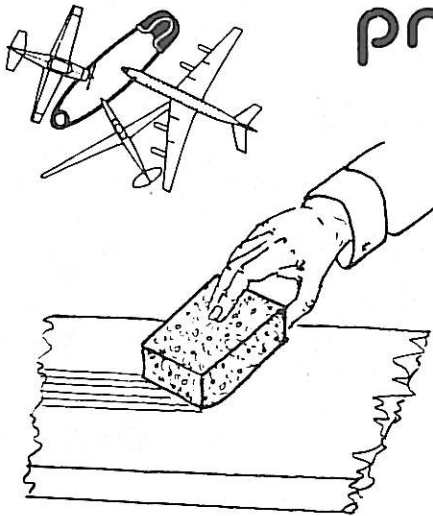


KAVAN KERZENSTECKER MIT BATERIEHALTER UND LADEKABEL

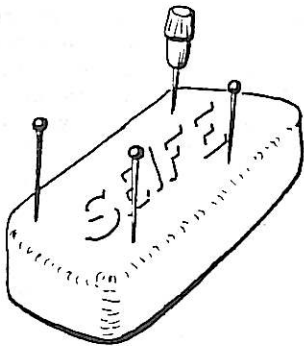
Eine handliche Sache, die dem Flieger den Kerzenanschluß vereinfacht : keine lästigen und hinderlichen Kabeln mehr ! Auch als eiserne Reserve auf dem Modellflugplatz einsetzbar, wenn der Akku in der Startbox langsam den Geist aufgibt.

praktische tips

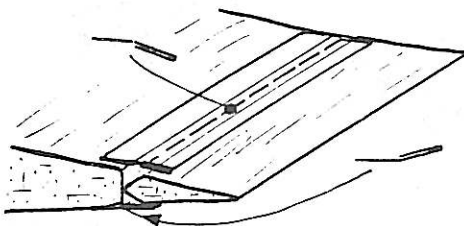
gegeben von Franz Cerny, Wien



Zum Lackieren von Modellen verwende ich schon seit Jahren Kunststoffschwämme anstelle von Pinseln. Diese haben den Vorteil, daß der Farbauftrag ohne Striche und gleichmäßig erfolgt. Nach dem Lackieren wird der gebrauchte Schwamm weggeworfen. Ein weiterer Vorteil, man kann den Schwamm passend zuschneiden und damit auch feine Linien ziehen.



Steck- oder Stoßnadeln sind unentbehrliche Helfer für den Modellbauer. Sie lassen sich ins Material beziehungsweise Baubrett leichter einstecken, wenn man sie vorher in Seife einsticht. Auch bleiben sie durch Leim- und Klebstoffreste nicht haften. Es empfiehlt sich daher, am Modellbaubrett - der Helling - immer ein Stück Seife greifbar zu haben.

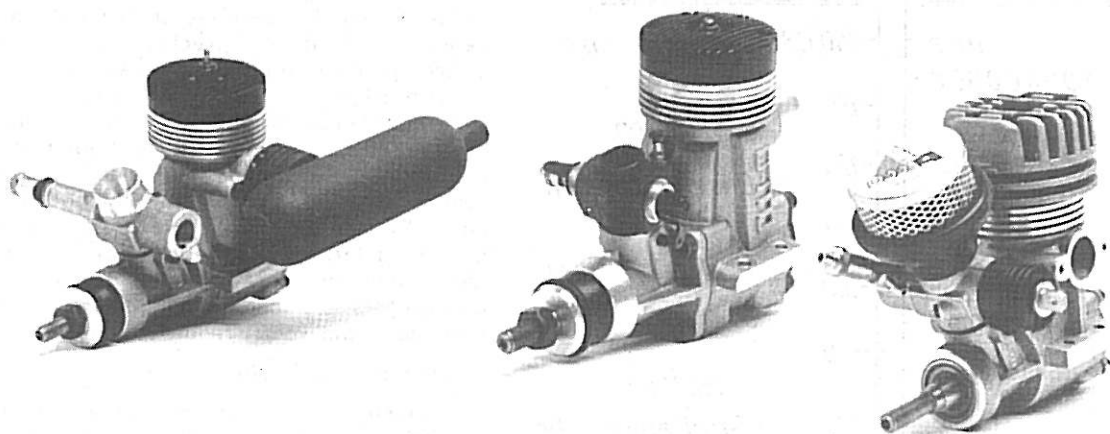


Schlitzabdeckungen für Steuerruder lassen sich einfach herstellen. Man knickt dazu einen GfK-Klebestreifen der Länge nach. Die eine Hälfte wird mit einem entsprechend breiten Klebestreifen abgeklebt, Klebeschicht auf Klebeschicht. Mit der anderen Hälfte wird der so gewonnene Abdeckstreifen auf die Steuerflosse beziehungsweise bei Querrudern auf die Tragfläche geklebt und zwar so, daß der Knick nach außen liegt, quasi, daß der Klebestreifen wie eine Art Dach aufliegt. Durch die innewohnende Spannung des Knicks liegt der Klebestreifen auf dem Ruder auf. Mit dieser Art von Abdeckung werden beide Seiten eines Ruderschlitzes versehen (oben und unten oder links und rechts).

Picco

Motoren

**Regierender RC Car Weltmeister und Europameister
bringt die neue Generation der Flugmotoren.**



Im guten Fachhandel erhältlich

Generalrepräsentanz für Österreich:

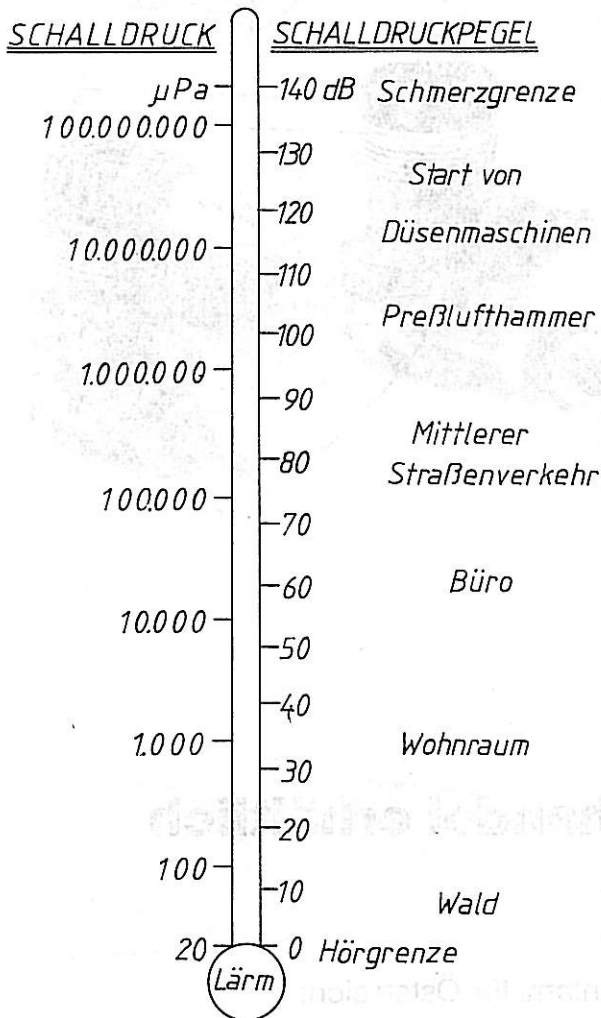
AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 0 22 2 / 37 11 88

dB (A) — Was ist das eigentlich ?

Der Artikel von Dipl.Ing.Peter Schwanda, Wien, wurde von der Zeitschrift für Arbeitsschutz - BETRIEBSSICHERHEIT - übernommen und von Fachreferent für E-Flug Helmut Kirsch für den Modellflug überarbeitet und ergänzt.

Auf unserem Modellflugplatz wurden 81 dB(A) gemessen. Ist das viel ? Ist das irgendwie gefährlich ? Was ist denn das, das dB(A) ? - Solche und ähnliche Fragen tauchen immer wieder auf.



Zunächst: Das "dB(A)" gibt es eigentlich gar nicht ! Im Zusammenhang mit der Beurteilung der Lärmsituation am Arbeits- oder Modellflugplatz müßte man korrekterweise vom "A-bewerteten Schalldruckpegel in Dezibel" sprechen, was aber selten jemand tut. Dieser A-bewertete Schalldruckpegel wird im allgemeinen Sprachgebrauch als "dB(A)-Wert" bezeichnet. Er dient als Maß für das Lautstärkeempfinden des Menschen und ersetzt somit das heute nicht mehr übliche DIN-Phon. Ob der eingangs zitierte Lärmpegel am Flugplatz störend ist oder nicht, hängt nicht nur von der Höhe des Schalldruckpegels ab, sondern auch von der Einwirkdauer und vom Frequenzbereich.

Logarithmische Skala

Doch bleiben wir vorderhand beim Begriff des Dezibels, der A-Bewertung und den Eigenheiten dieser Maßskala.

Auf der Suche nach einem Maß für die Lautstärke ging man davon aus, daß der Schall ein Wechseldruck ist, der sich dem Atmosphärendruck überlagert. Dieser Wechseldruck regt das Trommelfell zum Mitschwingen an und erzeugt im Innenohr ein bioelektrisches Signal, das sie Geräuschwahrnehmung auslöst.

Dieser Schalldruck ist winzig klein, sodaß er als Maßzahl unpraktisch wäre. Man bezieht deshalb den jeweiligen Schalldruck auf den Schalldruck an der Hörschwelle, wo das Geräusch gerade noch hörbar ist. Doch ist auch diese Verhältniszahl als Maß für die Lautstärke nicht sehr handlich, denn Geräusche, die so laut sind, daß sie bereits Ohrenschmerzen erzeugen, besitzen einen rund zehn Millionen mal höheren Schalldruck. Um zu einem praktikablen Maßsystem zu kommen, bedient man sich deshalb des Logarithmus und definiert den Schalldruckpegel L als

$$L \text{ (dB)} = 20 \cdot \lg \frac{p}{p_0}$$

Darin bedeutet p den tatsächlich auftretenden Schalldruck und p_0 den Schalldruck an der Hörschwelle ($p_0 = 2 \cdot 10^{-5} \text{ N/m}^2 = 2 \cdot 10^{-10} \text{ bar}$).

Der Faktor 20 entsteht aus einem Faktor 10 (10 dB = 1 Bel) und einem Faktor 2, da das Quadrat des Schalldruckes maßgeblich ist.

Unterschiedliche Frequenzempfindlichkeit des Ohrs

Und nun zur Erklärung der "A-Bewertung": Untersuchungen haben ergeben, daß der Mensch im Tieftonbereich von rund 16 Hz aufwärts bis zu rund 20.000 Hz als höchste Töne hören kann. Hz ist die Abkürzung von "Hertz" und ist die Einheit der Frequenz in Schwingungen pro Sekunde. Eine Verdoppelung der Frequenz erscheint uns als derselbe Ton, nur eine Oktave höher.

Die Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs ist nicht in allen Tonhöhen bzw. Frequenzbereichen gleich. Tiefe Töne und sehr hohe Töne werden vom Menschen bei gleichem Schalldruck weniger laut empfunden als mittelfrequente Töne. Am empfindlichsten ist das menschliche Ohr im Frequenzbereich rund um 4.000 Hz. Dies ist aus der Entwicklungsgeschichte des Menschen leichter erklärbar, denn das Ohr ist ein Sinnesorgan, welches auch im Dunkeln und sogar auch im Schlaf funktioniert. Es war daher für unsere Vorfahren ein wichtiges Warninstrument. Die bedeutsamen Geräusche, wie beispielsweise das Rascheln von Laub, das Knicken von Ästen, wenn sich ein wildes Tier anschleicht, all das liegt in diesem Tonhöhenbereich. Daher ist das Ohr hierfür besonders empfindlich. Heute droht uns zwar von wilden Tieren kaum noch Gefahr, aber viele Maschinen erzeugen Lärm in etwa gleichem Frequenzbereich, nur mit wesentlich höherer Lautstärke. Die Folge davon ist die Lärmschwerhörigkeit, die eben in diesem besonders empfindlichen Frequenzbereich des Ohrs beginnt.

Filter ahmt Frequenzgang nach

Will man die Lautstärke beschreiben, so muß man die unterschiedliche Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs für die verschiedenen Tonhöhen berücksichtigen. Das erfolgt dadurch, daß zwischen das Mikrofon des

Meßgerätes und die Anzeige ein Filter geschaltet wird, der die Empfindlichkeit ("Frequenzgang") des Ohrs nachbildet. Im Laufe der Zeit hat man viele Filter angewandt, von denen sich der "A-Filter" am zweckmäßigsten erwiesen hat.

Damit sind wir nun beim "A-bewerteten Schalldruckpegel in dB" angelangt, der heute für die Beurteilung der Lärmsituation nicht nur am Arbeitsplatz, sondern auch im Wohnbereich für Verkehrslärm usw. herangezogen wird.

So kompliziert die Definition vielleicht auch erscheint, so einfach ist die praktische Anwendung. Man mißt den "A-bewerteten Schalldruckpegel in dB" oder kurz den "dB(A)-Wert" mit einem kleinen, handlichen Gerät und vergleicht ihn mit Grenzwerten, die aufgrund von Erfahrungen aufgestellt worden sind (siehe Kasten).

0 dB(A)	.....	Hörschwelle
35 dB(A)	.....	Schlafzimmer
50 dB(A)	.....	konzentrierte geistige Arbeit
70 dB(A)	.....	untergeordnete Büroarbeit
85 dB(A)	.....	a) Gehörgefährdungsgrenze
120 dB(A)	.....	Schmerzschwelle

Auf einige Eigenheiten des logarithmischen Maßsystems muß man allerdings achten:

- Zwei gleich laufende Maschinen geben nicht den doppelten Schalldruckpegel, sondern sind zusammen um 3 dB(A) lauter als eine Maschine allein. (Die gemeinsam abgestrahlte Schallenergie ist zweimal so groß wie die der Einzelmachine. Der Logarithmus von 2 ist rund 0,3, das ergibt +0,3 Bel bzw. +3dB).
- Ein Geräusch erscheint doppelt so laut, wenn es einen um 10 dB(A) höheren Schalldruckpegel erzeugt.
- Das Gehörschädigungsrisiko verdoppelt sich aber bereits bei einer Zunahme von 3 dB(A), weil dies ja einer Belastung durch die doppelte Schallenergie entspricht.
- Bei stark schwankendem Lärm muß man für die Beurteilung der Lärmsituation einen energischen Mittelwert bilden. Dies kann rechnerisch unter

Berücksichtigung des logarithmischen Maßsystems erfolgen. Einfacher ist es, diesen Mittelwert mit Hilfe eines Lärmdosimeters oder mit einem integrierenden Schallpegelmessgerät zu ermitteln, der den Mittelwert direkt anzeigt, sodaß jegliche Rechnerei entfällt.

- Bei Impusllärm mißt man im allgemeinen die Pegelspitzen und errechnet den Beurteilungspegel durch

Abzug eines Korrekturwertes, der von der Zeitfolge der Lärmimpulse abhängt.

Lärm messen und beurteilen ist also keine Hexerei. Wenn aber aus dem Meßergebnis keine Konsequenzen gezogen werden, ist es völlig nutzlos. Ziel unserer gemeinsamen Bemühungen muß der lärmarme Flugplatz sein. Ausgangspunkt hierfür ist die exakte meßtechnische Erfassung der Lärmsituation.

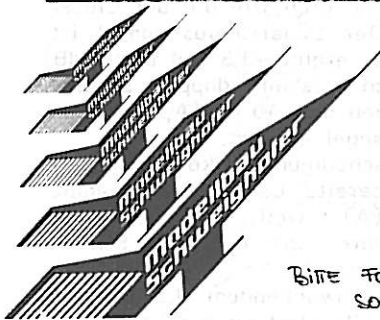


**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel.(0222) 57 31 58

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



WEIL WIR "SPINNEN" ...

... VERKAUFEN WIR VIELE ARTIKEL UNTER
DEM EINKAUFSPREIS !

- Z.B. RÖGA DALOTEL 150
 HDX EUROPA FERNSTEUERUNG
 SUPER TIGRE MOTOREN
 DAS BRANDNEUE MHO "BB" SERVO

USW. USW. ...

Bitte FORDERN SIE DIESE "HEIßE" SONDERLISTE
 SOFORT - GRATIS - AN ! SIE WERDEN STAUNEN !

Modellbau-Gesellschaft
 A-830 DEUSCHLAGENBERG
 Hauptplatz 9
 Telefon
 0222 692
 254110

WOLFGANG MATT

1982 der Gewinner des Österreich-Pokal's
konnte auch heuer den 1. Bewerb zum
vorstehenden Pokal in Koblach

vom 21. – 23. Mai siegreich beenden.

WOLFGANG MATT verwendete einen
webra speed 61-Racing-Motor und eine
webra FMSI 9 Expert-
Fernsteuerungsanlage.

Wir gratulieren
herzlichst



Modellmotoren
A-2551 Enzesfeld





Tips für den « Waldpiloten »

Sind Sie vielleicht ein wenig erfahrener RC-Pilot (auch der Experte soll ruhig weiterlesen!) und bevorzugen Sie für Ihre Rundflüge ein schönes Feld, welches von einem dichten Wald umgrenzt ist? Wenn Sie meine Frage mit "JA" beantworten können, dann möchte ich Ihnen gerne Tips geben, damit Sie nicht in den Ruf geraten, einer der wenigen internationalen Experten auf dem Gebiete der Suchexpeditionen für in Verlust geratene Flugmodelle zu sein.

Wie wir alle wissen, hat der Wald und seine Bäume (manchmal tut es auch ein einzelner) eine ungeheure, fast magnetische Anziehungskraft für Flugmodelle aller Art. Die beste "Verteidigung" gegen Flugzeuge, die gerne Holz "fressen" ist eine Angriffsplanung, die bereits beim Studium der Baupläne beginnen sollte. Wenn Sie Platz, die Möglichkeit für eine entsprechende Zuladung und vor allem Geld haben, können Sie ein elektronisches Suchgerät im Modell einbauen. Die Funktion ist relativ einfach: wird der Sender abgeschaltet, dann beginnt es beim "verlorenen Sohn" zu piepsen. Dieser Piepston kann eine Suchaktion sehr beschleunigen, falls es der Empfängerakku noch aushält und nicht vorher seinen Geist aufgibt. Zur Planung gehört auch, daß das Modell auch entsprechend lackiert wird (helle Farben), denn ein Tarnanstrich kann das Vergnügen einer langjährigen Suche verschaffen.

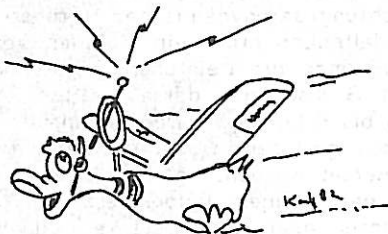
Und nun möchte ich Ihnen einige taktische Einsatztips geben, falls das Entsetzliche eingetreten ist und sich Ihr "Liebling" (der

fliegende - wohlgermerkt!) in die Bäume bzw. Büsche geschlagen hat:

1. Zunächst einmal keine Panik! Darunter verstehe ich die Beherrschung des Dranges, den Sender in die Flugrichtung zu werfen, plötzliche Weinkrämpfe, das Anstellen von Kostenrechnungen und ähnliches mehr.
2. Nachdem Sie sich die Tränen aus den Augen gewischt haben, und wenn Sie wieder halbwegs klar sehen können, machen Sie zunächst einen Rundblick über die "Treeline" (= ein abgewandelter Begriff von "Skyline").
3. Markieren Sie Ihren Standort, indem Sie einen Propeller in den Boden stecken (bitte nicht den Sender mit der Antenne voraus zu verwenden) oder richten Sie Ihre Startbox aus etc. Erfahrene Waldflieger führen zumeist eine schwarze Fahne mit. Sie können auch ein kleines Loch für allfällige Bestattungsriten zu graben beginnen.
4. Schalten Sie, falls Sie einen elektronischen Piepser haben, Ihren Sender ab und vergewissern Sie sich, wenn mehrere Piloten da sind, daß Ihr Kanal freibleibt, denn der Piepser funktioniert nur, wenn der Sender ausgeschaltet ist!
5. Eine entsprechende Bekleidung und Ausrüstung, wie zum Beispiel starke Hosen, Handschuhe, Motorsäge, Leitern und Seile, ist sehr vorteilhaft.

6. Nun kann die Bergungsaktion losgehen. Marschieren Sie zunächst in die Richtung, wo Sie Ihr teures Stück zuletzt sahen, gehen Sie von Markierungspunkt zu Markierungspunkt vor, bis Sie mitten im Wald stehen. Warnung für unerfahrene Städter : ab diesem Zeitpunkt sollte nur mehr mit einer entsprechenden Ausrüstung oder nach Absolvierung einer Überlebensausbildung weitergegangen werden.
7. Nie die Hoffnung aufgeben, auch wenn die Blasen auf den Fußsohlen noch so schmerzen. Schauen Sie immer nach oben in die Baumwipfel (vorher natürlich auf den Weg!).
8. Sind Sie, nach Ihrem Gefühl, schon zu tief in den Wald eingedrungen, drehen Sie sich um 180° und marschieren Sie den gleichen Weg zurück. Wenn Sie wieder an Ihrem Ausgangspunkt angelangt sind ändern Sie den Abgangswinkel und verfahren Sie wiederum in der Form wie vorhin beschrieben wurde.
9. Nach einigen Stunden, Tagen ... kann es passieren, daß Sie Ihr Modell haben. Zunächst einmal gefunden, aber noch am Bden ! Ihr Modell hängt etwa 15 Meter hoch an einem Ast.
10. Die erste Problemlösungsmöglichkeit : Eine lange Schnur mit einem Stein wird über den Ast (nicht über das Modell) geworfen. Ein kräftiges Rütteln kann das Modell befreien.
11. Manche Fahrgestelle haben aber die infame Absicht, sich in den Ästen festzukrallen (irgendwie verständlich: assoziieren Sie, daß Sie in der gleichen Situation wären !). Was tun ? An die Schnur ein biegsames Sägeblatt binden, die Schnur über den Ast werfen und gleichmäßig links und rechts zu ziehen beginnen bis der Ast durchgesägt ist.
12. Wenn der Ast aber so hoch ist, daß der Baum nur mehr durch eine wagemutige Kletterei bezwingbar ist: Fundstelle markieren und Leiter und Bergsteiger organisieren. Eines sollten Sie aber immer beachten: wenn Sie bäuchlings auf dem Ast liegen und derselbe ist zirka 3 cm stark und Sie wiegen 85 kg, dann Bäume und Büsche sollten Sie nach der eingehenden Lektüre der 12 Thesen nun nicht mehr fürchten. Erfreuen Sie sich an der schönen Natur und vermeiden Sie um Himmelswillen Ihr Flugzeug in den Wald hineinzusteuern.

Herzlichst Ihr Dr.Georg Breiner



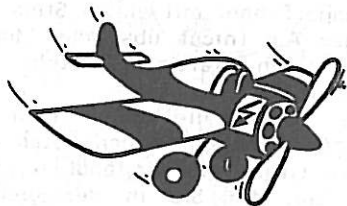
1. NATIONALES ELEKTROFLUGMEETING

27. und 28. August 1983
in Feldkirchn am Ossiacher See

Wettbewerbsklasse F3 E
(versuchsweise 2 kg od. 10 Zellen)

Auskünfte und Ausschreibungen: Manfred Maurer
Höfling 70, 9560 FELDKIRCHEN /Krn.

INTERNATIONALES MODELL-ELEKTROFLUG-MEETING PFÄFFIKON ZH/SCHWEIZ



MILITKY-CUP

Ein Bericht von Elektroflug-Fachreferent
Helmut Kirsch

Pfäffikon, ein netter Ort am Pfäffiker See in der Nähe von Zürich, war auch heuer wieder Austragungsort des bereits zum 10. Mal durchgeführten internationalen Fred Militky-Cup. Ausgeschrieben waren die int. Klasse F3E (Elektrosegler), die Klasse Großsegler mit Elektroantrieb, die "Schnuppi"-Klasse mit 7 Zellen und die Experimental-Klasse. In der int. Klasse F3E waren nicht weniger als 57 (!) Teilnehmer, bei den Großseglern 8, in der Schnuppi-Klasse 30 (!) und im Experimentalfly 10 Teilnehmer am Start.

Die Organisation lag auch heuer wieder bei Emil Giezendanner und seinen Mannen in allerbesten Händen. Als internationale Jury waren die CIAM-Mitglieder Peter Blommaart, Vorsitzender der CIAM F3E SC, Werner Groth (D) und Edwin Krill (A) tätig.

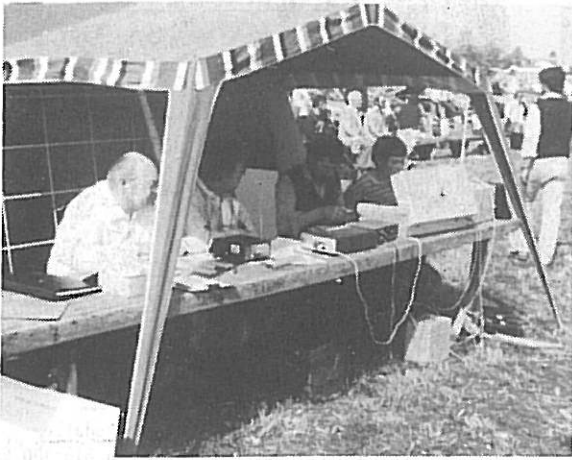
Das Wetter war ausgezeichnet und pünktlich laut Zeitplan konnte der Wettbewerb durch den Präsidenten der Schweizer Modellflieger, Werner Koelliker, eröffnet werden. Bei mäßigem Wind und fast keiner Thermik, zum Teil sogar starke Absauer, waren die Modelle der deutschen Teilnehmer in der Klasse F3E stark im Vorteil. Bis zu 28 (!) Zellen hatten die späteren Sieger in ihre Modelle gepackt. Die Steigflüge dieser Modelle würden jeden MA-Flieger in Österreich vor Neid erblassen lassen. So war es auch in der Endwertung nicht verwunderlich, daß die ersten Plätze von den Deutschen belegt wurden. Die einzigen österreichischen Teilnehmer, Rudolf Freudenthaler und Helmut Kirsch, konnten die Plätze 6 und 7 belegen. Freudenthaler verwendete 24 Zellen und einen Keller-Getriebemotor. Ich hatte in meinem Modell nur 21 (!) Zellen und einen Keller80/20 mit Getriebe und einer Klappluftschraube 16/6. Mit meinen 21 Zellen konnte ich im Steigflug zwar nicht mit den Deutschen mithalten, war aber aufgrund der guten Abstimmung von Motor-Getriebe-Luftschraube und Modell mit den Modellen die mehr Zellen intus hatten mindestens gleich-



Emil Giezendanner, rechts im Bild, leitete wie immer souverän den Wettbewerb.

wertig. Es wird z.Zt. international überlegt, ob man das Gesamtgewicht auf etwa 3 kg limitieren soll. Meiner Meinung nach wäre eine solche Regelung sicher ein Vorstoß in Richtung aerodynamischer Verbesserung der Modelle und nicht ein Zuladen von Akkus, wenn man die Leistung steigern will. Bei den Großseglern, dessen Gewicht bei etwa 4,5 bis 6 kg lag, wurden ebenfalls 3 Durchgänge geflogen, wobei die beiden besseren gewertet wurden.

In der kleinen Pylonklasse bis 7 Zellen konnte man eine starke Zunahme der Teilnehmerzahlen beobachten. Der Grund ist sicher in der Einfachheit und dem dadurch niedrigen Anschaffungspreis der Modelle zu suchen. Die Leistungen die heutzutage mit 7 Zellen erreicht werden, konnten vor ein paar Jahren noch in der großen Pylonklasse beobachtet werden. So werden mit diesen Modellen, die Spannweiten zwischen 80 und 90 cm haben, Ge-



Viel Computer-Elektronik mußte bei dieser Veranstaltung eingesetzt werden, um die Ergebnisse schnellstens auszuwerten. In allen Klassen gab es kurz nach Wettbewerbsende die fertigen Ergebnislisten.



Emil Giezendanner war nicht nur ein aufmerksamer Wettbewerbsleiter, er stand auch allen Teilnehmern als Fachmann mit Rat und Tat zur Verfügung.

schwindigkeiten um die 100 km/h geflogen. Mich als Fachreferent frißt fast der Neid, wenn man sieht, wie weit in unseren Nachbarländern Deutschland und Schweiz, aber auch noch in vielen anderen Ländern, der ELEKTROFLUG schon ist !

Ich möchte daher alle Elektrobegeisterten zur ASKÖ-Modellflugwoche nach Weer in Tirol einladen, wo am 22. Juli am Vormittag Elektroflugvorführungen und auch etwas über Ladetechnik und allgemeine Probleme des Elektrofluges gebracht wird.

In Feldkirchen/Kärnten wird

am 28. August 1983

wieder der nationale F3E-Wettbewerb stattfinden, zu dem alle herzlich eingeladen sind. Es wird heuer erstmals eine kleine Klasse bis 2 kg oder 10 Zellen und die internat. Klasse F3E geflogen. Wir hoffen, viele Fans bei dieser Veranstaltung begrüßen zu können.



Gespannt werden die Flüge beim Pylonrennen in der Schnuppi-Klasse verfolgt.

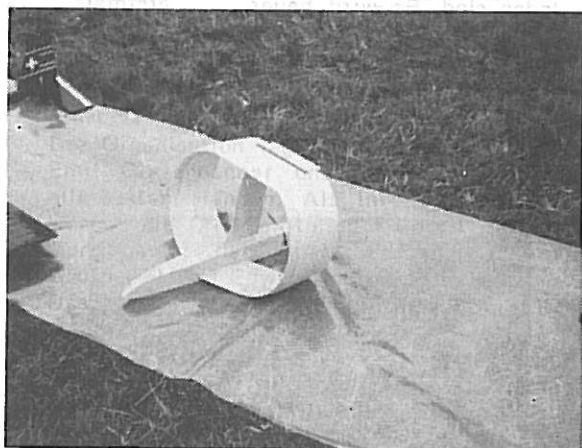
Ein aufmerksamer Zuschauer war auch Werner Oeggerli, der unseren Modellfliegern als oftmaliges Jurymitglied bekannt ist.



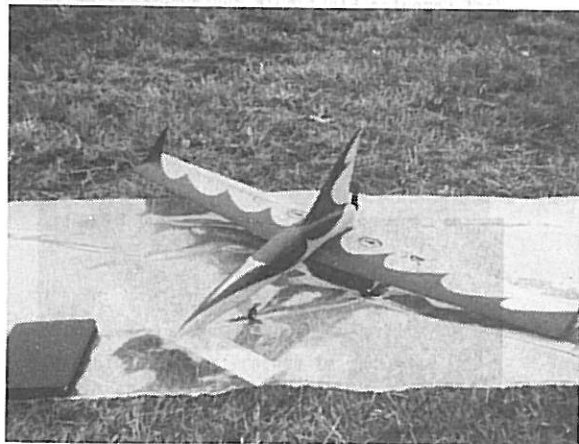
Ohne Schwierigkeiten wurden die Großsegler von den Motoren hochgeschleppt.



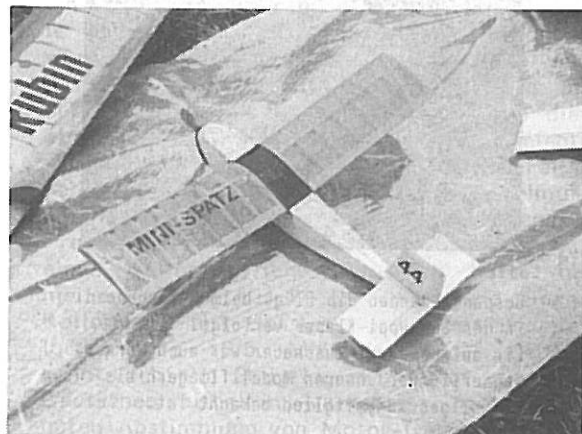
80 -90 cm Spannweite hatten die Pylonmodelle und erreichten dabei Geschwindigkeiten bis 100 km/h



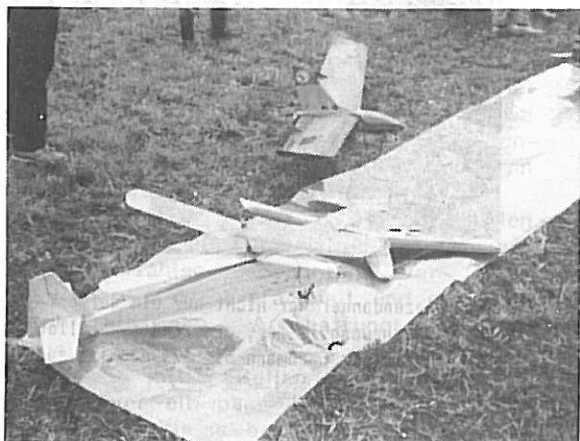
Ein Ringflügler in der Experimentalklasse



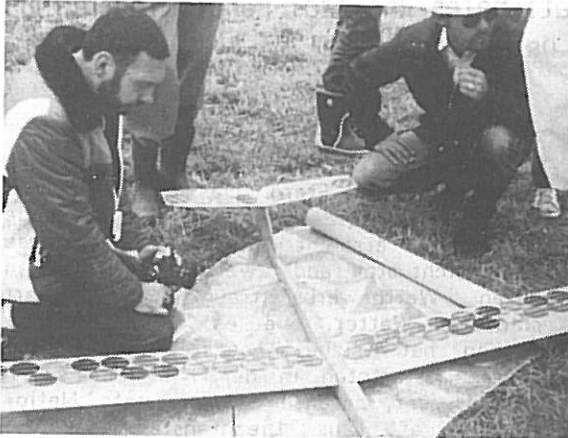
Gut flugfähig war dieses Entenflugmodell



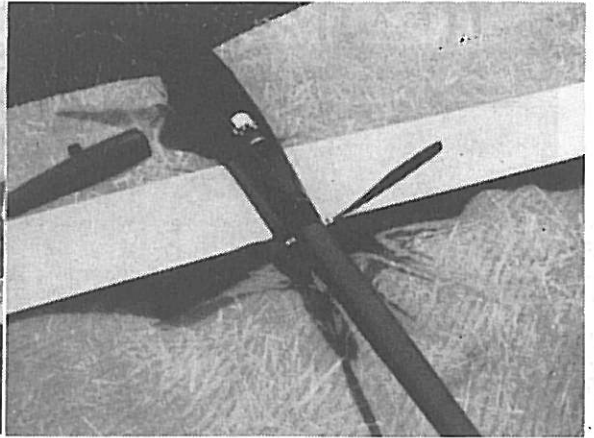
Nur 60 cm Spannweite hatte der Mini Spatz



Ein Tragschrauber und ein Nurflügelmodell



Sehr gut flog auch dieses Solarmodell. Zusätzlich zu dieser Energiequelle war noch eine Batterie in den Rumpf eingebaut .



Sehr gut flog auch dieses Modell. Es hatte eine um den Rumpf umlaufende Luftschraube, die fallweise angeklappt werden konnte.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES 10.INTERNATIONALEN MILITKY-CUPS IN PFAFFIKON, SCHWEIZ 14./15. Mai 1982

Internationale Klasse F3E - 55 gewertete Teilnehmer:

1. Graf J.	D	547	524	544	1091 Punkte total
2. Huebner N.	D	512	535	515	1050 " "
3. Hitzler A.	D	276	481	533	1014 " "
4. Geist F.	D	466	503	482	985 " "
5. Ambuehl U.	CH	442	489	495	984 " "
6. Freudenthaler Rudolf	A	404	459	498	957 " "
7. Kirsch Helmut	A	431	470	450	920 " "

Mannschaftswertung in Klasse F3E - 9 gewertete Mannschaften :

1. IFM München	(Graf, Viehweger, Huebner)	2804 Punkte total
2. AeC Nauheim	(Toepfer, Geist, Binder)	2780 " "
3. MG Meilen	(Ambuehl, Buholzer, Häflinger)	2699 " "
4. Österreich	(Levin (D), Freudenthaler, Kirsch)	2668 Punkte total

Kategorie Pylon-Racing - 25 gewertete Teilnehmer :

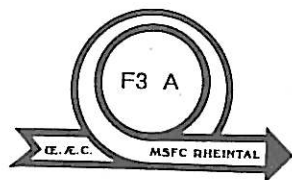
1. Kuhn D.	D	146	136	148	282 total
2. Amacker U.	CH	170	159	149	308 "
3. Bosshard M.	CH	154	163	157	311 "

Kategorie Großsegler - 9 gewertete Teilnehmer :

1. Schweidler G.	CH	577	571	1148 Totalpunkte
2. Hueckl G.	D	552	583	1135 "
3. Bosshard D.	CH	534	553	1087 "

NS.: In den offiziellen Ergebnislisten fehlten die Vornamen, deshalb konnten auch wir sie nicht bringen.





17. Internationales Rheintal-Pokalfliegen 1983 Österreich-Pokal F3 A



Der Wettbewerb stand in diesem Jahr unter keinem günstigen Stern. Das begann damit, daß in der Klasse RC/MS keine genügende Nennungsanzahl erreicht wurde und daher diese Klasse nicht stattfand. Zweitens herrschte den ganzen Wettbewerbszeitraum ein derart schlechtes Wetter, wie es hier noch nie gegeben hat (siehe nebenstehende Fotos). Trotzdem starteten in der Klasse F3A 23 Wettbewerber, darunter die gesamte Nationalmannschaft aus Liechtenstein, Werner Schweiker von der deutschen NM, und von der österr. NM waren Hermann Kowarz und Adi Panz am Start.

Von Anfang an war Wolfgang Matt an der Spitze und blieb es bis zum Schluß. Etwas turbulent ging es um Platz 2 zu. Schweiker und Kronlachner kämpften um diesen Platz, den schließlich Schweiker behauptete. Aber auch Gerhard Fritz und Oldboy Ferdinand Schaden schlugen sich gut und belegten in der Endabrechnung die Plätze 4 bzw. 6. Nicht so gut ging es diesmal unseren Nationalmannschaftsteilnehmern Kowarz und Panz, die beide keinen besonders guten Tag hatten und nur die Plätze 7 bzw. 8 belegten. Das sollte aber niemals dazuführen, daß man wie Hermann Kowarz die Punktrichter für das Ergebnis verantwortlich macht und den Wettbewerb vor der Siegerehrung gekränkt verläßt. So nicht!

In der Mannschaftswertung siegte das Nationalteam von Liechtenstein vor Österreich I mit Kowarz, Panz, Kronlachner und Österreich II mit G. Fritz, Schaden und K. Wasner jun.

Eine schöne Abendveranstaltung, bei der wieder Altpräsident Kurt Varrone anwesend war und bei der viel getanzt wurde tröstete über das miese Wetter etwas hinweg.

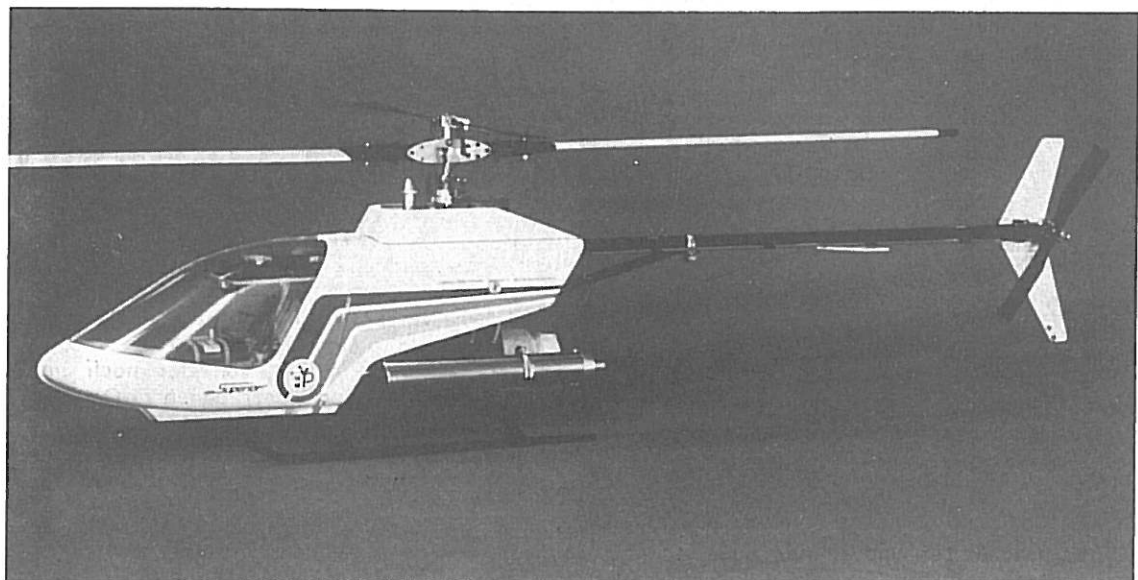
Die Ergebnisse:

1. Matt Wolfgang	FL	2878	total
2. Schweiker Werner	D	2692	"
3. Kronlachner Heinz	A	2526	"
4. Fritz Gerhard	A	2509	"
5. Matt Norbert	FL	2491	"
6. Schaden Ferdinand	A	2455	"
7. Kowarz Hermann	A	2444	"
8. Panz Adolf	A	2404	"
9. Budy Harald	D	2389	"
10. Wasner Karl jun.	A	2379	"

In Klasse RC/MS keine Wertung im ÖP.

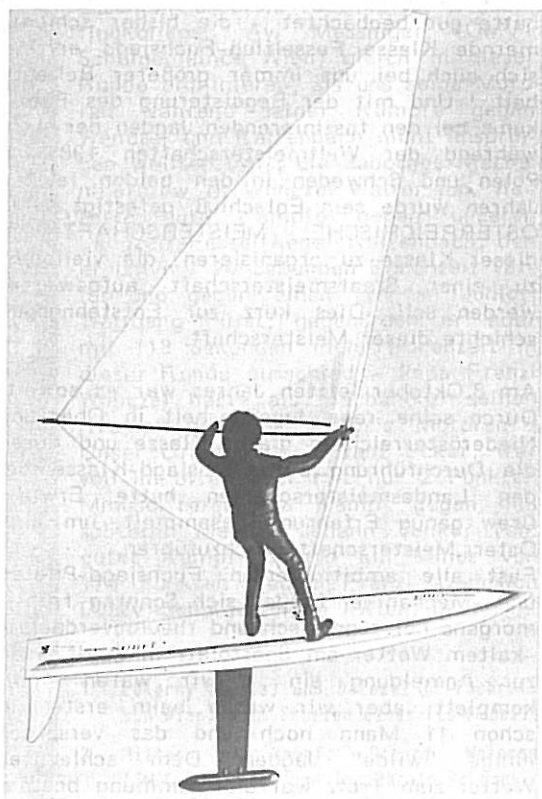
Neu von *Schlüter*

Schlüter **Superior**

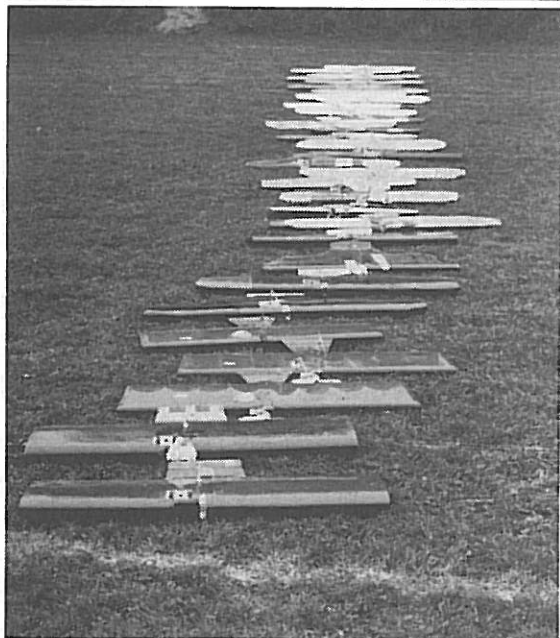


Neu von GUNDERT
SURFI

KATALOGE im Fachhandel
erhältlich



Generalvertretung für Österreich **E.SCHMALZ** Ges.m.b.H. A 1235 Wien / Austria



Unser geschätzter und immer äußerst rühri-geFachreferent für Fesselflug in OÖ und Landessektionsleiter, Erwin Mühlparzer, hatte gut beobachtet - die bisher schlummernde Klasse Fesselflug-Fuchsjagd erfreut sich auch bei uns immer größerer Beliebtheit! Und mit der Begeisterung des Publikums bei den faszinierenden Jagden der Asse während der Weltmeisterschaften 1980 in Polen und Schweden in den beiden letzten Jahren wurde sein Entschluß gefestigt, eine ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT in dieser Klasse zu organisieren, die vielleicht zu einer Staatsmeisterschaft aufgewertet werden soll. Dies kurz zur Entstehungsgeschichte dieser Meisterschaft.

Am 3.Oktober letzten Jahres war es soweit. Durch seine rege Jugendarbeit in Ober- und Niederösterreich in dieser Klasse und durch die Durchführung der Fuchsjagd-Klasse bei den Landesmeisterschaften hatte Erwin's Crew genug Erfahrung gesammelt, um eine Österr.Meisterschaft durchzuführen.

Fast alle ambitionierten Fuchsjagd-Piloten und -Mechaniker fanden sich Sonntag frühmorgens bei regnerisch und rheumaverdächtig-kaltem Wetter am Sportplatz in Stadt Haag zur Anmeldung ein - wir waren nicht komplett, aber wir waren beim erstenmal schon 11 Mann hoch und das versprach einige "wilde" Jagden! Dem schlechten Wetter zum Trotz war die Stimmung bestens - besonders als wir die gute Vorbereitung mit Leinencheckraum, genau markierten Kreisen und sogar ein Siegerpodest mit

1.ÖSTERR. MEISTERSCHAFT KI. F2 D, Haag NÖ

Etwas verspätet berichtet der ewige Fesselflug - Kunstflugfanatiker Ing. Harald Pokorny, von der noch im Oktober 1982 ausgetragenen 1.Österr. Meisterschaft in der Klasse Fuchsjagd, die nicht nur für die Ausübenden interessant ist, sondern besonders Publikumswirksam ist.

Teppichbelag vorhanden. Die Jury mit österreichs Fesselflug-Fachreferenten, Heinz Freundt, Dir.Gerold Hörmann und Ex-LSL von OÖ, Bernhard Rösner wurden zusammen mit Frau Marina Hinterlechner (sie war für die gesamte Auswertung verantwortlich) und last but not least unserem Wettbewerbsleiter, Erwin Mühlparzer, herzlich begrüßt. Er ist es auch, dem wir für die große Initiative, gute Vorbereitung und geradezu perfekte Durchführung zu danken haben. Gut, daß besonders auf sportliche Disziplin und letztes Reglement besonders geachtet wurden.

Und nun noch für alle, die diese Wettbewerbsklasse nicht kennen.

Was ist die Fesselflug-Klasse F2D "Combat" oder "Fuchsjagd" ?

Kurz - zwei Modelle mit max. Motorhubraum von 2,5 cm³ an jeweils genau 15,92 m langen Leinen werden von 2 Piloten aus dem selben Mittelkreis in einer "Jagd" fünf Minuten gegeneinander im "Luftkampf" geflogen. An jedem der beiden Modelle ist ein 3 m langer Krepppapierschwanz mittels eines 1,5 m langen Garnes befestigt. Diesen "Schwanz" müssen die Gegner mit ihrer Luftschraube (oder auch mit dem Modell) so oft als möglich versuchen abzuschneiden. Für jeden Schnitt gibt's 100 Punkte.

Die Klasse ist besonders für das Publikum so attraktiv, da ja während des Kampfes meistens beide Piloten versuchen anzugreifen und es kaum defensives Fliegen gibt.



1



2



3

Noch dazu sind es heute fast ausschließlich Nurflügelmodelle in Superleichtbauweise die mit Motor etwa 400 g wiegen, extrem wendig sind (am "Stand" umdrehen oder in einer Minute mehr als 60 liegende Achten fliegen können !) und Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h - in den Figuren bis zu 120 km/h erreichen. Die hohe Wahrscheinlichkeit von totalen "crashes" und deren Häufigkeit plus jeweils zwei Motoren, die dauernd um die 25.000 U/min drehen, machen das Publikum johlen.

Die erste Runde der Meisterschaft brachte schon einige gute Kämpfe - auch geradezu konträre Flugstile wurden sichtbar. Hier gab's mit Geschick und Defensivtaktik noch einige Punkte zu holen. Aber so konnten wir als Bodencrew auch mit einigem Mißgeschick unseren routinierten Kunstflugkollegen Avi Messinger (ÖMV-Schulgemeinde Wien) gleich in dieser Runde eliminieren, als uns seine Motoren während seiner Kämpfe gegen Wenczel und Kaltenbach nicht anspringen wollten (wir, die Sabotage-Mechanikercrew !). Wenczel Walter jun. lieferte gute Kämpfe gegen unseren Langzeit-Fesselflieger Kaltenbach, den er um nur 26 Sekunden Bodenzeit verlor und gegen einen zweiten Junior, Wolfgang Fürst, gegen den er aber mit 118 Sekunden mehr Bodenzeit in dieser Runde ausschied - Papa Franz Wenczel hatte als Mechaniker seinen Krampf mit des Junior's Motoren ! Unser Draufgänger, Franz Ecker, war voll im Streß aber mit nur 2 Punkten Minusdifferenz im Kampf gegen den späteren Meister Johann Zenker (ein guter Kampf !) und ein Minus von 176 Punkten gegen Franz Ivancsich (ÖMV-Schulgemeinde -Wien) in der

- 1 Pokorny (links) und Dolezal (CL-Fachref. von Wien) beim Starten eines F2D-Modells.
- 2 Mitten im Kampf: Erhard Weinman (SMBC-Eferding) und Ing. Harald Pokorny.
- 3 Immer fleißig bei der Auswertung: Marina Hinterlechner.

Hoffnungsrunde schied auch er aus - Platz 9. Altstar Ernst Kaltenbach- (MFC-Linz) schied nach verzweifeltem Kampf (nach griechisch-römischen Stil !) im Hoffnungslauf gegen Johann Zenker wegen Disqualifikation am 8. Gesamtplatz aus.

Im 2. Lauf (nach dem Hoffnungslauf) wurde Franz Ivanczich vor Franz Wenzel durch eine 18 Punkte-Niederlage (wegen langer Bodenzeit nach Zerstörung) eliminiert. Auch Rudi Königshofer vom BMFC-Mühlparzer erwischte es, als er nach schönem und fairem Kampf gegen Harald Pokorny durch Pech mit 98 Punkten zu wenig auf der Strecke blieb - er hatte im 1.Lauf gegen Franz Ivanczich mit 208 Punkten gewonnen ! Wolf Fürst vom BMFC Mühlparzer blieb nach seinem Sieg gegen Walter Wenzel jun. gegen Erhard Weinmann aus Eferding um 238 Punkte zurück - lieferte dabei ein Gefecht, das auf großes Talent schließen läßt - doch gegen den Kunstflug-Althasen reichte es noch nicht. Platz 5.

Der 3.Lauf war das Aus für Pokorny, nach Siegen im 1.Lauf gegen Kaltenbach und im 2.Lauf gegen Königshofer. Im Kampf gegen Kunstflug-Konspirant Wenzel wollte der "resche" kreischende Glühzünder (MVVS) wegen einer gebrochenen Kopfschraube und daher Kompressionsmangel nicht - Franzi hatte Probleme mit dem Diesel MVVS (der auch nicht lief wie er sollte) aber gewann in einem schönen Kampf souverän. Das Ende aber war der Kampf gegen Weinmann, dessen kreischende Supertigres G 15 astrein liefen und dessen Modelle ebenfalls bestachen. Ein schneller, schöner Kampf der beiden Kunstflieger zeichnete sich ab - bis Pokorny's MVVs vor lauter Gekreische und Nitro den Kerzenwendel ausspuckte. Eine Ersatzkerze war nicht gleich zur Hand, das Reservemodell wollte auch nicht - zweimal wurden die Regeln verletzt (Laufen durch den Kreis), das ergab dazu noch Strafpunkte - Manko 46 Punkte am Ende. Aus und Platz 4.

Bleib nur noch das fly-off, um den Österreichischen Meister - Weinmann war bereits 3. durch den Sieg über Pokorny.



Die Jury- von links nach rechts:
FR Heinz Freundt, Ing. Bernhard Rögner, Dir. Hörmann



Die Sieger von links nach rechts: 2. Franz Wenzel, 1. und ÖM Johann Zenker, 3. Erhard Weinmann.

Das Finale war schön aber ungleich. Franz Wenzel hätte Johann Zenker (BFMC Mühlparzer) wesentlich besser Paroli bieten können, wäre der Diesel in seinem einzigen Modell besser gelaufen. So war er durch Leistungsmangel zur Defensive gezwungen, riskierte aber gekonnt doch einiges. Am Schluß stand Johann Zenker jedoch mit 400 Punkten plus als strahlender Sieger und Österreichischer Meister fest. Auch das Wetter spielte ab der 2. Runde mit, und die Oktobersonne brachte etwas Erwärmung in

die Knochen - den Motoren war ob der Nitrozugabe sicher nicht kalt !

Es gab eine sehr nette Siegerehrung am Platz mit dem anfangs erwähnten "Luxus-Podest" (siehe Foto), und alle waren mit den Entscheidungen zufrieden - die Jury war hart und gerecht - kompliment ! Nicht vergessen möchte ich hier auch die Herrn vom Schiedsgericht, Werner Dietlinger, Walter Raindl und Christof Hostnik, die unter Einsatz allen Mutes die Situationen genau zu verfolgen hatten. Auch besonderes Lob "unserem" launigen Bruno Kirchstetter, ohne dessen Humor und Anweisungen die Organisation nicht so klaglos abgelaufen wäre.

Einen netten Ausklang gab's dann noch im Gasthaus am Platzl in Stadt Haag. Alle bedauerten jedoch das Ausbleiben der Grazer Akaflieg-Fuchsjagdmannschaft (Rei-

nisch, Hansemann und Miorini), die als "Combat-Hochburg" diesen Sport schon einige Jahre sehr erfolgreich betreiben, jedoch zur Österreichischen Meisterschaft nicht erschienen waren. Ihr seid das nächste Mal doch sicher wieder dabei ?

Es gab schöne Pokale, Urkunden und Preise. Dir, lieber Erwin Mühlparzer, als Initiator und Fachreferent nochmals lieben Dank für Deine Mühe - wir glauben, es hat sich gelohnt. Du bist sicher auf dem richtigen Weg, Deine Jugendlichen über Fuchsjagd zum Wettbewerbs-Fesselflieger zu bringen; außerdem haben sie mit relativ geringem Aufwand (Modelle, Material, Motoren) offensichtlich einen riesen Spaß daran ! Die Meisterschaft wird uns allen bestimmt in netter Erinnerung bleiben, nur einige erinnerten sich noch tagelang später an das Essen in diesem Gasthaus !

QUADRA 050

ENTWICKELT FÜR HÖCHSTE R/C ANSPRÜCHE

So stellt sich unser BRUMMER vor:
 Hubraum: 50 ccm Schnürlegespült
 Leistung: 2,6 - 3,0 KW mit Resodämpfer
 Propeller: Bis 24 x 8 durch hohes Drehmoment
 Gewicht: 2.100 g einschl. Selbstzündung
 Befestigung: Aluträger wie Q35
 Abmessung: Sehr gedungen daher
 Austauschmöglichkeit mit Q35
 Erhältlich über neuen Quadra Vertriebsweg.
 Wir begrüßen unsere neuen Vertretungen die ab
 sofort den Fachhandel mit unserem
 Gesamtprogramm betreuen -

WER VERGLEICHT-FLIEGT QUADRA!

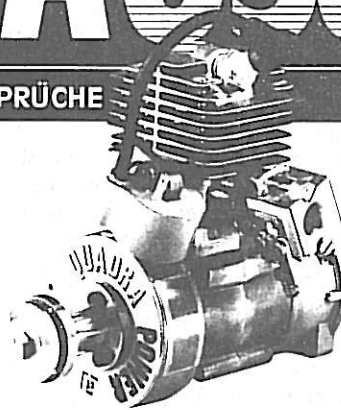
QUADRA

Trinden Mfg. Ltd.,
 Kanada

VERTRIEB ÖSTERREICH:

KLEINSTE PREISE — BESTE BERATUNG
 OFT KOPIERT — NIE ERREICHT

A-8530 DEUTSCHLANDSBERG
 Hauptplatz 9 — Tel. (03462) 25 41



bundesländer

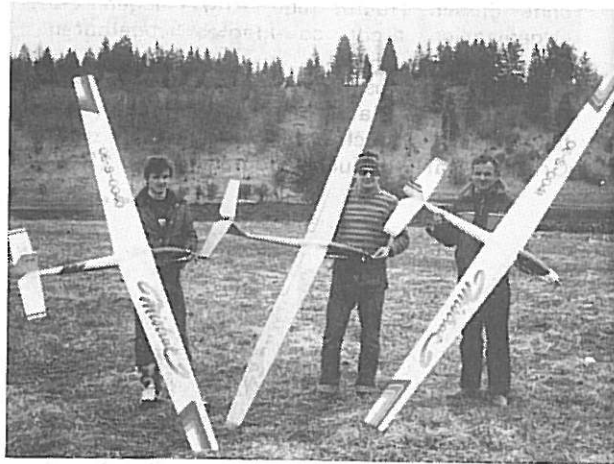
NATIONALES POKALFLIEGEN in der Klasse RC/MS

von Hermann Dolezal

Zum 6. Mal fand in der Woche vor Ostern das schon traditionelle Pokalfliegen der Motorsegler statt. Die Wetterlage und die meteorologischen Vorhersagen versprachen den Finkensteinern einen Wettbewerb bei Regen und Wind abzuhalten. Auch die zahlreichen Anrufe von möglichen Teilnehmern am Vortage dämpften entschieden den Optimismus der Veranstalter. Der 26. März widersprach allen pessimistischen Vorhersagen. Bei fast windstillem Wetter und teilweiser Bewölkung waren die idealen Bedingungen für einen Wettbewerb gegeben. Nachdem die neuen Bestimmungen der MSO bezüglich der Motorlaufzeit bereits voll zum Einsatz kamen, war man gespannt, wie sich die verkürzte Motorlaufzeit auf die Gesamtflugzeit auswirken würde. Schon die ersten Flüge erbrachten den Beweis, daß trotz der verkürzten Motorlaufzeit eine Höhe erreicht wurde, welche das Ausfliegen der gesamten Flugzeit ermöglichte. Einen gewaltigen Sprung gab es in der Punktebewertung in der Gleitflugzeit. Waren bei 45 Sekunden Motorlaufzeit maximal 700 Punkte zu erreichen, stieg die mögliche Punkteanzahl bei 30 Sekunden auf 1100. Schon eine Überschreitung der Motorlaufzeit um 1 Sekunde ergab einen Punkteverlust von 72 (bei 2 Kampfrichtern und maximaler Gleitflugzeit), sodaß in Zukunft die Piloten die 30 Sekunden exakt einhalten werden müssen. Im 1. Durchgang erreichte Schuhmach (St. Veit) mit 2338 Punkten - dicht gefolgt von Kuss (Straßburg) und Glück (Salzburg) - 2334 - die höchste Wertung. Der 2. Durchgang ging klar an Glück Gerhard mit 2351 Punkten. Im letzten und entscheidenden Durchgang erreichte Dieter Kellner (Fürstenfeld) mit einem Traumflug die höchste Tageswertung mit 2378 Punkten und wurde somit Überraschungssieger. Auf Rang 2 gelangte Franz Glück vor Gerhard Glück, welche beide konstant gute Wertungen erreichten. Nachdem im 1. und 2. Durchgang Doppelstarts durchgeführt wurden, erwies sich die Entscheidung der Wettbewerbsleitung als richtig, im letzten Durchgang nur Einzelstarts durchzuführen, denn gerade hier wurde vom Piloten die höchste Konzentration gefordert. Landesmeister in der Klasse RC/MS wurde

Klingenspiegel vor Tengg und Schuhmach (alle St. Veit).

An neuen Modellen beziehungsweise Neukonstruktionen war nicht viel zu sehen - es wurden die bewährten Modelle eingesetzt. Bei der im Hotel Zollner durchgeführten Siegerehrung konnte Obmann Dolezal den Gewinnern Pokale und Urkunden überreichen.



Nationales Pokalfliegen RC/MS von links:
3. Gerhard Glück, 1. Dieter Kellner, 2. Franz Glück



Kärntner Landesmeisterschaft RC/MS, von links:
Heinz Klingenspiegel, Karl Tengg, Werner Schuhmach



Bernhard Wagner (Treibach) immer dabei

KÄRNTNER LANDESMEISTERSCHAFT F1A

Beistrahendem Wetter wurde unter Leitung von Franz Fleischhacker die Landesmeisterschaft der Freiflieger durchgeführt. Im Rahmen des SÜD-OST-CUPS konnten 4 Gäste aus der Steiermark und 2 Teilnehmer aus Salzburg begrüßt werden. Bei stark umlaufenden Winden aus allen Himmelsrichtungen mit Windgeschwindigkeiten bis zu 5 m/s war das Auffinden von thermischen Ablösungen schon etwas schwierig. Erwischte jedoch ein Teilnehmer eine "Atomblase", dann mußte ein Marschweg von mehr als 1 km in Kauf genommen werden. Schon am Anfang des Wettbewerbes wurde klar, daß der Landesmeistertitel unter den 3 Experten Pacher, Ehrlich und Truppe (alle Kreisschlepp) ausgefochten würde. Bis zum letzten Durchgang war noch alles offen, da Ehrlich 1064, Truppe 1024 und Pacher 1050 Sekunden aufweisen konnten. Ehrlich und Truppe schafften auch im 7. Durchgang ein MAX, während Pacher mit 145 Sekunden den 3. Rang erringen konnte. Tagessieger wurde Rudolf Kahlhofer, Oberes Murtal, der als einziger 7 Volle schaffte und somit die Führung im Süd-Ostcup übernehmen konnte. Eine enorme Leistungssteigerung konnte bei den Finkensteiner Jugendlichen verzeichnet werden, ganz besonders bei Walter Dolezal (Finkenstein- 8 Jahre), der mit 1019 Sekunden, dicht gefolgt von Ingomar Wilding, 1004 Sekunden, den 5. Rang belegen konnte. Als Neulinge in der kärntner Freiflugszene gaben 2 Teilnehmer aus Feistritz/Drau ihren Einstand.

Bei der im Hotel Zolener durchgeführten Siegerehrung konnte dem neuen Landesmeister die große Medaille des Landes Kärnten verliehen werden.



Die Sieger der F1A- Landesmeisterschaft, von links: 2.Reinhard Truppe, 1.Walter Ehrlich, 3.Erwin Pacher

JUGENDLANDESMEISTERSCHAFT in K1.KS

Unter der Leitung von Edi Wallner wurde bei strahlendem Wetter am 10. April 1983 die Landesmeisterschaft in der Jugendklasse KS durchgeführt. 14 Jugendliche aus Radenthein, Feistritz und Finkenstein stellten sich den Zeitnehmern. Waren im 1. Durchgang noch leichte Winde vorherrschend, briste es in den folgenden Durchgängen kräftig auf und erreichte im 3. Durchgang Windgeschwindigkeiten bis zu 7 m/s, was zu einer wahren Materialschlacht führte. Die sonst siegesgewohnten Finkensteiner hatten ab dem 3. Durchgang keine flugfähigen Modelle mehr zur Verfügung und so konnten sich die Radentheimer Buben voll durchsetzen, welche bereits eine ausgefeilte Hochstarttechnik aufweisen konnten. Besonders bei stärkerem Wind machte sich das Trainingsmanko bei den anderen bemerkbar. An Modellen wurde von den Radentheimerndas bekannte Baukastenmodell Junior eingesetzt, Feistritz verwendete das Standardmodell A1 und Finkenstein konnte sich mit Eigenkonstruktionen nicht durchsetzen. Bei der Siegerehrung konnte Wallner als Obmann des durchführenden Vereins den Kindern Pokale und Sachpreise überreichen. Als großzügige Geste wurde die Vergabe von Baukästen an die letzten Ränge gewertet. Den Spendern der Sachpreise herzlichen Dank an dieser Stelle.

Wir bringen die Ergebnisse in dieser Klasse in der nächsten Nummer. Leider sind sie bei uns nicht eingegangen.

Die anderen Ergebnisse siehe nächste Seite:

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER KÄRNTNER WETTBEWERBE :

VI.NATIONALES FINKENSTEINER POKALFLIEGEN am 26.März 1983 - 22.Teilnehmer RC/MS

1. KELLNER Peter	SFC Fürstenfeld	oooo	2328	2378	4707	Punkte total	
2. GLÜCK Franz	LSV Salzburg	2334	2294	2342	4676	"	"
3. GLÜCK Gerhard	detto	2323	2351	1366	4674	"	"
4. KLINGSPIEGEL Heinz	MFG St.Veit	1698	2318	2312	4630	"	"
5. TENGG Karl	detto	2330	2291	1336	4621	"	"

KÄRNTNER LANDESMEISTERSCHAFT in Klasse RC/MS am 26.März 1983 in Finkenstein

1. und Landesmeister Kärnten							
	KLINGSPIEGEL Heinz	MFG St.Veit	1698	2318	2312	4630	Punkte total
	2. TENGG Karl	detto	2330	2291	1336	4621	" "
	3. SCHUHMACH Werner	detto	2338	2275	1846	4613	" "
	4. STARK Alfonso	detto	2271	2330	1480	4601	" "
	5. EHRLICH Walter	KFC Klagenfurt	1399	2327	2268	4595	" "

16 gewertete Teilnehmer.

KÄRNTNER LANDESMEISTERSCHAFT in Klasse F1A am 27.März 1983 in Finkenstein

1. und Kärntner Landesmeister									
	EHRLICH Walter	KFC Klagenfurt	168	180	180	180	180	1248	Sekunden
	2. TRUPPE Reinhard	MBG Feldkirchen	180	174	130	180	180	1204	"
	3. PACHER Erwin	ÖMV Klagenfurt	150	180	180	180	180	1195	"
	4. FLEISCHHACKER H.	KFC Klagenfurt	060	180	156	180	173	1109	"
	5. DOLEZAL Walter	MCF Finkenstein	180	076	180	169	180	1019	"

DAS SIEGERMODELL

* STAR-RANGER *

Der Präzisionshelicopter exklusiv bei **KNOLL** Modelltechnik

4651 STADL-PAURA, TEL. 07245/40 7 92

Eigene Hubschrauberflugschule — Fachberatung — Postversand

— — — — — UNSERE LEISTUNGEN — IHRE VORTEILE — — — — —

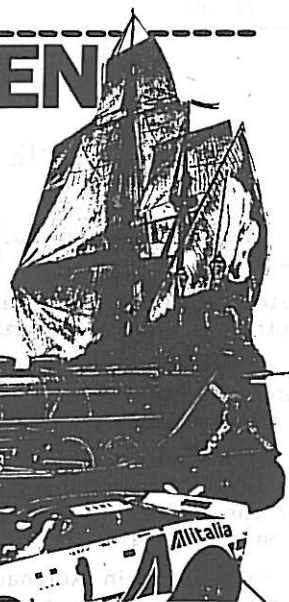
NEU — NEU — NEU — NEU**AB 1. JULI 1983****MODELLBAUCENTER** AUCH IN 4840 VÖCKLABRUCK, Stadtpassage

MODELLBAUKASTEN

LUTHWIG

FLUG-, SCHIFFS- UND
AUTOMODELLE, FUNKFERN-
STEUERUNGEN,
MODELLEISENBAHNEN SPUR-N

DIE WELT DES MODELLBAUS.



WER RECHNET
KAUFT BEI UNS

MODELLBAUKASTEN
M. LUTHWIG
4020 LINZ/NEUE HEIMAT
NEUBAUZEILE 53
TEL. (0 73 2) 8213 42

COUPON

Name: _____

Adresse: _____

BITTE ÜBERSENDEN SIE MIR
INFORMATIONSMATERIAL ÜBER

FLUG/SCHIFF

AUTO

EISENBAHN SPUR-N

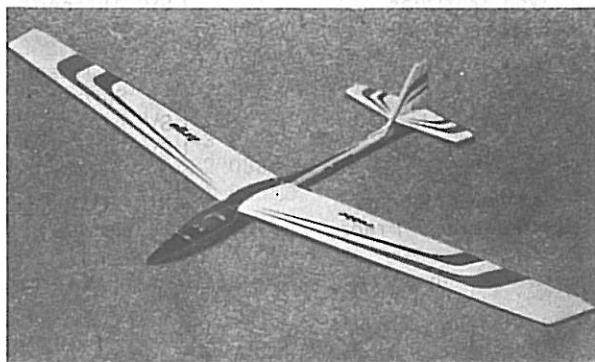


Tyrolldgasse 15
8786 Rottenmann
Telefon 03614/22 80

Postversand

„ARGO das Modell des Jahres 1983“

Spw. 2570 mm
Sirios Fertigflächen
Plura Fertigrumpf



DIE HANGFLUGTOURNEE HAT BEGONNEN !

Peter Tollerian

Traditionsgemäß hat am 23. April 1983 die nationale Hangflugtournee im Salzburger Land begonnen.

Im Jahre 1983 stehen insgesamt 7 Wettbewerbe auf dem Programm, zudem erstmals als eingetragene nationale Wettbewerbe, es gibt also auch die begehrten Gold C - Punkte.

Man war gespannt, wieviele Wettbewerber in diesem Jahr kommen würden. Ein schönes Ergebnis: Ein Starterfeld von 51 Piloten aus Österreich und 9 Piloten aus dem benachbarten Deutschland als Gäste in der separaten Gästeklasse.

Bei wunderbaren Frühsommerbedingungen konnte der Boss der Abtenauer Fliegertruppe des LSV die Veranstaltung eröffnen. Der gewünschte Wind zum Hang hin blieb zwar weit unter der erwarteten Stärke, doch die Thermik hat sehr viel ausgleichen können, denn es wurden doch eine ganze Reihe von wundervollen "Max-Flügen" zustandegebracht.

Sehr selektiv ist in Abtenau immer der Landekreis ausgesteckt. Man muß wissen, daß in Abtenau die Modelle aus einer Überhöhung zum Standplatz des Piloten von rund 50 m gestartet werden. Die Verständigung Pilot - Punkterichter, Starter und eventuelle Helfer am Startplatz wurde von den Abtenauern auch 1983 wieder mittels Funksprechgeräten hervorragend gelöst. Der Pilot hat nach Freigabe seines Modells nun verschiedene Möglichkeiten den Aufwind oder die Thermik zu suchen. Die meisten versuchen es auf der Nord-West-Seite hin entlang eines Waldhanges, gehen dann meistens hinaus und tanken die notwendige Höhe noch an den wunderschönen Grashängen vom Ort Abtenau herauf. Gefährlich kann es nur in einer kleinen Senke werden, denn dort kann man sehr schnell wertvolle Höhe verlieren. Der Landeplatz schließlich ist auf einem kleinen "Mugl" ausgesteckt, der zwar ein gefahrloses Anfliegen erlaubt, doch sehr exakt angefliegen werden muß, sonst kommt man nicht mehr herein.

Es war also auch heuer wieder spannend wie eh und je in Abtenau, die gesunde, freundschaftliche Rivalität zwischen den LSV-Gruppen Salzburg und Abtenau kam auch wieder voll zum Tragen, sodaß bis zum Schluß um jeden Punkt erbittert geflogen wurde.

Wie immer war auch in diesem Jahr wieder der sportbegeisterte Bürgermeister der Marktgemeinde Abtenau, Herr Köppel, anwesend.

Eine sehr nett und humorvoll gestaltete Siegerehrung schloß die Veranstaltung, und man darf wirklich gespannt sein, wie die nächsten Wettbewerbe in der Hangflug-Tournee ausgehen werden, denn der Gesamtsieger steht bei diesem ausgeglichenen Spitzenfeld noch lange nicht fest.

Die Ergebnisse :

1. Glück Gerhard	LSV Salzburg	304 324 000	628 Punkte total
2. Waß Matthias	LSV Abtenau	305 273 322	627 " "
3. Buchegger Wolfgang	detto	286 268 300	586 " ""
4. Winter Albrecht	LSV St.Johann	163 301 276	577 " "
5. Hosp Klaus	LSV Salzburg	082 251 319	570 " "
6. Schlager Herbert	LSV Abtenau	307 000 260	567 " "
7. Schwab Norbert	LSV Salzburg	191 261 300	561 " "
8. Arsen Alex	MFC Salzburg	134 255 280	535 " "
9. Haslauer Johann	AkIf Leoben	297 173 132	470 " "
10. Niedermayr Franz	LSV Salzburg	099 298 171	469 " "

Es wurden insgesamt 51 Wettbewerber gewertet.

Die Wertung in der Gästeklasse :

1. Staber Leopold	MFG Egglkofen	318 077 265	574 Punkte total
2. Eckart Johann	MFIG B.Reichenh.	312 173 198	510 " "
3. Ruffer Hans	detto	174 105 284	458 " "
4. Hager Martin	MFG Egglkofen	148 120 253	401 " "
5. Nöhring Wolfgang	MFIG B.Reichen.	217 069 162	379 " "

Es waren 9 Gäste am Start.

Mannschaftswertung: 13 Mannschaften wurden gewertet.

1. LSV - Salzburg II	1667 Gesamtpunkte
2. LSV - Salzburg I	1451 Gesamtpunkte
3. LSV Abtenau II	1368 Gesamtpunkte

12. HERI KARGL - CUP in F1 E

von Felix Schobel

Zu diesem am Sonntag, dem 24. April 1983 in St Leonhard am Forst zur Austragung gekommenen nationalen Wettbewerb in der Klasse des selbstgesteuerten Hangfluges (F1E) entsandten leider nur 3 niederösterreichische Vereine ihre Wettkämpfer (Wien war leider nicht vertreten !!!).

Im Gegensatz zum Vorjahr herrschten diesmal relativ sehr günstige Windverhältnisse (Westwinde schwankend bis 8 m/s).

Es stellte sich jedoch heraus, daß dieses Gelände durchaus nicht leicht zu bewältigen war, was besonders so alte, erfahrene "Hasen" wie Karl Lintner, Klaus Salzer und Felix Schobel sen. bitter zu verspüren bekamen.

Vom ersten Durchgang an setzten sich die drei späteren Sieger an die Spitze des Teilnehmerfeldes - sie waren auch nach dem dritten Durchgang vom übrigen Teilnehmerfeld nicht mehr einzuholen - lieferten aber einander bis zum Schluß recht spannende Kämpfe, und fast hätte es den Kolibrianer Karl Almesberger, der bis zum 5.Durchgang führte, hier "erwischt", da er nur die sechsbeste Durchgangszeit flog. Der hier an dritter Stelle liegende St.Pöltner Rupert Schneck (er flog im letzten Durchgang nur die viertbeste Zeit) verfehlte zwar einen durchaus möglichen Sieg , konnte sich aber noch an die zweite Stelle vorschieben.

Die Ergebnisse :

1. und Sieger des 12.Heri Kargl-Cups							
Almesberger Karl	UMSC-Kolibri	300	300	300	100	091	1091 Gesamtpunkte
2. Schneck Rupert	ESV-St.Pölten	300	063	290	234	156	1043 "
3. Hlavka Hans	detto	300	219	110	300	093	1022 "
4. Salzer Klaus	FMC-Wr.Neustadt	099	099	092	053	300	643 "
5. Lintner Karl	UMSC-Kolibri	046	169	082	087	182	566 "
6. Schobel Felix, sen.	detto	090	099	035	043	250	517 "
7. Schobel Felix, jun.	detto	213	138	039	082	038	510 "
8. Wutzl Franz	ESV-St.Pölten	039	109	050	041	068	307 "

RABATT-GESETZ

Wer hat es nicht gern, billiger einkaufen zu können. Viele Käufer versuchen daher, Einkaufsprivilegien zu erreichen : etwa durch die Mitgliedschaft zu einer bestimmten Interessenvereinigung. Das kann dann oft dazu führen, daß eventuelle spätere Preisnachlässe vorher auf den Preis aufgeschlagen werden. Dieses bringt dann aber eine arge Benachteiligung für jene Käufer mit sich, die nicht diese Privilegien besitzen.

Zum Schutz aller Käufer wurde das RABATT-GESETZ geschaffen, nach welchem sich die Händler richten müßten. Auszugsweise wollen wir das Gesetz abdrucken:

BGBl. 1/1011 aus 1933. Es hat vorallem die Aufgabe, eine ungleiche Behandlung sowie die Täuschung des Letztverbrauchers zu verhindern. Andererseits regelt es den Preisnachlaß, den der Unternehmer dem Letztverbraucher einräumen darf. Grundsätzlich sind Preisnachlässe und Sonderpreise verboten.

Rabatt ist die Differenz zwischen dem Normalpreis, den der Unternehmer regelmäßig verlangt (Ladenpreis, Listenpreis) und dem im Einzelfall durch Nachlaß gewährten Ausnahmepreis. Der Rabatt muß vom Verkäufer gewährt werden, muß jedoch nicht aus dessen Vermögen stammen. Es verstoßen daher z.B. Sonderrabatte für Gewerkschaftsmitglieder auch dann gegen das RabattG., wenn sie von der Gewerkschaft rückvergütet werden.

Das RabattG. will den Unternehmer nur zwingen, Preisermäßigungen als solche deutlich zu kennzeichnen und sie nicht in den Mantel individueller Preisnachlässe zu hüllen, welche eine unsachliche Einflußnahme auf den Kaufentschluß des Publikums darstellen und den Anschein eines besonders günstigen Angebotes erwecken.

Sonderpreise schließlich sind solche Nachlässe, die vom Unternehmer einzelnen Kunden wegen ihrer Zugehörigkeit zu bestimmten Verbraucherkreisen, Berufen, Vereinen oder Gesellschaften eingeräumt werden. Diese Rabattierung widerspricht eindeutig dem Grundgedanken des RabattG., nämlich die ungleiche Behandlung von Kunden durch Gewährung solcher Sonderpreise zu verhindern. Dadurch soll auch ausgeschlossen sein, daß sozial schwache bzw. wirtschaftlich unerfahrene Kunden Rabatte für bevorzugte Käufergruppen aufbringen, denn es ist wohl eine Erfahrungstatsache, daß überhöhte Rabatte nur dann gewährt werden können, wenn sie vorher auf die Preise aufgeschlagen wurden.

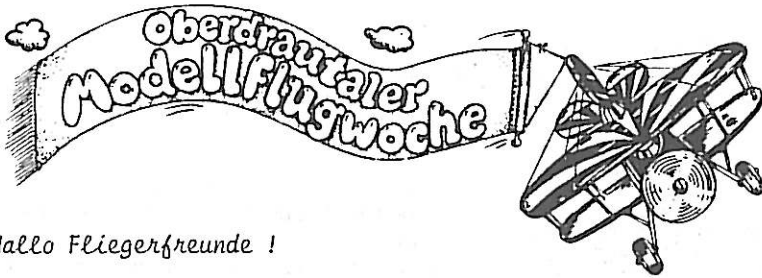
Die Gewährung eines Rabattes verstößt auch dann gegen das RabattG., wenn der Rabatt einem individuell bestimmten Personenkreis gewährt wird, der zu den sozialbedürftigen Schichten (Studenten) zählt.

Verstöße gegen das RabattG. werden mit strafgerichtlicher Geldstrafe, im Wiederholungsfall mit strafgerichtlicher Gefängnisstrafe geahndet. Außerdem kann ein Konkurrent oder Interessenverband auf Unterlassung klagen.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

AUSLIEFERUNG FÜR ÖSTERREICH: MODELLBAU KIRCHERT, 1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65



27.8.- 4.9.

Hallo Fliegerfreunde !

Wie Euch bereits bekannt sein dürfte, veranstalten wir - die Modellbaugruppe "Oberdrautal" und das Hotel Glocknerhof - unsere **Erste Oberdrautaler Modellflugwoche vom 27. August bis 4. September 1983.**

Anlaß dazu waren zahlreiche begeisterte Modellflieger aus der BRD und der Schweiz, die sich wiederholt für einen oder mehrere Wettbewerbe im Rahmen einer Woche ausgesprochen haben. Nun, nach langem Hin und Her, was den Termin, die Kosten für die Veranstaltung etc. betrifft, sind wir endlich in der Lage, eine Reihe von Höhepunkten zu organisieren, die zu einer Art **"Woche der Begegnung"** einem Modellfliegerereignis und einer Attraktion auch für Außenstehende zusammengefaßt werden sollen. Wir stehen auf persönlichem Kontakt und schätzen freundliche Atmosphäre - deshalb soll diese Veranstaltung anderen dieser Art auch etwas voraushaben.

Wir im Glocknerhof haben uns zu diesem Zweck entschlossen, unseren Modellflug-Fans rechtzeitig ein Ablaufprogramm auszuarbeiten und sofort zu übermitteln, um allfälligen Informationsmanko vorzubeugen und die Teilnehmerschaft darüber zu unterrichten, worum's überhaupt einmal geht.

Auskunft Hotel Glocknerhof - Familie Seywald

A-9771 Berg/Drautal

Tel. 04712-536

vom Ausland 0043 vorwählen.

FLUGSCHAU der „K R O N E“

AM 17. September 1983, BEI SCHLECHTWETTER AM 18. September 1983, FINDET
In ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ÖMV-WIEN UND DEM ÖAEC AUF DEM MODELLFLUGPLATZ
IN BOCKFLIESS DES ÖMV-WIEN EINE FLUGSCHAU DER KRONENZEITUNG STATT.

GESUCHT WERDEN PILOTEN MIT ATTRAKTIVEN MODELLEN.

Für Jugendliche zwischen 7 und 15 Jahren wird für Wien, Niederösterreich und Burgenland ein Wettbewerb für Papierflieger und kleine Balsamodelle in der KRONENZEITUNG ausgeschrieben.

Auskünfte bei MODELLBAU KIRCHERT, Linzerstraße 65, 1140 WIEN.

Die Kleinen!?



Einst waren sie die "Großen" : Die FREIFLIEGER und die FESSELFLIEGER !

Jetzt gehören sie schon lange zu den Minderheiten, zu jenen, die man gerade noch sieht und duldet. Die beiden Sparten wurden von Jahr zu Jahr immer mehr von den RC-Fliegern verdrängt oder aufgesaugt, und in den kommerziellen Modellflugzeitungen wird nur gelegentlich über sie berichtet. Wenn sich heute ein neuer Verein gründet, ist es mit Sicherheit ein

Verein, der lediglich RC-Flug betreibt. Es hilft nichts, der RC-Flug ist "in" und darum auch der große Zuspruch.

Umso erfreulicher ist es, wenn sich begeisterte Modellflieger finden, die für das Häufchen Rest der Frei- und Fesselflieger zähe Pionier- und Wiederaufbauarbeit leisten.

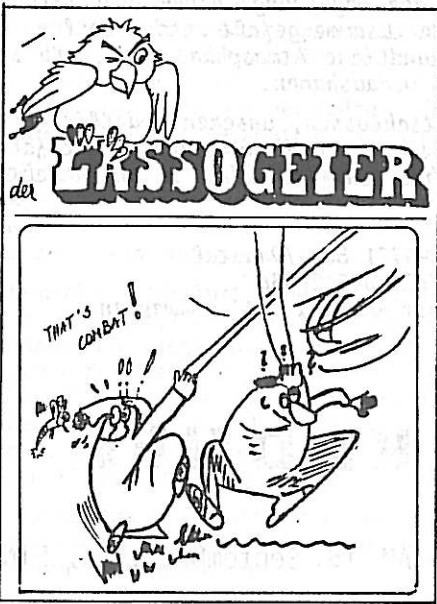
In der BRD erscheinen z.Zt. zwei im Abziehverfahren hergestellte "Spezialzeitungen" für diese beiden Sparten. Wir wollen ganz besonders auf diese absolut unkommerziell, aber mit echter Begeisterung und ganzem Einsatz geschriebenen Druckwerke hinweisen !

Für die Freiflieger erscheint die "THERMIK SENSE"

Herausgeber: Bernhard Schwendemann, Röhrachweg 88, D-7060 Schondorf.

Die Fesselflieger nennen ihre Zeitung "LASSOGEIER"

Herausgeber: A. Jungherz, Petersbergstraße 8 D-5000 KÖLN.



Diese Zeitung wird gedruckt beziehungsweise hergestellt in der Rheinischen Landesschule für Körperbehinderte.

Beide Zeitungen erscheinen etwa viermal jährlich.

Wir empfehlen diese beiden Zeitungen unseren Frei- und Fesselflieger ganz besonders, meinen aber, daß auch die anderen Modellflieger von dem Engagement und der Begeisterung mit denen diese Zeitungen geschrieben werden angenehm berührt und angesteckt werden.

Zur Nachahmung nur bestens empfohlen !!!

Der große

Graupner Katalog 36 FS

**548 Seiten
aktueller
Modellsport!**



**mit eingehaftetem
Neuheitenprospekt
ist da!**

Farbig, interessant, übersichtlich.

**Im Fachgeschäft.
Schutzgebühr DM 9,80**

Unverbindlich empfohlener Preis

Graupner
Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES
GRAUPNER
D-7312
KIRCHHEIM-TECK

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

vom Mini Gleiter zum
R/C Hubschrauber

für jeden Etwas:



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

SPORT-SPIEL MODELLBAU



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

KIRCHERT

A-1140 Wien, Linzerstr. 65



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter Oberschulrat Dir. Edwin Krill, ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl Gesellschaft m. b. H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.