

1980

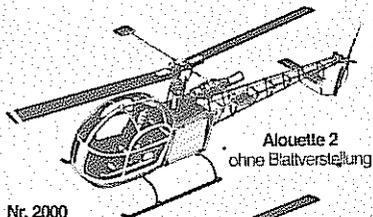
*F4 C - Staatsmeisterschaft in St. Johann im Rosental /Kärnten  
POLIKAPOV PO 2 - das Modell des Staatsmeisters Edi Wallner*

# österr. modell- flugnachrichten

# KAVAN

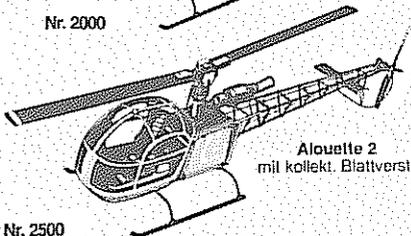


wie immer  
**UNÜBERTROFFEN!**



Alouette 2  
ohne Blattverstellung

Nr. 2000



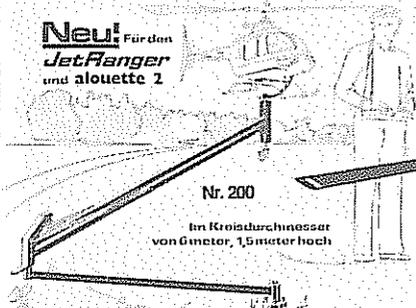
Alouette 2  
mit kollekt. Blattverst.

Nr. 2500

## QUALITÄTS-PRODUKTE

Katalog und Preisliste bei Ihrem Fachhändler  
kostenlos erhältlich.

**Neu!** Für den  
**Jet Ranger**  
und **alouette 2**



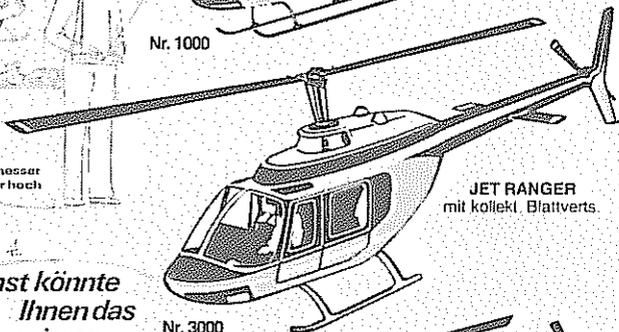
Nr. 200

Im Kreisdurchmesser  
von Gunter, 1,5 meter hoch



RANGER  
mit kollekt. Blattverst.

Nr. 1000

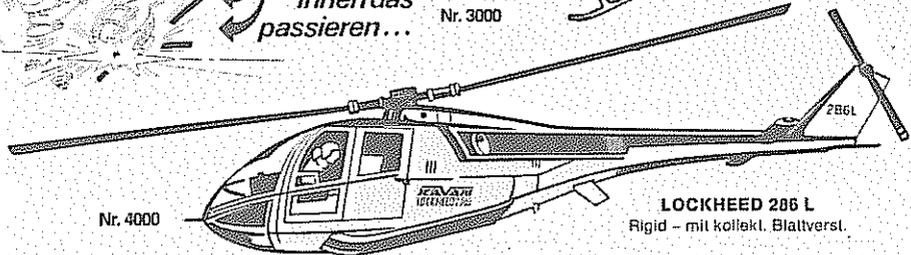


JET RANGER  
mit kollekt. Blattverst.

Nr. 3000



sonst könnte  
Ihnen das  
passieren...



Nr. 4000

LOCKHEED 286 L  
Rigid - mit kollekt. Blattverst.

ERHÄLTICH IN JEDEM GUTEN FACHGESCHÄFT  
BEZUGSQUELLENACHWEIS IN ÖSTERREICH:



- MODELLBAU - 1140 WIEN

Liebe Modellflugfreunde !

Diese Nummer von prop ist eine Zwischennummer. Obwohl der Umfang immer größer geworden ist - wir halten ja bekanntlich bereits bei 48 Seiten - konnten bisher nicht alle Beiträge gebracht werden, die uns eingesandt wurden. Ich bitte, deswegen nicht böse zu sein. Um alles sofort verarbeiten zu können, müßte prop monatlich erscheinen. Das schaffen wir aber sowohl finanziell, und noch weniger arbeitsmäßig (vielleicht, wenn ich einmal in Pension bin !). Um wenigstens einigermaßen nachzukommen, wurde diese Nummer eingeschoben. Die nächste und letzte Nummer in diesem Jahr wird (so hoffe ich) noch in diesem Jahr erscheinen können.



Der aufmerksame Leser hat sicherlich gemerkt, daß wir die Wettbewerbsberichte in der Reihenfolge WM, EM und Staatsmeisterschaften, sowie internationale und nationale Wettbewerbe gebracht haben. Über Landesmeisterschaften wurde bisher kaum noch berichtet. Ich weiß, daß diese Reihenfolge nicht immer auf Zustimmung gestoßen ist und wir werden im nächsten Jahr unsere Berichte in der Reihenfolge der Einsendung bringen. Allerdings müßten wir viele Berichte erst einfordern. Bitte, schickt uns in Zukunft die Berichte unaufgefordert und schickt Fotos mit, die aber beschriftet sein sollen, damit man weiß, um was es sich handelt. Am besten man klebt einen kleinen Zettel mit dem gewünschten Text am Rand des Bildes fest.

Alle Eure Berichte zeigen von der großen Aktivität in den Vereinen. Und wenn wir auch stolz auf unsere Spitzensportler sind, so darf niemals vergessen werden, daß jede Spitzenleistung nur durch die Arbeit in den Vereinen möglich ist. Als Einzelperson kann ein Modellflieger niemals bestehen und zu jeder Leistung bedarf es immer der Gemeinschaft. Die sportliche "Befruchtung" erfolgt hier immer auf Gegenseitigkeit, das sollten unsere Spitzensportler nicht vergessen.

Bei der letzten Bundesvorstandssitzung des Ö.Ae.C. hat der Präsident, Dr. Josef Lenz, den letzten Mitgliederstand bekanntgegeben. Von insgesamt 12.625 Mitgliedern, entfallen auf die Sektion Modellflug 4.423 Mitglieder, d.s. 35 %

"	Segelflug	4.042	"	d.s. 32 %
"	Motorflug	2.859	"	d.s. 22,6%
"	Fallschirm	650	"	d.s. 5,15 %
"	Hängegleiter	620	"	d.s. 4,9 %
"	Ballonfahrer	31	"	d.s. 0,25 %

30 Jahre lang hat es gedauert, ehe es soweit gekommen ist. Das es so gekommen ist, ist der Faszination des Modellflugsports, aber vor allem der unermüdlichen Arbeit in den Vereinen zuzuschreiben. So dürfen wir niemals vergessen: die vielen, vielen kleineren und größeren Funktionäre, ohne die Aufwärtsentwicklung in unserer Sparte niemals möglich geworden wäre.

Dies soll vor allem jenen Modellfliegern ins Stammbuch geschrieben werden, die immer wieder glauben, ihre eigenen Funktionäre und Mitarbeiter kritisieren zu müssen - ohne selbst Verantwortung übernehmen zu wollen !

Nur, wenn wir alle zusammenhalten, in Freud und in Leid, wird es in unserer Sparte weiter aufwärts gehen.

In Anbetracht der kommenden friedlichen Weihnachtszeit bitte ich alle, das Gemeinsame zu fördern und zu pflegen und auftretende Schwierigkeiten gemeinsam zu meistern !

Es grüßt Euch bis zum nächstenmal

Euer

*Edwin Witt*  
Bundessektionsleiter

# Freiflug-Europameisterschaft Mostar 27.-30. August 1980



Mannschaftsführer Robert Grillmeier

Die Europameisterschaft im Freiflug fand in Mostar, dem heißesten Zipfel von Jugoslawien statt. Nicht nur, daß es eine sehr lange Anreise war, herrschte dort eine Temperatur zwischen 28 und 32°C im Schatten.

Der Wettbewerbsbus der Sektion leistete seine guten Dienste, wengleich der Wagenheber seinen Geist aufgab, just in dem Moment, wo wir ihn brauchten. Aber das gehört wohl so zu einer 14 stündigen Fahrt. Am Wettbewerbsort angekommen, konnten wir das 10 x 4 km große Flugfeld bewundern, noch größer als unser Modellflug-Paradegelande in Wiener Neustadt. Bis März ist dieses Gelände ein See, der mit Frühjahrsbeginn völlig austrocknet und dann ein ideales Modellfluggelände für Freiflug ergibt. Am Rande dieses Terrains gab es einen kleinen Fluß, der zur Abkühlung unserer erhitzten Körper seine guten Dienste leistete.

Am ersten offiziellen Wettbewerbstag gab es nach einer Eröffnungszeremonie das Startzeichen zum F1 A-Wettbewerb. Dem Alphabet nach hatten wir Österreicher die Startnummern 1, 2 und 3, und es wäre schön gewesen, hätten wir in der Endwertung diese Plätze einnehmen können. Leider war es aber nicht so. Der Wiener Werner Kraus belegte mit 6 Maximalzeiten und einem Flug von "nur" 144 Sekunden den 12 (!) Platz mit einer Gesamtflugzeit von 1224 Sekunden. Der Wienerneustädter Klaus Salzer flog 6 Max und ein Absauer von 129 Sekunden brachte ihn mit insgesamt 1209 Sekunden den 28. Rang ein. Einen unwahrscheinlich schwarzen Tag hatte der Schärödinger Wilhelm Kamp, der es lediglich auf 2 Max brachte und mit einer Gesamtflugzeit von 955 Sekunden nur den 55. Platz belegte. Hinter ihm kam nur noch der Franzose Goismier, der mit 947 Sekunden Gesamtflugzeit den 56. und damit letzten Platz belegte.

Trotz der vielen Maximalzeiten die geflogen wurden, kamen nur 4 Wettbewerber ins Stechen und nach nur

einen einzigen Stechdurchgang lautete das Endergebnis:

## 1. und Europameister

1. Leskonsek Branke, Jug., 1260 + 234.
  2. Larsen Arild, Norwegen, 1260 + 202.
  3. Roman Golubowski, Polen, 1260 + 172.
- Die Plätze der Österreicher kennen wir schon.

Von 18 klassierten Mannschaften belegten unsere Männer den 15. Platz. Europameister in der Mannschaftswertung wurde Jugoslawien mit 3712 Gesamtsekunden vor den Russen die 3697 und den Rumänen, die insgesamt 3682 Sekunden erfliegen.

Am 2. Wettbewerbstag wurde die Klasse F1 B - die Wakefield- oder Gummimotormodelle - geflogen. Auch in dieser Klasse ging es den Österreichern nicht viel besser.



Beim Festbankett. Von rechts die Österreicher Salzer, F1 A, Zachalmel, F1 B und Kraus, F1A und Proxi für Reitterer in der Klasse F1 B.

Am ersten und zweiten Durchgang regnete es, was wettermäßig zwar sehr angenehm war, aber wettbewerbsmäßig weniger Freude machte.

Der Wiener, Herbert Chmelik, konnte sich sehr gut auf das Wetter einstellen und flog auch 5 sichere Max, bis es ihn im 6. Durchgang mit einem Absaufer von 159 (!) Sekunden erwischte. Der letzte Flug war aber wieder voll. Endergebnis: mit 1239 Sekunden 13. Platz!

Der St. Pöltner Hans Zachalmel hatte nicht weniger als fünfmal Gummiriß, was ihn derart entnervte, daß er es lediglich auf 4 Maximalzeiten brachte, was den 37. Platz bedeutete. Bei der letzten WM in Kalifornien wurde



*Der erfolgreichste Österreicher war noch R. Truppe in FIC, links, neben ihm eine der unermülichen Helferinnen, Chmelik mit Mann.*

ihn bemerklich der sichere 2. Platz "gestohlen".

Der 3. im Bunde war Werner Kraus, der für den verhinderten Salzburger Ernst Reitterer dessen Wakefieldmodell flog. Obwohl er sich sehr schnell auf Reitterers Modell einstellte, gelang ihm erst in den letzten beiden Durchgängen je ein Max. Er belegte mit 1162 Sekunden den 39. Platz. In dieser Klasse waren 49 Wettbewerber am Start.

Europameister wurde der sehr bekannte Franzose Alain Landeau, der den Sieg mit zwei Stechflügen von 240 und 300 Sekunden errang. Zweiter wurd der Däne Kristensen Povl. Im Stechen flog er 240 und 238 Sekunden. Der Bulgare L.A. Ždravko wurde mit 2 Stechflügen von 210 beziehungsweise 222 Sekunden Dritter.

Sowohl der 4. und 5. flog je zwei Stechflüge, während bereits der 6. Rang mit nur einem Stechflug erreicht wurde.

In der Mannschaftswertung wurden 18 Nationen gewertet. Die Österreicher belegten mit 3585 Gesamtsekunden den 10. Platz.

Mannschafts-Europameister wurden die Franzosen mit 3714 Sekunden vor den Dänen, die es auf 3705 Sekunden brachten.

Am 3. Wettbewerbstag waren die Verbrennungsmotormodelle, Klasse F1 C, an der Reihe. In dieser Klasse gab es nicht weniger als 19 Wettbewerber im ersten Stechdurchgang.

Als einziger Österreicher startete in dieser Klasse der Kärntner Reinhard Truppe und belegte, nachdem er im 1. Stechdurchgang ausschied den 11. Rang. Vielleicht hätte es noch für den 2. Stechdurchgang gereicht, wäre sein Modell nicht mit einem Zuschauer unmittelbar vor der Landung kollidiert.

Sieben Wettbewerber flogen 4 Stechdurchgänge, zwei Wettbewerber mußten nach 2 Stechdurchgängen ausscheiden und mit nur einem Stechflug war das Rennen für 10 weitere Wettbewerber aus.

Es waren insgesamt 46 Teilnehmer am Start und es siegte der Russe Nako- necni Nikolai vor dem Tschechen Cenek Patek und dem Russen Mozirski Valentin.

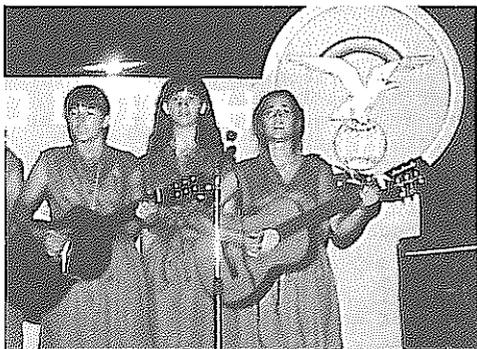
19 Wettbewerber flogen alle sieben Volle und mit nur zwei Sekunden weniger wurde bereits der 20. Platz belegt.

In der Mannschaftswertung siegten mit 3778 Gesamtsekunden die Bulgaren vor den Jugoslawen mit 3771 Sekunden und den Russen, die 3747 Gesamtsek. erreichten. Die Russen schienen mit dem 1.+3. Platz in der Einzelwertung einem sicheren Sieg entgegenzugehen, doch machte diese Chance ihr dritter Mann mit zwei Absaufern von 164 + 147 Sekunden zunichte.

Während des Wettbewerbes ist die besonders große Zahl an jugendlichen Helfern aufgefallen. Kaum fiel ein jugoslawisches Modell aus der Thermik, verteilte sich unter dem gleitenden Modell eine Schar Jugendlicher,

gleich eines Haufen von Ameisen, und versuchte durch "wacheln" mit Hemden etc. eine neue Thermikblase loszulösen. Wie sich gezeigt hat, nicht immer mit Erfolg.

Direkt auf dem Flugplatz fand am Sonntag das Festbankett statt. Folklore, gebratene Hammel am Spieß und köstliche Bewirtung sorgten für

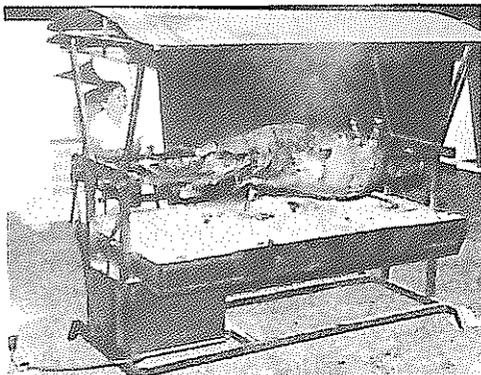


Eine Gruppe junger Mädchen sangen und spielten jugoslawische Weisen

Wenn unsere siegesgewohnten Wettbewerber diesmal nicht immer alles nach Wunsch gelang, so hatten sie sich nicht nur sehr gut vorbereitet, sie setzten sich mit aller Kraft beim Wettbewerb ein. Dafür muß ihnen gedankt werden. Besonderer Dank aber gebührt den beiden begleitenden Damen, Frau Chmelik und Frau Pisa, ohne die man sich eine Teilnahme an einer größeren Freiflug-Veranstaltung gar nicht mehr denken

ausgezeichnete Stimmung. Leider begann es zu regnen und verdarb einen Teil der mit viel Liebe vorbereiteten Veranstaltung.

Der Veranstalter hat sich jederzeit Mühe gegeben, allen Wünschen gerecht zu werden und es gab kaum einen Grund zu einer Beanstandung.



Gebratene Hammel am Spieß sorgten für eine gemütliche Atmosphäre bei Festbankett

kann. Die Saison ist gelaufen. Die nächste Weltmeisterschaft wird voraussichtlich in Spanien stattfinden. Noch steht es in den Sternen geschrieben, wer eine Teilnahme unserer Mannschaft finanzieren soll. Wir hoffen aber dennoch auf eine Teilnahme, darum muß mit den Vorbereitungsarbeiten unverzüglich begonnen werden.



## MODELLFLUG SONDERAUSSTELLUNG

DES ESV-ÖMV ST.PÖLTEN

vom Wurfgleiter zum ferngesteuerten Hubschraubermodell

5. Dezember 1980  
in den Sonderausstellungs-  
räumen der Stadt St. Pölten  
Prandtauerstraße 2

# 7 SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ

Dr. Helmut Schneider



Das folgende Kapitel dieser Artikelserie soll den Jägern gewidmet sein.

Ich werde auch in diesem Kapitel so vorgehen, daß es eine Anleitung für künftige Flugplatzhalter darstellt. Leidgeprüfte Besitzer von Modellflugplätzen können sich danach orientieren, wenn sie mit dem einen oder dem anderen der hier geschilderten Probleme konfrontiert werden.

Das Jagdrecht ist Landessache und wird daher länderweise geregelt. Die Unterschiede sind aber nicht groß. Meine Ausführungen sind so gestaltet, daß sie in jedem Bundesland Gültigkeit haben.

Wenn ein Grundstück als Modellflugplatz erworben werden soll, soll man jedenfalls in Erfahrung bringen, ob es in einem Jagdgebiet liegt. Auskunft kann die zuständige Bezirkshauptmannschaft geben. Wenn dies zutrifft, ist zunächst einmal zu unterscheiden, ob es sich um eine "Eigenjagd" handelt. Eine Eigenjagd liegt dann vor, wenn der Jagdberechtigte gleichzeitig Eigentümer ist. Da er ja mit dem Gebrauch der Liegenschaft als Modellflugplatz einverstanden ist, sind keine besonderen Schwierigkeiten zu erwarten. Er sollte jedoch über die Besonderheiten, insbesondere mit dem Lärm vertraut gemacht werden. Am besten geschieht dies dadurch, daß ein Probefliegen veranstaltet wird.

Handelt es sich jedoch um keine Eigenjagd, wird es wahrscheinlich Probleme geben. Der Grundeigentümer ist nämlich mit dem Jagdberechtigten, das sind in der Regel mehrere Personen, nicht identisch. Die Jäger werden versuchen, ein behördliches Verbot des Modellfluges in ihrem Jagdgebiet zu erreichen. Ein Argument des Modellfluges öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufen darf. Sie behaupten nun, daß die Hege des Wildes durch den Motorenlärm gefährdet wäre, diese aber im öffentlichen Interesse gelegen sei. Dies trifft nicht zu. Es handelt sich bei der Jagd um kein öffentliches Interesse sondern um ein privates. Dies wurde bereits in einigen Bescheiden festgestellt.

Das Amt einer Landesregierung hat dies so begründet:

"Hinsichtlich des Schutzes der Allgemeinheit bzw. der Öffentlichkeit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt (allgemeine Sicherheitsinteressen), wozu die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung; die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum; die Gewährleistung der Sicherheit der Personen und Sachen auf der Erde; das Fernhalten störender Einwirkungen auf Personen und Sachen und wohl auch die Vermeidung vermeidbaren Geräusches zu zählen sind (vgl. VwGH. 26,4 1974, ZL 135, 136/74; v. 20. 11. 1970, ZL 1820/69 u.a.), ergaben die getätigten Einwendungen, daß zum größten Teil Beeinträchtigungen der Jagdausübung bzw. Störung im Wildbestand befürchtet werden.

Abgesehen nun davon, daß die hier aufgezeigten Jagdinteressen (Jagdausübung) in den obgenannten durch die Judikatur umschriebenen Bereich des Schutzes der Allgemeinheit nicht eindeutig zu subsumieren sind (handelt es sich hier doch wohl eher um Einzelinteressen oder doch um solche einer bestimmbareren einzelnen Personengruppe), kann - schon im Hinblick auf den sonst in solchen Gebieten, durch die Ausübung der Landwirtschaft notwendigen Traktorenlärm - nicht angenommen werden, daß das Wild durch den Modellflug vertrieben werde, aber schon gar nicht, daß der Wildbestand hierdurch an der Substanz (durch Umwelteinflüsse) Schaden erleidet.

Soweit eine Bescheidbegründung aus einem Verfahren zur Genehmigung von Modellflügen mit Modellen von über 5 kg Fluggewicht auf einem bestimmten Modellflugplatz.

Eine andere Taktik der Jäger besteht darin, Modellflieger wegen Störung des Wildes zur Anzeige zu bringen und ihre Bestrafung durch die Bezirksverwaltungsbehörde zu verlangen. Auch damit werden sie keinen Erfolg haben. Die Strafbestimmung ist nämlich auf das mutwillige Stören des Wildes, zum Beispiel durch Hetzen mit einem Hund, abgestellt. Sollte aber dennoch ein Strafverfahren gegen einen Modellflieger aus diesem Grund eingeleitet werden, sollte er sich so rasch als möglich an die Bundessektion wenden, damit wir ihm Rechtsschutz gewähren können.

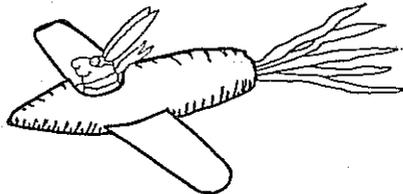
Wenn aber rechtlich alles zum Besten steht, sollten wir aber einen anderen Aspekt nicht übersehen. Es stehen nämlich sehr große wirtsch aftliche Interessen auf dem Spiel.

Die Jagdgenossenschaft, das ist die Summe aller Grundstückseigentümer, über deren Liegenschaften sich das Jagdgebiet erstreckt, verpachtet nämlich die Jagd zu einem Jahrespachtschilling der regelmäßig die Hunderttausendergrenze manchmal sogar um ein vielfaches übersteigt. Die Jäger drohen daher den Grundstückseigentümern mit einer saftigen Minderung des Pachtschillings. Und schon ist der schönste Krach da. Da werden dann in der Nacht Einrichtungen des Flugplatzes zerstört, Zufahrtswege umgeackert, anonyme Drohungen gemacht und was sonst noch alles möglich ist, um die Modellflieger zu vertreiben.

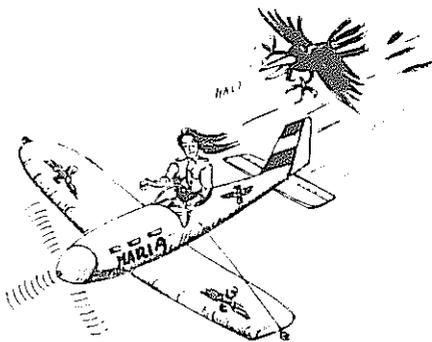
Besser ist es, falls keine Einigung mit den Jägern - auch soetwas gibt es - möglich ist, die Finger davon zu lassen.

Fortsetzung - über den Lärm - lesen Sie in unserer nächsten Ausgabe von "prop".

Wenn Sie diesbezüglich spezielle Fragen haben, wenden Sie sich bitte an mich. Ich bin telefonisch erreichbar Samstag - Mittwoch 02782/3752 oder Donnerstag - Freitag unter 0222/7348652 ca. um 19,30 Uhr.



## Es spricht Ihre Modell- flugsekretärin



Liebe Modellflugfreunde!

Einige von Ihnen werden mich in der Zwischenzeit bereits kennengelernt haben. Ob persönlich oder mittels Briefkontakt spielt in diesem Fall keine Rolle. Auf alle Fälle bin ich bestrebt, alles zu Ihrer besten Zufriedenheit zu erledigen. Um jedoch das tun zu können, möchte ich mit einigen Anliegen und Mitteilungen an Sie herantreten.

### PROFUNGEN

Um die Bestätigung der Prüfungen und somit auch die Ausstellung der Urkunden beschleunigen zu können, bitte ich alle Flugsportfreunde, bei Silber- und Gold-C Prüfungseinreichungen den rosa Leistungsausweis mit den bestätigten A-, B-, und C-Prüfungen beizulegen.

### AUSLANDSTARTS

Es kommt immer wieder vor, daß Modellflugsportler an Internationalen Wettbewerben im Ausland teilnehmen, ohne diese Teilnahme vorher der Bundessektion gemeldet zu haben. Auch die

nur beabsichtigte Teilnahme ist zu melden, selbst wenn dann letzten Endes nicht gestartet wird.

### Die Meldung soll enthalten:

Name des Teilnehmers und Verein  
Bezeichnung des Wettbewerbes  
Ort der Veranstaltung  
Datum der Veranstaltung  
Klasse, in der gestartet werden soll

NACH DER ERFOLGTEN TEILNAHME IST UNBEDINGT EINE OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE AN DIE BUNDESSEKTION ZU SENDEN.

Ich hoffe auch in Zukunft auf eine gute Zusammenarbeit und

grüße Sie recht herzlich  
Ihre Modellflugsekretärin  
Maria Kluc

## In eigener Sache



Auf den beiden nächsten Seiten bringen wir den Abdruck eines Briefes, den ich im März dieses Jahres an alle Vereins-beziehungsweise Gruppenobmänner geschrieben habe. Darin habe ich versucht die Gründe zu erläutern, warum wir einen bescheidenen Beitrag für unser Mitteilungsblatt prop verlangen müssen.

Wir haben die Vereinsobmänner gebeten, für das Jahr 1980 das Inkasso der S 30,- ausnahmsweise für die Bundessektion zu übernehmen. Viele Vereine haben dieser Bitte entsprochen und den beschlossenen Betrag eingezahlt. Ihnen allen sei für ihre Bereitschaft und den Beweis unserer Zusammengehörigkeit recht herzlich gedankt.

Ein Teil unserer Vereine beziehungsweise unserer Mitglieder haben es bisher unterlassen, diesen wirklich geringfügigen Betrag einzuzahlen. Mag sein, daß einige ganz einfach darauf vergessen haben, mag sein, daß einige den Zahlschein verlegt haben. Tatsache ist jedenfalls, daß wir auch in diesem Jahr wieder einem Defezit zusteuern.

Es gibt aber auch Vereine, die sich beharrlich weigern, den Betrag einzuzahlen. Einmal ist es der Obmann selber, der für prop nichts übrig hat, einmal sind es die Mitglieder. Es geht dabei aber niemals um den Betrag selber, sondern, wie dann gesagt wird, "ums Prinzip!" Als ob man eine freiwillige Gemeinschaft vom Prinzip her, sehen kann!

"Ich habe prop niemals bestellt" oder "prop ist ein Dreck, da steht ja nichts drinn" oder "zuerst hat es geheißsen, prop kostet nichts, jetzt verlangen sie etwas dafür".

Das sind nur einige Argumente, die man so von hinten hört und die gegen prop ins Treffen geführt werden. Nun könnte man jedem dieser Argumente entgegnen, außerdem sind in dem vorher erwähnten Brief die Antworten auf diese und andere Argumente schon vorweggenommen. Viel wichtiger scheint mir, den einzelnen zu überzeugen, daß wir freiwillig einer Gemeinschaft angehören, einer Gemeinschaft, die es geradezu erfordert, sich um den anderen zu kümmern. Nur unsere gute Gemeinschaft der Modellflieger war es, die unsere Sektion zur größten des Ü.Äe.C. werden ließ! Soll vielleicht gerade jetzt, wo wir so groß geworden sind, aus Prinzipreitereien auseinanderbröckeln?

Das kann und darf nicht sein!

Das sind nur einige Argumente, die man so von hinten hört und die gegen prop ins Treffen geführt werden.

Nun könnte man jedem dieser Argumente entgegnen, außerdem sind in dem vorher erwähnten Brief die Antworten auf diese und andere Argumente schon vorweggenommen. Viel wichtiger scheint mir, den einzelnen zu überzeugen, daß wir freiwillig einer Gemeinschaft angehören, einer Gemeinschaft, die es geradezu erfordert, sich um den anderen zu kümmern. Nur unsere gute Gemeinschaft der Modellflieger war es, die unsere Sektion zur größten des Ü.Äe.C. werden ließ! Soll vielleicht gerade jetzt, wo wir so groß geworden sind, aus Prinzipreitereien auseinanderbröckeln?

Das kann und darf nicht sein!

Ich bitte die Kritiker, ihre Kritiken und Argumente einmal von dieser Seite her zu sehen! Aus "Prinzip" soll man keiner ideellen Gemeinschaft angehören!

Darum bitte ich alle jene, die bisher noch bewußt abseits standen, fordert von der Bundessektion einen Zahlschein an oder überweist den Betrag von S 30,- auf unser

Konto: Dir. Edwin Krill - Sektion Modellflug  
ZENTRALSPARKASSE 720 235 126

Für das Jahr 1981 wird laut einstimmigen Beschluß der Sektionsleitersitzung vom Dezember 1979 der Betrag von S 30,- pro Jahr dem Mitgliedsbeitrag zugeschlagen.

Ich bitte nochmals um Verständnis für diese Maßnahme!

Ich möchte aber auch gleich die Gelegenheit benützen und nochmals alle auffordern, an prop mitzuarbeiten. Nur durch eine aktive Mitarbeit wird prop so werden wie Ihr es wünscht.

Bundessektionsleiter Edwin Krill



# ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

A-1040 WIEN IV, PRINZ EUGEN-STRASSE 12

Bundessektionsleiter

An alle  
Obmänner und Gruppenleiter  
der Modellflugvereine im Ö.Ae.C.

Wien, am 13. März 1980

Liebe Modellflugfreunde !

Ich möchte Euch mit diesem Schreiben persönlich bitten, der Bundessektion zu helfen.

Wie Ihr sicher im prop 1/80 gelesen habt, ist es für die Bundessektion unmöglich geworden, das laufende Defizit von prop weiterhin zu tragen.

Wohl haben viele Modellflieger für unser Nachrichtenblatt gespendet - und garnicht so wenig - aber der größere Teil hat auf meine wiederholten Bitten nicht reagiert. Dabei wäre das so ein guter Beweis der Solidarität gewesen. Die Gründe dafür habe ich versucht im letzten prop zu erklären, und es entspricht genau genommen der Anregung vieler Obmänner, wenn bei der letzten Sektionsleitersitzung der einstimmige Beschluß gefaßt wurde, einen gewissen Betrag für unsere Zeitung dem zentralen Mitgliedsbeitrag zuzuschlagen.

Da dieser Beschluß aber erst im Dezember gefaßt wurde, war es nicht mehr möglich, diesen Betrag von S 30,- in die versandbereiten Mitglieder-Erlagscheine eindrucken zu lassen.

Meine herzliche Bitte an alle Vereinsobmänner und Gruppenleiter ist nun die, für das Jahr 1980 das Inkasso dieses Betrages in ihren Vereinen durchzuführen und den gesamten Betrag mittels des beiliegenden Erlagscheines an die Bundessektion zu überweisen.

Ich bin mir voll bewußt, daß es immer wieder Mitglieder geben wird, die an dieser Maßnahme keinen Gefallen finden werden, aber als "altgedienter" Vereinsfunktionär weiß ich aus Erfahrung, daß es immer darauf ankommt, wie solche, bestimmt nicht gerade populären Maßnahmen oder Erfordernisse, an die Mitglieder herangebracht werden.

Bitte, versucht diese für uns so notwendige Maßnahme zu verstehen und auch die Mitglieder davon zu überzeugen, denn es geht ja um unsere eigene Zeitung und um unseren gemeinsamen Sport.

Dreißig Schilling im Jahr ist bestimmt nicht soviel, daß man sich deswegen einschränken müßte; zwei Krügerln Bier kosten etwa genausoviel und sind aber gleich ausgetrunken.

Gelegentlich wird auch die Frage gestellt, was denn eigentlich mit dem Mitgliedsbeitrag geschehe und was man davon eigentlich habe.

Ich habe bereits das Angebot gemacht, jederzeit bei Vereinsversammlungen über die finanziellen Angelegenheiten der Bundessektion zu referieren. Ich bin erst bei der gewissenhaften Durcharbeitung der finanziellen Unterlagen (das macht sonst nur unsere Buchhaltung) dahintergekommen, wieviele Vorteile jedes einzelne Mitglied durch die Mitgliedschaft beim Ö.Ae.C. eigentlich hat. Man darf natürlich die Sache nicht so sehen, daß der Ö.Ae.C. eine Melkkuh sein soll, wo man vorne 150,-\$ hineinsteckt und hinten ein Vielfaches davon herauskommen soll. Die Mitgliedschaft bei einer Interessengemeinschaft hat doch in erster Linie den Sinn, in einer Gemeinschaft Gleichgesinnter sein Hobby, seinen Sport ausüben zu können. Unsere Gemeinschaft heißt Österreichischer Aero Club ! Nur wenn wir alle zusammenhalten und nur wenn wir alle bereit sind auch über die Grenzen des eigenen Vereins hinauszuschauen, um zu sehen, daß es auch noch andere Vereine gibt, werden wir unseren Sport in Zufriedenheit ausüben können und uns in der Gemeinschaft freuen !

Und nun noch etwas :

Manchmal erreicht uns die Mitteilung, daß einzelne Mitglieder prop nicht erhalten haben. Dazu muß ich nach eingehenden Nachforschungen sagen, daß es in solchen Fällen nur daran liegen kann, daß beim Eintritt in den Ö.Ae.C. das Mitglieder - Erfassungsblatt nur ungenau ausgefüllt worden sein muß. Um dieses Übel abhelfen zu können (wir sind doch interessiert, daß jeder prop bekommt), bitte ich im gegebenen Fall um Übermittlung der Namen der Betroffenen mit Angabe der Vereinsnummer, Geburtsdatum und Adresse, damit wir der Sache nachgehen können. Bei einem ganzen Verein konnten wir sogar feststellen, daß nirgends angegeben war, daß es sich überhaupt um Modellflieger handelte.

Ich bitte daher darauf zu achten, daß das "Computer-Blatt ganz besonders ausgefüllt wird. Neben Name, Adresse und Geburtsdaten muß unbedingt das Kästchen 11 angekreuzt werden und in den Kästchen 12-15 die Dauersartnummer aufscheinen.

Ohne diese Angaben kann der Computer die Adressenaufkleber niemals "ausspucken bzw. ausdrucken !!!

Liebe Freunde, bitte unterstützt uns auch weiterhin in unserem Bestreben, prop herstellen zu können, um eine besonders gute Verbindung aller Vereine und Mitglieder im ganzen Bundesgebiet zu schaffen. Beweisen wir damit unsere Zusammengehörigkeit !

Beilage:

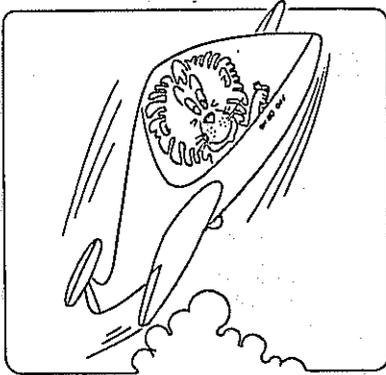
2 Erlagscheine für prop

Mit herzlichen Fliegergrüßen

*Eduwin Krill*

Eduwin Krill

Bundessektionsleiter



Fünfter internationaler  
 „OKTOBERFESTPOKALWETTBEWERB“

für ferngesteuerte Segelflugmodelle

Klasse F3B

am 19. / 20. / 21. September 1980 in München

*team wing*

Freitag Ankunft bei Einbruch der Dunkelheit. Trotzdem war die Wettbewerbsleitung noch am Flugfeld und übergab uns Kuverts mit allen nötigen Wettbewerbsunterlagen sowie den Startnummern.

Es hatten Mannschaften aus sechs europäischen Ländern genannt, darunter 18 (!) Teilnehmer aus Österreich.

Am Programm stand F3 B nach FAI-Reglement mit gruppenbezogener Wertung. Es starteten im Strecken- und Dauerflug gemeinsam jeweils eine Viererbeziehungsweise Achtergruppe, innerhalb welcher die Wertung erfolgte, wodurch ungleiche Witterungseinflüsse weitestgehend ausgeschaltet wurden. Dieser Austragungsmodus stellt hohe Ansprüche an die Organisation, wurde aber vom Veranstalter "MCM" reibungslos bewältigt.

Samstag früh lag dichter Nebel über dem Feldmochinger Anger, sodaß erst gegen Mittag der erste Wettbewerber starten konnte. Dadurch war es nun unmöglich geworden, an diesem Tag noch einen 2. Durchgang zu fliegen. Ein nur leichter Wind verhinderte eine deutlich größere Ausgangshöhe von 75% aller Maschinen, deren Piloten mit Winde starteten. Nach internationalem Reglement ist die Seillänge für den Laufhochstart mit 150 m begrenzt, während beim Start mit Motorwinde 200 m Seil verwendet werden dürfen.

Die erste Runde mit Speed, Strecke und Dauerflug konnte trotz zügiger Abwicklung wegen des großen Teilnehmerfeldes mit 86 Startern erst in der Abenddämmerung abgeschlossen werden.

Die hervorstechende Leistung des ersten Tages war sicher der schnellste Speedflug von A.Meissl, dessen Spitzenzeit 10,3 s bis zum Ende des Wettbewerbes hielt.

Als nachahmenswert wurde empfunden, daß die geflogenen Speedzeiten sofort nach jedem Flug von der Wettbewerbsleitung über Lautsprecher bekanntgegeben wurden. Auch die Leistungen in den anderen Disziplinen erfuhr jeder Pilot auf Anfrage.

Im Gasthof "Mooshäusl" wurde der erste Flugtag mit einem "Bayerischen Abend" abgeschlossen.

Sonntag war wieder Nebel, der sich zum Glück nur bis 10,30 Uhr hielt. Die 2. Runde wurde mit neu zusammengesetzten Gruppen geflogen und der zweite Flugtag schloß mit der Siegerehrung in einem Restaurant, bei der es Plaketten, Pokale und zahlreiche wertvolle Sachpreise gab.

Ein anspruchsvoller, ausgezeichnet organisierter und routiniert durchgeführter Wettbewerb in sympathischer Atmosphäre.

PLACIERUNG IN DER EINZELWERTUNG NACH 2 DURCHGÄNGEN-DER 3.FIEL DEM WETTER ZUM OPFER---

1. Quabeck H.	D	2888	2911	5799	Gesamtpunkte
2. De Gruppe L.	D	2778	2897	5675	"
3. Kauba H.	D	2798	2856	5654	"
4. Pagliano E.	I	8800	2812	5612	"
5. Meissl A.	A	2910	2700	5610	"
und Gewinner des Speed-Pokales					
8. Wasner Karl jun.	A	2691	2787	5478	"
17. Meissl T.	A	2325	2937	5262	"
19. Wasner Karl sen	A	2663	2586	5249	"
21. Babe W.	A	2437	2775	5212	"
22. Sturm P.	A	2574	2632	5206	"
31. Fiel W.	A	2391	2700	5091	"
33. Feichel R.	A	2490	2562	5052	"
37. Hoffmann P.	A	2688	2250	4938	"
49. Firlinger G.	A	2116	2279	4395	"
51. Jursa M.	A	2543	1807	4350	"
52. Velouch G.	A	2309	1950	4259	"
55. Pomberger B.	A	2385	1693	4078	"
59. Hufnagel F.	A	1913	1592	3505	"
60. Ranninger H.	A	1385	2052	3437	"

Gewertete Teilnehmer insgesamt 60.

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. Gelsenkirchen MFC	D	8248	8051	16299	Gesamtpunkte
2. Eis-Team Violet	D	8670	7528	16198	"
3. LSC Babe	D	8479	7550	16029	"
10. Team wing	A	8141	6757	14898	"
11. MFC-Rheintal	A	6634	7426	14060	"
13. Steiermark	A	5938	7106	13044	1 "
14. Steiermark I	A	6644	4546	11190	"
18. Wiener Neustadt	A	5782	4314	10096	"

Gewertet wurden insgesamt 18 Mannschaften .



MITGLIEDSBEITRÄGE

Das Generalsekretariat des Ö.Ae.C bringt nochmals in Erinnerung, daß gemäß der Statutenänderung des Luftfahrttages 1979 per 31. Oktober 1980 alle jene Mitglieder, welche ihren Ö.Ae.C Beitrag für 1980 nicht bezahlt haben, automatisch gelöscht werden.

Wir bitten Sie um Überprüfung Ihrer Einzahlungen, um sich selbst vermeidbare Mehrkosten bei der Wiederanmeldung (Beitrittsgebühr S 50,--) und uns den zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu ersparen.



## TIPs vom superbastlwastl

Nach der Urlaubszeit und einer Phase des Zuwartens auf Reaktionen und auch einer, wie ich zugebe, Zeitspanne mit "Flinte ins Korn werfen" - Tendenzen stehe ich nun meinen Modellbaukollegen wieder zur Verfügung. Ich werde in Zukunft versuchen, die Modellbaufreunde durch Zähigkeit und Beständigkeit vielleicht doch noch zur Mitarbeit zu bewegen, wo mir ja jetzt doch die Jahreszeit der Wintermonate etwas zu Hilfe kommen wird.

Herbert W. Haberhauer

### TIP 6 "schneller und besser "

Jeder Bastler weiß, daß Wärmeeinwirkungen bei Verklebungen mit Epoxyharz den Härtevorgang stark beschleunigt, ja mitunter überhaupt erst ermöglicht. Diese Wärmezufuhr kann sehr einfach mit einem vorhandenen Fön vorgenommen werden; dies kostet jedoch Energie - in der heutigen Zeit etwas sehr Kostbares! Wie wäre es, wenn wir ohnehin zur Verfügung stehende Energie noch besser ausnützen würden?

Dieser Gedanke kam mir, als ich unlängst wieder einmal kalte Eisenplatten zum Bescheren auf die Bauteile legte, die ich soeben miteinander verkleben wollte, so wird gar das Aufheizen mit dem Fön ziemlich wirkungslos. Also lege ich nun meine Eisenplatten während der kalten Jahreszeit nicht auf den Tisch, sondern auf der Heizung ab und habe so immer vorgewärmte "Klebehelfer" zur Hand.

### TIP 8 "besser und schneller "

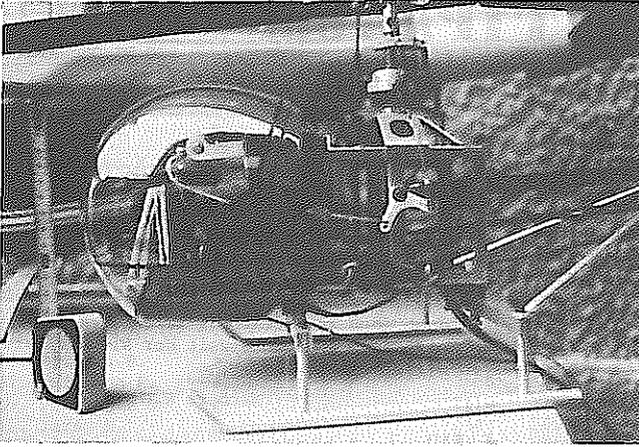
Der Winter kommt bestimmt, Hochsaison für alle "Superbastlwastln", damit aber auch Weihnachten mit Geschenken für den Modellbau (hoffentlich!). Ein Artikel, den ich, solange nicht selbst ausprobiert, immer als Spielzeug abgetan habe, ist die Minibohrmaschine mit 12 V - Antrieb. Abgesehen davon, daß auch meine Söhne völlig ungefährdet damit umgehen können, habe ich seit einem Jahr selbst dieses Gerät in Verwendung. Ich möchte es unter die unauffälligen Helfer einreihen, die man erst vermißt, wenn man sie nicht mehr hat. Eine Anschaffung, die sich sicherlich bezahlt macht. Gesehen in vielen Modellbaugeschäften; ein besonders gutes Fabrikat wird preisgünstig von der Firma Dkfm. Röder in Wien 22 angeboten. Bitte legen Sie diese Zeilen ganz unauffällig über die Tageszeitung, die Ihre Gattin oder Freundin gerade liest !!!

### TIP 7 " besser "

Ich habe unlängst bei einem Fertigteilbau (Holzkonstruktion) ein dünnes Kunststoffband entdeckt, welches dort zum Abdecken der Trennfugen zwischen den Holzplatten verwendet wurde. Ich bettelte mir ein Stück aus, machte eine Zerreißprobe und verwendete es spontan beim Zusammenkleben von Tragflächen anstelle der Glasfasermatten. Später habe ich dann noch Brüche an Schaumstofftragflächen repariert. Ich ziehe seither dieses Material der Glasfaser in einigen Anwendungsbereichen vor, da es dünnere, elegantere Klebestellen (mit Plastik bis zum Aushärten abdecken! Siehe Tip 3 in prop 3/80) zuläßt, die in der Stabilität nicht wesentlich nachstehen.

Gesehen bei Firma Sefra im Donauzentrum.





# ELEKTRO HUBSCHRAUBER

von  
Leopold  
Köppel  
Salzburg

## „Fliegen ohne Lärm und Gestank- zwischen Tisch und Lampenschirm“

Von den ersten Hüpfern bis zum Kunst- beziehungsweise Rückenflug ein gutes Jahrzehnt. Der steile technische und fliegerische Erfolgsaufstieg des Modellhubschraubers ist noch nicht beendet.

Einige findige und geschickte Bastler, die immer auf der Suche nach Neuem, viele Stunden mit Versuchen und Bauen opfern, sind die Basis für die Industrie und den Modellfachhandel. Sehr viele Produkte entstehen oft in den kleinsten Werkstätten.

Das jüngste und meines Wissens auch bisher leichteste Hubschrauberkind ist ein aus Japan importiertes, sehr leicht und sauber gefertigtes kleines Wunder. Sein Erzeuger nennt ihn "Sky Lark EH 1".

Warum Wunder? Zwei kräftige Elektromotoren bringen die bis vor kurzem nicht für möglich gehaltene Leistung. Sie treiben gemeinsam über ein offenes Zahnradgetriebe den Hauptrotor, beziehungsweise über einen Kunststoffgrundriemen, den sehr wirksamen, großen Heckrotor.

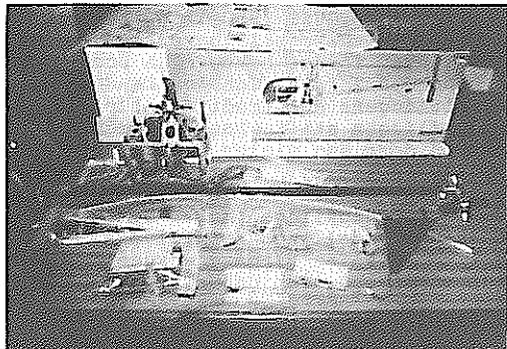
Ausgerüstet mit vier normalen Drehservos (MPR 26) Empfänger und Empfängerakku, wiegt der "Hubifloh" 1,5 Kilo. Dieses Fluggewicht wird aber nur mit Energiezuführung aus der Autobatterie über Kabel erreicht.

Über einen eingebauten, servobetätigten Schiebewiderstand, wird die Stromstärke geregelt und somit die Rotordrehzahl zum Heben und Senken gesteuert. Die Steuerung des Hauptrotors erfolgt indirekt (Hillersystem), die des Heckrotors kollektiv.

**S T O R Y :** Am Samstag, dem 16. August 1980, überreichte mir in Kraiwiesen der Importeur (der bekannte Wiener Modellbauhändler und mehrmalige Staatsmeister, Gerd Kirchert) eine Schachtel mit der Bitte: "Schauen Sie sich dieses Ding hier einmal an und testen Sie bei Gelegenheit die Konstruktion und Flugleistung".

Wie könnte es anders sein, ich setzte mich mit meinen Söhnen ins Auto und sezerte die Verpackungsschachtel.

Obwohl ich gelegentlich als Nörgler bei technischen Konstruktionen be-



*Vormontierte Bauteile beziehungsweise Baugruppen, übersichtlich verpackt, garantieren einen exakten und problemlosen Zusammenbau.*

Um 18,00 Uhr steht der Minihubi vor mir auf dem Küchentisch. Das Einbauen der Servos, Gestänge, Umlenkhebel und des Stromreglers, sind keine Hexerei, nimmt jedoch mehr Zeit als die bisherige Arbeit in Anspruch. Das Befestigen der Drehservos erfolgt auf die beiliegenden, bereits gebohrten Alubügel ohne große Schwierigkeiten. Die Gestängen zu den Servos und Steueranschlüssen müssen aber erst gebogen und abgelängt werden. Flach- und Zwickzange sind das notwendige Werkzeug dafür. Übrigens: Der gesamte Chassiskasten ist mittels Zylinderschrauben mit Innensechskant oder Kreuzschlitz M 2,6 mm zusammengeschraubt. Steckschlüssel liegen bei, Schraubendreher mit Einsatz für Kreuzschlitz muß man allerdings selbst haben. Das Verkabeln der Antriebsmotoren mit den Entstörkondensatoren ist vom Hersteller bereits gemacht. Es sind nur noch die beiden Kabelenden am Stromregler anzuschließen. Schnell noch den Rundriemen für den Heckrotor aufgelegt und der Erstlauf kann beginnen. Allerdings erst nach Anschluß eines Akkus über Kabel.

ES IST INZWISCHEN 21,30 Uhr, jetzt noch die Rotorblätter auswuchten und mit Folie überziehen. Folie liegt im Baukasten nicht bei, vielleicht wurde hier aus Gewichtsgründen gespart. Die sauber gefrästen Rotorblätter brauchte ich nicht auszuwuchten, bei mir sind vielleicht zufällig beide ganz gleich schwer gewesen, was jedoch bei den Heckrotorblättern nicht zugetroffen ist. Aus optischen Gründen und wegen der glatteren Oberfläche, habe ich allerdings die Rotoren mit Folie beklebt. Die Kanzel aus tiefgezogenem Cellone ist nicht nach meinem Geschmack, kann aber nicht viel aufwendiger gemacht werden, um das Gewicht nicht unnötig zu erhöhen. JETZT IST ES 23,00 Uhr, noch schnell die Akkus ans Ladegerät angeschlossen und ins Bett.

Ich gehöre zu den Leuten die gerne schlafen und da ich praktisch den Hubi flugfertig habe, kann ich das auch mit einer inneren Zufriedenheit tun.

zeichnet werde (bei vielen Dingen ist dies auch mehr als berechtigt), gefiel mir dieser kleine Hubi, sodaß ich mich entschloß gleich nach Hause zu fahren um mit dem Zusammenbau zu beginnen.

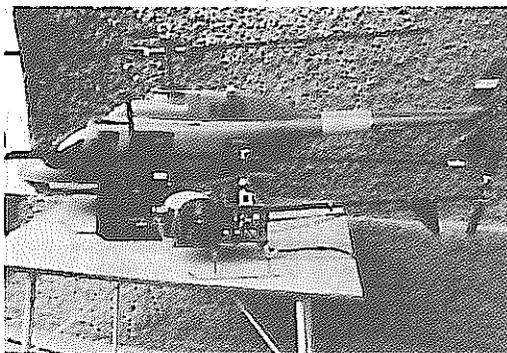
**BAUBEGINN 16,00 Uhr:**

Der Schachtelinhalt wurde bereits im Auto geprüft. Die Hauptgruppen: Chassis mit Motoren und Getriebe, sind vormontiert.

Justieren der Motoren und Schrauben anziehen beziehungsweise nachkontrollieren ist schnell gemacht. Der Heckausleger, ein GFK Rohr mit montiertem Heckgetriebe ist ebenfalls schnell angeschraubt. Die Landekufen aus Aluteilen sind im Handumdrehen montiert. Taumelscheibe und Rotorkopf sind nur zum Aufstecken beziehungsweise anzuschrauben. Zeichnungen sowie Bilder sind eine gute Hilfe.



*Das Einfliegen über dem Küchentisch. Durch die Blitzlichtaufnahme erscheint der Rotor stillzustehen.*



Neben dem KAVAN JET RANGER erscheint der Elektrohubschrauber als "halbe Portion!"

wiesen ein. Die ersten Vorbereitungen zum Schaufliegen wurden getroffen. Der relativ starke Wind machte mir einiges Kopfzerbrechen, wie sich dabei der Hubi-Floh fliegen lassen wird! Mit etwas Bauchweh ging ich dann auf die Piste.

Kurz nach dem Abheben fühlte ich mich gleich wohler, das Hubiwunder fliegt! Besonders vorteilhaft wirkt sich der gleichmäßige Motorlauf aus. Das Ausgleichen des Drehmoments mit dem Heckrotor ist leichter. Das Schweben mit dem 5 - 6m langen Kabel muß präzise ausgeführt werden, denn das Spannen des Kabels bedeutet Absturzgefahr.

Bei Verwendung eines Akkusatzes 2 x 5 Zellen Varta RSH 1,2 - dieser wird unter dem Getriebe des Hubis befestigt - kann das Modell frei geflogen werden. Die Flugzeit liegt zur Zeit leider nur bei zirka 2 Minuten. Ein größerer Rundflug kann wegen des schnellen Zusammenbruches der Energie zum Bruch führen.

Ich kann mir denken, daß sich mancher, der diese Zeilen gelesen hat, dieses Modell wünscht. Dies ist aber auch verständlich, denn wer möchte nicht auch bei schlechtem Wetter zu Hause im Zimmer seinen Flugwünschen nachkommen?

Hier möchte ich gleich zur Ernüchterung sagen:

Das Fliegenlernen mit einem größeren Modell ist leichter, es sei denn, das Lernen am Kavan-Trainer. Eine Aufhängung dazu ist bestimmt schnell gemacht. Ohne Lärm und Gestankbelästigung könnte der Elektrohubschrauber gespeist über ein Kabel aus der Batterie oder Netzgerät, in Hinterhöfen oder größeren Räumen geflogen werden. Das Freifliegen im Zimmer ist zwar möglich, sollte aber aus Sicherheitsgründen lieber nicht geschehen.

Technische Daten: Hauptrotor  $\varnothing$  1020, Heckrotor 230 mm  $\varnothing$ . 2 Motore Mabuchi RS 540, Fluggewicht mit Kabel 1550 g.

Der Hubi an der "Nabelschnur!" Mit dem Akku nachlaufen könnte eine neue Hubschraubersparte werden. ➡

SONNTAG 17.AUGUST 1980:

Am Igo Etrich Modellflugzentrum in Kraiwiesen findet heute nach Beendigung des Internationalen Wanderpokalfliens das traditionelle Schaufliegen statt. Das kleine Hubi bichen dort den vielen Leuten vorzufliegen ist mein Ziel. Starke Regenfälle gefährdeten mein Vorhaben. Vor dem Schaufliegen mußte ich jedoch das Modell noch einfliegen, sollte es keine Blamage werden. Ich entschloß mich daher, den Hubi gleich über dem - Küchentisch einzufliegen, was ich auch, wie das Bild auf der Seite davor zeigt, auch tat.

Ein völlig neues Fluggefühl, ganz ohne Lärm, Gestank und zwischen Tisch und Lampenschirm!

Noch rechtzeitig traf ich in Krai-

wiesen ein. Die ersten Vorbereitungen zum Schaufliegen wurden getroffen. Der relativ starke Wind machte mir einiges Kopfzerbrechen, wie sich dabei der Hubi-Floh fliegen lassen wird!

Kurz nach dem Abheben fühlte ich mich gleich wohler, das Hubiwunder fliegt!

Besonders vorteilhaft wirkt sich der gleichmäßige Motorlauf aus. Das Ausgleichen des Drehmoments mit dem Heckrotor ist leichter. Das Schweben mit dem 5 - 6m langen Kabel muß präzise ausgeführt werden, denn das Spannen des Kabels bedeutet Absturzgefahr.

Bei Verwendung eines Akkusatzes 2 x 5 Zellen Varta RSH 1,2 - dieser wird unter dem Getriebe des Hubis befestigt - kann das Modell frei geflogen werden. Die Flugzeit liegt zur Zeit leider nur bei zirka 2 Minuten. Ein größerer Rundflug kann wegen des schnellen Zusammenbruches der Energie zum Bruch führen.

Ich kann mir denken, daß sich mancher, der diese Zeilen gelesen hat, dieses Modell wünscht. Dies ist aber auch verständlich, denn wer möchte nicht auch bei schlechtem Wetter zu Hause im Zimmer seinen Flugwünschen nachkommen?

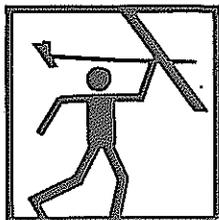
Hier möchte ich gleich zur Ernüchterung sagen:

Das Fliegenlernen mit einem größeren Modell ist leichter, es sei denn, das Lernen am Kavan-Trainer. Eine Aufhängung dazu ist bestimmt schnell gemacht. Ohne Lärm und Gestankbelästigung könnte der Elektrohubschrauber gespeist über ein Kabel aus der Batterie oder Netzgerät, in Hinterhöfen oder größeren Räumen geflogen werden. Das Freifliegen im Zimmer ist zwar möglich, sollte aber aus Sicherheitsgründen lieber nicht geschehen.

Technische Daten: Hauptrotor  $\varnothing$  1020, Heckrotor 230 mm  $\varnothing$ . 2 Motore Mabuchi RS 540, Fluggewicht mit Kabel 1550 g.

Der Hubi an der "Nabelschnur!" Mit dem Akku nachlaufen könnte eine neue Hubschraubersparte werden. ➡





# freiflug

Klaus W. Salzer

## Die Sache mit den Haken ODER

DER HOCHSTART VON FREIFLUGMODELLEN DER KLASSE F1 A

### Teil 1: Die Technik

Ein extrem wichtiger Teil des Wettbewerbs mit Modellen der Klasse F1A ist die Hochstart-Technik. Erstmals wurde bei der Weltmeisterschaft 1969 von den Russen vorgeführt, bis zu welchem Perfektionismus man hier gelangen kann - bis dahin war selbst in dieser Leistungsklasse (Weltmeisterschaft) der einfache Haken die Standardausrüstung. In den letzten 10 Jahren hat sich das völlig geändert. Heute ist der komplexe Haken, der einen Kreisschlepp ermöglicht, mit allen Zusatzfunktionen der Normalfall, selbst wenn immer noch Normalhaken eingesetzt werden.

Um die vielen unterschiedlichen Systeme beurteilen zu können, muß man sich erst einmal über die einzelnen Funktionen des Hochstart-"hakens" im klaren sein.

Urfunktion ist das "festhalten" - die Verbindung von Schnur und Modell, eng verwoben mit der Funktion "ausklinken"

Wichtigste Zusatzfunktion ist das "steuern" - sei es (wie früher) sauber geradeaus, oder (wie heute) wahlweise gerade oder im Kreis

Neu kam hinzu das "Einleiten" des Gleitflugs mit Höhengewinn

Nicht berücksichtigt werden soll in diesem Zusammenhang das Auslösen von Zeitschaltern etc., da es nur einen untergeordneten Einfluß auf den Hochstart hat (bei einem guten System jedenfalls!).

Betrachten wir nun einmal die existierenden Systeme der Reihe nach.

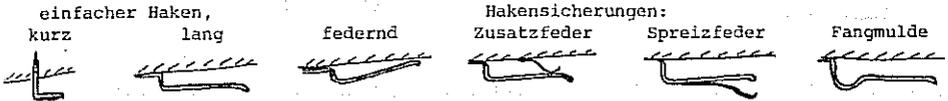
#### 1. Der einfache Haken.

In seiner Einfachheit nicht zu überbieten, ist er sicherlich bei den Anfängern nicht durch etwas anderes zu ersetzen. Durch die Anordnung in Bezug auf den Schwerpunkt des Modells wird ein stabiler Geradeaus-Schlepp erreicht - oder ein leichtes Pendeln, wenn dies z.B. bei ruhigem Wetter gewünscht wird zum "Absuchen" eines breiteren Geländestreifens. Da der Haken die Schnur nur bei einem Zug nach vorne festhalten kann, ist ein Kreisschlepp auch nur unter Beibehaltung dieser Bedingung möglich, und damit auf langsame Modelle, wenig Wind - und schnelle Läufer beschränkt.

Tücken hat ein solcher Haken nur wenige. Nur das Ausklinken unter hohem Leinizug geht oft nicht, da die Reibung zwischen Ring und Haken zu groß wird, und das Modell sich aufgrund des Zuges nicht aus der Lage rechtwinklig zum Seil herausbewegt - nur ein kurzes Nachlassen des Zuges hilft hier. Bei einem dehnbaren Perlonfaden sollte daher immer eine entsprechende Reserve auf der Hochstartrolle verbleiben.

## 2. Haken mit Sicherung

Damit bei geringem Leinenzug der Fahrtwind an der Fahne nicht schon den Ring vom Haken zieht, wurden schon früh diese Haken mit Sicherungen versehen. Federnde Haken, Zusatzfedern, Spreizfedern, Fangmulden und ähnliches sieht man auch heute noch sehr häufig.

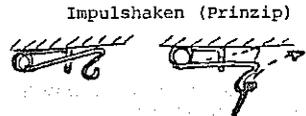


Das unbeabsichtigte Ausklinken wird dadurch recht gut verhindert, leider das absichtliche Klinken in gleichem Maße behindert. Immer wieder sieht man daher Modellflieger, denen das Modell "rausgefallen" ist, oder die im Bart das Modell nicht von der Leine losbrachten. Ein zuverlässiger Kreisschlepp ist ebenfalls nicht möglich, da nach wie vor kein starker Zug nach hinten aufgenommen werden kann. Dennoch haben diese Systeme ihre Berechtigung, da sie sehr leicht zusätzlich und nachträglich angebaut werden können.

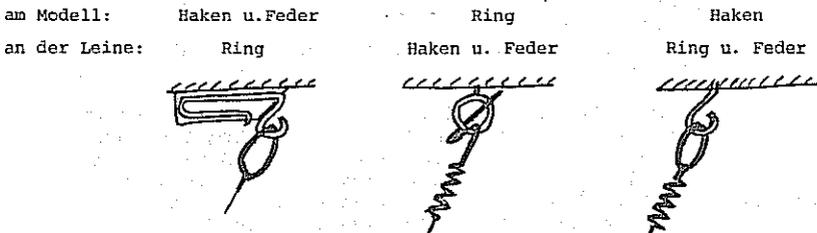
## 3. Impuls-Haken.

Dieses System wurde Anfang der 70er Jahre in Deutschland entwickelt, wobei eine ganze Reihe unterschiedlicher Formen in der Anfangszeit genutzt wurden. Die heute fast ausschließlich benutzte Form stammt von Rainer Hofsäss (als F1B-Flieger besser bekannt).

Dieser Haken erlaubt einen Leinenzug in allen Richtungen, ausser nach oben, und klinkt durch eine "Stoßwelle" aus, die durch ein kurzes Anziehen und ein "Schnappenlassen" des Hochstartseils ausgelöst wird. Damit diese Stoßwelle auch am Haken ankommt, darf die Leine nicht zu stark dämpfen - eine geflochtene oder gewebte Schnur, oder eine recht kräftige Perlonschnur (die sich nur wenig dehnt) sind für eine zuverlässige Funktion erforderlich. Ausserdem ist für die Funktion ein schwerer Hochstarttring notwendig - ca. 3 bis 5 g sollte er haben.



Von diesem System gibt es eine ganze Reihe von Varianten, die sich nur in der Anordnung des federnden Elementes und des Hakens unterscheiden:

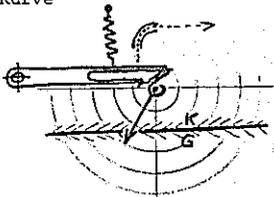


Damit ist eine Verbindung zum Modell hergestellt, die praktisch alle Leinenzugrichtungen erlaubt, und die sich auch in allen Lagen einwandfrei lösen läßt, wenn eine Mindestspannung von ca. 2 N vorhanden ist, und die auch bei extrem hoher Spannung nur wenige Zentimeter Schnurreserve erfordert. Trotzdem ist es noch nicht automatisch ein Kreisschlepp-Haken.

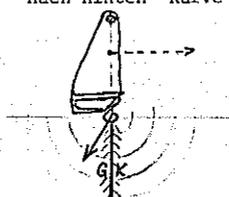
Die Geradeaus-Steuerung macht man wie immer durch die Position vor dem Schwerpunkt - die einfachste Kurvensteuerung erfolgt durch die Anordnung nebeneinander ihm. Bei einfachen Modellen wird dadurch sogar die Kurvensteuerung für den Gleitflug überflüssig. Eine Trimmung für hohe Ansprüche erfordert aber eine getrennte Einstellung von Schlepp und Gleitflug, und ein sicherer Schlepp auch bei Wind begrenzt den seitlichen Versatz sehr stark.

Aufwendiger ist die Befestigung an einem beweglichen Hebel, der mit dem Seitensteuer verbunden ist. Je nach Anordnung des Drehpunktes erfolgt die Einleitung des Kreises ausschließlich durch die Zugrichtung, oder durch den Leinenzug, oder durch eine Mischung aus beidem.

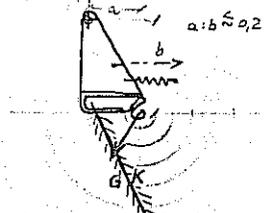
Drehpunkt vorne (oder hinten):  
Zug bedeutet "gerade", locker  
"Kurve"



Drehpunkt oben:  
Zug nach vorn "gerade",  
nach hinten "Kurve"



Mischung  
(üblich)  
 $\alpha : \beta \approx 2$



(Die Grenzkurve zwischen gerade und Kurve ist in Polarkoordinaten angegeben)

Durch die Kraft der Federn, die den Haken, bzw. das Seitenruder auf "Kurve" stellen, kann dann noch fein variiert werden.

Auch den "Schleuderstart" kann man noch anbauen. Durch einen extra starken Zug unmittelbar vor dem Ausklinken wird dazu eine Kurve eingeleitet, obwohl von Zugrichtung und -stärke eigentlich noch "gerade" an der Reihe wäre. Solch eine Technik ist jedoch aufwendig und nicht für jedes Modell erforderlich, im Gegenteil: manche Modelle vertragen beim Ausklinken mit Übergeschwindigkeit noch nicht einmal die normale Gleitflugkurve, sondern müssen eine Verzögerung dafür eingebaut bekommen. Auf eine Darstellung dieser Varianten soll hier verzichtet werden. Die Lösungen sehen ähnlich aus, wie bei dem "russischen Haken".

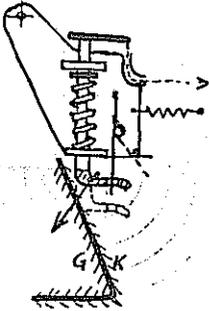
#### 4. Der "russische Haken"

Seine Entwicklung wird im allgemeinen A. Lepp (USSR) zugeschrieben; er zählte jedenfalls im Ostblock zuerst zur Standardausrüstung, und seine Abwandlungen zählen heute bei Europa- und Weltmeisterschaften zu den am häufigsten eingesetzten Systemen.

Das System besteht aus der Kombination von drei Elementen :  
Das ungewollte Ausklinken des Seils wird durch einen Riegel verhindert, der durch einen sehr hohen Leinenzug geöffnet wird und dann offen bleibt.

Die Kurvensteuerung wird durch einen pendelnd aufgehängten Haken gesteuert (vergleiche oben),  
Der "Katapultstart" wird durch eine gesonderte Kurvensteuerung erreicht, die zusammen mit der Entriegelung aufgrund des hohen Leinenzuges ausgelöst wird.

Der "russische Haken"



Durch einen seitlich etwas pendelnden Haken, der durch Nocken an der Seite der Führung noch zusätzlich an seiner Bewegung gehindert wird, kann das Beibehalten der Kurve oder der geradeaus-Stellung bei Seitenzug erreicht werden.

So einfach wie die nebenstehende Skizze ist das Ganze allerdings nicht. Alle Bewegungen, und alle Federn müssen exakt einstellbar sein, möglichst mit Einstellschrauben, und deren Zugänglichkeit ist nicht das kleinste Problem ! Eine Reihe von Varianten werden weltweit gebaut

und vertrieben; alle sind recht teuer, und bedürfen eines sorgfältigen Einbaues und einer guten Pflege.

Im Gegensatz zu den bisher beschriebenen Haken läßt sich dieses System nicht nachträglich in ein Modell einbauen. Nicht nur der Platzbedarf ist hier ein Hindernis: Der hohe Zug beim Auslösen, der nicht unter 20 N betragen sollte, und die durch die Kurveneinleitung erreichte Geschwindigkeit beim Ausklinken erfordern besonders biege- und torsionssteife Tragflächen.

## 5. Sonstige Systeme

Weit verbreitete Systeme gibt es meines Wissens nicht. Aus der Schweiz wird von einem sehr einfachen System berichtet, das nur aus einem gespaltenen Ring besteht, und oberhalb einer bestimmten Leinenspannung ausklinkt, und - natürlich - genauso wie ein Impulshaken auf einer Wippe montiert werden kann.

In Frankreich hat man einmal mit einem seitlich gebogenen Haken experimentiert, der nur dann ausklinken konnte, wenn das Seil in einem Kreis entgegen der Kurven-Flugrichtung des Modells geschwungen wurde - verbunden mit einem asymmetrischen Anbau eine sehr einfache Lösung, bei der aber ein Ausklinken unter Spannung unmöglich ist, und das sich daher im harten Einsatz nicht bewähren konnte.

Diese Beschreibungen helfen noch nicht viel, wenn man vor der Entscheidung für ein bestimmtes System steht. Zur Beurteilung sollte man sich die folgenden Fragen noch beantworten, und die Antworten nach seinen eigenen Wertvorstellungen gewichten:

Unter welchen Voraussetzungen löst der Haken ungewollt aus ?

Der einfache Haken: bei zu geringem Leinenzug  
 Der Haken mit Sicherung: bei Leinenzug nach hinten  
 Der Impulshaken: wenn man mit der Leine hängenbleibt,  
 z.B. an Gesträuch oder losen Kleidung  
 Der russische Haken: bei sehr starken Böen.

Kann man immer, auch in Notfällen, ausklinken ? Wann geht das Ausklinken nicht ?

Beim einfachen Haken und beim gesicherten Haken : unter Spannung

Beim Impulshaken : wenn die Spannung zu gering ist  
 (ca. 1 N genügt schon).

Beim russischen Haken: wenn die Auslösespannung von ca. 20N nicht erreicht werden kann.

Wieviel Übung erfordert das System, wie exakt muß der Ablauf des Hochstarts sein?

Hier ist die Art der Kreisfunktion und die Schleuderfunktion entscheidender, als das Auslösesystem: Jeglicher Kreisschlepp erfordert enorm viel Training, und der Katapultstart ebenfalls. Je mehr dabei das Modell durch wechselnde Funktionen beeinflusst wird, umso größer ist die Gefahr, im entscheidenden Moment etwas falsch zu machen, oder daß die Funktion versagt!

Wie aufwendig ist das System zu bauen, und wie empfindlich ist es gegen Störungen (Schmutz, harte Landungen, etc) ?

Man sollte immer Murphy's Gesetz im Auge behalten, das besagt: Wenn etwas schief gehen kann, wird es auch schiefgehen. . . und zwar zum ungünstigsten Zeitpunkt, und unter Auslösung des größtmöglichen Schadens!

Gelenke, Stellen, an denen sich etwas bewegt, Federn und Fäden sind immer Risiko-Punkte.

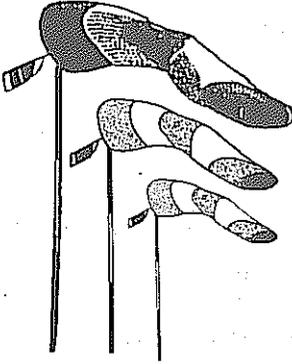
Für mich persönlich habe ich entschieden, den Impulshaken zu verwenden, und ihn etwas zur Seite zu versetzen, um Kreisen zu können. Die Art meiner Modelle erlaubt mit dieser Ausrüstung bereits einen brauchbaren Schleuderstart, ohne daß übermäßig viel Training erforderlich wäre (zu dem ich nicht komme, weil hier kein brauchbares Fluggelände in Reichweite ist). Das einzige bewegliche Teil ist der federnde Haken, von dem ich einige Reserve-Exemplare habe, und der sekundenschnell ausgewechselt werden kann (mir ist allerdings noch nie einer gebrochen).

## Teil 2 : Einfliegen und Einsatz

Auf das Einfliegen eines Segelflugmodells ganz allgemein soll hier nicht eingegangen werden; nur die Besonderheiten, die sich aus dem Kreisschlepp und dem Katapultstart ergeben sind hier zu behandeln.

Fortsetzung in der nächsten Nummer

## Drei Flugplätze stellen sich vor



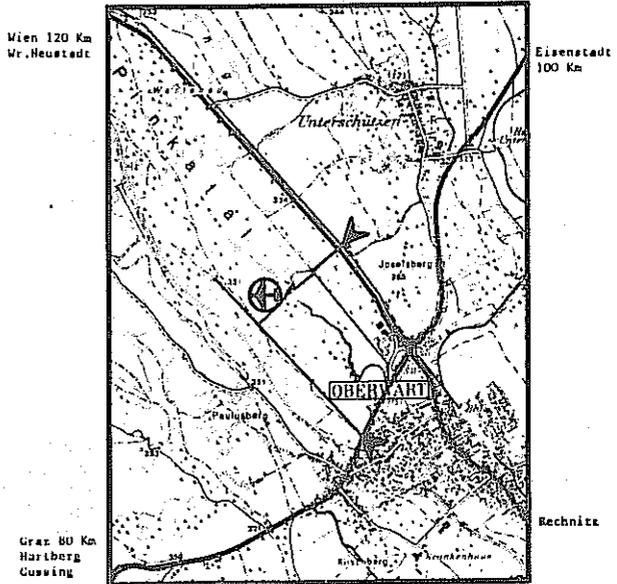
Höhe: 331 m NN<sup>2</sup>  
 Fläche: 14.700 m<sup>2</sup>  
 Asphaltpiste: 65 x 5 m  
 Graspiste: 150 x 10 m  
 Gelände: Ebene mit  
 weiter, hindernis-  
 freier Rundblick.

### Modellflug-Urlaub:

Anfragen an Ing. Helmut  
 Bader, A 7400 OBERWART  
 Wienerstraße 95  
 Tel. 03352/2513

### Modellflugplatz OBERWART

südliches Burgenland



Der Modellflugplatz liegt im Nordwesten Oberwarts, in vollkommen ebenen und hindernisfreiem Gelände. Die befestigten und bei jeder Witterung befahrbaren Zufahrten, sind ab den Bundesstraßen Nr. 50 und 63 beschildert. Auf der 14.700 m<sup>2</sup> großen Anlage befindet sich eine Asphaltpiste und eine Graspiste, sowie eine 2,5 x 7 m große, im Winter beheizbare Clubhütte, die in einer weiteren Ausbaustufe durch ein festes Clubhaus ersetzt werden soll.

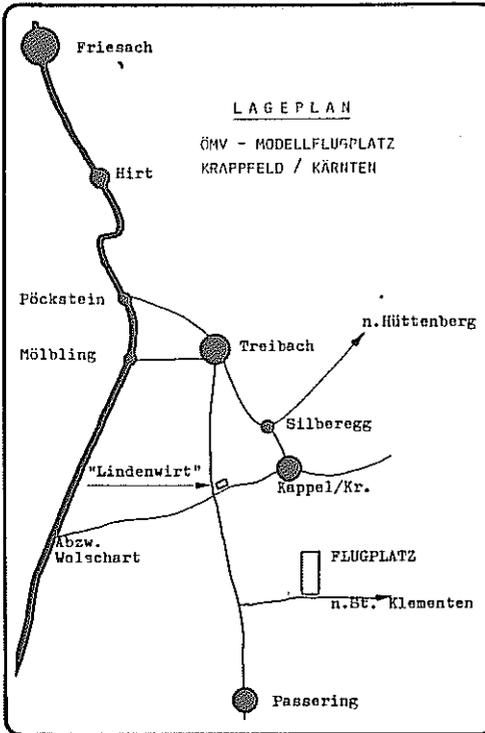
Die Start- und Landeflächen werden von den Zuschauern und den PKW-Abstellplätzen durch einen 200 m langen und 4 m hohen Zaun abgetrennt. Eine Novität ist ein natürlich gewachsener Graslandekreis (durch Kunstdüngerstreuung !) wodurch ein Landetraining ganzjährig durchgeführt werden kann.

Auch von den anderswärtig auftretenden Schwierigkeiten mit Anrainern und Jägerschaft ist nichts zu spüren - es herrscht bestes Einvernehmen !

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen (kleiner Erhaltungskostenbeitrag). Gute Quartiere gibt es in Oberwart. Behelfsmäßiges Campieren ist direkt am Flugplatz möglich.

Viele naheliegende Ausflugsziele für nichtfliegende Familienmitglieder sind in großer Anzahl vorhanden.

# ÖMV-Modellflugplatz Krappfeld

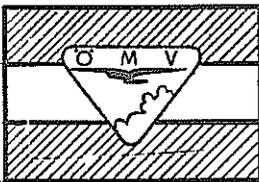


Eigentümer: Fritz Warmuth  
Gleisdorf 1

Platzhalter: WSG - Treibach  
Sektion Modellflug  
z.Hd.  
Hermann Malicha  
Tel. 04262 - 29152  
St. Stefanerweg 27  
9330 TREIBACH

**Lage- und Platzbeschreibung:**  
Der neue Modellflugplatz Krappfeld wurde 1978 errichtet und liegt an der Zufahrtsstraße nach St. Klementen. Die Abzweigung befindet sich auf halber Strecke zwischen "Lindenwirt" und Passering. Der Platz hat ein Ausmaß von ca. 200 x 30 m. Die 10 x 100 m große Landebahn wurde als gepflegte Rasenpiste angelegt und ist solcherart auch für jedes Einziehfahrwerk bestens geeignet.

WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH



## MODELLFLUGPLATZ BOCKFLIESS DES ÖSTERR. MODELLSPORTVER- BANDES WIEN

Eigentümer : ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND WIEN

Flugplatzgröße: 50 x 300 m Asphaltpiste : 15 x 90 m  
Eigenes Klubhaus mit WC und Aufenthaltsräumen

Auskunft bei ÖMV-Landesobmann Robert Grillmeier,  
1120 Wien, Wilhelmstraße 20/13/11

Genügend große Anzahl von Parkplätzen auf eigenem  
befestigtem Parkplatz vorhanden.

**I. MBC  
OBERWART**

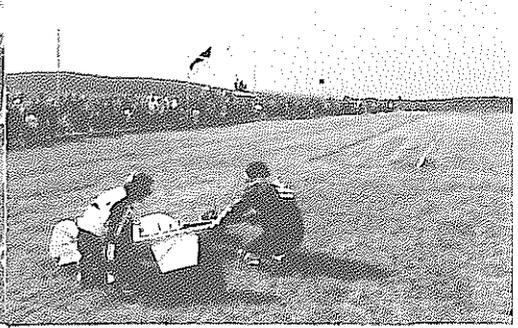
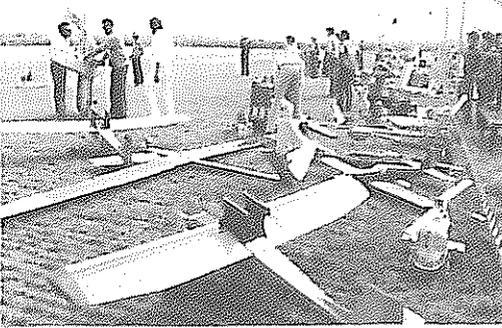
## I. MODELLBAUCLUB Oberwart

BILDBERICHT VON DER FLÜGPLATZERÖFFNUNG



◆ *Fasziniert verfolgen die Zuschauer die Flüge der herrlichen Flugmodelle. Hier der vorbildlich gebaute ALFA-JET von Benedek, Oberwart.*

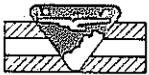
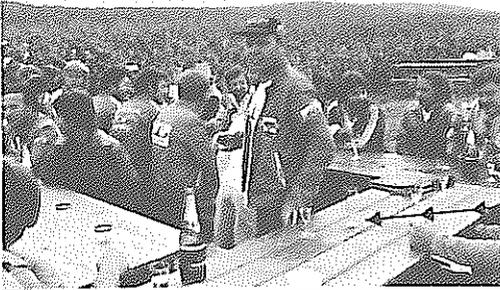
◆ *Eröffnungsrede von Landesrat Wiesler. Im Hintergrund unsere noch bescheidene Klubbütte, die bald in einer weiteren Ausbaustufe von einem Festbau ersetzt werden soll.*



Links oben: Vor Beginn der Veranstaltung. Fliegerbox, durch den Schutzzaun von den Zuschauern getrennt und auch von der Piste etwas zurückversetzt, zur Sicherheit auch der Piloten.

Oben: Der gut sichtbare, 4 m hohe Schutzzaun, trennt die Zuschauer von der Piste. Im Vordergrund Dalotel mit Erbauer Eder, meisterlich pilotiert vom mehrfachen steirischen Landesmeister Strasser, links.

Als Belohnung ein Glas Sekt für die Mitarbeiter der Veranstaltung, die bei relativ gutem Wetter unfallfrei abgeschlossen wurde. In der Mitte stehend der Obmann des I. MODELLBAUCLUB OBERWART/ Burgenland



## ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND LANDESGRUPPE WIEN ERÖFFNUNG DES FLUGPLATZES B O C K F L I E S S

Franz Czerny

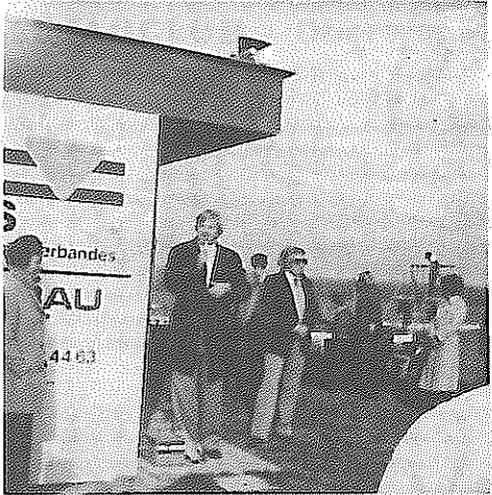


Bürgermeister Esberger bei seiner Eröffnungsrede

Nach dem Verlust des Fesselflug-Modellflugplatzes beim Wiener Praterstadion auf dem sehr viele internationale Großveranstaltungen stattgefunden haben, stand der ÖMV-WIEN viele Jahre ohne eigenes Übungs- und Wettbewerbsgelände da. Langwierige Verhandlungen und zeitraubende Geländesuche führten endlich zum Erfolg. Hier haben sich besonders der ÖMV-Landesobmann Grillmeier, die Kollegen Heller und Klusaritsch sowie die ÖMV-Gruppe Fünfhaus besondere Lorbeeren verdient. Durch das Entgegenkommen der Gemeinde Bockfließ, die das Fluggelände zur Verfügung stellte und der Gemeinde Wien, die durch eine Platzablöse den Ausbau ermöglichte, konnte 1979 mit den Platzarbeiten und dem Bau des Klubhauses begonnen werden.

JETZT IST ES SOWEIT, daß der 15.000 Quadratmeter große Flugplatz mit einer 15 x 90 m großen Asphaltpiste sowie daß Klubhaus benützbar sind. Es fehlt zwar noch einiges, dennoch wurde der Platz am 11. Oktob er 1980 in einer Art Gleichfeier eröffnet und zur Benützung freigegeben. Eine zünftige Eröffnung soll im nächsten Jahr erfolgen.

Bei dieser "inoffiziellen" Eröffnung würdigt der Bürgermeister der Gemeinde Bockfließ, Esberger, Landesobmann Grillmeier und ÖMV-Bundesobmann, Dir. Edwin Krill die Anstrengungen die unternommen wurden, um der Jugend und den Modellsportlern eine Heimstätte zur Ausübung ihres Sports zu bieten. Nach den offiziellen Ansprachen folgten dann Flugvorführungen auf dem neuen Platz, welche auch von den zur Eröffnung gekommenen Gemeindevertretern interessiert verfolgt wur-



ÖMV-Bundesobmann Krill eröffnet den neuen ÖMV-Platz. Daneben Landesobmann Grillmeier.



Bürgermeister Esberger verfolgt aufmerksam die Technik des Steuerns. Rechts, am Doppelsteuer Alfred Birke.

den. Kollege Matzka erläuterte mit launigen Worten das Programm. Auch Bürgermeister Esberger versuchte sich an einer Schüler-Lehreranlage als 1. fliegender Bockfließer Bürgermeister und hatte sicherlich seinen Spaß daran. Gezeigt wurden unter anderm Großflugmodelle, Segler-Huckepack, UFO, vorbildgetreue Modelle, Doppeldecker im Kunstflug und Seilhochstart. Am Doppelsteuer bewährte sich Koll. Birke. Erst die einbrechende Dunkelheit erzwang den Abbruch der vom Publikum begeistert aufgenommenen Flugvorführungen.

Ein umfangreiches Buffet, von den Frauen der Modellflieger bestens betreut, ließen auch die Mägen nicht zu kurz kommen.

Mit diesem Flugplatz haben nun auch die Wiener ÖMV-Mitglieder ihren Übungsplatz bekommen. Herzlichen Dank allen, die dazu beigetragen haben,

die Errichtung dieser großen Anlage zu verwirklichen: die Gemeinde Wien, die Gemeindeväter der Gemeinde Bockfließ und den vielen Helfern, ohne die es nun einmal nicht geht.

Wir hoffen, auch noch unsere weiteren Wünsche erfüllen zu können und vielleicht auch in diesem Raum größere Veranstaltungen durchführen zu können. Für Familienangehörige der Modellflieger bieten sich verschiedene Ausflugsmöglichkeiten an, u.a. der nicht weit vom Flugplatz entfernte Safaripark Gänserndorf.

# Leerbrieffe



Sehr geehrter Herr Direktor Krill,

ich darf mich ganz kurz vorstellen: Ich bin 28 Jahre alt, seit 1970 RC-Pilot und Mitglied des MFC-Leoben. Meine große Liebe gehört den "alten Vögeln".

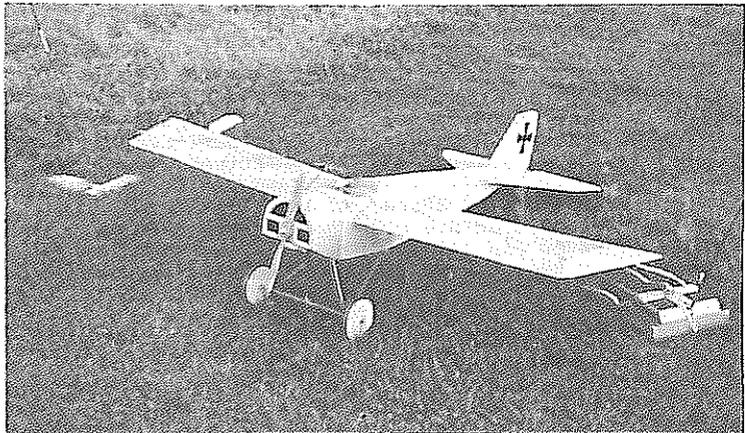
Mit ziemlichem Zeitaufwand baute ich voriges Jahr die FOKKER DR 1 mit etwa 160 cm Spannweite. Aufgrund widersprüchlicher Berichte in den verschiedenen Fachzeitschriften ("DR 1 fliegt sehr gut" bis zu "Flugverhalten der DR 1 kritisch") zitterte ich dem ersten Start entgegen. Da der MFC-Leoben über einen riesengroßen, sehr schön gelegenen Platz verfügt (soll kein Eigenlob sein!), bestand kaum Gefahr, eine Baumlandung durchzuführen. Also, tief durchgeatmet, Mut gefaßt, und - Vollgas: ab ging's ohne jede Probleme. Ich darf sagen, meine DR 1 fliegt traumhaft. Nachdem ich noch den 6,5 cm<sup>3</sup> Hirtenberger Goldcup gegen den 10 cm<sup>3</sup> Super Tigre getauscht hatte, war die notwendige Leistungsreserve gegeben und ich konnte mit einer 14 x 6 Latte fliegen, die optisch und akustisch optimal ist. Ich hatte mich bereits für die steirischen Landesmeisterschaften in der Klasse F4 C in Leoben angemeldet, als ich einen Tag vor dem Wettbewerb Bruch machte. Ergebnis: oberste Fläche und Rumpfvorderteil kaputt. Nun ja, war die Teilnahme sowohl bei den Landesmeisterschaften als auch bei der Staatsmeisterschaft in Finkenstein geplatzt. Ich wäre gerne an der Seite meines Kameraden Bernhard Klauscher (Fokker D VII) dageblieben. So war ich leider "nur" Bordmechaniker.

Nun zur eigentlichen Begründung, warum ich diesen Brief schreibe. Ich wollte keineswegs nur mein Leid klagen.

Ich muß Ihrem Leitartikel in prop 5/80 voll zustimmen! Da ich, wie schon erwähnt, ein Freund der Oldtimer bin, ging ich bald nach meinem Pech mit der DR 1 auf die Suche nach einem einfachen Oldie (die DR 1 ist bekanntlich ein relativ aufwendig zu bauendes Gerät). In einem alten FMT fand ich einen Peanut-Scale-Plan einer SIEMENS SCHUCKERT E1. Es war Liebe auf den ersten Blick.

Ich vergrößerte diesen Plan auf das 4-fache (165 cm Spw.). Außerdem fand ich noch eine 3-Seitenansicht, sodaß ich die Proportionen überprüfen konnte. Nachdem ich in eintägiger Arbeit den Plan fertiggestellt hatte, ging ich an den Bau. Die einzige Änderung war das Profil (ordinäres Clark-Y).

Siemens-Schuckert E 1



Der Aufbau erfolgte konventionell mit Sperrholzspanen und Kieferngurten, die Fläche in Rippenbauweise, nicht beplankt. Der Rohbau wurde mit Kunstseide bespannt und zu guter Letzt erfolgte eine schöne Decklackierung mit leicht sandfarbig getöntem Spannlack. Das Flugmodell sieht also wirklich gut aus.

Gesamtzeitaufwand : genau eine Woche.

Finanzieller Aufwand : etwa S 550,-, davon allein S 300,- für Perlon !

Die Verwendung von Innenfutter - Perlon hätte etwa S 50,- gekostet.

Nun zu den Flugerfahrungen :

Erstflug - Versuch : Bodenstart war nicht möglich, die E1 war nicht gerade zu halten, sie schlug richtige, gefährliche Haken. Danach übergab mein Freund Klauscher die Maschine per Handstart ihrem Element. Und auch da: sie hatte überhaupt keine Stabilität um die Längsachse, sie torkelte wie betrunken durch die Luft. Mit etwas Krampf und sehr viel Glück schaffte ich die Platzrunde und eine bruchfreie Landung.

Zwei Dinge mußten geändert werden.

1. Anheben des Hecks für bessere Rolleigenschaften und
  2. Vergrößerung des Seitenleitwerks um etwa 20% gegenüber dem Original.
- Und siehe da : schnurgerades Rollen ohne jedwede Korrekturen und beste Flugeigenschaften.

Gestern absolvierte ich den 50.Flug. Bis jetzt hatte ich nur eine einzige Beschädigung an der rechten Fläche, und die stammte von einem Begrenzungspflock am Pistenrand, auf dem, als Landehilfe, ein Wollfaden als "Windsack" hängt. Dieser Alu-Stock ist auf dem Foto links oben zu erkennen, genauso wie die leicht eingeschlagene Nasenleiste im äußeren Viertel der Fläche. Grund für den Crash war Seitenwind, sodaß ich schräg zur Pistenlängsachse landen mußte und den Stock einfach übersah.

Nun noch einige kleine Details zur SS E1.

Spannweite 165 cm, Länge 135 cm, Gewicht etwa 2 kg ! Dazu ist aber zu sagen, daß der Startakku bereits eingebaut ist und über Mikroschalter durch das Motor-Servo eingeschaltet wird. Dies ergibt ein ganz einfaches Anstarten (Leerlaufstellung) und einen traumhaft niedrigen Leerlauf bei gleichzeitig sicheren Leerlaufeigenschaften (kein Absterben). Der Grund für den Einbau des Akkus war nicht meine Faulheit beim Starten, sondern das GERINGE Gewicht des Modells (!). Erst jetzt sind die Flugeigenschaften optimal.

Weitere Details: Ruderanlenkung durch Seilzüge, Ruder an den Dämpfungsfleichen angenäht, was eine absolut spalt- und spielfreie Anlenkung garantiert. Außerdem ist das extrem billig.

Ich möchte mit diesem Erfahrungsbericht über die SIEMENS SCHUCKERT E 1, Ihre Aussage untermauern, daß man mit geringem finanziellen und zeitlichen Aufwand ein durchaus passables Semi-Scale-Modell bauen kann, das überall und jederzeit ein wenig "Aufsehen" erregt.

Ich hoffe, Sie sind mir wegen der langen und ausführlichen Beschreibung nicht böse. Treten Sie bitte weiter mit allen Mitteln für die herrliche Klasse F4 C ein.

Mit freundlichem Fliegergruß

Peter Sinabell

Mitnichten ! Wir freuen uns über jeden Beitrag und Erfahrungsbericht aus den Vereinen. Wie schon an anderer Stelle geschrieben :  
Wir brauchen einander !

Wer kommt jetzt d'ran ?

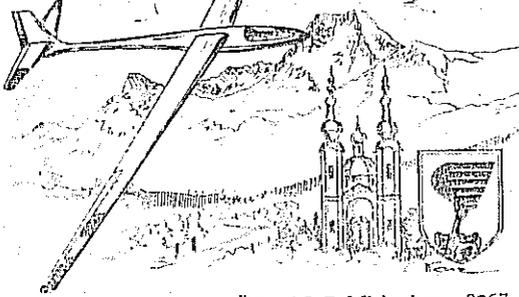
Red.

25 Jahre



Villach

## 2. POKALFLIEGEN um die VILLACHER ADLERKLAUE



Der Wettbewerb wurde bereits am 1. Mai 1980 unter dem Ehrenschutz des Bürgermeisters der Stadt Villach, Ing. Jakob Mörtl in Wasenboden, Villach durchgeführt.

Leider ist bis zur Zeit noch kein Bericht eingelangt (!), daher nur ganz kurz die Ergebnisse :

1. Fleischhacker Helmo, KFC-Klagenfurt 2232 Punkte
2. Kirsch Helmut, ÖMV-St. Veit, 2156 Punkte
3. Gregori Lenz, ASKÖ-Villach, 2127 Punkte,

4. Friessnegg, ÖMV-MBG-Feldkirchen, 2067 P., 5. Himmelsbach, ASKÖ-Villach, 1899 P., 6. Maurer, Feldkirchen, 1877 P., Hoffelner jun., ASKÖ-Villach, 1838 P., 8. Mitterbacher, Feldkirchen, 1793 P., 9. Wallner, ÖMV-Radenthein, 1742 P., 10. Meschuh, KFC-Klagenfurt, 1704 P., 11. Korbler, ASKÖ-Villach, 1697 P., 12. Lindermuth, 1584 P., 13. Schwab, ASKÖ-Villach, 1495 P., 14. Geringer, Feldkirchen, 1477 P., Gradischnig, ASKÖ-Villach, 1013 P., 16. Hof-fellner, sen., ASKÖ-Villach, 629 P., 17. Trager, KFC-Klagenfurt, 336 Punkte.

oooooooooooooooooooooooooooo

## 2. NATIONALER WETTBEWERB

für vorbildähnliche Flugmodelle **31.5.80**

Klasse: F 4 C · stand-off-scale **1.6.80**



Dr. Thomas Loebenstein

Äußerst nachdrücklich wurde der FMBC-Austria an das Sprichwort "erstens kommt es anders, zweitens als man denkt" erinnert, als am 31. Mai, nahezu pünktlich um Mitternacht, der Himmel seine Schleusen öffnete und vom berühmten "Austria-Wetter" keine Rede mehr sein konnte. Erstmals war der Wettbewerb für zwei Tage angesetzt, um am Samstag auf dem Freigelände vor dem Donauzentrum ein noch größeres Publikum als sonst bei der Bauwertung anzusprechen. Um keinen Unterwasserwettbewerb durchführen zu müssen, wurde die Bewertung der insgesamt 23 Flugmodelle ins Innere des Einkaufszentrums verlegt, was durch das großzügige Entgegenkommen der Direktion leicht möglich war. Die Baubewertung wurde unter der Leitung von Hofrat Dr. Schneider, der zeitweise von Dr. Loebenstein vertreten wurde, zügig und ohne Schwierigkeiten abgewickelt. Nahezu erwartungsgemäß setzte sich Günther Dieckman mit seiner prachtvollen Tiger Moth ganz knapp vor Vinzenz Pipan mit seiner Polikarpov an die Spitze. Die große Klasse brachte Erich Geiselhofer und seinen Fieseler Storch schon recht deutlich vor Franz Horak mit seiner DC 3 in Front.

Bemerkenswert war neben der wegen des schlechten Wetters halbierten Starteranzahl die gegenüber dem Vorjahr durchschnittlich etwas schlechtere Qualität der Maschinen. Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel. Jedermann zitterte dem Sonntagmorgen entgegen. Das Wetter wurde etwas besser und nach der üblichen Besprechung und Vergatterung durch die Wettbewerbsleitung konnten die beiden Flugdurchgänge nahezu ungestört durch Regen, aber etwas beeinträchtigt durch den kalten Wind, geflogen werden.



G. Dieckmann, FMBC-Austria, mit seiner TIGER - MOTH ( bis 5 kg ).

Die zehntausend Zuschauer des Vorjahres wurden bei der herrschenden Wetterlage leider nicht annähernd erreicht. Leider verlor der Drittplatzierte in der kleinen Klasse, Edie Wallner, seinen Hawker Hunter kurz nach dem Start durch Absturz. Als schließlich trotz aller widrigen Umstände beide Flugdurchgänge beendet waren, stand der Überraschungssieger, Josef Stoiber, mit seiner Spitfire fest. In der Baubewertung noch im Mittelfeld gelegen gewann er ganz souverän fliegend beide Flugdurchgänge. Zweiter wurde Günther Strobel mit seiner wunderschönen Thunderbolt, die in der Bauwertung den 4. Platz erreicht hatte. Vielbejubelter Dritter wurde Günther Dieckmann vom veranstaltenden Verein.

Die große Klasse holte sich abermals hervorragend fliegend Josef Stoiber mit seiner Dalotel vor dem in meinen Augen eindrucksvollsten Flugmodell in dieser Klasse, dem Fieseler Storch, von Erich Geiselhofer. Dritter wurde hier Wolfgang Hummel, mit einem Modell des ältesten teilnehmenden Flugzeuges, einer Blackburn 1912.

Wie jedes Jahr bildete das schaufliegen am Nachmittag einen Höhepunkt des Programms. Einerseits riß die Röga-Staffel mit der Vorführung von Seglerschlepp im Verband das durchwegs sachkundige Publikum zu Beifallstürmen hin. Man stelle sich drei naturgetreue Großsegler bei diesem Wetter hinter Piper Super Cup im Maßstab 1 : 5 vor, andererseits waren die Vorführungen der großen Beech Baron und der Pilatus PC 7 aus dem gleichen Stall so hinreißend, daß mehrfach ein da capo gefordert wurde. Besonders die Pilatus mit ihren Tiefflügen war das Aufregenste, was man in Kagran seit langem gesehen hatte. Wie immer Ehrengast des Schaufliegens, Hanno Prettnner, der



Links sitzend: R. Jelinek, FMBC-Austria, mit seiner TIGER MOTH ( über 5 kg )



diesmal seine fliegende Scheibe und das Las Vegas Programm mit seiner Dalotel vorführte.

Zusammenfassend muß man Gerhard Lustig und seinen vielen Helfern für die trotz der schlechten äußeren Umstände wieder hervorragend gelungene Veranstaltung großes Lob zollen.

Die Pla zierten - von links nach rechts, hintere Reihe: Ing.Wachtler, FMBC-Vienna, Trettenbein, MFS St.Paul, Geiselhofer, MFC-Kirchstetten, Hummel, MFC-Voith-St.Pölten, Wagner, MFC-Hirn-Antau.

Vordere Reihe: Dieckmann, FMBC-Austria,

Stoiber, HSV-Burg Kreuzenstein, Strobl, MFC-Lungau, Ewald Böhm, jüngster Teilnehmer.

PLZ	OFFENE KLASSE (über 5 kg)	DAUER- ST.NO.	C L U B	M O D E L L	DAUBEWERTG.		1.FLUG	2.FLUG	GES.	WF - WANDER-POKAL EP - EHREN-POKAL
					PKT.	PL.				
1	STOIBER Josef	N-2151	HSV Burg Kreuzenstein	Spitfire	790		1000	(1000)	1790	WF.d.Bes.Vat.HUBER EP.d.STADT WIEN Pokal FMBC-AUSTRIA
2	STROBL Günther	S-0617	MFC Lungau	Thunderbolt P47	905		( 791)	885	1790	Pokal FMBC-AUSTRIA
3	DIECKMANN Günther	W-4415	FMBC Austria	Tiger Moth	1000	I*	( 733)	770	1770	*WF.d.CABY STADLAU Pokal FMBC-AUSTRIA
4	WACHTLER Oswald	W-0250	FMBC Vienna	Northrop PA 16	861		901	(0000)	1762	EP.d.Fa.KAROS
5	PIPAN Vinzenz	K-0966	MFC Radenthein	Polikarpof	997	II	763	( 607)	1760	EP.d.Fa.BURGER
6	DEUTSCH Hannes	N-2124	HSV Burg Kreuzenstein	Pilatus Porter	847		( 765)	856	1703	
7	RIEGNER Heinrich	N-2131	HSV Burg Kreuzenstein	Pitts-Special	681		774	(0000)	1455	
8	SANDROBER Edgar	K-0976	MFS St.Paul	Northrop P 5	555		(0000)	708	1263	
9	WALLNER Eduard	K-0206	MFC Radenthein	Sawker Hunter	911	III	351	(0000)	1262	
10	PASSER Robert	W-0471	FMBC Austria	Hig 21	354		(0000)	436	790	
11	BÖHM Ewald	W-4420	FMBC Austria	FW F 16	708		(0000)	(0000)	708	Jüngster Teilnehmer Trophy d.Fa. HORAK
12	KRUPP Arthur	W-0472	FMBC Austria	Bleriot	708		(0000)	(0000)	708	
13	SCHULZ Helmut	W-4409	FMBC Austria	Caproni CA 355	655		(0000)	(0000)	655	

PL.	FAI-KLASSE BIS 5 KG	DAUER- ST.NO.	C L U B	M O D E L L	DAUBEWERTG.		1.FLUG	2.FLUG	GES.	EP - EHREN-POKAL SP - SACHPREIS
					PKTE.	PL.				
1	STOIBER Josef	N-2151	HSV Burg Kreuzenstein	Dalotel	807		1000	(1000)	1807	EP.d.Fa.RITTMAYER Pokal FMBC-AUSTRIA
2	GEISELHOFER Erich	N-2012	MFC Kirchstetten	Pieseler Storch	1000	I*	( 709)	799	1799	*EP.d.Fa.KS-MODELLBAU Pokal FMBC-AUSTRIA
3	HUMMEL Wolfgang	N-1606	MFC Voith St.Pölten	Blackburg 1912	927		790	(0000)	1717	Pokal FMBC-AUSTRIA *SP.d.Fa.SCHWEIGHOFER
4	WAGNER Walter	D-1013	MFC Hirn-Antau	Robin DR 400	709		706	(0000)	1415	EP.d.Fa.KARAS
5	TRETTENBERG Alfred	K-0981	MFS St.Paul	Dalotel EM 165	294		887	( 813)	1181	EP.d.Fa.TICHT MODELL
6	PASSENHAUNNER Ernst	O-1971	MFC Weichstetten	Jodel Robin	881		(0000)	179	1060	
7	HUBER Edmund	S-0214	MFC Salzburg	Vickers Type 22	844		116	(0000)	960	
8	HORAK Franz	W-0443	FMBC Austria	DC 3	939	II	(0000)	(0000)	939	
9	JELINEK Robert	W-0442	FMBC Austria	Tiger Moth	930	III	(0000)	(0000)	930	
10	BADA Mario	W-4433	FMBC Austria	Pilatus PC 7	798		(0000)	(0000)	798	



# NATIONALER WETTBEWERB

## RC III - Radio Control - F3 A Ferngesteuerte Motormodellflugzeuge

7. und 8. JUNI 1980

*Es berichtet A. Leberbauer*

### SAMSTAG, 7. Juni: Klasse RC III

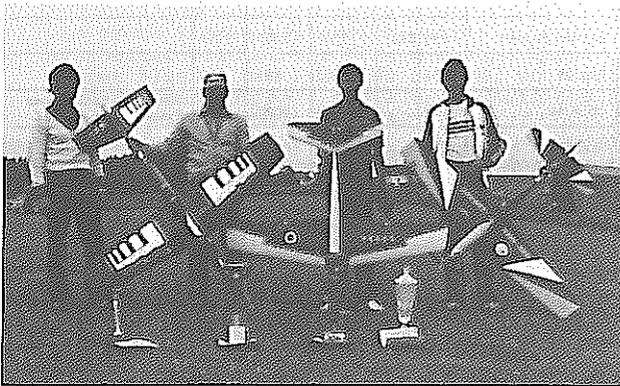
Der Wettbewerb begann für die 9 Teilnehmer bei schönem Flugwetter. Alle waren gut gelaunt und bereit, sich in den ersten Durchgang zu stürzen. Dieser endete um etwa 12,00 Uhr. Für das Wohl der Piloten sorgte der UMFC-Meggenhofen mit einem Gratismittagessen. Die beiden folgenden Durchgänge wurden ebenso wie der erste klar von Heinrich Kronlachner (UMFC-Meggenhofen) dominiert. Lediglich um die Plätze entbrannte ein spannender Kampf zwischen Franz Auinger (Meggenhofen), Peter Ortner (ÖMV-Amstetten), Michael Greiner (Austria Wien) und Ernst Durst (Amstetten). Nachdem die Würfel gefallen waren, wurden bei der Siegerehrung den vier Erstplazierten je ein Pokal überreicht. Es war ein schöner Wettbewerb mit gutem Klima, und alle Teilnehmer waren zufrieden.

### SONNTAG, 8. Juni: Klasse F3 A

Auch dem F3 A-Wettbewerb war der Wettergott wohlgesonnen. Ein ausgeglichenes Feld von 12 Teilnehmern ließ einen spannenden und abwechslungsreichen Wettbewerb in der Königsklasse erwarten. Nach dem ersten Durchgang führte Adi Panz (Meggenhofen) mit 966 Punkten deutlich vor Hermann Kowarz (ÖMV-Salzburg), der 914 Punkte erreichen konnte. In den beiden

folgenden Durchgängen bewies der Salzburger seine Klasse wieder einmal mehr und wurde verdient Sieger des Hausruck-Pokalfliegens. Panz wurde mit nur acht Punkten Rückstand guter Zweiter. Heinrich Kronlachner, der Sieger des RC III-Wettbewerbes, konnte nach anfänglichen Motorproblemen den Wettbewerb als 3. beenden. Obwohl alle Fluggäste mit den Wettbewerbsbedingungen sehr zufrieden waren, gab es Modellsportvereine aus Oberösterreich (Enns und Schärding), die von einer Teilnahme in Meggenhofen absahen.

Wir hoffen aber trotzdem, im nächsten Jahr die diesmal fehlenden Landeskollegen als Starter begrüßen zu können.



Die Pla zierten in der Klasse RC III von v.l.n.r.  
4. Dworak, ÖMV-Klagenfurt, 2. Panz, Meggenhofen,  
1. Kowarz, ÖMV-Salzburg, 3. Kronlachner, U-Meggenhofen

### DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE RC III

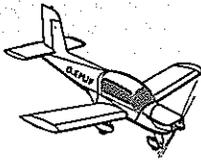
1. Heinz Kronlachner	UMFC-Meggenhofen	2146	2422	2620	5042	Punkte
2. Franz Auinger	UMFC-Meggenhofen	1939	2242	2372	4614	"
3. Peter Ortner	ÖMV-Amstetten	1931	2290	2187	4477	"

4. Greiner Michael	Austria Wien	1712	2008	2195	4203	Punkte
5. Durst Ernst	ÖMV-Amstetten	2078	2075	2102	4180	"
6. Mayer, Bregenz, 2595 P., Schmiedinger, Salzburg., 2511 P., Funke, Amstetten, 1697 P.,						

#### ERGEBNISSE IN DER KLASSE F3 A

1. Heinrich Kowarz	ÖMV-Salzburg	914	969	972	1941	Punkte
2. Adolf Panz	UMFC-Meggenhofen	966	928	967	1933	"
3. Heinrich Kronlachner	"	805	927	952	1879	"
4. Manfred Dworak	ÖMV-Klagenfurt	848	145	892	1740	"
5. F. Kiesling	ÖMV-Amstetten	755	761	789	1550	"
6. Durst, Amstetten, 1363 P., 7. Greiner, Wien, 1293 P., 8. Auinger, Meggenhofen, 1276 P.,						
9. Meyer, Bregenz, 1143 P., 10. Fasser, Wien, 873 P., 11. Ortner, Amstetten, 501 P.						
Als Gast E. Paletar, BRD, 1372 Punkte.						

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo



## Schloß Kornberg Pokalfliegen

Magister Helmut Krasser

Bei strahlend schönem Wetter konnte der Sektionsobmann des MBC-HSV Feldbach, Helmut Graf, am 15. Juni 1980 das diesjährige "Schloß Kornberg Pokalfliegen" in der Klasse RC-MS eröffnen und hierbei nebst 37 Piloten aus 6 Bundesländern und vielen Gästen auch die Bürgermeister der Gemeinden Feldbach und Kornberg, die Herrn Labg. KR. Harmtodt und Nestelberger, begrüßen.

Schon im ersten Durchgang kündigte sich an, daß dieser Wettbewerb sehr spannend verlaufen wird, da sich der Wind nicht nur von seiner stärksten Seite zeigte, sondern sich auch ständig drehte. Die Punkterichter hatten daher alle Mühe, die Flüge der Modelle zu beobachten, denn von den Piloten wurden allerlei Kunststücke ausprobiert, um in die Pokalränge zu kommen; und Pokale gab es wirklich schöne und wertvolle.

Als gegen Mittag via Rundfunk eine Sturmwarnung durchkam, verzichteten die Piloten in einer kurzfristig anberaumten Lagebesprechung einhellig auf ihre Mittagspause, denn wie Wettbewerbsleiter Mag. Krasser meinte, fliege es sich leichter mit einem knurrenden Magen als mit einem "abmontierten Modell".

Besonderen Anreiz an diesem Wettbewerb bot neben der landschaftlich schönen Lage des Modellflugplatzes sicher auch die Tatsache, daß die im ersten Drittel der Ergebnisliste Gereihten einen Pokal erhielten und jeder Teilnehmer eine Urkunde und eine Erinnerungs-Anstecknadel, den sogenannten "Steinernen Metzen". Außerdem hat die Firma Chemie Linz für jeden Teilnehmer eine Packung Kontaktkleber und die Firma Isar Rakoll, Wels, freundlicherweise je eine Dose Bastelleim zur Verfügung gestellt.

Es zeigte sich wieder einmal, daß auch bei Veranstaltungen, die eigentlich nur freundschaftlichen Charakter haben, eine präzise Vorbereitung und Organisation bis ins Detail unumgänglich ist, denn nur so kann, unter Einhaltung der MSO, ein reibungsloser Ablauf gewährleistet werden.

Der MBC-HSV Feldbach hofft, daß sich auch beim dritten Schloß Kornberg Pokalfliegen, im nächsten Jahr bereits als nationaler Wettbewerb, wieder viele Freunde des Modellflugsportes treffen werden.



Die drei Erstplatzierten v.l.n.r.:  
2. Leopold Ebenführer, 1. Karl Fink und  
3. Alfred Rauch.

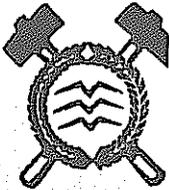


Die im ersten Drittel Gereihten erhielten  
jeder einen Pokal, ebenso der jüngste  
Teilnehmer, Oliver Bader, links.

DIE ERGEBNISSE DES SCHLOSS KORNBURG-POKALFLIEGEN, KLASSE RC-MS

1. Fink Karl	SFC Fürstenfeld	1566	1522	585	3088 Punkte
2. Leopold Ebenführer	MBC-Erlaufthal	1148	1527	1504	3031 "
3. Alfred Rauch	USFC Feldbach	1534	672	1485	3019 "
4. Franz Glück, Sen.	ÖMV-Salzburg	1478	1532	328	3010 "
5. Erich Moschik	ÖMV-St. Veit/Glan	1490	1451	58	2941 "
6. Mayerhofer 2935, 7. Schuller 2910, 8. Steiner 2807, 9. Klingenspiegel 2790, 10. Maurer 2722, 11. Glück F. jun. 2649, 12. Glück G. 2621, 13. Buxhofer 2505, 14. Hofbauer 2499, 15. Pold 2474, 16. Schrödl 2467, 17. Bader 2417, 18. Wind 2404, 19. Felki 2400, 20. Pentek 2391, 21. Föb1 2354, 22. Fröhlich 2314, 23. Bader M. 2307, 24. Monschein 2223, 25. Hartlieb 2158, 26. Michelic 2150, 27. Schörgenhuber 2114, 28. Chmelik 2110, 29. Puntigam 2108, 30. Horvath 1958, 31. Girner 1954, 32. Bader O. 1836, 33. Kraus 1748, 34. Schuhmach 1722, 35. Hödl 1192, 36. Sand 1031, 37. Pomberger 532 Punkte.					

oooooooooooooooooooooooooooooooo



# WÖLKARTKOGELFLIEGEN F3F

Hubert Richter, Bärnbach

Am 5. und 6. Juli führten wir unser 12. W ÖLKARTKOGEL-POKAL-FLIEGEN durch. Zusammen

mit Puch Graz begannen die Vorbereitungen mit der Bildung des Arbeitsteams. Unser Ziel, den Wettbewerb so reibungslos wie möglich durchzuführen, hängt ja immer vom Funktionieren dieses Teams ab. Ich möchte bei dieser Gelegenheit sagen, daß sich die Zusammenarbeit mit Puch Graz nun bereits seit 12 Jahren bewährt hat. Wenn man berücksichtigt, daß die Windverhältnisse nicht gerade ideal waren, so ist die Veranstaltung ohne Pannen abgelaufen, und es gab auch keine Proteste. Den Windverhältnissen angepaßt,

Ein gewohntes Bild beim Hangfliegen





Die Teilnehmer der Köflacher präsentieren sich in ihren neuen Klubjacken

führten wir den Wettbewerb mit dem Programm RC H / I durch. Mit 60 Teilnehmern war der Wettbewerb wie immer, recht gut besetzt. Es gewann unser bewährter Pilot, Franz Prasch, vom ASV-Puch. Erstmals gab es heuer einen Club-Wanderpokal, um den Wettbewerb auch innerhalb des Clubs anzuregen. Die Wertung erfolgt bei 5 Wettbewerben und zwar Wendemarkenfliegen, RC IV, RC III, F3 F und als Entscheidung unser Pokalfliegen am Wölkartkogel. Es war sehr spannend, wer den Wanderpokal gewinnen würde. Die Entscheidung konnte nur zwischen Ernst Strasser und Reinhard Reisenhofer fallen. Derjenige, der beim Pokalfliegen am Wölkartkogel vorne liegen wird, der wird gewinnen. Nun, es gewann Reinhard Reisenhofer mit einem Total von 31 Punkten vor Ernst Strasser mit einem Total von 27 Punkten. Dritter wurde Gerrit Struna, der ein Total von 16 Punkte erreichte vor unserem Nachwuchspiloten Robert Paulitsch.

#### DIE ERGEBNISSE DES 12. WÖLKERTKOGEI-POKALFLIEGEN IN DER KLASSE RC-HANG

1. Prasch Franz	ÖMV-ASV-Puch	1000	992	1000	2000 Punkte
2. Mayr Johannes	Graz-Andritz	228	1000	936	1936 "
3. Gumpert Bodo	Graz-Andritz	396	939	962	1901 "
4. Thalinger Wolfgang	Kirchdorf	---	887	970	1847 "
5. Stangl Rudolf	ÖMV-ASV-Puch	192	917	928	1845 "
6. Mittendrein 1819, 7. Meissl 1796, 8. Hofmann 1785, 9. Jursa 1781, 10. Fiel 1763, 11. Wiedner 1759, Kraus 1755, 13. Sekirnjak Heinz 1744, 14. Doppler 1743, 15. Beichler 1740, 16. Stocker 1716, 17. Meissl 1707, 18. Hufnagel 1707, 19. Putz 1672, 20. Bock 1660, 21. Paulitsch 1654, 22. Häusl 1643, 23. Firlinger 1640, 24. Nestelbacher 1631, 25. Firlinger G. 1628, 26. Chmelik 1620, 27. Struna 1618, 28. Mundschtütz 1613, 29. Koren 1594, 30. Hofstätter 1594, 31. Vcelouch 1591, 32. Kokely 1590, 33. Reisenhofer 1571, 34. Koren P. 1568, 35. Niederhofer 1565, 36. Gradischnigg 1552, 37. Sturm 1552, 38. Häuplik 1552, 39. Resch 1538, 40. Jirmann 1533, 41. Sommerauer 1458, 42. Tschitschko 1455, 43. Bergner 1429, 44. Wakonig 1425, 45. Schwarzl 1398, 46. Schaden 1379, 47. Lesky 1350, 48. Seitner 1331, 49. Draschenbacher 1325, 50. Wehringer 1278, 51. Hofreiter 1202, 52. Drechsler 1177, 53. Sekirnjak Heinrich 1137, 54. Baschant 1084, 55. Strasser 1064, 56. Bergner 1016, 57. Zeidlik 921, 58. Purkarthofer 902, 59. Weissenböck 667, 60. Maguna 469 Punkte.					

oooooooooooooooooooo

## 1. Elektroflugmeeting

Am 12. und 13. Juli 1980 ist es der ÖMV-Modellbaugruppe Feldkirchen gelungen, auch in Österreich einen Elektroflugwettbewerb mit internationaler Beteiligung durchzuführen.

Unserer Einladung sind leider nur wenige, dafür aber die besten Elektroflieger aus der BRD und Österreich gefolgt. Neben den anderen Teilnehmern aus der BRD konnten wir die beiden E-Pioniere Keller und Geist begrüßen, die durch ihre Entwicklungen im Elektroflug derartige Wettbewerbe erst möglich machten.

Nach ihrem Eintreffen, wurden die Teilnehmer durch unseren Obmann, Wilhelm Frießnegg, willkommen geheißen.

Pünktlich um 10 Uhr wurde der 1. Durchgang in der Klasse RC II MA -Segelflug - begonnen. Es stellten sich 12 Piloten mit ihren Modellen den Zeit-

nehmern. Wie erwartet, setzten sich gleich unsere deutschen Freunde an die Spitze, doch auch die Österreicher boten gute Leistungen. Es wurden drei Durchgänge geflogen und man konnte ganz beachtliche Steigflüge sehen. Wilhelm Frießnegg verlor nach sehr guter Zwischenzeit einen Teil der Luftschraube, wurde aber dennoch hinter 3 deutschen Teilnehmern bester Österreicher.

1. und Sieger wurde Edgar Leib von MSG Dörnickheim/BRD.

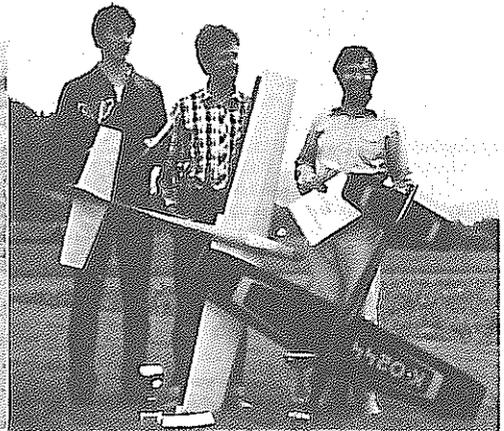
Am Abend des ersten Tages gab es ein gemütliches Beisammensein, bei dem natürlich außerordentlich fachgesimpelt wurde.

Am Sonntag, dem 13. Juli, wurde bei guten äußeren Bedingungen die Klasse RC II KA - Kunstflug - ausgetragen. Zu diesem Wettbewerb stellten sich fünf Teilnehmer den Punkterichtern. Es wurden ebenfalls drei Durchgänge geflogen, wobei den überraschten Zuschauern bester Kunstflug gezeigt wurde. Diese Klasse konnte Fritz Geist klar für sich entscheiden, doch hielt Wilhelm Frießnegg ausgezeichnet mit und erreichte den sehr guten 3. Rang.

In den Pausen zeigten unsere Gäste aus Deutschland mit ihren unwahrscheinlich schnellen Speedmodellen besten Geschwindigkeitsflug.

Zum Schluß muß noch gesagt werden, daß der 1. ÖSTERREICHISCHE ELEKTROFLUG-WETTBEWERB bei Zuschauern und Teilnehmern begeistert aufgenommen und von den Mitgliedern der Modellbaugruppe Feldkirchen mustergültig durchgeführt wurde.

Anschließend wurde vom Wettbewerbsleiter die Siegerehrung am Platz durchgeführt, dabei dankte der Obmann in einem Schlußwort allen Teilnehmern für ihr Kommen und den sehr sportlichen Wettkampf.



Die Plazierten in den einzelnen Klassen, leider wurden bei den Bildern keine Namen angegeben. Rechts außen der beste Österreicher, Wilhelm Frießnegg, auch als Veranstalter

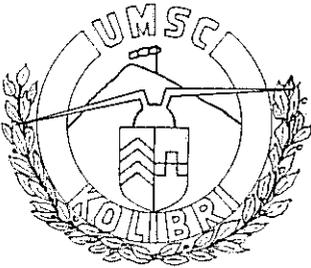
#### DIE ERGEBNISSE DES 1. ELEKTROFLUGMEETINGS IN ÖSTERREICH

##### Klasse RC II/MA

1. Leib Edgar	D	862	Punkte
2. Hübner Norbert	D	854	"
3. Graf Johann	D	839	"
4. Frießnegg Wilh.	A	824	"
5. Daxenbichler N.D		823	"
5. Geist Fritz	D	823	"
7. Kirsch Helmut	A	801	"

##### Klasse RC II E/KA

1. Geist Fritz	D	4462
2. Leib Edgar	D	4442
3. Frießnegg W.	A	4074
4. Daxenbichler N.D		3994
5. Kirsch Helmut	A	3256



## 9. Nat. Heri Kargl - Cup

OSR Felix Schobel

Zum 9. Male - jedoch zu 1. Male auf dem SPITZERBERG - veranstaltete der UMSC-KOLIBRI/Obergrafendorf zum Gedenken an den bekannten, leider viel zu früh versorbenen Heri Kargl, am 13. Juli 1980 diesen beliebten Wettbewerb in der Klasse F1 E. Leider stand der 9. Heri Kargl-Cup unter einem ungünstigen "Stern": Da an den beiden Vortagen bei den LM NÖ und den in der gleichen Klasse stattgefundenen Staatsmeisterschaft so viele Modelle in Verlust geraten waren - einige Modellflieger hatten bis VIER Modelle eingebüßt - konnten an diesem Tag einige Modellflieger nicht mehr an den Start gehen, wodurch die Teilnehmerzahl auf NEUN absank. Wettbewerbsleiter, Sepp Pfisterer, mußte bei sehr stürmischen Westwinden von durchschnittlich 12 m/s, die erst bei den letzten Durchgängen auf 5 bis 7 m/s "abflauten" den Wettbewerb eröffnen. Vorerst setzte sich NÖ-Landesmeister Buchleitner mit 2 Max an die Spitze, die er bis vor den 4. Durchgang auch verteidigen konnte. Durch eine Serie von Max ab dem 3. Durchgang konnte Karl Lintner die Spitze erringen, wogegen Buchleitner wegen einiger "Absaufer" sogar von Felix Schobel, jun. noch auf den 3. Platz verdrängt wurde.

Vor der Siegerehrung würdigte Union-Bundesfachwart für Modellflug Schobel die Leistungen aller Teilnehmer an den drei kräfteaubenden Tagen auf dem Spitzerberg und kündigte an, daß der auf dem Köbling vorgesehen gewesene 3. Europacup-Austria (nach einem Erkundungsflugtag) am Samstag, dem 25. Oktober 1980 auf der Lofer-Alm in Salzburg durchgeführt wird.



F1 E-Fachreferent, Felix Schobel bei einem Erkundungsflug auf der Lofer Alm, wo eventuell im nächsten Jahr die Europameisterschaft in der Klasse F1 E durchgeführt wird

### ERGEBNISLISTE DES 9. HERI KARGL-CUPS

1. und Gewinner des Wanderpokals					
Lintner Karl	UMSC-Kolibri	200	167	300	300
				300	1276
2. Schobel Felix j.	UMSC-Kolibri	278	181	189	300
				241	1189
3. Buchleitner R.	UMSC-Kolibri	300	300	133	170
				150	1053
4. Hlavka Hans	ÖMV-St. Pölten	297	190	166	175
				168	996
5. Schobl F. Sen.	UMSC-Kolibri	32	---	---	300
				289	621
6. Kepplinger E.	MBC-Wels	189	47	17	7
				300	560
7. Almesberger	UMSC-Kolibri	118	300	---	---
				---	418
8. Chmelik Herbert	ÖMV-Kagran	239	---	---	---
				---	239
9. Ramler Alfred	UMSC-Kagran	24	---	---	---
				---	24



## SCHAUFLUGTAG des MFC Außerferner Falke

Gerhard Koch

Einhundert Plakate, ein drei Tage lang im Einsatz stehender Lautsprecherwagen und die Erinnerung Vierter an den vorjährigen Flugtag trugen ihre Früchte.

Am Sonntag, dem 14. September 1980, fand der 4. INTERNATIONALE SCHAU - FLUGTAG des MFC AF am Modellflugplatz in Forach statt. Schien auch das Wetter am Vormittag noch sehr unbeständig, so hat sich ab Mittag Wetterjongleur Petrus angesichts der vielen Piloten doch noch erweichen lassen, schob die düsteren regensversprechenden Wolken zur Seite und nahm den Wind auf Standgas. Es herrschte ab der Eröffnung um 13,30 Uhr das ideale Flugwetter.

Das bereits angestammte Flugteam "Rödels" aus Ettringen eröffnete mit dem Begrüßungsbanner den Flugtag. Es folgte sodann Dr. Dieter Fritz, welcher, assistiert von seiner Gattin Renate, dem interessierten Publikum seine WM-Kür mit der von ihm Exaktheit vorführte. Neubauten historischer und aktueller Flugzeugtypen waren genauso zu bewundern wie Eigenkonstruktionen ohne Vorbild. Die Phantomstaffel aus Fürstentfeldbruck (BRD) welche kleine Schwierigkeiten mit unserer leider etwas kleinen Rasenpiste hatte, zeigt unter großem Beifall des Publikums ihre Luftangriffe.

... und hier möchte ich mich in das "Geschehen" einschalten.  
Sind wir denn schon wieder so weit, daß uns Luftangriffe große Freude bereiten und das "Publikum darüber großen Beifall zollt"?  
Soll denn im Spiel das nachempfunden werden, was vor nicht allzu langer Zeit so vielen Menschen Not, Verzweiflung und Elend brachte?  
Kann man denn die vielen, vielen Opfer so schnell vergessen, die durch Luftangriffe ums Leben oder um Hab'

und Gut gekommen sind?

Und wir, wir Modellflieger sollen es sein, die aus dem damaligen bitteren Ernst eine Hetz, einen begeisternden Spaß machen sollen?

DAFÜR SOLLTE UNS DER HERRLICHE MODELLFLUGSPORT VIEL ZU SCHADE SEIN !!!

Ich bitte alle jene, die heute noch glauben, das Publikum mit solchen Vorführungen begeistern zu müssen, darüber nachzudenken, ob es im Modellflug nicht noch viele andere Dinge gibt, die Begeisterung hervorrufen und mit der wir vor allem auch die Jugend gewinnen - für den Modellflug gewinnen könnten!

Ich bitte Euch im Interesse unseres eigenen Sports, denkt darüber nach!

Edwin Krill

Ein Modell der Superlative bot wieder das "Rödel-Team" mit ihrer Duke, welche wieder in niedrigerer Distanz über die Piste fetzte. Hubschrauberpilot Jakob Sprenger verwöhnte seinen Jet-Ranger dadurch, daß er ihn seine schönen Kufen zum Himmel zeigen ließ. Dies war Hubschrauber Rückenflug in Elegance mit anschließender Autorotation. Daß auch Seglerhuckepack mittels Helicopter möglich ist, wurde gleich anschließend demonstriert. Als "Opfer" mußte Herbert Sitar mit seiner Dassel erhalten. Weiteres "Auf-Höhebringen" der leisen Vertreter dieses Hobbys mittels Flugzeugschlepp, Huckepack und mit Winde durfte selbstverständlich genauso wenig fehlen wie die fliegenden täglichen Gebrauchsartikel, welche für diesen Tag mit einem Modellmotor versehen wurden. Ein Bügelsen drehte seine Rollen, ein Rasenmäher bewies seine Flugtüchtigkeit und ein Männchen mit wehendem Schlips, Lederhose und

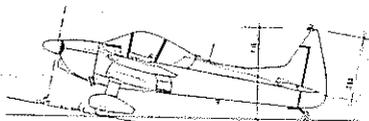
Trachtenhut, placiert auf einer Scheibe, ließ keinen Zweifel aufkommen, daß man sich hier in Tirol befindet.

Zwei Piloten mit einer Pilatus BC 7 und einer MIG 21 ließen mit ihren Tiefflügen regelrecht den Teufel tanzen. Angestachelt durch das bereits auf den Zehenspitzen stehenden Publikum jagten sie ihre Maschinen immer tiefer über die Piste. Sie gingen so weit, daß eine Luftschraube stellenweise eine grünliche Farbe annahm und den letzten Zentimeter der Blätter am Boden liegenließ - die Maschine flog weiter .... !

Zum Abschluß wurde es noch einmal ganz spannend : Die vom Publikum erwartete Fuchsjagd wurde angesagt. Ein Fuchs und sechs Jäger war zwar ein unfaires Verhältnis, doch verstand der Fuchs sein Handwerk so gut, daß er nur die Hälfte seines Papierschwanzes abtreten mußte.

Es ist dem Modellfliegerclub Außerferner Falke ein Bedürfnis, an dieser Stelle nochmals allen mitwirkenden Piloten, den verschiedenen Institutionen wie Rettung (die Gott sei dank wieder arbeitslos blieb), der Feuerwehr, Bergwacht sowie der Gemeinde Forchach für ihre Mithilfe und Entgegenkommen zu danken. Man übersieht bei solchen Flugtagen viel zu oft die vielen kleinen Helfer, ohne die aber eine Veranstaltung dieses Umfangs undenkbar wäre.

Ab Montag bewegt sich diese idyllische Lechtaler Umgebung wieder im gewohnten niedrigen Drehzahlbereich; der Flugtag wird jedoch noch lange im Gespräch bleiben.



Graupner, Multiplex, Simprop, WEBRA, KDH, Klinger, Schlüter, Kawan  
Rossi, KRICK, SWENSON, Helge, FUTABA, MANTUA, AVIAMODELLI  
SUPERTIGER, OS, AMT, Engel, Lamit und viele Eigenimporte!

## Österreichs größte Auswahl



am Flugmodellsektor

*Bester Service und kleinste Preise!*

**Wer hat das noch** auf Lager ?

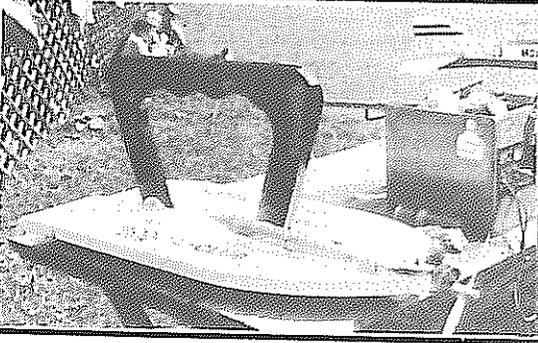
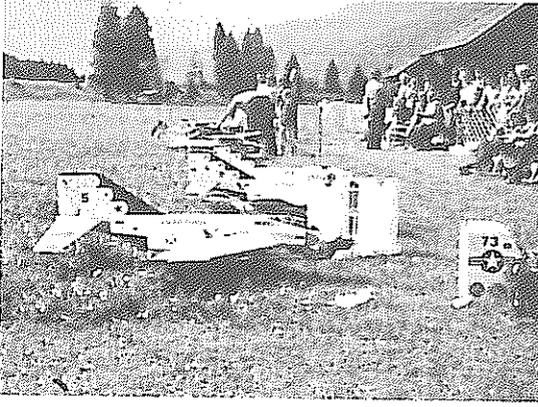
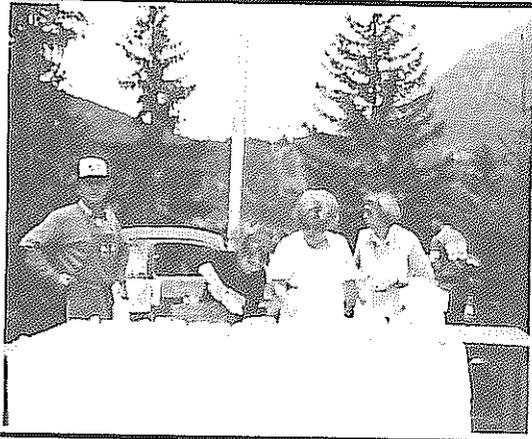
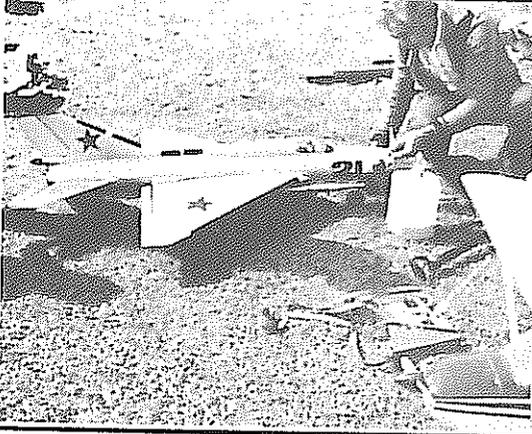
25. versch. Modellbaukästen (in Holz oder GFK)

Für Quadramotoren ?

Den **S P I T Z E N P R E I S** für Quadra ?

FERNSTEUERSETS noch und noch in AKTION --  
und eine spezielle Vorweihnachts - zwischen  
SONDERLISTE !!

STIMMUNGSBILDER VOM SCHAUFLUGTAG DES MODELLFLIEGERKLUBS AUSSERFERNER FALKE





Zum traditionellen Termin, dem 3. Wochenende im Juli, veranstaltete die Sektion Modellflug des ASKÖ-Villach das X. BURGFLIEGEN. Dieser nationale Wettbewerb mit internat. Freundschaftsfliegereifreut sich aufgrund seiner Einmaligkeit immer steigender Beliebtheit.

Warum Einmaligkeit? Was ist das Burgfliegen? Die Antwort ist der natürliche Höhenunterschied von 167 m zwischen der Startstelle auf der Burgruine Landskron bei Villach und dem Landeplatz unterhalb der Burgruine. Ganz besonders gestaltet sich der Start auf der Aussichtsterrasse mit landschaftlich reizvollem Blick über das Villacher Becken, bis hinein in die Julischen Alpen. Es ist schon etwas besonderes, wenn das

Modell mit einem Hupton über die Brüstung der Burgruine gestartet wird und vom Piloten vom Landefeld aus genau erkannt werden muß. Nach Absolvierung des Kurses wird auf einer ebenen, kurz gemähten Wiese gelandet. Anlässlich des 10 jährigen Jubiläums wurde der Wettbewerb in 2 Kategorien ausgetragen:

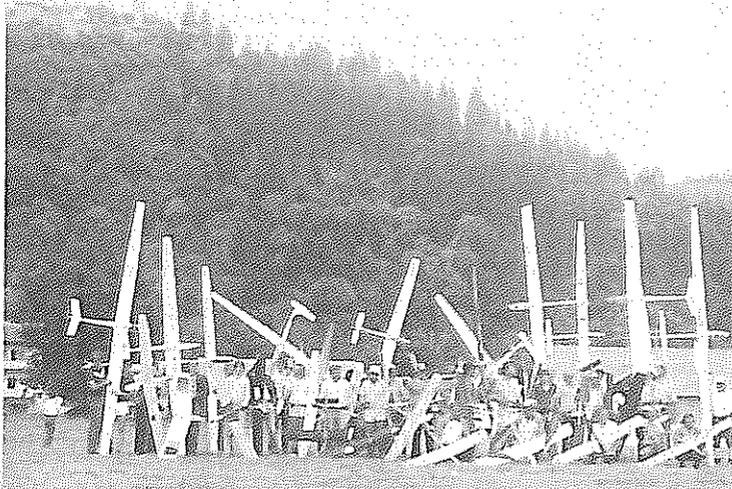
- a) Hangsegelflugmodelle: Diese flogen das Geschwindigkeitsprogramm F3 F.
- b) Großsegelflugmodelle ab 3,80 m Spannweite: Sie flogen einen Linkskreis, einen Rechtskreis, eine Haarnadel und Landeanflug mit Landung.

120 Teilnehmer aus Deutschland, Jugoslawien und Österreich stellten sich den Punkte- beziehungsweise Wendemarkenrichtern, wobei 25% ausländische Teilnehmer waren.

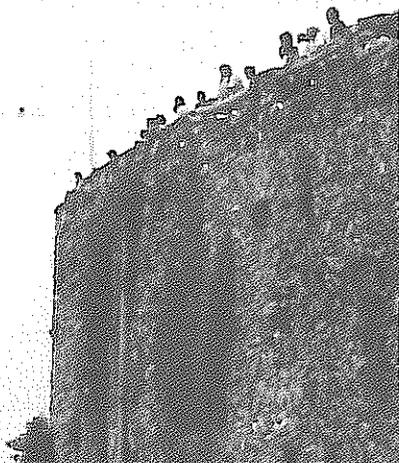
In der Klasse der Hangsegelflugmodelle war Spannung vorgegeben, denn Heinz Sekirnjak strebte mit einem 4. Sieg den Besitz des Wanderpokals an. Nach dem 1. Durchgang führte aber Bernhard Pomberger vom ÖMV-KSV-Kapfenberg vor Sekirnjak Heinz und dem Lokalmatador Lenz Gregori. Doch mit dem 2. Durchgang kam der Sieg für den Grazer immer näher.

Im 3. Durchgang stieg die Spannung immer mehr, denn Pomberger startete mit Startnummer 99 - aber er war mit 72 Sekunden um ganze 3 Sekunden zu langsam. Angespornt durch den Sieg in der Hangsegelklasse setzte sich Heinz im 2. Durchgang der Großsegler an die Spitze und im 3. Durchgang wurden die Sekirnjak-Festspiele perfekt. Heinz siegte vor seinem Vater, Heinrich Sekirnjak und Lenz Gregori.

Bange Minuten brachte im 2. Durchgang der Innsbrucker Manfred Maar auf das Feld. Seine wunderschön gebaute Mini-Moa verlor nach der Haarnadel das linke Querruder.

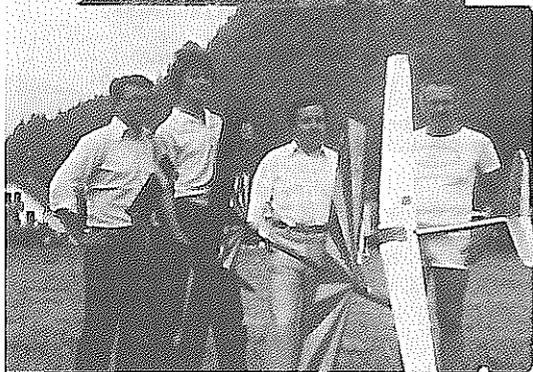


Imposant der Anblick der Großsegler am Fuße der Burgruine



Oben und links oben:  
Über der Burgmauer erfolgt der Start des Flugmodells, welches dann vom Landefeld aus vom Piloten übernommen beziehungsweise gesteuert wird.

Von links nach rechts:  
Sektionsleiter Sommeregger und die einzelnen Sieger Erich Hoffelner jun., Heinz Sekirnjak und Alois Adelhart, BRD.



Bei den Gästen siegte mit gleichmäÙiger Leistung der Deutsch Alois Adelhart vom MFC-Tegernsee.

In der Juniorenklasse und mit einem 5. Platz in der Großseglerklasse bewies Erich Hoffelner vom ASKÖ-Villach sein beachtliches Können. Eine besondere Freude war es für Sektionsleiter Sommeregger, in der Gästeklasse den frischgebackenen Europameister im Wasserflug, Wolfgang Roth, als Teilnehmer begrüßen

zu können.

Mit der Siegerehrung und Verteilung von Ehrengeschenken an alle Teilnehmer und Funktionäre fand diese Großveranstaltung einen würdigen Ausklang.

#### ERGEBNISLISTE IN RC - HANG / JUGENDKLASSE

1. Hoffelner Erich	ASKÖ-Villach	1000	1000	0	2000 Punkte
2. Paulitsch Robert	ASKÖ-Villach	846	612	1000	1846 "
3. Freimuth Rudolf	Weißer MÖwe Wels	978	823	719	1801 "
4. Geringer Michael	ÖMV-Feldkirchen	822	738	938	1760 "
5. Koren Peter	ASKÖ-Köflach	759	612	0	1371 "
6. Bleicher Udo	ASKÖ-Köflach	512	0	854	1366 "
7. Kulterer Harald	MBG Lassend.	0	0	550	550 "
8. Maar Ronald	TMC Innsbruck	0	0	527	527 "

Ohne Wertung blieben Aichhorn M., Föditsch W. und Ronacher A. vom ASKÖ-Villach.

ERGEBNISLISTE IN RC/HANG ALLGEMEINE KLASSE

64 Nennungen und 60 Klassierungen

1. Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	974	987	812	1961 Punkte
2. Pomberger Bernhard	ÖMV-KSV-Kapfenbg.1000		892	958	1958 "
3. Gregori Lenz	ASKÖ-Villach	987	961	932	1948 "
4. Sekirnjak Heinrich	UMFC-Graz	962	937	821	1899 "
5. Reisenhofer Reinhard	ASKÖ-Köflach	676	925	945	1870 "

6.Hasslacher 1864, 7.Fiel 1776, 8.Masopoust 1756, 9.Frießnegg 1754, 10.Oberndorfinger 1750, 11.Schmidt 1714, 12.Dopler 1709, 13.Maurer 1637, 14.Fleischhcker 1636, 15.Struna 1634, 16.Richter 1628, 17.Kraus 1627, 18.Strasser E. 1625, 19.Zenz 1602, 20.Wallner 1599, 21.Hufnagl 1594, 22.Grumeth 1585, 23.Stangl 1563, 24.Hecht 1552, 25.Mittendrein 1545, 26.Ofner 1499, 27.Kokely 1476, 28.Schwarzl 1470, 29.Praxl 1466, 30.Schuller 1465, 31.Jamnig 1432, 32.Schwab 1404, 33.Kosel 1400, 34.Maar 1393, 35.Freiermuth 1345, 36. Mitterbacher 1329, 37.Freimuth R. 1326, 38.Lindermuth 1302, 39.Gumpert 1301, 40.Jir-  
mann 1291, 41.Hoffelner jun. 1269, 42.Hoffmann 1269, 43.Hasslacher 1255, 44.Straka 1253, 45.Prasch 1211, 46.Stadlober 1201, 47.Ilemann 1117, 48.Lesky 1098, 49.Greschitz 1080, 50.Resch 1029, 51.Nogl 974, 52.Chmelik 938, 53.Meschuh 676, 54.Waldner 645, 55.Steiner 625, 56.Pekol 566, 57.Mayerhofer 515, 58.Aichholzer 500, 59.Sommeregger G. 476, 60.Kostl 371 Punkte.

Ohne Platzierung: Kölbl, Promitzer, Wölwitsch und Knüppel

ERGEBNISSE IN DER GROSS-SEGLERKLASSE

18 Nennungen, alle klassiert.

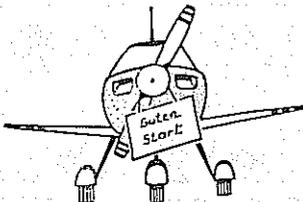
1. Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	861	709	784	1645 Punkte
2. Sekirnjak Heinrich	UMFC-Graz	812	817	572	1629 "
3. Gregori Lenz	ASKÖ-Villach	838	739	0	1577 "
4. Prasch Franz	ASV-Puch-Graz	792	675	427	1467 "
5. Hoffelner Erich jun.	ASKÖ-Villach	654	780	583	1434 "

6.Haller 1429, 7.Maurer 1380, 8.Gumpert 1310, 9.Frießnegg 1289, 10.Krottenmüller 1266, 11.Mitterbacher 1235, 12.Hess 1211, 13.Maar 1145, 14.Donhauser 1144, 15.1144, 16.Koren 968, 17.Maar M. 559, 18.Fleischhacker 524 Punkte.

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Falls prop 7 nicht rechtzeitig erscheint :

FROHE WEIHNACHT  
UND DIE BESTEN WÜNSCHE  
FÜR EIN FRIEDVOLLES,  
GLÜCKLICHES NEUES JAHR



wünscht die  
Redaktion prop





Weltrekorde 1980

F1B - GUMMIMOTORFLUGMODELLE

Geschwindigkeit	156,79 km/h	Sun Yi (China) 19. Oktober 1980	Nr. 4
-----------------	-------------	---------------------------------------	-------

F2A - GESCHWINDIGKEITSMODELLE

Geschwindigkeit	78,34 km/h	N. Sidorov (UdSSR) 10. August 1980	Nr. 27 A
-----------------	------------	--	----------

F3A - KUNSTFLUG MOTORFLUGMODELLE

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis	193,8 km/h	Zhu Chuangao (China) 15. September 1980	Nr. 53
--	------------	---	--------

F3C - HUBSCHRAUBER

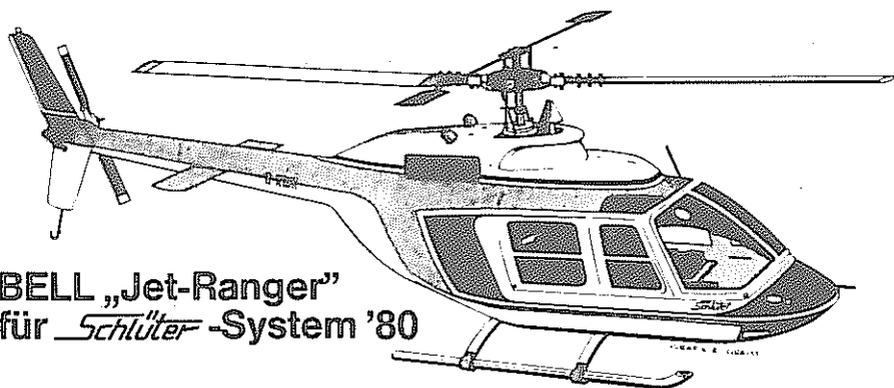
Höhe	1120 m	Vytali Mekeev (UdSSR) 18. April 1980	Nr. 37
------	--------	--	--------

Geschwindigkeit	72,794 km/h	Vytali Makeev (UdSSR) 22. April 1980	Nr. 38
-----------------	-------------	--	--------

geradlinige Entfernung	72 m	Robert Jenneson (Australien) 9. März 1980	Nr. 39
------------------------	------	---	--------

Geschwindigkeit im geschlossenen Kreis	59,259 km/h	Vytali Makeev (UdSSR) 23. April 1980	Nr. 56
--	-------------	--	--------

**DAMIT MODELLBAU  
FREUDE MACHT!**



## BELL „Jet-Ranger“ für *Schlüter*-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom *Schlüter*-System '80.

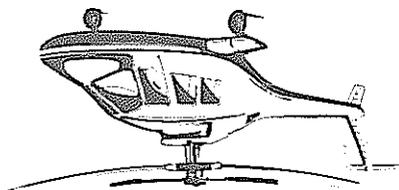
## Ein unübertroffenes Kunstflugmodell!

Siege mit *Schlüter*-System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1980:

- Österreichischer Staatsmeister 1979/80 Kraiwiesen/Sbg.
- 1. Platz/Landesmeister Kraiwiesen
- Sieger Wettbewerb St. Johann/Pongau
- Sieger Schlüter Austria-Cup Bramberg
- Sieger Oberösterr. Landesmeisterschaft
- 1., 2., 3. Platz Internationaler Wettbewerb Riggisberg/Schweiz



Autorotationsfreilauf



Rückenflug

*Schlüter*-Modellbau  
Generalvertretung für  
Österreich:

**E.SCHMALZ** GmbH,  
A-1235 Wien  
Tel. 0 22 2/88 42 46/Schwinglg. 11



---

P.b.b  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

---

Eigentümer, Herausgeber und Verleger : Österreichischer Aero - Club,  
Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionleiter  
Oberschulrat Dir. Edwin Krill; beide: 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12  
Hergestellt in der Buchdruckerei Josef Haberditzl Ges.m.b.H.,  
1150 Wien, Sturzgasse 40.

---

91170083

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61

A-1140 WIEN