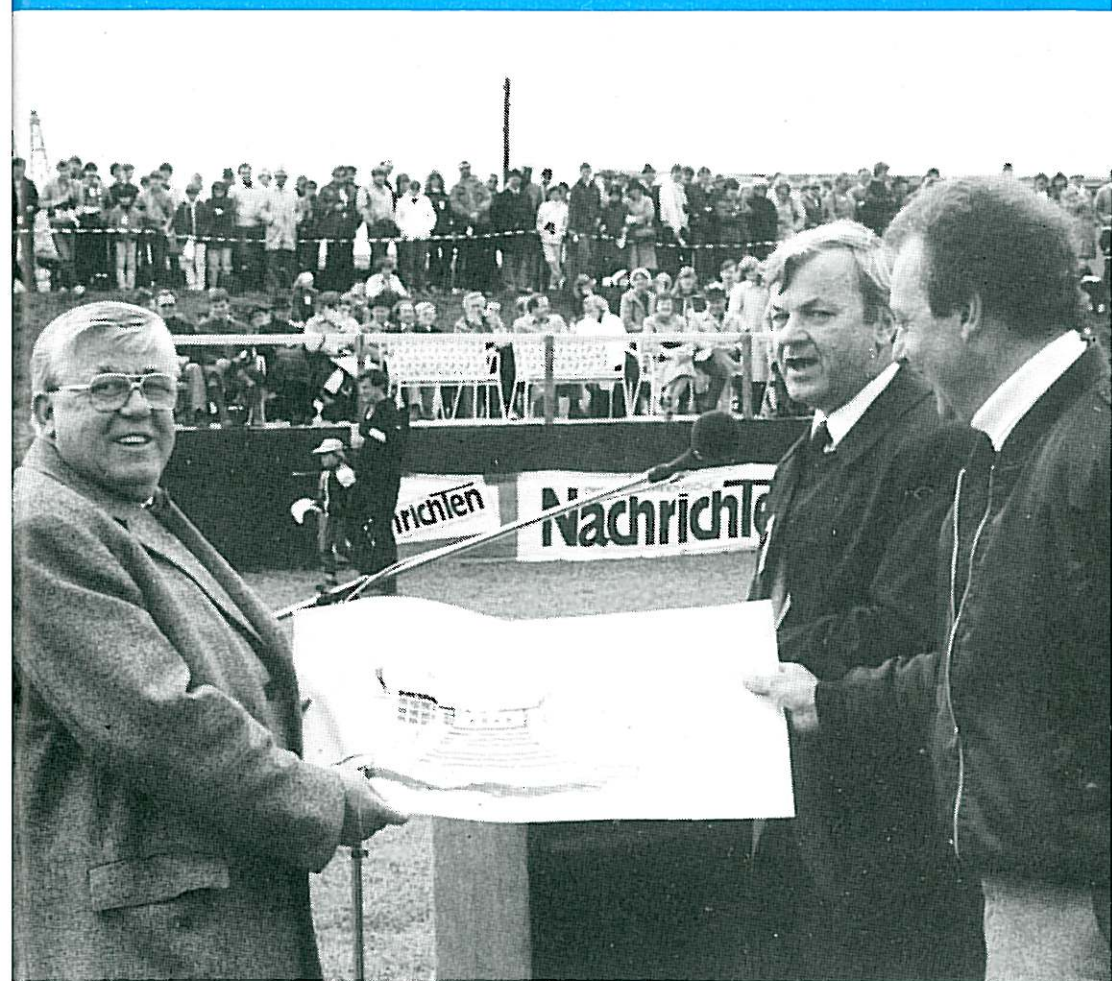


prop

5/6
82



österr. modell-
flugnachrichten

ÖSTERREICH'S GRÖSSTE AUSWAHL am Flugmodellsektor

KLEINSTE PREISE - BESTE BERATUNG
OFT KOPIERT - NIE ERREICHT!

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

Wir waren selbst da — waren **begeistert** und haben spontan entschieden: so etwas organisieren wir für alle am Flugsport Interessierten.

FLUGSCHAU FARNBOROUGH '82

PROGRAMM:

Donnerstag, 9. 9. 1982 Ca. 19 Uhr ab Wien.

Ca. 21 Uhr an London-Luton.

Anschließend Transfer in das Hotel „Plaza“.

Nächtigung.

Freitag, 10. 9. 1982

Morgens Bustransfer zur Flugausstellung. Ganztägige Besichtigung der Ausstellung und Flugschau. Abends Rücktransfer in das Hotel.

Samstag, 11. 9. 1982

Morgens Bustransfer zur Flugausstellung. Ganztägige Besichtigung der Ausstellung und Flugschau. Abends Rücktransfer in das Hotel.

Sonntag, 12. 9. 1982

Vormittags Stadtrundfahrt in London. Unter anderem werden Sie den Tower, Westminster Abbey, St. Pauls Cathedral und die Tower Bridge sehen. Nachmittag zur freien Verfügung. Abends Transfer vom Hotel zum Flughafen. Ca. 21 Uhr ab London-Luton.

Ca. 23.55 Uhr an Wien-Schwechat.

Pauschalpreis pro Person: öS 4.950,—

Einbettzimmerzuschlag: öS 600,—

Folgende Leistungen sind in unserem Pauschalpreis inkludiert: Flug mit Maschinen der Austrian Airlines oder Monarch Airlines Wien — Luton — Wien, 15 kg Freigepäck, Bordservice, Transfers Flughafen — Hotel — Flughafen, Unterbringung im **sehr guten** Mittelklassehotel „Plaza“, Basis Doppelzimmer/Nächtigung/Frühstück, alle Zimmer sind mit Dusche, WC, Telefon und Radio ausgestattet, halbtägige Stadtrundfahrt in London, zweimal Transfer nach Farnborough, inkl. Eintrittsgeldern, deutschsprachige Reisebegleitung.

Wenn man bedenkt, wie stark die Flugtarife gestiegen sind und wir das Risiko eines „miesen“ Hotels nicht eingehen wollen, ist dieser Preis als sehr günstig anzusehen! Anmeldungen schriftlich oder telefonisch mit Anzahlung S 500,— pro Person **spätestens bis 1. AUGUST 1982 an die Fa. Schweighofer, Deutschlandsberg.**



RUEFA REISEN

NEU:
Hr. GERHARD THUMMANN
von der CARO-AG
Kauf ab. tel. Berater u. f. s.

prop österr. modell- flugnachrichten

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM Ö.Ae.C. - 5/6 1982

Inhalt

BSL Edwin Krill	
Leitartikel	5
Maria Kluc	
"Es spricht Ihre Modellflugsekretärin"	6
Berichte der Fachreferenten	
Norbert Habe - F3B	7
Othmar Huber - F3A	9
Es berichtet wieder	
F3A-Weltmeister Hanno Prettnner	12
Edi Wallner, Kärnten	
"... und es geht doch" - Jugendarbeit	16
Staatsmeisterschaften 1982 :	
F1E - selbstgesteuerter Hangflug	18
F2B, F2C - Fesselflug	19
F1A, F1B - Freiflug	20
F1A/J - Jugendmeisterschaft	23
Radio control - RC/MS	24
RC III	26
Berichte aus den Bundesländern:	28
Leserbriefe	32
Helmut Caha	
2. Langzeitwettbewerb	36
OKfm. Ing. G. Foissy	
Modellbauausstellung Breitenfurt ...	37
Helmut Rudolf	
Eröffnungsschaufliegen in Linz	38
Modellflug-Clubs stellen sich vor:	
ÖMV-WSV - Liezen	44
ÖMV-MFG - Bergfalke, Hallein	45
Landesmeisterschaften :	
Niederösterreich	46
Oberösterreich	48
Burgenland	50
Tirol	54
Internat. Wettbewerbe in Österreich .	55
Winke für den Praktiker	56
Leopold Köppel	
Das Konzept des FK 50 Boxers	64

Titelbild :

BSL Edwin Krill und Linzer Obmann Rudolf zeigen bei der Platzzeröffnung dem Linzer Bürgermeister Franz Hillinger den Entwurf des Clubhauses.

Lieber Leser !

Diese Nummer erscheint wieder im vollen Umfang. Zwar ist es wieder etwas spät geworden, aber dafür gibt es reichlichen Inhalt.

Bei der letzten Sektionsleitersitzung wurde von den Fachreferenten versprochen, laufend für prop zu schreiben. Diesmal lesen wir vom frischgebackenen F3B-Referenten Norbert Habe und F3a-Referenten Othmar Huber.

Weltmeister Hanno Prettnner berichtet über die voraussichtliche F3A-Zukunft.

Der Kärntner Edi Wallner schreibt sich seine Sorgen über die Jugendarbeit von der Seele und auch die einzelnen Berichte der bisher durchgeführten Staatsmeisterschaften sind sehr interessant.

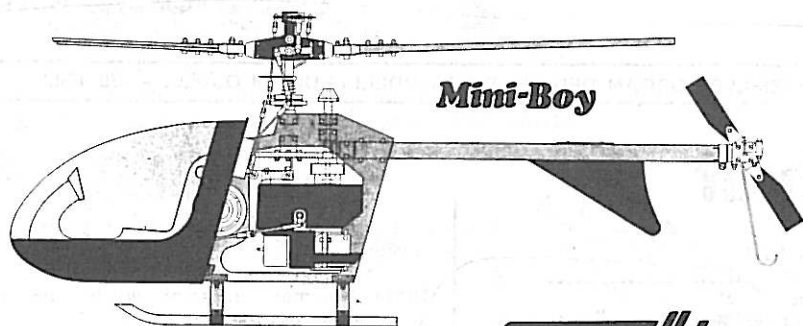
An Umfang hat diesmal die Ecke der Leserbriefe zugenommen. Vielleicht rührt sich nun endlich auf diesem Gebiet etwas mehr. Nur, bleibt's friedlich, wir wollen miteinander reden und nicht streiten.

Aus den Bundesländern gibt es auch wieder eine Menge zu berichten und die Arbeit in den Vereinen ist sehr gut.

In den meisten Bundesländern wurden bereits Landesmeisterschaften durchgeführt. Neben den Berichten wäre es sehr schön, wenn wir mehr Bildmaterial erhalten würden.

Die Redaktion

Messeneuheit 1982



Schlüter **MINI BOY.**

Kleinhubschrauber bis 6,5 ccm Motor. Kollektive und zyklische Blattverstellung. Autorotationsfreilauf. Heckrotorausgleich. Motorstart von oben. Ganzmetallbauweise. Alle Wellen kugelgelagert. Direkter Wellenantrieb für Heckrotor. Sichtbarer Kraftstofftank. Kabine mit Pilotensitz. Vollsymm. Rotorblätter. Rotordurchmesser 930 mm. Schwenkgelenke. Gummidämpfer. Ungewöhnlich hohe Flugstabilität. Sehr präzise Steuerfolgsamkeit. Kunstflugerweiterung.



Generalvertretung für Österreich
und Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ MODELLBAU
Ges.m.b.H.

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

Liebe Modellflugfreunde !

Vorerst möchte ich mich bei meinen Freunden in Schärding entschuldigen und zwar deshalb, weil ich - obwohl fest zugesagt - meine Mitwirkung als Jury-Vorsitzender beim 13. Inntal-Wanderpokalfliegen zurückziehen mußte. Als "zum Inventar" gehörender Funktionär, tut es mir besonders leid, weil mir dieser Wettbewerb immer gut gefallen hat.

Um aber prop doch noch einigermaßen zeitgerecht herauszubringen, mußte ich dieses Wochenende dazu verwenden. Außerdem gab es noch eine Bundesvorstandsitzung des Ö.Ae.C., die ich, weil ja der Luftfahrttag vor der Tür steht keinesfalls schwänzen konnte.

Liebe Schärdingler, ich glaube, daß Ihr mir das verzeihen werdet.

Zur Zeit ist ja Fußball "in". Ich glaube es ist ganz egal, wo man sich gerade befindet. Überall wird über die Fußball-WM gesprochen und diskutiert. Na, schließlich ist man ja noch ein Patriot (wenn manchmal auch nur ein ganz ein kleiner !). Natürlich ist diese WM ein Fressen für unsere Medien : Zeitungen, Radio und Fernsehen. Und da sind auch die Super-Wisser (oder die sich dafür halten), die alles ganz genau wissen, erklären, analysieren und Ratschläge geben, wie man es hätte besser machen können. Sie verunsichern unsere Fußballer mit ihren "gescheiterten" und monotonen Fragen und wundern sich dann, wenn die Kicker zum Nervenbündel werden. Ich möchte einmal sehen, was diese Superreporter tun würden, wenn man einmal die Sache umgekehrt spielen würde. Ganz davon zu schweigen, daß das Tam-Tam um diese WM mehr als lästig ist. Ich will jetzt nicht über den Wert und Unwert derartiger Hysterie erzeugenden Veranstaltungen polemisieren, aber wie "heil" könnte doch unsere Welt sein, würden z.B. einmal Ärzte, die Großes für die Menschheit getan haben von den Medien und den Menschen nur annähernd gefeiert und verehrt werden.

Doch zurück zum Modellflug. Viele Veranstaltungen und fast alle Staatsmeisterschaften sind bereits durchgeführt worden. Leider war dabei nicht alles so gut, wie die Leistungen. Man muß sich nur wundern, mit welcher Gleichgültigkeit es manche Bundesländer übergehen, die vorgesehenen Punkterichter zu den diversen Staatsmeisterschaften zu entsenden. Für den Veranstalter etwa nach dem Motto: "Schmecks, Kropertier !". Da werden Jahr für Jahr Kurse abgehalten, aber wenn man dann einmal Punkterichter benötigt, haben diese keine Zeit. Auch werden die vorgeschriebenen Nennungstermine von einigen Säumigen nicht eingehalten. Sie sind aber dann böse, wenn sie zu den Veranstaltungen nicht zugelassen werden. So geht das sicherlich nicht, und die Bundessektion wird sich etwas einfallen lassen müssen, um diese Übelstände abzustellen.

Und da gibt es auch noch Wettbewerbe, bei denen die verehrten Sportler schon vor der Siegerehrung das Feld räumen. Das ist unschön und ich finde, daß das gegenüber allen anderen eine arge Bräuskierung darstellt. So bitte nicht !

Es grüßt bis zum nächstenmal

Euer

diesmal etwas grantig

Edwin Kritt



Es spricht Ihre Modellflugsekretärin



Glücklicherweise haben wir unsere Modellflugzeitschrift "prop", die fast bis zur Gänze von unserem Bundessektionsleiter, Herrn Dir. Edwin Krill, gestaltet und geschrieben wird. Durch eine uns seit April 1982 zur Verfügung stehende Textbearbeitungsmaschine, ist es uns auch erstmalig möglich, die Berichte in Blocksatz zu schreiben, das unserer Zeitschrift den Charakter eines echt professionell gestalteten Druckwerkes verleiht. Ich brauche wahrscheinlich nicht unbedingt hervorzuheben, welche Mühe und welcher Einsatz erforderlich ist, um so eine Zeitschrift im Rhythmus von 2 Monaten immer termingerecht herauszubringen. Als offizielles Mitteilungsblatt hat es den Vorteil, daß ich mit meinen organisatorischen Problemen jedes Mitglied einzeln erreichen kann. Ganz wichtig erscheint mir Ihnen mitzuteilen, daß die Modellsportordnung heuer bereits von unseren Fachreferenten überarbeitet wird und nächstes Jahr mit allen bisher festgelegten Änderungen gleichlaufend mit dem Internationalen Sporting Code 1983 erscheinen wird. Die 4. Auflage 1980 hat also seine Gültigkeit noch bis 31. Dezember 1982.

Sie werden sich sicherlich auf die Ihnen im Vorjahr zugesandte Broschüre "MODELL FLUGPLÄTZE IN ÖSTERREICH" erinnern können. Dieses Heft ist mit Hilfe Ihrer eingeschickten Vereinsanlageblätter erstellt worden und wir wurden gebeten, dieses Werk fortzuführen. Natürlich ist das nur möglich, wenn Sie die von mir ausgesandten Vereinsanlageblätter gewissenhaft ausfüllen und an den Ö.Ae.C., Sektion Modellflug, retournieren.

Also sofort das Vereinsanlageblatt an den Ö.Ae.C. einsenden !!

Wie Sie ja bestimmt schon bemerkt haben werden, wird der Abzeichenverkauf aller Sektionen nun von Frl. Flink erledigt. Glücklicherweise war es uns möglich, den Versand mit Erlagscheinen beizubehalten, da zumindest der größte Teil der Modellflieger die geforderten Beträge gleich nach Erhalt der Ware auf unser Konto überweisen.

Abschließend möchte ich Ihnen für die noch bevorstehenden Wettbewerbe viel Erfolg wünschen.



Es grüßt Sie recht herzlich
Ihre Modellflugsekretärin

Maria KLUC

Luftfahrttag 13. Nov., Wien!

Es bepitchten die Fachreferenten...

Norbert Habe



Der eine geht - der andere kommt

(was Besseres kommt selten nach !)

So beschlossen bei der April-Sitzung der Bundessektion in Salzburg. Jeder weiß, was Fridolin Fritz für die Klasse F3 B , aber auch für das Ansehen der österreichischen RC-Segler weltweit geleistet hat. Als sein nünmehriger Nachfolger im Referat F3 B möchte ich ihm - und ich bin sicher, daß ich dies im Namen aller österreichischen RC-Segler tun darf - für all die geleistete Arbeit Dank sagen und alles Gute für die Zukunft , privat und beruflich, wünschen.

Mich vorzustellen wird, so glaube ich, kaum nötig sein. Die meisten Modellflieger haben von mir gehört oder gelesen und alle anderen die mich brauchen sollten, werden mich kennenlernen. Wer mich nicht braucht und nicht kennt, dem fehlt bestimmt auch nichts.

Als Hang- und Großsegler kam ich in logischer Fortsetzung zum F3B-Fliegen. In der Steiermark haben wir (die KSV-Modellflieger) vor 4 Jahren mit der Landesmeisterschaft und danach dem Kapfenberger Pokalfliegen in der Klasse F3 B begonnen und diese Wettbewerbe jährlich wiederholt. Es hat sich daraus bereits eine organisatorische Praxis ergeben. Daß diese meine Erfahrung für die nahtlose Nachfolge von Fridolin zu wenig ist, das ist mir klar. Ich werde mich aber sehr bemühen, dieses Manko durch entsprechenden Einsatz wettzumachen.

Nachdem die F3 B - Europameisterschaft abgeblasen wurde, bin ich nun dabei, die innerösterreichische Situation über die Wettbewerbs- und Trainingssituation zu analysieren. NUR VIER LANDESMEISTERSCHAFTEN (sonst nichts ?) aus 9 Bundesländern ist für

diese Klasse sicherlich zu wenig.

Es muß also was geschehen !

Hiezu habe ich bereits gewisse Vorstellungen.

Unser Bundessektionsleiter und Redakteur des "prop", Dir. Edwin Krill, hat mir zugesagt, daß ich in "prop" immer Raum für Mitteilungen und Benachrichtigungen bekomme (nicht nur er !!! Red.). Dies werde ich sicher und gründlich nützen.

Abschließend ersuche ich alle F3 B-Segler : Helft mit, Probleme zu lösen, schreibt mir Eure Sorgen, stellt Fragen, die, wenn sie allgemeiner Natur sind, auch in "prop" behandelt werden. Gemeinsam muß es uns gelingen, in dieser herrlichen RC -Sparte voran zu kommen. In diesem Sinne ein herzliches " Start frei ! "

Zur Information :

Die Bewertung für die NATIONALMANNSCHAFT wird bis zur WM 83 wie bisher fortgesetzt. Eine eventuelle Änderung kann erst ab Frühjahr 1983 erfolgen und wird zeitgerecht bekanntgegeben. Daher die Bitte an alle Wettbewerber, die Ergebnisse ihrer Wettbewerbsteilnahmen nunmehr an mich zu senden.

N.H.

F3 B - info

NATIONALE RANGLISTE 1981

Ausgewertet von Fridolin Fritz aus den eingegangenen Leistungsblättern mit Stichtag 1. Dezember 1981 :

1. Wasner Karl jun.	100 %
2. Hoffmann Peter	90,8 %
3. Meissl Andreas	88,2 %
4. Wasner Karl sen.	86,4 %
5. Fiel Walter	85,3 %
6. Lang Franz	85,0 %
7. Dopler Günther	83,1 %
8. Hufnagel Friedrich	79,8 %
9. Sturm Peter	77,9 %

10.-13. Hier liegen Jursa Martin, Lercher Erich, Meissl Thomas und Habe Wolfgang (ohne Reihung). Diesen Bewerbern fehlt zur Wertung je 1 Auslandsstart.

Für die NATIONALE RANGLISTE 1982, sowie für die Bewertung zur Auswahl in den Nationalkader 1983, ersuche ich alle F3 B-Flieger die Leistungsblätter wie gehabt, zu besorgen und einzusenden. Die "NEUEN" von 1982 bitte ich, bei der Bundessektion ein Stamblatt anzufordern, den stark umrahmten Teil auszufüllen und wieder einzusenden.

Achtet alle unbedingt auf die grundsätzliche Einhaltung des zeitlichen Ablaufes zu

einer Bewertung :

1. Mitteilung an den F3 B-Fachreferent (oder auch an die Bundessektion), daß ein bestimmter Wettbewerb gewertet werden soll. Diese Meldung muß mindestens einen Tag - Poststempel - vor Beginn des Wettbewerbes abgesandt werden.
2. Alle persönlichen Wettbewerbsergebnisse (nicht die umgerechneten Punkte !) auf dem Leistungsblatt sammeln und von der Wettbewerbsleitung bestätigen lassen.
3. Sofort - aber längstens eine Woche nach dem Wettbewerb - das Leistungsblatt an die Bundessektion senden.

Und noch etwas : Da bisher in Österreich für 1982 nur 4 Landesmeisterschaften (Niederösterreich, Tirol, Steiermark und Burgenland) angemeldet wurden, sollten die Bewerber für den Nationalkader versuchen, diese Bewerbe zu fliegen. Ein entsprechendes Ersuchen um Zulassung ergeht an die Veranstalter. Eventuelle, noch später angemeldete österreichische Bewerbe (wenn von der ONF genehmigt) unbedingt mitfliegen !

Nachfolgend die für die Bewertung noch möglichen Auslandswettbewerbe F3B - 1982:

29.05.82	Milano di Caproni
12. - 13.06.82	St.Andre de LEure (Europa Cup)
03. - 04.07.82	St.Andre de L'Eure
29. - 30.08.82	Dortmund
17. - 19.09.82	München

Nun wünsche ich noch allen eine recht erfolgreiche Saison 1982 und grüße Euch bis zum nächsten "prop"

Euer F3B-Fachreferent Norbert Habe

F3A - info

RC-Fachreferent Othmar Huber

Da die Spitze der F3A-Piloten in Österreich nun schon sehr breit geworden ist, war es notwendig, den Ausscheidungsmodus für den Nationalkader zu den Welt- und Europameisterschaften neu festzulegen. Damit aber keine Mißverständnisse aufkommen, möchte ich gleich vorwegnehmen, daß die Nationalmannschaft für die kommende Weltmeisterschaft 1983 noch nach den bisherigen Bestimmungen ausgewählt wird.

Da nun die Flugsaison wieder voll begonnen hat, möchte ich den interessierten Piloten diesen neuen Ausscheidungsmodus mitteilen.

In der mit 1. Jänner 1983 in Kraft tretenden MODELLSPORTORDNUNG (MSO) wird der Absatz 2.11.2.3 Fernsteuerflug wie folgt abgeändert werden :

Zur Wertung werden die Gesamtpunkte-Ergebnisse beziehungsweise Platzzahlen aus 4 internationalen und 4 nationalen Wettbewerben und der Staatsmeisterschaft herangezogen. Diese Wettbewerbe müssen im ÖSTERREICHISCHEN TERMINKALENDER eingetragen sein.

Es bedeutet dies also, daß von jedem Piloten pro Jahr mindestens 2 nationale und 2 internationale Bewerbe sowie die jedes zweite Jahr stattfindende Staatsmeisterschaft besucht werden müssen.

Es bleibt dem Bewerber freigestellt, welche Wettbewerbe er für die Wertung heranziehen möchte. Er hat dies **rechtzeitig** dem RC-Fachreferenten mitzuteilen und hat auch dafür zu sorgen, daß dieser die jeweiligen **ERGEBNISLISTEN** erhält.

Es können jedoch nur Wettbewerbe herangezogen werden, welche mit allen übrigen internationalen und nationalen Bewerben vergleichbar sind. Auslandswettbewerbe bei welchen die Punkterichteranzahl von den Bestimmungen des Code Sportiv beziehungsweise der MSO abweichen, können nicht berücksichtigt werden.

Änderungen des Code Sportiv :

Wenn wir der Übersetzung des Protokolls der CIAM-Vollversammlung vom 3./4. Dezember 1981 Glauben schenken können, so stehen uns verschiedene Änderungen in der Klasse F3A ins Haus : so sollen u.a. ab 1983 Viertaktmotore bis 20 cm³ zugelassen werden.

Schallmessung :

Dieser Absatz 5.1.3 wird dahin ergänzt "besteht ein Wettbewerbsteilnehmer die Geräuschmessung **zweimal** nicht, so wird er ausgeschlossen".

Ab 1983 gelten folgende Änderungen der K-Faktoren :

Figur 3 - rollende Acht	- derzeit K 2 - ab 1983 K 3
Figur 17- 3 gedrückte Looping mit halber Rolle	- " K 3 - " K 4
Figur 22- Rücken-trudeln	- " K 3 - " K 4
Figur 23- quadratische liegende Acht	- " K 4 - " K 5
Figur 26- senkrechte Rolle abwärts	- " K 3 - " K 2
Figur 33- umgekehrte Punktrolle	- " K 4 - " K 5

Weiters soll das Figurenprogramm um 3 Figuren erweitert werden :

- Figur 35 - 4-Punkt-Rolle senkrecht abwärts K 4
- Figur 36 - trudeln - 4 Umdrehungen, 2 in jeder Richtung K 4
- Figur 37 - Rollenkreis mit 4 Rollen. Rollrichtung nach innen oder außen K 5.

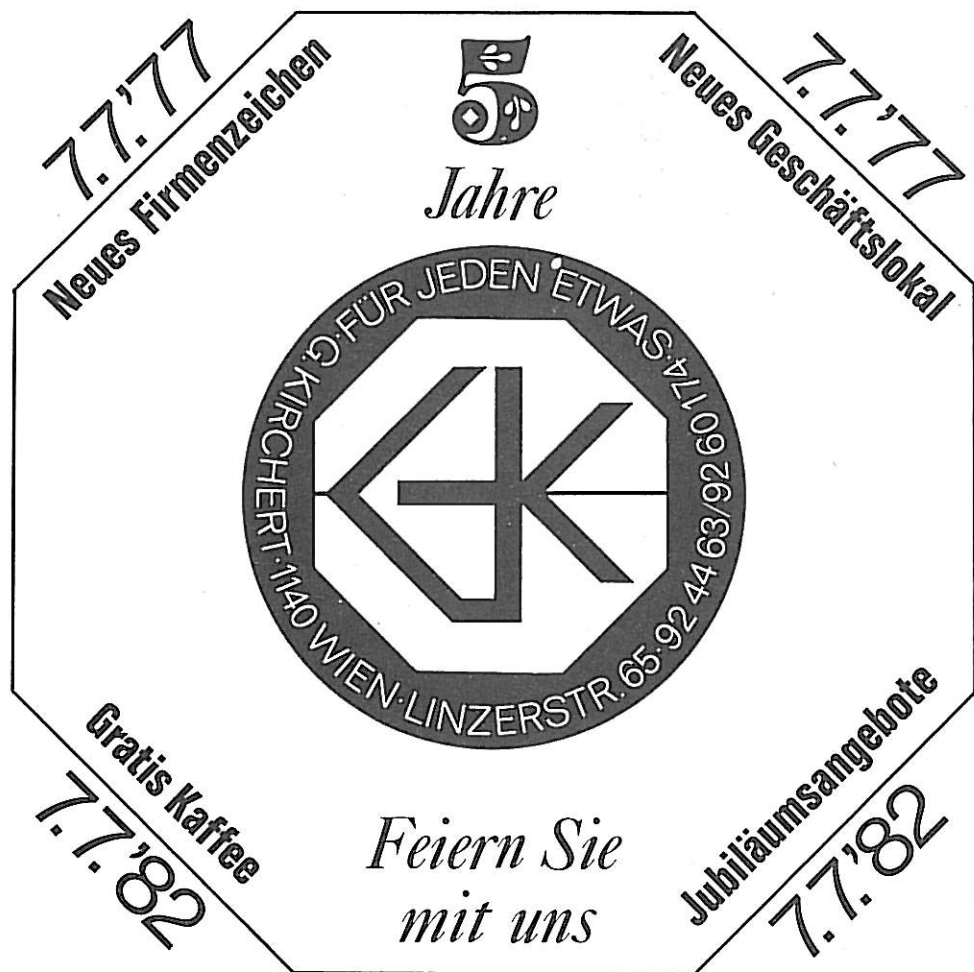
Nach der Weltmeisterschaft 1983 ist geplant, daß das derzeitige Figurenprogramm gestrichen wird und ein vollkommen neues Programm mit Wendefiguren eingeführt werden soll. Der Gesamt - K-Faktor aller Figuren soll bei diesem Programm wie bisher 45 betragen.

Die Definition des Versuchs - Start, Absatz 5.1.6 im CS wird wie folgt ergänzt :
 "... startet das Modell nicht innerhalb der gewährten 3 Minuten, so muß der Wettbewerbsteilnehmer sofort die Startstelle für den nächsten Piloten freigeben. Bleibt der Motor stehen, nachdem das Flugmodell mit dem Rollen begonnen hat, aber bevor es in der Luft ist, darf er innerhalb der 3-Minutenfrist wieder angelassen werden.

Weiters wird das Flugende Absatz 5.1.13 wie folgt definiert :

Der Flug ist beendet, wenn die Räder den Boden berühren. Sind 10 Minuten vergangen, bevor die Räder den Boden berührt haben und nachdem die letzte Flugfigur vollendet worden ist, wird der Wettbewerbsteilnehmer durch Abzug von 10 Punkten bestraft, sie werden von der Bewertung jedes Punkterichters abgezogen.

O.H.



am 7.7.77 eröffneten wir unser neues Geschäftslokal

am 7.7.82 bereiten wir für Sie wieder einige Überraschungen vor

In der Woche vom 5.7.82 – 10.7.82 haben wir täglich ein Superangebot für Sie mit Preisen wie noch nie. (Sonderliste anfordern)

Weiters bieten wir Ihnen in dieser Woche mit Vertretern und Technikern diverser Firmen zu diskutieren und von diesen beraten zu lassen.



F3A-Weltmeister Hanno Prettner berichtet:

Liebe Modellflugkollegen !

Nachdem ich bei meinen heurigen Starts auf den verschiedensten Modellflugplätzen immer nach dem neuen F3 A - Kunstflugprogramm gefragt wurde, dachte ich mir, es wäre ganz interessant, es für die interessierten Leser von "prop" zu veröffentlichen. Der Grundgedanke für dieses "im Sektor" zu fliegende Kunstflugprogramm war einerseits das monotone Ausholen vor und nach den Flugfiguren abzuschaffen und andererseits ein Programm zu bringen, welches auch auf lärmgeplagten Flugplätzen mit wesentlich geringerer Lärmbelastung geflogen werden kann. Selbstverständlich ist der Trend nun zweifellos beim realistischen Flugstil mit annähernd gleichbleibender Geschwindigkeit in den Flugfiguren angelangt. Seit etlichen Jahren wird diese Art des Fliegens - in wesentlich extremerer Form - beim Tournament of Champions in Las Vegas praktiziert.

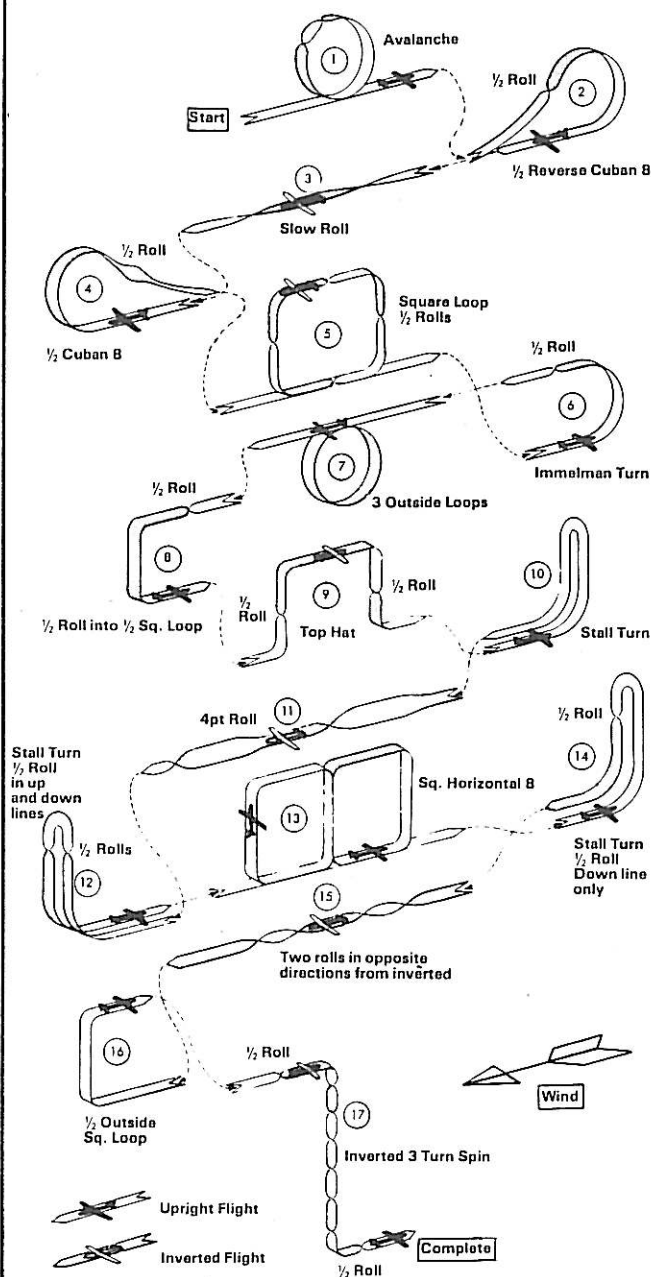
Dieses TOURNAROUND-PROGRAMM - welches ab 1984 geflogen werden soll - ist vom Schwierigkeitsgrad höher einzuschätzen als das derzeitige F3 A-Programm. Meiner Meinung nach werden die pfeilschnellen und Jet-ähnlich fliegenden Modelle, die auch heute schon nurmehr vereinzelt geflogen werden, komplett von der Bildfläche verschwinden. Es wird notwendig sein, größere und langsamere fliegende Modelle zu verwenden, die es ermöglichen, sämtliche 17 Flugfiguren in ununterbrochener Reihenfolge im 120° - Sektor zu fliegen.

Wenn man beim jetzigen Kunstflugprogramm zusieht, so bemerkt man, daß ein Großteil der Kunstflugpiloten ihre Figuren mit viel zu viel Speed beginnen. Dies geschieht in der Reihenfolge, das an einem oder anderem Ende des Flugplatzes ein Abschwung mit Vollgas gemacht wird und heulendem Motor zum Sektor beziehungsweise zur Flugfigur angefliegen wird. Nachdem dies auf beiden Seiten der Landepiste praktiziert wird, kann es ohne weiteres vorkommen, daß sich ein Kunstflugprogramm über eine Gesamtlänge von zirka 750 bis 1000 Metern hinzieht. Die Lärmbelastung ist aber gerade an

TURNAROUND

CENTRE

TURNAROUND



den beiden Umkehrpunkten (dies ist sogleich die weiteste Entfernung vom Flugplatz) am größten. Beim Aresti- oder Tournarround-Programm müssen die Flugfiguren viel kompakter geflogen werden und es wurde auch getrachtet, als Umkehrfiguren keine sogenannten Kraftfiguren zu nehmen. Die Länge der Lärmbelasteten Zone wird sich, bedingt durch das kürzere Fliegen, zwischen 300 - 500 m einpendeln. Die ist im besten Fall um 2/3, bestimmt aber um die Hälfte unserer gewohnten Flugstrecke weniger. Außerdem wird auch seitens der Industrie versucht, den Lärmpegel der Modellmotoren herabzusetzen. Die neuesten Entwicklungen zeigen, daß immer mehr Motoren in Mode kommen, die ihr volles Drehmoment schon bei wesentlich geringeren Drehzahlen abgeben. Eine weitere

Alternative ist natürlich auch die Verwendungsmöglichkeit eines Viertaktmotors dessen maximaler Hubraum 20 cm³ betragen darf. Mit dem zunehmenden Umweltbewußtsein unserer Mitbürger sehe ich gerade darin unsere Chance, nicht mehr als "Krawallmacher" verschrien zu werden.

Nachstehend gebe ich noch die Liste der kompletten Flugfiguren an, wobei ich aber unbedingt darauf hinweisen möchte, daß dies noch nicht das endgültige Kunstflugprogramm sein muß.

1. Avalanche	K = 3
2. 1/2 verkehrte Kuban Acht	K = 1
3. Langsame Rolle	K = 3
4. 1/2 Kuban Acht	K = 1
5. Quadr. Looping mit vier 1/2 Rollen	K = 5
6. Immelmann	K = 1
7. 3 Negativ Loops	K = 3
8. 1/2 Rolle + 1/2 quadr. Looping	K = 1
9. Zylinderhut	K = 3
10. Turn	K = 2
11. Vierpunktrolle	K = 4
12. Turn mit 1/2 Rolle rauf u. runter	K = 2
13. Quadratische horizontale Acht	K = 5
14. Turn mit 1/2 Rolle abwärts	K = 2
15. 2 Rollen mit entgegengesetzter Drehrichtung	K = 4
16. 1/2 quadr. Negativ-Loop	K = 1
17. 3 Rückenflugtrudler	K = 4

Guten Flug



Die Motor-Kraft von Simprop! Power für jeden Zweck.

* Saito = die Leisen * Super Tigre = die Robusten * Tartan = die Kraftvollen

Saito FA-80 T
Best.-Nr. 070 800 3
Hubraum: 13 ccm

Tartan Glow
Best.-Nr. 070 401 6
Hubraum: 22 ccm

**Super Tigre
S 40 RC**
Best.-Nr. 070 019 3
Hubraum: 6,4 ccm

**Tartan Boxer
Glow**
Best.-Nr. 070 400 8
Hubraum: 44 ccm
Doppelkerzenkopf
Best.-Nr. 070 430 0

**Super Tigre
X 21 SL RC Car**
Best.-Nr. 070 021 5
Hubraum: 3,46 ccm

**Super Tigre
X 60 SE RC**
Best.-Nr. 070 034 7
Hubraum: 9,98 ccm

Saito FA-45
Best.-Nr. 070 801 1
Hubraum: 7,5 ccm

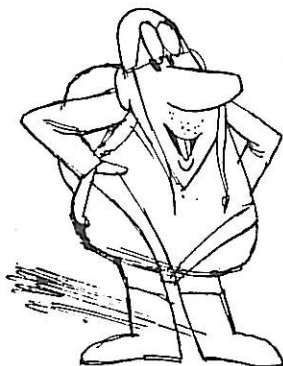
**Super Tigre*
X 61 TST RE RC**
Best.-Nr. 070 026 6
Hubraum: 9,98 ccm

Saito FA-30
Best.-Nr. 070 700 7
Hubraum: 4,97 ccm

**SIMPROP
ELECTRONIC**

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

* Mit diesem Motor wurde Hanno Prettner
Weltmeister in Acapulco



...und es geht doch!

Ein Bericht von Landesjugendreferent des Ü.Ae.C.
Kärnten, Edi Wallner

Seit vielen Jahren bemühe ich mich in den Kärntner Modellfluggruppen um aktive Jugendarbeit.

Leider sind diese Bemühungen nicht immer von Erfolg gekrönt. Es fehlt am richtigen Verständnis, und auch die Einstellung und Motivation für die Jugendarbeit ist nicht in allen Gruppen und Vereinen vorhanden. Es fehlt besonders an Funktionären, die bereit sind, ein Teil ihrer Freizeit für den

jugendlichen Nachwuchs zu opfern (wie wahr! Red.). Viele glauben, wenn aus dem Jugendlichen kein Super-RC-Flieger wird, ist alles vergebens. Richtig aber wäre es, dem Jugendlichen von Grund aus – also vom Anfang an, zu helfen.

Wenn ich auch seit vielen Jahren RC-Flieger bin, so lehrte mich immer die Erfahrung, daß der Modellflug beim FREIFLUG beginnt. Und gerade dieser ist es, mit dem wir den jungen Modellflieger am Anfang bekanntmachen sollen!

Mein Vorschlag: Ein aktiver Bundesjugendreferent, welcher ständig mit zu schaffen- den Landes-Jugendreferenten schriftlich und mündlich Kontakt hält und alle brauch- baren Vorschläge und Erfahrungswerte weitergibt, soll ehestens geschaffen werden. Er soll Vergleichsfliegen in den Bundesländern arrangieren und auch Österreichische Jugendmeisterschaften ausrichten. Natürlich wären dazu beträchtliche Geldmittel erforderlich. Alle eventuellen Subventionen der "Öffentlichen Hand" sollten in erster Linie der Jugendarbeit dienen. Der Ankauf von Schleppmaschinen und anderem Fluggerät sollte dafür nicht verwendet werden."

"Flugspielereien am Sonntag sollten sich die betreffenden "Flieger" selbst finan- zieren.

Wir sind nur eine kleine Modellfluggruppe und bekommen seit Jahren überhaupt keine Geldmittel von "Öffentlicher Hand", und es ist uns dennoch möglich, ständig 6 – 10 Jugendliche zu betreuen. Einige dieser Jugendlichen sind nun schon "erwach- sen" und aktive Mitglieder unserer Gruppe. Ich möchte damit nur aufzeigen, daß auch mit geringen Mitteln Jugendarbeit durchgeführt werden kann.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich besonders den Modellfluggruppen aus Feldkirchen mit Herrn Friessnig, die Gruppe aus Feistritz/Drau mit Herrn Taxer und die Gruppe aus Finkenstein mit Herrn Dolezal beglückwünschen und bedanken, daß sie es immer wieder verstehen, Jugendliche zu Freiflugwettbewerben zu bringen.

Sie alle und die Gruppe aus Radenthein, haben es zuwege gebracht, daß sich zur Jugend-Landesmeisterschaft am 18. April 1982, 24 Starter gemeldet haben.

Bei schönem Frühlingswetter begann der Wettbewerb pünktlich um 10,00 Uhr. Gleich zu Beginn gab es gute Leistungen zu sehen. Es war für mich ein schönes Gefühl zu sehen, daß da nicht nur eine Schar jugendlicher Sonntagsflieger am Werk waren, sondern, daß die Jugendlichen ihre Freizeit zum Bauen und zum Training gut genützt hatten. Wenn es dann beim Wettbewerb nicht immer so klappte wie im Training, so waren am Ende doch alle mit ihren Leistungen zufrieden.

Leider sind auch einige Modelle entflohen, was besonders für die Jugendlichen schmerzlich ist, doch hat so mancher junge Starter nach langem und mühevollen Suchen sein Modell wiedergefunden. Wieviele Kilometer dabei zurückgelegt werden, können nur Freiflieger verstehen.

Liebe Vereinsobmänner und Jugendreferenten, wäre es denn bei Euch nicht möglich, eine echte Jugendgruppe aufzubauen, womöglich im Freiflug? Es gibt nicht nur fußballnarrische Jugendliche, wenn man es richtig angeht sind sie auch für den Modellflug zu gewinnen. Ein oder mehrere Versuche würden sich bestimmt lohnen. Einige Gruppen und Vereine haben ja schon gezeigt, - daß es geht!

Die Ergebnisse der Kärntner Jugendmeisterschaft in der Klasse A1-KS (Kleinsegler)

1. Wildling Ingomar	MFC-Finkenstein	84	150	150	116	135	635	Sek.
2. Kittner Heinz	MFC-Feldkirchen	150	41	150	137	150	628	"
3. Dolecal Walter	MFC-Finkenstein	133	75	58	150	150	566	"
4. Kogelnik Mark	ÖMV-Radenthein	119	103	150	150	26	548	"
5. Müller Dieter	ÖMV-Feistritz	150	150	122	44	80	546	"
6. Kölnner Carsten	ÖMV-Radenthein	150	66	150	150	29	545	"
7. Taurer Walter	ÖMV-Feistritz	91	64	39	150	150	494	"
8. Frießnegg Thomas	MFC-Feldkirchen	75	58	77	150	129	489	"
9. Scherde Roman	detto	34	144	119	40	120	457	"
10. Paar Hubert	MFC-Finkenstein	66	99	82	141	58	446	"
11. Kogelnig Gerd	ÖMV-Radenthein	40	54	130	46	150	420	"
12. Maurer Christian	MFC-Feldkirchen	47	110	150	90	8	405	"
13. Tilli Albin	MFC-Finkenstein	34	56	103	150	48	391	"
14. Köllner Sabine	ÖMV-Radenthein	48	44	79	150	54	375	"
15. Unterrieder Gerhard	ÖMV-Feistritz	30	32	150	150	000	362	"
16. Betscher Gerald	detto	150	56	42	000	45	293	"
17. Rainer Kurt	detto	000	38	53	000	31	272	"
18. Wilding Robert	MFC-Finkenstein	109	69	55	000	000	233	"
19. Brandner Siegi	ÖMV-Feistritz	000	150	35	000	45	230	"
20. Zima Albert	detto	34	28	29	62	53	206	"
21. Wiedergut Armin	detto	38	100	000	52	000	190	"
22. Duschnig Robert	detto	16	42	34	55	41	188	"
23. Strobl Reinhold	detto	39	29	40	000	000	172	"
24. Müller Peter	detto	50	67	21	000	30	168	"

.....

GROSSARTIGER SCHAUFLOGTAG DER FMG AMSTETTEN - YBBSTAL

Am 25. April 1982 veranstaltete die Flugmodellbaugruppe Amstetten - Ybbs-
tal ihr traditionelles Schaufliegen auf ihrem Modellflugplatz in Abetzdorf,
das bei der Bevölkerung sehr regen Anteil nahm.

Gästeflieger wie auch Modellflieger aus dem eigenen Verein stellten ihre Mo-
delle vor und begeisterten mit ihren Vorführungen die Zuschauer.

Für besonderen Nervenkitzel sorgten eine spannende Fuchsjagd und eine Jagd
auf freifliegende Luftballons.

Bei einer Tombola konnten schöne Preise errungen werden.

Der Verein dankt auf diesem Wege nochmals allen die dazu beigetragen haben,
daß diese Veranstaltung so erfolgreich war.

FMG-Amstetten - Ybbstal



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1982 F1E

Die Flugsaison läuft nun bereits auf vollen Touren und es wurden auch bereits die ersten STAATSMEISTERSCHAFTEN durchgeführt.

Den Reigen eröffneten die Hang-Freiflieger der Klasse F1E.

Von der Veranstaltung berichtet F1E-Fachreferent Dir. Felix Schobel:

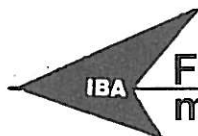


F1E - Staatsmeister Rupert Schneck

Am Sonntag, dem 18. April 1982 fanden zum ersten Mal F1E-STAATSMEISTERSCHAFTEN in St. LEONHARD am Forst statt. In einem mit Hauptstartrichtung West relativ niederem Gelände - landwirtschaftlich genutzt und nur bis April und erst ab September befliegbar - stellten sich 14 Teilnehmer aus Wien, Ober- und Niederösterreich zu einem sehr harten Wettbewerb, der auch für einige "F1E-Asse" zu einem "Waterloo" werden sollte. Ursache waren wechselnde Winde aus West bis Nord zwischen 9 und 12 m/s, die besonders ab dem 4. Durchgang durch Regenfronten mit stürmischen Winden sehr auf die Leistungen drückten. Die Durchgangsbesterzeit im 4. Durchgang flog Schobel sen. mit 61 Sekunden und im 5. Durchgang Mang mit 102 Sekunden. Maximalzeiten von 300 Sekunden wurden überhaupt "nur" dreimal (2x Schneck und 1x Schobel) erreicht; zwischen diesen entwickelte sich ein spannender Zweikampf, der buchstäblich erst in der letzten Minute des 5. Durchganges entschieden wurde, wobei die angestellte Taktik Schobels sich als falsch erwies: er wollte unbedingt als LETZTER fliegen und ließ eine plötzliche Flaute ungenutzt verstreichen,

womit er einen durchaus möglichen Sieg "verschenkte". Jedenfalls wurde Old Boy Schneck erstmals und verdienter STAATSMEISTER 1982

ERGEBNISLISTE siehe nächste Seite



Fertig-
modelle

bei -



MODELLBAU
KIRCHERT

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse F1E :

1. und Staatsmeister 1982									
SCHNECK Rupert	ÖMV-ESV-St.Pölten	075	300	300	021	051	747	Sekunden	
2. SCHOBEL Felix sen	UMFC Kolibri, NÖ	300	215	062	061	030	668	"	
3. BUCHLEITNER Rob.	detto	157	090	183	031	080	541	"	
4. HLAVKA Hans	ÖMV-ESV-St.Pölten	077	065	237	019	036	434	"	
5. LINTNER Karl	UMFC Kolibri, NÖ	201	057	009	037	044	348	"	
6. WUTZL Franz sen	ÖMV-ESV-St.Pölten	082	062	063	000	080	287	"	
7. MANG Fritz	ÖMV-Kagran-Wien	092	008	021	057	102	279	"	
8. SCHOBEL Felix jun	UMFC Kolibri, NÖ	002	060	125	015	040	243	"	
9. SALZER Klaus	MFC-Wr.Neustadt	033	021	092	035	036	217	"	
10. ALMESBERGER Karl	UMFC Kolibri, NÖ	124	031	023	008	000	186	"	
11. RAMMEL Gerald	detto	037	052	024	000	000	113	"	
12. ZICHTL Adolf	detto	047	045	000	000	000	092	"	
13. GREIMEL Verena	ÖMV-ESV-St.Pölten	033	034	011	000	000	078	"	
14. HOFSTADLER Helm.	UMFC-Neuhofen, OÖ	022	003	000	000	000	025	"	

STMS-FESSELFLUG

Am 22./23. Mai 1982 fanden im Rahmen des Internationalen Fesselflug Cup's 1982 die STAATSMEISTERSCHAFTEN im FESSELFLUG statt. Es ist ja nur mehr ein kleines Häufchen von Fesselfliegern, welches an Meisterschaften teilnimmt.

In der KUNSTFLUGKLASSE F2 B stellten sich lediglich 9 Wettbewerber den Punkterichtern aus der Schweiz, CSSR und Österreich.

OFFIZIELLE ERGEBNISSE in der KUNSTFLUGKLASSE F2 B

1. Pokorny Harald	ÖMV-Wien-Schulgemeinde	2418	2475	2626	5101 P.
Staatsmeister 1982					
2. Wenczel Franz	MBC - Enzesfeld	2299	2513	2536	5049 P.
3. Messinger Avi	ÖMV-Wien-Schulgemeinde	2042	2182	0000	4224 P.
4. Weinmann Erhard	MFC - Eferding 1885	1885	2060000000		3945 P.
5. Franz Rudolf	MFC - Salzburg	1829	1746	0000	3575 P.
6. Trogbacher Rudolf	MFC - Neuhofen	1764	1064	0000	2828 P.
7. Ecker Franz	MFC - Mühlparzer	861	1045	0000	1906 P.
8. Hofmann Heinrich	ASKÖ-MFC-Linz	780	899	0000	1679 P.

In der Klasse F2 C - MANNSCHAFTSRENNEN - starteten nur 5 Teams, wobei die beiden Mannschaften Reinisch-Brandl und Pokorny-Wenczel zu spät beziehungsweise überhaupt nicht vorangemeldet waren. Ob diese lockere Ansicht der Sparte dienlich ist, sei dahingestellt. Schließlich ergab sich folgendes Ergebnis :

1. und Staatsmeister			
Fischer - Straniak	MFC - Salzburg	3'38"	----- 7'22"
2. Nitsche - Kühnegger	MFC - Salzburg	3'30"	3'52" 7'40"
3. Reinisch - Brandl	AKAFLIEG-Graz	4'35"	3'52" 9'20"
4. Marksteiner-Tschenet	MFC - Brandenburg	4'57"	95 Runden
5. Pokorny - Wenczel	ÖMV-Wien-Schulgemeinde	6'47"	5'09"

STMS-FREIFLUG

ff-Fachreferent Ing.Ernst Reitterer

Die ASKÖ-Flugsportgruppe "OBERES MURTAL" wurde nach eigener Bewerbung durch Wahl bei der Sektionsleitersitzung im Dezember 1981 mit der Durchführung der diesjährigen FREIFLUGSTAATSMEISTERSCHAFT betraut. Bekanntlich fanden die Jahre davor diese Meisterschaften auf dem WM-Gelände in Wiener Neustadt - West statt und wurden direkt von der Sektion Modellflug veranstaltet und durchgeführt. Der Austragungsort war in diesem Jahr der allen Freifliegern gut bekannte Militärflugplatz "Hinterstoisser" in Zeltweg. Der durchführende Verein, früher ÖMV-Judenburg, hat schon immer den Freiflug als ganz besonderes Anliegen in seiner Vereinsarbeit verankert. Im Jahre 1962, also vor genau 20 Jahren (!), wurde der A2-Seglerwettbewerb geboren, der später unter dem Namen "Marathonwettbewerb" mit 10 Durchgängen weit über die Grenzen unseres Landes bekannt wurde. Heute lebt dieser Wettbewerb unter dem Namen "AICHFELDPOKAL" mit den offiziellen 7 Durchgängen weiter.

Dem Verein gebührt besonderer Dank für die Durchführung dieser Staatsmeisterschaft, um so mehr, da ja bekanntlich durch die ungerechtfertigte Sperre des Flugplatzes Wiener Neustadt für die Freiflieger, diese wahrscheinlich ausgefallen wäre.



Organisationsleiter Ernst Heibl konnte am 22.Mai 1982 eine um 50% höhere Teilnehmerzahl in der Klasse F1 B Motormodelle, gegenüber der letzten STMS, begrüßen; dazu noch drei F1 C - Motorflieger, die sich nach langer Zeit wieder einmal bei Staatsmeisterschaften einfanden.

Nach den Ansprachen von Vizebürgermeister Ludwig Sponer, den Präsidenten des ASKÖ-Flugsportverbandes und ÖAeC-Vize, Nationalrat Sepp Schlager, sowie des Flughafenkommandanten von Zeltweg, konnte um 11,40 Uhr Wettbewerbsleiter Johann Lex, der ja schon seit Jahren alle Zeltweger Wettbewerbe mit Erfolg leitete, den 1.Durchgang eröffnen.

Es gab beinahe ideales Flugwetter, es war warm (24°) und bei umlaufenden Winden heiter. Als allerdings während des 4.Durchganges Südwind aufkam, wurde der Platz zu klein und die Durchgangszeit

von 40 Minuten zu knapp. Kamen nämlich nach längerer Rückholzeit noch Strangrisse der Gummimotoren hinzu, so mußte man aus Zeitmangel in den Abwind starten....

Betroffen davon wurde einmal mehr Reitterer im 2. und 6. Durchgang erzeichnete nicht weniger als 10 Strangrisse, dabei wurde 2x die "kostbare" Luftschraube zerstört. Als ein schweres Gewitter Ende des 7.Durchganges aufzog, konnte Reitterer (LSV-Salzburg) buchstäblich in letzter Sekunde vor Ende des Durchganges, schon bei Regen, viel Wind, Blitz und Donner ein spektakuläres Max fliegen, um so wenigstens den 3.Platz zu retten. Hans Zachhalmel vom ÖMV-St.Pölten (Bild) dagegen scheint offenbar den Staatsmeistertitel in der Klasse F1 B abonniert, denn er siegte jetzt schon zum 7.Mal in ununterbrochener Reihenfolge.

Die 3 Erstplatzierten : Zachhalmel, Chmelik und Reitterer bilden das F1 B - Team, wel-



ches Österreich im September bei der Freiflug - Europameisterschaft in Zülpich, BRD, vertreten wird.

Technisch gesehen, stagniert die Klasse F1 B, denn seit Jahren ist nur jene Konstruktion und Luftschaube vorherrschend, die, wenn auch mit geringfügigen Abänderungen, der St.Pöltner Schule entstammt, dessen Lehrmeister Hans Martin war. Lediglich der Zweitplatzierte, der Wiener Hans Chmelik und auch Reitterer gehen, abgesehen von den Luftschauben, andere Wege. Reitterer setzte z.B. ein Modell ein, bei dem Josef Klima (CSSR), der Weltmeister 1972 Pate stand.

Zögernd setzen sich nun auch bei uns, neben den Silberstreifen auf Masten, auch sogenannte "Thermikdedektoren" durch (Zachhalmel), um den Aufwind und Abwind besser erkennen zu können.

Das größte Problem ist zur Zeit die Beschaffung eines guten Antriebsgummis ein Teil der Konkurrenten, so auch der nach 3 Durchgängen überraschend am 2.Platz liegende Göd Rupert (ÖMV-St.Pölten), mußten infolge dauernder Strangrisse vor Ende der Durchgänge aufgeben.



In der Klasse F1 C - MOTORFREIFLUGMODELLE, hätten diesmal nach langer Zeit wieder Staatsmeisterschaften stattfinden können, wenn gleich auch nur 3 Teilnehmer aus 3 verschiedenen Vereinen genannt hatten. Doch hatte Friedrich Brabenec am Ende des 2.Durchganges kein einsatzfähiges Modell mehr, sondern nur noch "Kleinholz", sodaß wegen zu geringer Teilnehmerzahl nicht mehr weitergefliegen werden konnte.

Der 2.Tag, Sonntag 23.Mai, brachte den nahezu 50 F1 A Modellfliegern Regen, der nur zeitweise unterbrochen war, geschlossene Wolkendecke, aber wenig Luftbewegung und etwa 16°C Mittagstemperatur. Thermik war zwar vorhanden, man mußte sie nur finden. Die Modelle wurden kaum versetzt und landeten wieder nahe der Startstelle. Trotzdem gab es am Ende d.Durchgänge das übliche Gedränge um die Zeitnehmer, sicherlich beeinflusst durch die herrschende Wittersituation, da die Konkurrenten oft bis zur letzten Minute warteten! Am Ende des 5.Durchganges kam es aus diesen Gründen zu Unmutsäußerungen gegen die Wettbewerbsleitung. Wettbewerbsleiter, FF-Referent Ing.Ernst Reitterer, hatte zwar die "Oberhand" behalten, riskierte jedoch Proteste, die dann allerdings ausblieben, obwohl z.B. der F1A-Spezialist Helmut Fuß aus Linz eine Nullwertung kassierte.



Der Regenschirm, hier Exstaatsmeister Dipl.Ing. Klaus Salzer, (MFC-Wiener Neustadt), war das Kennzeichen am 2.Tag der SIMS

Sehr erfreulich dagegen, und man kann es nicht oft genug betonen, war die Teilnehmerzahl in der Jugendklasse F1A/J. 10 Teilnehmer waren gemeldet.

Beim Wettkampf selbst lief dann bei den Jugendlichen alles klaglos ab. Die Leistungen waren sehr beachtlich und gaben so manchem "alten Hasen" das Nachsehen.

Österreichischer Jugendmeister 1982 in der Klasse F1 A/J wurde mit 708 Sekunden der Wiener Walter Bieringer.

Erfreulich, daß sich in dieser Seglerklasse der WM-Dritte 1977, nämlich der Wiener Werner Kraus, durchsetzte. Er ist schon seit vielen Jahren Mitglied im Nationalteam. Den 2. und 3. Platz belegten die Kärntner Walter Ehrlich, KFC-Klagenfurt und Erwin Pacher vom ÖMV-Klagenfurt. Kraus und Pacher befinden sich im Nationalteam zu den Europameisterschaften 1982 in Deutschland. Das 3. Teammitglied, Dipl.Ing.Klaus Salzer, Staatsmeister 1980 mußte sich diesmal mit dem 7. Platz begnügen.



Diesmal war auch eine junge Dame mit von der Partie.

Ruth Morokutti vom KFC-Klagenfurt, stellte durchaus "ihren Mann" und belegte den beachtlichen 29. Platz. Auch in dieser Klasse gab es keine besondere Neuheiten. Vorherrschend ist immer noch eine Konstruktion - mit Abänderungen, versteht sich - die aus der "Salzburger Schule" der 60-iger Jahre stammt, die Dr.Horst Wagner prägte.



Tüchtig : Ruth Morokutti - KFC-Klagenfurt

Für das Regenwetter bestens gerüstet waren einige Modelle, dessen Bespannung zur Gänze aus Alufolie bestand, wie sie als "Rettungsdecke Söntgen" Silber-Silber Verwendung findet.

Die erfliegenen Leistungen an beiden Tagen - wenn es auch den Siegern nicht gelungen war 7 volle Zeiten zu fliegen - zeigten trotzdem vom internationalen Niveau und vom großen Können der Wettbewerber.

Noch ehe dieser Bericht noch zu Ende geht, gebührt auch Dank der Jury : Dipl.Ing.Harald Sitter - ONF, Ing.Richard Gradischnig, LSL Kärnten und Norbert Habe, neuer FF für die Klasse F3 B, hatten am 2. Tag viel zu tun, um die aufgebrachtten Gemüter wieder zu

beruhigen. Ein Danke-schön dem unermüdlichen Organisationsleiter Ernst Heibl, dem Wettbewerbsleiter Johann Lex und eben dem gesamten Team der ASKÖ-Flugsportgruppe, darunter vor allem den Damen. Nicht zuletzt muß den Firmen gedankt werden und den namentlich angeführten Spendern der wunderschönen Pokale und für das nette Erinnerungsglas für jeden Teilnehmer.

Der Bericht kann nur abgeschlossen werden mit dem Wunsche auf ein Wiedersehen - bei der nächsten Freiflug-Staatsmeisterschaft 1984 - vielleicht wieder in Zeltweg !?

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER FREIFLUG - STAATSMEISTERSCHAFT KI. F1 A

1. und Staatsmeister 1982

Kraus Werner	ÖMV-Wien-Kagran	180	180	180	177	180	180	180	1257 P.
Ehrlich Walter	KFC-Klagenfurt	180	180	180	180	180	180	158	1238 P.
Pacher Erwin	ÖMV-Klagenfurt	180	180	165	180	180	180	161	1226 P.
Mang Fritz	ÖMV-Wien-Kagran	180	180	180	145	180	180	177	1222 P.
Zachhalmel H.	ÖMV-St.Pölten	123	180	180	180	180	180	180	1203 P.
Horcicka Vac.	MFC-Wr.Neustadt	120	180	180	180	165	180	180	1185 P.

7. Salzer Klaus	MFC-Wr.Neustadt	180	180	180	180	163	121	180	1184 P.
8. Chmelik Herbert	ÖMV-Wien-Kagran	180	180	174	180	099	180	180	1173 P.
9. Bock Ernst	MFC-Weikersdorf	165	180	145	180	120	180	180	1159 P.
10. Grüneis Manfred	ÖMV-St.Pölten	180	180	112	180	180	160	165	1157 P.
11. Pold Helmut	SFC-Fürstenfeld	180	180	180	066	180	180	180	1146 P.
12. Kamp Wilhelm	USFC-Schärding	180	180	157	180	137	101	180	1115 P.
13. Göd Rupert	ÖMV-St.Pölten	180	180	180	180	180	111	089	1100 P.
14. Meusburger Harald	LSV-Salzburg	164	180	130	180	122	180	142	1098 P.
15. Kohlweg Wolfgang	FSG-Ob.Murtal	176	180	180	060	165	133	180	1074 P.
16. Fuss Helmut	MFC-Neuhofen	180	180	152	180	000	180	180	1052 P.
17. Michelitsch Ger.	MFC-Finkenstein	180	173	180	054	136	180	114	1017 P.
18. Truppe Reinhard	MFG-Feldkirchen	180	115	180	180	127	065	147	994 P.
19. Häuplik Walter	MFC-Weikersdorf	172	180	180	180	065	117	087	975 P.
20. Wutzl Franz jun.	ÖMV-St.Pölten	127	077	180	105	180	180	124	973 P.
21. Stocker Willibald	FSG-Ob.Murtal	123	180	071	107	115	180	180	956 P.
22. Laufenthaler H.	ÖMV-St.Pölten	180	180	180	180	067	076	058	921 P.
23. Morokutti Georg	FSC-Klagenfurt	077	180	097	106	168	087	180	895 P.
24. Dolezal Hermann	MFC-Finkenstein	058	143	133	180	180	113	075	882 P.
25. Rund Walter	MFC-Neuhofen	055	180	071	107	096	170	180	859 P.
26. Kahlhofer Rudolf	FSG-Ob.Murtal	180	087	085	089	077	180	094	792 P.
27. Warzilek Albert	MFC-Finkenstein	180	180	113	055	039	164	056	787 P.
28. Rieser Roman	ÖMV-Wien-Inzersdf.	171	180	052	085	097	133	065	783 P.
29. Morokutti RUTH	FSC-Klagenfurt	088	180	056	051	180	108	063	726 P.
30. Draschenbacher H.	FSG-Ob.Murtal	129	180	030	096	086	094	066	681 P.
31. Tilli Albin	MFC-Finkenstein	051	047	104	180	076	119	060	637 P.
32. Heibl Werner	FSG. Ob. Murtal	151	180	044	000	080	000	180	635 P.
33. Kalcher Gottfr.	ÖMV-Weiz	091	025	099	035	180	080	065	575 P.
34. Kozeluha Michael	ÖMV-Wien-Inzersdorf	053	032	068	124	079	085	075	516 P.
35. Ecker Franz	BMFC-Mühlparzer	060	038	070	038	092	084	040	422 P.
36. Königshofer Rud.	detto	028	041	032	027	061	072	156	417 P.
37. Mühlparzer Erwin	detto	003	034	043	093	063	039	060	335 P.
38. Wutzl Franz sen.	ÖMV-St.Pölten	056	027	180	010	000	006	000	279 P.
39. Mitsche Dietmar	FSG-Ob. Murtal	000	045	145	056	000	000	000	205 P.

40.-46. ohne Wertung: Zawodski, Putz, Hofstadler, Greimel Verena, Brabec, Halamicek, Risl.

Außer Konkurrenz : Fuxa Friedrich ÖMV-Wien-Kagran 689 Punkte

KLASSE F1 A/J - Jugendklasse

1. und Jugendmeister 1982									
Bieringer Walter	ÖMV-Wien-Inzersdorf	051	117	180	180	180			708 P.
2. Gutmann Wolfgang	ÖMV- Weiz	059	180	082	180	180			681 P.
3. Wilding Ingomar	MFC-Finkenstein	135	180	180	065	120			680 P.
4. Dolezal Walter	detto	180	180	180	070	056			666 P.
5. Paar Hubert	detto	086	180	060	180	144			650 P.
6. Tilli Albin jun.	detto	148	121	054	180	104			607 P.
7. Wiehalm Andreas	ÖMV-Wien-Inzersdorf	180	057	132	180	028			577 P.
8. Redl Herbert	detto	067	180	146	009	073			475 P.

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

[illegible]

Klasse F1 C – Motorfreiflugmodelle

Truppe Werner	MFG-Feldkirchen	180	180	
Kraus Werner	ÖMV-Wien	164	180	
Brabenec Friedrich	ÖMV-Wien	167	007	006

Wegen Aufgabe der Teilnehmer (zu geringe Teilnehmerzahl und Zerstörung der Modelle) , wurde diese Klasse von der Jury nicht als Staatsmeisterschaft anerkannt.

* * * * *

RADIO CONTROL

RC/ms

Am 5./6. Juni 1982 fand di

Am 5./6. Juni 1982 fand die STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse RC/MS statt. Austragungsort war der Modellflugplatz des ÖMV-St.Veit. Ein Bericht mit Fotos bringen wir in der nächsten Nummer vor.

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER STAATSMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE RC/MS

1.	und Staatsmeister						
	Sekirnjak Heinrich	UMFC-Graz	1592	1516	1572	3164	Punkte
2.	Glück Gerhard	MFC-Salzburg	1583	1036	1560	3143	"
3.	Woelbitsch Max	KFC-Klagenfurt	1553	0000	1570	3123	"
4.	Heimbürger Gerhard	MFG-St.Veit	1558	1539	1561	3119	"
5.	Absam Kurt	MFC-Salzburg	1522	1244	1578	3100	"
6.	Glück Franz	detto	1418	1514	1566	3080	"
7.	Schumacher Werner	MFG-St.Veit	1535	1539	1501	3074	"
8.	Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	1577	1482	1488	3065	"
9.	Gräßling Anton	ÖMV-Klagenfurt	1520	1474	1542	3062	"
10.	Wurm Michael	MBC-Enzesfeld	1475	1531	1528	3059	"
11.	Maurer Manfred	MBC-Feldkirchen	1492	1495	1561	3056	"
12.	Malicha Hermann	MFC-Kappel-Treib.	1517	1120	1508	3025	"
13.	Schober Wolfgang	MFG-St.Veit	1531	1471	1492	3023	"
14.	Ehrlich Walter	KFC-Klagenfurt	1470	1158	1550	3020	"
15.	Mitterbacher Walt.	MFC-Feldkirchen	1493	1462	1507	3000	"

Fortsetzung nächste Seite

16. Gräfling Peter	ÖMV-Klagenfurt	1434	1078	1565	2999 Punkte
17. Späth Günther	SFU Schärding	1504	1358	1466	2970 "
18. Tengg Karl	MFG St.Veit	1448	1386	1518	2966 "
19. Frauenlob Franz	MFC-Salzburg	1418	1438	1506	2944 "
20. Schroedl Wolfgang	1.MBC-Oberwart	1480	244	1463	2943 "
21. Stark Alfons	MFG St.Veit	1462	1480	1432	2942 "
22. Horvath Werner	1. MBC-Oberwart	1390	0000	1549	2939 "
23. Fink Karl	SFC-Fürstenfeld	1352	1517	1420	2937 "
24. Wurm Peter	MBC-Enzesfeld	1461	1475	1394	2936 "
25. Pentek Franz	1. MBC-Oberwart	1489	1368	1438	2927 "
26. Späth Karl	SFU-Schärding	1354	555	1572	2926 "
27. Hödl Werner	HSV-MBC-Feldbach	1512	1261	1412	2924 "
27. Schmied Werner	UMFC-Graz	812	1418	1506	2924 "
29. Loidl Edgar	MFC-Salzburg	1394	164	1525	2919 "
30. Bader Helmut	1. MBC-Oberwart	1474	1426	1404	2900 "
31. Hoffmann Eduard	MBC-Feldkirchen	1384	653	1496	2880 "
32. Graf Helmut	HSV-MBC-Feldkirchen	1458	1408	1406	2866 "
33. Kellner Dieter	SFC-Fürstenfeld	1204	1464	1398	2862 "
33. Greschitz Hans	MFC-Kappel-Treib.	584	1427	1435	2862 "
35. Eder Johann	HSV-MBC-Feldbach	1356	162	1495	2851 "
36. Lang Franz	MFC-Spittal	1473	1352	1233	2825 "
37. Moschik Erich	MFG-St.Veit	1302	1447	1376	2823 "
38. Felkl Norbert	HSV-MBC-Feldbach	1414	1292	1394	2808 "
39. Winkler Gerhard	KFC-Klagenfurt	1302	807	1499	2801 "
40. Kreutzer Bernd	detto	1208	1502	1262	2764 "
41. Prebio Peter	ASKÖ-Villach	1369	1382	0000	2751 "
42. Klingenspiegel Heinz	MFG-St.Veit	1444	626	1208	2652 "
43. Girner Franz	MBC-Erlaufthal	0000	1402	1240	2642 "
44. Schober Peter	MFG-St.Veit	1228	1407	1226	2635 "
45. Gradischnig Richard	ASKÖ-Villach	1449	567	1122	2616 "
46. Lassnig Karl	MFG-St.Veit	1207	467	1403	2610 "
47. Bader Markus	1. MBC-Oberwart	1445	0000	1026	2471 "
48. Bader Oliver	detto	1049	1396	0000	2445 "
49. Weinhappel Erwin	MFG-St.Veit	817	609	1456	2273 "
50. Mayer Josef	KFC-Klagenfurt	716	1386	456	2102 "
51. Jamnig Helmut	MFC-Spittal	663	1387	656	2050 "
52. Krasser Helmut	HSV-MBC-Feldbach	1277	492	0000	1769 "

Ohne Wertung: Winkler Kurt, Resch Harald, Mayeron Herbert, Wenczel Walter, Föszel Johann, Gregori Lenz, Steiner Gerhard, Wenczel Franz, Pjanic Ferid, Ebenführer Leopold, Schuller Alfred, Asen Alexander.

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel.(0222) 57 31 58

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

RC III

Nicht gerade vom Schönwetter verwöhnt, fanden am 12./13.Juni 1982 die STAATSMEISTERSCHAFTEN in der Klasse RC III, in Wörgl in Tirol statt. Daß es aber trotzdem eine gute Staatsmeisterschaft wurde, ist der umsichtigen Organisation, an der Spitze dem Obmann Ekkehard Wieser zuzuschreiben. Ein ausführlicher bebildeter Bericht folgt im nächsten prop. Vorerst die Ergebnisse:

DER STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse RC III, 12./13.Juni 1982 in Wörgl

1. und Staatsmeister 1982				
Kronlachner Heinz	UMFC Meggenhofen	2470	2423	2668
2. Fritz Gerhard	MVS-Innsbruck	2382	2580	2532
3. Kirchler Günter	MFC-Wörgl	2470	2429	2129
4. Palfrader Josef	MVS-Innsbruck	2116	2301	2483
5. Ortner Peter	MFG-Amstetten	2237	2345	2321
6. Trettenbrein Alfred	MFC-St.Paul	2275	2230	2369
7. Berger Leo	UMFC-Meggenhofen	2066	2278	2384
8. Lemmerhofer Wolfgang	UMFC-Waidhofen	2009	2375	2225
9. Filgas Erich	FMBC-Austria	2170	2242	2322
10. Wunder Martin	MFC-St.Paul	1906	2151	2330
11. Vallant Otto	detto	2137	2301	1724
12. Schmiedinger Heinz	MFC-Salzburg	2109	2060	2284
13. Hiesl Floria	detto	2143	2240	2117
14. Zikulnig Gerald	MFC-Kühnsdorf	2127	2151	2198
15. Zanetti Günter	MFC-Wörgl	1691	2086	2131
16. Wultsch Erwin	ÖMV-Klagenfurt	1981	2159	2047
17. Wachtler Oswald	FMBC-Vienna	2082	1933	2081
18. Zier Franz	FMBC-Austria	1963	2139	1977
19. Glatz Herbert	ÖMV-Fünfhaus	1711	1880	2129
20. Auinger Franz	UMFC-Meggenhofen	2196	120	1686
21. Weninger Norbert	FMC-Seeadler	1788	0000	2020
22. Ledermüller Johann	MFC-Wörgl	1661	1578	1703
23. Ledermüller Anton	detto	1462	1859	1277
24. Ortner Josef	SFU Schärding	2035	0000	0000
25. Rhomberg Thomas	MFC-Dornbirn	1402	0000	0000
26. Bertschler Kurt	MFC-Dornbirn	1382	0000	0000

27.-30. ohne Wertung: Wgenknecht Norbert, Weichaus Wolfgang, Schmidleitner Paul, Rachbauer Friedbert.



MODELLBAUKASTEN

FLUG-, SCHIFFS- und AUTOMODELLE
FUNKSTEUERUNGEN

Modelleisenbahn Spur N - Zubehör
POSTVERSAND

M. LUTHWIG

LINZ-NEUE HEIMAT NEUBAUZEILE 53

TELEFON 0732/82 13 42

robbe **Flugmodell-** **Neuheiten '82**

AZB HB2701

Cap 21

Semi-Scale-Nachbau des französischen Originals. Kunstflug-RC-Großmodell mit Siros®-Modelltragflächen, -Leitwerken und Plura®-Fertigrumpf.

Spannweite: 2120 mm

Argo

RC-Leistungssegelflugmodell. Hohe Vorfertigung aller Teile. Einfacher Aufbau. Mit Siros®-Modelltragflächen und Plura®-Fertigrumpf.

Spannweite: 2570 mm

Zlin 50 L

Vorbildähnlicher Nachbau der Original-Kunstflugmaschine. Holzbauweise. Besonders für Enya 35-4-Taktmotor geeignet.

Spannweite: 1250 mm



Motor-Drachen

Vorbildähnlicher Nachbau eines bemannten Motorflugdrachens. Für RC-Betrieb ab 2 Kanäle und Enya 1,6 ccm Motor.

Spannweite: 1620 mm

Weitere Informationen gibt Ihnen der neue robbe-Katalog '82 bei Ihrem robbe-Fachhändler.

robbe

— Ihr Partner
für sinnvolle Freizeit.



bundesländer

CLUBMEISTERSCHAFTEN der LSV Modellfluggruppen von Peter Tollerian

Es war ein echtes Familientreffen. Zum dritten Mal hatte der überaus initiative Obmann der LSV-Modellflieger, Ing. Ernst Reitterer, zu diesem verbandsinternen Bewerb gerufen, und aus allen Teilen des Landes Salzburg kamen die Teilnehmer.

In diesem Jahr wurde als Bewerbungsart die des Hochstarts mit der clubeigenen Winde gewählt. Im Vorjahr war es der Hangflug.

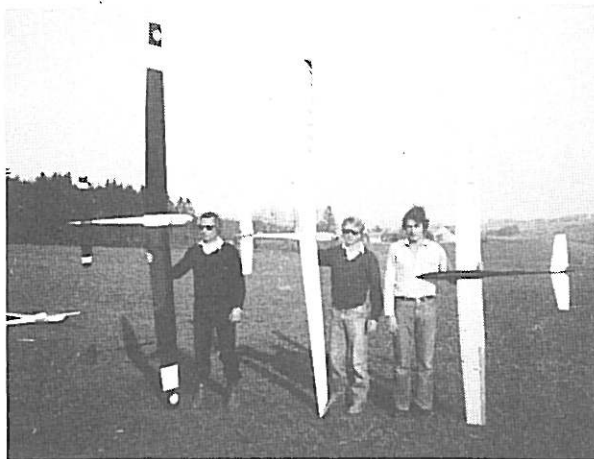
Aufgabenstellung: Hochstart mit E-Winde, Flugdauer über 3 Minuten und Ziellandung im 15 m Kreis.

Bei herrlicher, frühlingshafter Witterung trafen sich über 30 Piloten zum ersten Bewerb in diesem noch jungen Flugjahr.

Besonders erfreulich war es zu sehen, daß sich eine Anzahl von sehr jungen RC-Piloten diesem Bewerb stellten und zum Teil sogar erstaunlich gut abschneiden konnten. Eine Bestätigung der konsequenten Jugendarbeit von Ing. Ernst Reitterer.

Wie beim ersten Zusammentreffen in einem neuen Flugjahr üblich, wurde gespannt nach neuen Modellen und Konstruktionen Ausschau gehalten, und nicht wenige Piloten nützten diesen Wettbewerb, ihre Modelle ausgiebigst zu testen.

Kurz, es paßte alles richtig zusammen, das herrliche Wetter die gute Thermik, die Freude, endlich wieder einen Wettbewerb fliegen zu können, und nicht zuletzt die gute und zügige Organisation des Bewerbes durch die bewährten Funktionäre um Reitterer.



Von links: 3. Ennikl, 1. Mathias Wass, 3. Höll.

Auch die abschließende Siegerehrung, bei der es wie immer viele schöne Pokale gab, dauerte im Stile des Familientreffens sehr, sehr lange.

DIE ERGEBNISSE der Clubmeisterschaft RC-Segelflug 1982. 32 gewertete Starter.

1. Matthias WASS	Abtenau	189	308	306	614	Punkte
2. Georg HÖLL	Abtenau	164	287	307	594	"
3. Josef ENNIKL	Salzburg	256	117	316	572	"
4. Norbert SCHWAB	Salzburg	301	135	252	553	"
5. Franz SCHLAGER	Abtenau	192	223	316	539	"
6. Peter ENDL	Salzburg	174	304	228	532	"
7. Ernst REITTERER	Salzburg	109	311	216	527	"
8. Andreas STEINDL	Salzburg	265	226	250	515	"
9. Helmut KÖSSNER	Abtenau	224	268	197	492	"
10. Alexander SPANN	Salzburg	290	099	197	487	"

Jugendwertung:

1. Alexander SPANN	Salzburg	487	Punkte
2. Karl STRASSER	Salzburg	447	"
3. Marcus RIEDL	Salzburg	349	"
4. Ernst STRASSER	Salzburg	318	"
5. Gerald EXENBERGER	Salzburg	153	"

.....

10. GURKTALPOKALFLIEGEN am 25. April 1982

Bereits zum 10. Mal konnte die Modellfluggruppe Straßburg das Gurktalpokalfliegen abhalten.

Daß sich diese Veranstaltung der Klasse RC/MS größter Beliebtheit erfreut, beweist wieder die Zahl von 37 Teilnehmern. Gemeldet waren allerdings 45, doch dürften einige wegen der unbeständigen Witterung den Sonntag lieber daheim verbracht haben.

Mit großer Freude konnte ONF-Delegierter, Herr Grillmeier, begrüßt werden, welcher den weiten Weg nicht scheute, um das Gurktalpokalfliegen einmal genauer unter die Lupe zu nehmen. Er hielt bis zum Schluß aus.

Zum erstenmal in der 10-jährigen Geschichte des Gurktalpokalfliegens konnten wir auch den Kärntner Landessektionsleiter, Herrn Ing. Richard Gradischnig, herzlich willkommen heißen.

Große Freude bereitete uns auch die Teilnahme unserer langjährigen Flugkollegen aus Salzburg, Steiermark und Kärnten.

Trotz größter Bemühungen der Kärntner ist es nicht gelungen, den eigens zum 10. Gurktalpokalfliegen neu geschaffenen WANDERPOKAL im Lande zu halten. Er wurde für ein Jahr an den Salzburger Alexander Asen abgegeben.

Die Teilnehmer der Modellfluggruppe Straßburg hatten um die vorderen Plätze nichts mitzumischen. Sie befinden sich derzeit offenbar in einem Formtief.

Für das leibliche Wohl der Teilnehmer und der Zuschauer sorgten wie immer unsere unermüdlichen Helfer Illitsch und Kainbacher, mit Bratwürsten und Getränken.

Wir danken nochmals allen Teilnehmern für ihr Kommen und freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Herr Grillmeier hat Fotos gemacht, vielleicht kann man von ihm einige bekommen ? Leider nein ! Selbst ist der Mann ! (Redaktion).

OFFIZIELLE ERGEBNISSE :

1. Asen Alexander	MFC-Salzburg	1324	1467	1530	3006 Punkte
2. Maurer Manfred	ÖMV-Feldkirchen	1324	1484	1494	2978 "
3. Hartlieb Karl	MFG-St.Veit/Glan	1455	1522	1432	2977 ""
4. Gregori Lenz	ASKÖ-Villach	1396	1525	1439	2964 "
5. Jamning Helmut	ÖMV-Spittal/Drau	1424	1393	1531	2955 "
6. Glück Franz	MFC-Salzburg	1508	1438	1344	2946 "
7. Kellner Dieter	SFC-Fürstenfeld	1396	1294	1544	2940 "
8. Klingenspieler Heinz	MFG-St.Veit/Glan	1400	1512	1176	2912 "
9. Heimbürger Gerhard	detto	1510	1364	854	2874 "
10. Prebio Peter	ASKÖ-Villach	1434	0000	1439	2873 "

37 Starter wurden gewertet.

7. TIROLER POKALFLIEGEN 1982

ERGEBNISSE in der Klasse RC III - 20 Teilnehmer :

1. Fritz Gerhard	MVS-Innsbruck	2641	2838	2763	5601 Punkte
2. Kronlachner Heinz	UMFC-Meggenhofen	2560	2652	2493	5212 "
2. Lemmerhofer Wolfg.	UMFC-Waidhofen	2649	2563	2346	5212 "
4. Palfrader Josef	MVS-Innsbruck	2261	2695	2481	5176 "
5. Kirchler Günter	MFC-Wörgl	2599	2538	2246	5137 "
6. Trettenbrein Alfred	MFC-St.Paul	2490	2640	2412	5130 "
7. Schmiedinger Heinz	MFC-Salzburg	2386	2306	2456	4842 "
8. Berger Leo	UMFC-Meggenhof.	2215	2086	2094	4309 "
9. Weichaus Wolfgang	Schärdinger F.U.	1408	2002	2004	4006 "
10. Lerchenberger Herm.	MFC-Wörgl	0000	1950	2029	3979 "



V.FINKENSTEINER POKALFLIEGEN RC/MS

Den Auftakt zur Kärntner Modellflugsaison bildete das V.FINKNSTEINER POKALFLIEGEN in der Klasse RC/MS.

40 Teilnehmer, davon allein 27 aus Kärnten stellten sich den Punkterichtern. Pünktlich um 9,00 Uhr wurde der erste Durchgang begonnen und es wurden von Anfang an Doppelstarts durchgeführt. Es zeigte sich, daß bei einer derart hohen Teilnehmerzahl nur mit Doppelstarts geflogen werden kann, es sei denn, daß man ein Nachtfiegen veranstalten möchte. Nach dem 1. Durchgang lag der Salzburger Gerhard Glück mit 1584 Punkten knapp vor dem Kärntner

Schuhmach 1575 und Franz Glück 1568 Punkten in Führung. Hier zeigte sich, daß gute Nerven und Routine den Ausschlag für den Sieg geben würde. Im 2. Durchgang erreichte der Kärntner Eduard Meschuh mit 1576 Punkten das Maximum, gefolgt von Malicher, Kärnten, und Kellner, Steiermark. In diesem Durchgang erreichten allein 13 Teilnehmer Punkte über 1500 Punkte und die minimalen Punkteunterschiede zeigten das hohe Niveau in dieser Klasse auf. Im 3. Durchgang wurden die Positionen ausgebaut und Rangverbesserungen erreicht. Das Endergebnis zeigte, daß bei den Spitzenrängen die Bewertung der Punkterichter das Zünglein an der Waage bildeten, denn die geflogenen Zeiten kamen sehr knapp an die Maximalzeit heran. Wie beim III.Finkensteiner Pokalfliegen im Jahre 1979, konnten sich Franz und Gerhard Glück in die Siegerliste eintragen. Dritter wurde und damit auch Landesmeister von Kärnten wurde Hermann Malicher aus Kappel, welcher mit konstant guten Flügen den Klagenfurter Anton Gräfling und den St.Veiter Alfons Stark auf die Ränge verweisen konnte. Bei schwach umlaufenden Winden herrschten an diesem Tag ideale Wettbewerbsbedingungen und nur wenige Teilnehmer erwischten echte Absaufer.

Ein großes Lob gebührt den Teilnehmern, welche durch ihr diszipliniertes Verhalten einen wesentlichen Teil dazu beigetragen hatten, daß der Wettbewerb zügig abgewickelt werden konnte und keine nennenswerten Leerläufe eintraten.

Bei der im Hotel Zollner durchgeführten Siegerehrung konnte Obmann Dolezal den Gewinnern Pokale und Urkunden überreichen.

Leserbriefe



Leserbriefe in einer Zeitschrift zu bringen, ist immer problematisch. Irgendwer fühlt sich dabei bestimmt auf die Zehen getreten, oder es wird ganz einfach vom "Volk" unterstellt, daß die Leserbriefe manipuliert sind oder zumindest schönfärberisch ausgesucht. Das stimmt aber sicher nicht und diese Behauptung bleibt das was es ist, eine bequeme Unterstellung.

Ich bin schon froh, wenn überhaupt Leserbriefe einlangen, um etwas Farbe in den Zeitungsinhalt zu bringen. Für den Inhalt verantwortlich ist natürlich der Lesebriefschreiber und seitens der Redaktion wird am Inhalt überhaupt nichts geändert. Darum, Herrschaften, schimpft nicht auf die Redaktion, wenn Euch einmal etwas nicht gefällt; setzt Euch mit dem Verfasser auseinander.

Daß es prop-Leser gibt, die diese Zeitung nicht nur als "Pflichtlektüre" betrachten, zeigt nachstehender Leserbrief des Ing. Fröhlich, der selbst die Wettbewerbsergebnisse nachrechnet und dabei Fehler gefunden hat.

Sehr geehrter Herr Direktor:

Beim Lesen des jüngsten prop ist mir im Bericht zur Niederösterreichischen LM F1E folgender Widerspruch aufgefallen:

* Die Gesamtzeit des Zweitplatzierten wäre bei Addition der Einzelzeiten nur 1038 s anstatt der angegebenen 1092 s; d.h. die Plätze 2 + 3 wurden vertauscht (?).

* Weiters berichtete Herr Schobel, daß Herr Hlavka bis vor dem letzten Durchgang souverän führte. Bei Addition der Teilzeiten bis zu 6. Durchgang ergibt sich eine Differenz von nur 58 Sekunden, also ein Unterschied, der auch ohne Absaufen für Konkurrenten aufholbar ist.

Auf Grund dieser Fakten liegt der Schluß eines Druckfehlers bei den Teilzeiten des Herrn Hlavka nahe. Ich ersuche um entsprechende Prüfung und eventuelle Berichtigung.

Ergänzend zu den Berichten des Herrn Reitter wäre die Modellfluggemeinschaft sicher interessiert, etwas über die Hintergründe der Sperre des Wiener Neustädter Flugplatzes für Freiflug und den damit verbundenen Verlust (?) der Freiflugweltmeisterschaft 1983 an Israel zu erfahren.

Ich bin der Meinung, daß ein Nebeneinander von Großflug und Modellflug (auch Freiflug) mit Disziplin und eventuell auch durch

Beschränkungen im Modellflug (wie z.B. verkürzte Flugzeiten für Training, Meldung bei Flugleiter etc.) möglich wäre. Undisziplinierte (teilweise auch Gedankenlose) sollten ausnahmslos mit Sanktionen rechnen müssen. Es ist bedauerlich, daß im Moment alle Modellflieger die Folgen der Handlungen einiger weniger zu tragen haben.

Ich habe mit Befremden vor einiger Zeit gehört, daß trotz der derzeit angespannten Lage einige offensichtlich besonders Undisziplinierte nach wie vor auf dem Wiener Neustädter Flugplatz, Freiflug trainieren. Vielleicht könnte man mit etwas Nachdruck wenigstens die Klubobmänner auf die dadurch sicher entstehenden Negativfolgen für sämtliche weiteren Verhandlungen aufmerksam machen.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Willibald Fröhlich, Laxenburg.

Lieber Modellflugfreund, wir bekennen uns, dazu, daß uns beim Abdruck der Ergebnisse bei Hans Hlavka ein Fehler unterlaufen ist. Es soll bei Hlavka richtig heißen:

076 156 210 208 210 210 022 ergibt 1092 Sek.

Zur zweiten Anfrage ist zu sagen, daß auf dem Flugplatz Wiener Neustadt viele Vereine ihre Flugschulungen durchführen und im unkontrollierten Modellflug eine große Gefahr sehen. Die in der Flugbetriebsgemeinschaft

zusammengeschlossenen Flugsportvereine haben den Veranstalter kleinerer Wettbewerbe die Zusage zur Durchführung verweigern müssen, da 1. sie ihren Betrieb gefährdet sehen,

2. die Ansuchen zum Teil viel zu kurzfristig eingebracht wurden,

3. es immer wieder Unbelehrbare gibt, die den Flugraum der Großflieger in der Luft und am Boden mißachten und

4. zu viele kleinere Wettbewerbe stattfinden, die, weil eben nur wenige Teilnehmer sind, auf die Umgebung viel zu wenig achten.

Wir sind auch der Meinung, daß es bei guter fliegerischer Disziplin ein Nebeneinander der Großflieger und Modellflieger geben kann - das wurde ja seit Jahrzehnten praktiziert - und es gab kaum dabei Schwierigkeiten. Wir verstehen aber auch, daß zu viele kleinere Wettbewerbe den Großflugbetrieb zu sehr stören. Es wurde daher auch bei der letzten Sektionsleitersitzung in Salzburg beschlossen, daß die beiden Landessektionsleiter aus Wien und Niederösterreich mit der Flugbetriebsgemeinschaft Wiener Neustadt Gespräche aufnehmen sollten, um einen Weg zu suchen, der für beide Sparten eine Möglichkeit bietet, ihren Sport ungestört auszuüben. Natürlich sollten diese Gespräche nicht erst einige Wochen vor einem geplanten Wettbewerb begonnen werden. Es wäre auch zweckmäßig, mehrere kleinere Wettbewerbe zur gleichen Zeit oder sogar auch gemeinsam durchzuführen. Es ist nicht zu vergessen, daß der Platzhalter die Flugbetriebsgemeinschaft ist, die schließlich für das Geschehen am Platz verantwortlich ist. Die Zeit des Handelns und Verhandeln liegt nun bei den Modellfliegern.

Mit der Abgabe der FF-WM an Israel hat das aber nichts zu tun. Vielmehr hat der Ae.C. of Israel immer wieder versucht, den Ö.Ae.C. doch noch umzustimmen, die WM abzugeben. Da wir sicherlich nicht interessiert sind, mit einem anderen Aero Club in einem Spannungszustand zu leben, haben wir uns schließlich zur Weitergabe entschlossen. Schließlich hat die Sektion Modellflug des Ö.Ae.C. schon mehrmals bewiesen, gute Welt- und auch Europameisterschaften organisieren- und durchführen zu können.

Wir hoffen nun Klarheit geschaffen zu haben.

Ein weiterer Leserbrief erreichte uns aus Kärnten.

Neuauflage RC III-Programm :

Ich möchte in meinem heutigen Brief die Möglichkeit auf eine Antwort bezüglich der Anregung auf eine Änderung des bestehenden RC III-Programmes durch Hanno Prettnner gleich nützen.

Auch ich bin der Meinung, daß das derzeitige RC III-Programm mit seiner Figurenauswahl eine allmählich zu breite Spitze zuläßt und daher für Punkterichter viel schwerer zu punkten ist. Eine diesbezügliche Änderung des Programmes, die eine Annäherung an den Schwierigkeitsgrad des F3A-Programmes sein soll, wurde meinerseits schon vor einem halben Jahr an unseren RC-Fachreferenten, Othmar Huber, geschickt. Es sollte mit dem Vorschlag nicht nur die Schwierigkeit, sondern auch die Anzahl der Figuren erhöht werden. Vielleicht wäre es möglich, eine Stellungnahme zu bewirken.

Auf die von Hanno Prettnner in Erwägung gezogene Möglichkeit, auf Viertakt-Motoren umzurüsten, möchte ich negativ antworten. Nachdem RC III die Kunstflugklasse für den Nachwuchs ist, sollten wir nicht die Maßstäbe wie für die F3A-Piloten anlegen. Ich glaube, daß nur sehr wenige Piloten von RC III in der Lage sein werden, sich einen Viertaktmotor, der in der Regel das Doppelte bis dreifache eines Zwei-takters kostet, anzuschaffen, zumal noch dazu kommt, daß durch die geringere Leistung der Motoren größere Brummer gekauft werden müßten, um annähernd an die Leistung heranzukommen. Daher eine viel höhere finanzielle Belastung. Weiters sind Viertakter weitaus empfindlicher und viel genauer und auch öfters zu warten.

Manfred Dworak, Klagenfurt

Der nächste Leserbrief kommt aus dem "Ländle".

Lieber prop !

In Deiner Ausgabe 1/2-82 berichtet unser Freiflug-Fachreferent, Ing. Ernst Reitterer, über einen RC-Wettbewerb in Kraiwiesen. Und da er als Freiflugspezialist sicher kaum über die Geschichte Österreichs RC-Wettbewerbe informiert ist, hat er die prop - Leser mit einer gehörigen Falschinformation versorgt.

COMPUTERAUSWERTUNG von Modellflugwettbewerben in Österreich wurde erstmals am INI.RHEINTALPOKAL im Jahre 1975 (!) durchgeführt, ebenso an allen anderen weiteren Rheintalpokalbewerben und an der Staatsmeisterschaft RC III/F3A im Jahre 1976. Salzburgs erste Computerauswertung fand viel

später statt und geschah mit den von uns auf mehrmaliges Bitten von LSL Niederwimmer zur Verfügung gestellten Programmen.

Es liegt uns fern, die Verdienste des Computerkollegen aus Salzburg für den Modellflug zu schmälern, aber das Verdrehen der

Tatsachen "dagegen hamma was !"

Die Rheintaler



Fortsetzung von Seite 31

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DES V.FINKENSTEINER POKALFLIEGENS IN RC/MS

1. Glück Franz	MFC-Salzburg	1540	1568	1284	3108 P.
2. Glück Gerhard	detto	1584	870	1517	3101 P.
3. Malicher Hermann	WSG Kappel Tr.	1537	1560	1328	3097 P.
4. Gräfling Anton	ÖMV-Klagenfurt	1547	1538	1532	3085 P.
5. Kellner Dieter	SFC-Fürstenfeld	1448	1545	1525	3070 P.
6. Fink Karl	detto	1549	1519	1502	3068 P.
7. Stark Alfons	MFG-St.Veit	1496	1538	1525	3063 P.
8. Mitterbacher W.	MBG-Feldkirchen	1522	1536	1490	3058 P.
9. Ehrlich Walter	KFC-Klagenfurt	1508	0000	1549	3056 P.
10. Gregori Lenz	ASKö-Klagenfurt	1520	1356	1532	3052 P.

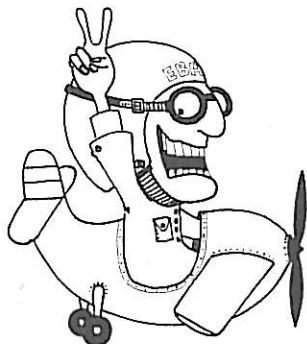


Die Sieger des Wettbewerbes, v.links: Vater Glück Franz, 1., Hermann Malicher, 3. und Sohn Gerhard Glück, 2.



Auf die genaue Einstellung des Motors kommt es an.

In 80 Sekunden um das Feld.

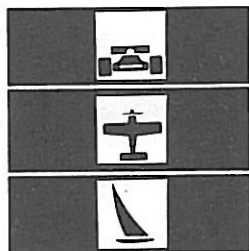


Fliegt „Herr“ Kindberg fort, fliegt er mit einer EBA-Maschine fort. In 80 Sekunden um das Feld.

Charles Kindberg unternimmt heute seinen Jungfernflug, bei dem er gleich einen Rekord aufstellen will: Er möchte eine Maschine seiner EBA-Eigenbau-Airlines in 80 Sekunden das große Feld umkreisen lassen...

Langsam hebt sie ab, steigt immer schneller, immer höher; entfernt sich mit in der Sonne glitzernden Tragflächen. 77, 78, 79, 80... mit satterm Brummen ist sie gelandet, steht stolz und majestätisch auf der kleinen Landebahn. Willy, der Freund von Charles Kindberg, ist begeistert. „Ich möcht' auch so ein Flugzeug.“ Charles lächelt. „Sag doch deinem Vater, er soll dir eines kaufen. Bei MINIMUNDUS in der *REP*. Dort gibt's eine ungeheure Auswahl – auch von Auto- und Schiffsmodellen...“

Überzeugen Sie sich selbst davon, lieber Modellbau-Freund – bei MINIMUNDUS in der *REP*. Wählen Sie unter Modellen aller Preis- und Schwierigkeitsklassen; lassen Sie sich von geschultem Fachpersonal beraten; kaufen Sie das Abenteuer ein...



**mini
MUNDUS**
die Quelle guter Modelle

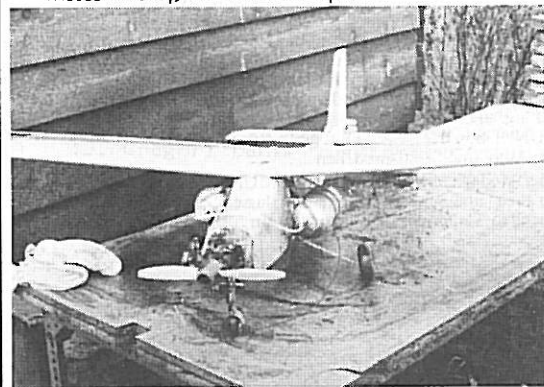
in der *REP*, Eingang 1, Top 83, ☎ 67 73 50.

2. LANGZEITWETTBEWERB

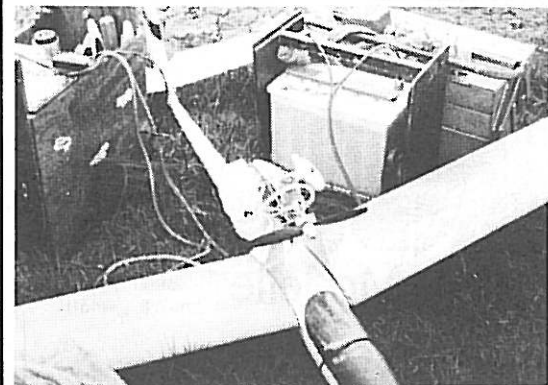
DES MFC - PHÖNIX - WIEN



Modell MAXI 6,5 cm³ - 1 Liter Sprit



Dieser Maxi führt 2 l Sprit mit



Ein Cirrus mit einem 1,8 cm³ Webra mit 0,5 l Sprit

Am 18. April 1982 führten wir in unserem Club einen LANGZEITWETTBEWERB für Motorsegler und Motormaschinen durch. Bei diesem Wettbewerb war jede Funktion und jeder noch so unkonventionelle Trick erlaubt.

Es war also so ein richtiges
"catch as catch can"-Fliegen.

Die Flugmodelle schleppten bis zu 2 Liter Sprit mit auf den Weg zu den Wolken. Für manche war allerdings dieser schon in null Meter Höhe zu Ende, da das Modell wegen des enormen Sprit-Gewichts nicht vom Boden frei kam.

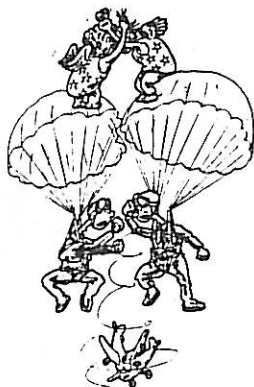
Allen noch so extremen Versuchen zum Trotz gewann ein einfaches F3 A-Modell mit einem 5 cm³ Tank und einer Flugzeit von 53 Minuten..

Den 1. Preis in der Motorseglerklasse gewann ein, erst auf dem Flugfeld umgebauter, Cirrus mit zwei Tanks.

Der 2. Tank war mit Gummirlingen und Tixoband und einem GK-Tank befestigt.

Es war ein sehr interessanter Wettbewerb. Zur Nachahmung empfohlen.

Helmut Caha





MODELLBAUAUSSTELLUNG

des

DMV - MFK - BREITENFURT / NÖ

Dkfm. Ing. G. foissy

Zum Auftakt der Flugsaison 1982 veranstaltete unser Verein am 17./18. April 1982 eine breit angelegte Modellbauausstellung. Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, uns durch mindestens einmal jährliche Großveranstaltungen Jung und Alt in Erinnerung zu rufen, um unseren schönen Sport und natürlich unseren Verein, weiten Kreisen bekannt zu machen.

Waren es in den vergangenen Jahren Schülerwettbewerbe, für die lokale Volksschule (siehe prop 1/2 82), so versuchen wir es heuer mit Modellen allein. An 2 Tagen, jeweils von 10 bis 18 Uhr, waren alle Interessenten bei freiem Eintritt eingeladen, sich vom Stand der Modelltechnik und dem modellbaulichen Können und befreundeter Vereinskollegen zu überzeugen.

Auf über 300 m² Ausstellungsfläche waren zirka 100 Modelle, vornehmlich aus dem Bereich des Segelfluges, aber auch Motorflug-, Hubschrauber-, Schiffs- und Automodelle zu bewundern.

Hauptanziehungspunkte waren ein ferngesteuerter Heißluftballon mit über 3 m Durchmesser, eine SB 10 mit 5 m Spannweite, sowie ein ferngesteuerter Fallschirmspringer mit vielen Funktionen.

Auch die sogenannte Nostalgieecke, die einen Abriss über die Entwicklung der Fernsteuertechnik bot - vom selbstgebauten Röhrensender über Tippanlage mit Gummischaltstern bis hin zur modernen FM-Industrieanlage - fand überraschend sehr viel Interesse. Eine Reihe von unerläßlichem Zubehör, u.a. ein Oszilloskop für Servicearbeiten, rundete das Bild vom Modellsport ab.

Als lupenreiner Modellsegelfliegerklub waren wir bei der Beschaffung von Motormodellen etwas in Verlegenheit. Die befreundeten Vereine, "Sieghartskirchen" und "Phönix", halfen uns da großzügig über die Runden.

Während der gesamten Ausstellung lief eine Film- und Dia-Schau über Tageslichtprojektor, wobei Aufnahmen aus dem Klubleben und von Wettbewerben gezeigt wurden. Fachkundige Vereinskollegen waren ständig umlagert und hatten alle Hände voll zu tun, um die vom interessierten Publikum zahlreich gestellten Fragen zu beantworten.

Da wir unsere Veranstaltung über Plakate und Lautsprecherwagen entsprechend angekündigt hatten, war der Besuch durchaus zufriedenstellend und das Echo in der Bevölkerung äußerst positiv.

Gestützt auf unsere Erfahrungen können wir allen engagierten Vereinen raten, von Zeit zu Zeit Ausstellungen zu organisieren.

GERADE BEI REDAKTIONSSCHLUSS..... erreicht uns aus Frankreich die Nachricht, daß beim F3B-Europa-Cup in St. Andre de l'eure das WAK-Team des MSFC-Rheintal die Mannschaftswertung gewonnen hat und in der Einzelwertung Wasner jun. den 2., Wasner Karl sen. den 5. und das dritte Mannschaftsmitglied Erich Lercher den 26. Rang belegten. Alles auf SIRIUS :

Ein ausführlicher Bericht folgt im nächsten prop.



Eröffnungsschaufliegen ASKÖ-Modellflugclub-Linz

am 2. Mai 1982

Ein Bericht von
Obmann Helmut Rudolf

Nach langem und schwierigem Weg gelang es nun mit Hilfe der öffentlichen Unterstützung, der Stadtgemeinde Linz, ein neues Modellflugzentrum am 2. Mai 1982 zu eröffnen.

Die Vorbereitungen

hiefür liefen seit mehreren Monaten auf Hochtouren, dank guter Teamarbeit und hervorragender Hilfe, konnte die Veranstaltung mit bestem Erfolg durchgeführt werden.

Am Programm stand ein Schaufliegen von Modellflug- und Großflugvorführungen.

Obmann Helmut Rudolf konnte pünktlich um 10,00 Uhr die zahlreich eingetroffenen Piloten begrüßen, sodaß um 11,00 Uhr mit dem Rahmenprogramm begonnen werden konnte.

Zum Staunen der Zuschauer landete gleich die später zum Einsatz kommende Großzlin 526 auf der neuen Modellflugpiste.

Nach sehr gekonnten Modellflugvorführungen von Scale bis zum Kunstflug, mit Oldies, Hubschraubern und diversen anderen Fluggeräten, konnte der ASKÖ-Ehrenpräsident und Bürgermeister der Stadt Linz, Franz Hillinger, um 14,00 Uhr die neue ASKÖ-Modellfluganlage eröffnen. Der ebenfalls erschienene Bundessektionsleiter, Dir. Edwin Krill, sprach anerkennende Worte zur Eröffnung des Modellflugplatzes und mahnende Worte zu den Aktiven, den Flugmodellsport mit Verantwortung zu betreiben. Er überreichte dem Bürgermeister und dem Vizebürgermeister das goldene Ehrenzeichen des ÖMV mit der Bitte um weitere wohlwollende Unterstützung seitens der Stadt Linz. Sodann wurde das Schauprogramm fortgesetzt, und an Attraktionen fehlte es wahrlich nicht.

1. Ö.D.E. MODELLFLUGPOST



IKARUS ENNS → MFC LINZ

ZUR ERÖFFNUNG DES NEUEN
MODELLFLUGGELÄNDES
IN LINZ, WÜNSCHEN WIR
DIECH DAS ALLERBESTE.

MIT FREUNDLICHEN GRÜßEN,
HILF UND RIPPENBRUCH

IKARUS ENNS 2. MAI 1982

Tragweidl Rudolf



Die 1. ÖSTERREICHISCHE MODELLFLUGPOST wurde vom Nachbarverein, ASKÖ-Ikarus Enns, von Enns nach Linz durchgeführt. Die Bilder zeigen die Überreichung der historischen Urkunde. Obmann Tragweidl Enns an Obmann Rudolf Linz.



BSL Edwin Krill überreicht Bgm. Hillinger den Plan eines zu bauenden Clubhauses. Mitte Obm. Rudolf.



Der Linzer Bürgermeister Franz Hillinger eröffnet durch das Zerschneiden des 'ROT-WEISS-ROTEN' Bandes offiziell den neuen Modellflugplatz.

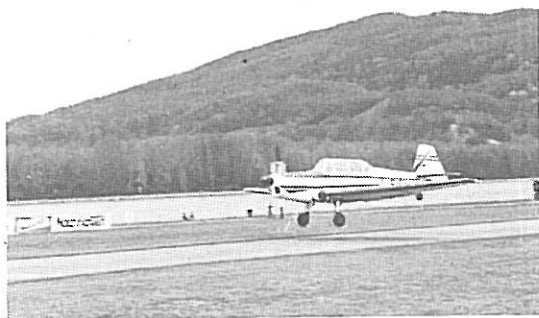


Stolz zeigt der Obmann des ASKÖ-MFC-Linz den anlässlich der Eröffnung geschaffenen Ehrenwimpel.

Auch dieser Modell-Doppeldecker begeisterte die zahlreich gekommenen Zuschauer.



BSL Krill verleiht dem "dienstältesten Mitglied des MFC-Linz, Heinrich Hofmann, die goldene ASKÖ Ehrennadel.



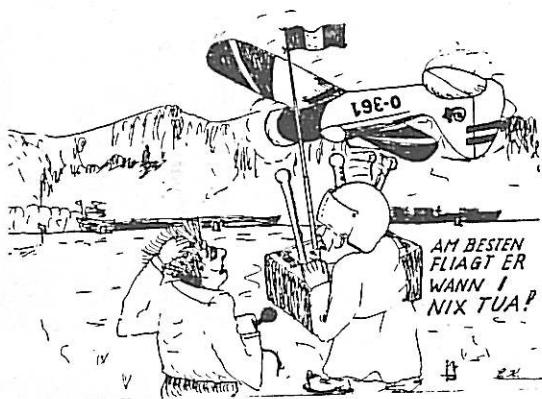
Auch die Großflieger wirkten bei der Eröffnung mit. Drei Fallschirmspringer zeigten eine Punktlandung vor der Ehrentribüne. Einen exzellenten Kunstflug bis in Bodennähe führte Herr Siegfried Attenberger vom Aero-Batic-Team Wels, auf Zlin 526 vor. Die Landung einer K 8 - hochgebracht mittels Flugzeug - schlepp - landete unser Mitglied Max Hillinger a.d.Piste.

Aus mehreren Vereinen waren die Modellflieger gekommen, um ihre schön gebauten Modelle zu zeigen und zu fliegen. Auch Weltmeister Hanno Prettnier begeisterte mit seinen Vorführungen die Zuschauer.



Sehr gefallen hat auch die Vorführung der "Fliegenden Diskos" gefunden. Fliegende Scheiben mit langen Papierschwänzen versuchten sich diese gegenseitig abzuschneiden.

Zur Nachahmung und Attraktion bestens empfohlen.



Ganz besonderen Beifall fand das Juxfliegen mit unserem Herrn Wurzn aus Wurzntal (alias Rudi Schimak und Chefpilot Erwin Kammerhuber).

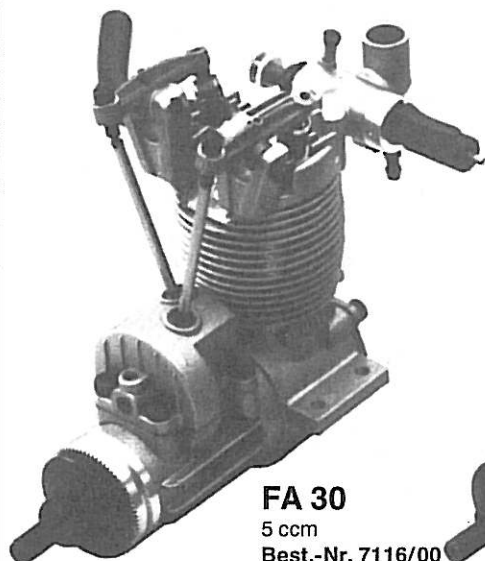
Diese Vorführung stand unter dem Motto : "Ein Schüler lernt auf einem Spezial-Automatiksender fliegen" - bis sich der Sender schließlich selbst vernichtete und in Rauch aufging.

SAITO-4-Takt-Motoren

NEU! FA 45 7,5 ccm o. Abb.

Best.-Nr. 7117/40 m. verk. Kipphebeln

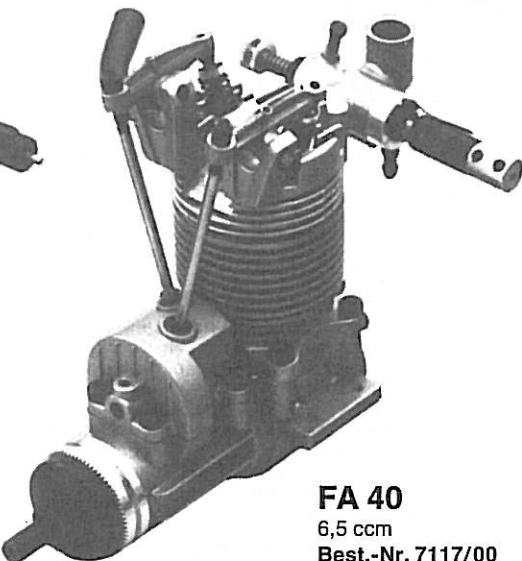
**aero-
naut**



FA 30

5 ccm

Best.-Nr. 7116/00

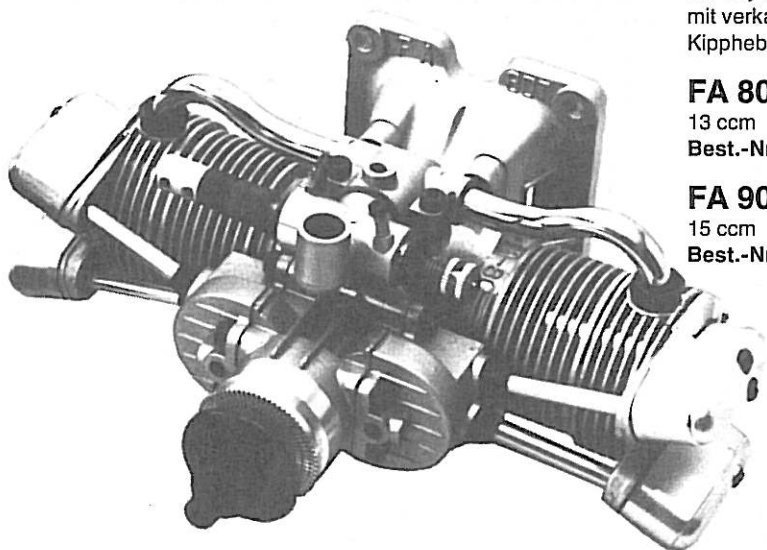


FA 40

6,5 ccm

Best.-Nr. 7117/00

FA 40 jetzt
mit verkapselten
Kipphebeln



FA 80 T

13 ccm

Best.-Nr. 7117/50

FA 90 T

15 ccm

Best.-Nr. 7118/00

Weitere Einzelheiten und techn. Daten im großen »aero-naut«-Katalog. Lieferung nur über den Fachhandel, Katalog im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 11,- (vom Ausland intern. Postcoupons) einschl. Versandkosten direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postfach 384, D-7410 Reutlingen 1, West Germany.

Ein Modellflugclub

stellt sich vor



ÖMV Gruppe Liezen

25 Jahre

Sektion Modellsport WSV Liezen

Zum Geburtstag

Die Sektion Modellflug des Werkssportvereines der VOEST-Alpine Liezen besteht seit 25 Jahren und gehört seit dieser Zeit dem ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORT-VERBAND an.

Sie ist eine unserer treuesten Gruppen, die bereits 2 Jahre nach der Gründung des ÖMV ihre Arbeit aufnahm.

Aus dem anfänglichen Modellbasteln wurde recht bald eine ernsthafte Arbeit, zu der es ehrlicher Begeisterung und großem Idealismus bedarf. Im Laufe der vielen Jahre wurde in Liezen die gesamte Palette der Modellflugsparten gebaut. Heute werden hauptsächlich RC III-Modelle gebaut und erfolgreich geflogen.

Die Modellflieger sind eine der wenigen Sportler, die sich ihre Sportgeräte nicht nur selber konstruieren, sondern auch selber bauen. Von der Güte dieser ihrer Arbeit hängt es ab, wie gut ihre Flugmodelle fliegen und in allen Lagen einsetzbar sind. Aber auch fundiertes Wissen und Können in der Aerodynamik und Meteorologie gehören zu den Anforderungen, die an die Modellflieger gestellt werden.

Und nun besteht die SEKTION MODELLFLUG DES WSV-LIEZEN bereits 25 Jahre! Ein Grund zu feiern, aber auch die Notwendigkeit, allen jenen zu danken, die in dieser Zeit die Geschicke der Gruppe mit recht viel Idealismus und persönlichem Einsatz lenkten. Eine solche Arbeit ist nicht immer leicht und wird nur selten bedankt.

So will ich als Bundesobmann des ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORTVERBANDES allen treuen Mitarbeitern für ihre Arbeit recht herzlich danken und zum Jubiläum recht viel Glück wünschen. Die Modellflugsektion des WSV-Liezen möge noch viele Jahre ihre erfolgreiche Tätigkeit fortsetzen und die Mitglieder auch weiterhin recht viel Freude am Modellsport haben.

Festprogramm

Samstag, 17. April 1982, 9 — 16 Uhr

Sonntag, 18. April 1982, 9 — 16 Uhr

Modellausstellung im großen Volkshaussaal Liezen

Sonntag, 13. Juni 1982

Flugtag am Modellflugplatz Liezen

Sonntag, 15. August 1982

Vereinsmeisterschaft der Sektion Modellsport und
Huemer cup in der Klasse RC IV am Modellflugplatz
Liezen

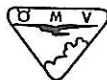
Sonntag, 19. September 1982

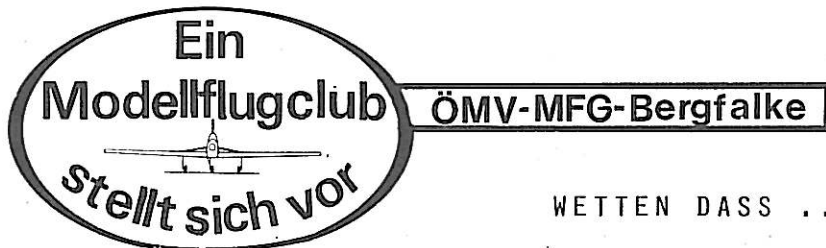
Landesmeisterschaft RC HC (Hubschraubermodelle)
am Modellflugplatz Liezen

Sonntag, 17. Oktober 1982

Landesmeisterschaft F2B u. F2D (Fesselflug) am
Modellflugplatz Liezen

OSR Dir. Edwin Krill
ÖMV-Bundesobmann





WETTEN DASS ...

Sie uns noch nicht kennen ? Daher wollen wir uns vorstellen:

Wir heißen: Modellfluggruppe BERGFALKE

Wir sind in Salzburg, Tennengau zuhause.

Am 12. Februar 1982 wurde von einigen Modellflugbegeisterten die MFG-BERGFALKE gegründet. Wir sind aus dem aufgelösten MFC-Tenneck hervorgegangen und unter der Mithilfe einiger Mitglieder desselben kam im Raum Hallein die stattliche Zahl von 46 Mitgliedern zustande. Die Gründung wurde notwendig, um die vielen unorganisierten und nicht versicherten (!) Modellflieger in einer Interessengemeinschaft unterzubringen.

Der Hauptanteil der jetzigen Mitglieder sind Modell-Segelflug begeistert. Für Motorflugbegeisterte besteht aber die Möglichkeit, den Platz unseres Dachvereines, ÖMV-MFC-Salzburg, zu benutzen. Die Gründung konnte nur mit Hilfe des ÖMV-Landesobmannes und Ö.Ae.C. Landessektionsleiters, Johann Niederwimmer, durchgeführt werden.

Für das Jahr 1982 ist noch keine Organisation von Wettbewerben geplant, jedoch wollen wir versuchen, in der Nachwuchsförderung neue Wege zu beschreiten (Organisation von Veranstaltungen zur Ablegung von Modell-Leistungsprüfungen).

Bei uns findet sicher jeder Modellfluginteressierte ein offenes Ohr für seine Wünsche und vor allem der Anfänger gute Lernmöglichkeiten. Ein clubeigenes Trainingsflugmodell ist vorhanden.

Kontaktadresse: Hanspeter Heller, Schiemerstraße 2/46

A - 5400 HALLEIN.

Die Redaktion wünscht der neuen Gruppe recht viel Erfolg !

LANDESMEISTERSCHAFTEN 1982



NIEDERÖSTERREICH

Bei der angelaufenen Flugsaison 1982 waren die NIEDERÖSTERREICHER die bisher Aktivsten. Bereits in der Nummer 2/3 von prop berichteten wir von der F1E-Landesmeisterschaft.

Aber schon in der 1.April-Woche waren die NÖ-Freiflieger wieder am Start.

Auf Grund von Schwierigkeiten mit der Flugplatzbetriebsgemeinschaft Wiener Neustadt wurde die Landesmeisterschaft F1A-Freiflieger in Völtendorf ausgetragen. Durchführender Verein war en suit zum dritten Mal der ÖMV-ESV-St.Pölten.

Ein gnädiger Wettergott bescherte der kleinen Schar von Freifliegern windstilles und sonniges Wetter, sodaß die Veranstaltung reibungslos ablaufen konnte. Positiv ist aufgefallen, daß sich die Teilnehmerzahl wieder vergrößert hat.

Nach hartem aber fairen Kampf ergab sich nach 7 Durchgängen folgende Reihung:

1. und NÖ Landesmeister					
LAUFENTHALER Hans	ÖMV-ESV-St.Pölten	174	180	180	180
		180	160	162	1216 s
2. GÖD Rupert	detto	105	180	160	180
		180	180	180	1165 s
3. HLAVKA Hans	detto	136	180	180	180
		125	180	125	1106 s
4. SCHOBEL Felix	UMFC-Kolibri	147	145	180	180
		180	180	070	1082 s
5. ZACHHALMEL Hans	ÖMV-ESV-St.Pölten	162	141	120	171
		180	180	121	1075 s

Insgesamt waren 16 Wettbewerber aus 3 Vereinen am Start.

M.Grüneis

Die NÖ-LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC/MS fand am 22./23.Mai 1982 auf dem Modellflugplatz des BSV-Voith in Ochsenburg "In der Au" unter der Leitung von Hofrat Dr. Schneider statt.

Ein Starterfeld von 20 Piloten aus 8 verschiedenen Modellflugvereinen stellte sich der Konkurrenz.

Die recht unterschiedlichen Wetterbedingungen - Sonnenschein und fast Windstille am Samstag und leichter Regen mit Wind in den Morgenstunden des Sonntags, stellten hohe Ansprüche an die Piloten und ihre Modelle.

In drei Durchgängen, wobei die beiden besten gewertet wurden, gegen die Uhr und die Punkterichter Robert Ott und Helmut Eigner, wurden die auf der nächsten Seite stehenden Ergebnisse geflogen :

1. und Landesmeister 1982

Satke Georg	MFC-Achau	1069	1526	1554	3080 Punkte
2. Leeb Karl-Heinz	BSV-Voith	1483	1394	1545	3028 "
3. Leeb Karl	detto	1463	1194	1497	2960 "
4. Girner Franz	MBC-Erlaufthal	1114	1507	1428	2935 "
5. Zeiner Franz	Böheimkirchen	1394	915	1526	2920 "

Gewertet wurden insgesamt 18 Piloten

Adolf Weingast



Die NÖ-LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F1A mußte am 4. April 1982 in St. Pölten -Völtendorf ausgetragen werden, da für diese Veranstaltung keine Benüt-

zungsbewilligung des Flugplatzes Wiener Neustadt seitens der Flugbetriebsgemeinschaft erteilt wurde.

Ein gnädiger Wettergott bescherte der kleinen Schar von Freifliegern ein windstilles und sonniges Wetter, wodurch mit dem kleinen Flugplatz das Auslangen gefunden wurde.

Mit der Durchführung war nun schon zum drittenmal der ESV-ÖMV-St. Pölten beauftragt, der auch für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung sorgte.

Positiv aufgefallen sind einige "neue - alte" Gesichter, die sich am Wettbewerb beteiligten. Wie bei den Landesmeisterschaften der letzten Jahre, stellte der ESV-ÖMV-St. Pölten die größte Anzahl an Startern (8). Sie nützten auch den Heimvorteil und belegten souverän die Plätze 1 - 3 und 5. Als einziger "Nicht-ESV-ler" konnte sich Schobel Senior auf den 4. Platz vorschieben. Nach hartem Kampf gab es nach 7 Durchgängen folgende Reihung :

1. und Landesmeister

Hans Laufenthaler	ESV-ÖMV-St. Pölten	174	180	180	180	180	160	162	1216
2. Rupert Göd	detto	105	180	160	180	180	180	180	1165
3. Hans Hlavka	detto	136	180	180	180	125	180	125	1106
4. Felix Schobel sen.	UMSC-Kolibri	147	145	180	180	180	180	70	1082
5. Hans Zachhalmel	ESV-ÖMV-St. Pölten	162	141	120	171	180	180	121	1075

Gewertet wurden insgesamt 16 Wettbewerber.



OBERÖSTERREICH

OBERÖSTERREICH ist zur Zeit das einzige Bundesland, in welchem Fesselflug-Landesmeisterschaften durchgeführt werden.

Es wäre interessant, mehr von der Arbeit der Fesselflieger zu hören.
Hier nur die nüchternen Punktezahlen:

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE DER LANDESMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F2B

Ausgetragen am 24. April 1982 in Wels.

1. und Landesmeister OÖ					
TROGBACHER Rudolf	UMFC-Neuhofen	2303	2549	2558	5107 Punkte
2. HOFFMANN Heinrich	ÖMV-MFC Linz	1835	1972	2053	4052 "
3. ECKER Franz	BMFC Mühlparzer	1651	1830	2022	3852 "
4. ZENKER Johann	detto	0140	0299	0363	0662 "
5. KÖNIGSHOFER Rudolf	detto	0281	0354	0000	0635 "

o o o o o o o o o o o o o o o o

Die Fesselflieger aus Wien und Niederösterreich starteten in einer Gästeklasse:

1. WENCZEL Franz	MBC-Enzesfeld	2626	2882	3007	5889 Punkte
2. POKORNY Harald	ÖMV-Schulgemeinde	2624	2883	2979	5862 "
3. MESSINGER Awi	detto	2607	1069	2891	5498 "
4. WENCZEL Walter	MBC-Enzesfeld	0165	0484	1049	1533 "
5. FRITSCH Rainer	ÖMV-Schulgemeinde	0000	1083	0380	1463 "

Am 15. Mai 1982 fand in Schärding-Ranserdt die OÖ LANDESMEISTERSCHAFT in RC III statt. Es waren 10 Wettbewerber erschienen.

Die Ergebnisse :

1. und Landesmeister					
Kronlachner Heinz	UMFC-Meggenhofen	2164	2401	2416	4817 Punkte
2. Ortner Josef	Schärdinger Fl. Union	2181	2222	2394	4616 "
3. Schmidleitner Paul	detto	752	1865	2080	3945 "
4. Hitzl Michael	detto	1771	1925	2019	3944 "
5. Auinger Franz	UMFC-Meggenhofen	1756	1822	2081	3903 "

.....

Am darauffolgenden Tag, dem 16. Mai 1982, wurde die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F3 A ausgetragen.

Hier waren mit 7 Nennungen noch weniger Teilnehmer gemeldet als in der Klasse RC III. Davon wurden dann sogar nur noch 6 offiziell gewertet.

Die Ergebnisse siehe nächste Seite :

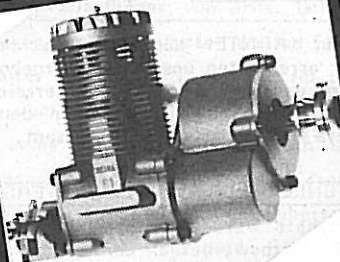
Wozu in die Ferne schweifen...

webra



**Österreichs größter
Modell-Motoren-
produzent empfiehlt:**

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,8 ccm- bis 20 ccm-Motoren mit Leistungen bis 4,5 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!



**Ein
Qualitäts-
produkt
aus
Österreich**

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

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



Für die Zukunft gebaut –
Eine echte webra-Leistung für
anspruchsvolle Modellbauer. Wir
machen Ihr Hobby zum Vergnügen
durch optimale Stör- und Betriebs-
sicherheit mit webra-FMSI-System.
Unser reichhaltiges Zubehör bietet
Ihnen viele ungeahnte Einsatzmög-
lichkeiten.



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

Ausgehend von den gesammelten
Erfahrungen im Modellflugbereich
unter Einfluß vieler internationaler
Experten haben wir diese Anlage für
den Modellflugspezialisten gebaut.
Die Alternative – webra FMSI 9-
Expert – für alle Klassen im Motor-
kunstflug, Segelflug, Scalemodelle,
Hubschrauber-Kunstflug.



1. und Landesmeister
Panz Adolf UMFC-Meggenhofen 1951 P.
2. Holoubek Franz Ikarus Enns 1602 P.
3. Berger Leopold UMFC-Meggenhofen 1358 P.
4. Schmidleitner Paul Schärdinger FI.Union 1184 P.
5. Weichaus Wolfgang detto 0921 P.
6. Kronlachner Heinz UMFC-Meggenhofen 0826 P.
7. Benischke Gottfr. Schärdinger FI.Union 0000 P.

Oberösterreichischer Landesmeister in der Klasse F3 A wurde der Meggenhofener Adolf Panz.



KÄRNTEN

Auch in KÄRNTEN beginnt man schon sehr früh mit den Wettbewerben. Leider erreichen uns nur die Ergebnislisten von 2 Landesmeisterschaften. Sicherlich wäre es für die anderen österreichischen Modellflieger interessant, mehr über die Arbeit und den Flugbetrieb in den Bundesländern zu erfahren. Auch das eine oder andere Foto wäre ganz interessant.

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC/MS

Die Landesmeisterschaft wurde am 3. April 1982 in Finkenstein durchgeführt. Es haben insgesamt 27 Wettbewerber an den Landesmeisterschaften teilgenommen.

1. und Kärntner LANDESMEISTER 1982

MALICHER Hermann	WSG Kappel Treib.	1537	1560	1328	=	3097 Punkte
2. GRÄFLING Anton	ÖMV-Klagenfurt	1547	1538	1532	=	3085 Punkte
3. STARK Alfons	ÖMV-MFG-St.Veit	1496	1538	1525	=	3063 "
4. MITTERBACHER Walt.	ÖMV-MBG Feldk.	1522	1536	1490	=	3058 "
5. EHRLICH Walter	KFC-Klagenfurt	1508	0000	1549	=	3057 "

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER LANDESMEISTERSCHAFT in der Freiflugklasse F1 A

Diese Freiflug-Landesmeisterschaft wurde am 4. April 1982 ebenfalls in Finkenstein durchgeführt. Zahl der Teilnehmer war 9.

1. und Kärntner LANDESMEISTER 1982

EHRLICH Walter	KFC-Klagenfurt	180	180	180	180		
		180	180	180		=	1260 Sekunden
2. PACHER Erwin	ÖMV-Klagenfurt	092	150	137	157		
		180	180	180		=	1076 "
3. TILLI Albin	MFC-Finkenstein	118	180	174	053		
		180	153	180		=	1038 "
4. TRUPPE Reinhard	ÖMV-MBG-Feldk.	132	104	127	175		
		077	180	180		=	975 "
5. FLEISCHHACKER H.	KFC-Klagenfurt	087	105	113	084		
		180	180	114		=	863 "

Zu der F1A-Landesmeisterschaft erreichte uns doch noch ein Bericht von Hermann Dolezal :

Die Landesmeisterschaft wurde mit 3 Teilnehmern und 2 Gästen aus der Steiermark ausgetragen. Bei geschlossener Wolkendecke und schwächer Thermik war das Auffinden von Ablösungen nur durch Kreisschlepptechnik und einer gehörigen Portion Glück



Die Sieger, von links: Tilly, Ehrlich, Pacher

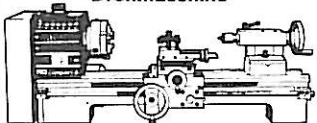
möglich. Bis zum 4. Durchgang war der Klagenfurter Walter Ehrlich allein auf weiter Flur, der ein MAX fliegen konnte. Am späten Vormittag riß die Wolkendecke etwas auf und es machte sich eine zum Teil sehr starke Thermik bemerkbar. Bei der Endabrechnung konnte Ehrlich seine sieben MAX vorweisen und wurde damit souverän Landesmeister, gefolgt von Erwin Pacher, welcher trotz ausgereifter Kreisschlepptechnik nicht so viel Glück hatte wie Ehrlich. Überraschend gut hielt sich der Finkensteiner Albin Tilly, der mit durchwegs guten Flügen und nur einem Absaufen den 3. Gesamtrang erringen konnte.

Bei der anschließenden Siegerehrung konnten wieder schöne Preise und Pokale vergeben werden.

Machen Sie mehr aus Ihrem Hobby

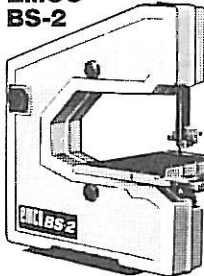
EMCO COMPACT 8

Präzisions-Leitspindel-Drehmaschine



Zum Längsdrehen, Plandrehen, Außen- und Innenkegeldrehen, Gewindeschneiden. Spitzenweite 450 mm, Spitzenhöhe 105 mm.

EMCO BS-2



Bandsäge mit 3 optimal abgestimmten Drehzahlen für Holz, Metalle u. Kunststoffe.

Schnitt-höhe 145 mm, Ausladung 360 mm.

EMCO-MASCHINEN-CENTER

FÜR HOLZ- UND METALLBEARBEITUNG

1041 WIEN, ST.-ELISABETH-PLATZ 6

TELEFON: (0 22 2) 65 86 41/DW. 36

PROVINZVERSAND



Ing. Franz Pentek

BURGENLÄNDISCHE LANDESMEISTERSCHAFT 1982 - Klasse RC/MS

Nur 10 Teilnehmer fanden sich am 1. Mai am Modellflugplatz des 1. MBC-Oberwart zur LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC/MS ein.

Die bereits sprichwörtliche "Wettbewerbsfaulheit" der Burgenländischen Modellflieger offenbarte sich erneut: 9 Starter kamen vom 1. MBC-Oberwart und einer vom MFC-Seeadler, Neusiedl. Alle anderen Vereine glänzten durch Abwesenheit

Bei bitterer Kälte wurde pünktlich der 1. Durchgang gestartet, in dessen Verlauf auch noch Regen und zeitweise starker Wind aufkam. Diese widrigen Wetterverhältnisse dauerten dann leider während des ganzen Wettbewerbes an.

Nach dem 1. Durchgang führte Oliver Bader vor Ing. Franz Pentek und Ing. Helmut Bader.

Besondere Härte bewies Franz Reinegger vom MFC-Seeadler Neusiedl, der im 2. Durchgang beim Anwerfen des Motors mit der Hand in den Luftschraubenkreis geriet, trotz stark blutendem Finger den Motor noch einmal starten und seinen Flug absolvieren konnte. Danach ließ er sich die Wunde im Krankenhaus nähen und stellte sich zeitgerecht mit dick verbundenem Finger dem 3. Durchgang.

Nach dem 2. Durchgang lag Ing. Franz Pentek vor Oliver Bader und Wolfgang Schrödl.

Im entscheidenden 3. Durchgang konnte sich Oliver Bader (Sohn) und Ing. Helmut Bader (Vater) mit für diese äußerlichen Verhältnisse ausgezeichneten Flüge noch vor Ing. Ing. Franz Pentek platzieren, der mit Motorproblemen zu kämpfen hatte.

Bei den Modellen gab es keine besonderen Neuerungen: Die 3 Ersten flogen Maschinen der Type ASW 17. Alle Teilnehmer hatten den Webra Speedy eingebaut, die beiden Erstplatzierten die neueste Type mit 2 cm³ Hubraum.

Besonderes leisteten auch die beiden Punkterichter Alfred Lang und Robert Mild, die beharrlich dem unwirtlichen Wetter trotzten und sicher nicht für das bescheidene Punkteniveau verantwortlich waren.

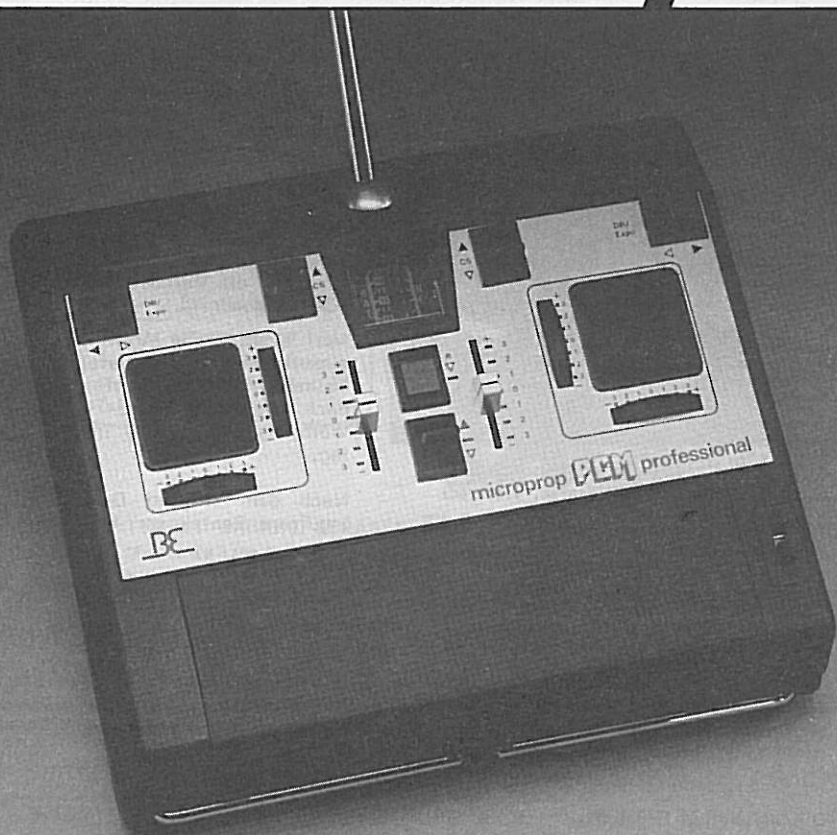

OFFIZIELLE ERGEBNISSE - Klasse RC/MS

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1. und Landesmeister | |
| Oliver Bader | MBC-Oberwart 2951 P. |
| 2. Ing. Helmut Bader | detto 2894 P. |
| 3. Ing. Helmut Pentek | " 2798 P. |
| 4. Franz Reinegger | MFC-Seeadler 1958 P. |
| 5. Wolfgang Schrödl | MBC-Oberwart 1958 P. |

3. Ing. Pentek, 1. Oliver Bader, 3. Ing. H. Bader

Insgesamt starteten 10 Wettbewerber.

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachleuten ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichwertig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel und der Zusatzfunktionen). ● Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek. alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läuft das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal. Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:



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

BE
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel



Die Sieger bei der Landesmeisterschaft RC IV
V.l. 2.Reinegger, LM Ing.Pentek, 3.Schrödl

Ing. Franz Pentek

Am 23.Mai 1982 fand am Modellflugplatz des 1. Mittelburgenländischen Modellflugclubs in Oberpullendorf die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC IV statt.

Vertreten waren die bereits traditionellen "Wettbewerbsvereine": der 1. MBC-Oberwart, der FMC-Seeadler Neusiedl und als Veranstalter der 1.MMFC-Oberpullendorf.

Mit einstündiger Verzögerung wegen einsetzenden Regens stellten sich 10 Teilnehmer zum ersten Durchgang, nach welchem Franz Reinegger vor Wolfgang Schrödl und Ing.Franz Pentek lag.

Nach dem zweiten Durchgang führte Ing.Franz Pentek vor Wolfgang Schrödl

und Franz Reinegger.

Im dritten Durchgang, der wegen eines Regenschauers kurz unterbrochen werden mußte, flog Pentek ein Streichresultat, behielt aber dennoch den ersten Platz. Franz Reinegger konnte mit einem guten Flug noch Wolfgang Schrödl überholen, der sich ebenfalls nicht steigern konnte.

Vier Teilnehmer verwendeten zum Start einen Hilfsmotor, sechs Wettbewerber bevorzugten den Gummiseilhochstart. Wegen der vollkommenen Windstille während des gesamten Wettbewerbes konnten aber diese Teilnehmer keine ausreichende Höhe gewinnen, um die Flugfiguren richtig zu plazieren.

Im Endklassement lagen die vier Hilfsmotor-Segler voran.

Die offiziellen Ergebnisse :

1.und Landesmeister					
Ing. Franz Pentek	MBC-Oberwart	570	597	484	1167 Punkte
2. Franz Reinegger	FMC-Seeadler	615	463	537	1152 "
3. Wolfgang Schrödl	MBC-Oberwart	587	530	522	1117 "
4. Gerald Mild	detto	436	538	406	974 "
5. Manfred Lex	1. MMFC	489	276	459	948 "



TIROL

In Tirol fand die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC III am 2.Mai 1982 im Rahmen des 7.Tiroler Pokalfliegen auf dem Platz Wörgl-Kundl statt.

Die Ergebnisse :

1. und Landesmeister					
Fritz Gerhard	MVS-Innsbruck	2641	2838	2763	5601 Punkte
2. Palfrader Josef	detto	2261	2695	2481	5176 "
3. Kirchler Günter	MFC-Wörgl	2599	2538	2246	5137 "
4. Lerchenverger Hermann	detto	0000	1950	2029	3979 "
5. Ledermüller Johann	detto	1927	1657	1471	3584 "

Gewertet wurden insgesamt 10 Wettbewerber.

DAS FÜHRENDE FACHGESCHÄFT IM TIROLER UNTERLAND

BEI UNS STIMMT ALLES

- * Beratung
- * Auswahl
- * Qualität
- * Preis

WOZU IM AUSLAND KAUFEN ?
WIR haben die selben Preise !
Sie haben keine Probleme mit
Zoll, Garantie, etc.

Wir führen u.a.
Hirtenberger
Multiplex
Graupner
Simprop
Brand
Robbe
Webra

**CITY
SHOP** 33

6300 WÖRGL-TIROL, BAHNHOFSTRASSE 33 TEL. 3767

PS: DER HÄNDLER IM EIGENEN LAND IST IMMER ZUR HAND.

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

In Österreich fanden bereits zwei internationale Wettbewerbe statt

1. Internationaler Fesselflugcup in Kraiwiesen, vom 20.- 23.Mai 82.

Sieger in der Klasse F2A - Mult Josef - Ungarn mit 272,00 km/h
F2B - De Jong Henk- PH mit 5253 Punkten,
F2C - Fischer - Straniak - A mit 7'28"

2. 16. Internationaler Rheintalpokal, Koblach, Pfingsten 1982

Sieger in der Klasse RC/MS - Gerhard Glück, A , mit 3113 Punkten
F3A - Wolfgang Matt, FL, mit 2875 Punkten.

Ausführliche Berichte in Wort und Bild bringen wir in der nächsten Nummer von prop.



winke
für
den
praktiker



CLEAN-O-POINT

die optimale Lötspitzenreinigung
für Beruf und Hobby



Die moderne Technologie stellt auch an das Lötwerkzeug neue und höhere Anforderungen.

Ob beim Hobby oder im Beruf gelötet werden muß, verlangen feine und feinste Lötstellen eine saubere Lötspitze. Mit dem neu auf den Markt gekommenen Gerät

"CLEAN-O-POINT" von der Firma ELVO kann man ab sofort schonend, umweltfreundlich und noch dazu zeitsparend viele bisher auftretende Probleme bei der Reinigung von Lötspitzen lösen.

Das Patentrezept dafür funktioniert einfach, in einem handlichen Kunststoffgehäuse werden mittels eines kleinen Elektromotors zwei Schaumstoff-Schwammwalzen angetrieben. Ein Schlitz an der Frontseite des Clean-o-point-Gerätes ermöglicht die zu säubernde Lötspitze zwischen die rotierenden Walzen zu schieben. Materialien wie Zinn, Flußmittel und Zunder werden nach hinten abgestreift und fallen als Rückstand in einen eigens dafür konstruierten Auffangbehälter. Die Schwammrollen umfassen die Lötspitze allseitig, so daß der Kolben weder gedreht noch gewendet werden muß. Die Schwämme sind durch die unterschiedliche Antriebsgeschwindigkeit selbstreinigend. Zinnspritzer, wie sie beim Abstreifen immer wieder vorkommen, werden dadurch vermieden.

Das Heizelement kommt nicht mit den Schwämmen in Berührung, somit wird gleichzeitig eine zu starke Abkühlung des Kolbens verhindert. Schonender läßt sich eine Lötspitze kaum noch reinigen.

Der Behälter mit dem abgestreiften Lötzinn kann herausgenommen und in eine "Recycling Box" entleert werden, um so das Zinn einer Wiederverwendung zuzuführen. Diese Art ist weit umweltfreundlicher als die Entleerung in irgendwelche Abfallbehälter, da Lötzinn einen hohen Bleianteil enthält. Darüberhinaus trägt die Verwendung des "Clean-o-point" erheblich zur Reinhaltung des Arbeitsplatzes bei. Ein weiterer wichtiger Vorteil ergibt sich aus der Zeitersparnis. Versuche mit herkömmlichen Methoden der Lötspitzenreinigung haben gezeigt, daß der Zeitaufwand gegenüber der Reinigung mit dem "Clean-o-point" zwei- bis dreimal so hoch ist. Daraus ergibt sich ein echter Rationalisierungseffekt.

Saubere Lötspitzen tragen zur Qualitätsverbesserung bei Lötstellen entscheidend bei, daher amortisiert sich das preiswerte Gerät in kürzester Zeit.

EPOXYDCHARZE

VERARBEITUNGSHINWEISE für den Werkzeug-, Formen- und Modellbau

Epoxydharze werden im Modellbau immer mehr und mehr verwendet.

Der Wiener Neustädter Modellflieger, Ing. Gottfried Zach, mehrfacher Europameister im Freiflug, beschäftigt sich beruflich damit und gibt uns mit nachfolgendem Artikel wichtige VERARBEITUNGSHINWEISE.

Anwendungsgebiete

Durch die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Epoxydharze auf den verschiedensten Anwendungsgebieten wurde die Entwicklung einer großen Zahl von Harzen und Härtern ausgelöst. Für die Verarbeiter ist es daher nicht immer leicht, aus dem umfangreichen Angebot die richtige Auswahl für einen speziellen Zweck zu treffen. Als wichtiges Einsatzgebiet für Epoxydharze auf dem Kunststoffsektor ist zum Beispiel der Werkzeug-, Formen- und Modellbau anzusehen.

Diese neuartige Möglichkeit der Herstellung von Betriebsmitteln und Vorrichtungen wird bereits mit Erfolg in vielen Industriezweigen ausgenutzt. Als wichtigste seien genannt:

Der Automobil-, Flugzeug-, Maschinen- und Apparatebau und viele andere.

Nach den weiter unten näher beschriebenen Verfahren können folgende Fertigungsmittel unter Verwendung von Epotuf hergestellt werden:

Tiefzieh-, Streckzieh-, Preß-, Biege-, und Haltewerkzeuge sowie Fallhammergesenke; Ur-, Kopier-, Gegen- und Hammermodelle sowie Modellduplikate; Meß-, Prüf-, Bohr-, Schweiß-, Anreiß-, Montage- und Kontrolllehren sowie Schablonen und Touchierrahmen; Vakuumtiefzieh-, Schäum-, Blas- und Gießformen sowie Kernkästen und -büchsen; Stempelführungen.

Technische und kalkulatorische Vorzüge von Epoxydharzen

Bei sinnvoller Verwendung von Epoxydharzen für den Werkzeug, Formen- und Modellbau können erhebliche Vorteile sowohl in technischer als auch in kostenmäßiger Hinsicht gegenüber dem Einsatz herkömmlicher Werkstoffe, wie Holz, Gips, Stahl und Aluminium erzielt werden. Im Gegensatz zu diesen Werkstoffen, deren Formgebung vorwiegend durch spanabhebende Bearbeitung erfolgen muß, werden Werkzeuge, Formen, Modelle, Vorrichtungen aus Epoxydharzen beispielsweise durch einfaches Vergießen in einer Form und anschließendes Aushärten hergestellt. Die gehärteten Formkörper weisen eine beachtliche Oberflächengüte auf, besitzen außerordentlich hohe mechanische Festigkeit, sind maßhaltig im Abguß und dimensionsstabil.

Bei der Herstellung eines Formteiles aus Epoxydharzen entsteht außerdem nur ein Bruchteil der Kosten, wie sie zum Beispiel die Fertigung eines gleichartigen Metallteiles erfordern würden.

Gute Verarbeitungsmöglichkeiten

Je nach Wahl des Härtertyps ist die Härtung bei einer Raumtemperatur oder erhöhter Temperatur möglich. Der Arbeits- und Einrichtungsaufwand ist gering.

Ausreichende Wärmestandfestigkeit

Je nach Art des verwendeten Härters, der Härtungsdauer und der Härtungszeit können die Werkstücke bis zu Temperaturen von zirka 200 Grad Celsius beansprucht werden.

Ausgezeichnete mechanische Eigenschaften

wie Druck-, Schlag-, Stoß- und Abriebsfestigkeit.

Hohe Maßgenauigkeit

Die Schrumpfung von stark gefüllten Epoxydharzen, wie sie in Formen-, Werkzeug- und Modellbau vorwiegend verwendet werden, ist so gering, daß die Urmodelle maßgetreu abgeformt werden.

Hervorragende Alterungsbeständigkeit und Dimensionsstabilität

Dimensionen, mechanische Eigenschaften und Oberflächengüte bleiben auch bei Lagerung und Gebrauch unter ungünstigen Bedingungen erhalten.

Gute Abbildfähigkeit

Auch Details werden in der Abformung präzise wiedergegeben.

Schnelle und leichte Reparaturmöglichkeiten

Das Ausbessern von beschädigten Stellen kann durch Ausspachteln mit dem gleichen Material vorgenommen werden.

Einflüsse von Harz, Härter und Füllstoff

Mit den Epoxydharzen steht also ein Werkstoff zur Verfügung, der durch eine einzigartige Kombination von guten Eigenschaften vielen Forderungen des Werkzeug-, Formen- und Modellbaus entspricht.

Dem Verarbeiter bieten sich viele Möglichkeiten, um zu ganz spezifischen Eigenschaften der Werkstücke zu kommen. In erster Linie ist das Epoxydharz selbst für die Eigenschaften des ausgehärteten Kunststoffes verantwortlich. Doch sollte nicht übersehen werden, daß der Härter ebenfalls einen entscheidenden Einfluß auf die Eigenschaften ausübt; bekanntlich verläuft die Härtingsreaktion zwischen Epoxydharz und Härter nach dem Polyadditionsprinzip. Es besagt, daß der Härter ohne Abspaltung flüchtiger Bestandteile vollständig an das Epoxydharzmolekül angelagert wird und dadurch die Vernetzung eintritt. Da es nun eine Vielzahl von Härtern für Epoxydharze gibt, kann der Verarbeiter durch eine geschickte Auswahl die Endeigenschaften über Bereiche selbst bestimmen.

Eine weitere Möglichkeit zur Einstellung bestimmter Eigenschaften, die außerdem auch zu einer erheblichen Verminderung der Materialkosten führt, besteht in der Zugabe von Füllstoffen. Gebräuchlich sind sowohl anorganische als auch organische Füllstoffe in pulveriger beziehungsweise körniger Form oder mit Faserstruktur. Die verwendeten Füllstoffe müssen sauber und trocken sein, da sonst die Härtingsreaktion verzögert oder sogar verhindert wird. Es kann auch zu anderen Störungen kommen, wie zum Beispiel zu Blasenbildung. Die Füllstoffe müssen inert sein und dürfen keinen Einfluß auf die Reaktion zwischen Harz und Härter ausüben.

Außer der Verminderung der Kosten bietet die Verwendung von Füllstoffen noch weitere Vorteile. Mineralische Füllstoffe bewirken eine gute Aufnahme, metallische Füllstoffe darüber hinaus eine ausgezeichnete Ableitung der während der Härtingsreaktion auftretenden Wärme. Dadurch wird die Spitztemperatur beim Härtingvorgang herabgesetzt, das Entstehen von Spannungsrissen vermieden und der Abkühlungsschwind des Teiles erheblich reduziert. Mineralische und metallische Füllstoffe haben im allgemeinen keine verstärkende Wirkung; sie führen jedoch zu einer Steigerung der Härte, Druck- und Abriebsfestigkeit, zur Verkleinerung des Wärmeausdehnungskoeffizienten sowie zur Erhöhung des Elastizitätsmoduls.

Bei richtiger Auswahl der Füllstoffkörnung bleibt der an sich geringe Reaktionsschwind der reinen Epoxydharze durch den damit erreichbaren hohen Füllstoffanteil ohne Einfluß auf die Maße der Teile.

Faserige Füllstoffe führen darüber hinaus zu beträchtlichen Festigkeitsverbesserungen, insbesondere zur Erhöhung der Biege-, Zug- und Schlagfestigkeiten. Besonders hervorzuheben ist die Verarbeitung von Glasseidenerzeugnissen. Wenngleich in viel geringerem Maße, so finden auch Asbest- und Metallfasern sowie Vliese aus Thermoplastischen Polyester-, Polyacrylnitril- und Polyamidfasern Verwendung. Sie gestatten speziell die Herstellung besonders schlagzäher Oberflächenschichten. Die nachstehende Tabelle vermittelt einen Überblick über die gebräuchlichsten Füllstoffe und deren Eigenschaften.

Beim Einarbeiten von Füllstoffen in Epoxydharze ist zu empfehlen, kleine Ansätze manuell zu mischen und bei größeren einen Zwangsmischer zu verwenden. Ein Anreiben in Farbreibmühlen, wie Trichtermühlen oder Walzenstühlen, ist nur in Einzelfällen erforderlich, wie zum Beispiel beim Einarbeiten von Titandioxyd.

webra

**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MÄCHT!**

Füllstoff	Eigenschaften
Siliciumcarbid, pulverisiert	besonders hart und abriebfest, nachträglich schwer bearbeitbar
Quarzmehl	hart und abriebfest
Schiefermehl, Titandioxyd	mittelhart, gut bearbeitbar
Kreide, Kaolin, Talkum, Schwerspat	verhältnismäßig weich, gut bearbeitbar
Quarzsand	billiger Füllstoff für Hinterfütterungen sehr schwer bearbeitbar
Eisenpulver, -grieß oder -wolle	ferromagnetisch gute Wärmeleitfähigkeit
Aluminiumpulver oder Aluminiumgrieß	ausgezeichnete Wärmeleitfähigkeit gut bearbeitbar
Graphit, Molybdändisulfid	selbstschmierend
Glasgewebe, Matten, Rovingstränge, Glasstapelfasern	besondere Festigkeitssteigerung
THERMOPL: Kunststoff-Fasern	hohe Schlag- und Biegefestigkeit

Verarbeitungsverfahren

Werkzeuge, Formen und Modelle können nach mehreren einfachen Methoden aufgebaut werden. Die drei gebräuchlichsten sind das Gieß-, Laminier- und Schablonen-beziehungsweise Spliningverfahren. Welches dieser Verfahren ausgewählt wird, richtet sich nach Form und Größe des anzufertigenden Werkstückes sowie den während seines Gebrauches auftretenden mechanischen und thermischen Belastungen.

Gießverfahren

Je nach dem Volumen des anzufertigenden Werkstückes wählt man zwischen zwei Varianten, und zwar dem Gießverfahren mit gießfähiger Hinterfütterung oder dem Gießverfahren mit stampfbarer Hinterfütterung. Während die erste Arbeitstechnik zur Herstellung kleinerer Werkstücke mit einem Volumen von zirka 2 Litern dient, kommt das zweite Verfahren für den Bau mittlerer und größerer Werkstücke in Betracht. Die erste Methode führt zwar zu höheren Materialkosten, sie ist aber erheblich einfacher. Ihrer allgemeinen Verwendung ist jedoch eine Grenze gesetzt, und zwar wegen der bei jeder Härtungsreaktion von Epoxydharzen auftretenden Wärme und den damit verbundenen Folgeerscheinungen, wie zum Beispiel größerem Abkühlungsschwund oder Bildung von Spannungsrissen. Außerdem ist bei der Herstellung größerer Werkstücke die zweite Arbeitsweise wegen ihres höheren Anteils an verbilligten Füllstoffen weitaus wirtschaftlicher.

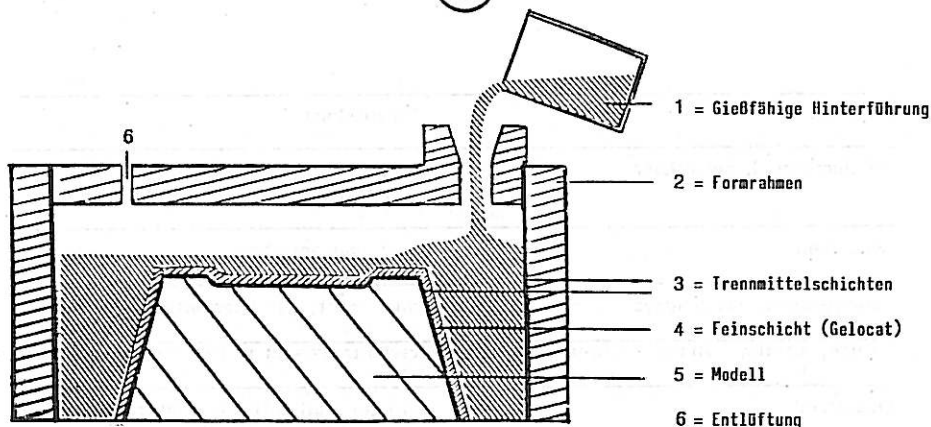


Abbildung 1 Gießverfahren mit gießfähiger Hinterfüttung

Auf die mit Trennmitteln versehene Oberfläche des Urmodells wird mit einem kurzborstigen, harten Pinsel zunächst die Feinschicht beziehungsweise das Gelcoat dünn und möglichst luftblasenfrei aufgetragen. Anschließend wird bei einem Gießvolumen von zirka 1 Liter mit der gleichen Feinschichtmasse - in einem Guß oder schichtweise - hintergossen. Bei Teilen mit einem Volumen von mehr als 1 Liter verwendet man zum Hintergießen eine Masse auf Basis eines weniger reaktiven Harz-Härter-Systems. Eventuell eingebrachte Luftblasen können durch Rütteln der Form während des Gießvorganges größtenteils entfernt werden. Die anschließende Aushärtung erfolgt im allgemeinen bei Raumtemperatur (20 bis 25 Grad). Nach Abklingen der auftretenden Wärmeentwicklung kann gegebenenfalls zur Beschleunigung der endgültigen Aushärtung bei 50 bis 60 Grad nachgetempert werden.

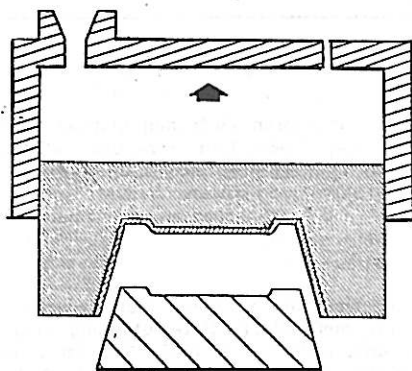


Abbildung 2
Entformung des Modells

Gießverfahren mit stampfbarer Hinterfüttung

Wie beim vorherigen Verfahren, wird zunächst die Feinschichtmasse (Gelcoat) aufgetragen. Um ein Abfließen auf schrägen oder senkrechten Flächen zu verhindern, ist es zweckmäßig, diese Masse stärker zu füllen oder mit thixotrop-machenden Zusätzen, wie Aerosil oder Bentone, zu versetzen.

Die Feinschicht wird je nach Korngröße des Hinterfüterungsfüllstoffes in einer Schichtdecke von ein bis zu mehreren Millimetern aufgebracht. Sie kann entweder durch ein- oder mehrmaliges Aufstreichen hergestellt werden. Zu beachten ist dabei, daß beim Aufbringen der nächstfolgenden Schicht die vorhergehende angeliert, aber auf keinen Fall schon ausgehärtet sein sollte. Die hochgefüllte Hinterfüterungsmasse muß dann jedoch auf den noch flüssigen, letzten Feinschichtauftrag aufgebracht werden, damit eine einwandfreie Bindung zwischen Feinschicht und der stark gefüllten Hinterfüterungsmasse gewährleistet ist.

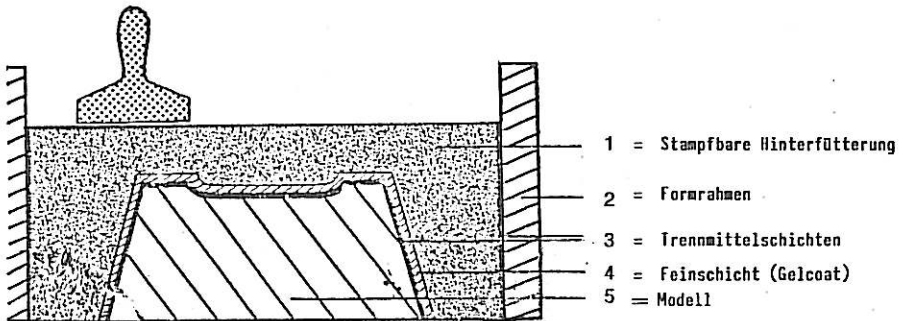


Abbildung 3 Gießverfahren mit stampfbarer Hinterfüterung

Eine solche Hinterfüterungsmasse – als Füllstoff wird in den meisten Fällen Quarzsand in verschiedenen Kornfraktionen bis zu einem Gehalt von 90 % in der Masse eingesetzt – ist ein feuchtes, krümeliges Material. Um die erwünschte hohe Verdichtung zu erreichen, wird sie manuell eingestampft oder mit Hilfe einer hydraulischen Presse in die Form eingepreßt. Bei optimaler Packstoffdichte wird ein Minimum an Bindemitteln benötigt und gleichzeitig eine maximale Festigkeit erreicht.

Deshalb sollte die Zusammenstellung der einzelnen Kornfraktionen sehr sorgfältig erfolgen. Die sogenannte Rotfuchs-Siebkurve kann als Anhaltspunkt für die Zusammensetzung eines Gemisches mit hoher Packstoffdichte gelten, allerdings nur, soweit die Kornform sich der Kugelgestalt nähert.

40 % = 0,1 bis 0,3 mm Körnung	10 % = 0,75 bis 1,0 mm Körnung
15 % = 0,3 bis 0,5 mm Körnung	20 % = 1,0 bis 1,5 mm Körnung
15 % = 0,5 bis 0,7 mm Körnung	

Laminierverfahren

Diese Bauweise ist vorzugsweise bei großflächigen Werkstücken anzuwenden. Sie vereinigt hohe Dimensionsstabilität und gute mechanische Eigenschaften bei geringem Gewicht. Diese Ausführung empfiehlt sich in erster Linie für den Bau von Lehren und Modellen.

Das Laminarverfahren setzt sich aus drei Arbeitsgängen zusammen:

- a) Aufbringen der Feinschicht beziehungsweise Gelcoatschicht,
- b) Aufbau der Laminatschale
- c) Versteifung der Laminatschale.

In gleicher Weise wie beim Gießverfahren wird zunächst die Feinschicht aufgebracht. Dabei ist jedoch zu beachten, daß scharfe Kanten und Vertiefungen mit einer Feinschichtmasse ausgefüllt beziehungsweise ausgeglichen werden, um das anschließende schichtweise Auflegen und imprägnieren der Glasfasergewebe zu erleichtern. Das zugeschnittene und eingelegte Glasfasergewebe wird mit einer niedrigviskosen,

ungefüllten Harz-Härter-Kombination durchtränkt. Die Imprägnierung der Gewebe wird abwechselnd durch Tupfen mit einem kurzborstigen, harten Pinsel und durch Walzen mit einer Gummirolle vorgenommen und so lange durchgeführt, bis sie einheitlich benetzt und luftblasenfrei sind. Dabei sollte durch sparsamen Harzverbrauch ein möglichst hoher Glasgehalt in der Laminatschicht angestrebt werden. Ein zu hoher Harzanteil führt zu einer Verschlechterung der mechanischen Eigenschaften.

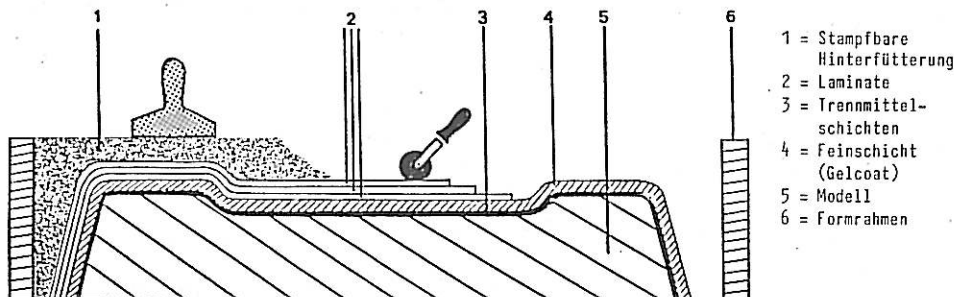


Abbildung 4 Laminierverfahren

Für den Aufbau der ersten Schichten sind schmiegsame und leicht imprägnierbare Glasseidengewebe mit einem Flächengewicht von zirka 150 Gramm pro Quadratmeter von Vorteil. Besonders geeignet sind Gewebe mit Körper- und Atlasbindung. Für den Aufbau der nächstfolgenden Schichten können dann mittlere bis grobe Rovinggewebe verwendet werden. Da die Laminatschale aus rationellen Gründen nur bis zu einer Wandstärke von 5 bis 10 mm aufgebaut werden sollte, ist in den meisten Fällen eine zusätzliche Versteifung erforderlich. Bei kleineren und kompakten Werkstücken wird sie zweckmäßig durch Hinterfütern mit einer gießfähigen oder stampfbaren Epoxydharzmasse erreicht.

Trennmittel

Ein charakteristisches Merkmal der Epoxydharze ist ihr außerordentlich hohes Adhäsionsvermögen auf einer Vielzahl von Werkstoffen. Um aber trotzdem eine mühelose und sichere Entformung der gehärteten Teile zu gewährleisten, sind alle mit Epoxydharzen in Berührung kommenden Oberflächen der Urmodelle mit einem gut wirksamen Trennmittel zu versehen. Bewährt haben sich Lösungen beziehungsweise Dispersionen von Wachsen, Paraffinen, Silikonem und Polyvinylalkohol. In der Praxis hat es sich als zweckmäßig erwiesen, zuerst eine Wachslösung und nach dem Trocknen dieses Auftrages, eine wässrige Polyvinylalkohol-Lösung mit dem Pinsel oder einem Schwamm aufzutragen.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

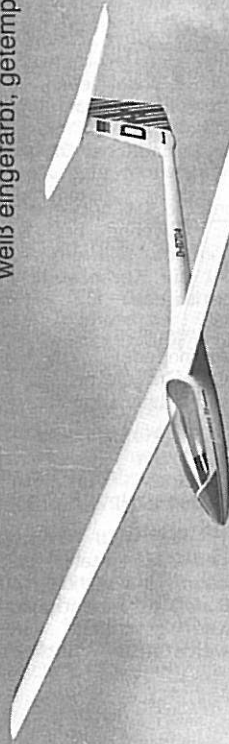
KAVAN Begriff für Qualität

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

Graupner RC-Segler

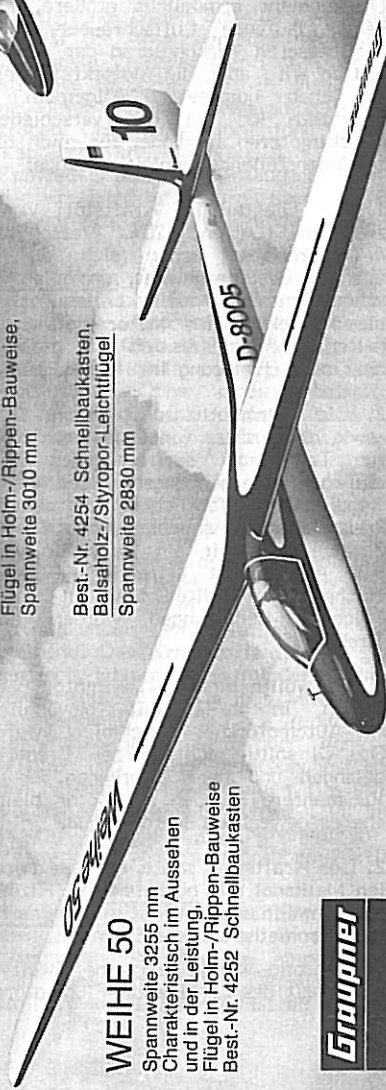
mit Teck- Epoxydharz FERTIGRUMPf

- * Flugtüchtig wie das Vorbild
- * Konstruktiv ausgereift
- * Weitgehend vorgefertigt
- * Temperaturstabiler Rumpf, weiß eingefärbt, getempert



CIRRUS 75

Eleganter Segler mit bestechendem Flugbild
Best.-Nr. 4262 Schnellbaukasten, Flügel in Holm-/Rippen-Bauweise, Spannweite 3010 mm



WEIHE 50

Spannweite 3255 mm
Charakteristisch im Aussehen und in der Leistung.
Flügel in Holm-/Rippen-Bauweise
Best.-Nr. 4252 Schnellbaukasten



K8 B

Spannweite 2800 mm
Mit allen typischen Merkmalen des Vorbildes, Balsaholz-/Styropor-Leichtflügel
Best.-Nr. 4259 Schnellbaukasten

Graupner

Modelle
Motoren
Elektronik

Ausführlich beschrieben im GRAUPNER
Hauptkatalog FS

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 Kirchheim-Teck

KONZEPT UND AUFBAU DES KAVAN FK 50 BOXERMOTORS

von Leopold Köppl

Der 4-Taktmotor hat allgemein im Modellflugzeugbau neue Aspekte gebracht. Durch seine wohlthuenden leisen Auspuffgeräusche wird das Modellfliegen sicher weniger Erregung bei den Flugplatzanrainern hervorrufen. Die Leistung wird bei den meisten noch Zweitakt-piloten aufgrund der halben Auspuff-tonfrequenz unterschätzt. Das höhere Drehmoment ermöglicht größere, lang-samer laufende Luftschauben. Durch den besseren Wirkungsgrad der größeren Latten wird aber die Motorkraft besser in Schub umgesetzt. Allgemein be- obachtete ich bei den verschiedenen 4-Taktmotoren folgende, für mich nicht zufriedenstellende Begleitumstände:

1. Der Ölanteil im Kraftstoff variiert zwischen 10 und 20%. Verschiedene 4-Takterpiloten haben sich auf 6% Ölanteil heruntergewagt, um die Ver- schmutzung des Modells, beziehungsweise die Verkokung im Motor geringer zu halten. Weniger als 6% Öl gefährden aber die Schmierung im Kurbelgehäuse.

2. Die Nitromethanzusätze von 6-15%, sowie die Zusätze von Propylenoxyd sind zum Teil wegen der schlechten Stand- lauf- und Übergangslaufsicherheit not- wendig. Die Gefährlichkeit und der hohe Preis dieser angeblich notwendigen Zusätze sind mir ein Dorn im Auge. Alle diese nicht erfreulichen Begleit- erscheinungen sollten beseitigt werden. Folgende Bedingungen wurden ange- strebt:

1. Ich wollte einen 4-Taktmotor haben, dessen Innenteile mit gewöhnlichen HD-Automotorenöl geschmiert werden. Das Öl sollte nicht in den Brennraum gelangen und dort verbrennen, sondern für mehrere Stunden im Motor bleiben, ehe es gewechselt werden muß.

2. Der Kraftstoff sollte nur aus norma- len Methanol mit höchstens 3% Rizinusöl zur Schmierung der Ventile und maximal 3% Nitromethanzu- satz.

Als Vorbild wählte ich eine Zweizylin- dereinheit des Continental-Flugmotors.

Der Motor sollte "sexy" aussehen und circa 1,5 KW (2 PS) leisten (30 cm³). Da ich beim Planen meines Motors noch nicht wußte, daß dieser einmal in Serie gebaut wer- den wird, scheute ich keinen Bauaufwand. Bei allen meinen Eigenbaumotoren wurden sämtliche Teile aus dem Vollen gefertigt!

AUFBAU DES FK 50 BOXERMOTORS:

Kurbelgehäuse: Dieses ist aus Alumi- ni- umdruckguß mittelgeteilt gefertigt. Es wird unten mit einer verrippten Öl- wanne und hinten mit einem Steuerrad- deckel verschlossen. 9 Innensechskant- schrauben verbinden die Gehäusehälften zu einer massiven Einheit.

Kurbelwelle: Sie ist aus einem Stück geschmiedet, einsatzgehärtet und danach geschliffen. Die Kurbelwelle ist auf 3 kräftigen Normkugellagern gelagert. Der Propellerflansch ist mittels Spannhülse auf dem 15 mm dicken Wellenende befestigt.

Nockenwelle: Über Zahnräder wird die unterhalb der Kurbelwelle gelagerte Nockenwelle angetrieben. Diese ist aus gehärtetem Einsatzstahl und geschliffen. Von einer eigenen Nocke wird die darunter befindliche Ölpumpe angetrie- ben.

Ölpumpe: Sie ist notwendig, um das Öl aus der Ölwanne bei Normalfluglage hochzupumpen. Beim Rückenflug- plansicht die Kurbelwelle in dem nach unten geflossenen Öl.

Pleuel: Diese sind aus Spezialaluminium gesenkgeschmiedet und laufen, gleich wie beim Großmotor, auf Gleitlagern. Das untere Pleuelauge ist zweigeteilt.

Kolben: Die Kolben sind eine spezielle Anfertigung der Firma Mahle und sind mit je einem Verdichtungsring und einem Ölabbstreifring bestückt.

Zylinder: Sie sind einschließlich der Kühlrippen aus Stahl gegossen. Die Laufflächen sind gehohnt und nitrier- gehärtet. Die Befestigung am Kur- belgehäuse geschieht verspannungsfrei mit zweigeteilten Sechskantflanschen.

Diese werden mittels Stehbolzen 3,5 auf das Kurbelgehäuse geschraubt.

Zylinderkopf: Wahre Meisterstücke neuzeitlicher Gießtechnik sind die Zylinderköpfe. Im Wachsausschmelzverfahren werden sie aus hochfestem Aluminium hergestellt. Die Befestigung am Zylinder erfolgt vorbildgetreu, ohne Einzelschrauben, direkt mit einem Spezialgewinde. Man erreicht dadurch eine formschöne und verspannungsfreie Verbindung.

Ventile: Die Ventile bestehen aus hitzebeständigem Ventilstahl, sind geschliffen und nitriergehärtet. Sie bewegen sich in aus Messing hergestellten, in den Zylinderkopf eingeschrumpften Ventilsitzführungen. Langzeitgeprüfte Ventilschäfte drücken die langschäftigen Ventile auf ihren Sitz.

Über gehärtete, großflächige Stößel, Stößelstangen und nitriergehärtete Kipphebel mit integrierten Einstellschrauben, werden die Ventile betätigt. Der gesamte Ventiltrieb ist gekapselt, beziehungsweise durch einen Ventildeckel abgedeckt.

Motorträger: Der aus 3 mm Aluminiumblech fertigte Motorträger wird am Motorspant mit 6 Schrauben befestigt. Auf der Motorseite ist eine 3-Punktaufhängung. Über speziell gefertigte Gummilager wird eine elastische, sichere Motoraufhängung erreicht.

Abgasanlage: Da bei diesem Motor ohne Auspuffdämpfe das Geräusch zu laut wäre, mußte hinter dem Motor ein Zweikammertopf installiert werden. Die mit originaltreuen Flanschen befestigten Abgasrohre, münden links und rechts direkt in die aus Aludruckguß gefertigten Dämpferdeckel. Die Abgase werden nach unten über 2 Einzelrohre abgeführt.

Vergaser: Der speziell für diesen Motor entwickelte Vergaser hat nur eine Hauptdüsenadel für die Vollgaseinstellung. Beim Drosseln, das heißt Verkleinern des Luftansaugquerschnittes durch drehen eines allgemein üblichen Kückens, wird eine

über eine verstellbare Kurve gesteuerte Schiebedüse gegen die Hauptdüsenadel geschoben. Die Kurve (Drahtbügel) kann durch eine Einstellschraube so verstellt werden, daß die Kraftstoffmenge der jeweiligen Vergaseröffnung entspricht. Bei Standgas ist die Hauptansaugöffnung völlig verschlossen. Die für den Standlauf notwendige Luft wird über eine verstellbare Standgasluftöffnung angesaugt (Feinregelung).

Saugleitung: Direkt über dem Abgasdämpfer ist der Ansaugverteiler mit darüberliegendem Vergaser montiert. Über abgestimmte Berührungsflächen wird die Abgaswärme auf den Ansaugverteiler übertragen. Ohne diese Einrichtung würde der Vergaser vereisen. Von dem aus Aluminium gefertigten Ansaugverteiler wird das Kraftstoffluftgemisch über große Saugrohre zu den Zylinderköpfen geführt.

Schmierung: Die angestrebte Schmierung durch das von einer Ölpumpe in Umlauf gebrachte Motorenöl, funktioniert zur besten Zufriedenheit. Allerdings nur durch die speziell angefertigten Ölabstreifringe. Ohne diese Abstreifringe würde das Öl im Kurbelgehäuse rasch weniger, beziehungsweise es würde in den Brennräumen qualmend verbrannt. Der Rizinusölanteil von 2% (3% beim Einlaufen) im Kraftstoff, sorgt vorrangig für die Schmierung der Ventilschäfte.

Kraftstoff: Durch den geringen Ölanteil im Kraftstoff, wird das Gemisch dünnflüssiger. Es ist in seiner Viskosität bei schwankenden Temperaturen fast gleichbleibend. Der Kraftstoffanteil im Brenngemisch, ist um die verminderte Ölmenge höher (bis 18%). Da das verbrennungshemmende Öl bis auf 2% reduziert ist, kann man jetzt auch noch ohne dem giftigen und teuren verbrennungsfördernden Nitromethan auskommen. Bei gewünschten Standläufen unter 1600 U/min kommt man mit 2% Nitromethan und Verwendung von Luftschrauben 20x10 bis 22x8 bis auf 1200 U/min.

Motorenöl: Das Motorenöl wird hinter dem linken Zylinder bei einer Einfüllöffnung in die Ölwanne eingefüllt. Die Füllmenge kann mittels Ölmeßstab kontrolliert werden. Dieser ist an der Ver-

schlußschraube befestigt.

Bei eingelaufenem Motor reicht die Ölfüllung (30 cm³ SAE 20W20 in kälteren Gegenden, sonst SAE 30) den ganzen Flugtag.

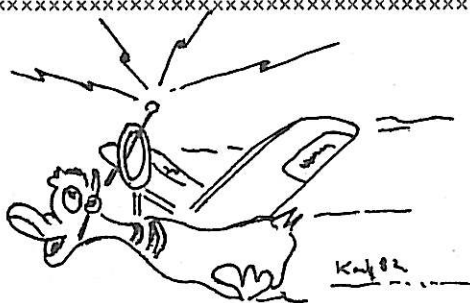
Es wird jedoch vorgeschrieben, nach Beendigung eines Flugtages oder auch nur nach einer einzigen Flugstunde, das noch warme Öl aus dem Motor zu entnehmen beziehungsweise zu wechseln. Es befindet sich eine Ölablaßschraube mit integriertem Filtermagnet unten an der Ölwanne. Das Öl kann aber auch mit einer Doktorspritze über die Einfüllöffnung herausgesaugt werden.

Der Grund für diesen Ölwechsel ist eine Vorsichtsmaßnahme. Methanol ist hygroskopisch (wasserbindend). Es könnten sich Wasserteilchen in der Ölwanne ansammeln und Korrosionsschäden hervorrufen (siehe rostiges Lager bei manchen 2-Taktermotoren). Das HD Automotorenöl hat Korrosionsschutz-Zusätze. Bei den vielen Testläufen wurden die verschiedensten Öle im Motor getestet. Oben genanntes Öl hat sich bestens bewährt und ist deshalb vorgeschrieben. Synthetische Öle dürfen nicht verwendet werden.

Anfragen beantwortet gerne und jederzeit Leopold Köppl, Goldgasse 2 - 5400 Hallein.
Bitte, Briefmarke für Rückantwort beilegen - Leider kann ich noch keine Briefmarken anfertigen !

Euer L.Köppl

+++++



3. Internationales Elektroflugmeeting

in Feldkirchen / Kärnten 28. 29. August 82

Kontaktadresse: Georg Kienberger Jun.

Agsdorf-Gegend 3

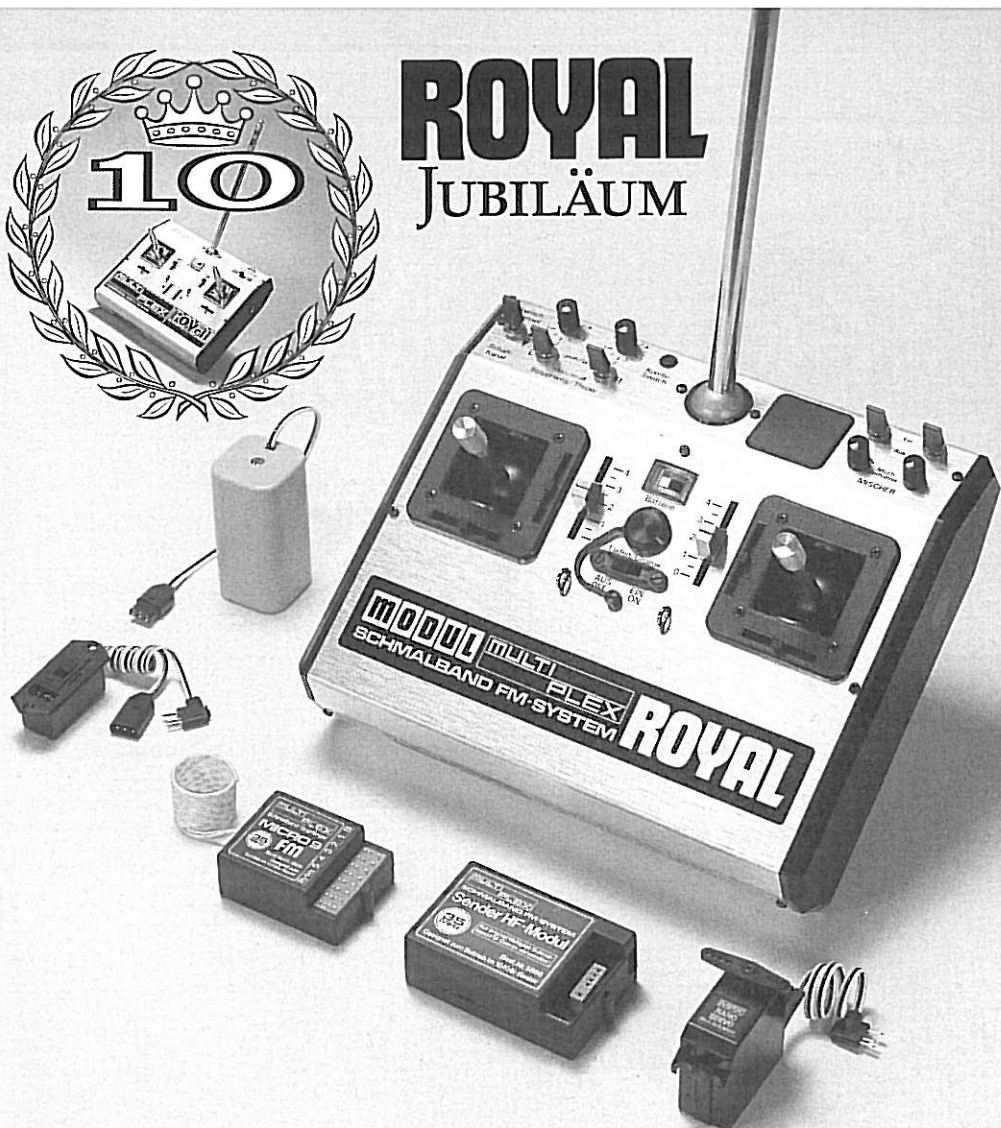
9560 Feldkirchen / Kärnten

Wettbewerbsklassen : RC II / KA (Kunstflug)

RC II / MA (Segelflug)



ROYAL JUBILÄUM



VOR NUNMEHR ZEHN JAHREN WURDE DIE ERSTE **ROYAL** DEN MODELLBAUERN VORGESTELLT. EINE FERNSTEUERUNG, DIE TECHNISCH UND QUALITATIV MASSTÄBE SETZTE. DIE **ROYAL** KANN MIT FUG UND RECHT ALS „KLASSIKER“ UNTER DEN FERNSTEUERUNGEN BEZEICHNET WERDEN. ZIGTAUSENDE VON MODELLBAUERN HABEN MIT DIESER ANLAGE IHRE MODELLE GESTEUERT.

DIE **ROYAL** WURDE IM LAUFE DER JAHRE STÄNDIG WEITERENTWICKELT UND VERBESSERT. SO HAT DIESER FERNSTEUERUNG ÜBER JAHRE HINWEG NICHTS VON IHRER ATTRAKTIVITÄT VERLOREN.

DIE **ROYAL** WIRD HEUTE WIE VOR 10 JAHREN BEI VIELEN WETTBEWERBEN EINGESETZT

UND JAHR FÜR JAHR VERDANKEN VIELE DER PILOTEN ODER FAHRER DIE AUF DEM TREPPCHEN STEHEN IHREN SIEG U. A. AUCH DER ZUVERLÄSSIGKEIT UND PRÄZISION IHRER **ROYAL**.

DAS JUBILÄUM WAR FÜR UNS ANLASS, EIN JUBILÄUMS-SET ANZUBIETEN. DIE JUBILÄUMS-ANLAGEN WERDEN OHNE AUFPREIS MIT EINGEBAUTEM MISCHER- UND DUAL-RATE-BAUSTEIN GELIEFERT.

NOCH EIN HINWEIS: AB 1983 DÜRFEN RC-ANLAGEN, DEREN FTZ-ZULASSUNGSNUMMER MIT DEM BUCHSTABEN F BEGINNT (NICHT FE) NICHT MEHR BETRIEBEN WERDEN. VIELLEICHT IST DAS **ROYAL**-JUBILÄUMS-SET DIE RICHTIGE ANLAGE ZUM UMSTEIGEN.



MULTIPLEX

der Qualität wegen

MULTIPLEX MODELLTECHNIK GMBH · NEUER WEG 15 · 7532 NIEFERN · W. GERMANY

FÜR JEDEN ETWAS:



**MODELLBAU
KIRCHERT**

1140 Wien, Linzerstr. 65, 02 22 / 92 44 63

KAVAN

**AUSLIEFERUNG
F. ÖSTERREICH**

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

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

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