

9/10

87

11. JAHRGANG

PROP

österreichisches
modellflugmagazin



SIE BRACHTEN GOLD, SILBER und BRONZE NACH ÖSTERREICH

STAR

★★★★★★

Fernsteuerungen von

SIMPROP

Klein im Preis – groß in der Leistung

Setzen Sie Ihre Ansprüche an das, was eine Fernsteuerung können soll, ruhig hoch an. Keine Angst – bei Simprop Star Fernsteuerungen brauchen Sie dafür nicht gleich tief in die Tasche zu greifen.



DIGI-STAR
27 MHz AM-
Fernsteuerung

DM 149,50*

Set 27 MHz Best.-Nr. 0200107



STAR 4 FM
Schmalband-
Fernsteuerung

DM 169,80*

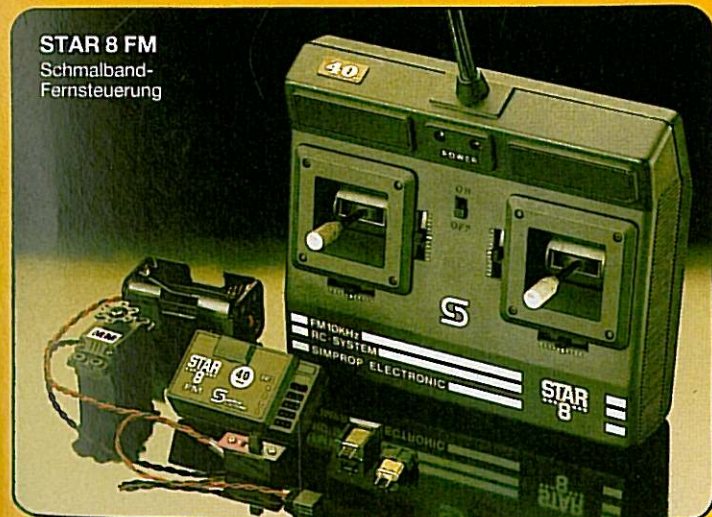
Set 27 MHz Best.-Nr. 0200000

DM 197,50*

Set 40 MHz Best.-Nr. 0200026

Suchen Sie eine Zweikanal-Fernsteuerung für Ihr RC-Car oder Ihr Schiffsmodell? Die **DIGI-Star 27 MHz** ist da genau das Richtige!

Oder möchten Sie eine zuverlässige Zweikanal-Fernsteuerung in 40 MHz, die Sie auch in einfache Flugmodelle einbauen können (es könnte ja sein, daß Sie auch diese Sparte des Modellsports kennenlernen möchten)? Dann empfehlen wir Ihnen unsere preisgünstige **Star 4 FM** Fernsteuerung. Auch in 27 MHz lieferbar.



STAR 8 FM
Schmalband-
Fernsteuerung

DM 220,-*

Set 35 MHz Best.-Nr. 0200069
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200077



**SUPER-
STAR 12 FM**
Schmalband-
Fernsteuerung

DM 349,-*

Set 35 MHz Best.-Nr. 0200115
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200123

Sind die Flugmodelle, die Sie bauen, bereits mit Querruder und Motordrossel ausgerüstet? Dann brauchen Sie eine zuverlässige 4-Kanal-Fernsteuerung (= 8 Funktionen) wie die **Star 8!** In 35 und 40 MHz lieferbar.

Wenn Ihnen 4 Kanäle nicht reichen und Sie den Ehrgeiz haben, weiterzumachen, haben wir im Star-Programm für Sie genau das Richtige: Die **Super Star 12!** Mit 6 Kanälen = 12 Funktionen kann die Super Star 12 von Anfang an das, wofür Sie bei den meisten Systemen nachher viel Geld ausgeben müssen. Entscheiden Sie sich daher für Power auf 6 Kanälen – von Anfang an.

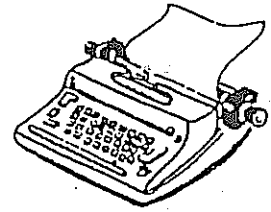
* = unverbindlich empfohlene Preise

Natürlich bieten wir Ihnen für alle Star-Fernsteuerungen (von der „kleinsten“ an) volle Werksgarantie und den prompten Simprop-Service (Reparaturen werden innerhalb von 3 Arbeitstagen ausgeführt).

Durch modernste Bauteile sind die Star-Fernsteuerungen klein und handlich. Das ist nicht nur für jugendliche Modellbauer Einsteiger ein Vorteil. Die Empfänger sind echte Mini-Empfänger mit moderner IC-Elektronik. Natürlich bieten wir Ihnen für Ihre Star-Fernsteuerungen auch ein reichhaltiges Zubehör wie Fahrtregler, Servos, Schaltrelais usw. Fragen Sie Ihren Modellbau-Fachhändler nach STAR-Fernsteuerungen!

**SIMPROP
ELECTRONIC**
Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

... Partner des Modellbau-Fachhandels



OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inhalt 9/10 - 1987

Redaktionelles	1
BSL Edwin Krill	3
Es berichten die Fachreferenten:	
F3C Ing. Manfred Dittmayer	4
WELTMEISTERSCHAFTEN:	
F3B - BFR Karl F. Wasner	5
F3A - MF Oswald Hajek	12
Chefpunktrichter H. Freundt	16
Flugreise zu Luftfahrtmuseen	17
F3E - Schnupperlehrgang am Spitzerberg	
Peter Meisinger, Linz	18
Ing. Franz Reinoldner, Salzburg	20
EUROPAMEISTERSCHAFTEN:	
F2 - Fesselflug, BFR Erwin Mühlparzer	21
F1E - MF Ing. Ernst Reitterer	24
STAATSMESTERSCHAFTEN:	
RC/SL - Ernst Wanko, Wien	27
F2D - BFR Erwin Mühlparzer	29
F1E - BFR OSR Felix Schobel	29
KONTAKTE mit der BRD und Polen	30
FACHBEITRÄGE:	
Robert Schweißgut: Lineare geometrische Ver-	
windung beim verjüngten Flügel - unmöglich	31
Heinz Eckmann: Warum Doppel-Superhet-	
Empfänger?	33
TEST'S FÜR DEN HOBBYPILOTEN	
Dr. Georg Breiner:	
BILLY von WIK	34
GK - MOTORFISH	35
ASW 17 ROYAL von Robbe	37
LUPETTO - Flugdrachen von Simprop	38
PITCH - AKTUELL:	
LOCKHEED 286 h von Graupner	40
A. Tollarian - Mein Schleppmodell DISCUS	42
W. Weinseisen - ROBIN ein Fesselflugtrainer	43
Silvester Freifluggokal in Salzburg	45
CO ² - Wettbewerb 1988 in Aachen	45
WEITERE WETTBEWERBE:	
Igo Etrich Wanderpokal 1987	46
Nurflügelwettbewerb in Kaltenkirchen, BRD	50
Int. CO ² - Wettbewerb + Erfahrungsaustausch	51
Int. Modellballontreffen in Kärnten	52
Ing. Karl Benes - Treffen der Antik-Modell-	
flugfreunde auf der Wasserkuppe	53
1. Jauntalpokalfliegen RC III	55
2. ASVÖ Hangflugwettbewerb am Daclueg ...	55
Int. Modellflugtag in Wiener Neustadt	56
Brandenberger Fesselflug 1987	57
Nationaler RC III - Wettbewerb in Zwaring	58
Peter Dürnwirth, sen./Kärnten, gestorben ...	58
AUS DEN VEREINEN:	
Neues aus Enzesfeld	59
20 Jahre MBG - Bludenz	60
Lienzer Geburtstagsfliegen	61

Lieber Leser !

Nun liegt endlich die Nummer 9/10 unseres Magazins vor Ihnen. Etwas spät, dafür aber etwas umfangreicher als gewöhnlich. Womit wieder einmal von neuem festgestellt werden muß, daß die ganze Arbeit der Entstehung von prop leider nur in einer Hand liegt. Wenn nun einmal diese eine Person für längere Zeit anderwärtig gebunden ist - wie es heuer wieder der Fall war - weil man zur Leitung diverser Lehrgänge verpflichtet war oder als Mitglied der Jury bei vielen nat. und internationalen Wettbewerben tätig sein mußte, so fehlt es dann halt irgendwo an der Zeit.

Die heutige Ausgabe ist aber auch deshalb etwas stärker ausgefallen, weil nicht feststeht, wann die nächste Nummer erscheinen kann, da die "Redaktion" kurz nach Drucklegung ausnahmsweise für 3 Wochen auf Kuraufenthalt geht und auch nicht feststeht, wann und wie die nächste Nummer hergestellt wird. Wohl sind schon viele Sachen vorgearbeitet worden, aber auch die direkte Gestaltung der Zeitung nimmt längere Zeit in Anspruch - und die Arbeit wird immer umfangreicher - und die zur Verfügung stehende Zeit immer weniger.

Darum die Bitte der Redaktion an alle, die Beiträge für unsere Zeitung leisten: Wer es sich zutraut und die Möglichkeit hat, auf elektronischen Schreibmaschinen oder Computern zu schreiben, der wähle bitte für seine Arbeit eine Spaltenbreite von 70 mm und schreibe, wenn möglich, in Blocksatz. Es ist aber dabei unbedingt erforderlich, ein saftiges Farbband zu verwenden. Der Artikel kann dann direkt zum Druck übernommen werden.

Es soll sich aber nun deswegen niemand abschrecken lassen, der diese Möglichkeiten nicht hat. Denkt immer daran, daß es ja unsere Zeitung ist, für die wir arbeiten, immer nach dem Motto: "Von Modellfliegern für Modellflieger".

Und wie alle Jahre, so ergeht auch heuer wieder die Bitte an unsere Leser, uns mitzuteilen, was wir an prop ändern oder ergänzen sollen. Woher sollen wir denn wissen, was anders sein soll oder was nicht paßt, wenn es uns keiner sagt. Hinter die hohle Hand gesprochen hat für niemand einen Sinn.

Allerdings tut es aber auch manchmal unheimlich gut, wenn zuweilen "Streicheleinheiten" ausgeteilt werden.

Das wär's wieder für heute !

Die Redaktion

Unser heutiges TITELFOTO zeigt die beiden österreichischen Nationalmannschaften, die in der Segelflugklasse F3B und in der Motorkunstflugklasse F3A so erfolgreich waren. Sie mußten sich den Ehrenplatz auf der 1. Seite teilen.



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu **AUSTRIA**

webria

HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde

Jakoministraße 11, 8010 Graz
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
- Wir haben Erfahrung
- Täglicher Postversand

Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN
SUPERANGEBOT: SERVO C 505



Liebe Modellflugfreunde !



Die heurige Flugsaison ist nun fast wieder zu Ende. Zu den großartigen Erfolgen unserer Elektroflieger in F3E bei der Europameisterschaft in der Schweiz, den Hubschrauberfliegern in F3C ebenfalls in der Schweiz, den Motorkunstfliegern in F3A in Frankreich bei den Weltmeisterschaften, konnten wir keine weiteren Erfolge mehr verbuchen. Wir können mit diesen Erfolgen aber sehr zufrieden sein. Die Fesselflieger hatten bei der Europameisterschaft in Schweden weniger Glück, wengleich der 8. Platz von Franz Marksteiner in der Geschwindigkeitsklasse sehr gut war, schließlich flog er doch die beachtliche Geschwindigkeit von 270,7 kmh. Aber auch der 19. Platz von Franz Wenzel in der Fesselflug-Kunstflugklasse war beachtlich, denn er ließ so manche Asse hinter sich. Die siegesgewohnten Mannschaftsrenner blieben diesmal ohne Erfolg, und kein Österreicher stand bei dieser EM am Stockerl.

Bleiben noch die Weltmeisterschaft der Freiflieger in Frankreich und die Europameisterschaft der "Magnetflieger" am Spitzerberg. Die Freiflieger konnten keine vorderen Plätze belegen, obwohl gerade der Freiflug vor gar nicht allzu langer Zeit eine Domäne der Österreicher war.

Die Europameisterschaft in der Klasse der selbstgesteuerten Segelflugmodelle F1E hatten wir zwar im eigenen Lande, doch gelang es unseren Männern wieder nicht, Plätze am Stockerl zu erklimmen. Schade, auch hier waren wir einmal Klasse. Der Spitzerberg hätte wohl als Heimvorteil gewertet werden können, doch haben dieses Privileg die Modellflieger der CSSR in Anspruch genommen, die auch nicht viel weiter vom Spitzerberg wohnen und dort sehr viele Preise eingeheimst haben.

Aber auch in den Bundesländern hat sich in dieser Saison eine Menge getan. Das zeigen die vielen Wettbewerbe, die überall in Österreich mit viel Begeisterung durchgeführt wurden.

Schöne Erfolge verzeichneten die Österreicher auch im Ausland, wo unsere Modellflieger viele Spitzenplätze belegten.

Die STAATSMEISTERSCHAFTEN wurden alle durchgeführt und erfolgreich abgewickelt. Bis auf die Klassen F3C und F3B wurde von allen Staatsmeisterschaften in prop berichtet. Die Berichte der beiden letzten kommen in der nächsten Nummer.

Die Lehrtätigkeit hat in der zu Ende gehenden Saison in fast allen Sparten zugenommen. Als Hit hat sich als Kursort der Spitzerberg entwickelt, wo die meisten Kurse stattgefunden haben und wo es auch allen gut gefallen hat.

Weniger erfreulich war hingegen die geringe Beteiligung an der Arbeitstagung für Jugendarbeit, welche am 3./4. Oktober 1987 am Spitzerberg stattgefunden hat. Hier sollte ursprünglich eine generelle Linie zur gemeinsamen Jugendausbildung gefunden werden. Außer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Burgenland, waren keine Vertreter erschienen. Offenbar sind die anderen Bundesländer an einer gemeinsamen Jugendausbildung nicht besonders interessiert.

In der Jugendausbildung sind uns unsere westlichen Nachbarn in der Schweiz und der Bundesrepublik weit voraus, von den östlichen Nachbarn gar nicht zu reden. Es wäre wirklich an der Zeit, auch bei uns zu einer gezielten und geplanten Jugendausbildung zu kommen.

Wie schon im redaktionellen Teil erwähnt, befinde ich mich im November /Dezember für drei Wochen auf Kuraufenthalt in Bad Tatzmannsdorf. Es ist daher auch nicht möglich, noch vor Weihnachten mit der nächsten Nummer 11/12 zu erscheinen. Vielleicht gelingt es mir noch, die 6. Nummer dieses Jahres noch im alten Jahr fertigzustellen. Auf alle Fälle wünsche ich jetzt schon allen unseren Modellfliegern und Freunden alles Gute und Schöne zum kommenden Weihnachtsfest !

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Bundessektionsleiter

Frohe Weihnachten



Es berichten die Fachreferenten Radio control F3C

Bundesfachreferent
Ing. Manfred Dittmayer

Liebe Heli - Piloten !

Am 24. Juli 1987 fand in Bramberg die erste Landesfachreferentensitzung F3C statt. Es ist erstmals gelungen, für jedes Bundesland einen Landesfachreferenten zu nominieren.

Folgende Punkte standen auf der Tagesordnung :

- * Neues F3C-Programm FAI und neue Bestimmungen
- * Vorschlag Änderung nationales Programm RC-HC/B
- * Vorschlag Änderung nationales Programm RC-HC/C
- * Entwurf Modellflugprüfungen für Hubschrauber

Bei dieser Sitzung, die unter Beisein unseres Bundessektionsleiters und des ONF Delegierten Grillmeier stattfand, die uns dankenswerterweise unterstützten, wurden die Änderungen für die neuen nationalen Programme und der Entwurf für die Modellflugprüfungen für Hubschrauber ausführlich diskutiert und einstimmig beschlossen. Eine Beschreibung der neuen Programme und Modellflugprüfungen kann jedoch erst nach Beschluß durch die Sektionsleitersitzung erfolgen. Eines kann ich Euch aber heute schon berichten, es wird viel Neues geben. Bezüglich der von mir angesprochenen Anfängerkurse kann ich Euch mitteilen, daß nun beschlossen wurde und sich auch die Landesfachreferenten verpflichteten, sogenannte Hubi-Schnupperkurse zu veranstalten. Alle Interessenten werden gebeten, sich bei ihrem zuständigen Landesfachreferenten F3C zu melden.

Bezüglich der Wettbewerbstermine 1988 liegen noch keine konkreten Daten vor. Speziell der EM-Termin wird nach Rücksprache mit Francis DeProft erst im Dezember beschlossen werden. Weiters bitte ich alle Veranstalter von Hubschrauberwettbewerben im Jahr 1988 um dringende Bekanntgabe der gewünschten Termine !

Für das Jahr 1987 (die Wettbewerbssaison ist ja nun vorbei) kann gesagt werden, daß sich bei den Hubi-Fliegern schon einiges tat. Abgesehen von den groß-

artigen Erfolgen von Sepp Brennstainer, über die schon ausführlich berichtet wurde, muß festgehalten werden, daß speziell in den nationalen Klassen ein sehr erfreulicher Anstieg der Leistungen beobachtet werden konnte. So konnten bei den Staatsmeisterschaften in der FAI-Klasse 6 österreichische und 4 Schweizer Piloten begrüßt werden. Mit Ausnahme unserer beiden Standard F3C-Flieger Brennstainer und Bingel konnten wir weitere neue Piloten begrüßen. Sie schlugen sich recht tapfer. Besonders zu erwähnen sind hier die Piloten Böhm, Buchner und unser allseits bekannter Adi Arh, die alle aus der bisherigen Gruppe RC-HC/B kamen, wobei es Franz Böhm gelang, gleich auf Anhieb den 3. Platz in der Staatsmeisterschaft zu belegen, ganz knapp gefolgt von Josef Buchner.

Weiters wurde der Österreich-Pokal mit allen 3 Wettbewerben ausgeflogen. Ich gratuliere den Siegern: In der Klasse F3C Josef Brennstainer, in RC_HC/B Josef Buchner und in Klasse RC_HC/C Franz Brennstainer. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank für die Pokalspenden der Firmen Robbe und Webra. Wir wünschen diesen Piloten für 1988 in der nächst höheren Klasse weiterhin viel Erfolg.

Im Jahr 1988 plane ich 3 Trainingskurse für die Klassen RC-H/C und B und F3C. Wo und wann diese Kurse stattfinden, wird rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Das wärs für heute !

In einer Zeitung gelesen :

EINEN KLEINEN IRRTUM

beginnt der Pilot einer mit 42 Passagieren besetzten Maschine. Er landete nahe Stockholm auf einem Flugplatz für Modellflieger, den er mit seinem naheliegenden Zielflughafen verwechselt hatte. (Wir gratulieren den schwedischen Modellfliegern zu diesem offenbar sehr großen Modellflugplatz) Die Redaktion.

...

LANDESFACHREFERENTEN F3C

WIEN	Harald BINGEL 1160 Wien, Wichtelg. 12 Tel. 0222 457368
NIEDERÖST.	Franz BÖHM 1080 Wien, Blindeng. 35 Tel. 0222 481105
BURGENLAND	Herbert LUKSCHITZ 8380 Jennersdorf Raxerstr. Nr. 6. Tel. ?
OBERÖST.	Josef BUCHNER 4020 Linz, Robert Stolz Straße 4. T: 0732 6607595
KÄRNTEN	Hermann MALICHA 9330 Treibach, St. Stephansweg 27. T: 04262 29152
STEIERMARK	Adolf ARH 8775 Kalwang 60 Tel.: 03846 250
SALZBURG	Josef BRENNSTEINER 5733 Bramberg 23 Tel.: 06566 352
VORARLBERG	Gerd BURIN 6842 Koblach, Au 14 Tel.: 05523 2840
TIROL	Josef SCHATZ 6410 Telfs, Südtiroler Siedlung 23. T: 05262 31094

Rödelmodell

Julia
Elektro-Fliegen
oder Segeln in seiner
schönsten Form mit unserer
Julia

jetzt auch in
Österreich lieferbar

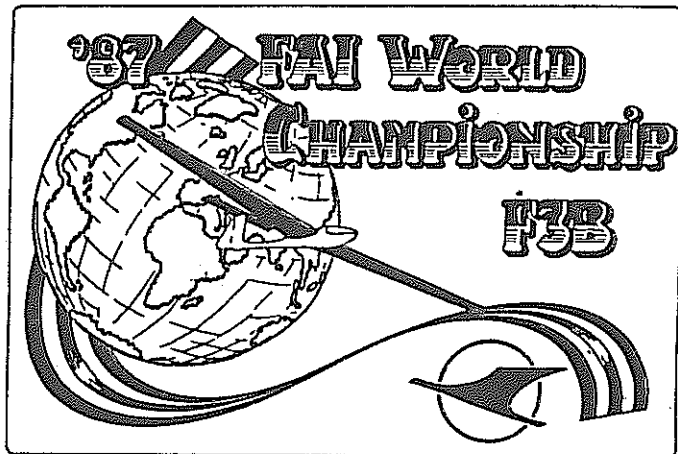
Spannweite: 2460 mm
Länge: 1310 mm

Unverbindliche Preisempfehlung
von DM 128,- bis DM 380,-

Fragen Sie Ihren Fachhändler

Rödel Modellbau Technik
D-80331 Erlangen, Tel. 09123 1433





Modellflug-Weltmeisterschaft 24. Juli - 2. August 1987 Osnabrück - Flugplatz Achmer Bundesrepublik Deutschland

ÖSTERREICH ist MANNSCHAFTSWELTMEISTER F3B.....
Peter HOFFMANN erringt die SILBERMEDAILLE.....
Karl WASNER jun. erreicht Rang Acht.....
Günther AICHHOLZER wird Zehnter
Reinhard LIESE, BRD ist Weltmeister in der
Einzelwertung

Ein Bericht von Mannschaftsführer Karl F. WASNER

Die härteste Weltmeisterschaft der Klasse F3B ist zu Ende. 69 Piloten aus 24 Nationen kämpften gegen Regen, Sturm und Kälte sowie gegen eine zum Teil sehr eigenwillige (oder unsichere) Regelauslegung und Wettbewerbsführung von zwei (oder waren es mehr?) Wettbewerbsleitern und deren Kompetenzwirrwarr. Sieben Tage, teilweise bis zu 13 Stunden am Tag, brauchte es um einen Trainings- und sechs Wettbewerbsdurchgänge durchzubringen. Dieses Pensum zehrte an der physischen und psychischen Substanz aller Teilnehmer und Helfer und dürfte in anderen Sportarten wohl seines gleichen suchen.

Als die FAI diese WM an Deutschland vergab, dachte jeder von uns an einen Austragungsort München. Umso erstaunter war die F3B-Welt als die Entscheidung des DAeC, diese WM nach Osnabrück zu vergeben, bekannt wurde. Unverständlichlicherweise hat damit der DAeC auf die jahrzehntelange Erfahrung der Münchner in der Abwicklung internationaler Großanlässe in F3B verzichtet. Diese (Fehl-)Entscheidung mussten die Teilnehmer und auch viele einsatzfreudige Helfer ausbaden.

Ich bin sehr froh -aus zweierlei Gründen- daß wir so hervorragend abgeschnitten haben. Erstens weil ich mich als Mannschaftsführer natürlich darüber freue und zweitens weil einige kritische Bemerkungen in diesem Bericht dann nicht als unangebrachte Meckereien eines unzufriedenen Verlierers interpretiert werden können.

Doch zurück zum chronologischen Ablauf der sechsten F3B-WM. Am Dienstag, den 21. Juli macht sich Österreichs Nationalmannschaft, bestehend aus den Piloten Peter Hoffmann, Karl Wasner jun., Günther Aichholzer; der Bodenmannschaft Andi Meissl, Erich

Lercher und Martin Stuefa sowie Mannschaftsführer Karl F. Wasner auf den Weg nach Norddeutschland. Bei wechselnden Wetterbedingungen, von Sonne bis Wolkenbruch war alles drinnen, erreichen alle wohlbehalten den Treffpunkt: Flugplatz Achmer bei Osnabrück. Dieses Flugfeld ist noch ein Relikt aus dem zweiten Weltkrieg und wird heute vom Osnabrücker Verein für Luftfahrt als Segelflugplatz und an der Südwestecke vom Modellflugclub Osnabrück für den Modellflug benützt.

Beide Clubs haben sich in einer bemerkenswerten Zusammenarbeit um die lokale Organisation bemüht und, wie bereits eingangs erwähnt, eine grosse Anzahl einsatzfreudiger Mitarbeiter auf die Beine gestellt. Verstärkt wurden diese lokalen Helfer noch durch Piloten des deutschen B- und C-Kaders. Leider kam deren Einsatz nicht in dem Maße zum tragen als er verdient war.

Nach einer freundlichen Begrüssung durch Werner Groth vom DAeC und Aushändigung der Unterlagen ging es zu einer kurzen Besichtigung des Platzes. Einige Teams, darunter die Italiener, Holländer und Amerikaner waren bereits heftig am trainieren. Im Anschluß an die Besichtigung dann 25 km Fahrt nach Osnabrück und der Zimmerbezug im Hotel Hohenzollern. Dem Hause Hohenzollern und seinem freundlichen Personal sei bereits hier für die Gastfreundschaft und Kooperation während der gesamten WM gedankt.

Mittwoch, 22. Juli

Nach ausgiebiger Ruhe geht es wieder die 25 km zum Flugplatz. Die ersten Trainingsflüge werden gemacht. Die holländische Nationalmannschaft mit Joris ten Holt, Jeroen Smits und Henk Bonestroo haben eine eigene Meß-

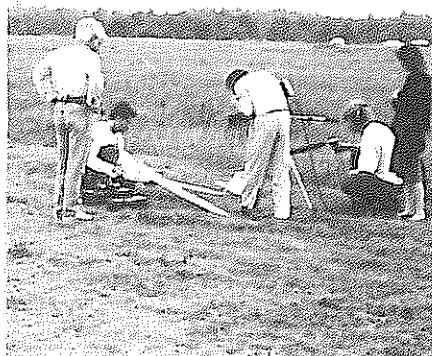
strecke mitgebracht, freundlicherweise dürfen wir diese, teilweise sogar mit Personal, benutzen. Danke, Joris und Co.

Bei, zum grössten Teil freundlichen Wetter gelingen sehr gute Speedleistungen. Das Selbstvertrauen unserer Leute sowie die Beachtung durch die anderen Teams steigen.

Am

Donnerstag, 23. Juli

ein praktisch gleiches Programm, angereichert durch einige Demoflüge und Interviews für ein Reporterteam des NDR Fernsehens. Die Anzahl der trainierenden Teams nimmt zu, die Frequenzkoordination ist weitestgehend den Teammanagern überlassen. Die Organisatoren haben offenbar keine Zeit dazu.



Das Reporterteam des NDR-Fernsehens gestaltete eine gut gelungene Reportage über die WM. Hier bei der Nahaufnahme des QUASAR mit Wasner jun. Schade, daß der ORF kein übergroßes Interesse am Modellflug zeigt. Vielleicht wird's jetzt besser ?

Freitag, 24. Juli

Für heute ist bei uns die Modellabnahme, Winden- und Senderkontrolle vorgesehen, auch die Teamfotos werden gemacht. Es war, mit Ausnahme der Eröffnungsfeier, leider die einzige Möglichkeit,

die komplette Mannschaft im Nationaltrainer aufs Bild zu bekommen.

Die Modell- und Windenabnahme erfolgt für uns problemlos, die Sender werden durch Personal und Geräte der Bundespost gewissenhaft geprüft.

Allerdings zeigen sich bei der Materialkontrolle bereits eigenwillige Regelauslegungen. Einige Piloten bekommen drei Modelle abgenommen, obwohl laut sporting code in F3B nur deren zwei zugelassen sind. Diese Regelauslegungen ziehen sich leider durch die ganze WM und waren zum größten Teil an vielen Unstimmigkeiten schuld.

Samstag, 25. Juli

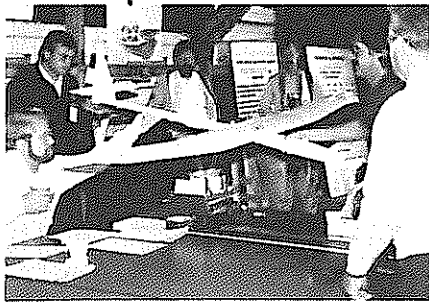
Für den Vormittag war, laut Programm, ein Empfang der Mannschaftsführer beim Oberbürgermeister im historischen Friedenssaal des Osnabrücker Rathauses vorgesehen. Aus diesem Anlass wurde schliesslich ein Empfang der Organisatoren durch den Bürgermeister unter Beteiligung der Mannschaftsführer zu dem wir, dank "guter" Terminplanung auch noch 20 Minuten zu spät eintrafen. Aber Pünktlichkeit ist halt die Höflichkeit der Könige, in einer Demokratie kann jeder wie ER will.

Für den Nachmittag stand die Eröffnung auf dem Programm. Nach den, bedingt durch eine unzureichende Lautsprecheranlage, zum Teil unverständlichen Ansprachen und der dadurch ausgelösten Unruhe gab es den ersten Regenguss. Im schützenden Hangar konnte ich eine der positivsten Ideen dieser WM sehen. Unter der Leitung von Helmut Walther vom DAeC konnte der jugendliche Modellflughnachwuchs kleine UHUs und Balsagleiter bauen. Laut Angabe von Herrn Walther sollen es 40 UHU und 3600 Wurfgleiter gewesen sein. Ein Bravo dieser Nachwuchsaktion.

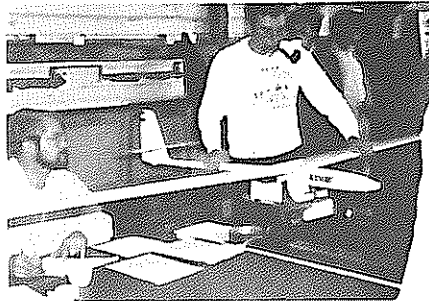
Die abendliche Teammanagersitzung brachte eine weitere (negative) Überraschung. In offener Unkenntnis über die dabei möglichen Rundungsfehler war die Auswertung im Computer im Ganzzahl-(Integer) Mode programmiert worden. Und immer lauter und häufiger wurde die Frage gestellt, warum der DAeC diese WM anstatt ins wettbewerbs-erfahrene München in das, offensichtlich in jeder Hinsicht schwimmende Osnabrück vergeben hat. Dank des Einsatzes von Jury-Mitglied Albert Herzog gelang es allerdings noch diese Programmierung zu ändern.

Sonntag, 26. Juli

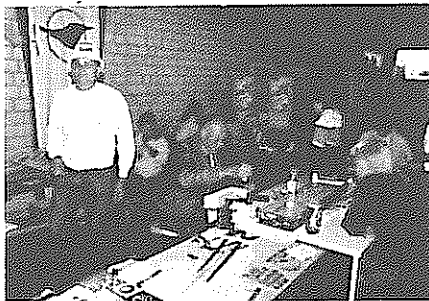
Für heute war die offizielle Trainingsrunde, der sogenannte Null-Durchgang am Programm. (Fast



CO-Wettbewerbsleiter Dr. Quabek und Albert Herzog, Juramitglied, beobachten die Abnahme von Aichholzers ALBATROS



Modellabnahme: Hier kommt Wasners QUASAR auf die Waage



Eine der gelungensten Ideen an dieser WM. Eine Jugendbauecke in der unter Anleitung von Helmut Walther Unmengen von Balsagleitern und kleinen UHU's gebaut wurden.



Kneippkuren



..... und Schlamm-packungen gab es an der WM als Gratiszugabe

alle waren pünktlich am Platz, auf das argentinische Team wurde unverständlicherweise eine Stunde gewartet. Dieses regelwidrige Entgegenkommen kostete eine Stunde regenfreie Wettbewerbszeit und animierte andere, es in Zukunft auch nicht so genau zu nehmen. Dazu kam noch eine mehr als schleppende Wettbewerbsabwicklung und so endete die Trainingsrunde gegen 21.00 Uhr. Anschließend hastiges Verschlingen des Abendessens denn um 21.30 startete bereits die Mannschaftsführersitzung! Über den chaotischen Verlauf dieser Sitzungen breite ich lieber den Mantel des Vergessens!

Das Ergebnis der Trainingsrunde war hervorragend, mit Aichholzer, A und Horvath, H je 3000, Wasner jun., 2951 und Hoffmann, A 2908 lagen gleich vier Vertreter der k. und k. Monarchie in Führung!!

Mir persönlich wäre an dieser Stelle ein etwas weniger hervorstechendes Ergebnis lieber gewesen. Vielleicht wäre dann der Rest des "australischen Teamgeistes" nicht so schnell verflogen.

Montag, 27. Juli

Nun soll es ernst werden, aber vorerst müssen wir wieder warten, es regnet und eine tiefliegende Wolkendecke macht jeden anständigen Hochstart unmöglich. Statt der geplanten vier Aufgaben schafft man, mit Ach und Krach nur den Zeitflug. Schlechtwetter und schleppende Wettbewerbsabwicklung fressen wertvolle Stunden. Der Zeitflug geht bis in den späten Nachmittag und anstatt bei der unsicheren Wetterlage mit Distanz weiter zu machen wird Speed gestartet, mehrmals unterbrochen und schließlich abgebrochen. Die Aussichten auf einen Streichdurchgang schwinden und manche fürchten um eine WM, denn dazu braucht man fünf Durchgänge.

Dienstag, 28. Juli

Heute werden tatsächlich drei Aufgaben geflogen. Die fehlenden zwei (Distanz und Speed) der ersten und Speed der zweiten Runde. Wie sieht es bei uns nach dem ersten Durchgang aus?

"Charly" Wasner jun. liegt mit 2872 Punkten auf dem fünften Rang. Zeitflug mit 360 sec und 80 Landepunkten ergeben 960 Wertungspunkte. 18 Strecken ergeben 1000 Punkte und 20.3 sec im Speedflug sind 911 Punkte. Peter Hoffmann vergibt im Zeitflug 260 Punkte (231/75) und im Distanzflug 67 Punkte. Speed mit 20.9 sec bringt 885 Punkte und mit 2556 Punkten liegt Peter auf Rang 30. Günther Aichholzer ergeht es noch schlechter. Zeitflug mit 228/100 bringt 781 Punkte, der Distanzflug

ist voll, aber im Speedflug wendet Günther an der A-Basis zu früh, muß einen Kreisel fliegen und kommt auf 25.8/717 Punkte. Mit 2498 Punkten liegt er auf Rang 40! Eine herbe Enttäuschung nach der Euphorie der Trainingsrunde. Aber neben uns warten auch noch andere auf einen sechsten und damit Streichdurchgang.

Die Speedflüge des zweiten Durchganges ergeben folgende Zeiten und Punkte: Charly 19.6/974; Günther 20.6/927 und Peter 21.5/888 Punkte.

Bei der Fahrt ins Hotel passiert noch ein Missgeschick. Bei einem Bremsmanöver des Aichholzer-Busses den sein Helfer Martin Stuefa besorgt hat, verrutschen die Winden und beschädigen Hoffmanns B-Fläche. Harzspezialist Charly, der auch offenbar als einziger Pilot des Teams mit Harz und Gewebe ausgerüstet ist, repariert die Fläche wenigstens soweit, daß sie im Notfall (der nicht eingetreten ist) gebraucht werden könnte, in einer nächtlichen Aktion.

Mittwoch, 29. Juli

Auch heute gibt es ein Monsterprogramm bis 21 Uhr mit vier Flugaufgaben. Erst werden Zeit und Strecke des zweiten Durchganges geflogen und sofort anschließend Distanz und Zeit des dritten Durchganges.

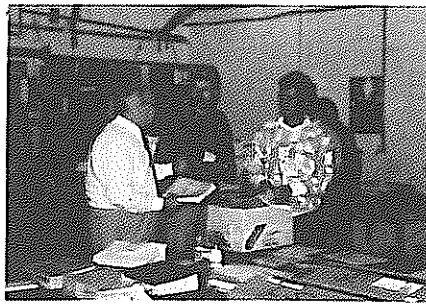
Wie sieht es nach zwei Durchgängen (noch ohne Streichresultat gerechnet) bei uns aus? Wasner jun. liegt mit 5697 Punkten auf Rang drei, Hoffmann hat sich mit 5426 Punkten auf Rang 17 vorgeschoben und Aichholzer ist mit 5409 Punkten auf Rang 20 vorgestossen. In der Mannschaftswertung haben wir uns vom 6. auf den 5. Platz verbessert.

In der Durchgangswertung liegt Günther mit 2911 Punkten am dritten, Peter mit 2870 am zehnten und Charly mit 2825 Punkten am 13. Durchgangsrank.

Die Distanzflüge unserer Piloten im dritten Durchgang sind voll und auch die Zeitflüge ergeben nur minimalen Punkteverlust.

Donnerstag, 30. Juli

Tiefhängende Wolkenbasis und zum Teil Regen machen die Speedflüge des dritten Durchganges zum (Wetter-)Lotto. Wer eine trockene Phase für seinen Speedflug erwircht hat Glück. Voll ins Wetterpech kommt Charly, kurz vor seinem Speedflug beginnt es zu regnen, 23.0 sec sind die magere Ausbeute. Peter fliegt sich mit 20.4/980 auf den ersten und Günther mit 21.1/948 auf den neunten Durchgangsrank.



Werner Groth (li) vom DAeC erhält von den Reportern und Redakteuren ein Exemplar der täglich erscheinenden Flugplatzzeitung CAN (Competitor-Achmer-News). Für diese gute Einrichtung ein Danke an das CAN-Team



Ruedi Binkert, der fliegende (protestantische) Parrer aus der Schweiz, Wolfgang Zach, der dichtenden Teamhelfer dazu: Ruedi Binkert trägt Quasar - wie die Hostie zum Altar



Startvorbereitung an der Windenlinie. Wasner jun. mit dem TARGET von Hoffmann. Links außen TM Wasner



TM Wasner sen. startet den QUASAR von Wasner jun. zum Speedflug. Günther Aichholzer als Helfer in Warteposition.

Wo stehen wir nach dem dritten Durchgang, ab sofort unter Berücksichtigung eines Streichdurchganges gerechnet: Hoffmann führt mit 5844 Punkten, Aichholzer liegt

mit 5824 Punkten auf Rang drei und Wasner jun. ist 15. mit 5735 Punkten. Ganze 109 Punkte liegen zwischen dem ersten und dem fünfzehnten Platz. Ein Kopf an Kopfrennen zeichnet sich ab. In der Teamwertung sind wir inzwischen auf dem ersten Platz gelandet. Dichtauf folgen die Schweiz, England, Holland und die BRD.

Der vierte Durchgang beginnt mit Speed, muß aber wegen Regen und Winddrehung nach ca. 15 Startern abgebrochen werden. Nach dem Umstellen der Winden geht es mit dem Zeitflug weiter. Bei Aichholzers ALBATROS hat im Hochstart zum Zeitflug ein Querruderservo Zahn-ausfall und verhindert eine vollen Zeitflug, Hoffmann fliegt mit TARGET 358/95 voll, Wasner jun. mit QUASAR 361/70 fast voll. Beendet wird der Donnerstag mit dem Streckenflug wobei unsere Piloten dem Ruf der Streckennation AUT voll gerecht werden und jeder seinen 1000er ins Körberl bringt. Um 21.30 Uhr bricht die Jury wegen mangelnder Sicht ab, für morgen bleiben noch zwei Streckengruppen.

Freitag, 31. Juli

Die vierte Runde wird mit den zwei Streckengruppen fertig geflogen. Wo steht unser Team am Ende der vierten Runde? Hoffmann hat 8727 Punkte und damit Rang vier, Wasner jun. ist auf Rang zwölf mit 8599 Punkten und Aichholzer belegt Rang 16 mit 8554 Punkten.

Da für eine Spitzenplatzierung auch Gastgeber Deutschland einen Streichdurchgang braucht und in der Wettbewerbsabwicklung doch offenbar ein Lerneffekt eingetreten ist, geht die Abwicklung nun zügiger vor sich und so wird heute ausser dem Rest des vierten Durchganges noch der komplette fünfte und fast der ganze Zeitflug des sechsten Durchganges geflogen.

Heute morgen hat ein Teil der täglichen Berichterstattung in der Lokalpresse Empörung unter allen Teams und bei der Jury ausgelöst. Hier nachfolgend eine Originalkopie des entsprechenden Textes:

Verzögerungen hat es aber auch gegeben, weil die Regeln den meisten Modellfliegern offenbar nicht bekannt waren. Darüber hinaus taten sich die ausländischen Mannschaften schwer, trotz der Ansage in zwei Sprachen, rechtzeitig und richtig an ihrer Startstelle zu sein. „Die können nicht alleine gehen“, seufzte Horst Jung von der Organisationsleitung. Einem Helfer sei ein „Follow-me“-Schild auf den Rücken gebunden worden, um verirrte Teilnehmer an den Platz zu führen.

In diesem Artikel wird auf schamlose Art versucht, eigene Unfähigkeit auf die Teilnehmer, die zum allergrößten Teil langjährige internationale Erfahrung haben, abzuwälzen. Auf Initiative des Mannschaftsführers der BRD -danke Gert- wurde dann eine presserechtliche Entgegnung, unterzeichnet von allen Mannschaftsführern und der Jury verfasst. In meiner nun 16-jährigen WM-Teamerfahrung durfte ich diese "Freundlichkeit" zum ersten Male erfahren.

Doch zurück zur Fliegerei, was brachte der fünfte Durchgang? Erstens war nach seinem Ende die WM wirklich eine WM, wie bereits vorne gesagt sind fünf Durchgänge dafür nötig.

Im Zeitflug punkten unsere Piloten fast bzw. ganz voll. Charly 361/100 und 1000 Punkte, Günther 360/95 und 989 sowie Peter 360/80 und 969 Punkte. Wasner jun. und Hoffmann fliegen ihren Streckenflug voll, Aichholzer vergibt eine Strecke und kommt damit auf 941 Punkte. Allerdings schmiert Charlys QUASAR an der B-Wende, beim Versuch doch noch eine Strecke zu schaffen, ab und es gibt einen geknickten Rumpf, vom Piloten ganz zu schweigen. Wolfgang Zach, der zusammen mit Friedrich Haupt als stiller Helfer unsere Truppe verstärkt dazu:

IST DIE WIESE NASS UND STUMPF
BRICHT SOGAR EIN WASNER RUMPF.

Dank einer Expressreparatur, für die ich mich bei zwei weiteren (stillen) Helfern unseres Teams - Peter Staub und Franz Prasch- herzlich bedanken möchte, sind bis zum Zeitflug des sechsten Durchganges Rumpf und Pilot wieder in Ordnung.

Am Ende des fünften Durchganges liegt Hoffmann mit 11614 Punkten auf Rang vier, Wasner jun. mit 11424 auf Rang dreizehn und Aichholzer, 11377 auf Rang 15.

Es führt Reinhard Liese, BRD mit 11708 vor Joris ten Holt, NL und Stephen Haley, GB.

In der Teamwertung hat uns England überholt und liegt mit 34684 vor Österreich mit 34417 und der BRD mit 34381 Punkten an der Spitze.

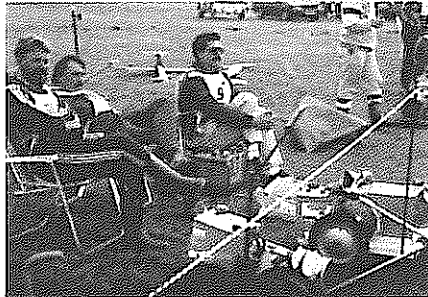
Hoffmann und Wasner jun. fliegen ihren letzten Zeitflug dieser WM noch am Freitag abend (oder war es schon Nacht?), Peter mit 360/95 und 1000 Punkten, Charly mit 362/90.

Samstag, 1. August

Am Morgen kommt Günther noch zum Zeitflug, auch er fliegt mit 356/90 und 971 fast voll. Auch beim Streckenflug geben sich unsere Piloten keine Blöße, jeder



Die Windenparade des US-Teams. Die USDMannschaft hat heuer einen sehr einheitlichen Eindruck gemacht. Im Hintergrund der zum Senderdepot umfunktionierte Mercedes-Transporter



Meissl, Hoffmann und Wasner jun. in der "Ready-Box" beim Warten auf den Startaufruf



Unser Pilotentrio im österreichischen "Individualdress". V.l. Peter Hoffmann, Günther Aichholzer u. Karl Wasner jun.



Reinhard Liese, BRD (hier mit Gattin) hat es geschafft, er ist Weltmeister

fliegt seinen Tausender und der abschliessende Speedflug zeigt mit Aichholzer 20.5, Hoffmann 20.6 und Wasner jun. 20.8 sec eine ausgeglichene Leistung.

Die WM ist vorbei, das grosse Rechnen beginnt und wenn die Taschenrechner nicht lügen haben wir mit Peter Hoffmann einen **Vize-Weltmeister** und ein, speziell im Finish stark fliegendes Team **AUT** ist zum ersten Male in der F3B-Geschichte ganz oben auf dem WM-Stockerl.

WIR SIND WELTMEISTER !

Bevor ich mit der Schilderung der Siegerehrung beginne noch einige Zahlen. Beim Zeitflug wurden von 18 Wertungsflügen nur vier (2x Aichholzer, je 1x Hoffmann und Wasner jun.) zeitlich nicht voll geflogen. Die ist in Anbetracht der Witterung nicht schlecht, dafür wurde aber bei den Landungen viel vergeben. Alleine acht Landungen waren über drei m, also unter 90 Landepunkten. Hier kann und muß noch viel verbessert werden.

Im Speedflug wurde zwar auch einiges vergeben, aber hier waren unsere Piloten schon vom "Regen-glück" bedient und unterbrochen wurde wegen Regen bei unseren Piloten sicher nicht. Der Speedflug ist ja, speziell wenn ein Durchgang sich über drei Stunden hinzieht, am meisten von den Wettereinflüssen betroffen. Einsame Spitze sind hingegen unsere Piloten im Streckenflug. "Charly" Wasner hat als einziger Pilot dieser WM alle 6 Streckenflüge mit 1000 Punkten beendet. Aichholzer und Hoffmann haben nur je einmal eine Strecke abgegeben und dafür 59 bzw. 67 Verlustpunkte kassiert. Weltmeister Liese verlor hingegen 200 Punkte, trotz Glück in der Gruppenauslösung.

Am Nachmittag ist die FAI-Siegerehrung im Verpflegungshangar angesetzt und diese Siegerehrung setzt den organisatorischen Mißleistungen dieser WM die Krone auf und sie betreffen, Zufall oder nicht, immer Österreich!

Reinhard Liese wird aufgerufen, mit einem Riesenpokal, der FAI-Medaille und verdientem Applaus bedacht. Nachdem Liese das Stokerl erklommen hat, wird Peter Hoffmann als Zweiter aufgerufen. Unter Applaus marschiert Peter nach vorne, da wird dem Zeremonienmeister ein Zettel in die Hand gedrückt, daraufhin minutenlanges Schweigen, welches nur mit ein paar Bemerkungen über den Fernsehauftritt von Liese unterbrochen wird. Nach langem, peinlichen Warten, ohne eine Erklärung oder Entschuldigung, und

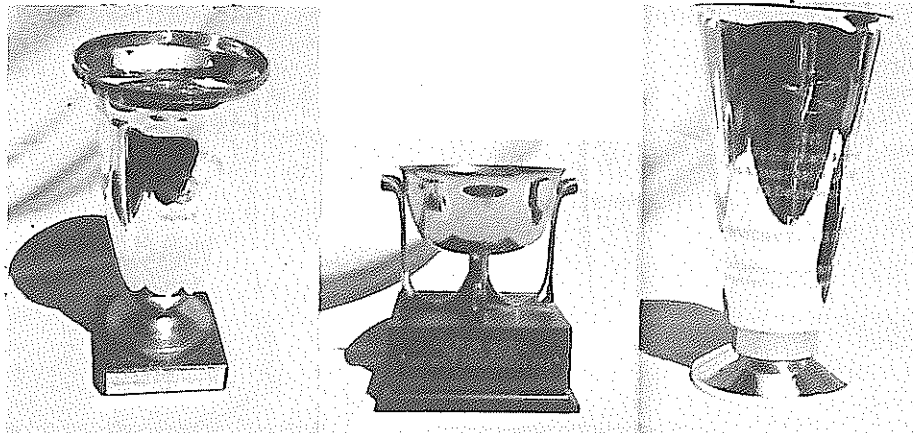
einer, nun offenbar richtigen Liste, darf Hoffmann das Podest erklimmen und bekommt die Silbermedaille umgehängt. Pannfrei dann wieder die Zeremonie beim drittplatzierten Italiener Samuele Villani. Die drei Fahnen werden unter den Klängen der BRD-Hymne aufgezogen, im Anschluss daran wird Österreichs Bundeshymne angespielt und nach heftigen Armefuchteln eines Offiziellen mittendrin abgebrochen. Doch es geht noch weiter. Österreichs Nationalmannschaft wird zur Mannschaftssiegerehrung nach vorne gerufen, Applaus, wir bekommen die FAI-Urkunden und besteigen das Treppchen und unser Hymne wird gespielt. Das zweitplatzierte englische Team wird aufgerufen, kommt nach vorne und siehe da, diesmal wird auch die Hymne des Zweitplatzierten gespielt. Während das drittplatzierte BRD-Team nach vorne kommt, bekomme ich plötzlich und kommentarlos den FAI-Wanderpokal, die Challenge Mike Donnet, in die Hand gedrückt. Als das BRD-Team in Position ist, Sie haben es sicher schon erraten, folgt auch noch die BRD-Hymne.

Am Samstagabend, beim Abschlussbankett gibt es eine etwas festlicher gestaltete Siegerehrung bei der sich allerdings der neue und der alte Weltmeister wegen eines Fernsehauftrittes durch ihre Gattinen vertreten lassen mußten. In der Einzelwertung gibt es dabei Pokale bis zum neunten Rang. Im Gedenken an den 1986 verstorbenen langjährigen Vorsitzenden des F3B-Subcommittees Dan Pruss hat die amerikanische Modellflugvereinigung AMA einen Teamwanderpreis gestiftet, der allerdings im AMA-Museum in den USA bleibt. Die drei Piloten und der Teammanager des siegreichen Teams erhalten jeweils eine kleine Nachbildung dieses Preises und ich bin stolz mit unserem Nationalteam diesen DAN-PRUSS-MEMORIAL zum erstenmale gewonnen zu haben. DANKE AMA.

Harte zwölf Tage sind vorbei, es ist Zeit Bilanz zu ziehen. Was fliegerisch verbessert werden kann und muß habe ich bereits im Bericht aufgeführt. Um auch weiterhin sowohl in der Einzelwertung und in der Teamwertung an der Spitze bleiben zu können muß der "Geist von Australien" wieder aktiviert und ein bedingungsloser

Einsatz, jeder für jeden erzielt werden; dies als Maxime für Piloten UND Helfer.

Wir sind mit großen Erwartungen nach Osnabrück gefahren, in sportlicher und organisatorischer Hinsicht. In sportlicher Hinsicht sind unsere Erwartungen eingetroffen, in organisatorischer Hinsicht wurden wir enttäuscht.



Links: Die CHALLENGE MIKE DONNET, der Team-Wanderpreis, ist zum ersten Mal für zwei Jahre in Österreich. Mitte: Der von der AMA im Gedenken an den im letzten Jahr verstorbenen Dan Pruss gestiftete F3A-TEAM-AWARD ging bei der erstmaligen Verleihung an Österreich. Rechts: Die Mannschaftssiegerpokale stiftete der DAeC, sie gingen an den Mannschaftsführer und die Piloten

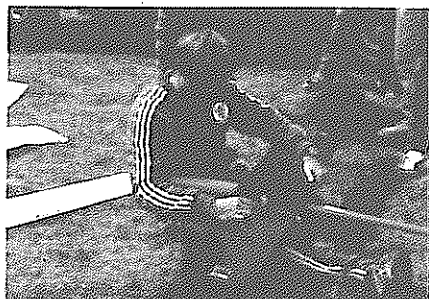
DEUTSCHER AERO CLUB e.V.
Sportfacheruppe Modellflug

'87 FAI World Championship F3B
ACHMER Airfield

Total round 1 - 6

time 16:02:52 01. Aug. 87
page 1
place name nation r-1 r-2 r-3 r-4 r-5 r-6 r-7 total

1	Liese Reinhard	FRG	2460.9	2963.0	2854.7	2916.4	2974.5	2960.6	0.0	14,677.2
2	Hoffmann Peter	AUT	2555.8	2870.7	2973.8	2882.6	2887.5	2890.1	0.0	14,512.7
3	Villani Samuele	ITA	2756.1	2979.5	2814.0	2878.5	2920.7	2911.3	0.0	14,504.0
4	Halay Stephen	GBR	2824.0	2701.4	2915.2	2937.2	2967.0	2554.5	0.0	14,344.0
5	Amann Rainer	SUI	2773.9	2910.4	2888.9	1986.9	2807.8	2852.5	0.0	14,313.5
6	Wright Nic	GBR	2814.8	2881.7	2877.2	2930.7	2608.3	2798.4	0.0	14,302.0
7	Holt ten Joris	HOL	2620.8	2869.3	2934.7	2917.8	2950.0	2535.3	0.0	14,291.6
8	Wagner Karl jun.	AUT	2872.0	2825.3	2863.0	2864.5	2816.2	2865.4	0.0	14,290.2
9	Worrall David	GBR	2844.4	2721.6	2943.4	2968.2	2780.9	1989.1	0.0	14,258.5
10	Aichholzer Günther	AUT	2498.1	2911.7	2912.7	2730.4	2822.8	2874.1	0.0	14,251.7
11	Sieber Bruno	SUI	2893.7	2746.8	2831.3	2948.2	2643.0	2821.3	0.0	14,241.3
12	Abell Peter	AUS	2885.2	2886.5	2928.2	2507.7	2762.0	2721.1	0.0	14,183.0
13	Binkert Rudolf	SUI	2745.7	2896.8	2919.2	2875.5	2741.6	2562.4	0.0	14,178.8
14	Snits Jerroon	HOL	2889.4	2792.5	2835.9	2830.7	2778.4	2818.4	0.0	14,166.9
15	Decker Ralf	FRG	2516.5	2682.5	2887.8	2949.9	2918.3	2673.7	0.0	14,112.2
16	Schlott Martin	FRG	2867.7	2683.0	2814.7	2806.0	2743.5	2863.0	0.0	14,094.9
17	Legou Martial	FRA	2545.2	2876.1	2953.5	2796.6	2649.4	2801.7	0.0	14,077.3
18	Wark Stephen	USA	2693.8	2809.4	2842.2	2694.2	2955.1	2705.9	0.0	14,016.8
19	Casaux Francis	FRA	2523.0	2812.7	2930.2	2824.6	2896.6	2551.6	0.0	14,015.7
20	Spicer Richard	USA	2371.5	2500.6	2877.2	2807.3	2830.4	2774.4	0.0	13,789.9
21	Givone Franco	ITA	2880.7	2634.4	2737.6	2460.8	2631.5	2849.3	0.0	13,733.5
22	Horvath Janos	HUN	2868.5	2286.9	2722.3	2767.6	2546.4	2719.8	0.0	13,624.6
23	Stahl Joakin	SWE	2394.7	2903.2	2651.4	2930.7	2735.9	2360.0	0.0	13,615.9
24	Donestreo Henk	HOL	2598.6	2852.7	2894.3	2648.6	2450.0	2608.7	0.0	13,602.9
25	Paszke Gregorz	POL	2689.4	2649.8	2540.9	2785.3	2844.7	2569.8	0.0	13,539.0
26	Joseph Robin	BEL	2397.0	2735.6	2613.3	2457.7	2805.9	2898.1	0.0	13,510.6
27	Szeri Andras	HUN	2619.0	2668.6	2725.7	2545.1	2756.0	2717.5	0.0	13,486.0
28	Levia Steven	USA	2518.5	2820.7	2805.1	2798.9	2520.2	1163.4	0.0	13,463.4
29	Yasui Hiroyuki	JPN	2771.8	2339.3	2585.2	2850.5	2626.7	2600.7	0.0	13,434.9
30	Duchenne Denis	BEL	2655.3	2547.2	2484.6	2740.3	2605.9	2885.2	0.0	13,433.9



Die Sonne scheint wieder einmal - klar, die WM ist ja vorbei! Hoffmann entfernt seine "Rosenkränze" aus den Ballastkammern des TRAGET

Zur WM - Durchführung noch einige Gedanken, zuerst noch ein paar Minuspunkte die uns, aber auch andere Teams gewundert haben. Reinhard Liese und seine Teamkollegen haben das Glück gehabt, nie gegen einen Österreicher Strecke fliegen zu müssen. Gewundert hat auch, daß Liese das Glück hatte, bei schlechter Streckenflugposition ein Signal nicht zu hören, obwohl es andere gehört hatten, und für sein Nicht-hören eine neue Rahmenzeit, zusammen mit einer "einfachen" Gruppe, zu erhalten. Der Kommentar unseres Teamdichters Wolfgang Zach dazu:

FLIEGT DER LIESE DREI- VIER MAL
HÖRT AUCH ER DAS B - SIGNAL

oder

GUCKT DER FROSC FRECH AUS DER
WIESE,
HEISS DAS REFLIGHT FÜR HERRN
LIESE.

Daß selbst fein verflieste WC nichts nützen, wenn diese 500 m und mehr vom Geschehen entfernt sind, haben bereits andere Bericht-erstatler erwähnt, die zur Verfügung gestellten Zelichen, von den Teilnehmern bald Hundehütten getauft, reichten nicht für Mensch und Material und waren noch dazu ungünstig plaziert. Aktuelle Ergebnislisten sollten die Mannschaftsführer eigentlich automatisch am Ende einer Aufgabe oder zumindest am Ende eines Durchganges am Platz bekommen und nicht erst durch Hilfe von Freunden. (Danke!)

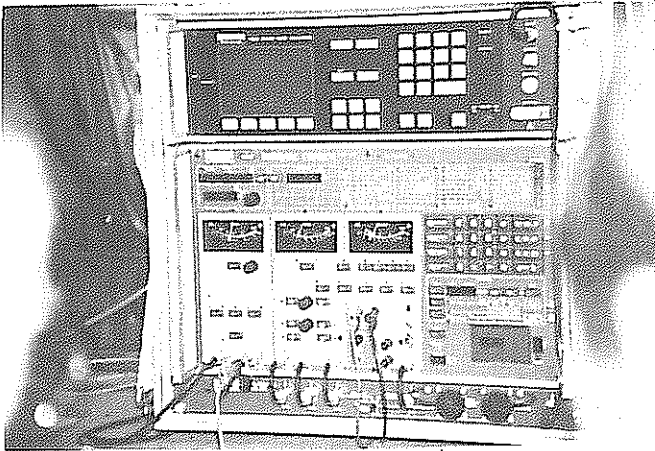
Doch wie immer möchte ich meinen Bericht mit Positivem schließen. Die Jugendbauecke habe ich bereits erwähnt, sie hatte zwar nicht direkt mit dem WM-Geschehen zu tun, ich fand diese Idee jedenfalls prima.

Die an den Verkaufsständen angebotene Zwischenverpflegung wie Kaffee, Kuchen, Würstel oder Getränke war gut und preiswert und wurde von freundlichem Personal verkauft. Danke.

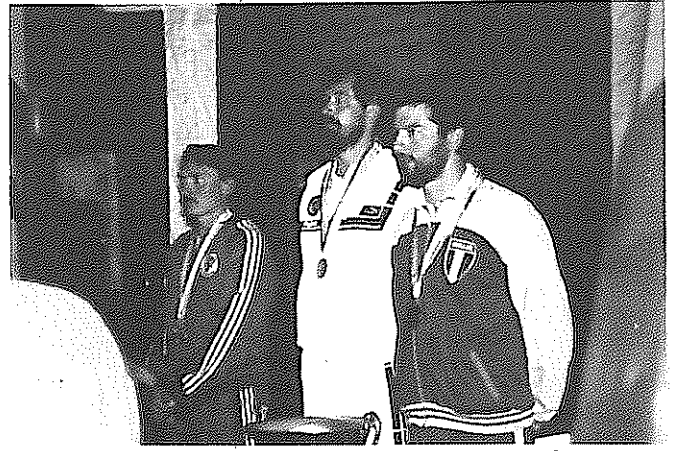
Die täglich, manchmal sogar mit einer Zwischenausgabe erscheinende WM-Zeitung Competitor-Achmer-News kurz CAN genannt mit einem freundlichen, hilfsbereiten Reporter-Redakteur-Drucker Team war eine gutgelungene, runde Sache. Danke für die gute Zusammenarbeit.

Ruhender Pol im manchmal sehr hektischen Getriebe, und zuständig für perfekte Englischübersetzungen Werner Groth vom DAeC sowie eine ganze Reihe von Helfern beiderlei Geschlechts, von der Küche bis zum Mann im Senderdepot und an der Wendelinie, die trotz Wetterunbill und 13 Stundentag ihre Aufgabe bewundernswert durchführten. Auch ihnen, zum Schluss DANKE.

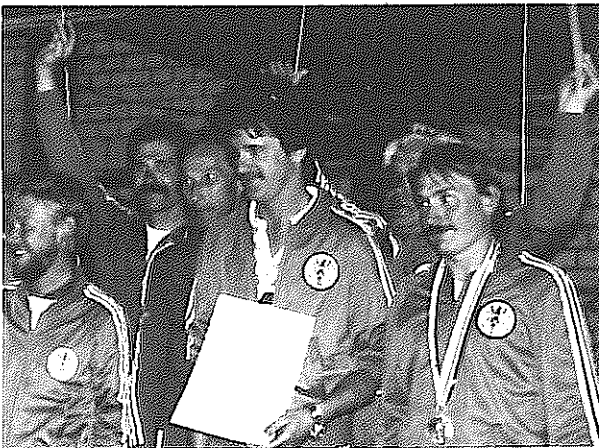
Karl F. Wasner, Mannschaftsführer



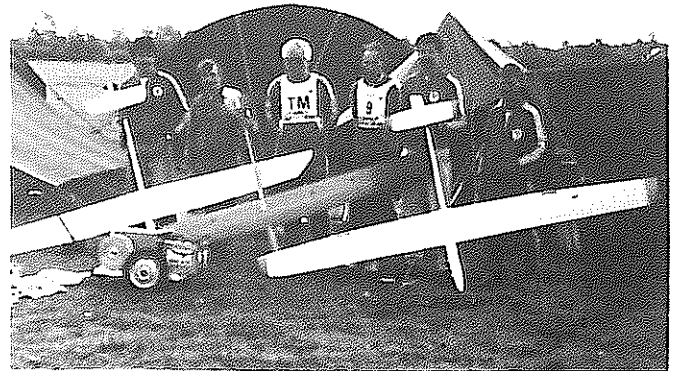
Modernste Meßgeräte der Bundespost dienen zur Senderüberprüfung und im Bewerb zur Frequenzkontrolle



Die Siegerehrung in der Einzelwertung: V.l. Peter Hoffmann A (2. Rang), Reinhard Liese BRD (1. Rang), Samuele Villani I (3. Rang). Wie fast die gesamte WM, so war auch die Siegerehrung nicht von (peinlichen) Pannen verschont



Das Rennen ist gelaufen. Bevor die Modelle wieder in den Transportkisten verschwinden gibt es noch ein Gruppenfoto des Mannschaftsweltmeisters



Das Ziel ist erreicht: Österreichs Nationalteam ist nach einer Woche zähem Kampf Weltmeister!
V.l.: Andi Meissl, Karl Wasner jun., Erich Lercher, Günther Aichholzer, Karl F. Wasner, Peter Hoffmann

GRAUPNER

RC-Segler der Sonderklasse

Aus der erfolgreichen
Dolomiten-Testserie:

DISCUS 240
Spannweite 2400 mm
Best.-Nr. 4222

DISCUS 330
Spannweite 3250 mm
Best.-Nr. 4224

DISCUS 400
Spannweite 4000 mm
Best.-Nr. 4240

LS 4
Best.-Nr. 4228

LS 6
Best.-Nr. 4226

LS 4
Spannweite 3000 mm

LS 6
Spannweite 3570 mm

**GROB G 103 A
TWIN III ACRO**
Spannweite 4000 mm
Best.-Nr. 4214

ASW 22
Spannweite 2400 mm

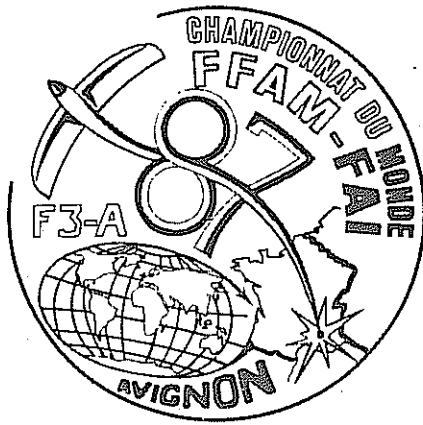
Best.-Nr. 4250
ohne Querruder

Best.-Nr. 4244
mit Querruder

Alle Modelle mit Fertigrumpf
und Balsa-Leichtbauflügel
(DISCUS 240 in Holm-/Rippen-
bauweise).

Ausführliche Beschreibung siehe
GRAUPNER Hauptkatalog FS.
im Fachhandel.

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK



F3A WM '87

in Avignon / Frankreich

Ein Bericht von Mannschaftsführer Oswald HAJEK

Unsere Mannschaft besteht heuer aus Hanno und Vater Hans Prettnner, Heinz Kronlachner mit Martina Berger und Manfred Dworak mit Frau Brigitte. Nun der Bericht wieder in Tagebuchform.

Freitag 31. Juli: Nach einer Sternfahrt nach Innsbruck, treffen innerhalb von 10 Minuten alle ein. Weiter gehts nach Zürich. Dort stoßen wir mit leichter Verspätung auf die Prettnners. Gemeinsam geht's dann weiter nach Lausanne. Dort wird übernachtet. Samstag früh geht's weiter. In der Schweiz ist Feiertag so geht's recht schnell über Genf bis Grenoble, dann 80km Landstrassen bis zur Autoroute A7. Wir befürchten das totale Chaos, da in Frankreich Ferienbeginn ist und angeblich 14 Millionen Franzosen auf dem Weg zum Meer sind. Die Autobahn ist zwar voll, aber es geht ganz gut vorwärts. Am Nachmittag finden wir nach einigen Umwegen einen der Trainingsplätze in der Nähe von Orange. Es ist ein riesiges, ebenes Gelände mit schöner Startbahn. Wir treffen da auf die Australier, die schon eine zeitlang da sind. Da der Wind recht ordentlich bläst, belassen es Hanno Prettnner und Kronlachner bei einem Start. Abends geht's weiter ins Quartier in der Nähe von Avignon. Wider Erwarten klappt dort alles, die ganze Anlage ist sehr schön und recht ordentlich.

Sonntag: Wir sitzen um 5 Uhr 30 beim Frühstück, denn wir hatten gehofft, daß wenigstens früh am Morgen der Wind ruhiger wäre, dem war aber nicht so. Ganz im Gegenteil, daher ging's wieder ab ins Bett. Um 9 Uhr machen wir dann eine erste Besichtigung des Wettbewerbsgeländes, ein Flughafen für Große mit 2,2 km Startbahn. Unsere Hotelanlage Paradou liegt gleich daneben. Platz genug, eher wieder Probleme mit dem Transport der Modelle etc. zu erwarten. Dann fahren wir zu dem uns zugeteilten Trainingsplatz Aix en Provence ca. 70 km. Dort angekommen, das gleiche Bild: starker Wind und auch die bereits vorhandenen Japaner zögern eher mit dem Fliegen. Die Piste ist schön, aber in 150 Meter Entfernung fliegt man über einem Abgrund, deshalb ist es dort auch sehr verwirbelt. Also zurück nach Orange. Da sind wieder nur die Aussies, aber sie haben nicht einmal ausgepackt. Ja wenn man wüßte ob der Mistral auch beim Wettbewerb bläst - dann wäre die Entscheidung einfacher! Und so macht dann doch jeder 2 Flüge, versucht so gut es geht mit dem Wind zurechtzukommen. Abends geht's zurück zum Hotel. Fazit: 200 km für Platzbesichtigung und 2 Flüge. Wettervorhersage für Montag: Mistral still strong 25-45 Knots, =12-22 m/sec. Starts und Landungen machen den Hubschraubern Konkurrenz, es geht fast im Stand rauf und runter.

Montag 3. August: Wir stehen nochmals um 5 Uhr auf. Die Wettervorhersage hatte leider recht: Der Mistral ist noch immer voll da. Genau mit Sonnenaufgang sind wir am Flugfeld in Orange. Ganz allein. Da es aber der

letzte freie Trainingstag ist, wird heute trotz starkem Wind ausgiebig trainiert. Ich verlasse am Nachmittag die Mannschaft, wegen Anmeldung und erster TM Sitzung. Diese dauert gleich 1 1/2 Stunden und ist fast nur durch eine ziemlich umständliche Auslosung der Startreihenfolge und Einteilung zum Training gefüllt. Da nur auf einer Piste geflogen wird, und obwohl um 6 Uhr 15 begonnen wird, gibt das bei 27 Teams nur 25 Minuten offizielles Training pro Team. Überhaupt ist bei allen Entscheidungen der Zeitdruck (76 Teilnehmer/Tag) ein wesentlicher Faktor.



Kurz vor der Eröffnungszeremonie

Um 6 Uhr ist dann bei brütender Hitze die kurze offizielle Eröffnung der WM 87. Musik spielt - Ron Chidgey muß seine kurze Rede wegen eines startenden Großflugzeuges unterbrechen - die Fahnen werden aufgezogen - das wars. Dann fahren Busse zur offiziellen Begrüßung zum Bürgermeister in Avignon im schönen alten Stadtsaal - Es werden Souvenirs an die TM's verteilt, eine kurze Rede in Französisch, dann gibts was zu trinken. Zurück zum Essen ins Hotel.

22.30 schon wieder TM-Sitzung: Die Gemüter erhitzen sich heftig über der Frage ob - warum - wann - wieviele Sender abgegeben werden müssen. Manche Teams möchten gerne den Tag noch für freies Training auf einem der ja mindestens 30 km entfernt liegenden Gelände ausnützen. Bei diesem Thema wurde sehr deutlich, daß die Zeit die Regeln eigentlich überholt hat, denn obwohl jeder weiß, daß kein Pilot nur einen Sender besitzt, wird nur EIN Sender verlangt. Das löst zwar das Sicherheitsproblem in keiner Weise, aber dem Buchstaben des Gesetzes ist halt Genüge getan. Aber obwohl speziell Hollands TM und Dave Brown (USA) sehr heftig kämpften wurde auf dem Abgeben der Sender um 6.00 früh auch am 1. Trainingstag bestanden. Auch der Antrag den Motor auf der Piste und nicht in der in der Wiese befindlichen ready box zu

starten und die Lärmmessung durchzuführen, wurde von der Jury aus schon erwähnten Zeitgründen strikt abgelehnt. Nachdem dann auch noch die Transportprobleme auf dem riesigen Flugplatz geklärt waren, konnten wir dann um Mitternacht endlich ins Bett.

Dienstag 4.8.: Offizielles Training:

Wir sind ca. um 1/2 12 Uhr dran. Um 6.00 ist Senderabgabe, Sensation, überhaupt kein Wind! Schon beim Frühstück hören wir vom Mißgeschick der Japaner. Sie mußten als erste zum Training (6.30). Da nur bei der Nachmittagspiste ein Parkplatz ist, und das Befahren der Startbahn (2,2km!) für nicht offizielle Fahrzeuge nicht erlaubt ist, haben die Veranstalter einen Pendeldienst mit einem PKW + Anhänger eingerichtet. Dieser ist ein normaler Lastwagenanhänger mit nur ebener Plattform. Darauf werden die zusammengebauten Modelle gestellt. Dazwischen sitzt man am Rand, man kann sich nirgends anhalten und auch die Modelle nicht fixieren. Bei einem unerwarteten Halt fiel ein Japs auf zwei Modelle, bei denen dadurch die Rümpfe abbrachen - Totalschaden! Trotzdem wurde dieser abenteuerliche Transport unbeirrt fortgesetzt. Der Verlust des Modelles für Yosioka war sehr schmerzlich, da sein Ersatzmodell für Leichtwind gebaut ist, der Mistral aber weiterhin voll aktiv ist. Australien setzt seine Flagge auf Halbmast - sie haben am Vortag ein Modell verloren. Es gibt nur wenige die gegen diese Transportart rebellieren - wir gehören dazu und wir fahren - trotz Protestes - aber Französisch verstehen wir eh nicht - mit eigenen Autos zum Startplatz. Dort gibts das nächste Problem: Start in staubiger Wiese. Durch die wochenlange Hitze dürr und staubig kann man dieses Gestrüpp sicher nicht mehr Gras nennen. Wir starten unsere Motoren unvorschriftsmäßig auf der Piste und machen auch dort die Lärmmessung - trotz mehrfachen Hinweises, daß es da sicher um 2-3 db lauter wird als im "Gras". Dworak hat 95 db, die anderen beiden sind sicher noch leiser. Unsere Proteste haben wenigstens dazu geführt, daß dann am nächsten Tag ein 3x5 m großer Teppich auf den Boden genagelt war. Da kann man den Motor dann gefahrlos laufen lassen. (Schmutz, Bodenberührung). Kronlachner + Prettnner haben keine Probleme (abgesehen vom Kampf mit dem Wind), doch Dworak erwischt es fast: Störung nach wenigen Sekunden Flug. Failsafe ist sicher eine feine Sache, außer die Ruder bleiben in der letzten Stellung wenns gerade senkrecht auf den Boden zugeht. Mit Geistesgegenwart - mehrmaliges Aus- und Einschalten des PCM Senders - Können und sicher auch einer gehörigen Portion Glück bringt er die Maschine genau zwischen einigen Positionslampen unbeschädigt zu Boden. Der einsetzende Applaus war sicher verdient. Damit war unser kurzes Training aus, aber was nun? Nach langem Hin und Her entschloß er sich doch von dem 35 MHz Kanal (in F normalerweise nicht erlaubt) auf das 41 MHz Band umzurüsten. Er wurde dazu durch Berichte anderer Piloten über Probleme mit 35 MHz bestärkt. Möglicherweise liegt das Problem doch bei den hier reichlich vorhandenen UKW Sendern oberhalb 103 MHz. Die Mischung dieser Frequenz mit der 3. Oberwelle des Empfänger Oszillators kann zu Störungen führen. Dies wird ja in Deutschland dtz. heftig diskutiert, da dort auch neue UKW Sender in diesem Frequenzbereich in Betrieb genommen wurden. Der Ausweg wird da sicher nur der Doppelsuper sein.

Das am Flugfeld ausgegebene "Mittagessen" ist schwer enttäuschend, zum Trinken gibts nur Leitungswasser oder Wein, beides in gleiche Limonadeplastikflaschen abgefüllt. Dann kam die Modellabnahme, das war ein noch größerer Witz als im Vorjahr in La Garde. Es wurde eigentlich nur geprüft, ob die Landesstartnummer drauf war. Kein Abwiegen, keine Motorkontrolle - viele Modelle wurden mit eingewickelten Motoren (Staubschutz) abgenommen. Ein Blick ins Innere (Kraisel etc.) erübrigt sich hier sowieso. Die Sender wurden

allerdings mit einem präzisen Spectrum Analyser sorgfältig geprüft. Dann waren wir fast 1 Stunde auf dem WM-Gelände eingesperrt, da die Zufahrt wegen Großflugverkehr total abgeriegelt war. Ich beobachtete dann unter anderem auch noch das deutsche Team - sie hinterließen einen sehr guten Eindruck. Später trafen wir uns dann am Swimmingpool. Von da hörten wir noch bis spät abends den Motorenlärm der noch trainierenden Flieger. So klang dieser Tag geruhsam aus. Morgen wirds ernst. Hanno ist als erster von uns um ca. 10 Uhr dran.

Mittwoch 5.8. Erster Wettbewerbstag.:

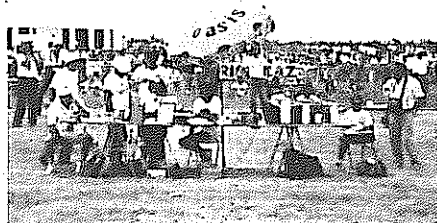
Knapp vor 6.00 bei der Senderabgabe bauen die ersten Piloten im Lichte ihrer Autoscheinwerfer ihre Modelle zusammen. Der Wind ist auch um diese Zeit sehr heftig, Hanno fährt mit Sondergenehmigung zum entfernten Startplatz, wir kommen mit der "Plattform" nach - schon ohne Modell ein Abenteuer. Nach der geplanten Pause für die Großen startet Hanno pünktlich um 10.00. Wind offiziell max. 8 msec. Niemand glaubt das aber. Es sind viel stärkere Böen dabei. So wird das ein zwar für diese fast irregulären Verhältnisse ausgezeichneter Flug, aber die Prettnners sind sichtlich nicht ganz zufrieden damit. Er bekommt dafür 380 Punkte und setzt sich damit vorerst an die Spitze. Daran folgt der unvermeidliche "Fototermin", Hanno ist von zahlreichen Fans umlagert, die alle ein Bild von ihm und seinem Flugzeug machen wollen.

Das heutige Mittagessen ist ähnlich dürftig wie am Vortag. Wir ruhen uns noch ein wenig aus - um 14.45 ist Kronlachner dran. Das ist jetzt auf der Piste 2 vor dem Punkterichterteam B und somit auch der Durchgang Nr. 2. Der Flug gelingt trotz starkem Wind sehr gut, die 307 Punkte (inkl. Lärmbonus) enttäuschen aber, es stellt sich im Laufe des Nachmittags auch heraus, daß die B Gruppe wesentlich knausriger mit den Punkten umgeht. Dworak schafft dann für einen tadellosen Flug nur 284 Points. Wir schauen uns noch einige Konkurrenten an und machen dann einen Einkaufsbummel im nahen Shoppingcenter. Um 20.00 landet der letzte Teilnehmer. Ein langer Wettbewerbstag: 6.30 - 20.00, aber doch kaum 5 Minuten Verspätung! Der Tag endet somit mit folgendem jeweils Halbzeitstand:

D 1, PR Gruppe A			D 2, PR Gruppe B		
Prettnner	A	380	Schulz	D	342
Matt W.	Li	362	Helms	USA	338
Hyde	USA	355	Malfait	F	337
Lossen	D	347	Di Biaggio	I	322
Naruke	J	344	Westrop	GB	327

Donnerstag, 2. Wettbewerbstag:

Was wir befürchtet haben trat nun tatsächlich ein. Der Mistral ist aus! Das ist einerseits sehr erfreulich, andererseits macht das die Frage aktuell: Wie trägt man so einen Monsterbewerb am besten aus, um einigermaßen faire Bedingungen für alle Konkurrenten zu bieten. Bei fast 80 Teilnehmern und einem "Arbeitstag" von 6.30 bis 20.00 kann man sicher nicht die ganze Zeit mit den gleichen Punkterichtern arbeiten. Eine Aufteilung der PR auf jeweils Halbtage bedingt aber auch eine Aufteilung der Durchgänge mit der Folge, daß die eine Hälfte Bewerber bei fast Windstille fliegt, (Do), die andere jedoch mit fast irregulären Windbedingungen kämpfen müssen (Mi). Das ist aber EIN Durchgang. Die Umrechnung auf das 1000 Punkte Max. macht die Sache noch ungerechter, da die hohen Schönwetterpunkte die hart erkämpften Schlechtwetterwerte noch drastischer reduzieren. So kommt es auch, daß Hannos 380 (Wind)-Punkte noch von 2 weiteren (Hatta + Yosioka, beide Japan) erreicht wurden.



"Fieldmaster"



Hanno Prettner bei der Startvorbereitung



Heinz Kronlachner mit "Schmiermäxin"

Für uns gings zeitig los, nämlich um 6.30 Start für Dworak. Das heißt vor 6.00 auf dem Platz, da ist es noch ganz schön dunkel. Der Flug gelingt sehr schön und es gibt trotz 1. Starter 352 Punkte. Beim Zerlegen des Modells nach dem Flug geht gerade die Sonne auf! Ab zum Frühstück und noch eine Runde geschlafen. Kronlachner ist erst gegen Mittag dran, hat bei guten Bedingungen einen wunderschönen Flug, bekommt aber doch nur 367 Pts. Die Frage vom Vorjahr kommt wieder auf. "Wie wollens denn die PR eigentlich?", oder muß man sich im Laufe der Jahre doch erst einen Namen machen? Am Nachmittag präsentiert Hanno einen Superflug, er bekommt dafür 421 Punkte, dieser Wert wurde nur von W Matt am Abend mit 432 Pts. überboten. Damit enden heute der 1. + 2. Durchgang. Ergebnis insgesamt 4 x 1000 Punkte: 1.DG. Prettner, Hatta, Yosioka, 2.DG. W. Matt Zusammengezählt gibts folgende Reihung: 1. Prettner 1974 2. Matt 1953 3. Lossen 1875 4. Naruke 1860 21. Kronlachner 1673 35. Dworak 1582.

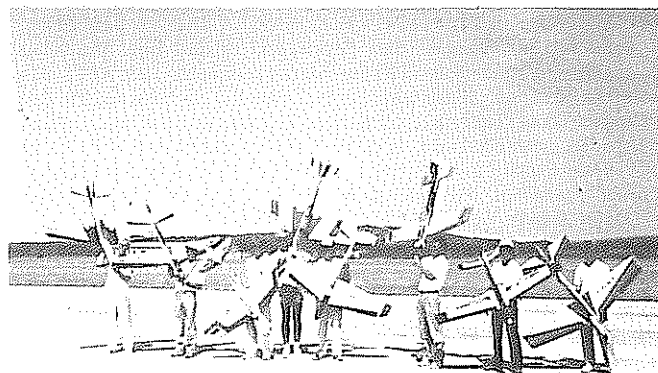
Freitag, 3. Tag: je eine Hälfte 3. und 4. Durchgang:

Wir haben unglaubliches "Glück" mit unseren Startnummern. Gottseidank habe nicht ich diese gezogen, sondern alle hat die chinesische Dolmetscherin "verbrochen". Heute ist nämlich Hanno der erste Starter - 6.30! Es ist heute ein wenig schwieriger, da es durch den bewölkten Himmel (in der Nacht hat es erstmals seit einer Woche geregnet) doch noch recht dunkel ist. Ansonsten heute wieder ausgezeichnetes Wetter. Erst abends kommt wieder etwas Wind auf, aber der erwischt unsere Leute nicht mehr. Hannos Flug wurde mit 441 Punkten honoriert. Da die beiden anderen Österreicher erst am Abend drankommen, mache ich einen Ausflug ans nur 100 km entfernte Meer. Es ist wunderschön aber saukalt! Rechtzeitig zurück zum Flug Kronlachners. Meiner Meinung nach wunderschön, aber doch "nur" 389 Punkte. Eine Stunde später kommt unser Pechvogel. Der "Falco" bleibt beim Start kurz hängen. Die Luftschraube berührt den Boden und ist wie sich nachher herausstellt um 1 cm kürzer! Dadurch bringt der Motor aber nicht mehr seine volle Leistung. Manfred macht aber noch das Beste draus, fliegt etwas kleiner, und das wird von den PR offensichtlich honoriert: 357 Punkte. Durch die zwischendurch immer wieder eingeschobenen Starts der Großen wird der Wettbewerbstag doch wieder sehr lange: 20.00. Da man vorher aber die Sender nicht rauskriegt, sitze ich da am Flugfeld und verfasse diesen Tagesbericht. Jetzt ist aber plötzlich still, alles ist aus und ich bin alleine übriggeblieben - daher Schluß.

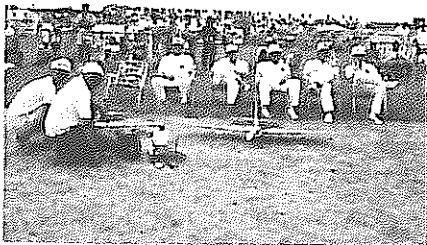
Samstag 4. Tag 2.Hälfte des 3. + 4. Durchganges:

Um 6.00 wieder herrliches Wetter. Ich bringe wieder die Sender ins Depot. 1/2 7 Frühstück, denn um 8.00 ist Kronlachner schon dran. Yosioka mit seinem 9 Jahre alten Sohn als Starthelfer fliegt knapp vorher. Sein übriggebliebenes großes Modell ist jetzt bei Schönwetter in seinem Element. Beide (Yosioka und Kronlachner) fliegen 4 Takt und haben auch einen sehr ähnlichen Flugstil - großräumig und etwas langsamer. Sie bekommen fast gleiche Punkte: Yosioka 410 und Kronlachner auch erstmals über 400 nämlich 404. Beide

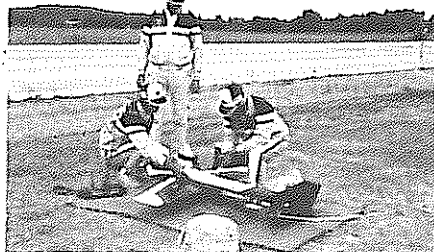
natürlich mit Lärmbonus. Das sind bei dieser auf einen einzelnen Punkterichter bezogenen Wertung 5 Punkte. Um 9.00 bringt Manfred ein ausgezeichnetes Ergebnis mit 373 Punkten - das verbessert dann auch seine Position um 10 Plätze! Danach machen wir einen Fototermin, um ein paar Fotos unserer Mannschaft in offizieller "Uniform" heimbringen zu können. Wir danken hier noch unserem neuen RC Fachreferenten W. Schlager für die in letzter Minute besorgten - für diese Hitze am besten geeigneten - Leiberl. Sofort lockt unsere Aktion auch wieder zahlreiche Hanno-Fans an, die diese Gelegenheit nutzen, um eigene Bilder zu schießen. Zusätzlich noch ein paar Bilder für Heinz' FORD Sponsor, mit den Autos der 3 Piloten. Die ganze Mannschaft fährt nämlich FORD (Scorpio + Sierra) - diese Autos sind offenbar für die sperrigen Modelle bestens geeignet. Und somit dauert diese Aktion fast eine Stunde. Mittags wird der 3. Durchgang fertig - wir staunen nicht schlecht als nach nunmehr 3 DG. Österreich in der Mannschaftswertung an sensationeller 3. Stelle liegt. Wir freuen uns zwar sehr, sind aber eher skeptisch, ob wir dieses Resultat halten können werden. Nachmittag wirds spannend. Matt (15.00), Lossen dann unmittelbar vor Prettner um 19.00 dran, gottseidank sind diese 3 Sieganwärter in der gleichen Gruppe (siehe Betrachtung vom 1. Tag) wiederum fliegt Hanno das Max des DG. 444 Pts, das ist bisher die höchste Wertung überhaupt, 2. G.Hyde USA, 427, 3. Lossen mit 420, 4. W.Matt mit 416 und 5. Naruke Japan 414. Alle 5 sind in der gleichen Gruppe! Ja und damit ist für alle außer die 8 Finalisten (10% der Teiln.) alles klar. Kronlachner hat mit seinem 10. Platz den doch im Stillen erhofften Einzug ins Finale knapp nicht geschafft. Dworak schafft Platz 25 und die Sensation ist perfekt! Österreichs Mannschaft schlägt USA, China, Canada, Liechtenstein und Italien und wird hinter Deutschland und Japan 3. in der Nationenwertung. Zuletzt gabs dieses Ergebnis 1973! Die ersten acht qualifizieren sich fürs Finale, das sind (von hinten) Wessels, Schulz, Hyde USA, Naruke und Hatta (Japan) Lossen, W. Matt und natürlich unser Hanno!



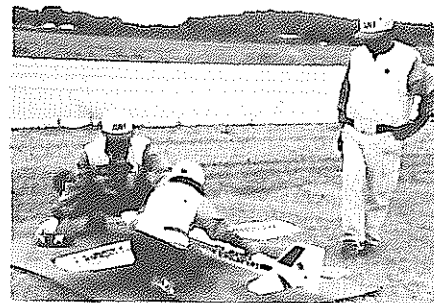
Die acht Finalisten



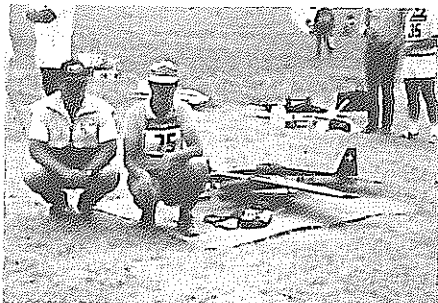
Die deutsche Mannschaft



Das Kanadische Team



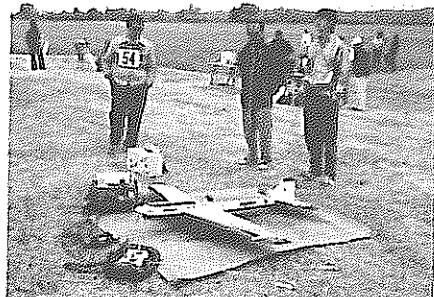
Der Japaner Yosioko mit Junior



Der Schweizer Peyer mit Helfer



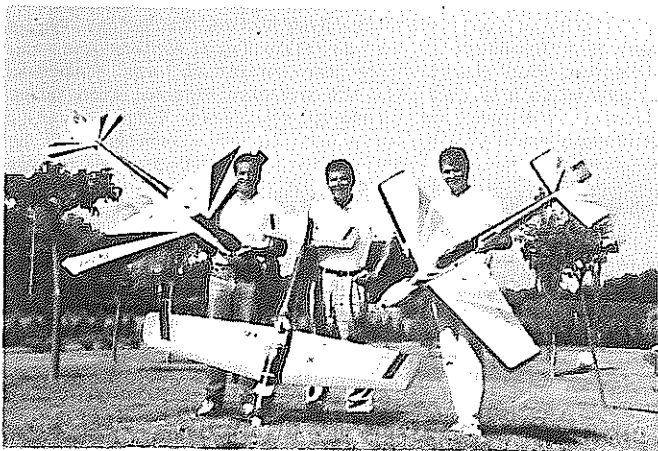
Bertram Lossen, BRD mit Starthelfer



Der Liechtensteiner Wolfgang Matt und seine neue Maschine

Sonntag 9. August: FINALE !

Endlich einmal ein späterer Starttermin. 10 Uhr 30 ein Durchgang auf der Vormittagspiste und 14 Uhr 30 auf der 2. Piste. Trotz des langen Anmarsches über die Startbahn versammelt sich eine beachtliche Zuschauerzahl zum 1. FLY OFF. Hanno fliegt als 7. Bei der neuen "Auslösung" wurde vermieden, daß zwei Teilnehmer der gleichen Mannschaft aufeinander folgen. Die meisten haben kleine Probleme, Lossens Motor stottert beim Gasgeben, Hanno fliegt super. Nach knapp 70 Minuten ist dieser 1. Finalflug vorbei, alles pilgert zu den Anzeigetafeln, aber unsere Nerven werden lange strapaziert. Die Mannschaft geht doch essen, ich harre aus und endlich bringt Taco einen kleinen Computerausdruck auf seinem Wohnwagen an: Hanno hat auch diesmal das Maximum des DG geflogen und damit ist für uns die WM zu Ende, denn damit ist das Ergebnis des 2. FLY OFF unbedeutend und Hanno zum 5. Mal Weltmeister. Offenbar realisiert das zu diesem Zeitpunkt aber sonst noch niemand. Ich eile mit dieser erfreulichen Nachricht ins Essenszelt zu den unseren. Die Prettners können's noch gar nicht recht glauben und versichern sich mehrmals bei mir, ob das auch wirklich schon feststeht. Langsam aber verdrängt die Freude die anfängliche Skepsis und Vater und Sohn umarmen sich, auch uns sind vor Freude und Rührung die Tränen nicht sehr fern und wir sind froh, daß es im Zelt nicht sehr hell ist.....



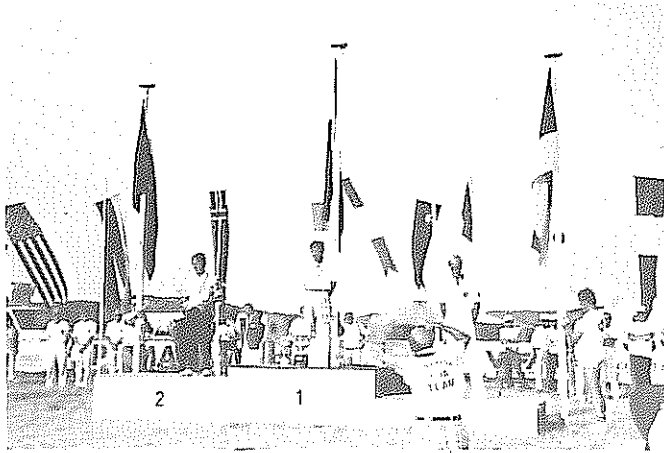
Unsere erfolgreiche F3A Mannschaft

Nach diesem 1. FLY OFF ist Lossen von seinem bisherigen 3. auf den 4. Platz abgerutscht. Den 3. hat Naruke eingenommen. 5. ist Hatta. Matt ist immer unangefochten 2. Nachmittags beim 2. FLY OFF gehts eigentlich nur mehr um den 3. Platz. Lossens Motor läuft diesmal ordentlich und es gelingt ein sehr guter Flug, aber Naruke entscheidet selber: er macht ZWEI Snaps in seine Lawine und wird letztlich nur 5. Damit erreicht Lossen doch noch seinen 3. Platz. Matt wird 2. und Hannos Sieg ist ja schon nach dem 1. FLY OFF festgestanden! Dennoch gelingt es ihm auch diesmal die höchste Wertung des Durchganges zu erreichen! Und das bei 10 Punkterichtern. Der Sieg diesmal fiel auch wesentlich eindeutiger aus, als vor 2 Jahren in Holland, konnte doch Hanno von 6 Flügen 5 mal Max. erreichen!

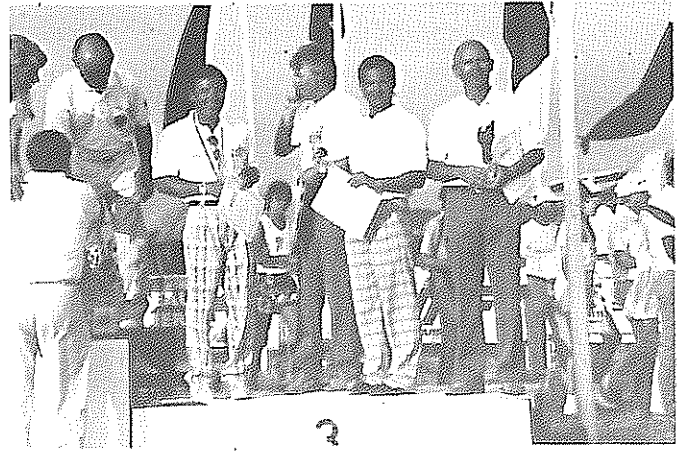
Nach diesem 1. FLY OFF ist Lossen von seinem bisherigen 3. auf den 4. Platz abgerutscht. Den 3. hat Naruke eingenommen. 5. ist Hatta. Matt ist immer unangefochten 2. Nachmittags beim 2. FLY OFF gehts eigentlich nur mehr um den 3. Platz. Lossens Motor läuft diesmal ordentlich und es gelingt ein sehr guter Flug, aber Naruke entscheidet selber: er macht 2 Snaps !! in seine Lawine und wird letztlich nur 5. Damit erreicht Lossen doch noch seinen 3. Platz. Matt wird 2. und Hannos Sieg ist ja schon nach dem 1. FLY OFF festgestanden! Dennoch gelingt es ihm auch diesmal die höchste Wertung des Durchganges zu erreichen! Und das bei 10 Punkterichtern. Der Sieg diesmal fiel auch wesentlich eindeutiger aus, als vor 2 Jahren in Holland, konnte doch Hanno von 6 Flügen 5 mal Max. erreichen!

Um 18 Uhr 30 versammelten sich alle Teilnehmer wieder unter ihren Flaggen zur Siegerehrung. Hanno bekam eine ganze Menge Pokale. Es wurden auch alle - bis zum 76. Platz - aufgerufen und mit einem kleinen Präsent beglückt, dann Österreich nochmals auf dem Stockerl - als Mannschaft. Den Mannschaftspokal gabs erfreulicherweise 4-fach! Es war recht feierlich und die Zeremonie verläuft auch ohne Pannen.

Am Abend gabs dann in unserem Hotel das Festbankett. Der reichlich vorhandene Wein wurde an unserem Tisch verschmägt und so gabs nur eine kleine alkoholfreie Feier. Die Autos der Aktiven waren schon gepackt und



Das sind die Sieger der F3A - WM: 1. Hanno Prettner OE, 2. Wolfgang Matt, Lie, 3. Berthold Lossen, D



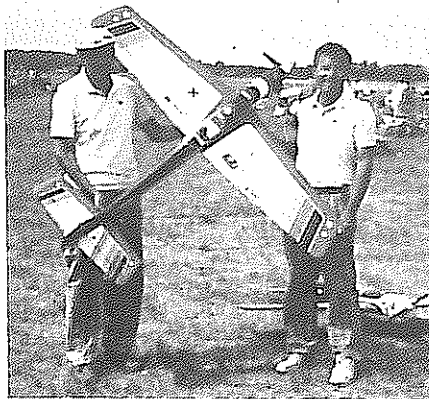
Österreich belegte den 3. Mannschaftsplatz Im Bild v.l.: Hanno Prettner, Heinz Kronlachner, Manfred Dworak und TM Oswald Hajek

nach den zahlreichen Glückwünschen machten sich unsere WM-Teilnehmer noch knapp vor Mitternacht auf den Heimweg.

Und somit beende ich diesen Bericht, der sicher sehr österreichisch und persönlich gefärbt ist. Es ist nicht möglich, eine Mannschaft zu betreuen und gleichzeitig das Geschehen auf dem Flugfeld von 1/2 7 Uhr früh bis 20 Uhr 30 abends zu beobachten. Technische Beobachtungen und Zusammenstellungen über verwendetes Material gibt es sicher ausreichend in den entsprechenden Modellzeitschriften zu finden. Es waren

genug hauptberufliche Schreiberlinge am Platz, die auch alle Aktiven mit sehr umfangreichen, technischen Fragenbogen belästigten. Vor allem die Japaner hatten sicher ein paar tausend Fotos mit allen möglichen Details geschossen.

Zum Schluß noch einmal meine Glückwünsche für unseren Weltmeister und die ausgezeichneten Leistungen von Heinz und Manfred die zum schönen Mannschaftsergebnis führten, und ein Dankeschön für die gute Stimmung und Disziplin unserer Mannschaft, was mich diese WM in bester Erinnerung behalten lassen wird.



Weltmeister Hanno Prettner und sein Trainer-Vater

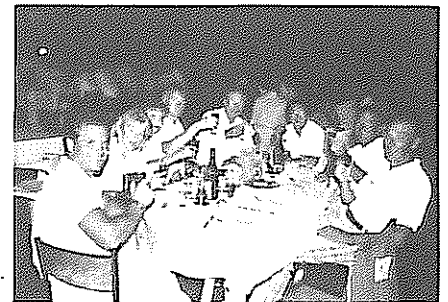
DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

Einzelwertung :

1. Hanno Prettner	OE	5000
2. Wolfgang Matt	Lie	4893
3. Bertram Lossen	D	4869
10. H. Kronlachner	OE	2755
25. Manfred Dworak	OE	2576

Mannschaftswertung :

1. Deutschland	8474
2. Japan	8462
3. Österreich	8331



Die Österreicher, beim Festbankett

Die F3A Weltmeisterschaft in Avignon aus der Sicht des Punkterichters

Von Heinz Freundt

Das erste Mal wurde auf einer WM auf nur einer Piste geflogen. Mit 79 Teilnehmern war das keine leichte Aufgabe.

4 Tage - 4 Durchgänge - 1 Tag Finale. Flugbeginn täglich 6,30 Uhr, Ende 20,30 Uhr. 5 Punkterichter Gruppe A, 5 Punkterichter Gruppe B. Abwechselnd Vormittag Gruppe A am Nachmittag Gruppe B. Jeden Tag 6 Stunden Dauereinsatz, dann entweder am Vormittag oder am Nachmittag frei. Das Hotel war vom Flugfeld 15 km entfernt. Eine offizielle Fahrtverbindung oder Beförderung gab es nicht.

WAS GAB ES NEUES AUF DER WM ?

Es hat sich durchgesetzt, daß die sehr

weit fliegenden und mit großen und hohen Figuren fliegenden Piloten Punktabzug bekamen.

Ein Beispiel: Kristensen aus Canada, einer der weltbesten Piloten, flog in ca. 300 m Entfernung unheimlich präzise Figuren, genau plaziert und von sehr gleichmäßigem Leistungsniveau.

Er bekam für seine Figuren fast gleichmäßig durchlaufend die Note 7 und landete auf dem 12. Platz. Fast genau so erging es dem US Piloten Helms, ebenfalls ein Spitzenflieger. Er flog sehr weit, schnell und sehr groß und landete auf Platz 16. Frackowiak, USA auf Platz 20. Nur ein ganz neuer und junger Amerikaner konnte sich gut umstellen und landete auf Platz 6.

Wie sind nun die guten Piloten geflogen ?

Die Figuren wurden zwischen 150 und 170 m Entfernung geflogen. Die Mo-

delle durften nicht zu schnell sein, mußten aber gut in der Luft liegen.

Maßgebend für die Größe der Figuren war die erste Figur. Untere und obere Höhe der Avalanche war Maßgebend für alle weiteren Figuren, auch für die Wendefiguren. Jedes Extrem war zu vermeiden. Zu nah wirkte unsicher und konnte auch garnicht präzise geflogen werden. Es war auch nicht möglich, mit den alten und schnellen Modellen einfach langsamer und näher zu fliegen. Diese Modelle lagen dann in den Figuren schlecht und hatten dann auch wenige Punkte.

Was ist also zu tun ?

Das Modell muß von der Konzeption her langsamer sein, muß gut in der Luft liegen, und der Pilot muß damit in 150 m das vorher Beschriebene beherrzigen und trainieren und trainieren und das vielleicht auch mit einem gu-

ten Punkterichter. Dieser Trend, diese Erkenntnisse und diese Ratschläge werden sich bei dem neuen Programm mit Sicherheit auch nicht ändern. Im Oktober ist in Hirzenhain in der BRD eine Zusammenkunft fast aller

Punkterichter von Europa mit Diskussionen und praktischen Flugvorführungen des neuen Programms. Ich werde in prop dann sofort darüber berichten. Ich freue mich, daß meine Meinung, die ich beim Kunstfluglehrgang in

Statzendorf gelehrt habe, sich bei der WM bestätigt hat und wir mit Hanno Prettner wieder einen neuen alten Weltmeister haben und als Team auf den hervorragenden 3. Platz gekommen sind.

FLUGREISE ZU DEN LUFTFAHRTMUSEEN DER SCHWEIZ UND FRANKREICHS

Aufgrund des großen Erfolges unserer heurigen Reise nach London habe ich mich, auch auf Drängen vieler Teilnehmer, entschlossen, die geplante Fahrt zu den *Luftfahrtmuseen der Schweiz und Frankreichs* tatsächlich zu organisieren. In Zusammenarbeit mit einem *neuen Reisebüro* und SWISSAIR ist es uns gelungen, ein noch größeres und ebenso interessantes Programm zusammenzustellen. Geplant ist folgender Ablauf der Reise:

ABFLUG 17.3.1988 in der Früh nach ZÜRICH.

TRANSFER ins *FLIEGERMUSEUM DOBENDORF*.

Je nach Wetterlage FLUG mit der *JU 52* der *JU AIR*.

ÜBERNACHTUNG in LUZERN, am nächsten Morgen *VERKEHRSHAUS LUZERN*.

TRANSFER nach KLOTEN, *FLUG* nach *PARIS*.

Am 19.3.1988 Besichtigung des *MUSEE DE L'AIR ET L'ESPACE* in *LeBourget*.

20.3.1988: *TAGESAUSFLUG* nach *LaFERTE ALAIS* zur größten privaten Flugzeugsammlung Europas.

21.3.1988: Noch einmal *MUSEE DE L'AIR* in *LeBourget* und *STADTRUNDFAHRT* in *Paris*.

Am 22.3.1988 der Vormittag zur freien Verfügung, mittags Abfahrt zum Flughafen und Rückflug über Zürich nach Wien.

Wie bei der Reise nach London beinhaltet das Arrangement alle Flüge, sämtliche Transfers und Busfahrten, Eintrittsgelder in die Museen und Sammlungen, je ein Mittagessen in Zürich und Luzern, sowie 4 Mahlzeiten in Paris bzw. *La Ferte Alais*. Das alles auf Basis Doppelzimmer in einem Mittelklassehotel bei einer Teilnehmerzahl von mindestens fünfzig Personen.

Der Preis ist Angesichts des Gebotenen als geradezu sensationell zu bezeichnen:

ÖS 8890.-

Wird die Reise erst in *Zürich* begonnen, dann vermindert sich der Preis des Arrangements um zirka 2200.-, bei *Abflug* von *Salzburg* nach Zürich um ca. 650.-, wenn man von *München* kommt gar um etwa 1400.-.

Ich möchte deshalb ganz besonders auch unsere Freunde in Deutschland und in der Schweiz ansprechen und sie herzlich einladen, auch an dieser Reise wieder so zahlreich wie heuer nach London teilzunehmen.

**UNVERBINDLICHE ANMELDUNGEN BITTE MIT
ANGABE VON NAME UND ADRESSE ALLER
INTERESSENTEN SCHRIFTLICH
AN DEN ÖSTERREICHISCHEN
AERO CLUB BIS SPÄTESTENS
ENDE NOVEMBER. SIE ERHALTEN DANN
VOM REISEBÜRO DIE WEITEREN
UNTERLAGEN ZUGESCHICKT.**

Dr. Thomas Loebenstein



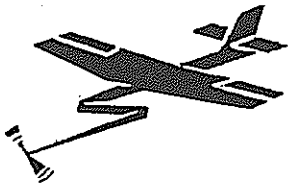
Österreichischer Aero Club MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM SPITZERBERG

Die Modellflug-Kurstätigkeit am SPITZERBERG geht weiter.

Im Juli und August wurden zwei einwöchige Jugend-Bundeslehrgänge des ASKÖ für RC-Anfänger durchgeführt, bei denen jeder Teilnehmer den RC-Segler AIR FISH baute und in den RC-Flug eingeführt wurde. Darüber berichten wir im nächsten prop ausführlich.

Im Oktober fand der vom ÖAeC-Fachreferat ausgeschriebene F1E - Lehrgang statt, über den wir ebenfalls in der nächsten Nummer berichten werden.

Zwischen den beiden RC-Lehrgängen wurde der vom F3E - Fachreferat ausgeschriebene SCHNUPPER-LEHRGANG durchgeführt. Hier zwei Berichte:



F3E - SCHNUPPERLEHRGANG

Peter Meisinger, Linz

Vom 21.-23. August 1987 wurde in der Bundessportschule SPITZERBERG, der im prop ausgeschriebene Lehrgang durchgeführt.

Über 50 Modellflieger aus ganz Österreich, sowohl Elektroflug-Anfänger als auch "alte Hasen", beteiligten sich an diesem Schnupperkurs. Ganz besonders möchte ich die Teilnahme eines Kollegen vom polnischen Aero Club erwähnen. Wir konnten einige Erfahrungen untereinander austauschen, sowie nette Gespräche führen. Doch nun zum Lehrgang selbst.

Freitag, 21. August

Nach der Eröffnung durch BSL Edwin Krill wurden die Unterkünfte bezogen. Wir waren alle von den Räumlichkeiten positiv überrascht. Da auch für das leibliche Wohl vorbildlich gesorgt wurde, konnten wir den Lehrgang nach dem Mittagessen in Angriff nehmen. Bis auf Werner Hauer konnte das gesamte Nationalteam (BFR Helmut Kirsch, Rudi Freudenthaler, Michael Geringer und Peter Meisinger) als Lehrer zur Verfügung stehen. Meine Teilnahme war bis zur letzten Minute nicht sicher, jedoch konnte ich noch pünktlich anreisen.

Zu Beginn wurde über den Ni Cad-Akku im Modellbau gesprochen. Unsere Theorieexperten Kirsch und Geringer hatten hier das

große Sagen. Die Vorträge schweiften bis zur Elementarphysik bzw. -chemie aus, und Michael hatte alle Mühe, die vielen gestellten Zwischenfragen zu beantworten. Die Vorträge wurden bald zum Frage- und Antwortspiel. Dies zeigt, daß alle Beteiligten mit großem Interesse bei der Sache waren. Die Zeit verging wie im Fluge.

Nach dem Abendessen begannen wir um etwa 18,00 Uhr mit dem Flugbetrieb. Helmut Kirsch, der diesen leitete, war ständig über Funk mit der Bodenkontrolle Spitzerberg verbunden, um eine problemlose Koordination zwischen Groß- und Modellflieger sicherzustellen. Welt- und Europa-meister Rudi Freudenthaler flog das FAI-Programm zur Demonstration vor. Anschließend flogen Geringer und Meisinger mit ihren FAI-Modellen ihr Schauflugprogramm vor, um die Vielseitigkeit dieser Geräte zu präsentieren. Schließlich wurden die mitgebrachten Modelle der Teilnehmer vorgeführt. Hier zeigte sich, daß die Piloten einen sehr hohen Leistungsstandard haben und wir nur noch Tips für die Feineinstellung geben konnten. Vom Mini-segler bis zum Großsegler war alles vertreten. Während des Flugbetriebes wurde natürlich viel fachgesimpelt. Der Erfahrungsaustausch war überhaupt während des Lehrganges dominierend.

Auch ging uns während des späteren Heurigenbesuches der Gesprächsstoff niemals aus.

Samstag, 22. August.

Nach dem Frühstück ging es sofort wieder in den Lehrsaal. Der Vortrag von BFR Kirsch über Schalter, Regeltechnik und Ladegeräte wurde mit großer Aufmerksamkeit von den Zuhörern verfolgt. Alle Fragen wurden von ihm mit größter Geduld beantwortet. Der "Kreideverbrauch" stieg während des Vormittags beachtlich an. Die Theorie wurde zwischendurch immer wieder durch praktische Vorführungen aufgelockert.

Nach einer kurzen Rauchpause wurde der Unterricht im Freien fortgesetzt, um auf ein angeblich großes Elektroflugproblem einzugehen: das Zusammenlöten von Akkus. Alle Teilnehmer konnten sich davon überzeugen, daß dies eigentlich gar kein Problem ist! Ein guter, starker LötKolben (ca. 100 W), gutes Lötzinn sowie eine Portion Gefühl genügt dazu. Nach dem wohlverdienten und ausgezeichneten Mittagessen ging es gleich wieder weiter. E-Motoren und die Abstimmung von Luftschraube und Getriebe. Obwohl dieses Gebiet sehr theoretisch ist, wurde der Vortrag durch die Vorstellung des geeigneten Materials (von Freudenthaler zur Verfügung gestellt),

aufgelockert und verständlich gemacht. Es ist überhaupt nicht nur wichtig zu wissen, welches Material richtig ist, sondern auch wo man es erhält! Dies erspart viel Zeit und Ärger. Ich kenne das noch aus meiner Anfangszeit. Nach Beantwortung der letzten Fragen ging es nach dem Essen wieder auf das Flugfeld. Leider meinte es diesmal der Wind nicht gerade gut mit uns, deshalb mußten die schwächer motorisierten Modelle am Boden bleiben. Hervorzuheben wäre der Großsegler von Rudi Freudenthaler, der genau dem Reglement entspricht. Es ist ein GRAUPNER - DISCUS (4 m Spannweite) mit einem 100/8 Keller und 24 Zellen. Das Modell erreicht in kurzer Zeit - lautlos - die nötige Ausgangshöhe für das RC IV - Programm. So ein Antrieb ist mehr als nur eine Alternative zu den Verbrennern, wie die Teilnehmer alle einstimmig feststellen konnten. Gerade jetzt, in der Zeit der Umweltprobleme, wäre eine solche Ausrüstung zu überlegen! Das Modell steigt zweimal auf Programmhöhe. Dieses ermöglicht ein pausenloses und lautloses Training für RC IV, bei Verwendung von 2 Akkusätzen. Vielleicht werden die RC IV- und RC/MS-Flieger mit ihren extrem lauten Motoren etwas nachdenklich.

Elektroflug ist nicht so teuer wie es vielleicht auf dem 1. Blick aussieht - angesprochen sind hier die Segler mit Hilfsmotor! Als Gegensatz flog Helmut Kirsch einen GRAUPNER - SILENTIUS, ein problemloser Anfängersegler für 7 Zellen. Nach der Vorführung meines Wettbewerbs-10-Zellen Nordic Fly II von Freudenthaler sowie Geringers Speedmodell (250 kmh) flogen alle Teil-

Rödelmodell

Mini ME 109 E
Semi Scale Schnellbausatz
ein Modell der Mini-Serie
Best.Nr. 01 1395

Ein Modell der Spitzenklasse, für ein rasantes Flugvergnügen.

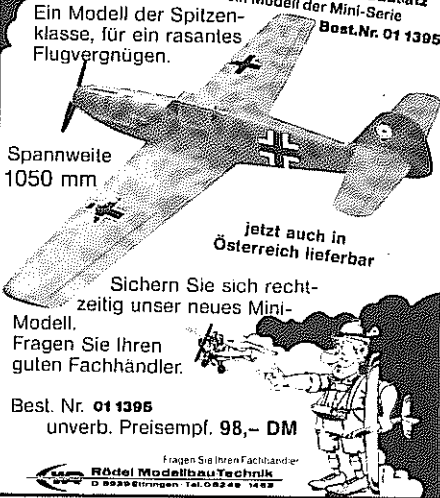
Spannweite
1050 mm

jetzt auch in
Österreich lieferbar

Sichern Sie sich rechtzeitig unser neues Mini-Modell.
Fragen Sie Ihren guten Fachhändler.

Best. Nr. 01 1395
unverb. Preisempf. 98,- DM

Fragen Sie Ihren Fachhändler
Rödel Modellbau Technik
D 8226 Girmen, Tel. 08226 1187



nehmer nach geordneter Herzenslust, bis die aufkommende Dunkelheit den Flugbetrieb beendete.

Sonntag, 23. August.

Nach dem Frühstück stand wieder einmal der Lehrsaal auf dem Programm. Übrigens ein bestens eingerichteter Vortragsraum, in dem es sich leicht lernen läßt. Es folgte nun die Besprechung der F3E-Programme sowie die



Präsentation von Jedermann-Wettbewerbe.

Am Schluß wurde noch ein Video vorgeführt, welches von Kollegen Manfred Preselmayer während des Lehrganges aufgenommen wurde. Es waren auch Querschnitte von den wichtigsten E-Wettbewerben in Österreich zu sehen. Dadurch konnten die Lehrgangsteilnehmer einen kleinen Einblick in unsere große internationale Elektroflugfamilie gewinnen. Vielleicht werden wir bald neue Gesichter auf den nächsten Wettbewerben sehen - wir würden uns alle sehr freuen! Natürlich wurde auch das international etwas umstrittene neue FAI-Programm besprochen. Ich möchte hier kein Kommentar dazu abgeben, denn wir Piloten müssen uns sowieso fügen. Dennoch erhoffen wir uns durch die Entschärfung des guten alten Programms, neuen Nachwuchs. Dies würde uns dann wieder etwas trösten.

Der Lehrgang wurde nach dem Mittagessen durch BSL Edwin Krill beendet. Wir hatten den Eindruck, daß alle Teilnehmer voll neuer Ideen zu ihren Vereinen abreisten.

Jetzt möchte ich noch ein Wort über die Bundessportschule SPITZERBERG loswerden. Ich bin mir sicher, dies ist die ideale zentrale Ausbildungsstätte für die Modellflieger. Die neu eingerichtete Werkstätte ist einfach Spitze. Genauso die sauberen Unterkünfte sowie das gesamte Personal, welches uns vorbildlich betreute. Es war einfach alles da! In dieser Umgebung werden die anstrengsten Vorträge und Lehrgänge zum reinen Vergnügen. Gedankt sei auch BSL Edwin Krill, der dies alles ermöglichte und uns väterlich betreute.



Wer kennt ihn noch, den Kurtl Rautek? - mit Modell



Interessierte Zuseher, Rautek und WM Freudenthaler



Für die interessierten Lehrgangsteilnehmer gab es immer viel zu sehen

ANMERKUNGEN ZUM ELEKTROFLUG LEHRGANG AM SPITZERBERG, AUS DER SICHT EINES TEILNEHMERS

Unter optimalen Rahmenbedingungen konnten sich vom 21. bis 23. August 1987 interessierte Modellflieger dem Thema Elektroflug nach Belieben nähern.

Daß in dieser Modellflugkategorie ein großes Informationsdefizit besteht, bestätigt neben der Tatsache einer beachtlichen Zahl von 54 Teilnehmern, eine Flut von Fragen, welche auf die drei überraschten Referenten förmlich niederprasselte.

Elektro-Fachreferent Helmut Kirsch, assistiert von Rudolf Freudenthaler und Michael Geringer, wurden in vielfacher Weise gefordert, sich verständlich zu machen. Zum einen waren die Teilnehmer vom Modellflug-Anfänger bis zum versierten Piloten, zum anderen elektronische Laien bis zum perfekten Elektroniker anzutreffen. Es mußte also gelingen, die beiden Begriffe "Modellflug" und "elektrischer Antrieb" sinnvoll zu kombinieren, um das herauszuarbeiten, worum es hier eigentlich ging,

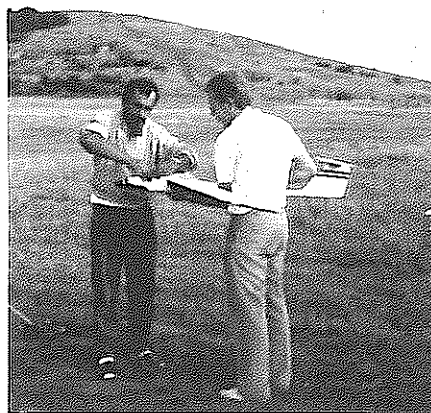
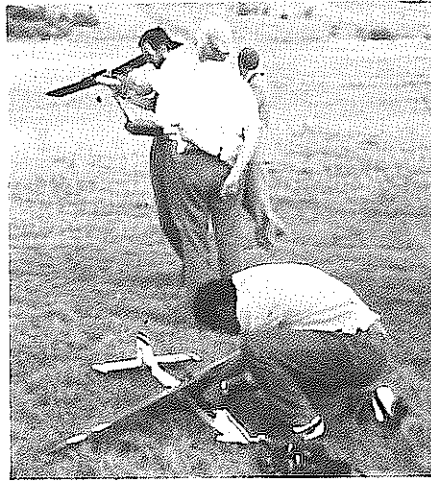
den Elektroflug

in seiner physikalischen gesetzmäßigen Eigenständigkeit.

Zweifel und Vorurteilen mußte begegnet, Euphorien eingebremst werden.

Nachdem sich der erste Fragesturm etwas beruhigt hatte, konnten die Referenten aus ihrem reichen Erfahrungsschatz die wesentlichen Erkenntnisse Punkt für Punkt nach heutigem Stand der Technik vortragen.

Eine wertvolle Bereicherung waren die vielen mitgebrachten E-Flugartikel, mit der Möglichkeit, diese Dinge auch zu "begreifen". Höhepunkt und Bestätigung der Theorie waren die praktischen Flugdemonstrationen der Spitzenpiloten, wobei Welt- und Europameister Rudolf Freudenthaler besondere Glanzpunkte zu setzen wußte. Vom 4 m



Weltmeister Freudenthaler, links und BFR Helmut Kirsch

Großsegler bis zum 75 cm Pylonwinzling konnten sich die Teilnehmer überzeugen, was alles möglich ist. Natürlich wurden auch weniger anspruchsvolle Modelle vorgeflogen, sodaß aus dem breiten Spektrum des Elektrofluges jeder Modellflieger nach seinen Vorstellungen und Fähigkeiten tätig werden kann. Von ernsthaften Wettbewerbsambitionen bis zum Fliegen "just for fun" stehen viele Möglichkeiten offen.

Dank gilt den Vortragenden, die sich unermüdet und verständnisvoll den ungezählten Fragen stellten.

Last but not least auch Dank und Anerkennung dem Organisator, Bundessektionsleiter Edwin Krill, der zum selben Termin zwei Veranstaltungen mit großem Engagement bewältigen konnte.

Erstaunlich ist, daß gerade aus den fremdenverkehrsträchtigen, lärmsensiblen westlichen Bundesländern wenig bis keine Teilnehmer anwesend waren. Bemerkenswert - oder auch nicht? der eher geringe Anteil jugendlicher Modellflieger an diesem Treffen.

Fazit des Lehrganges:

Spitzerberg war eine Reise wert - auch eine längere!

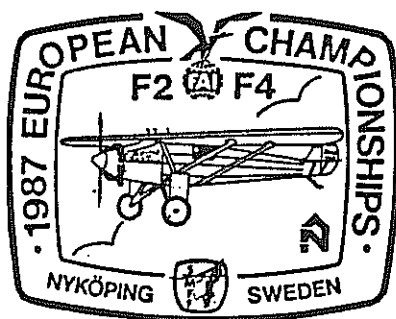
Ing. Franz Renoldner
MFC - Salzburg

AUS DEM "MODELLFLIEGERKELLER"

- * L-SPATZ - 3333 mm Spannweite, neu S 3.000,-
- * RF 4 - ca. 2m Spannweite, rohbaufertig mit Webra Speedy (amerik. Modell) S 2.500,-
- * TELEMMASTER mit Querruder, eingebautem AKKU-Controller, 6,5 cm³ OS-Viertakter, 180 cm Spannweite, sehr schönes Finish und vor allem neuwertig S 4.000,-
- * Amerikanischer KLEINHUBSCHRAUBER "CRICKET" mit 3,5 cm³ Motor + "komplettem" Ersatzteillager" (alles ist in Reserve vorhanden!) S 5.000,-
- * HELI STASR von Schlüter mit Webra Spezial Heli-Motor + Schalldämpfer, neu! S 8.000,-
- * "SILBER BIRD", Ganzmetall-Tiefdecker - nur mehr Finish erforderlich S 3.500,-
- * MINI NIMBUS von Graupner, 3500 mm Spannweite, wunderschön, S 3.500,-

ANFRAGEN AN DIE MODELLFLUGSEKRETÄRIN:
0222/651128 / 77 DW

prop richtig lesen - heißt immer informiert sein!



EUROPEAN CHAMPIONSHIPS

NYKÖPING 21-26/7 1987

Von FR Erwin Mühlparzer

Die diesjährige EUROPAMEISTERSCHAFT in den F"-Klassen (Fesselflug) fand vom 21.-26. Juli in Nyköping, Schweden statt. Gleichlaufend wurden auch die Scale-Klassen F4B (Fesselflug) und F4C (RC-Flug) ausgetragen.

In der Klasse F2A-Geschwindigkeit war der Tiroler Franz Marksteiner und in F2B-Kunstflug der NÖ Franz Wenzel am Start. Die Mannschaften im F2C-Mannschaftsrennen wurden von D.I. Heinz Nitsche-Pilot und Fritz Kühnegger-Mechaniker, sowie Josef Fischer-Pilot und Hans Straniak-Mechaniker, alle Salzburg, gebildet.

In den Scale-Klassen haben keine Österreicher teilgenommen.

Bereits am 16. Juli ist Wenzel mit Wohnwagen und Familie in Richtung Wettbewerbsort aufgebrochen und als erster dort eingelangt. Einen Tag später trafen sich drei Autos auf einem Autobahnparkplatz vor Rosenheim. Marksteiner mit einem inoffiziellen Helfer, MF Mühlparzer mit zwei Schlachtenbummlern, wovon einer "vom Fach" war, nämlich F2D-Staatsmeister Königshofer. Größtenteils wurde die lange Wegstrecke gemeinsam zurückgelegt. Vor der Fähre nach Dänemark haben wir bei vierstündiger Wartezeit die kurze Nachtruhe der ersten Nacht verbracht.

Am nächsten Tag ging es durch Dänemark, mit der Fähre nach Schweden und die Küstenstraße entlang. Ein Abstecher zur Insel Öland, auf der wir im Zelt bzw. Auto die Nacht ver-

brachten. Tags darauf, am 20. Juli, haben wir, einschließlich Wenzel, den Wettbewerbsplatz erreicht. Nitsche und Kühnegger sind am 21. Juli mit dem Auto eingetroffen. Sie hatten gleich von der BRD aus eine lange Schiffsroute gewählt, welche im schwedischen Malmö zu Ende war. Auf diese Weise haben sie sich den Landweg durch Dänemark und Schweden erspart. Mit dem Eintreffen von Fischer und Straniak auf dem Luftwege am 22. Juli und mit Leihwagen waren wir komplett.

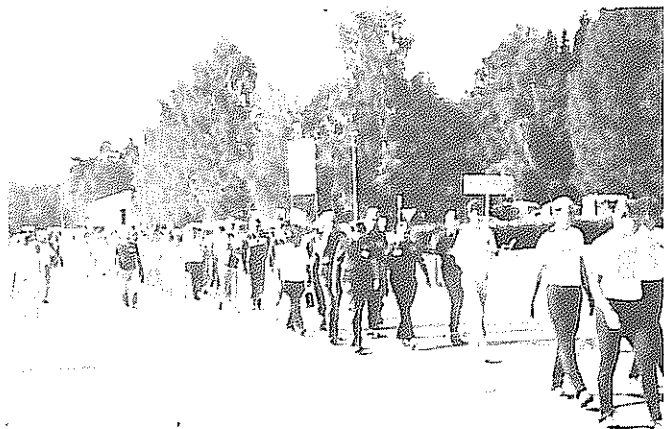
Marksteiner und Wenzel haben campiert, die anderen Mitglieder der Mannschaft haben im Hotel gewohnt. Die Wettbewerbs- und Trainingsplätze waren auf den Hangar Vorplätzen des Großflugplatzes Nyköping-Oxelösund angelegt. Die Baulichkeiten des Flugplatzes sind U-förmig angelegt. Für österreichische Verhältnisse unvorstellbar, in der Mitte herrschte gleichzeitig mit dem Modellflugbetrieb, in unmittelbarer Nähe reger Flugbetrieb mit Propeller- und Düsenmaschinen. Die Kategorien F2 und F4 wurden räumlich getrennt und jeweils auf einer der verbleibenden Seiten abgewickelt.

Die Europameisterschaft wurde im Rahmen der 800-Jahr-Feiern des Ortes Nyköping durchgeführt. Herrschte bei der Anreise teilweise Regenwetter, so konnte, abgesehen von ein paar kurzen Schauern gegen Ende des Wettbewerbes, der Bewerb bei Sonnenschein durchgeführt werden.

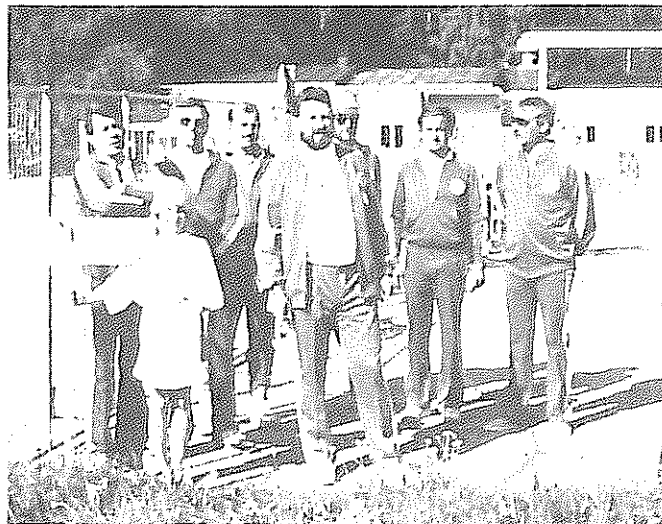
Die Bewerbe der F4-EM haben um Tage früher begonnen als die F2-EM. In dem Hangar, in dem die Baubewertung durchgeführt wurde, war eine große Anzahl von Großmaschinen abgestellt. Darunter eine Do 27 und ein Draken. Die Modelle waren natürlich auch herrlich anzusehen und teilweise auch handwerkliche Wunderwerke. Z.B. hatte das russische F4B-Siegermodell neben anderen technischen Feinsesen noch 2 selbstgebaute Motoren. Wegen Platzmangels waren diese so konstruiert, daß sich die Kolben in der Propellerachse bewegten.

Am 22. Juli fand die erste MF-Besprechung statt, der bei Bedarf in den nächsten Tagen noch einige folgen sollten. Ebenso gab es den üblichen Empfang beim Bürgermeister für die Mannschaftsführer.

Am 23. Juli fand dann die Eröffnungszereemonie statt. In den Aufmarsch wurde vom Veranstalter her nur wenig Ordnung gebracht. Unsere zarte Tafelträgerin hatte ein EM-T-Shirt mittels Kordel zu einem Kleid geformt. Um ihr für die Dienste zu danken, wurde der an Nitsches Trainingsanzug mäßig befestigte Staatsadler kurzerhand abgenommen und übergeben. Als keine Freude sichtbar wurde, wurden noch ein paar Kronen für Glass (Eis) nachgereicht. Diese taten dann ihre Wirkung, dankbar drückte sie sich gegen meinen Bauch.



Der Aufmarsch zur Eröffnungszereemonie



Unsere Nationalmannschaft vor der Eröffnungszereemonie



Links Kunstflieger Wenzel und rechts Speedflieger Marksteiner mit seinem Modell. Er flog 270,7 kmh



Franz Wenzel mit seinem Kunstflugmodell kurz vor seinem 1. Durchgang

An diesem Tag waren auch die offiziellen Trainingszeiten und die Bauprüfung angesetzt.

Marksteiner flog im offiziellen Training 268,6 kmh. Wenzel hatte einige Wochen vor der EM sein bestes Modell zerlegt. Beim F2C-Training hatte das Team Nitsche-Kühnegger Motorprobleme. Sie haben anschließend einen neuen Kolben eingeschliffen. Nicht nur Straniak war verärgert, daß bei der anschließenden Bauprüfung die beim Training erfolgte Düsenneleinstellung verstellt wurde.

Erst am Freitag, dem 24. Juli, begannen die Bewerbe. Die Schweiz war nur durch einen einzigen Mann in F2D, vollkommen auf eigene Kosten vertreten. Seine Freundin war gleichzeitig Mechaniker und Mannschaftsführer. Als zweiter Mechaniker wurde von der Jury ein Teilnehmer aus der BRD zugelassen. Wie man hörte, wurde seitens des Schweizer Aero Clubs eine Teilnahme auf eigene Kosten freigestellt. Bei Finanzierung der EM wäre die Finanzierung der nächsten WM in der UdSSR in Frage gestellt gewesen. Neben den Fahrtkosten mußten auch die Teilnehmer der BRD einen Beitrag zum Nenngeld leisten.

Marksteiner flog im ersten Durchgang gute 270,7 kmh. Das bedeutete vorerst den 7. Platz. Er war sehr zusehentlich, sich noch steigern zu können. Nicht weniger als sieben Teilnehmer hatten im ersten Durchgang keine Wertung.

Wenzel erzielte im ersten Durchgang 838 Punkte. Es wurde nicht die Summe der gültigen Wertungen, sondern der Durchschnitt eines Punkterichters auf der Wettbewerbstafel angeschrieben. Damit lag Wenzel vorerst vor allen Teilnehmern der BRD. Maikis konnte allerdings aus beruflichen Gründen nicht an der EM teilnehmen. Ich meine, daß das angenehm wirkende Modell von Wenzel sich positiv in der Punktevergabe auswirkte. Es ist ja bekannt, daß die souveränen Punkterichter positive oder negative Wahrnehmungen von normaler Weise nicht zu beurteilender Art, in den Punkten sehr wohl ihren Niederschlag finden.

Als der Weltmeister und der Europameister punktgleich lagen, wurden die Gesamtpunkte angeschrieben und eine Differenz von nur einem Punkt zugunsten des Europameisters erreicht.



Heinz Nitsche im F2C - Rennen

Solange Menschen die Punkte vergeben, finde ich es nicht richtig, daß eigens angefertigte Hilfsmittel zur Beobachtung der Flugfiguren verwendet werden. Ein Punkterichter beobachtete mit einem Drahtkreuz.

Die ersten Vorläufe im Mannschaftsrennen waren für unsere beiden Teams nicht zufriedenstellend. Bei Fischer-Straniak hatte der Motor nicht die optimale Leistung (Zeit etwa 3,45), und beim Team Nitsche-Kühnegger konnten Fehler des Mechanikers beobachtet werden (Zeit etwa 3,43). Includiert auch, daß dem langanhaltenden Schönwetter beim Rennen von Nitsche-Kühnegger Regen folgte. Ein bei Regen noch nicht ausreichend getesteter Fanghandschuh aus Vlies wurde schlüpfzig, und das Modell entglitt etwas. Bei Beendigung des Laufes hörte es zu regnen auf.

Samstag der 25. Juli. Marksteiner konnte im 2. Durchgang seine bereits geflogene Zeit nicht mehr erreichen. Das Modell flog anfangs sehr schnell, hatte aber dann einen Leistungsabfall. Es wurde fest-

gestellt, daß die Glühkerze kaputtgegangen war.

Wenzel erhielt so wie die meisten Kunstflieger für den 2. Flug weniger Punkte als im 1. Durchgang. Da er nun nicht ins Finale kam, stand der 19. Platz in der Endwertung bereits fest.

Fischer-Straniak liegen im 2. Vorlauf gut im Rennen, als beim 2. Tankstopp wegen Motorschadens aufgegeben werden mußte. Damit nur 15. Endrang. Vor Beginn des 2. Vorlaufes von Nitsche-Kühnegger wurde zu spät festgestellt, daß die Motorabstellung einen Schaden erlitten hat und nicht brauchbar war. Es konnte nur dann zwischengelandet werden, wenn der Sprit ausgegangen war. Das Team war wieder sehr schnell unterwegs. Bei der ersten Zwischenlandung mußte das Modell weiter geschleudert werden. Beim 2. Tankstopp war der Kraftstoff aus, als sich das Modell etwa eine halbe Runde vor dem Mechaniker befand. Nitsche setzte zur Landung an, und das Modell kam mit großer Wucht auf Kühnegger zu. Ich dachte noch, das fängt er nicht, und da war es dann auch geschehen. Dem Mechaniker entglitt das Modell, und die Bestrebungen, das nach innen geflogene Gerät ohne Disqualifikation zu erreichen, waren erfolglos. Damit der 14. Endrang für das Team.

Am Sonntag fanden die Finalläufe statt, ebenso noch der 3. Durchgang in F2A. Die Hoffnung von Marksteiner, sich noch zu verbessern, hat sich nicht erfüllt. Es trat dasselbe ein, was ich bereits beim 2. Durchgang geschildert habe. Ein Speedflieger konnte sich noch im letzten Augenblick vor Marksteiner plazieren. Damit Endresultat 8. Platz.

In der von uns nicht beschickten Klasse F2D (Fuchsjagd), waren natürlich speziell im Finale spannende Kämpfe zu sehen. Ein Ereignis konnte ich erstmals in meinem Leben sehen. Nach einem Zusammenstoß stürzt ein Modell ab und dreht sich am Boden in vertikaler Richtung wie ein Kreisel weiter.



Unser F2C-Team J. Fischer und H. Straniak im Gespräch mit dem deutschen Mannschaftsführer H. Gerlach



F2C-Mechaniker Fritz Kühnegger im Vorbereitungsraum

Die Siegerehrung hatte wegen Regens in einem Hangar stattgefunden. Da an einer EM in Europa auch der weitestgrößte Teil der Weltelite teilnimmt, waren unter den Gewinnern viele bekannte Gesichter der vorjährigen WM. Wie schon bei der letzten WM, haben auch diesmal wieder die Russen in fast allen Klassen dominiert.

Diesmal können wir besonders mit der Leistung von Marksteiner zufrieden sein. Wenzel lag in seinem normalen Niveau. Den sieggewohnten F2C-Mannschaften war diesmal das Glück nicht hold, sie wurden unter ihrem Wert geschlagen.

Das Bankett fand im Hof einer Burg statt. Diese war bis im 16. Jahrhundert die zweite Residenz des schwedischen Königs.

Die Feuchtfrohlichkeit beim Bankett hielt sich jedoch in Grenzen. So wie bei den Mittagessen und beim Empfang des Bürgermeisters, gab es auch hier eine fabrikmäßig verpackte Speise.

Verschiedene Ehrungen wurden vorgenommen, Geschenke ausgetauscht und Kommunikation mit Teilnehmern anderer Nationen gepflegt.

Bei den Österreichern wurde der Abend nicht zu lange, galt es doch für die meisten, am nächsten Morgen wieder eine gewaltige Autostrecke in Angriff zu nehmen und ohne ordentliches Schlafen daheim anzukommen. Rückfahrt nahm dann etwa zwei Tage in Anspruch, bis wir wohlbehalten zu Hause eintrafen.

Die Ergebnisse

Klasse F2A - Geschwindigkeit:

- 1. Pitzkalev Sergey SOV 295,1
- 2. Kalmikov Alexander SOV 292,0
- 3. Kostin Sergey SOV 291,0
- 8. Marksteiner Franz OE 270,7

Klasse F2B - Kunstflug

- 1. Compostella Luc. ITA 5929
- 2. Kolesnikov Anat. SOV 5929
- 3. De Jong Henk NET 5809
- 19. Wenzel Franz OE 2659

Klasse F2C - Mannschaftsrennen

- 1. Zhiron/Shevchenko SOV 6,55,1
- 2. Metkemeyer A/R NET 7,02.7
- 3. Onofrienko/
Bourtsev SOV DQ
- 14. Nitsche/Kühnegger OE 3,43.5
- 15. Fischer/Straniak OE 3,44.8

Mannschaftswertungen

Klasse F2A :

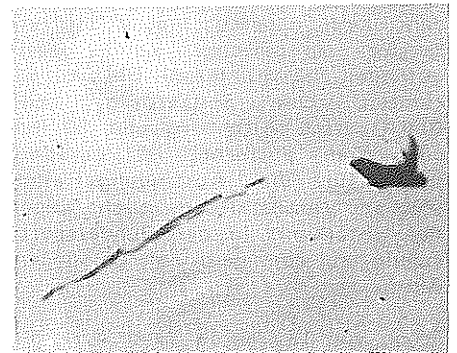
- 1. Rußland 878,1 kmh
- 2. Großbritannien 796,5 kmh
- 3. Schweden 752,4 kmh

Klasse F2B :

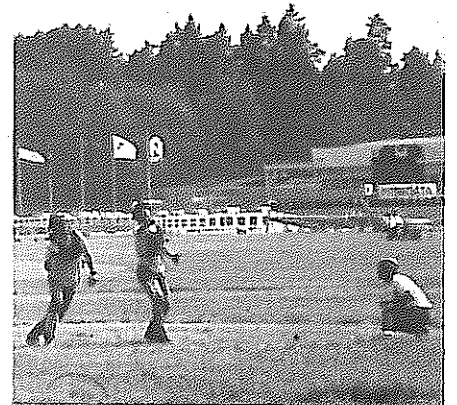
- 1. Großbritannien 17.129 P
- 2. Frankreich 16.885 P
- 3. Italien 16.776 P

Klasse F2C :

- 1. Rußland 1020 Sec.
- 2. Italien 1053 Sec.
- 3. Großbritannien 1135 Sec.



Zusammenstoß zweier Combatmodelle



Das Wettbewerbsgelände von der Combatpiste aus gesehen

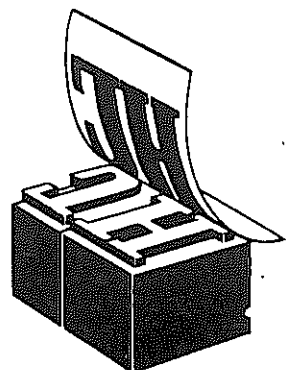
BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV





15. EUROPAMEISTERSCHAFT im selbstgesteuerten Hangflug

Mannschaftsführer
Ing. Ernst Reitterer

Diesmal fand auf heimischem Boden und zwar am traditionellen österr. Segelfliegerberg, am ca. 100 m hohen Spitzerberg vom 7. September bis 13. September 1987 die EM zusammen mit dem offenen EC statt, nachdem der Österr. Aero-Club in die "Bresche" gesprungen war, da sich offenbar in diesem Jahr kein anderes magnetflugtreibendes europäisches Land bereit gefunden hätte, diese EM auszurichten. Der Spitzerberg, nahe Bad-Deutsch Altenburg und 50 km von Wien entfernt, ist geradezu ideal für die Austragung einer solchen Veranstaltung, auch wegen der Unterkunft in der Bundessportschule und dem ganz nah gelegenen Berg.

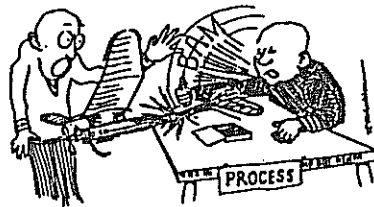
Schon vor 19 Jahren fand dort die 1. Europameisterschaft dieser Modellflug-Kategorie statt. Manche Teilnehmer von damals waren auch heute wieder dabei, vor allem beim Europa-Cup. - Von der CSSR: Pavel Lansky - heute Mannschaftsbetreuer bzw. Dolmetscher, von der BRD: Karl-Heinz Ritterbusch, Friedrich Ludwig (mit knapp 80!-der Älteste) Herbert Schmidt, Siegfried Püttner, Anton Frieser, Helmut Schubert und Karl Hohenberger, aus der Schweiz: Ernst Hausmann, diesmal Internationale Jury, aus Österreich: Felix Schobel sen., Karl Lintner und Ernst Reitterer.

7 Nationen waren am Start, leider war England nur mit einem Mann angetreten. Zum Europa-Cup am 11.9. (darüber berichtet ausführlich unser Fachreferent Felix Schobel sen.) kamen 52 Teilnehmer - ein beachtliches Nennungsergebnis für den Spitzerberg!

Als unermüdlicher Wettbewerbsleiter fungierte einmal mehr Major Wolfgang Baier. Die Organisation lag in den besten Händen mit LSL Wolfgang Schlager. Besonderen Dank gebührt der Bundessportschule Spitzerberg, hier vor allem dem Schulleiter Erich Gindl und den "großen Brüdern", die eine Woche auf einen Flugbetrieb verzichteten, sodaß wir "kleinen Brüder" ungehindert fliegen konnten.



Anmeldung und



Bauprüfung



Das Wetter am Tag der EM-Austragung spielte mit, es war heiter und warm, nur der Wind kam bis etwa Mitte des 3. Durchganges mehr aus Osten denn aus Süden, also mußte zunächst einmal beinahe bei Seitenwind, auf Thermik hoffend, geflogen werden, weil der Spitzerberg in östlicher Windrichtung nicht befliegbar ist. Der Wind hielt sich mit 4 bis 8 m/sek. gerade noch in Grenzen! Das Max. wurde trotzdem auf 240 Sekunden festgelegt, was auch prompt im schweren 1. Durchgang 2 Teilnehmer aus der CSSR erfliegen konnten. Der letzte Durchgang dagegen war wesentlich leichter 16 von 20 Konkurrenten erreichten das Max! (siehe die Ergebnisse).

Die Österr. Mannschaft, alles erprobte Wettbewerbsflieger, mit unserem Bundesfachreferenten OSR Felix Schobel sen. an der Spitze, Karl Lintner (Europameister 1984).

Für Fritz Mang, der aus beruflichen Gründen absagen mußte, rückte Karl Almesberger nach. Team-Chef war, so wie im Vorjahr, FF-Bundesfachreferent Ernst Reitterer, ihm zur Seite stand noch Robert Buchleitner als Betreuer und Helfer der Mannschaft. Wir hofften natürlich alle, daß wir nach den beiden "Niederlagen" 1985 und 1986, nun auf heimischem Boden doch wieder am "Stockerl" stehen würden. Es war aber wie verhext; bei Schobel lief es überhaupt nicht, er war ausgerechnet an diesem Tag körperlich schlecht beisammen, hatte Herz- und Kreislaufbeschwerden. Kurz vor dem Start im 1. Durchgang machte Schobel einen Trainingsflug und erreichte beinahe die geforderten 4 Minuten. Anschließend im Bewerb "pumpte" das gleiche Modell und landete nach 34 Sekunden. Damit war bereits die Entscheidung gefallen, daß unsere Mannschaft wieder nicht am Siegespodest stehen wird. Auch im Einzel reichte es nicht, obwohl es den beiden anderen Mannschaftsmitgliedern etwas besser ergangen ist, als dem später Letzplatzierten Felix Schobel sen. Nur 3 Max von 15 möglichen konnten wir erfliegen, schließlich war dann die beste Einzelplatzierung ein 8. Platz durch Karl Almesberger und so wie im Vorjahr der 5. Nationenrang, eine eher bescheidene Ausbeute, obwohl sicherlich kein Trainingsmangel herrschte, es wurde nämlich schon ab Montag, 7.9. fleissig trainiert, so muß man doch ganz genau untersuchen, was das schlechte Abschneiden verursacht hat, wobei es zur Zeit noch keine vernünftige Erklärung gibt...

Dagegen dominierten, wie schon in früheren Jahren, wieder die Modellflieger aus der CSSR, die nun schon zum 4. Mal, davon 3. Mal hintereinander die Einzel- und Mannschaftswertung für sich entscheiden konnten, wobei auch Polen, zum 2. Mal erst an Europameisterschaften, mit dem Vizeeuropameister Stanislaw Bochenski ex equo mit Rudolf Musil CSSR, kräftig mitmischte. Europameister wurde Jaroslav Mach, wie erwähnt aus der CSSR, er war im Vorjahr auf der Wasserkuppe

schon am 3. Platz zu finden! Am 2. Platz der Nationenwertung die beständig fliegenden Modellflieger aus der BRD (im Vorjahr 3. Platz) vor Italien.

Eine feierliche Siegerehrung im Freigelände, vor der Fahngalerie, neben dem Gebäude der Bundessportschule, mit vielen schönen Pokalen, gestiftet vom Bundeskanzler, Bundesministern, Landeshauptleuten und Bürgermeistern bzw. AERO-CLUB Präsidenten und Bundessportschule Spitzerberg usw., durchgeführt durch Bundessektionsleiter Modellflug und CIAM-Delegiertem bzw. Jury-Mitglied Edwin Krill in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste, wie u.a. Herrn Ministerialrat Dr. Tachezi vom zuständigen Unterrichtsministerium, dem Präsidenten des LV-NÖ des Österr. Aero-Clubs Werner Ledl, dem Vizebürgermeister von Deutsch-Altenburg, dem Schulleiter Erich Gindl und nicht zu vergessen den "Vater" des Magnetfluges Hans Gremmer aus Landshut. Nach dem Abspielen der Hymnen für die Sieger und des Veranstalterlandes Österreich wurde die Europameisterschaft und der Europa-Cup abgeschlossen.

Ein eindrucksvolles Festbankett mit auserlesenen Wein vom "Spitzerberg" und dem Festessen in der Schule, zu dem das Unterrichtsministerium eingeladen hatte, vereinte noch einmal alle Modellflugsportler, Funktionäre und Begleitpersonen, ehe am nächsten Tag, am Sonntag dem 13.9. die Modellflieger, an Freundschaften reicher, die Heimreise angetreten werden mußte. Auf Wiedersehen Ende September 1988 auf der Niederen Tatra in der CSSR.

15. EUROPAMEISTERSCHAFT 1987

Klasse F1 E

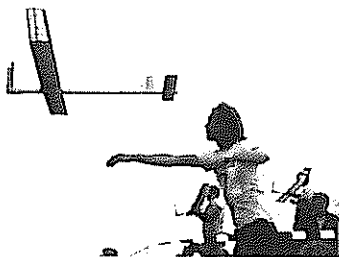
SPITZERBERG, 10. September 1987

EINZELWERTUNG

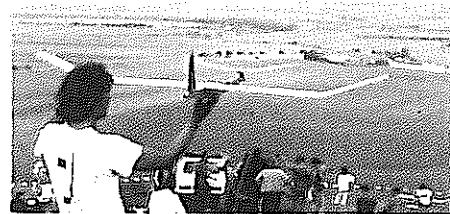
1. MACH J.	OK	97.92	100.00	100.00	100.00	100.00	497.92
2. MUSIL R.	OK	100.00	100.00	87.50	100.00	100.00	487.50
BOCHENSKI S.	SP	100.00	87.50	100.00	100.00	100.00	487.50
4. MAURI E.	I	85.42	100.00	100.00	100.00	100.00	485.42
5. KUTTLER P.	D	71.25	100.00	100.00	100.00	92.00	463.33
6. BALATKA O.	OK	87.50	61.67	100.00	100.00	100.00	449.17
7. FRIESER A.	D	52.50	94.17	100.00	100.00	100.00	446.67
8. ALMESBERGER K.	OE	67.92	83.75	86.67	100.00	100.00	436.34
9. DOLBY P.	G	72.50	60.42	100.00	96.67	100.00	429.59
10. STLOUKAL P.	OK	59.17	53.75	100.00	100.00	100.00	412.92
11. COSMA A.	I	55.42	50.83	100.00	100.00	100.00	406.25
12. AMATO M.	I	42.00	80.42	81.67	100.00	100.00	404.17
13. SCHMIDT H.	D	59.17	54.58	81.25	100.00	100.00	395.00
14. BODMER MAUR.	HB	65.00	62.00	42.92	93.33	100.00	363.33
15. LINTNER K.	OE	44.17	49.58	73.75	90.83	100.00	358.33
16. PAWLIK	SP	18.75	46.67	82.50	100.00	100.00	347.92
17. LEJA W.	SP	28.33	57.92	67.50	75.42	95.42	324.59
18. BODMER MAD.	HB	10.42	11.25	100.00	100.00	100.00	321.67
19. ARBOGAST H.	HB	15.00	100.00	68.75	100.00	35.83	319.58
20. SCHOBEL F. SEN.	DE	14.17	34.58	25.42	92.50	61.67	228.34

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. TSCHECHOSLOWAKAI	(Mach, Musil, Balatka)	1.434,59
2. DEUTSCHLAND	(Kuttler, Frieser, Schmidt)	1.305,00
3. ITALIEN	(Mauri, Cosma, Amato)	1.295,84
4. POLEN	(Bochenski, Pawlik, Leja)	1.160,01
5. ÖSTERREICH	(Almesberger, Lintner, Schobel)	1.025,01
6. SCHWEIZ	(Bodemer Mau./Mad., Arbogast)	1.004,58
7. GROSSBRITANIEN	Peter Dolby	429,59



Peter DOLBEY, Sheffield, vertrat Großbritannien gegen starke Konkurrenz (Foto Gremmer)



Peter Dolbey führte auch eine stabil fliegende Ente vor (Foto Gremmer)

*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*

AVIOMODELLI

jetzt auf Lager

MODELLBAUCENTER
M.B. FINDEISEN

1100 WIEN
HARGOBSTRASSE 63
TEL. 6222/92 48 00

*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*NEU*

NEU
AUF IHREN WUNSCH
PROGRAMMERWEITERUNG

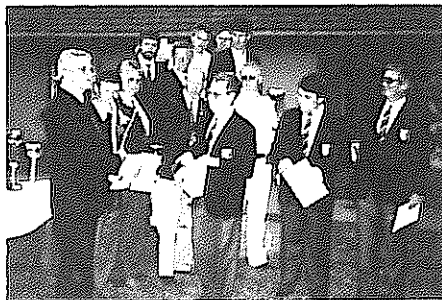
Vor 250, Asiago, Grone, Rieti, Super Rieti, Radar, Sierra, Victor, Tango, Calypso Mk2, Bipe Special, Cessna 177, Cessna 182, Piper Arrow sowie Zubehörprogramm ab sofort zu >>> Sensationellen Preisen <<< lagernd. Kein langes bestellen mehr!! Sie können nun Ihr AVIO Wunschmodell in natura betrachten bevor Sie es kaufen.



Besonders erfolgreich waren die Modellflieger aus der CSSR. Sie stellten sowohl in der Einzelwertung als auch in der Mannschaftswertung den Sieger



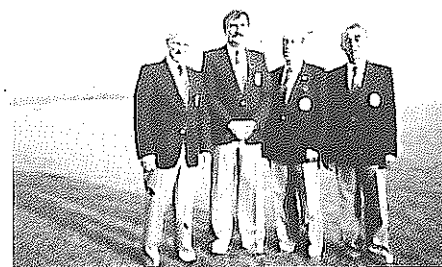
Die Deutschen belegten mit mit Kutner, Schmidt und Frieser den 2. Platz. Mannschaftsführer Günther Müssing (1.)



Die Italiener schauobten sich auf den 3. Platz vor.

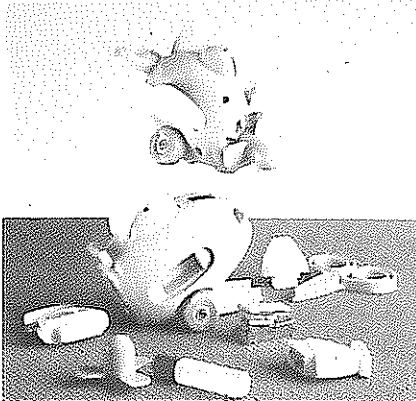


Erst zweimal dabei und schon am 4. Platz. Die polnische Mannschaft.



Die Österreicher standen auch in diesem Jahr wieder nicht am Siegespotest.

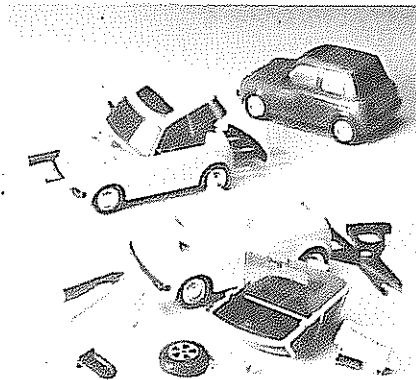
Ein originelles Geschenk für alle, die mit Büroarbeiten zu tun haben, aber auch als Präsentationsgeschenk, haben wir bei Firma GK - MODELLBAU, Wien, gesehen:



Flugzeug-Büro, mit allem, was man auf dem Schreibtisch braucht. Lockert die Büroatmosphäre merklich auf. Enthält: Spitzer, Radiergummi, Schere, Kleber, Hefter und Tesaabroller. 6 Monate Garantie. Einzeln verpackt im Geschenkkarton.

S 198,-

Maße ca. 150 x 130 x 90 mm



Büro-Auto. Unglaublich, was da so alles drinsteckt: Schere, Maßband, Radierer mit Bürstchen, Memoblock, Hefter, Lineal, 2 Kugelschreiber und nicht zuletzt Platz für sonstige Kleinutensilien wie Büroklammer, Pins und ähnliches. Ein wahres Überraschungsauto, leicht zu parken in oder auf dem Schreibtisch und gleichzeitig ein durchschlagender Werbegag. In verschiedenen Farben lieferbar.

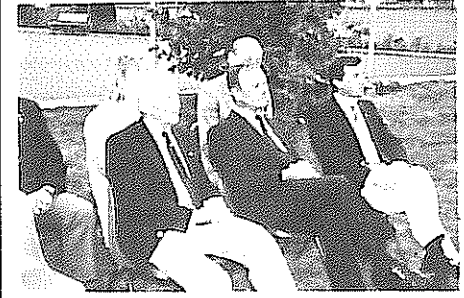
S 250,-



Die Siegerehrung vor der Bundessportschule Spitzerberg mit festlichem Rahmen und vielem Ehrenpreisen und Pokalen.



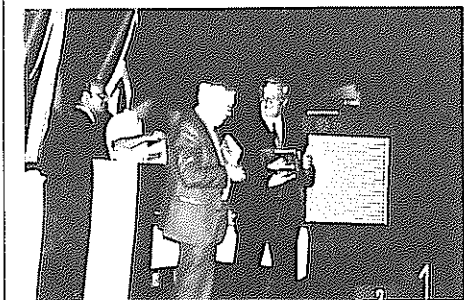
Der neue EUROPAMEISTER Jaroslav Mach, CSSR, übernimmt aus den Händen des Bundessektionsleiters den vom ÖAeC gestifteten Wanderpokal.



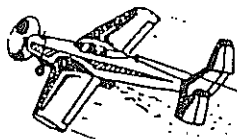
Die Honoratioren bei der Siegerehrung v.l.n.r.: LVPräsident des ÖAeC NÖ, Prof. Werner Ledl, Ministerialrat Dr. Bernhard Tachezzi, dem es zu verdanken ist, daß die Modellflieger am Spitzerberg fußfassen konnten und Erich Gindl, der stets kooperationsbereite Schulleiter der Bundessportschule Spitzerberg.



Die gute Stimmung bei der Siegerehrung steckte auch die Italiener-rechts im Bild-trotz Verständigungsproblemen an. Ihr lebendiges Maskottchen-ein Zwergpinscher (vorne Mitte) applaudierte immer durch Freudengebell, sobald das Wort Italien fiel.

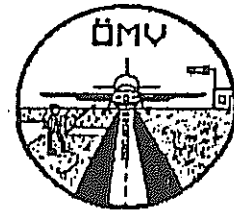
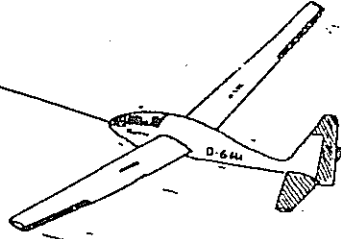


Bundessektionsleiter Edwin Krill übergibt dem "Vater des magnetgesteuerten Hangfluges", Hans Gremmer, BRD, ein Ehrengeschenk.



Staatsmeisterschaft

Klasse RC/SL



Von Ernst Wanko

Der ÖMV-Wien hat die schwierige, aber ehrenvolle Aufgabe übernommen, die 1. STAATSMEISTERSCHAFT in der noch jungen Modellflugklasse RC/SL auf seinem Fluggelände in Bockfließ auszutragen.

Die Veranstaltung stand unter dem Ehrenschutz von Bundesminister Dr. Franz Löschnak, BH Hofrat Dr. H. Foitik, dem BM von Bockfließ, A. Essberger, ÖAeC-Präsident Dr. Josef Lenz und LV-Präsident von Wien, E. Pettirsch.

Es waren 17 Gespanne aus den Bundesländern Salzburg, Kärnten, Steiermark, Oberösterreich, Niederösterreich und Wien am Start. Viele Teilnehmer, vor allem eine starke Abordnung des ASKÖ-MFC Linz mit Wohnwagen und Zelten - waren bereits am Freitag angereist und nützten die Zeit nach Aufbau der Zelte zum Training, um sich mit den örtlichen Verhältnissen vertraut zu machen. (Hier gleich ein großes Kompliment und Danke an alle Camper: sie haben das Areal mustergültig und perfekt gesäubert verlassen).

Am 1. Wettbewerbstag war der Himmel azurblau - es stellte sich jedoch der gefürchtete Bockfließer Wettbewerbswind aus SO ein (45 Grad quer zur Piste). Nach der Begrüßung der Anwesenden durch Wettbewerbsleiter Robert Grillmeier, ORR Dr. Nebes und Bürgermeister Essberger und einem anschließenden "Justierflug" für die Punkterichter, den dankenswerter Weise das Team Posch/Etlinger übernahm, konnte der Wettbewerb pünktlich um 9,30 Uhr begonnen werden.

Es war eine Vielfalt von für F-Schlepp geeigneten Modellen am Start. Der Seitenwind machte vor allem den mit 2-Bein Fahrwerk ausgerüsteten Motormodellen bei Start und Landung Schwierigkeiten.

Eine lustige Einlage lieferte Alfred Birke. Er beobachtete die Piper seines Partners Heinz Kumhofer bei der Landung und konnte, als er wieder aufblickte, seinen Segler nicht gleich entdecken. Nach seinem verzweifelten Ausruf:

"Ich habe meinen Segler verloren", halfen alle bei der Suche und wurden auch bald fündig, sodaß er nun mit seinem Programm beginnen konnte. In diesem Durchgang gelang es 4 Teams, eine Wertung von über 1000 Punkten zu erreichen.

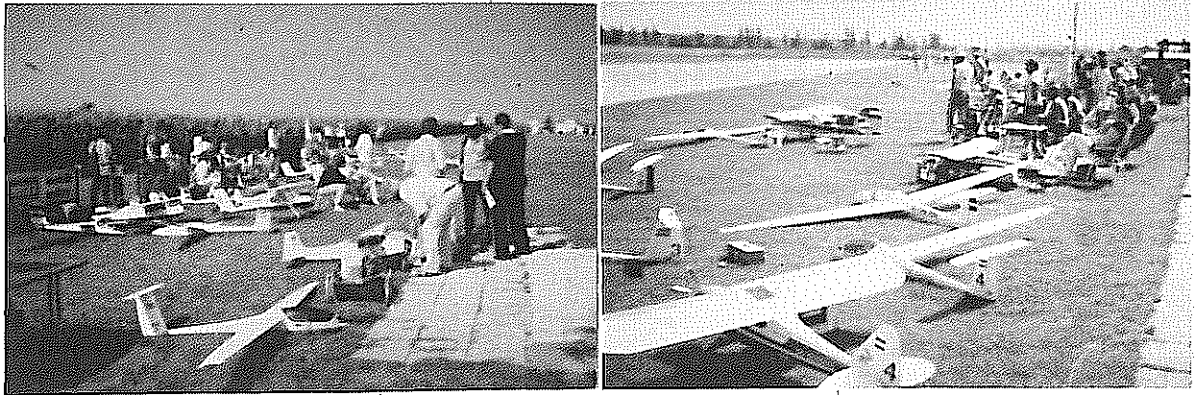
Punkt 12 Uhr war Mittagspause, und man konnte einmal wieder die hervorragenden Erzeugnisse der "Bockfließer-Küche" - diesmal Wiener Schnitzel, genießen. Solcherart gestärkt, wurde der 2. Durchgang mit der Startnummer 10, Dörfler/Röck (ASKÖ-MBC Köflach) begonnen. Sie mußten jedoch auf einen Start verzichten, da die Wilga beim Anrollen plötzlich überhaupt keine Reaktion auf Steuerbefehle zeigte (Fehler im Sendermodul), und gleich darauf mußte das Wiener Team Kumhofer/Birke einen

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT '87

KLASSE RC/SL
ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB - SEKTION MODELLFLUG
ÖEMV WIEN - MODELLFLUGPLATZ BOCKFLIESS 22.-23.8.1987
WETTBEWERBSNUMMER ST 3/87

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE

PLATZ	GESPANN	VEREIN/BUNDESLAND	1. DG	2. DG	3. DG	TOTAL
1	RUDOLF HELMUT FOINTNER KARL-HEINZ	ASKÖ MFC LINZ ASKÖ MFC LINZ	0 0	1021 1123	- 641	2144
2	DR. SCHÖBER WOLFGANG TENGG KARL	MFG ST. VEIT MFG ST. VEIT	F. F.	1004 1099	1018	2117
3	GLUECK ROMAN WINTER ALBRECHT	LSV ST. JOHANN LSV ST. JOHANN	S S	1002	1049 - 0	2051
4	GLUECK FRANZ GLUECK GERHARD	MFC SALZBURG MFC SALZBURG	S S	1007	- 355 1023	2030
5	RIGNER PETER HOENIG GEORG	MFC SILBERGRUBE MFC SILBERGRUBE	N N	883	1006 960	1966
6	HOFFBAUER MANFRED HOERMANN GEROLD	MFC SILBERGRUBE MFC SILBERGRUBE	N N	882	1078 - 807	1960
7	TRAUSSNIGG HEINZ TRAUSSNIGG RUPERT	ASKÖ MFC KÖEFL. UMFC HARTBERG	ST ST	827	1113 - 0	1940
8	SIDLER HERMANN SIDLER THOMAS	ASKÖ MFC LINZ ASKÖ MFC LINZ	0 0	649	1148 - 628	1797
9	PERTLWIESER HEIMO KAMMERHUBER ERWIN	ASKÖ MFC LINZ ASKÖ MFC LINZ	0 0	788	990 - 0	1768
10	HOFFELNER ERICH HIMMELSBACH GEORG	ASKÖ VILLACH ASKÖ VILLACH	K K	731	910 836	1746
11	HERMANN E. ADOLF DANKSAGMUELLER HELMUT	ÖEMV WIEN ÖEMV WIEN	W W	624	992 746	1738
12	TIDL HELMUT DORNINGER LEOPOLD	ASKÖ MFC LINZ ASKÖ MFC LINZ	0 0	757	856 768	1624
13	KAINZ RUDOLF KAINZ DIETER	ASKÖ MFC KÖEFL. ASKÖ MFC KÖEFL.	ST ST	779	- 610 779	1558
14	POSCH WOLFGANG ETLINGER PETER	WSV LIEZEN WSV LIEZEN	ST ST	731	792 - 0	1523
15	MAG FLEISCHHACKER HEIMO LENZHOFFER HERBERT	KLAGENFURTER FSC K. KLAGENFURTER FSC K.	K. K.	671	573 - 0	1444
16	ROECK PETER DÖRFLER HELMUT	ASKÖ MFC KÖEFL. ASKÖ MFC KÖEFL.	ST ST	148	814 - 0	962
17	KUMHOFFER HEINZ BIRKE ALFRED	ÖEMV WIEN ÖEMV WIEN	W W	532	0 0	532
18	MEISINGER PETER BERNER HERBERT	ASKÖ MFC LINZ ASKÖ MFC LINZ	0 0	0	0 0	0
19	STRAUCHS FRANZ ESSSL WILHELM	ASKÖ MFC LINZ ASKÖ MFC LINZ	0 0	0	0 0	0



Ein Blick in das Lager der Modellflieger

Absturz der Piper J3 hinnehmen (Akku).

Die weitere Abwicklung gestaltete sich nicht mehr so dramatisch.

Wie bereits im 1. Durchgang, wurden auch jetzt die Modelle einiger Teams nach Ende ihres Fluges zur Abwaage gebete. Hierbei zeigte sich wieder, wie perfekt sich die Teilnehmer auf diese Staatsmeisterschaft vorbereitet hatten.

Das Team Posch/Etlinger brachte mit ihren Modellen (Motormodell vollgetankt) exakt 20 kg auf die Waage.

Die Auswertung dieses Durchganges zeigte, daß das in Führung liegende Gespann aus Linz Rudolf/Pointner seine Position weiter ausbauen konnte.

Auf Platz 2 konnten sich Schober/Tengg aus Kärnten plazieren.

Die 3. Position erreichten die Salzburger Glück/Winter. Insgesamt kamen 7 Teams über die 1000-Punkte-Mauer.

Am Abend fanden sich alle beim Clubhaus zu einem gemütlichen Heurigen ein. Dabei übernahm Organisationsleiter W. Zehethofer - stiehlt mit "Hangerl" und "Tatzerl" ausgerüstet - die Ausschank des Bockfließer Tröpferls.

Am Sonntag waren dann wieder ähnliche Wetterverhältnisse wie am Vortag. Der Wind wehte sogar noch stärker und leider noch immer quer zur Piste. Begonnen wurde diesmal mit Startnummer 18.

Leider war auch an diesem Tag der Absturz eines Motormodells zu verzeichnen. Auch diesmal handelte es sich wieder um einen Akkudéfekt.

In der Reihenfolge der ersten 3 gab es keine Änderung mehr. Der Kampf um die Plätze wurde jedoch sehr spannend. So konnte sich das Team Glück/Glück mit einer Punktezahl von 1023 auf den 4. Platz schieben. Die beiden

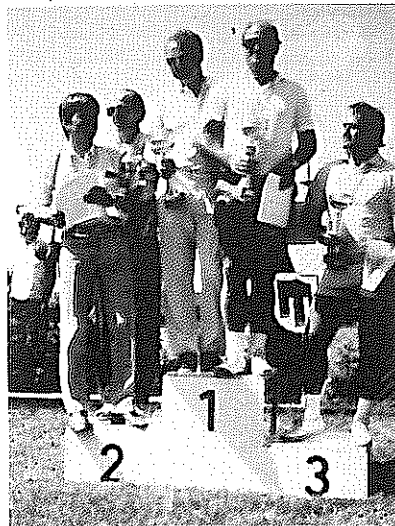
Teams des MFC Silbergrube festigten die Plätze 5 und 6.

Bedingt durch den stärkeren und böigen Wind kamen in diesem Durchgang nur 2 Teams über die 1000 Punkte-Hürde.

Bedingt durch die Ausfälle und einiger Startverzichts war der Wettbewerb bereits um 11 Uhr zu Ende. Daher entschloß sich der



Landessektionsleiter Robert Grillmeier bei der Siegerehrung



Am Stockerl: 2. Schober/Tengg, 1. Rudolf/Pointner und 3. R. Glück

Wettbewerbsleiter, die Siegerehrung vorzuverlegen, um den Teilnehmern die weite Heimreise noch vor der Verkehrsspitze zu ermöglichen.

Er dankte allen Teilnehmern für ihr vorbildliches und sportliches Verhalten, welches es ermöglicht hatte, diese Staatsmeisterschaft trotz der widrigen Windverhältnisse in einer so ruhigen und angenehmen Atmosphäre ablaufen zu lassen.

Mit der Überreichung der Pokale, eigener Urkunden und der Ergebnislisten sowie der Verlosung von Sachpreisen, ging diese Meisterschaft zu Ende.

Nun folgte, so wie überall, die Arbeit der helfenden Hände, welche alles wieder in den Urzustand versetzten.

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank allen, die zum Gelingen dieser Staatsmeisterschaft - in welcher Form immer - beigetragen haben.

Rödelmodell

alpha jet Mini

Ein Modell der Spitzenklasse, für ein rasantes Flugvergnügen.

Spannweite:
900 mm

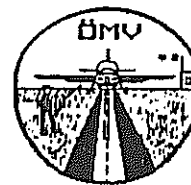
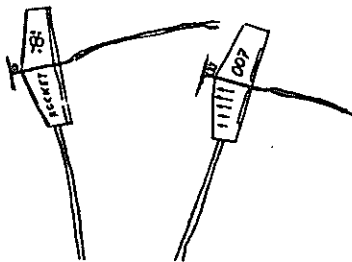
jetzt auch in Österreich lieferbar

Sichern Sie sich rechtzeitig unser neues Mini-Modell.
Fragen Sie Ihren guten Fachhändler.

126,- DM
(unverb. Preisempfehlung)
Best. Nr.: 01 1400

Rödel Modellbau Technik
D-95589 Strübingen - Tel. 09249-1400

Staatsmeisterschaft Klasse F2 D



Bericht von FR Erwin Mühlparzer

Die Staatsmeisterschaft in der Fesselflugklasse F2D (Fuchsjagd) wurde ursprünglich von der Bundessektion für August und in Perg, OÖ, ausgeschrieben. "Umstände halber" mußte sie von dort verlegt werden und fand dann im September auf dem Modellflugplatz des ÖMV Wien in Bockfließ statt. Für die spontane Bereitschaft der Wiener, die F2D - Staatsmeisterschaft auf ihrem Platz auszutragen, sei ihnen recht herzlich gedankt.

An der Grenze der Regelmöglichkeit trafen sich mit 6 Mann hoch die Combatflieger, um bei ungestümen Wetter ihre Stärke zu messen. Von den Startern her war es wie eine Wiener Landesmeisterschaft mit einem Gast, nämlich Erhard Weinmann aus Eferding in OÖ.

Die Wiener "setzten sich zusammen" aus den "Stammwienern" Franz Ivancsich, Bernhard Kramer und dem vom Freiflug her sehr bekannten Werner Kraus.

Ebenfalls "umstände halber" wurden Franz Ecker und Staatsmeister Rudolf Königshofer zu "Neuwienern" - sie flogen früher unter oberösterreichischer Flagge.

Als offizielles Schiedsgericht mit F2D - Lizenz fungierten Eduard Drechsler aus Kapfenberg und Wilhelm Zehethofer aus Wien.

Ihnen war noch je ein Helfer beigegeben.

Als Jury stand Dr. Thomas Loebenstein im Einsatz und die Wettbewerbsleitung hatte ich als Bundesfachreferent für Fesselflug inne.

Die geringe Teilnehmerzahl erlaubte ein Zuwarten, bis gegen Mittag der Regen etwas nachließ und der Bewerb begonnen werden konnte.

Schon bald hatten die Stammwiener ihre beiden "Leben" verspielt und schieden aus, zumal ihre Motoren bei dieser Nässe zeitweise nicht zum Leben zu erwecken waren.

Und die Moral von der Geschicht! Verwende keine Motorleiche nicht!

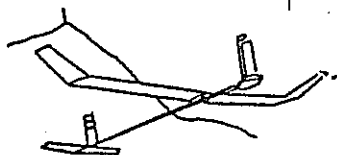
Die Plätze 1-3 wurden dann von den EX-Oberösterreichern Ecker und Königshofer und dem OÖ

Weinmann ausgeflogen. Das zu dieser Klasse dazugehörige "Kleinholz" wurde in den Finalflügen erbracht.

Schließlich wurde Königshofer vor Ecker Sieger. Damit konnte dieser seine dritte Staatsmeisterschaft hintereinander "ins Trockene" bringen.

Anerkennende Worte waren von unserem Bundessektionsleiter Edwin Krill zu vernehmen, welcher dann bei schönem Wetter, gemeinsam mit dem "Hausherrn" Robert Grillmeier, die Siegerehrung vornahm.

Zum Abschluß wurde noch vor dem Abschiednehmen von der Fa. Gerd Kirchert-Wien die Ziehung des Preisausschreibens durchgeführt und 50 Warenpreise verlost. □



Bundesfachreferent
OSR Felix Schobel

Am Sonntag, dem 25. Oktober 1987, fanden bei Ober-Grafendorf die Staatsmeisterschaften in der Klasse F1E (selbstgesteuerter Hangflug) statt. Aus diversen Gründen konnten 3 ÖAeC-Mitglieder nicht teilnehmen und zwei wegen nicht eingebrachter Nennung nur als Gäste gewertet werden. Trotzdem konnte das Nennungsergebnis als Rekord bezeichnet werden, waren doch sechs Clubs aus 3 Bundesländern mit 15 Teilnehmern am Start.

Trotz des befürchteten Schlechtwettereinbruchs und des vom ORF prognostizierten und äußerst ungünstigen NW-Windes herrschte sich auflösender Nebel und leicht

ter Ostwind, als Wettbewerbsleiter Major Wolfgang Baier pünktlich um 9,30 Uhr die Meisterschaften eröffnete. Als Gast konnte der LSL von NÖ, Wolf-

gang Schlager begrüßt werden.

Spannende Positionskämpfe und wechselnd starke Winde charakterisierten diese Staatsmeisterschaft. Fortsetzung Seite 41

Staatsmeisterschaft Klasse F1E

ERGEBNISLISTE

1. und Staatsmeister 1987								
1. SALZER Klaus,	MFC-Wr. Neustadt	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00		= 500,00 Punkte
2. SCHOBEL Felix, sen.	UMSC-KOLIBRI	97,50	74,17	100,00	100,00	100,00		= 471,67 -"-
3. AUST Karl	Vogelweide/MG.	80,83	85,00	100,00	100,00	100,00		= 465,83 -"-
4. REITTERER Ernst	LSV-Salzburg	100,00	100,00	100,00	58,33	100,00		= 458,33 -"-
5. DÖTZL Alfred	ÖMV-Kagran	75,00	57,50	100,00	100,00	100,00		= 432,50 -"-
6. HLAVKA Hans	ESV-St. Pölten	76,67	66,67	100,00	86,67	100,00		= 430,01 -"-
7. KOCH Friedrich	Vogelweide/Müdl.	83,33	66,67	89,17	79,17	100,00		= 418,34 -"-
8. SCHNECK Rupert	ESV-St. Pölten	97,50	75,83	100,00	41,67	100,00		= 415,00 -"-
9. HUBER Edaund	LSV-Salzburg	88,33	40,00	84,17	100,00	100,00		= 412,50 -"-
10. GREINEL Verena	ESV-St. Pölten	88,33	78,33	42,50	100,00	100,00		= 409,16 -"-
11. BUCHLEITNER Robert	UMSC-KOLIBRI	100,00	61,67	54,17	85,83	100,00		= 401,84 -"-
12. HEISS Norbert	-"-	68,33	69,17	80,83	66,67	100,00		= 385,00 -"-
13. LINTNER Karl	-"-	51,67	100,00	32,50	97,50	100,00		= 381,67 -"-
14. WUTZL Franz, sen.	ESV-St. Pölten	58,32	65,00	100,00	76,67	66,67		= 366,67 -"-
15. SCHOBEL Felix, jun.	UMSC-KOLIBRI	51,67	48,33	100,00	44,17	74,17		= 318,34 -"-

GÄSTE:

1. HANG Fritz	ÖMV-Kagran	100,00	59,17	51,67	100,00	100,00		= 410,84 Punkte
2. HANG Reinhard	-"-	73,33	51,67	78,33	100,00	100,00		= 403,33 -"-

ACHTUNG - EIN KONTAKTAUFRUF !!

Wir suchen einen Modellflugverein zur dauerhaften Kontaktpflege im Austausch !

Der Verein sollte in einer sonnensicheren Region ansässig sein, da wir mit unseren Jugendlichen Sommerlager (Ferien) veranstalten wollen.

Wir stellen uns die Möglichkeiten zum Motorfliegen (Modellflugplatz), Hangfliegen und selbstverständlich CAMPEN (Campingplatz), sowie Baden (Badesee) vor.

Wegen einer nicht zu langen Anreise haben wir folgende Gebiete ins Auge gefaßt:

Frankreich: Auvergne - Südbourgogne,
Schweiz: Wallis, Tessin,
Österreich: Kärnten,
Italien: Südtirol - Norditalien.

Bei uns gibt es mehrere Modellflugplätze und sehr gute Hangflugmöglichkeiten. Wir fliegen fast nur noch mit Viertaktmotoren !

Kontaktadresse: Jürgen Assmann,
Agnes Günther Str. 11
D-7179 MICHELBACH
Tel.: 0791/3819

BRIEFKONTAKT MIT POLEN !

Ich suche Briefkontakt mit jemanden, der sich für KARTONMODELLE interessiert.

Ich habe ein Exemplar des Flugzeuges J 29 von Herausgeber "GELI" Sehr gute Qualität.

Ich interessiere mich für Kartonmodelle schon seit langer Zeit und arbeite auch an der Modellflugzeitung "Maly Modelarz" mit. Ich möchte gerne tauschen und biete diverse andere Karton- und Plastmodelle an.

Ich bitte um Brief- und Tauschkontakt !

Henryk Wiszniewski : ul. Iwazszkieicza 8 m 23
96-100 Skierniewice
Polen

F3B TELEGRAMM.....F3B TELEGRAMM...**Österreichische Staatsmeisterschaft**

1. Karl WASNER jun.	V	11645
2. Peter HOFFMANN	N	11615
3. Friedrich HAUPT	N	11280

.

TEAM:

1. Wr.NEUSTADT II	N	33907
2. MSFC RHEINTAL	V	32521
3. TIROL	T	32037

12. Internationaler Oktoberfestpokal

1. Karl WASNER jun.	A	8644
2. Reinhard LIESE	D	8580
3. Werner VAUTH	D	8488

SPEEDREKORD 15.4 SEC WASNER jun.**TEAM:**

1. MFC Wr.NEUSTADT	16565
2. MSFC RHEINTAL	16555
3. ITALIEN I	16547

Genauere Berichte und Fotos im nächsten P R O P

Das umfassendste RC-Programm für Hubschrauber setzt Maßstäbe für die Zukunft

PROFI-Helisoft-Modul 256 K
Perfektioniert Ihren Computer-Sender MC-18 zur Heli-Spezialanlage mit allen zur Zeit denkbaren Funktionen zum Betrieb auch aufwändiger Hubschraubermodelle.
Best.-Nr. 4800/32

PROFITRIM-Modul
Erweitert den Computer-Sender MC-18 um 4 analoge Feintrimm-Funktionen.
Best.-Nr. 4109

Proportional-Drehmodul
Mit diesem Drehmodul läßt sich das PROFITRIM-Modul auf insgesamt 8 Feintrimm-Funktionen ausbauen.
Best.-Nr. 4111

Das Handbuch MC-18 informiert ausführlich über das Helisoft-Programm. Schutzgebühr

GRAUPNER JR

mc-18 PROFIL-HELISOFT
Programmhandbuch

mc-18

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Lineare geometrische Verwindung beim verjüngten Flügel - unmöglich !

Robert Schweissgut

Sehr geehrte Redaktion !

Wie telefonisch vereinbart, sende ich beiliegenden Artikel. Es ist mir klar, daß darin eine recht trockene Theorie behandelt wird, aber ich bin auch sicher, daß viele österreichische Modellbauer sich mit dem Nurflügel befassen. Viele Probleme bei der Konstruktion eines Nurflügels kann man wirklich erst lösen, wenn der tatsächliche Verlauf der Verwindung beim verjüngten Flügel bekannt ist.

Alle mir bekannten Fachbücher behandeln das Thema Nurflügel sehr stiermütterlich, so daß jeder, der sich wirklich dafür interessiert, auf Experimente angewiesen ist. Ich habe neun Nurflügelmodelle gebaut, immer wieder modifiziert, manchenmal völlig auf den Zufall vertraut und gebrütet. Es liegt mir viel daran, diese Erfahrungen weiter zu geben. Ich bin gerade dabei, aus meinen Notizen das brauchbare Material auszusortieren und einen etwas umfangreicheren Artikel zusammenzustellen.

Für eventuelle Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.
Robert Schweissgut - Schnitzschule, A-6652 Elbigenalp.

Jeder Modellflieger, der seine Modelle selber konstruiert und baut, hat sich früher oder später über die Verwindung der Tragflächen Gedanken gemacht. Zum einen, weil es ein geeignetes Mittel ist, ohne zusätzlichen Aufwand etwas mehr Leistung aus der Fläche herauszukitzeln (elliptische Auftriebsverteilung) zum anderen, weil sich durch Verwindung die Flugeigenschaften beeinflussen lassen. Grundsätzlich muß zwischen aerodynamischer und geometrischer Verwindung unterschieden werden. Bei der aerodynamischen Verwindung wird zum Randbogen auf ein Profil mit anderer Wölbung gestrakt, während der geometrische Anstellwinkel relativ zum Wurzelprofil unverändert bleibt. Bei der geometrischen Schränkung wird über die ganze Spannweite dasselbe Profil verwendet. Der geometri-

sche Anstellwinkel wird aber zum Randbogen verändert.

Bei der Konstruktion von Nurflügelmodellen wird dann erst richtig klar, welche bedeutende Rolle die geometrische Verwindung für die Flugeigenschaften spielen kann. Es dürfte bekannt sein, daß sich die Auftriebsverteilung des Nurflügels grundlegend von der der Normalmodelle unterscheidet. Zur Erzielung von optimalen Flugeigenschaften wird bei diesen Flugzeugtypen die "Glockenauftriebsverteilung" verwendet. Ich möchte hier nicht näher auf diese Art der Auftriebsverteilung eingehen, dies würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Nur soviel muß erwähnt werden: um diese Auftriebsverteilung zu erreichen, muß der Flügel sowohl aerodynamisch als auch geometrisch verwunden sein. Das Maß der geometrischen Verwindung ist von mehreren Faktoren abhängig: Zuspitzung der Fläche, Lage des Schwerpunktes und Gesamt-ca des Flugzeuges. Alle diese Faktoren stehen schon zu Beginn einer Konstruktion fest. Es gibt also nur die Möglichkeit, mit der geometrischen Schränkung die Flugeigenschaften zu manipulieren.

Es ist interessant, was die einschlägige Fachliteratur zu diesem Thema bietet. Nachdem ich schon sieben Nurflügelmodelle gebaut hatte, und nur eines wirklich passable Flugeigenschaften aufwies, schien es mir der

Mühe wert, mich endlich intensiv mit der Theorie des Nurflügels zu befassen. Als hervorragende Quelle hat sich das Buch "Nurflügel" von Reimar Horten und Peter F. Selinger aus dem Weißhauptverlag erwiesen. Wenn auch die Theorie eindeutig zu kurz kommt (sogar Reimar Horten stellt dies fest), ist doch genug Material vorhanden, um die Materie genügend kennenzulernen.

Die Diagramme in Hortens Buch stellen einen "gekrümmten" geometrischen Verwindungsverlauf dar. In einem anderen Fachbuch wird aber zur Bauvereinfachung alternativ zum "gekrümmten" Verlauf ein "linearer" geometrischer Verwindungsverlauf beim verjüngten Flügel vorgeschlagen. Mit einem Computerdiagramm verdeutlicht der Autor den "linearen" geometrischen Verlauf.

Dieser Widerspruch zu Hortens Diagramm und zu meinen Erfahrungen machte mich nachdenklich. Ich vermutete darin die Ursache der schlechten Flugeigenschaften meiner Nurflügel. Meine Flügel sind allesamt in Styroporschalenbauweise hergestellt und empirisch entwickelt. Ich ging also daran, das gut fliegende Modell auf die Verwindungsverteilung zu untersuchen. Das Ergebnis ist aus dem Verwindungsverteilungsdiagramm ersichtlich. Demnach kann nur bei einem Rechteckflügel von einer "linearen geometrischen Verwindung" gesprochen werden. Beim verjüngten Flügel

Diagramm zu A

Rechteckflügel
 $t_1 = 400$
Verwindung 10°

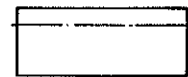
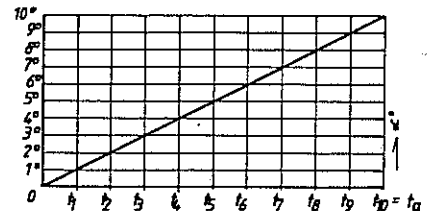


Diagramm zu C

Trapezflügel
 $t_1 = 400$
 $t_2 = 100$
Verwindung 10°

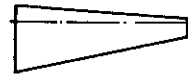
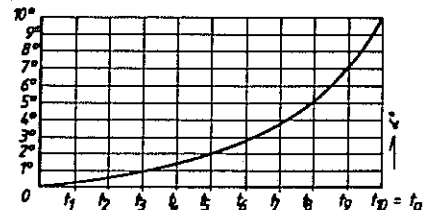
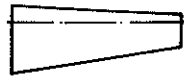
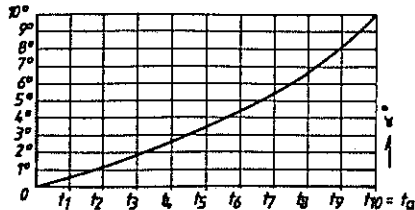


Diagramm zu B

Trapezflügel
 $t_1 = 400$
 $t_2 = 200$
Verwindung 10°



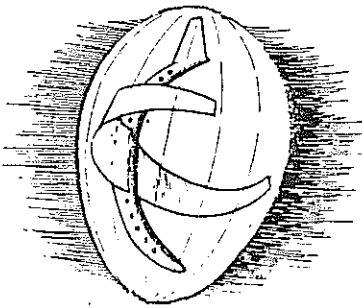
ist die Verwindung immer progressiv (gekrümmt).

Mit der Winkelfunktion $a = b \times t_g$ läßt sich dies leicht beweisen.

Der zu untersuchende Flügel wird willkürlich in zehn gleiche Abschnitte unterteilt (von der Flächenmitte ausgehend).

Die geometrische Verwindung wird mit 10 Grad angenommen.

Die Endleiste des Randbogenprofils wird also bei negativer geometrischer Verwindung um die Strecke "a" angehoben. Diese Strecke "a" wird mit der Winkelfunktion errechnet. Die Strecken "t₁" bis "t₁₀" (örtliche Profiltiefen) ergeben sich aus der Zuspitzung und entsprechen in der o.a. Formel dem Faktor "b". Somit kann für jeden der zehn Abschnitte der Verwindungswinkel errechnet werden.



Zur Vereinfachung rechnen wir alle Flügel mit ungefeilter t/4 - Linie, die Länge ist unwichtig.

Beispiel A: Rechteckflügel $t = 400 \text{ mm}$
Schränkung 10° (70,5 mm)

Die Endleiste steigt also vom Wurzelprofil bis zum Randbogenprofil stetig um 70,5 mm an. Auf halber Strecke sind es also 35,25 mm oder 5 Grad, wenn man rechnet:

$$\text{tg} \alpha = \frac{a}{b} = \frac{35,25}{400} = 0,088125 = 5,0 \text{ Grad}$$

Auf diese Weise kann die ganze Fläche abschnittsweise durchgerechnet werden. Es ergibt sich eine "lineare geometrische" Verwindung.

Beispiel B: Trapezflügel $t_i = 400 \text{ mm}$
 $t_a = 200 \text{ mm}$
Schränkung 10° (35,2 mm)

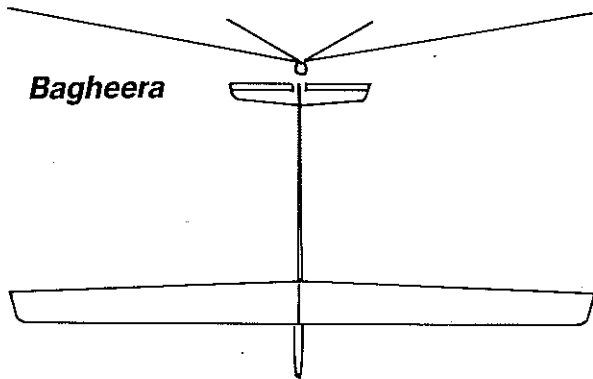
Die Endleiste steigt über die Flügellänge also nur mehr um 35,2 mm an. Auf halber Strecke sind es 17,6 mm. Daraus ergibt sich nach obiger Formel ein Verwindungswinkel relativ zum Wurzelprofil von 3,3 Grad.

Nun rechnen wir der Vollständigkeit halber noch eine Tragfläche mit größerer Zuspitzung.

Beispiel C: Trapezflügel $t_i = 400 \text{ mm}$
 $t_a = 100 \text{ mm}$
Schränkung 10° (17,6 mm)

Die Endleiste steigt über die Flügellänge also um 17,6 mm an. Auf halber Strecke sind es 8,8 mm. Daraus errechnet sich der Verwindungswinkel relativ zum Wurzelprofil von 2 Grad. Die restlichen 8 Grad Verwindungswinkel kommen erst in der äußeren Flächenhälfte zustande.

Damit steht fest, daß die geometrische Verwindung beim Trapezflügel "gekrümmt" sein muß.

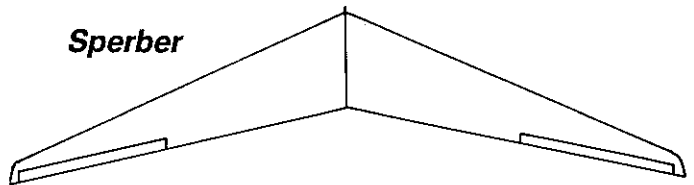


Bagheera

Spannweite: 2000 m, Fluggewicht: 650 g

Leichtwindsegler mit exzellenten Flugeigenschaften. Als Schleudersegler konzipiert. Im Hochstart und am Hang tadellos bewährt. Sehr geringe Sinkgeschwindigkeit — segelt bei leichtestem Wind. Zur Anfängerschulung bestens geeignet. Auch mit Normalleitwerk lieferbar. Bausatz mit Fertigflächen.

Preis: ab öS 900,— zuzüglich Porto/Verpackung



Sperber

Spannweite: 2500 mm, Fluggewicht: 1100 g

Vollkommen eigenstabil fliegender Nurflügelsegler mit Allround-eigenschaften. Geringe Sinkgeschwindigkeit. Keine vertikalen Steuerflächen. Rohbaufertigsatz mit allen Kleinteilen.

Preis: öS 1.600,— zuzüglich Porto/Verpackung

Fordern Sie Unterlagen über mein Programm.

IKARUS
MODELLTECHNIK
Exklusive Flugmodelle
Robert Schweissgut
A-6652 Elbigenalp 57



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

WARUM DOPPEL - SUPERHET - EMPFÄNGER ?

Von Heinz Eckmann, Sbg.

Der bisher verwendete Einfach-Superhet - Empfänger, der praktisch von allen Fernsteuerungs-herstellern erzeugt und angeboten wurde, hat eine Eigenschaft, die sich bis jetzt nicht störend bemerkbar machte. Bei der Frequenzauflösung werden durch die zwei entstehenden Mischungsmöglichkeiten im Empfänger-Eingangsteil bei der dritten Oberwelle des Empfänger-Oszillators Empfangsmöglichkeiten durch die Spiegelfrequenzen im UKW-Bereich 103,200 bis 104,700 MHz ermöglicht. Bisher hatte dies bei uns in Europa fast keine Bedeutung, weil dieses UKW-Band nur von Sendern kleinerer Leistung benützt wurde.

Nun wurden aber in Europa neue Senderfrequenzen für UKW-Rundfunksender vergeben, und dieser Frequenzbereich wird nur zum Teil von Sendern mit relativ hoher Sendeleistung benutzt. Dabei geht es uns in Österreich noch verhältnismäßig gut, da wir nur wenige und auch nicht so starke Sender in unserem Bundesgebiet zur Zeit besitzen. Nach Auskunft des Österreichischen Rundfunks sind dies :

Sender Oberpeischlach, Osttirol
OE III 103,200 MHz
0,006 KW ERP
Sender Gosau Zwieselalm, OÖ
OE-R Sbg. 103,700 MHz
0,030 KW ERP

Im Ausland sieht das zum Teil ganz anders aus, so besitzt z.B. die BRD einige Sender im Bereich 103-104 MHz die zum Teil 100 Kilowatt Leistung aufweisen. Im Nahfeld solcher Sender kann natürlich ein Einfach-Superhet gestört werden.

Auch im Grenzgebiet zu Italien, besonders in Südtirol, wo auch zum Teil sehr starke Privatsender Rundfunk - Programme ausstrahlen ist Vorsicht geboten. Empfangsfrequenzen die durch

die dritte harmonische Oberwelle des Empfängeroszillators zuzüglich oder abzüglich der Zwischenfrequenz entstehen an einem Beispiel des K 61 :

- A) $34.555 \text{ MHz} \times 3 = 103,665 \text{ MHz}$
 $- 0,455 \text{ MHz} = 103,210 \text{ MHz}$
 B) $34.555 \text{ MHz} \times 3 = 104,120 \text{ MHz}$
 $+ 0,455 \text{ MHz} = 104,120 \text{ MHz}$

Auf diese Weise entstehen für einen Empfänger der auf der Frequenz 35,010 MHz K 61 betrieben wird durch die zwei möglichen Spiegelfrequenzen Empfangsmöglichkeiten auf den UKW-Frequenzen 103,210 und 104,120 MHz.

Nun eine Tabelle für die Spiegel-Empfangsfrequenzen aller 35 MHz Kanäle :

Kanal	Frequenz	A)	B)
61	35,010	103,120	104,120
62	35,020	103,240	104,150
63	35,030	103,270	104,180
64	35,040	103,300	104,210
65	35,050	103,330	104,240
66	35,060	103,360	104,270
67	35,070	103,390	103,300
68	35,080	103,420	104,330
69	35,090	103,450	104,360
70	35,100	103,480	104,390
71	35,110	103,510	104,420
72	35,120	103,540	104,450
73	35,130	103,570	104,480
74	35,140	103,600	104,510
75	35,150	103,630	104,540
76	35,160	103,660	104,570
77	35,170	103,690	104,600
78	35,180	103,720	104,630
79	35,190	103,750	104,660

Unter der Annahme, daß ein UKW-Rundfunksender den durch die mögliche Modulationsbandbreite von $\pm 75 \text{ KHz}$ gegebenen Frequenzbereich auch ausnützt, kommen für die Frequenzgruppe

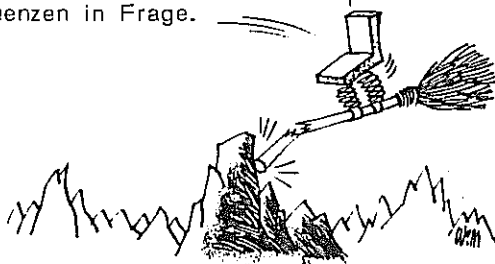
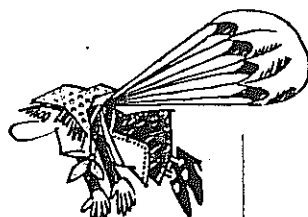
- A) Rundfunksender mit den Frequenzen 103,200 bis 103,800 MHz und für die Gruppe
 B) 104,100 bis 104,700 MHz als mögliche Spiegel-Empfangsfrequenzen in Frage.

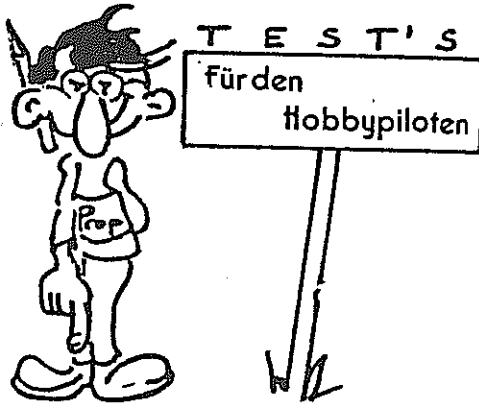
Zur Zeit ist für uns die Frequenzgruppe A) von Interesse, und hier sieht die Situation wie folgt aus:

Ein Rundfunksender mit voller Modulationsbandbreite von $\pm 75 \text{ KHz}$ kann den Frequenzbereich 103,125 bis 103,275 MHz überstreichen, wenn er auf der Sendefrequenz 103,200 MHz arbeitet. Somit ist mit einem Einfach-Superhet ein Spiegelfrequenzempfang gemäß Tabelle A) auf den Fernlenk-Kanälen 61, 62 und 63 möglich. Die Frequenz 103,300 überstreicht die Kanäle 62, 63, 64, 65 und 66, die Frequenz 103,400 die Kanäle 65, 66, 67, 68, 69 und 70, die Frequenz 103,500 die Kanäle 69, 70, 71, 73 und 74, die Frequenz 103,600 die Kanäle 72, 73, 74, 75, 76 und 77 und schließlich die Sendefrequenz 103,700 die Kanäle 66, 77, 78 und 79.

Eine absolut sichere Abhilfe gegen diesen Spiegelfrequenz-Empfang bietet nur die Technik des Doppel-Superhets, da in diesem durch eine wesentlich höhere erste Zwischenfrequenz die meist bei 4 bis 5 MHz liegt, die Rundfunkfrequenzen gemieden werden, und bedingt durch die zweite Zwischenfrequenz, eine wesentlich bessere Nah-Selektion der UKW-Frequenzen bewirkt wird. Die Empfindlichkeit und Trennschärfe von Doppelsuperhet-Empfängern ist noch wesentlich besser als bei einfach-Superhets. Bei Verwendung der bisher gebräuchlichen Empfänger sollte man im Nahbereich von UKW-Sendern der fraglichen Frequenzen auf jeden Fall jene Quarze nicht verwenden, die zum Spiegelfrequenz-Empfang der jeweiligen Senderfrequenz in Frage kommen. Auf den freien Kanälen ist ein Einwandfreier Betrieb der bisherigen Empfänger sicherlich möglich.

*



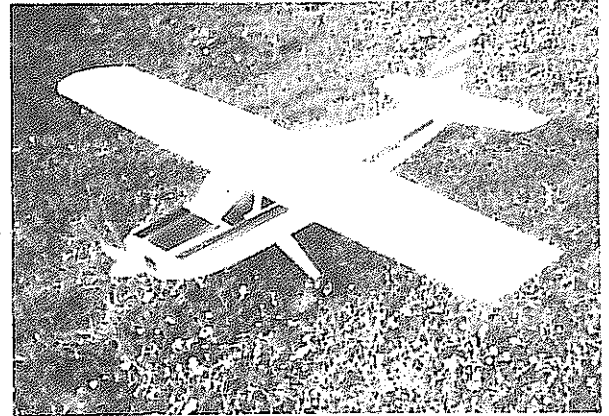


geleitet von Dr. Georg Breiner

BILLY von WIK

Den Hochdecker Billy hat Ing. Wilfried Klinger noch vor seinem plötzlichen Tod konstruiert. Dieses Modell, welches außerordentlich formschön ist, ist praktisch ein Allroundmodell, das sowohl als Querrudertrainer für den fortgeschrittenen Anfänger als auch für den "Experten" bis zum Seglerschlepp (mit entsprechender Motorisierung!) geeignet ist. Der Bau des Billy ist für den Erbauer von Vollholzmodellen eine wahre Freude, auch wenn er ein wenig Balsastaub schlucken muß. Der Schnellbaukasten wird von WIK mit folgendem Inhalt ausgeliefert: alle erforderlichen Holzteile (sehr viele schon vorgefertigt), Alu-Fahrwerk, Bugfahrwerk, Verglasung, Kabinenhaube und Rumpfvorderteil (vakuumgeformter Fertigteil), Motorhaube, alle notwendigen Klein- und Anlenkungsteile, ein Bauplan und eine Bauanleitung mit Baustufenfotos.

Ärmeln hochkrempeln und auf geht's! Die wirklich detaillierte Bauanleitung schlägt zunächst den Bau der Fläche vor. Halten wir uns daran! Die Nasenleiste besteht aus zwei profilierten Balsateilen die miteinander verklebt werden. Der übrige Flächenaufbau geht fast normal vor sich. Die Fläche wird im Prinzip aus fertiggefrästen Balsaprofilen in Rippenbauweise gebaut. Es ist dies die bewährte WIK-Mikado-Bauweise, die bei



sorgfältiger Bauweise eine absolut verzugsfreie Fläche garantiert. Die Rippen haben kleine "Haxerln", die später entfernt werden. Man kann dies fast als eine Art Helling bezeichnen. Es werden zunächst beide Flächenhälften gefertigt und das geht ziemlich flott, was wiederum der Mikado-Bauweise zuzurechnen ist. Die Querruder werden erst nach dem fertigen Bau der Flächenhälften herausgetrennt und die Beplankung darauf geklebt. Nach Anpass- und Schleifarbeiten aller Teile, Querruder und Randbogen, werden die beiden Hälften miteinander verbunden (Glasgewebe, Sperrholzverstärkungen etc.). Der Rumpf, ein watschen-einfacher Kastenrumpf wird auf dem Bauplan "geschaffen". Das Höhenleitwerk ist schon fertig gefräst und benötigt nur mehr ein nettes Stück Schleifpapier, um die Nase und Randbogen profilgerecht abzurunden. Das schnittige Seitenleitwerk wird aus einigen Balsateilen zusammengesetzt und auch hier alles verschliffen. Das fertige Leitwerk wird schließlich in den hinteren Schlitzen der Rumpfsseitenwände eingeschoben, die Fläche aufgesetzt und ein prüfender Blick losgelassen ob

alles im Winkel sitzt. Der Rumpf wird jetzt fast fertig gemacht, das heißt: Flügelbefestigung einharzen, Rumpfrücken anpassen, Kabinen-Rumpfvorderteil ausschneiden, Motor anpassen, alle Löcher für Tankschläuche und Drosselanlenkung bohren und einige kleinere Arbeiten. So, den Rumpf stellen wir ein wenig in die Ecke und ergreifen die Fläche, um auch hier noch etwas zu tun: Einbau der "Flächenbefestigungseinheit" (ein schönes Wort). Nun packen wir wieder den Rumpf: die Motorhaube wird zurecht geschnipselt, das Fahrwerk eingebaut, die Seitenfenster werden angepaßt. Das Leitwerk wird mit dem Rumpf verklebt und wir haben es praktisch geschafft den Billy rohbaufertig erstehen zu lassen. Die Fernsteuerung und die Anlenkungen werden eingebaut bzw. eingeschraubt und der ganze Vogel in den Kosmetiksalon verfrachtet. Der Billy wurde komplett mit weißer Bügelfolie verschönert, Rumpfvorderteil und Motorhaube weiß gespritzt und last not least der wunderschöne Dekorbogen (nicht im Baukasten enthalten) von WIK angebracht. Fertig schaut er

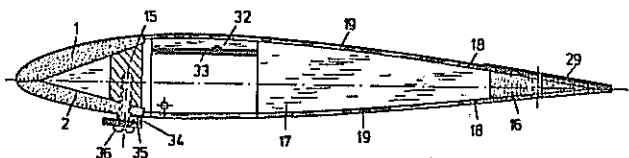
äußerst nett drein und Freund Speedy und ich packten alles für die Flugerprobung ein. Der Billy fliegt unheimlich gutmütig und gerade richtig für mich. Speedy ergriff schließlich die Knüppel und begann herumzudüsen, wobei wir feststellen konnten, daß die Motorisierung mit dem gut eingelaufenem 10 cm³ Viertakt von Webra ausreichend war, um auch, wie Speedy immer sagt, die "Sau rauszulassen", denn auch Kunstflugfiguren packte der Billy mit Freuden.

Fazit: ein Allround-Hochdecker, der ein breites Verwendungsspektrum bildet, sehr gute Bauteile (Holz, etc.) und ein genauer Plan mit ebensolcher Bauanleitung lassen eine formschöne Motormaschine entstehen, die sowohl für den fortgeschrittenen Anfänger als erster Querrudertrainer als auch für den "Experten" bestens geeignet ist. Der Billy von WIK kann als wirklich gelungenes Modell bezeichnet werden und wird sicherlich etliche Anhänger finden. Mir macht er jedenfalls einen Riesenspaß!

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	1600 mm
Rumpflänge	1350 mm
Fluggewicht ca.	3400 g
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Quer, Motor-drossel
Motor	10 cm ³ Viertakter

Ladenrichtpreis ca. 1.890,-



Eine super Sache, die Flächenaufhängung! Die Teile 34 und 35 rasten in einem Stahldraht ein, rückwärts wird die Fläche mit 2 Nylonschrauben gehalten. Änderungen, vor allem ein Nachjustieren kann problemlos erfolgen.



BILLY — das Modell, das Spaß macht — **BILLY**
für Motoren von 10 bis 15 cm³, Spannweite 1600 mm.
Einfacher schneller Bau — Flügel mit vorgefrästen Profilen

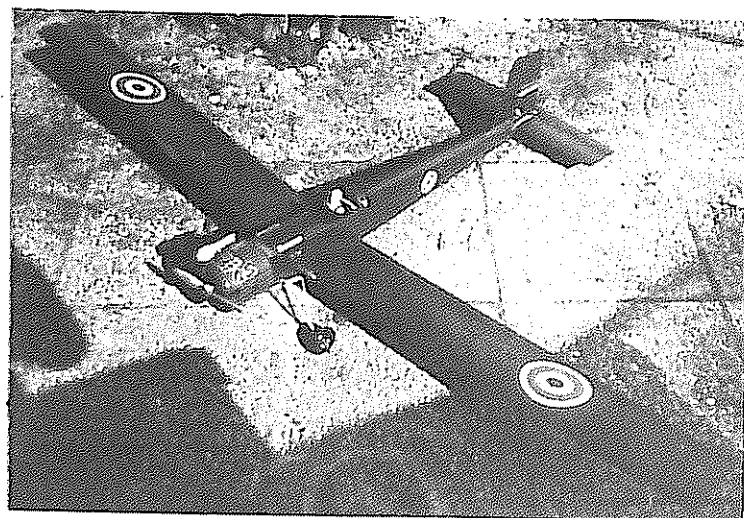
Wann fliegen Sie Ihren **BILLY**?

WIK-Modelle
Postfach 45
D-7134 Knittlingen

Katalog gegen DM 6,- in Briefmarken.
Lieferung durch den Fachhandel

GK-MOTORFISH

Mit dem Papa, dem Airfish haben doch viele von uns die ersten tapsigen Schritte in die Luft unternommen. Mit einem Motoraufsatz und einem "Verbrenner" wurde der Fliegerhimmel erobert. Nun gibt es den Filius, den Motorfish. Gerd Kirchert stellte mir einen Prototypenbausatz zur Verfügung und wie Karl Farkas immer sagte: "Schau'n Sie sich das an", wollen wir auch den Motorfish begutachten.



Der Bausatz ist wirklich komplett, denn außer Motor, Fernsteuerung und Lack ist alles vorhanden um die Maschine zu bauen. Betrachtet man die Stückliste so finden sich auch Pilot, Motorträger, Motorhaube aus ABS, Räder, Tank, Klebstoff und Fahrwerk im "Kisterl". Ein Bauplan mit Bauanleitung, vermeidet, vorausgesetzt man hält sich genau daran, Baufehler.

Der Rumpf des Motorfish ist ein einfacher Kastenrumpf, bestehend aus 4 mm Rumpfseitenwänden. Der vordere Rumpfboden besteht aus 4 mm Sperrholz, damit das Fahrwerk bei einer unprogrammierten Bumslandung nicht durch den Rumpf "durchfährt". Der Fish kann entweder mit Drei- oder Zweibeinfahrwerk gebaut werden, wobei das Bugfahrwerk als "Extra" dazuzukaufen ist (der Testvogel wurde mit einem Zweibeinfahrwerk gebaut). Der

Rumpfbau ist in der Bauanleitung sehr detailliert beschrieben (Bauschritte!) und ist, alle Trocknungsphasen eingerechnet, in wenigen Stunden abgeschlossen. Nachdem die Balsa-Seitenruderflosse "draufgepickt" wurde, ist der Rumpfbau bis auf einige Verschleißarbeiten und dem Anpassen der ABS-Motorhaube praktisch abgeschlossen. Das Höhenruder ist etwas massiver als bei der Seglerversion und besteht aus einem Balsa-Profilbrett. Die

Flächen sind ident mit dem Segler und daher möchte ich auch nicht näher eingehen. Der Motor-Fish wurde mit Bügelfolie und Lack gefinisht, wobei der Rumpf, das Leitwerk und die Flächenoberseite bebügelt und die Flächenunterseite mit Spraylack, nach vorheriger "Behandlung" mit Porenfüller, lackiert wurden.

Als Motorisierung verwendete ich zunächst einen 2,5 cm³ OS Zweitakter, der, wie die Flug-erprobung zeigte, doch zu schwachbrüstig war und durch einen 3,5 cm³ Zweitakter ersetzt wurde der die notwendige Leistung erbrachte. Ich meine, daß ein 6,5 cm³ Viertaktmotor ebenfalls eine absolut brauchbare Motorisierung darstellen kann. Darüberhinaus besteht selbstverständlich die Möglichkeit alle Standard-

Flächen der Seglerversionen (1800, 2400 und 2700 mm) einzusetzen. Dies bedeutet, daß der Motor-Fish von Motormaschine bis hin zum Motorsegler Verwendung finden kann.

Mit der "besseren" Motorisierung hat es, wie schon oben gesagt, mit dem Fliegen super geklappt. Er verträgt auch ein bißchen mehr Wind, ohne seine Anfängertauglichkeit zu verlieren. Obwohl der Motor-Fish ein "echter" Tiefdecker ist, kann er ohne Probleme auch aus der Hand gestartet werden.

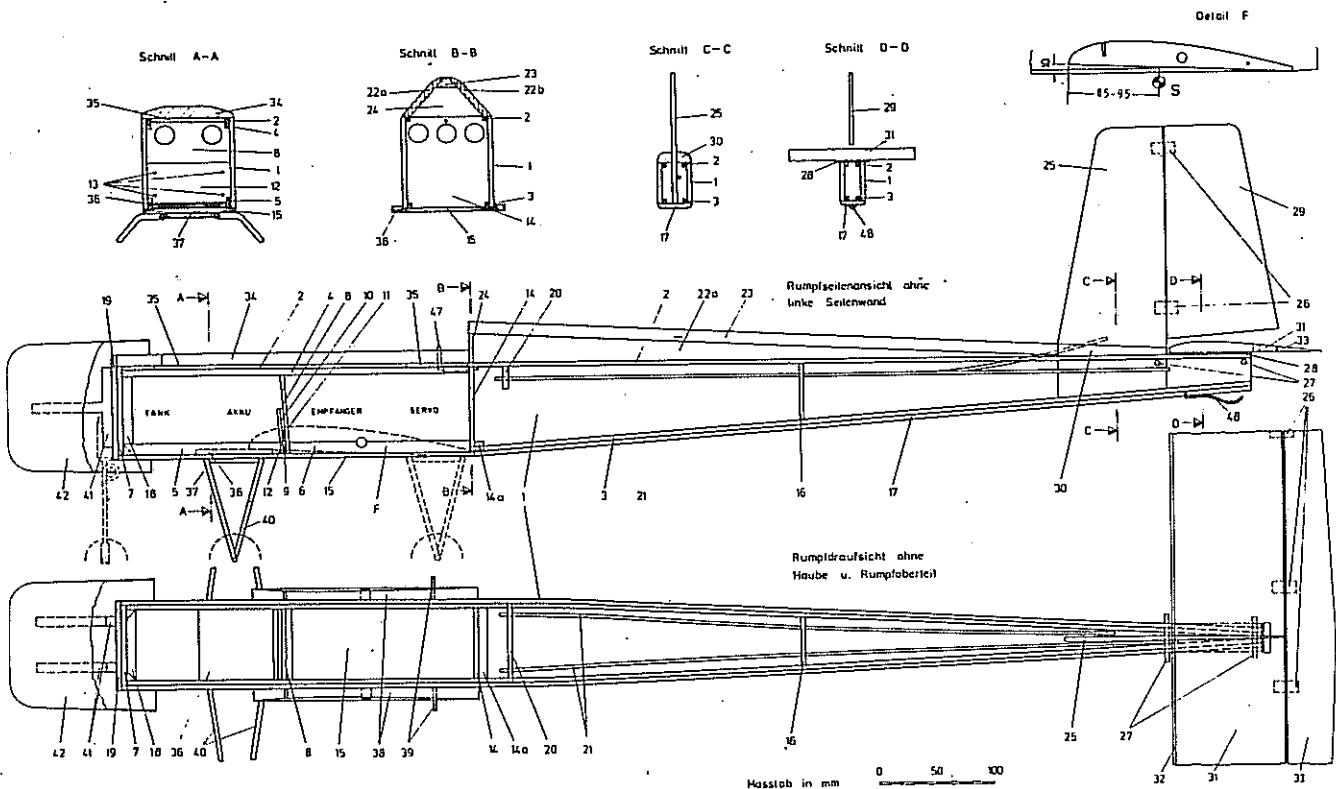
Airfish und Motorfish stellen eine herrliche Kombination dar: zwei Rümpfe und mehrere Flächenpaare bieten ungetrübte Fliegerfreuden sofern das Wetter halbwegs stimmt.

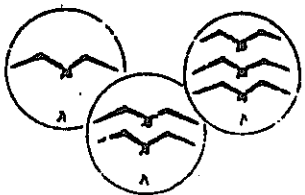
Fazit: eine einfach zu bauende Motor- oder Motorseglermaschine, die aus einem Komplettbaukasten entsteht, der die Bezeichnung "Komplett" wirklich verdient. Ein Fluggerät, bestimmt für Anfänger und für uns "Experten". Eine gute Idee, die sicherlich viele Freunde finden wird.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	1800 mm (2400, 2700)
Rumpflänge	ca. 1150 mm
Fluggewicht	ca. 2300 g
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Motor-drossel
Motor	3,5 cm ³ Zweitakt od. 6,5 cm ³ Viertakt
Ladenrichtpreis 1.760,-	

GK - MOTORFISH



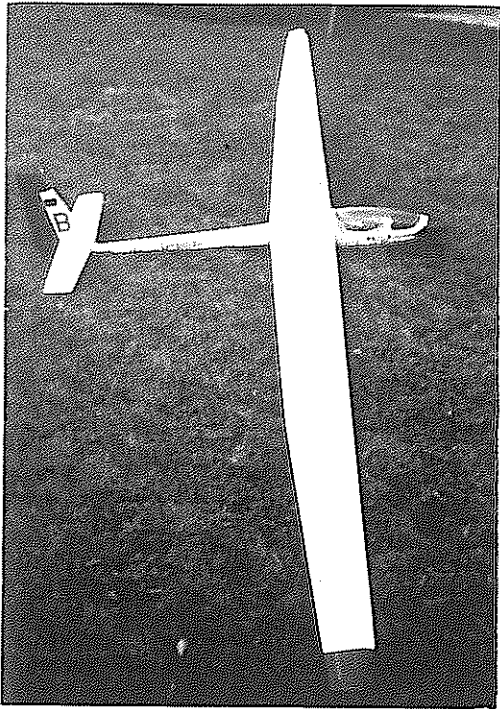


Fliegt die

LEISTUNGSPRÜFUNGEN des ÖAeC !

ASW 17 ROYAL

von Robbe



Der Bau des Modells selbst kann als relativ unproblematisch bezeichnet werden, obwohl natürlich diese Maschine alles andere als ein Anfängersegler zu bezeichnen ist.

Zum Bauablauf selbst jetzt einige Sätze:

RUMPF: hier sind bereits Ausfräsungen und markierte Bohrungen angebracht und brauchen nur mehr fertiggestellt werden. Die Höhenleitwerksanlenkung (Pendelruder) wird eingebaut, der Hochstarthaken und die Schleppkupplung geschraubt bzw. eingeklebt, Verstärkungsrippen und Tragröhrchen angepaßt und eingeklebt, die Flächenhalterung wird zusammengestellt und im Rumpf montiert, Hauptspant und Flächenhalterung wird "eingepickt" und die RC-Einbauplatte im Rumpf angepaßt und eingeklebt. Kabine und Cockpit werden zusammengebaut, wobei vor dem Verkleben der Haube das Cockpit mit dem Piloten "eingefärbelt" wurde.

FLÄCHE: von den Tragflächenhälften wird das Querruder abgetrennt (hier ist es wichtig, daß ganz genau nach Plan vorgegangen wird). Die Nasenleisteile werden geschäftet und mit Epoxy an die Flächenhälften geklebt. Die Randbogen werden angeharzt und last not least verschliffen. Zu den Querrudern noch: diese werden brav verkastet und der Querruderschacht in den Flächenhälften für das Querruderservo (sehr wichtig: ein schön "schlankes" Servo verwenden ansonsten es Einbauprobleme gibt) endbearbeitet. Dem Modellbauer ist es freigestellt auch Wölbklappen einzubauen. Die Störklappen (Robbe) werden eingepaßt und die Verkasterung eingeklebt. Die gesamte Fläche wird nun endgültig verschliffen und damit für das Folienfinish fertiggestellt. Der Einbau der Flachstäbe für die Befestigung erfolgt erst mit dem Rumpf nach dem Anpaßen.

HÖHENLEITWERK UND SEITENRUDER: die Höhenleitwerkshälften, die zwei schon verrissenen profilierten Balsateile, werden an den Wurzelrippen mit Bohrungen für die Tragröhrchen versehen, in

jeder Hälfte wird eine Querbohrung für die Stellringe zur späteren Fixierung der Teile eingefeilt, alles wird eingeklebt und die Balsateile schlußendlich fein verschliffen. Auch das Seitenruder ist ein reines Balsadrum, welches mit dem oberem und unterem Randbogen versehen wird und natürlich auch beim abschließendem Schleifvorgang die Lunge des Modellbauers erfreut.

ENDARBEITEN AM RUMPF: Höhenrudergestänge und Pendelruderhebel werden eingebaut, die Verstärkungsrippen eingeharzt, Tragröhrchen und Halbspant angepaßt und eingeharzt und schließlich die Tragflächenhalterung mit dem Hauptspant, nach Anpassung der Flächen ebenfalls mit "langsamen" Epoxyharz eingeklebt. Nach Einbau des RC-Brettes sind wir fertig.

Der Rumpf wurde im "Urzustand" belassen, die Flächen, das Höhenleitwerk und das Seitenruder mit Bügelfolie gefinisht. Die Flächen schluckten je zwei klitze kleine Servos pro Hälfte (1 Servo für die Querruderanlenkung und 1 Servo für die Störklappen). Im Bauplan selbst ist auch der Einbau einer Schleppkupplung vorgesehen (die dafür erforderlichen Teile liegen dem Baukasten bei).

Der fertige Vogel wog mit 1200 Akku etwa 3,75 kg. Nun zum Erstflug. Exakt ausgewogen, ein bummvoller Akku wurde die "Königliche" zunächst eingeschwebt. Ein Freund mit großen "Ärmeln" zischte durch die Wiese und beförderte mit einem Ur-schrei das Modell in die Luft, bevor er ausrutschte und auf die Nase fiel. Rechtzeitig also! Die ASW 17 nahm mir fast zu schnell die Nase nach unten und setzte etwas hart auf. Nachdem der Akku ein wenig zurück beordert worden war klappte es. Ein Schlepp wurde zusammengestellt und die ASW 17 wurde auf die Testhöhe gebracht und zog nach dem Ausklinken ihre Kreise. Auffallend ist der ausnehmend

ASW 17 gibt es eine Menge auf dem Modellbaumarkt. Kaum eine andere Ausführung unter den vielen Hochleistungsseglern hat mehr Rekorde aufgestellt, wie die ASW 17 der Firma Schleicher.

Die Firma Robbe hat nun vor ca. einem Jahr eine ASW 17 entwickelt, die ASW 17 Royal, wobei folgende Merkmale des Modelles interessant sind: Fertigbauweise für eine kurze Beizeit und neueste Technologie durch Plura-Fertigrumpf und Siros Expert Flächen und verschiedene Einsatzmöglichkeiten (Hangflug, Schleppflug und vollste Kunstflugtauglichkeit).

Der Baukasten beinhaltet den schon angeführten Plura-Fertigrumpf, die Siros-Expert-Fertigflächenhälften, profilierte Balsahöhenleitwerkshälften (hier muß ich mein Näschen rümpfen: bei einem Großsegler dieser Qualität, einfach zwei profilierte Balsatrümmer, noch dazu relativ schwere, in den Kasten zu geben kann ich nicht verstehen. Warum kein styrobeplantes Höhenleitwerk lieber Hersteller?) und alles erforderliche "Kleinzeug" (Flächenbefestigung, RC-Einbauteile, Dekorbilder etc.). Der Bauplan und die Bauanleitung sind sehr klar und vor allem sehr verständlich gedruckt. Auch zusätzliche Optionen wie ein allfälliger Einbau von Wölbklappen und Schleppkupplung sind angeführt.

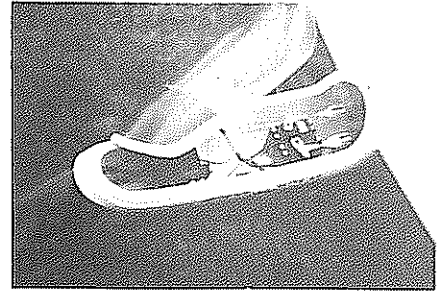
gute Gleitwinkel; die Kurven wurden mit dem Seitenruder "gestützt". Alle Ruderreaktionen erfolgen prompt, bedingt auch durch die spielfreien Anlenkungen.

Zusammenfassend kann man feststellen, daß die ASW 17 - Royal von Robbe zwar kein Normalverbraucher-Segler ist, einen großen Geschwindigkeitsbereich hat, sehr wendig ist, einen schon vorher erwähnten prima Gleitwinkel besitzt und ein herrliches Flugbild bietet. Die Qualität des Baukastens ist bis auf das schon kritisierte Höhenleitwerk sehr gut.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	4000 mm
Rumpflänge	ca. 1520 mm
Gesamtflächeninhalt	748 dm ²
Fluggewicht	3750 g
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Quer (2), Störklappe (2), Schleppkupplung

Ladenrichtpreis ca. 4.750,-



Furniere für Modellbau liefert frei Werkstatt

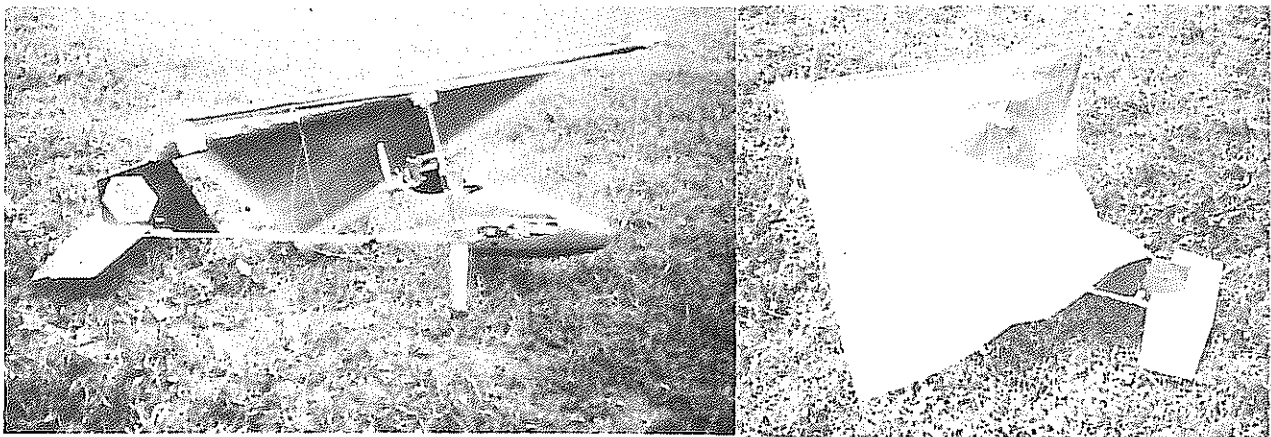
Eberhard Grünhagel
6300 Gießen-Lützellinden
Telefon 06403/49 22

Neun verschiedene Rohbaufertigmodelle mit Epoxyrumpf und Fertigflächen vom Anfängermodell über Kunstflugmaschinen, Nurflügler-Segelmodell Geier bis zum Großmodell.

Kostenlose Preisliste oder Katalog zur Ansicht anfordern bei

G. Koch, 6600 Reutte, Wängle, Winkl 7, Telefon (05672) 25 78 22 tagsüber, 37 0 63 abends

LUPETTO Flugdrachen von Simprop



Drachen gibt es zwischenzeitlich eine Menge, die vom Drachen aus der Sage über den Hausdrachen bis hin zum Flugdrachen reichen. Die Firma Simprop hat nun in ihrem Programm den Flugdrachen Lupetto der italienischen Firma Mantua. Das Drächlein mit einer Spannweite von nur 1250 mm ist ein reiner "Spaßvogel", der aus den vielen vorgefertigten Metall- und Holzteilen sehr rasch und ohne Aufwand gebaut werden kann. Man muß kein alter "Bauhase" sein, um den Lupetto herzustellen, was bedeutet, daß auch ein absolutes "Greenhorn" keine Schwierigkeiten haben wird, das Modell zu bauen. Die

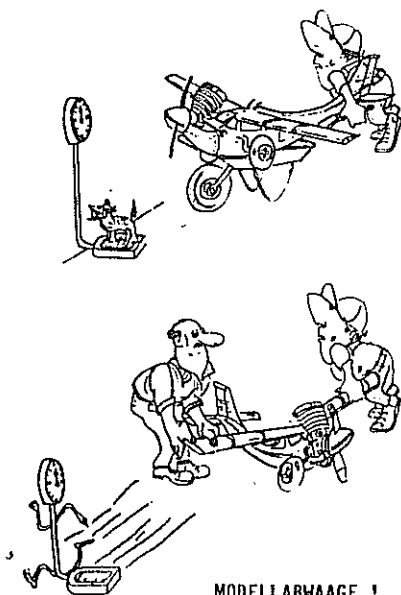
einzelnen Montage- bzw. Bau-schritte möchte ich nur ganz kurz beschreiben: der Rumpf wird einfach aus dem zentralen Alu-Vierkant, mit Versteifungen, Winkelteilen und Streben zusammengeschaubt. Das wärs zunächst und weiter ging's mit dem Leitwerksbau: die fertig ausgeschnittenen Balsateile wurden einmal formgerecht unter starker Staubeentwicklung verschliffen, die Scharnierschlitz angebracht und nach Aufkleben der Höhenleitwerksauflage kurz zur Seite gestellt. Die Kabine, bestehend aus Kanzel (Haube) aus Klar-PVC und die Unterschale und Servohalterung (beides aus

ABS) wurden zurechtgeschnitten und angepaßt. Die Bowdenzüge für Höhen- und Seitenruder als auch der von mir verwendeten Motordrosselanlenkung wurden mit Aluschellen am zentralen Rumpfvierkant angeschraubt und zusätzlich durch Isolierband (etwa in der Mitte) gesichert. Das gesamte Leitwerk wurde mit Bügelfolie "getunt" und die Kabine lackiert. Nun wurden die Seitenruderflosse und das Fahrwerk mit dem "Rumpf" verschraubt; Zentralarm mit dem Holzlager wurden ebenfalls angeschraubt (bei diesem Modell muß man mehr Schrauben als Kleben). Vorher war das schon

fertig genähte Segel auf Zentralarm und Seitenarmen aufgefädelt worden. Nach dem Einbau des Motors mit einem Druckpropeller, des Tanks, der Rudermaschinen, der Seiten- und des vorderen Zugkabels war das "Wölfchen" bis auf die "Miniaturrädchen" fertig.

Der Drache wird gestartet: aus der Hand wurde das Wölfchen gestartet. Die Ruder kommen sehr direkt, da sie ja im Propellerstrahl liegen und es genügen vollkommene kleine Ausschläge derselben. Der Lupetto fliegt unheimlich langsam und ist selbstverständlich keine Starkwindmaschine.

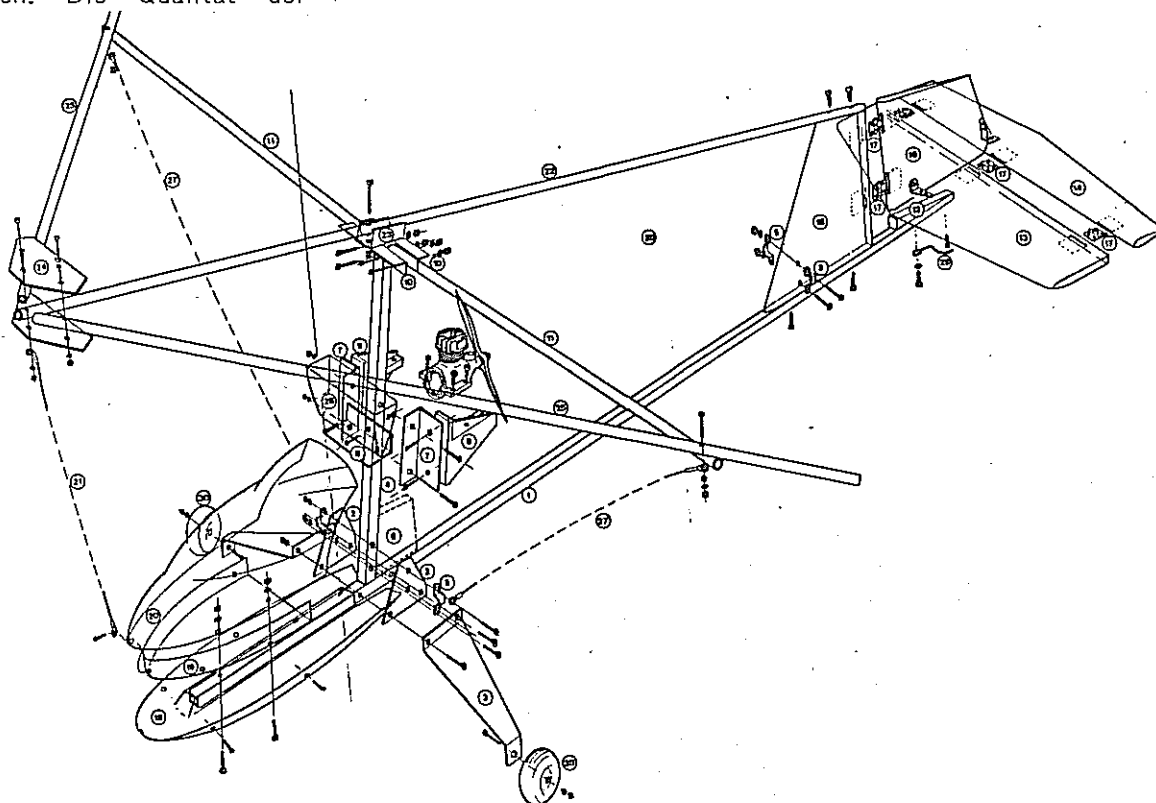
Testergebnis: ein netter Drachen, anfängerfreundlich im Bauen und im Fliegen. Die Qualität der



Teile ist gut, ab und zu muß man ein wenig nachbohren. Das Wölfchen ist ein kleiner Spaßvogel und bietet ein wenig Abwechslung in der Familie der Superorchideen und Super Lasers!

TECHNISCHE DATEN:

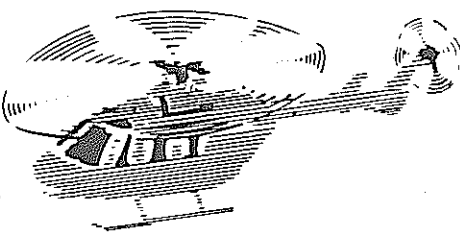
Spannweite	1250 mm
Länge	1080 mm
Fluggewicht ca.	1300 g
Motor	1,8-2,5 cm Zweitakt od. 3,5 cm ³ Viertakt
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Motordrossel (wahlweise)
Ladenrichtpreis ca. S 1.600,-	



NEU

HELICOPTER FLIGHT CENTER

AUSTRIA



SCHLÜTER
HEIM
GRAUPNER
ROBBE
TUNIGTEILE

AUSWAHL - BESTPREIS - FACHBERATUNG - EINSTELLSERVICE - FLUGSCHULE
... EXPRESS-ERSATZTEILDIENT ...

A-1160 Wien
Wichtelgasse 12/14 - Tel. (0222) 45 73 68

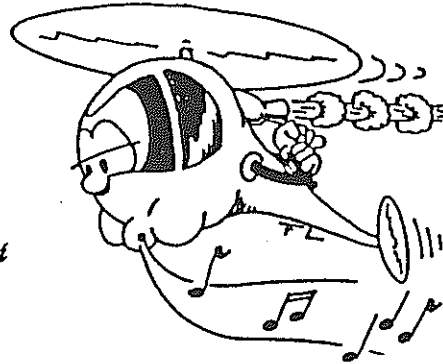
A-8530 Deutschlandsberg
Hauptplatz 9 - Tel. (03462) 25 41 19



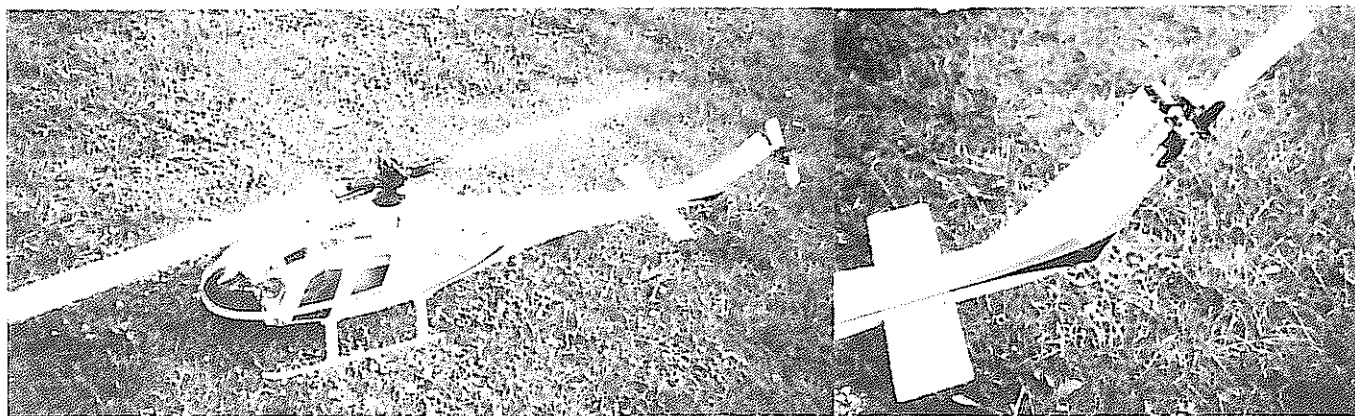
Bitte Super-Hubschrauber-Katalog um S 50,-

Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinot



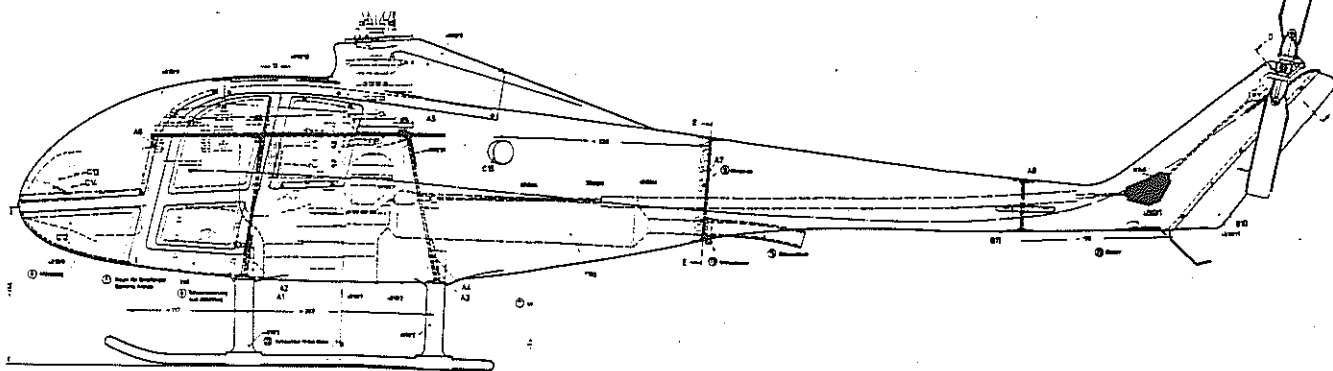
LOCKHEED 286h von Graupner



Die Heli-Messeneuheit 1987 war von Graupner ein Modell des Lockheed 286 h Hubschraubers, welches bereits 1986 als Wettbewerbsmodell Erfolge für sich buchen konnte (Ewald Heim, Europameister 1986). Graupner liefert nun einen Bausatz mit weiß eingefärbtem GFK Rumpf, rauchgetönten Scheiben, ABS-Abdeckung, Balsaflossen, allen Holzteilen für die Aufnahme der Mechanik (vorgestanzt), Kleinteile und einen vorbildlichen Bauplan mit Bauanleitung. Mechanik und Motor müssen natürlich zusätzlich geordert werden. Darüberhinaus wird noch das Winkelgetriebe 40°, ein flexibler Auspuffkrümmer und ein Resorohr benötigt. Der Rumpf ist erstaunlich leicht und von sehr guter Oberflächengüte. Eine "Bauinformation" soll zunächst die Genesis des Helis kurz beschreiben. Die erste Tätigkeit ist das Ausschneiden der Fensteröffnungen. Ich erledigte diese staubige Arbeit mit einem Fräser, einem Mundschutz ("der Modellbauchirurg") und einem zwischen den Beinen "eingespanntem" Staubsaugerrohr. Nach dem Aussägen der Servoöffnungen im Servoauflegebrett wurden die Holzteile aus den

Stanzungen vorsichtig herausgedrückt und mit dem Einpassen derselben im Rumpf begonnen (ein Hinweis: hier muß sorgfältig gearbeitet werden!). Die Holzteile wurden im Rumpf mit Klebebändern zunächst einmal provisorisch befestigt und die schon vorher zusammengebaute Expert-Mechanik von Graupner im Rumpf justiert und schließlich alle Spanten mit langsam trocknenden und mit Glasfasern angereicherten Epoxydharz eingeharzt. Nach dem Säubern der klebrigen Pfoten wurden im Rumpf vorsichtig die Schlitz für das Kufenlandegestell ausgefräst und mit einer kleinen Feile nachbearbeitet, die Kufenstreben der Anleitung entsprechend gekürzt und die Streben in den Aussparungen der Rumpfspanten eingeharzt. Nach dem Einschieben und Sichern der Kufenrohre, Ankleben der Abdeckung war auch dieser Arbeitsgang "erfolgreich" abgeschlossen. Nun ging's dem Winkelgetriebe (nicht im Bausatz enthalten) an den Kragen, es wurde zusammengebaut. Die Lagerspanten für den Heckrotorantrieb wurden angepaßt und die Heckrotorwelle plus Winkelgetriebe ausgerichtet; die Heckrotor-

wellen wurden abgelängt und schließlich der Heckrotorantrieb endgültig eingebaut und schön alle Holzteile etc. eingeharzt. Der Stahldrahthecksporn wurde zurecht gebogen, der Rumpf dafür angebohrt und mit einem kleinem Stück Glasgewebe eingeklebt. Die Heckabschlußleiste wurde zurecht geschliffen und in die ABS-Endkappe eingeklebt und der gesamte Teil mit Blechschrauben am Rumpf befestigt. Die nächste "Hacken" war der Einbau des Gebläsegehäuses, eine kleine Spielerei (Mechanik rein, Mechanik raus, etwas wegschnipseln und dieser Vorgang wiederholt sich ein paar Mal). Die obere Rumpfhaut aus "massiven" ABS wurde zurechtgeschnitten und die entsprechenden Öffnungen freigelegt. Die beiden Höhenflossen, die aus Balsa bestehen, wurden profilgerecht verschliffen. Der Einbau des Graupner Spezial-Resonanzschalldämpfers und des flexiblen Krümmers verlangen lange Fingerchen. Einige kräftige Flüche, ein erhobener Zeigefinger meines Weibes, der identisch mit einem Ordnungsruf 1. Klasse ist, und die Teile waren endlich drinnen. Nachdem



die restlichen Arbeiten, wie Tankeinbau, Glühkerzenanschluß abgeschlossen wurden, ging es an das Anpaßen der Fenster und der Haubenteile, alles aus schönem Rauchglas. Okay! Der Rohbau wurde entstaubt, der Rumpf mit feinstem Schleifpapier abgeschliffen und dem "Spritzmeister" übergeben. Mit weißem 2K-Lack verschönert, die Höhenflosse weiß bebügelt und mit dem prima Graupner Dekorbogen schaute die Lockheed super in die Fotolinse.

hervorragend, zum Bau selbst sind Vorkenntnisse unbedingt notwendig.

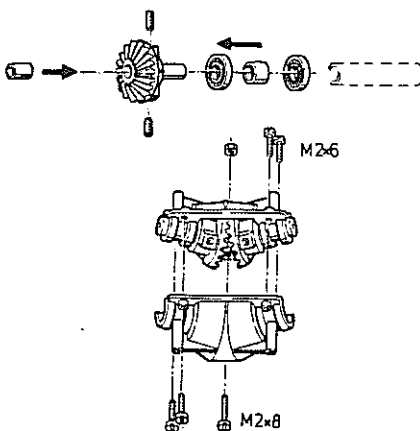
TECHNISCHE DATEN:

Länge (ohne Hauptrotor) 1345 mm
 Breite (ohne Hauptrotor) 250 mm
 Gesamthöhe ca. 430 mm
 Fluggewicht ca. 4200 g
 (mit Mechanik etc.)

Ladenrichtpreis des Rumpfbau-
 satzes ca. 3.600,-

Die Lockheed 286 h schaut nicht nur am Boden schnell aus, sie ist auch schnell. Bei diversen Wettbewerben konnte ich diese Maschine auch im harten Einsatz bewundern, wo sie mir ausgezeichnete Kunstflugeigenschaften präsentierte, wobei sicherlich auch das geringe Gewicht eine nicht unbedeutende Rolle spielen dürfte. Der Heli ist sehr wartungsfreundlich und nur wenige Schraubchen müssen gelöst werden, um Zugang zur Fernsteuerung oder zur Mechanik zu bekommen.

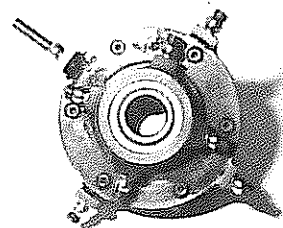
Zusammenbau Winkelgetriebe 4519/1



Zusammenfassend darf ich bemerken, daß der Graupner Modellhubschrauber "Lockheed 286 h" eine echte Bereicherung der doch schon großgewordenen Helipalette darstellt. Die Qualität aller Bauteile ist

Heimtuningteile aus Österreich

Auch in Österreich gibt es feinmechanische Spezialisten, die Tuningteile für Heimhubschrauber fertigen. Die Vorarlberger Firma Modellbau NEYER (Tel.Nr.: 05552/64011) aus Nüziders stellt Taumelscheiben, Hauptrotorwellen und noch etliche andere "Tuningtrümmer" her, ohne daß diese einen exorbitanten Preis haben. Als kleines Beispiel möchte ich die Taumelscheibe präsentieren, die unheimlich aufwendig hergestellt wird, schwarz eloxiert und natürlich auch für Mehrfachrotorköpfe geeignet ist. Der Chef der Firma, selbst ein erfahrener Modellhubschrauberpilot, weiß was ein fortgeschrittener Heliflieger braucht. Die NEYER-Teile sind das Tüpfchen auf dem "i", ein österreichisches Erzeugnis und wesentlich günstiger als ähnliche Produkte aus dem benachbarten Ausland!



STAATSMEISTERSCHAFT F1E - Fortsetzung von Seite 29

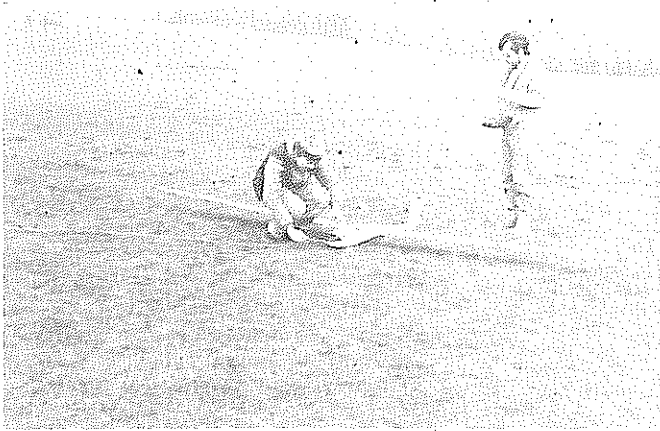
Während bis zum dritten Durchgang Salzer und Reitterer mit je 3 Vollen in Führung lagen, gefolgt von Schneck und Schobel sen., setzte sich im 4. Durchgang mit einem Max Felix Schobel sen. an den 2. Platz, da sowohl Schneck als auch Reitterer mit etwas schwächeren Zeiten auf Platz 4 und 5 zurückfielen, während der Neuling Aust (Mödling) den 3. Rang "besetzte".

Im 5. und letzten Durchgang waren dann (fast) alle Modelle eingeflogen, und da von den 15 (17) Teilnehmern 13 (bzw. 15) ein Max flogen, gab es auch keine Rangänderung mehr.

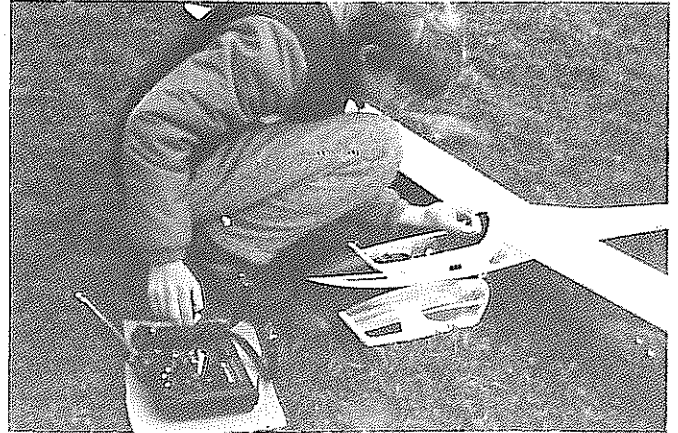
Die Siegerehrung fand im Gasthof Planner in Rammersdorf statt, wobei Bundesfachreferent OSR Felix Schobel Worte des Dankes

für die Zeitnehmer fand, die einen Sonntag für diese Staatsmeisterschaft opferten, aber auch für den Wettbewerbsleiter Mj. Wolfgang Bajer, der heuer sämtliche in Österreich stattgefundenen F1E-Wettbewerbe als Wettbewerbsleiter und auch die letzte Staatsmeisterschaft zur vollsten Zufriedenheit durchführte. □

Mein Schleppmodell der DISCUS



Der DISCUS ist fertig zum Start. Bei meinen ersten Flügen stand mir immer noch der "Lehrmeister" unseres Clubs, Kurt Strobl, zur Seite. Durch ihn aber hatte ich bald den Bogen raus.



Der DISCUS wird für den Schlepp fertiggemacht. Gut zu erkennen die Servos für Höhe und die Schleppkupplung. Zu sehen ist auch die von mir schon seit langer Zeit verwendete RC-Anlage FM 4014 von Graupner.

Von Alexander Tollerian, Sbg.

Die eigenwillige Form des Originals und die vielen Erfolge unter Klaus Holighaus fordern geradezu zu einem Nachbau auf. Besonders der dreifach gefeilte Flügel strahlt einen besonderen Reiz aus.

Daß die Firma Graupner ein Modell im Maßstab 1:3,75 herausbrachte hat wohl nicht nur mich besonders gefreut. Der nächste Schritt war die Anschaffung eines Baukastens.

Der Bau des DISCUS mit einer Spannweite von 4000 mm ist sicher keine Aufgabe für den absoluten Anfänger, doch wird der nur einigermaßen bewanderte Modellbauer mit dem Aufbau keine Schwierigkeiten haben.

Die Flächen sind ein Traum, bereits sehr weit vorgearbeitet.

Entgegen der Bauanleitung habe ich mich entschlossen, die Anlenkung für die Querruder direkt in die Fläche einzubauen. Zum Einsatz kamen die kleinen aber sehr kräftigen Servos der Type 3001 von Graupner.

Die großen "Teck"-Klappen in der damals noch ausgelieferten Form benötigen allerdings ein sehr starkes Servo.

Der Rumpf ist ebenfalls sehr sauber gearbeitet, wenn er auch nicht ganz "Scale" ausgefallen ist.

Als RC-Anlage habe ich wieder meine bewährte FM 4014 eingebaut.

Der Erstflug wurde auf unserem Platz in Seekirchen im Seglerschlepp absolviert. Dabei stand mir unser bester Schlepp-Pilot zur Seite, und so konnte ich gleich eine gelungene Schlepp-Premiere feiern.

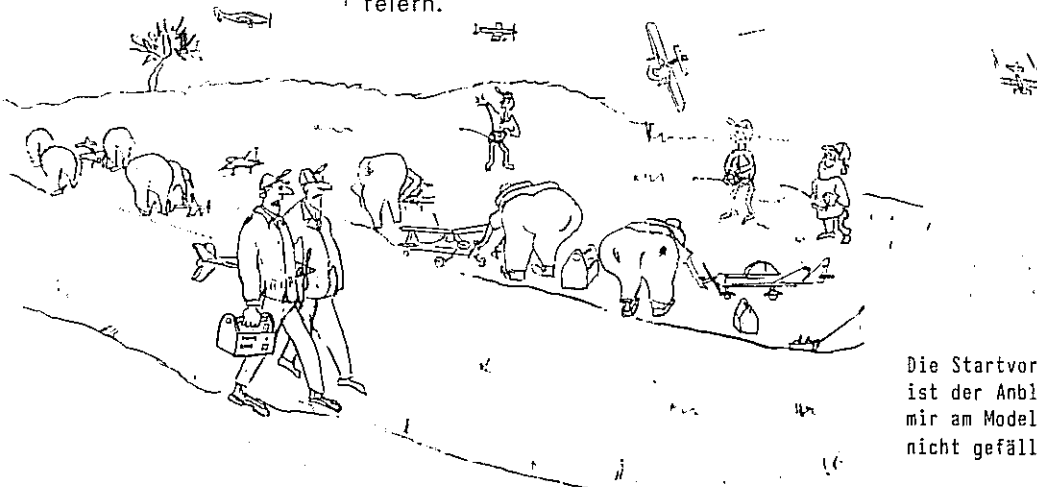
In der Thermik spricht der DISCUS unheimlich gut an, da ist einfach alles herauszuholen, wenn andere schon lange wieder heruntersinken, habe ich immer noch eine erstaunliche Höhe.

Auch die meisten Kunstflugfiguren sind mit dem DISCUS zu machen, er ist also über ein sehr weites Geschwindigkeitsband einsetzbar.

Für den Einsatz im Seglerschlepp habe ich natürlich ein 80 mm großes Landerad fix eingebaut.

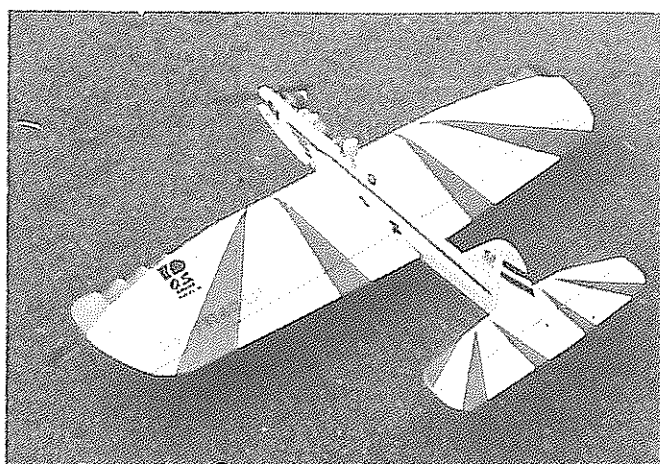
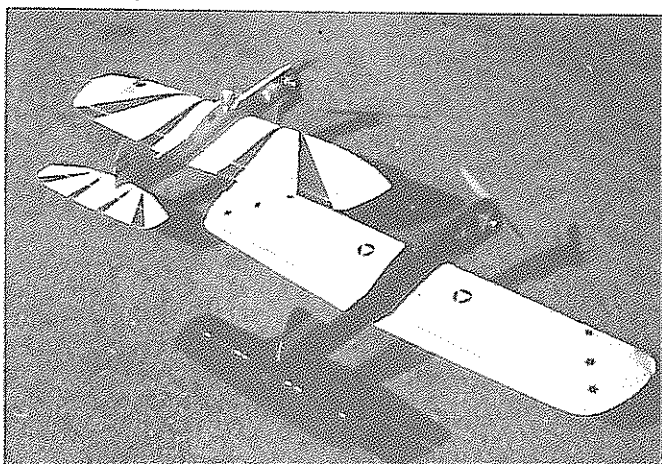
Das Verhalten im Schlepp selber ist problemlos, so daß ich als jüngster Pilot am Platz nach entsprechender Unterweisung durch unsere alten Hasen überhaupt keine Probleme hatte.

Ich kann also allen Interessenten nur empfehlen, sich mit dem DISCUS zu befassen.



Die Startvorbereitung ist der Anblick, der mir am Modellflug gar nicht gefällt!

ROBIN ein Fesselflugtrainer



Bauplannummer MT-916

Verlag für Technik und Handwerk

Von Walter Weinseisen

Fesselflieger sind aus der Sicht der Modellbauindustrie eine Minderheit an der kein Blumentopf zu verdienen ist und müssen es anscheinend auch bleiben.

Im deutschsprachigen Raum gibt es keine geeigneten Baukästen, weder für Leistungs- noch für Trainermodelle.

Immerhin, für diejenigen, die ein Modell nach Bauplan bauen wollen, bietet der Verlag für Technik und Handwerk (FMT) für den Fesselflug etliche sehr gut geeignete Baupläne, vom Trainer hin zum konkurrenzfähigen Wettbewerbsmodell, an.

Hervorgehoben sei hier der ROBIN, konstruiert von Claus Maikis, dem Fesselflug-Kunstflieger schlechthin.

Beim ROBIN handelt es sich um einen Trainer, der einfach ohne großen finanziellen Aufwand zu bauen ist, aber trotzdem sehr sorgfältig aussieht und wie die Praxis gezeigt hat, fabelhaft fliegt - so gut, daß ein Könner das komplette FAI-Programm damit fliegen kann. Deshalb kann der ROBIN nicht nur dem reinen Anfänger, sondern ohneweiters auch dem fortgeschrittenen Fesselflieger für Schaufliegen oder einfach für Lustfliegen empfohlen werden.

Entscheidend ob er als zahmer Trainer oder sensibles Expertenmodell geflogen wird, ist ausschließlich die Lage des Schwerpunktes. Dieser kann von der an-

gegebenen Lage 25 bis 30 mm vorverlegt und erst mit zunehmender Flugsicherheit Schritt für Schritt zurückversetzt werden.

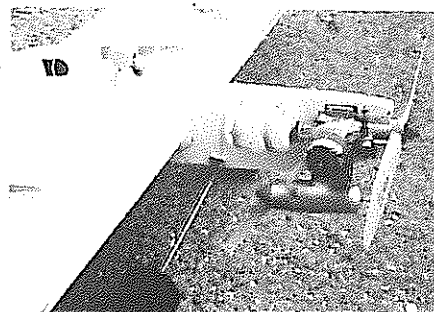
Um die erwünschten gutmütigen und ausgewogenen Flugeigenschaften zu erreichen, ist es nötig, sich besonders in einigen Punkten genau an den Bauplan zu halten. So darf unter keinen Umständen die Lage der Leinenführung (am Randbogen), die Abmessungen des Steuersegments und der Ruderhörner verändert werden. Wie bei jedem anderen Modell ist auf eine möglichst leichtgängige, spielfreie Anlenkung und Aufhängung der Ruder zu achten. Auch zu schwache Stoßstangen, die sich bei der geringsten Belastung durchbiegen, sind oft Ursache für unerwünschtes, schlechtes Benehmen.

Für das Steuersegment, lt. Stückliste aus Dural gefertigt, darf auf keinen Fall normales Aluminium verwendet werden, der Anlenkpunkt der Stoßstange würde in kürzester Zeit ausgeschlagen sein. Das gleiche gilt auch für die Ruderhörner am Flap und Höhenruder.

Die aus Rechteckflügel aufgebaute Tragfläche wird, um Gewicht zu sparen, ohne Nasenbeplankung aufgebaut. Die unbedingt nötige Torsionsfestigkeit erhält sie ausschließlich durch die Bespannung. Obwohl eine Papierbespannung gerade in diesem Punkt einer Bügelfolie überlegen ist, wollte ich der Einfachheit halber nicht auf letztere verzichten. Ich war doch ziemlich überrascht, daß das von mir verwendete ORACOVER, in

der Werbung wird gerade die Spannkraft und die daraus resultierende Torsionsfestigkeit besonders hervorgehoben, der Tragfläche eine überzeugende Festigkeit verleiht, die von keiner anderen, bisher von mir verwendeten Folie annähernd erreicht wurde.

Obwohl jeder gesunde gleitgelagerte 35er (nicht 40er) passend sein dürfte, erwies sich der als "Sportmotor" geltende OS MAX 35 FP als rundum geeignet für dieses Modell. Für den Fesselflug scheidet sowieso die Mehrzahl der handelsüblichen Motoren aus, da die meisten auf den hochtourigen Einsatz abgestimmt, und um die dabei auftretenden Belastungen zu verkraften, auch entsprechend dimensioniert sind (Lagerung, Kühlung, Schalldämpfung). Das alles treibt das Gewicht, für den Fesselflug um vieles wichtiger als ein Quentchen Leistung im zig-Tausender Bereich völlig unnötig in die Höhe, da die Standdrehzahl im Fesselflug ohnehin kaum 10.000 min^{-1} erreicht.



ROBIN - Anordnung Motor, Tank, Fahrwerk

"Motoren-Propeller-Tanks", eines der zentralen Themen auf jedem Fesselflugwettbewerb - Stoff für lange Diskussionen. Da gibt's kurze und lange Vergaser mit allen möglichen Bohrungen, schmale und breite Propeller, zwei- und dreiblättrig in Plastik, GFK und CFK, PALMER-, UNI-FLOW- und DRUCKTANKS, und jeder Experte schwört auf "sein System".

Alles in allem, für einen Neuling ist das nicht gerade ermutigend. Deshalb habe ich beim Bau meines ROBIN bewußt auf alles "Spezial" verzichtet und nur handelsübliche RC-Teile verwendet (Prop, Motor und Tank). Um es vorwegzunehmen, das funktioniert einwandfrei!

Als Luftschraube dient eine Graupner 11x6", die ich neuerdings sogar für mein Wettbewerbsmodell, einem "UNO" (Kurzbauplan FMT 7/85), verwende. Nur wenn das Modell etwas zu schwer gerät, etwa 1250-1300 g, und nur dann, sollte eine 10x6 gleichen Typs verwendet werden.

Im 80 cm³ MPC-Tank wird anstelle des Pendels, ein fixes MS-Rohr (außen 3 mm Ø) montiert. Zu beachten ist nur, daß das Saugrohr nicht bis an die Tankrückwand reicht, sondern 8-10 mm davor endet (siehe Zeichnung).

Beim Überlauf und Druckanschluß ergibt sich kein Unterschied zum RC-Tank.

Der RC-Vergaser des OS 35 FP wird einfach mittels der Begrenzungsschraube in Vollgasstellung fixiert - der läßt sich so ausreichend fein einstellen und steht einem reinen Fesselflugvergaser um nichts nach. Wichtig ist nur, daß der Motor sowohl normal als auch auf den Rücken gedreht (gemeint ist das Modell) mit gleicher Drehzahl läuft, dazu ist eventuell das Tankniveau zu korrigieren. Bei meinem Modell mußte der Tank 4 mm über der Motormittellinie montiert werden, ein nicht verbindlicher Wert, der auf alle Fälle individuell ermittelt werden muß.

Der Schalldämpfer des OS MAX ist mit einer integrierten Zusatzdämpfung ausgestattet, die leider den von Haus aus nicht gerade leichten Dämpfer noch schwerer werden läßt und deshalb nur verwendet werden soll, wenn zur Schwerpunkteinstellung im Rumpfkopf ohnehin Gewicht benötigt wird. Auf alle Fälle sollte der Dämpfer mit einem 7-8 cm langen Siliconschlauch (innen 8 mm Ø) verlängert werden. Neben einem sauberen Modell wird eine zusätzliche Schalldämpfung be-

wirkt, außerdem beträgt bei korrekt eingestelltem Motor (leicht fett laufend) die Laufzeit ca. 6 min - ohne Schlauch nur 4-4 1/2 min.

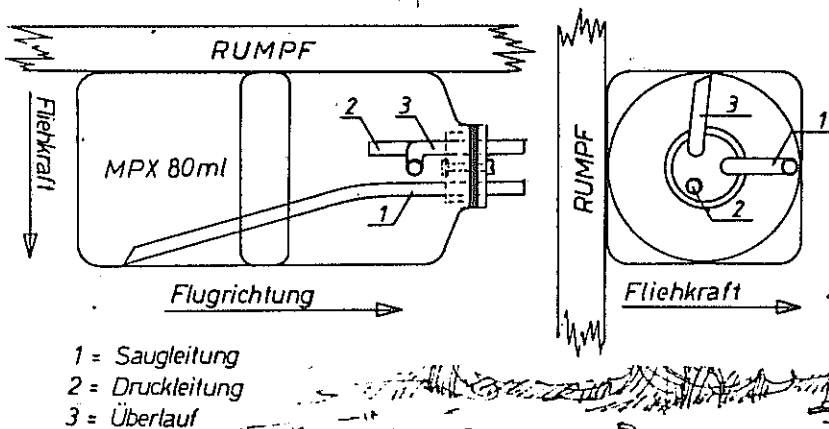
Erklärung: um den durch den Schlauch entstehenden Gegendruck auszugleichen, muß die Düsenadel weiter geschlossen werden, um wieder auf die erforderliche Drehzahl zu kommen.

Geflogen wird der ROBIN mit 17 m Leinen (7x0,1 Graupner) und einem Griff, bei dem der Leinenabstand 10 cm betragen soll. Die Motoreinstellung ist dann richtig, wenn eine Runde im Horizontalflug 4,5-5,0 Sek. dauert, das Modell fliegt dann mit ca. 80 km/h und genau die braucht es, um "anständig", das heißt ausgewogen und sicher zu fliegen.

Fazit:

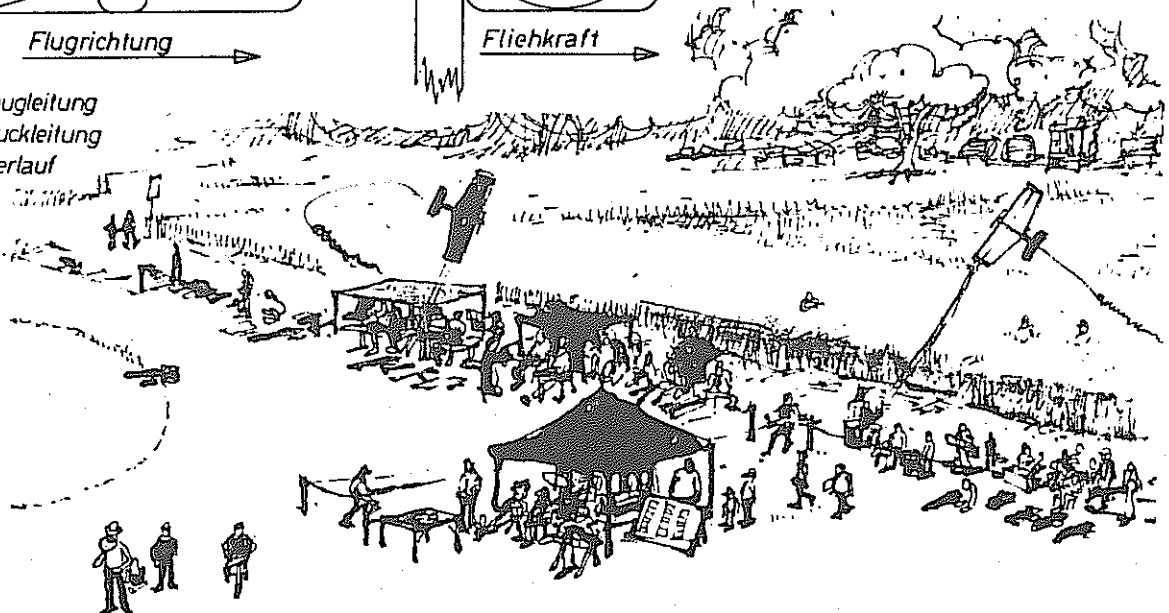
Der einfache, durchdachte Aufbau ermöglicht, den ROBIN in relativ kurzer Zeit und ohne besondere Bauschwierigkeiten zu bauen. Das anzustrebende Idealgewicht von 1100-1200 g ist ohne weiters erreichbar.

Würde es auf dem Modellbaumarkt ein Baukastenmodell eines Fesselflugtrainers geben, es müßte eines sein wie der ROBIN!



- 1 = Saugleitung
2 = Druckleitung
3 = Überlauf

Spannweite:	1230 mm
Länge:	800 mm
Fluggewicht:	1100 - 1200 g
Gesamtfläche:	31,6 dm ²
Motorsturz:	0°
Motorzug:	2-3° rechts
Motor:	6 cm ³



SILVESTER - FREIFLUGPOKAL

HALLO FREIFLUGFREUNDE !

Der traditionelle Silvester - Freiflugpokal in F1A und F1B findet heuer schon ein Monat früher, als ADVENTPOKAL, am Samstag, dem 29. November 1987, mit Beginn um 9,30 Uhr, am gewohnten Fluggelände in Nußdorf am Haunsberg im Oichtental, 24 km von der Stadt Salzburg entfernt, statt.

Da auch die Salzburger Freiflug - Landesmeisterschaft in F1A herausgewertet wird und sich sogar einige Ausländer angesagt haben, verspricht dieser Wettbewerb von Interesse zu werden.

Als Freiflug - Bundesfachreferent lade ich daher alle Freiflieger herzlich ein, diesen letzten Freiflugbewerb des Jahres 1987 zu besuchen.

Ausschreibungen bitte anfordern bzw. **Anmelden** über die Salzburger Tel.Nr. 0662/84 18 465.

Heute schon auf eine gute Anreise und auf zahlreiche Teilnahme hofft

Euer Ernst Reitterer



Luftsportverein Aachen e.V.

Mitglied im Deutschen Aeroclub e.V.

Liebe Modellflugfreunde in Österreich !

Unser Verein führt seit vielen Jahren zu Pfingsten einen Freiflugwettbewerb durch. 1988 wird bei dieser Veranstaltung zum 5. Mal die Klasse CO² geflogen. Zu diesem Jubiläum laden wir auch ausländische Gäste ein. Wir öchten Sie heute schon auf diesen Wettbewerb hinweisen und aus Ihrem Land Sportfreunde recht herzlich zu Teilnahme einladen.

Die Ausschreibung wird bis Ende Oktober ausgearbeitet und dann an Sie abgeschickt. Sie ist also bei der Bundessektion erhältlich.

Auf einige Punkte soll aber schon heute hingewiesen werden :

Programm : 21. Mai 1988 - Anreise, gemeinsame Stadtbesichtigung und Picknick
22. Mai 1988 - Wettbewerb, Abschiedstreffen mit Siegerehrung
23. Mai 1988 - Heimreise

Unterkunft : Sofern erwünscht, erfolgt die Übernachtung bei Mitgliedern des LVA.

Gebühren : Die Startgebühr beträgt DM 6,- und wird ggf. vom Luftsportverein Aachen übernommen.

Organisation und Auskünfte :

Klaus Jörg Hammerschmidt,
 Veltmanplatz 4
 D-5100 Aachen

fernsteuern

1. Klasse

mit

MULTIPLEX

ROYAL mc

mit Softmodul-System!

jetzt noch attraktiver in der
SUPER-SERIE

Best.-Nr. 35728 35 MHZ
 Best.-Nr. 35729 40/41 MHZ



Begrenzte Auflage mit:

- Namensgravur und folgender Zusatzausstattung:
- 1 zusätzliches Memory - Softmodul nach Wahl
- Jet - Box
- Kreuztrageriemen

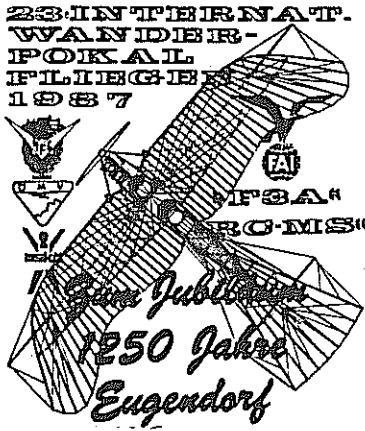
Fragen Sie Ihren Fachhändler

MULTIPLEX modelltechnik

Neuer Weg 15 · Telefon 072 33/1051-55 · 7532 Niefern · W. Germany

Gegen
 Einsendung
 dieses Coupons
 bzw. Abgabe bei Ihrem
 Fachhändler erhalten Sie ein
 Handbuch ROYAL mc

*unverbindliche Preisempfehlung



DR. ING. H. C.
IGO ETRICH
SALZBURG
KRAIWIASEN

Traditionsgemäß fand von 13. bis 16. August 1987 das

23. Int. Igo Etrich Wanderpokalfliegen statt.

2 Feststellungen gleich vorweggenommen:

Das Wetter war dem bisherigen Jahresdurchschnitt entsprechend - von mies bis leicht freundlich, das Nennungsergebnis blieb in beiden Klassen hinter den Erwartungen und den Nennungszahlen der bisherigen Veranstaltungen weit zurück.

Gab es im Vorjahr in der Klasse RC/MS noch 34 Teilnehmer, so waren es heuer nurmehr 22 (-35%).

Nicht besser war die Beteiligung in der Klasse F3A. 1986 noch 50 -1987 39 Teilnehmer (-22%). Dabei hatte man zumindest in der Klasse F3A eine Art Revanche-WM erwartet, doch weder der neue - alte Weltmeister Hanno Prettner, noch der Vizeweltmeister Wolfgang Matt aus Liechtenstein waren gekommen. Schade, denn die österreichischen Modellflieger und auch andere hätten gerne den nun 5-fachen Weltmeister gesehen und ihm zu seinem grandiosen Erfolg gratuliert.

Nun aber alles der Reihe nach:

Begonnen hat die Veranstaltung am Donnerstag mit der Klasse RC/MS. Das Wetter war die ganze Zeit über gleichmäßig und ruhig. Dementsprechend knapp lagen schließlich auch die Endergebnisse beisammen.

Von den 66 absolvierten Flügen lagen bei einem möglichen Zeitmaximum von 6 Minuten 58% über (!) 5 Min 55 Sek.

- 9 Flüge endeten mit genau 6,00 Min.
- 6 Flüge endeten mit 5 Min 59 Sek.
- 10 Flüge endeten mit 5 Min 58 Sek.
- 5 Flüge endeten mit 5 Min 57 Sek.
- 5 Flüge endeten mit 5 Min 56 Sek.
- 3 Flüge endeten mit 5 Min 55 Sek.

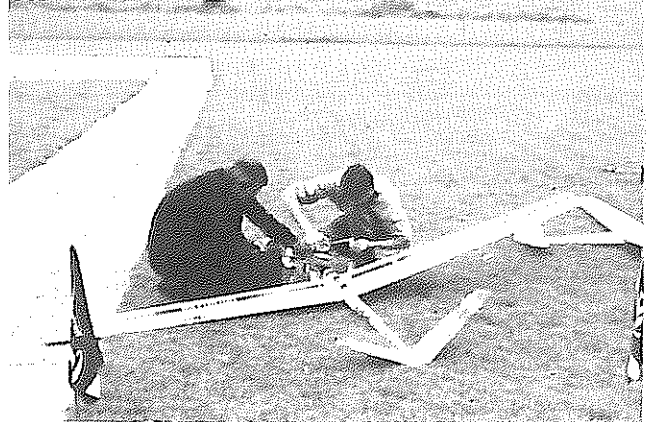
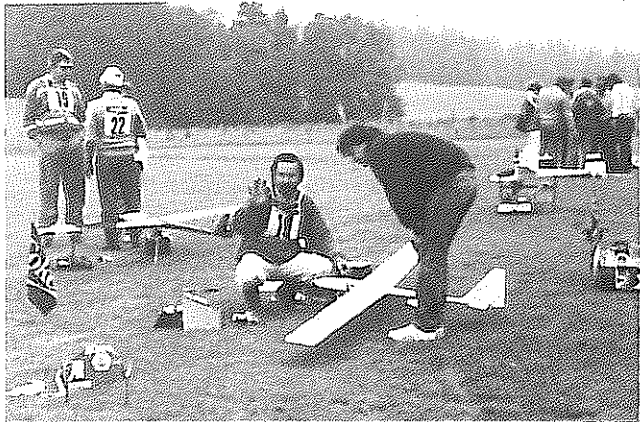
Zwischen dem 1. und 5. war bloß eine Differenz von 20 Punkten und zwischen dem 1. und 13. lagen nur 100 Punkte. Es ist daher umso unverständlicher, daß der Viertplatzierte bei einer Differenz von lediglich 19 Punkten gegenüber dem 1. (offenbar) aus Protest

gegen seine (vermeintliche?) ungerechte Wertung den ihm verliehenen Pokal im Beisein des Publikums den Punktrichtern "spendete", mit dem Bemerkten, daß er daheim ohnehin schon so viele Pokale hätte.

Das Fliegen kann man sicherlich erlernen, der eine früher, der andere vielleicht etwas später. Viel schwerer scheint es hingegen zu sein, ein richtiger Sportler zu werden, denn dieser müßte auch eine (vermeintliche) ungerechte Bewertung fair verkraften können. Aber nicht jeder gute Flieger muß automatisch ein guter Sportler sein!

23. INT. IGO ETRICH WANDERPOKAL RC-MS							

WETTBEWERBSNUMMER NWI 6/87 KRAIWIASEN 13.8.1987							
ENDRANGLISTE							
RG	NAME	CLUB		1.D.	2.D.	3.D.	SUMME
1	WANKNER THOMAS	MFC-SALZBURG	OE	2341	-2316	2359	4700
2	SCHUMACHER WERNER	MFC-ST.VEIT	OE	-2259	2337	2361	4698
3	GLUECK FRANZ	MFC-SALZBURG	OE	2318	-2281	2368	4686
4	WEINGAST ADOLF	BSV-VOITH	OE	-2278	2347	2334	4681
5	LEEB KARL-HEINZ	BSV-VOITH	OE	2343	-2330	2337	4680
6	WENZEL FRANZ	MBC-ENZESFELD	OE	2342	2329	-2322	4671
7	STOELLINGER KARL	MFC-SALZBURG	OE	2328	-2307	2340	4668
8	EIGNER HELMUT	BSV-VOITH	OE	2308	-2264	2347	4655
9	HOCHSTRASSER WILLY	FMB-BUCHS	HB	2309	-1977	2339	4648
10	BUXHOFER ERICH	MBC-ERLAUFTAL	OE	2355	-2198	2292	4647
11	PYREK ROBERT	WEINLAND	OE	-2242	2348	2279	4627
12	BAUMGARTL JOHANN	FMBC-AUSTRIA	OE	2301	-1821	2307	4608
13	GLUECK GERHARD	MFC-SALZBURG	OE	-2275	2294	2306	4600
14	DUERNWIRTH PETER	MFV-FRIESACH	OE	-26	2292	2298	4590
15	HOCHSTRASSER HANS	MFC-BUCHS	HB	2249	-2217	2307	4556
16	GIRNER FRANZ	MBC-ERLAUFTAL	OE	2249	2287	-1879	4536
17	ASEN ALEXANDER	MFC-SALZBURG	OE	-2184	2227	2259	4486
18	POINTNER MANFRED	MFC-SALZBURG	OE	2148	-1586	2292	4440
19	SPAETH KARL	UMFC-SCHAERDING	OE	2192	-1962	2225	4417
20	KLINGSPIEGEL HEINZ	MFC-ST.VEIT	OE	2288	1953	0	4241
21	CARLETTI MARIO	AC-BOLOGNA	I	2249	-390	1954	4203
22	LEEB KARL	BSV-VOITH	OE	0	1864	2194	4058



RC Motorsegler bei der Vorbereitung zum Start

Bei dem diesmal ziemlich gleichmäßigen Wetter siegte diesmal der junge Salzburger Thomas Wankner, der gleich bei seiner ersten Teilnahme an diesem

wettbewerb Siegerehren einheimisen konnte, während der sieggewohnte Karl Leeb in dieser Klasse sich diesmal mit der "Roten Laterne" begnügen mußte.

Der Wettbewerb wurde von Werner Miksch bestens geleitet, assistiert von den Punkterichtern Reyer, Wüstenberg, Heller und Schreibern, alle Salzburg.



BSL Krill überreicht dem Sieger in der Klasse RC/MS, assistiert von LSL Niederwimmer, den Siegerpokal



Die Sieger in RC/MS und der Mann mit der "Roten Laterne" v.l.n.r.: 2. Werner Schuhmach, 1. Th. Wankner, 3. Franz Glück und diesmal Laternenträger Karl Leeb, und alle kamen aus Österreich

Klasse F3A

Am Freitag wurde der 1. Durchgang in der FAI-Kunstflugklasse F3A durchgeführt. Wie schon erwähnt, waren diesmal "nur" 35 Wettbewerber am Start.

Als Punkterichter stand wieder das bewährte "Kraiwiesen-Team" zur Verfügung: Ursula Berthold D, Vincenzo Scardichio I, Hans Kern CH, Arthur Beeckmann NL, Camille Gerard LX, Pierre Pignot F, und die Österreicher Heinz Freundt, August Reyer und Heinz Wüstenberg. Wettbewerbsleiter: "Alt-RC-Fachreferent" Othmar Huber.

Durch den Ausfall von Prettnner und Matt, galt der Papierform entsprechend der WM-Teilnehmer von Avignon, Heinz Kronlachner als Favorit. Dieser Rolle wurde er auch im 1. Durchgang voll gerecht und setzte sich mit 1463 Punkten knapp vor den Deutschen Ewald Trumpp 1425 und WM-Teilnehmer Manfred Dworak 1399 Punkte.

Im 2. Durchgang sah es dann aber ganz anders aus. Mit 1476 Punkten katapultierte sich der Salzburger und mehrmalige EM- und WM-Teilnehmer Hermann Kowarz auf Platz 1. Ewald Trumpp behauptete seinen 2. Platz, und Heinz Kronlachner rutschte auf den 3. Platz zurück, Dworak auf den 5.

Wegen der geringeren Teilnehmerzahl konnten entgegen der Ausschreibung alle Teilnehmer den 3. Durchgang fliegen, und man war gespannt, wer nun endgültig das Rennen machen wird.

Zum 2. Mal die Tagesbestzeit schaffte Hermann Kowarz mit 1517 Punkten die Tagesbestwertung und behielt so den 1. Platz. WM-Teilnehmer Manfred Dworak stieß vom 5. auf den 2. Rang vor, und der Deutsche Ewald Trumpp fiel auf den 3. Rang zurück. Bei Kronlachner klappte es wieder nicht so

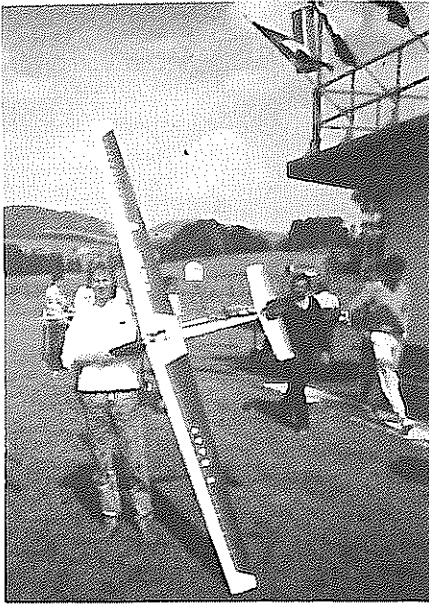
recht, und der heuer so sieggewohnte Oberösterreicher mußte diesmal mit dem 4. Rang vorliebnehmen.

Gesellschaftlich gab es am Freitag für die Einheimischen und Wettbewerber wieder das übliche "Kraiwiesner Volksfest" bei Flütlich und mit der Eugendorfer Trachtenkapelle und einer guten Volkstanzgruppe. Just, als

Hans Niederwimmer sein Brillantfeuerwerk zündete, setzte ein Wolkenbruch ein, der so manche Rakete vorzeitig verglühen ließ. Alles flüchtete in die Automobile, und die meisten davon verließen bei strömendem Regen vorzeitig den Ort des Geschehens. Dem Vernehmen nach soll aber nach Beendigung des Wolkenbruches noch eine Schar Unentwegter "Tschecherer" den

23. INT. IGO ETRICH WANDERPOKAL F-3-A							

WETTBEWERBSNUMMER I 5/87				KRAIWIESEN 14.-16.8.1987			
ENDRANGLISTE							
RG	NAME	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	KOWARZ HERMANN	MFC-SALZBURG	OE	-1463	1476	1517	2993
2	DWORAK MANFRED	DEM-V-KLAGENFURT	DE	1399	-1365	1469	2868
3	TRUMPP EWALD	MFC-UNTERMUENKH.	D	1425	1430	-1408	2855
4	KRONLACHNER HEINZ	UMFC-MEGGENHOFENOE		-1371	1410	1426	2836
5	CASSON GREG.	S. A. A. M. A.	SA	1381	-1343	1449	2830
6	SCHADEN BERNHARD	MG-EINSIEDELN	HB	-1361	-1316	1452	2813
7	LAFITTE ANDRE	MIMIZAN	F	-1373	1395	1416	2811
8	GROBENNAAR DEAN	S. A. A. M. A.	SA	-1368	1394	1412	2806
9	MASSIMO BIGLIOLI	REGGIO EMILIA	I	-1353	1382	1409	2791
10	HOELLER FRANZ	UMFC-MEGGENHOFENOE		-1283	1398	1363	2761
11	EMMENEGGER HANS	MFG-UNT. AARETAL	HB	1376	-1331	1381	2757
12	FILGAS ERICH	DEM-V-WIEN	OE	-618	1374	1371	2745
13	LIPPERER ERNST	FMSC-OBERMICHEL B.	D	1398	-1328	1343	2741
14	BERGER LEOPOLD	UMFC-MEGGENHOFENOE		-1311	1311	1430	2741
15	GERARD LUCIEN	AML-LUXEMBURG	LX	-1170	1325	1358	2683
16	ORTNER PETER	UMBC-WAIDHOFEN	OE	1362	-1314	1320	2682
17	SCHONCKERT MARC	FLYING EAGLES	LX	-1315	1356	1325	2681
18	SCHADEN FERDINAND	MSFC-RHEINTAL	OE	1379	1299	-1237	2678
19	GODDAN ALAN	S. A. A. M. A.	SA	1300	-1177	1344	2644
20	MISIC ALEXANDER	LV-GENK	OO	-1277	1319	1315	2634
21	LEHMANN MARKUS	MG-WANGEN	HB	-1153	1312	1316	2628
22	ALBERT PETER	FSV-DREIEICH	D	1331	1293	-1289	2624
23	LEMMENS RENAAT	LV-GENK	OO	-1245	1276	1330	2606
24	MORELIERE CHRIST.	AC-TOULOUSE	F	1284	-1244	1320	2604
25	SATTLER STEPHAN	MFG-WEILHEIM	D	1278	-1237	1323	2601
26	GIEZENDANNER EMIL	PFAEFFIKON	HB	-1190	1305	1257	2562
27	DANKSAGMUELLER H.	DEM-V-WIEN	OE	1261	1266	-1115	2527
28	DURST ERNST	UMBC-WAIDHOFEN	OE	-1166	1242	1208	2450
29	SCHEIFELE BERND	LSG-BAYREUTH	D	-1107	1218	1206	2424
30	WYSS MARKUS	MG-PFAEFFIKON	HB	1185	1236	-1156	2421
31	PAPASPYROU CONST.	GREECE	SX	-1054	1096	1174	2270
32	CADUFF GEORG	MG-ZUERICH	HB	1160	-1013	1051	2211
33	KOTA PETER	MC-ASZALAYLAZOS	HA	1061	1016	-373	2077
34	PRANGE PATRICK	AML-LUXEMBURG	LX	-585	1030	924	1954
35	KNOBEL ANTON	MFG-ZUERICH	HB	1067	290	0	1357



Thomas Wankner, MFC-Salzburg, nahm das erste Mal an diesem Wettbewerb teil - und siegte im ersten Anlauf



Auch die Schweizer waren wieder dabei. Stehend Emil Giezendanner, der RC-Referent der Schweiz

letzten Tropfen Bier ausgetrunken haben.

Am Samstag fand im Gasthof Gastwirt der "Große Gesellschaftsabend" statt, der wegen dem Fehlen der sonst großen Italiener-Schar, diesmal nicht ganz so groß war. Die Aufspielende Band war ausgezeichnet, und es wurde sehr viel und bis zum Schluß getanzt. BSL Edwin Krill überreichte an diesem Abend dem nun ausgeschiedenen RC-Bundesfachreferenten Othmar Huber, in Würdigung seiner großen und langjährigen Verdienste ein Ehrengeschenk in Form einer Fliegeruhr mit Widmung.

Die Siegerehrung fand am nächsten Tag in üblicher Manier und großem Pokalsegen nach Beendigung des 3. Durchganges direkt am Platz statt.

Als Ehrengäste waren der Landesverbandspräsident von Salzburg, Kurt Moser und der Salzburger "Altpräsident" Hannes Wolf anwesend. Moser sprach wieder anerkennende Worte über die Veranstaltung und über die Gründung des Igo Etrich Modellflugzentrums, sowie den hohen Wert und Standort des Modellfluges in Österreich.

Hannes Wolf freute sich, wie schon so oft bei den Modellfliegern sein zu dürfen, den er als absolut gleichwertig mit allen anderen Flugsportsparten einstufte.

Als Jury fungierte bei beiden Wettbewerben wieder das "alte Team" Brand, Krill und Koelliker. Sie mußten in keinem Fall tätig werden.

Bestens bewährt hat sich wie immer das Auswertungsbüro unter Oswald Hajek, dessen Auswertungsanlage immer wieder neugierig besichtigt und bewundert wurde.

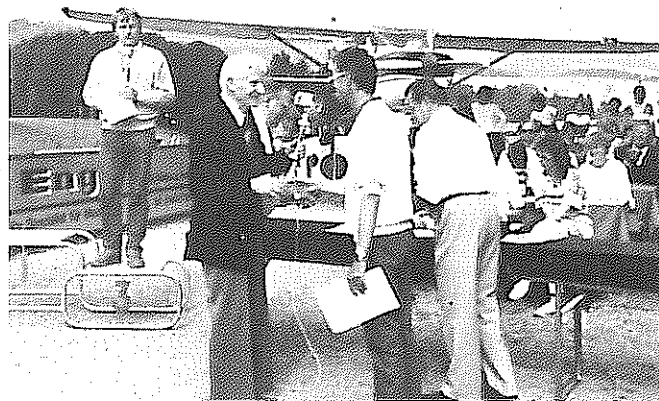
Dank allen den stillen Mitarbeitern, die mit allen zusammen die Veranstaltung so gut ablaufen ließ.



BSL Krill überreicht dem scheidenden RC-Fachreferenten Othmar Huber für seine langjährigen Verdienste ein Ehrengeschenk



Die Sieger in der Klasse F3A am Stockerl.V.l.n.r.: 2. Manfred Dworak und 1. Hermann Kowarz, beide OE, Ewald Trumpp, D



Alt-Landesverbandspräsident Hannes Wolf überreicht dem Sieger in F3A, Hermann Kowarz, den Siegerpokal. Rechts der amtierende Landesverbandspräsident von Salzburg, Kurt Moser

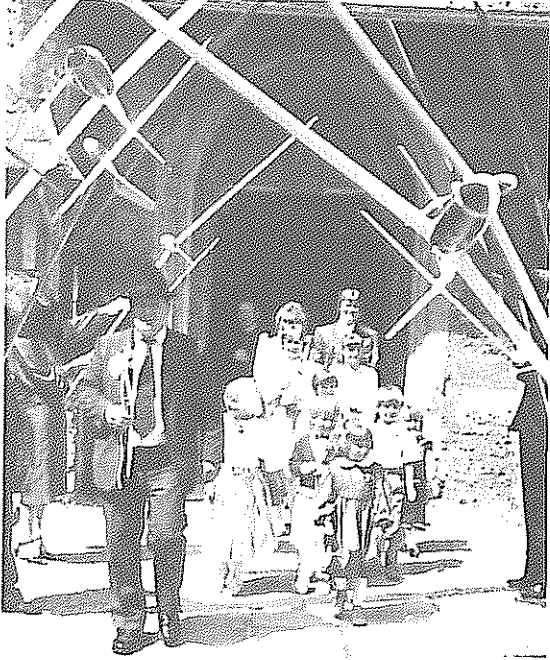
BERGFALKEN HABEN GEHEIRATET !

Und wieder fand eine Modellfliegerhochzeit statt !

Am 6. Juni 1987 vermählten sich die beiden jungen Modellflieger * Doris STEINER und Peter GÖLLNER *

Prop gratuliert dem jungen Brautpaar recht herzlich und wünscht ihm einen guten Start in die Zukunft und auch viele kleine Modellflieger !

Das Bild zeigt das Brautpaar beim Verlassen der Kirche, vor der die Modellflugfreunde mit ihren Modellen Spalier stehen.



**Der neue aktuelle Simprop-Katalog ist da!
Diesmal mit dem Super-Preisausschreiben.**

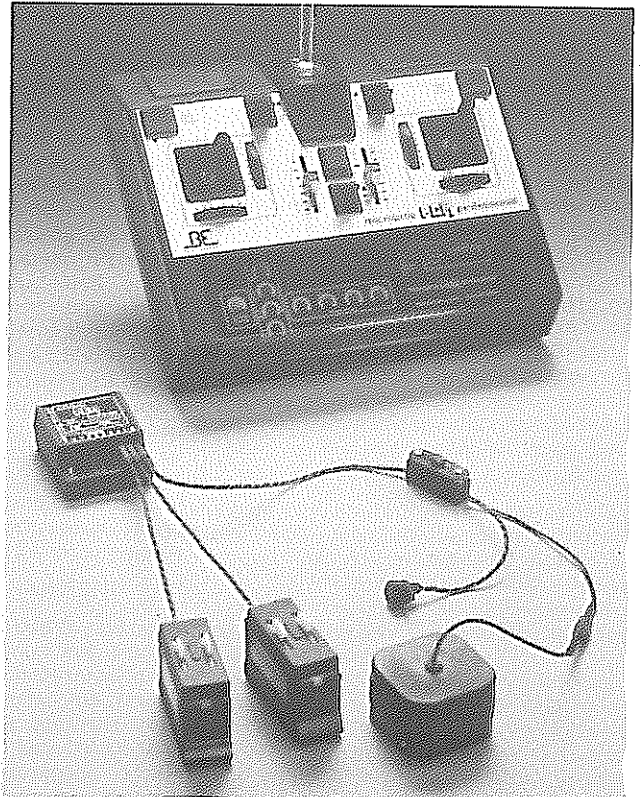
- mit Qualitätsfernsteuerungen für jeden Geldbeutel
- über 50 Flugmodelle aller Klassen
- dem weltbekannten Billing-Schiffsmodellprogramm
- rasanten RC-Cars
- Motoren von 1,8 - 50 ccm mit viel Power
- preisgünstigem, umfangreichen Zubehör:
z. B. SUPERFINISH-Farbprogramm für das perfekte Finish, Elektromotoren, Luftschrauben, PST-PC Schalldämpfer für flüsternde Motoren und... und... und...

Machen Sie es wie SAM, und holen Sie sich den neuen, starken SIMPROP-Katalog bei Ihrem Fachhändler. Oder fordern Sie ihn bei SIMPROP direkt an gegen Einsendung von DM 9,80 (unverb. empf. Verk.-Preis) + DM 3,- Portoanteil in Briefmarken.

**Postfach 1440 · Ostheide 5
4834 Harsewinkel
Tel. 0 52 47 / 60 410**

**S SIMPROP
ELECTRONIC**

microprop
microprop
microprop



Microprop-PCM-Fernlenksysteme...

—bieten alles, was sich der anspruchsvolle Modellpilot schon immer gewünscht hat.

—Die PULS-CODE-MODULATION ermöglicht größte Übertragungssicherheit. Die Störanfälligkeit wird gegenüber konventionellen Systemen mit gleicher Ausgangsleistung um bis zu 90 % reduziert. Die sonst aufgetretenen "Wackler" und "Knackimpulsstörungen" werden mit Sicherheit bei der PCM-Übertragung nicht bemerkt. Auch Zündstörungen von Benzinmotoren haben keinen Einfluß auf die Funktionssicherheit der Fernlenkanlage.

—Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren Kassettens für Sonderfunktionen.

—Microprop-PCM-PILOT: 4 Funktionen, bei Bedarf bis auf 8 Funktionen zu erweitern.

—Erhältlich im österreichischen Modellbauhandel.

**BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.**

5020 Salzburg · Harpffstraße 7 · Telefon 06 62/7 95 50

Nurflügelwettbewerb in Kaltenkirchen, BRD

Es muß schon etwas Wichtiges sein, daß 3 Modellflieger (teilweise mit Familie) veranlaßt, eine 2500km Reise zu absolvieren, um dann 3 Durchgänge bei miserablen Wetter zu fliegen. So könnte man es natürlich auch sehen. Aber es gehören auch einige andere Gründe dazu:

1. Einen Nurflügel zu haben und damit umgehen zu können
2. Viele liebe Freunde im Norden zu haben
3. Das Neueste an Nurflügelgeräten zu sehen
4. Zu erfahren wo man da selbst steht
5. Die letzte heimische Niederlage (s. prop 1/2-87) auszubügeln.

DIE AUSGANGSLAGE

Der zweimalige Gewinner (einmal Zweiter) des Nurflügelwettbewerbes von KK, Curt Weller, konnte zwei neue Modelle in den neu angeschafften Bus laden, Nurflügelneuling Robert Kripta hatte einen Bruch in den Nachtschichten saniert, dafür war dann keine Zeit zum Training, Friedrich Koch war mit einem neuen "Hortentyp" (gemeinsam entwickelt und gebaut mit Gerolf Schuh) nach diversen Kinderkrankheiten noch nicht völlig vertraut.

Die Reises Strapazen vergessen wir hier, man trifft einander bei der überaus gastfreundlichen Familie von der Lancken bei strömendem Regen. Der Bewerb soll Samstag um 14 Uhr beginnen, aufgrund des Wetters kommt aber keine Lust zum Einfliegen auf, wir gammeln in der Clubhütte herum, die excellent geführt ist und begrüßen alte und neue Freunde.

Um 13 Uhr regnet es nur mehr leicht, wir bauen zusammen und probieren die bereitgestellten Winden aus. Die Power ist für unsere Verhältnisse und unsere Modellgewichte etwas mäßig, doch was soll's. Curt entschließt sich ob der Wetterlage zu seiner Ur"Elfe 2" nur gut, daß es hier nicht um den Schönheitspreis geht. Robert macht die ersten Flüge mit der "Hexe" und kämpft noch um die beste Einstellung. Meine Testflüge mit dem "ARN IV" gelingen, doch ist die Ausgangshöhe mickrig

DER BEWERB BEGINNT :

Wegen Wetter und Winde bleiben unsere ersten Zeiten trotz ausgefeilter Nachstarttechnik noch durchschnittlich.

Der Streckenflug wird wegen Regens unterbrochen, Curt kann aber gute Zeit und Strecke fliegen, ich bin als vorletzter dran und muß bei strömendem Regen fliegen. Nach dem 1. DG ist Curt 2., ich bin 13. und Robert 14. Sonntag früh starten die ersten bei leichtem Nieselregen, dann wird das Wetter kontinuierlich besser. Alle Teilnehmer fliegen besser als am Vortag. Die Spitzenleute fliegen praktisch alle volle Zeit, auch die Streckenleistung wird angesichts der geringen Ausgangshöhe und der kurzen Arbeitszeit von 3 Minuten nicht übel. Da ich im 1. DG nicht im Spitzenfeld war achtete niemand auf mich, und so kann ich ruhig meine Zeit- und Streckenflüge absolvieren und fast immer voll punkten, sehr gut assistiert vom unermüdlichen Helfer v.d.Lancken. Curt hält sich stets im Spitzenfeld, Robert kämpft etwas unglücklich mit den Umständen und mit dem Fluggerät. Über Mittag ist dann tatsächlich die Sonne da, so daß auch die Flüge für den parallel laufenden Konstruktionspokal und das privat ausgetragene Speed-Vergleichsfliegen vom Wetter begünstigt sind.

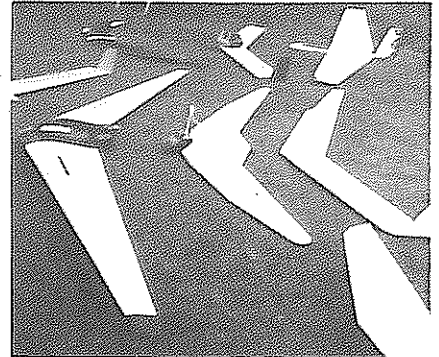
DAS UNERWARTETE ENDE

Als zur Preisverteilung gerufen wird kommt Spannung auf, denn es gab kein Zwischenergebnis nach dem 2. DG. Zuerst ein langes Gesicht von Robert, aber für den Einstieg zählt das Wie und nicht das Wo. Als die Spitzenplätze aufgerufen werden sind Curt und ich vorerst nicht dabei, wir fassen es kaum, als feststeht, daß wir einen DOPPELSIEG gelandet haben. Curt eringt mit seiner "Elfe 2" zum dritten Mal den Sieg und erhält den "Werner Thies Gedächtnis Pokal", und ich freue mich, daß ich mit einem völlig neuen Typ zum 2. Platz gekommen bin.

Einige Lustflüge und ein köstliches Abschlußessen (Labskaus ist eine Hamburger Spezialität) von Marianne v.d. Lancken, beschließen den erfolgreichen Tag.

Mal sehen, was der Zanonka Pokal Mitte August in Wiener Neustadt bringt, unsere Freunde haben schon die Revanche angekündigt.

Friedrich Koch



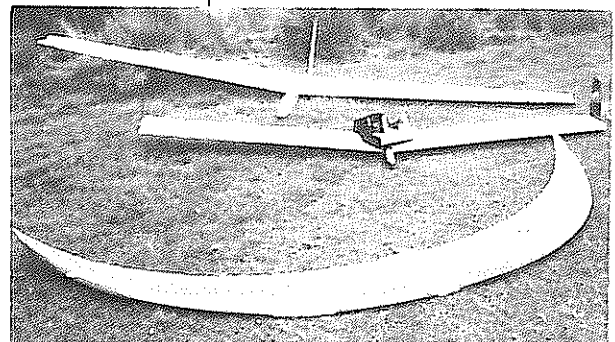
Mehr oder weniger erfolgreiche Nurflügelmodelle



Die Sieger: F. Koch, C. Weller, H.J. Unverferth, R. Sielemann, Hockend R. Kripta und Helfer v.d. Lancken

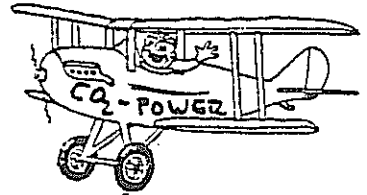


FAG Kaltenkirchen: Tower, Modellcontainer - Koch vor dem Start



Einige Nurflüglern. Im Vordergrund der ZERO von Horst Pritschow, MBG Uelzen

Int. CO₂ Wettbewerb und Erfahrungsaustausch



20. Juni 1987, Dömsöd, Ungarn

Sicherlich gab es in letzter Zeit wichtigere Veranstaltungen, als die hier erwähnte, z.B. Weltmeisterschaften, Europameisterschaften usw. Auch fuhr kein einziger Österreicher zu diesem Treffen - trotzdem soll kurz darüber berichtet werden. Der Grund ist ganz einfach: heuer startete hier die Moderne CO₂-Fliegerei, und diese Bewegung soll (wenn auch ohne Hektik) am Leben erhalten bleiben und wachsen - und dafür benötigen wir Informationen!

Die Zusammenkunft wurde, wie schon früher an dieser Stelle erwähnt, vom Modellflug Klub Budapest 16 organisiert, wobei Herr Benedek die meiste Vorbereitungsarbeit leistete. Der Name "International" war so zu verstehen, daß Interessenten aus dem Ausland durch persönliches Anschreiben oder Veröffentlichungen in Modellbauzeitschriften (prop, Modelar, Thermik-sense) eingeladen wurden ...es gab keine FAI-Einladung, denn CO₂-Klassen existieren offiziell nicht!

Zum Wettbewerb kamen insgesamt 21 Teilnehmer (7 aus der CSSR, einer aus der BRD und 13 aus Ungarn), die in den Klassen MODELA, FREIE CATEGORY und SCALE starteten. Unter diesen Sportlern gab es ein paar erwähnenswerte: Lesar und Kucera (sie zählen zu den besten CO₂-Piloten der CSSR), Gasparin (er baut die kleinsten CO₂-Motoren der Welt: bis zu 2 mm³ Hubraum!), Alfery (er ist der beste Miniscale-Modellbauer der CSSR), Benedek (bekannt als Profilentwickler, jetzt arbeitet er sehr intensiv an der Verbesserung der Tankvorgänge und der CO₂-Motoren) und Badovszki (er ist der beste ungarische CO₂-Flieger).

Das Fliegen fand auf dem herrlichen Platz von Dömsöd statt, auf dem die FAI -Freiflieger beim Puszta-Pokal Ende Mai mit ihren Modellen mehr geschwommen als geflogen sind. Am 20. Juni schien sogar die Sonne, aber es gab auch viel Wind. Dieser führte dann dazu, daß viele Teilnehmer mit zu geringer Übung recht viele Fehlstarts und auch Bruch produzierten. (Übrigens durfte man pro Durchgang zwei Fehlstarts mit einer maximalen Flugzeit von 29 Sekunden haben - erst dann begann der Ernst!)

DIE ERGEBNISSE:

Modela - Dauerflug

1. Badovszki Laszlo	H	120	120	120	120	120	600
2. Lesar Svatopluk	OK	120	120	112	120	120	592
3. Kreis Rudolph	H	120	120	102	112	120	574

und weitere insgesamt Starter

Freie Kategorie

1. Cziffra Lajos	H	120	120	120	115	106	581
2. Benedek György	H	120	96	120	120	120	576

Scale - Kategorie

1. Alfery Antonin	CS	Modell IL-10	369 Punkte
2. Gasparin Stefan	CS	Modell Sopwith	304 Punkte
3. Krasso Tamas	H	Modell PZL-106	294 Punkte

Im Anschluß an den Wettbewerb und die Siegerehrung folgte noch ein Vortrag von Herrn Gasparin. Hier wurde über einige Gedanken bei der Motorenentwicklung und dem Motorenbau berichtet. (Das in Slowakisch gehaltene

Referat wurde sofort ins Ungarische und Deutsche übersetzt!)

Das war Dömsöd 1987.

Für 1988 ist eine ähnliche Veranstaltung vorgesehen, zu der wir alle schon jetzt recht herzlich eingeladen worden sind. Da kann ich nur noch 2 Sätze sagen: 1. Fahrt hin und nehmt teil!

2. Aber fahrt in Ungarn bitte so, wie es sich für normale Straßenverkehrsteilnehmer gehört und nicht so, wie es viele Autofahrer mit Wiener Nummer tun! (Bestimmt waren diese Terroristen keine Modellflieger - oder?!)

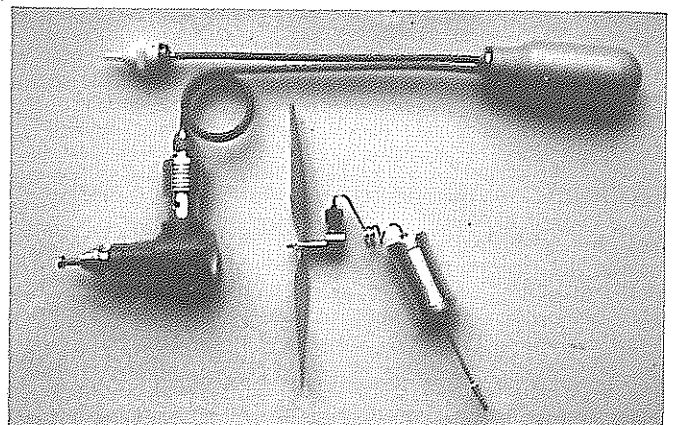
Klaus Jörg Hammerschmidt



L. Badovszki - Sieger des Wettbewerbes mit 600 Punkten = Maximalzeit



G. Benedek - der Mann, der am meisten für die Veranstaltung organisierte



MODELA 0,27 (der Standardtyp für den CO₂ Dauerflug) und Gasparin 0,007 Kleinstmotor für CO₂ Peanuts

Int. Modellballontreffen in Unterburg / Krnt.

Bereits zum zweiten Mal ging vom 28. bis 31. Mai 1987 in Unterburg am Klopeiner See das

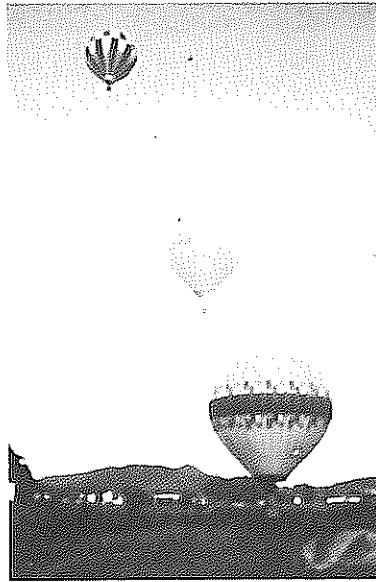
INT. MODELLBALLONTREFFEN

- übrigens Österreichs einzige Veranstaltung dieser Art - über die Bühne. Daß das Gelände um Unterburg für Modellballonfahrten bestens geeignet ist, hat sich inzwischen herumgesprochen. Sämtliche Teilnehmer des Vorjahres waren wieder gekommen und hatten auch noch einige Freunde mit deren Modellen mitgebracht. Der Veranstalter konnte ein recht beachtliches Starterfeld aus der Schweiz, aus Deutschland und aus Österreich begrüßen.

Die Technik der Modelle ist nun schon ziemlich einheitlich und auch zuverlässig geworden. Keiner der Teilnehmer hatte so einen "Totalversager" zu verzeichnen, und es wurde auch kein einziges Modell während der ganzen Veranstaltung nennenswert beschädigt.

Die Hüllengrößen bewegten sich zwischen 25 und 180 cm³, wobei ein Volumen von 40 bis 60 m³ als "Normalvolumen" zu bezeichnen wäre. Der Leistungsunterschied zwischen den jeweiligen Ballongrößen sind im praktischen Betrieb jedoch überraschend gering.

Toni Mayer aus der Schweiz hatte das derzeit größte Ballonmodell von 180 m³ mitgebracht. Ein "gewaltiges Ding", das in der Luft von einem "Großen" kaum zu unterscheiden ist. Nach der Landung dieses Modells gab es meistens sehr erstaunte Gesichter der herbeigeeilten Neugierigen.



Die ersten Modelle begeben sich auf große Fahrt

Großes Glück hatten wir mit dem Wetter. Wenig Wind und das bestens geeignete Gelände waren gute Voraussetzungen für die beachtlichen Wertungsfahrten der einzelnen Teilnehmer. Wie intensiv der Flugbetrieb war, dürfte allein schon aus dem Verbrauch der Modelle hervorgehen: ca. 80 kg Flüssiggas. Der Schweizer Daniel Schnyder ging schließlich als verdienter Sieger aus diesem Wettbewerb hervor.

Gesamtwertung :

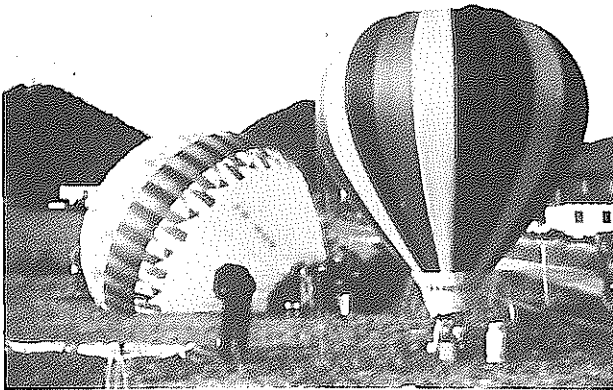
- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Daniel Schnyder | Schweiz |
| 2. Heimo Taus | Österreich |
| 3. Patrik Schmidle | Schweiz |
| 4. R. Bölling, D, | 5. W. Horr, OE, |
| 6. W. Denner, D, | 7. M. Höllweger OE, |
| 8. M. Höpfler, OE, | 9. T. Mayer, CH und |
| 10. W. Klarn, OE. | |

Ing. Wolfgang Horr, Kft.

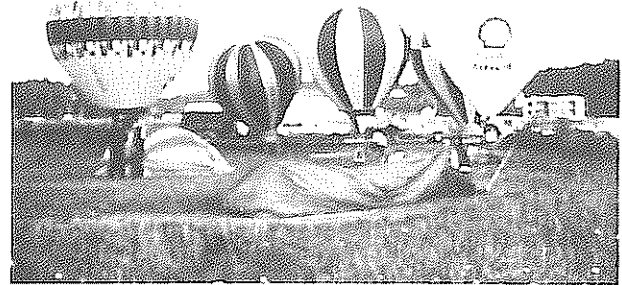


Siegerfoto v.l.n.r.: Sponsor W. Klarn (Modell Bau Zentrum), 2. Heimo Taus OE, 1. Daniel Schnyder HB, 3. Patrik Schmiedle

Bedanken möchte ich mich bei den Firmen ROBBE Austria und SHELL Austria AG für die bereitgestellten Sachpreise, sowie bei Herrn Klarn vom Modellbau Zentrum Klagenfurt. Das Modellbauzentrum stellte Sachpreise zur Verfügung, lud das gesamte Starterfeld zu einem Abendessen ein und half auch noch bei der Organisation tatkräftig mit.



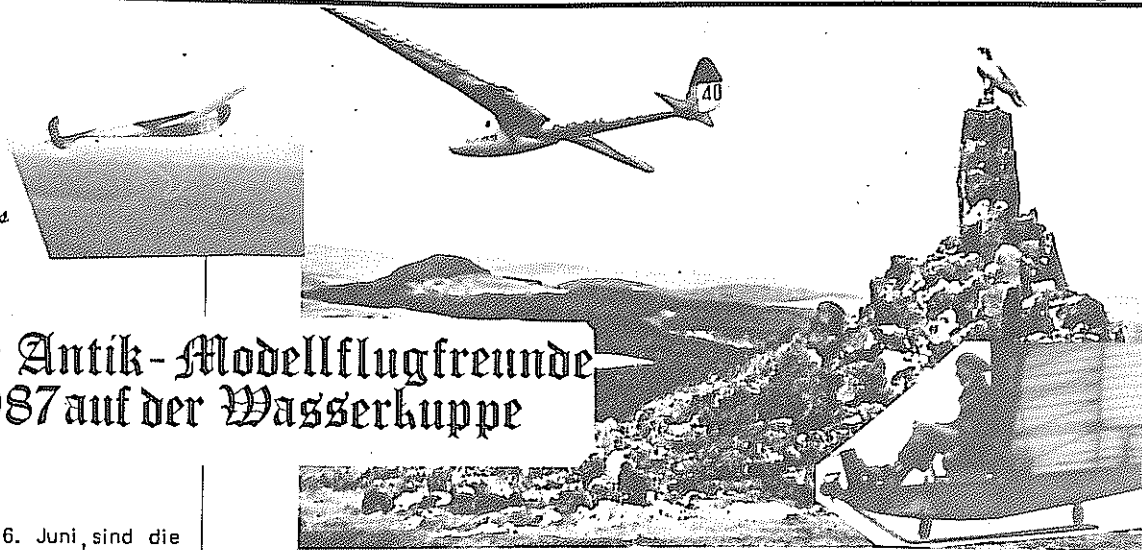
Das derzeit größte Ballonmodell wird gerade aufgerüstet. Das Modell des späteren Siegers ist bereits startbereit



Der Startplatz füllt sich bereits langsam mit Modellen



Insg. Karl Benes



Treffen der Antik-Modellflugfreunde Juni 1987 auf der Wasserkuppe

Am Dienstag, dem 16. Juni, sind die ersten von uns schon sehr zeitig auf den Beinen gewesen. Ich habe Herrn Czepa schon um 2,00 Uhr und Herrn Hlavka bereits um 3,00 Uhr von zu Hause abgeholt. Um 14,30 Ankunft auf der Wasserkuppe. Regen! Und dieser Zustand hat sich mit einer einzigen Ausnahme die ganze Zeit über nicht geändert. Eine Temperatur von 10° und starke Winde luden nicht gerade zum Fliegen ein. Und dennoch am Mittwoch vormittag wagt, trotz stürmischem Wetter, Hans Hlavka seine ersten Flüge. Am Mittwoch treffen dann auch Herr Salzmann und Herr Hörmann ein. Herr Antoni ist bereits am Dienstag auf die Wasserkuppe gekommen.

Am Mittwoch war der offizielle Beginn des 3. Horst Winkler Gedächtnisfliegen. Zum Auftakt mußte der "Gnom-Wettbewerb" verschoben werden, und in der Folge wurde er überhaupt nicht mehr durchgeführt. Das Wetter war zu schlecht, und es wurde dafür eine eingehende Baubewertung durchgeführt. Wer nicht naß werden wollte, verbrachte seine Zeit im Segelflugmuseum oder sitzt im Kreise der Antikmodellflugfreunde aus Deutschland in der Rhöngeiststube.

Am Donnerstag wird die Baubewertung durchgeführt. Baubewerter waren: Schott (DDR), Söldner (D) und Hörmann (A).

Beim diesjährigen Horst Winkler Gedächtnisfliegen sind zwei Klassen geflogen worden:

- Klasse FM (Flugzeug-Segelflugmodelle)
Baumuster bis 1945
- Klasse AM (Antik Segelflugmodelle).

In FM waren zu bewundern: K3, Rhön-Bussard, Bergfalke, Cumulus 3F, Gö 4 II, Ka 8b, SG 38, Kranich II, Horten III, Grunau Baby, Sperber, Falke R5 u.a. Die Ergebnisse in der Klasse AM:

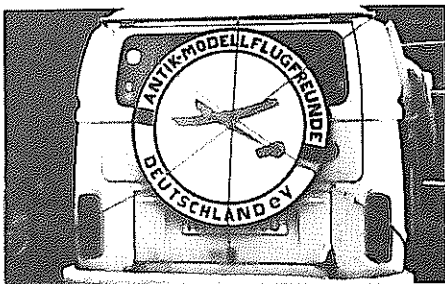
1. Hr. Nacht	D	827	ETB 35
2. Hr. Tröbs	D	743	Westmark
3. Hr. Schott	DDR	732	Gr.Winkler
4. H.Hlavka	A	706	Jaguar
5. K. Benes	A	706	Kondor II
15.. K.Benes	A	53	Windspiel
14. R. Salzmann	A	57	Aus.Meise

Insgesamt 16 Starter.

Am Abend fand die Siegerehrung statt und es gab sehr schöne Preise. Für den Wettbewerb ist von der Pilotenvereinigung ein Betrag von DM 1500,- zur Verfügung gestellt worden. Um dieses Geld sind von der Fa. Krick Baukästen und Baumaterial angekauft worden.

Zur allgemeinen Belustigung wurde nach der Siegerehrung durch Herrn Soldat eine perfekte Kabarettvorstellung geboten.

Am Sonntag endete das 3. Horst Winkler Gedächtnistreffen auf der Wasserkuppe.



KOMMENTARE ZUM RHÖNBESUCH :

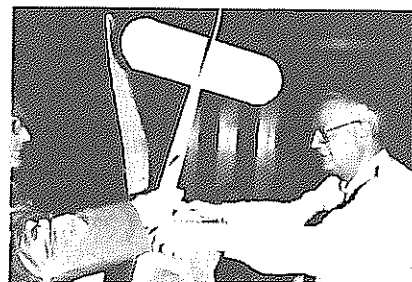
Es gibt ihn noch, den alten Modellfluggeist: Modellflug des Modellfliegens wegen. Erlebt bei den Freunden des Antikmodellfluges auf der Wasserkuppe.

Oskar Czepa

Ich kann sagen, daß ich von Jugend auf nicht nur Modellflug sondern auch Segelflug betrieben habe, und daß mein Wunschtraum, die Rhön zu sehen in Erfüllung gegangen ist. Abgesehen von der landschaftlichen Schönheit und dem Rundblick war und ist das Gelände der Wasserkuppe einmalig für Segel- und Modellflug geeignet.

Ich begrüße die Einladung der deutschen Antik - Modellflugfreunde zu den geplanten jährlichen Treffen mit unseren österreichischen Modellflugfreunden auf diesem traditionsreichen Gelände. Nicht jedes Jahr wird wohl so ein kaltes, regnerisches "Fliegerwetter" herrschen, das dennoch bei diesem Treffen zum besseren Kennenlernen beigetragen hat.

Rudolf Salzmann



Nach 49 Jahren wieder in der Rhön! Ein unbeschreibliches Gefühl!

Das Wetter war mies, störend die vielen kommerziellen Gebäude und ganz schlimm die amerikanische Radar-Station. Das war das Negative.

Ansonsten nur Freude und Begeisterung: Auf dem "heiligen Berg" der Segel- und Modellflieger, wieder am Westhang fliegen, diesmal mit einem ferngesteuerten Modell!

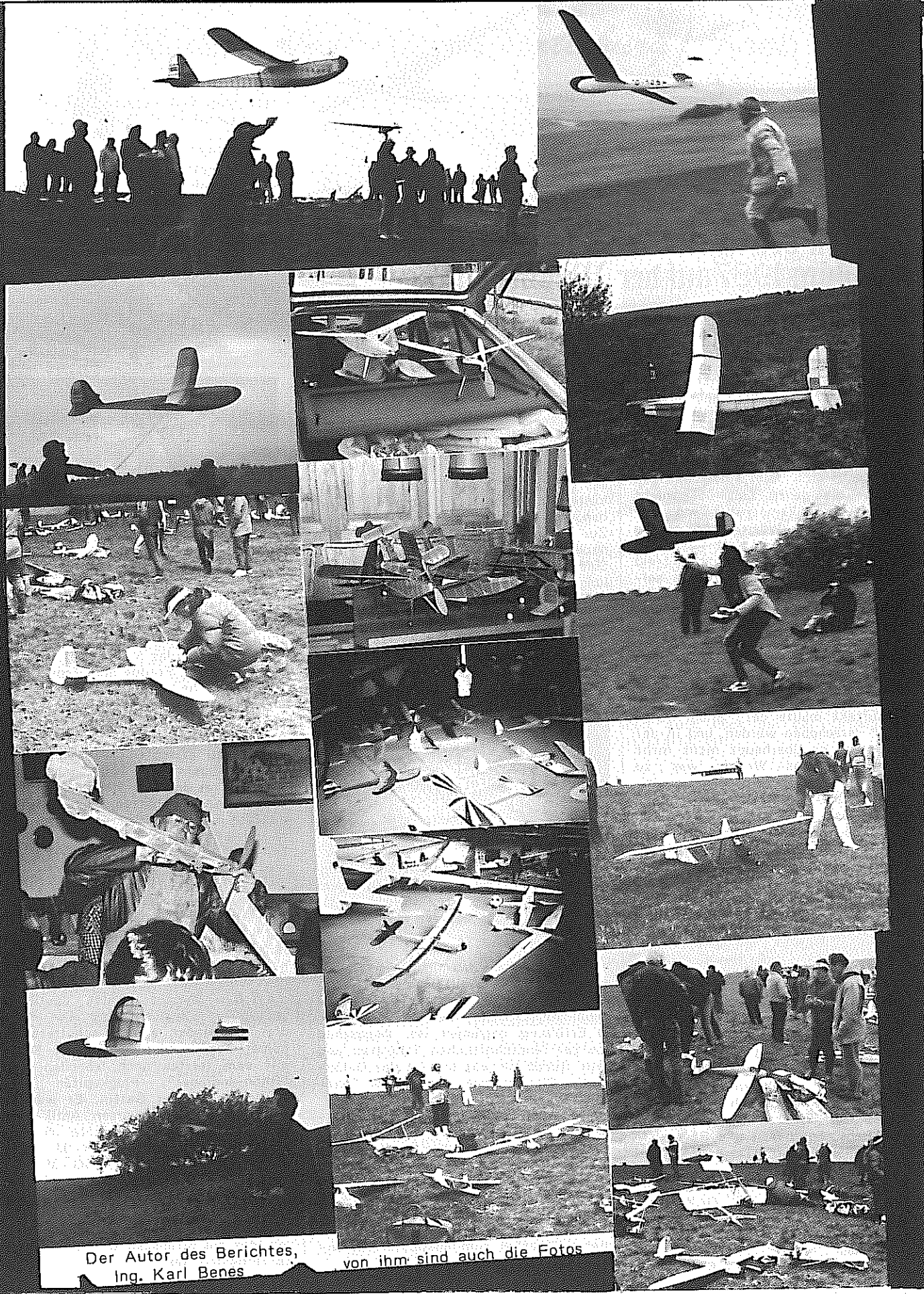
Damals zu Pfingsten 1938 - flog ich ein Nurflügelmodell. Nach ganz kurzer Zeit war es im Lee verschwunden gewesen. Andere hatten mehr "Glück" gehabt: ihre Modelle segelten weit hinaus ins Tal, nach Gersfeld, Poppenhausen etc. ... und wurden nie mehr gesehen.

Doch zurück zu 1987 :

Alle Antik - Modellflugfreunde waren nach wenigen Stunden wirklich Freunde! Zum Teil traf man alte "Kämpen" von früher, und die Jungen waren voll Enthusiasmus für die Sache. Für mich war das Wiedersehen mit alten Modellen, die ich einst gebaut hatte, überwältigend. Der Höhepunkt aber war - da es draußen wieder einmal schüttete - ein halber Tag in der "Rhöngeist-Stube" mit dem letzten noch lebenden alten "Rhön-Indianer", Flugkapitän Peter Riedel und seiner Gattin. Er war aus den USA zu den diversen Antik-Fliegern gekommen und machte auf der Wasserkuppe im Alter von 83 Jahren einen Start mit einem "SG 38". Ich durfte in der Startmannschaft als "Gummihund" mitlaufen (na servas! Red.).

Alles in allem : Ein herrliches Erlebnis, das die Strapazen der langen Reise vergessen ließ!

Gerold Hörmann



Der Autor des Berichtes,
Ing. Karl Benes

von ihm sind auch die Fotos



Von Gerald Zikulnig

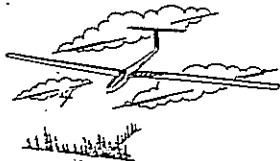
Erstmals veranstaltete heuer der MFC Kühnsdorf die Kärntner Landesmeisterschaft in der Klasse RC III, auf dem Modellflugplatz des Vereines in St. Stefan/Globasnitz, im Südkärntner Grenzgebiet. Um den sinkenden Teilnehmerzahlen der letzten Jahre entgegenzuwirken, wurde das

1. JAUNTALPOKALFLIEGEN ins Leben gerufen, um auch Piloten aus anderen Bundesländern die Teilnahme zu ermöglichen.

Am Wettbewerbstag, dem 24. Mai, stellten sich schließlich die Piloten aus 5 Bundesländern den Punkterichtern. Erfreulicherweise war Kärnten mit 6 Teilnehmern, darunter 3 Debütanten, bei den eigenen Landesmeisterschaften am stärksten vertreten. Der Bewerb konnte bei idealen Bedingungen durchgeführt werden.

Bereits im 1. Durchgang kristallisierten sich die Favoriten heraus, und Staatsmeister Alfred Trettenbrein übernahm mit einem sehr guten Flug und 2036 Punkten die Spitzenposition vor Erich Filgas aus Wien, der für seinen ebenfalls sehr guten Flug 1940 Punkte erhielt. In dritter Position, mit 1890 Punkten knapp hinter Filgas, der Hausherr Gerald Zikulnig vom veranstaltenden Verein. Dahinter folgten Vallant (1748), Danksagmüller (1734), Voitleitner, Wulsch und Weniger. Etwas abgeschlagen belegten die 3 jungen Nachwuchsflyer die Plätze 9 bis 11.

Im 2. Durchgang legte Trettenbrein mit der Tageshöchstwertung von 2046 Punkten den Grundstein für seinen späteren Erfolg. Genauso waren die Plätze 2 und 3 mit Erich Filgas und Gerald Zikulnig nach dem 2. Durchgang bereits so gut wie vergeben.

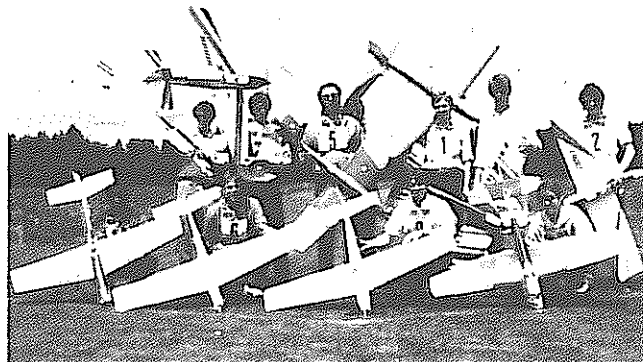


Von Gerhard Funk

Ein Sonntag wie jeder andere - bei weitem nicht; in der Früh, kurz nach dem Hellwerden beginnt die Hektik. Der Gesichtsausdruck nach einem Blick aus dem Schlafzimmerfenster spricht Bände!

Wieder einmal bewölkt mit Aussicht auf echten Salzburger Schnürlregen - ob es bis Wettkampfende aushalten

1. Jauntalpokalfliegen RC III



Die Teilnehmer des 1. Jauntalpokalfliegens in RC III mit ihren Modellen

Im 3. Durchgang wurde in umgekehrter Reihenfolge des Klassements gestartet. Dies hat sich gut bewährt, da etwa gleich gute Piloten unmittelbar hintereinander starteten und so besser zu vergleichen sind. Dieser Modus wurde bei den Piloten gut aufgenommen, da es praktisch zu einem Finale

kommt. Man sollte ihn öfter anwenden. In diesem Bewerb jedenfalls starteten die 3 Bestplatzierten zum Schluß und konnten ihre Positionen behaupten.

Sieger wurde Alfred Trettenbrein vor Filgas und Zikulnig.

Die Kärntner LANDESMEISTERSCHAFT, die aus dem Pokalfliegen herausgewertet wurde, gewann zum X-ten Mal Staatsmeister Alfred Trettenbrein. Auch die Kronprinzen Gerald Zikulnig und Erwin Wulsch sind seit Jahren die gleichen.

Das Erfreuliche bei diesem Wettbewerb war jedoch, daß es den 3 jungen Nachwuchspiloten gefallen hat (und hoffentlich nicht nur ihnen) und wir mit ihnen wieder neue Freunde für diese Wettbewerbsklasse gefunden haben, die wir in Zukunft sicher auch auf anderen Bewerben treffen werden.

DIE ERGEBNISSE :

1. Trettenbrein A. MFG St.Paul 4092
2. Filgas Erich ÖMV Wien 3915
3. Zikulnig Gerald MFC Kühnsd. 3800

4. H.Danksagmüller 3647, 5. O.Vallant 3628,
6. N.Weniger 3390 7. Th.Voitleitner 3328,
8. E.Wulsch 3312, 9. K.Pagnitz 2925, 10. M.Leitsoni 1996, 11. H.Halbreiner 1965 Pkte.



2. ASVÖ - HANGFLUGWETTBEWERB AM DAXLUEG IM RAHMEN DER HANGFLUGTOURNEE 1987

WETTKAMPF?

wird? - stimmt die Windrichtung? - Der Flieger gehört auch noch überholt; am Vortag ist wieder etwas zu Bruch gegangen. Jetzt wird noch schnell geschliffen und gekittet - zum Abschluß noch die Folie - ein erleichternder Fluch - paßt schon, und hoffentlich hält das ganze Zeug!

Inzwischen haben sich die Wolken auch schon verzogen, und der Vatertag zeigt sich von seiner besten Seite.

Also auf, alles verstaut, noch ein Überprüfungsblick - sind Akku und Empfänger wohl dabei? Alles o.k., dann kann's ja losgehen.

Nach ein paar aufmunternden Worten durch unseren ERnstl Reitterer, übernimmt Josef Promok von LSV Abtenau die Wettbewerbsleitung. Pünktlich um 14,00 Uhr war der Start, nach 10 Minuten die ersten vier Modelle im Wald (der DAX LUEG fordert eben seine Opfer - wie es ihnen erging ist im prop 3/4 87 nachzulesen). Damit die Zeitnehmer nicht so im Streß sind, wurde der Wettbewerb bis 15,00 Uhr unterbrochen. Inzwischen konnte man sich beim Wirt Siggli, der als Hausherr und Dax Lueg - Kenner auch mitflog, erholen und beim alten Dax Lueg - Hasen Norbert Schwab Tips holen oder ganz einfach sich mit einem Bier Mut antrinken. Mit verkürzter Flugzeit konnte der Wettbewerb um 16,30 Uhr abgeschlossen werden.

Wie schon so oft, haben sich die Routiniers den Sieg untereinander ausgemacht. Aber den 3. Platz belegte ein Schwab - Schüler, ein Teilnehmer in der Jugendklasse. Vielleicht sind bei der nächsten Hangflugtournee Teilnehmer von allen Salzburger Vereinen vertreten - wir vom DAX würden uns sicher freuen!

DIE ERGEBNISSE :

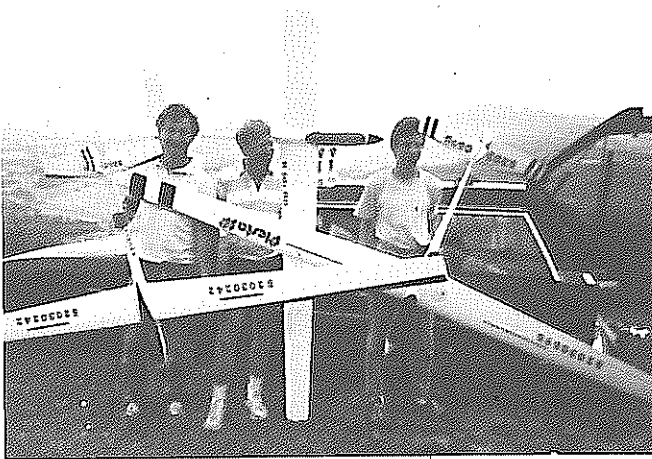
- | | | |
|---|----------------|-----|
| 1. Matthias Waas | LSV Abtenau | 520 |
| 2. Klaus Hosp | LSV Salzburg | 504 |
| 3. Manfred Grill | detto (1.Jug.) | 495 |
| Georg Höll | LSV Abtenau | 495 |
| 5. M. Dygruber 490, 6. J. Glatz 487, 7. E. Zürcher 474, 8. M. Plaikner 472 (2.Jug.), 9. N. Schwab 465, 10. S. Ragg 462, 11. F. Schlager 460, 12. A. Mayer 455, 13. H. Kössner 443, 14. F. Buch- | | |

egger 423, 15. W. Plaikner 416 (3.Jug.), 16. K. Gsenger 410, 17. J. Ennikl 386, 18. K. Plaikner 357, 19. K. Stöllinger 353, 20. J. Gsenger 335, 21. A. Plaikner 312, 22. G. Funk 277, 23. R. Schattauer 269, 24. W. Reindl 237 (4.Jug.) 25. W. Grill 236, 26. Th. Kleineisen 233 (5.Ju.) 27. Th. Wankner 225, 28. K. Wagner 210, 29. P. Wabnig 208, 30. A. Schider 081, 31. F. Schider 0 Punkte (6.Jug.).

ANMERKUNG: Das Maximum für das Zeitfliegen wurde auf 120 Sekunden festgesetzt!

MANNSCHAFTSWERTUNG :

1. LSV - Abtenau (Wass, Höll, Dygruber) 1505
2. LSV - Salzburg (Hosp, Grill M., Schwab) 1464
3. LSV - Abtenau II (Glatz, Buche., Schlag) 1370
4. MFG - Kaprun I 1284, 5. LSV - Salzburg II 1213, 6. MFG - Kaprun II 918, 7. Pongau 826, 8. LSV Salzburg III 655, 9. MFC Salzburg 578 Punkte.



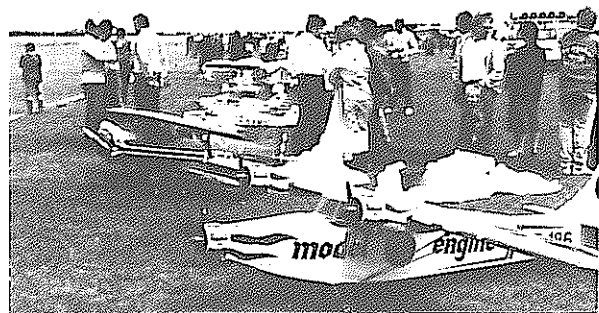
INTERNATIONALER MODELLFLUGTAG in Wiener Neustadt

Am 21. Juni 1987 wurde der alljährliche Modellflugtag in Wiener Neustadt durchgeführt. Wie auch andere Veranstalter unter dem Schlechtwetter zu leiden hatten, so traf uns diesmal auch eine Schlechtwetterfront. Die zahlreich erschienenen Piloten aus Deutschland und Österreich entschieden sich trotz Wind und Regen, ihr Flugprogramm durchzuführen. Als besonderen Gast begrüßten wir Herrn Otto Mulert aus Aachen, der mit einem sechsmotorigen Gigant, sowie einer MU 186, die mit 3 Viertaktmotoren ausgerüstet war, sein Programm flog.

Weitere Programmpunkte waren der Flug des Großmodells Iluschin Skaiwan und eines Flugbootes sowie die Vorführung der Phantomstaffel. Besonderen Beifall fand eine Vorführung der Fesselflieger sowie einer Fuchsjagd bei den Zuschauern. Als Abschluß folgte der Vorbeiflug eines Seglerschleppzuges sowie der Absprung der Fallschirmspringer, erstmals mit TANDEMSPRUNG.

Wie hoffen, daß wir im nächsten Jahr unseren Flugtag bei besserem Wetter durchführen können und bemühen uns jetzt schon, dafür wieder neue Spitzenmodelle zu bekommen.

Leopold Hageneder



Brandenberger Fesselflug 1987

Walter Weinseisen

Bereits zum dritten Mal veranstaltete die ÖMV-MBG Brandenburg am 4./5. Juli 1987 in Wörgl auf dem Flugplatz der Firma TELTA ihre Fesselflugbewerbe: F2A (Geschwindigkeit) als Landesmeisterschaft, F2B (Kunstflug) als nationalen Wettbewerb.

Unser bewährtes Helferteam - allen voran CL-Fachreferent Erwin Mühlparzer als Wettbewerbsleiter, ließ den Wettbewerb bei allerschönstem Sommerwetter und kühlem Bier (auch Limo), ohne besondere Hektik und scheinbar mühelos ablaufen.

7. Teilnehmer in der Klasse F2A (5 Tiroler und 2 Gäste) ließen sogar in dieser schwierigen Kategorie einen Aufwärtstrend erkennen - nicht zuletzt deshalb, weil insgesamt 3 Tiroler mehr als 200 km/h erreichten. Erstaunlich, der Wörgler G. Kirchlner erbrachte diese Leistung sogar bei seinem ersten Wettbewerbseinsatz. F. Marksteiner, der um sein A-Modell für die EM in Schweden zu schonen, die beiden ersten Durchgänge mit dem Ersatzmodell bestritt, lieferte sich mit dem Gastflieger R. Forstner (BRD) einen spannenden Zweikampf, den er dann im letzten Durchgang mit dem A-Modell und 251,7 km/h eindeutig für sich entschied.

Insgesamt 10 Konkurrenten im Kunstflug, darunter ein Gast aus der Schweiz, zeigten bei regulären, aber äußerst schwierigen Verhältnissen - zum an und für sich recht starken Wind gesellten sich mächtige thermische Ablösungen, die für unberechenbare Turbulenzen sorgten - auf sehr gutem Niveau stehende Flüge. Denkbar knapp, nur 3 Punkte Unterschied, letztlich aber doch gerecht, war die Entscheidung um den Sieg zwischen F. Wenczel und W. Weinseisen, aber auch die Nächstplazierten F. Kühnegger und E. Weinmann waren ledig-



A. Hansemann mit seinem "thermikgeschädigten" Modell



Die Teilnehmer des Brandenberger Fesselflugwettbewerbes

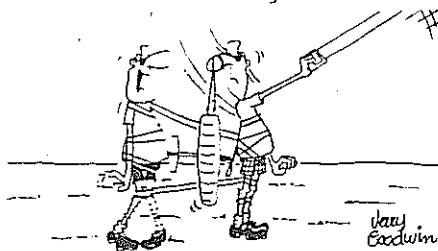
lich durch 10 Punkte getrennt. Dieses Resultat läßt auf eine Leistungsverdichtung an der F2B - Spitze schließen - ein Umstand, der dieser Klasse sicher guttun wird.

Um der hin und wieder eskalierenden "Pokalitis" etwas entgegenzuwirken, erhielten die Sieger und Plazierten diesmal eine besondere Art Pokale - "Original Brandenberger Prigltuschten" = Baumkuchen (siehe Fotos), die, sollte im oder auf dem Pokalschrank zu wenig Platz sein, im Rahmen eines Kaffekränzchens einfach verdrückt werden.

1988 wird die ÖMV-MBG Brandenburg auf demselben Platz voraussichtlich die Fesselflug-Staatsmeisterschaften in den Klassen F2 A, B und C durchführen, und wir freuen uns jetzt schon auf eine rege Beteiligung.



F2A - G. Kirchlner 2., F. Marksteiner 1. und R. Arzberger 3.



DIE ERGEBNISSE : F2B

1. Wenczel Franz MBC Enzesfeld 6029 P
2. Weinseisen Walter MBG Brandenburg 6026 P
3. Kühnegger Friedr. MFC Salzburg 5563 P
4. E. Weinmann 5553, 5. H. Kofler 4845, 7. A. Hansemann 4577, 8. F. Marksteiner 2384, 9. R. Franz o Punkte.

Gast: Germann Peter MFC Breitenbach HB 5661 P.

Klasse F2A

1. Marksteiner Franz MBG Brandenb. 251,7
2. Kirchlner Günther MFC Wörgl 201,1
3. Arzberger Reinhard MBG Brandenb. 200,0
4. Weinseisen Walter detto 163,6

Gäste:

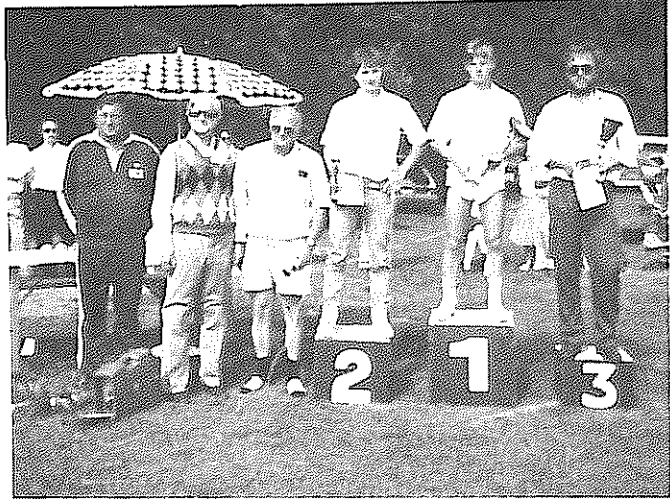
- | | | |
|-----------------|---------------|-------|
| Forstner Roland | MFC München | 230,7 |
| Wenczel Franz | MBC Enzesfeld | 187,5 |



F2B - F. Kühnegger 3., F. Wenczel 1. und W. Weinseisen 2.

NATIONALER RC III-WETTBEWERB im Rahmen des ASKÖ-BUNDESFESTES in Zwaring/Steiermark

WL und LSL Josef Selg,
BSL Edwin Krill, Ob-
mann Hubert Richter,
A. Trettenbrein, A.
Hubmann u. E. Filgas



Wie bei jedem Wettbewerb üblich, viel Vorarbeit, sei es nun schriftlicher Art oder Vorbereitungen am Platz und auch Kontaktnahme mit dem Wettergott, alles hat gestimmt!

Nach Begrüßung der Gäste durch Sektionsleiter Richter sprach Bürgermeister Thomann Grußworte an die Teilnehmer, welche aus allen Bundesländern zu unserem Wettbewerb, der im Rahmen des ASKÖ BUNDESFESTES 1987, ausgetragen wurde, gekommen waren.

Es ist mir ein Bedürfnis, an dieser Stelle einmal unseren Herrn Bürgermeister Thomann für sein Wohlwollen und seine moralische Hilfe für unseren Club, recht herzlich zu danken und ich hoffe, daß wir auch weiterhin mit seiner Hilfe und Unterstützung rechnen können.

Aber nun zum Wettbewerb selbst. Wie immer - trotz des vortägigen Schlechtwetters - herrlicher Sonnenschein und ideales Flugwetter. Genau nach Plan begann um 10 Uhr der 1. Durchgang. Es war ein harter Kampf um die Plätze, und man konnte lange nicht sagen, wie dieser Wettbewerb

ausgehen, wer als Sieger den Platz verlassen wird. Hubmann, Filgas, Trettenbrein, Brettklieber und Vallant, alle lagen punktemäßig dicht beieinander, und die Führung wechselte bei jedem Durchgang.

Für unseren Verein sah es dann aber schließlich sehr erfreulich aus, denn der vorjährige Vizestaatsmeister in der Klasse RC III konnte seine Konkurrenten im 3. Durchgang auf Distanz halten. Er wurde 1. und gleichzeitig auch ASKÖ Bundesmeister 1987. Es folgten Erich Filgas vom ÖMV Wien und Gottfried Brettklieber vom ASKÖ Köflach. Hubmann gewann auch die nationale Wertung vor Staatsmeister Trettenbrein und Filgas.

Zwischendurch besuchte uns auch BSL Edwin Krill und ONF Grillmeier, die Reihum sämtliche Wettbewerbe im Rahmen des ASKÖ Bundesfestes, das in mehreren Klassen und an verschiedenen Orten ausgetragen wurde, besuchten.

Alles in allem ein wunderschöner Bewerb, welcher reibungslos, dank des Wettbewerbsleiters, LSL Tirol Sepp Selg, abgewickelt wurde.

Aber wie immer, zu jedem Wettbewerb gehört auch ein Arbeitsteam. Ich bedanke mich besonders herzlich für die Mitarbeit bei den Damen des Buffets, Frau Roberta Traußnigg und Imi Kainz und natürlich bei unserem Koch, Herrn Tripolt, welcher den ganzen Tag den Kochlöffel schwang.

Von meiner Warte aus gesehen war dieser Wettbewerb eine Veranstaltung wie sie sein soll, und ich hoffe, daß es nicht die letzte in Zwaring gewesen sein wird.

Hubert Richter

DIE ERGEBNISSE :

1. Hubmann Alfred	ASKÖ Köflach	2668
2. Trettenbrein A.	St. Paul	2603
3. Filgas Erich	ÖMV-Wien	2541

4. O. Vallant	2407	5. G. Brettklieber	2361
6. H. Danksagmüller	2268	7. F. Dietrich	2216
8. D. Kugler	2162	9. W. Mayer	2018
10. W. Schaupp	1677	11. H. Dietrich	1594
12. W. Lang	1516	13. H. Halbreiner	1390
14. M. Mann	1279	15. W. Wyskocil	1169
16. R. Huber	1105	17. R. Forst	75 Punkte



Am Mittwoch, dem 2. September 1987, verstarb nach schwerer Krankheit, kurz vor Vollendung seines 62. Lebensjahres, der Gründer und Ehrenobmann des 1. MODELLFLUGVEREINES FRIESACH, Herr

PETER DÜRNWIRTH, Sen.

Peter Dürnwirth gründete 1980, zusammen mit seinen Söhnen den Verein. Er war auch der erste, der dem Verein finanzielle Hilfe gab.

Sein Bestreben war, den Verein nach oben zu bringen und auch immer alles bestens zu organisieren.

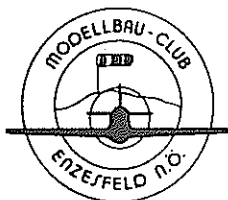
Er war ein Mensch, der nichts für sich in Anspruch nahm. Als alles in geordneten Bahnen lief, gab er das Amt als Obmann seinem Sohn weiter, der den Verein bis heute auf Erfolgskurs steuert.

Peter Dürnwirth sen. war aber auch weiterhin mit vollem Einsatz dabei, sei es bei der Flugplatzsanierung oder bei Flugsportveranstaltungen, und das neben seinem Schaffen als gewerbetreibender Fahrzeugbauer in seinem eigenen Betrieb.

Durch sein Ableben ist im Verein eine große Lücke entstanden, die nur schwer zu schließen ist. Wir werden ihn stets im Ehrenden Angedenken halten.

1. MODELLFLUGVEREIN FRIESACH

AUS DEN VEREINEN



Neues aus Enzesfeld

Durch den ÖAeC-Präsidenten, Dr. Josef Lenz, wurde unser Obmann Franz Hruska und unser Gründungsmitglied Werner Striberny mit der **EHRENMEDAILLE in BRONZE** des Österr. Aero Clubs ausgezeichnet.

Dem Ehrungsantrag wurde vom Präsidium des ÖAeC wie folgt stattgegeben: Franz HRUSKA, Obmann des MBC Enzesfeld, für seine Initiative bei der Neugründung des Clubs und für seine Verdienste bei dessen weiterer Entwicklung. Durch seine unermüdliche Arbeit entstand ein Modellfluggelände, welches sich durch die dazugehörigen Einrichtungen wie Asphaltpiste, Clubhaus mit Turm, Parkplatz und Computer zur Auswertung, bestens zur Durchführung von Wettbewerben eignet und daher auch regelmäßig frequentiert wird.

Werner STRIBERNY, welcher im Verein unermüdlich als Punkterichter und Leistungsprüfer tätig ist und selber bei fast 50 Wettbewerben im In- und Ausland gepunktet hat. Herr Striberny nimmt sich auch besonders der Jugend an und sorgt damit für Leistungsfähigen Nachwuchs.

Für mehr als 25-jährige Mitgliedschaft im ÖAeC wurde das

SILBERNE EHRENZEICHEN d.ÖAEC verliehen an:

Alfred Fabian, Mitglied seit 1952

Herbert Pitsch, Mitglied seit 1958

Gottfried Pinzoltitsch, Mitgl. seit 1957.

Die Genannten haben ebenfalls in ihrer langjährigen Mitgliedschaft und Vereinszugehörigkeit wesentlich zu dessen Gedeihen beigetragen.

Wir, denen die Ehrungen und Auszeichnungen zuteil wurden, bedanken uns vor allem für die Befürwortung durch BSL Edwin Krill ---

und die Redaktion gratuliert den Geehrten recht herzlich!



Unser Obmann "Bunny" - Franz Hruska - erhält die "Ehrenmedaille in Bronze"

SEPP PFISTERER kommt zu Besuch!

Zur Sonnenwende wird die "Kibitzwiese" in Günselsdorf besonders aktiviert. Die jährliche Fete steigt mit Bier, Kottelets, Grillfeuer und natürlich dem Segler- und E-Segler Wettbewerb.

Auch unser Gast, der Pepi-Onkel (Sepp Pfisterer), ist dabei. Er, langjähriger Bundesfachreferent für Freiflug, SC-Träger Nr. 43 und Rekordhalter für Segler-Freiflugmodelle mit 1 Stunde, 51 Minuten (!) ist mit seinen 74 Jahren ein Vorbild für viele von uns!

Bei starkem Wind beginnen wir mit dem 2. Durchgang. Alle landen wie "befohlen", nur unser Pepi baut eine Außenlandung "Per excellence". Der Dschungel neben unserem Platz, die ehemalige Pulver- und Munitionsfabrik Blumau wird sein "Landefeld". Die alte gelbe "Austria Meise" verschwindet hinterm Horizont.

Da wird der "alte Freifluggeist, den noch viele von uns kennen, wieder frei. Ein Suchtrupp, vom Essen und Trinken aufgehalten, marschiert los. Das Glück ist bei den Tüchtigen! Nach kaum 10 Minuten wurde "Pepis Orchidee" gefunden - ein Ergebnis von Gemeinschaftsarbeit!

Nur wo hat sich der Vogel hingehesetzt? Er hat sich das schönste "Bäumchen" ausgesucht - hier wäre ein Bergungstrupp der Feuerwehr erforderlich!

Abbruch unseres Besuches und Abbruch zur Fete sind bald gefallen. Morgen um neun, Pepi Onkel, versuchen wir unser Glück!

Die gekommenen Helfer sind: 7 Clubmitglieder, eine Scheibtruhe, eine 5 m Alu-Leiter, Säge, Schnüre bis zur Seilstärke, zwei Paar Steigeisen und Sicherheitsgurten, Klampfen, Hammer und Wurfankerl, Zubehör beim Schlauchboot. Nicht zuletzt der Glaube "es zu schaffen", denn leicht wird die Bergung nicht sein.

Die Rodung des Holzes beginnt. Jetzt sieht der Baum noch größer aus - unsere Hoffnung wird kleiner. Den Baum zu besteigen, scheitert an dessen Dicke. Die Leiter ist viel zu kurz, und die Gelsen in Gemeinschaft mit dem dicht wuchernden "Hundskofel" tragen sicher nicht zu unserer Euphorie bei.

Nun beginnt der Streit, wie hoch der "Babler" wirklich über dem Boden hängt, sinds 10, 12 oder gar 14 m? Den Seinen gibts der Herr im Schlaf! Die Leiter 5 m, zwei Unterholzstangen zusammengebunden wieder 10 m und



Der "Bergetrupp" nach seiner Arbeit. Links Oldboy Sepp Pfisterer

dem Gefühl, den letzten Versuch zu starten, besteigen die "Leichtgewichtler" die Leiter. Gesichert durch den Gurt, sind die Hände frei, und das "Bodenpersonal" reicht die schwankende Stange langsam auf. Selbst "Don Quichotte" hätte über uns gelacht, denn unser "Rührwerk" trifft kaum ihr Ziel. Da löst sich der Rumpf mit einem Freudenschrei (unsrerseits) und ebenso unser Werkzeug aus den verkrampften Händen und zerbricht.

Lanze Nr. 2 wird gefertigt und mit dieser der Flügel befreit.

Und jetzt lösen sich auch Pepis Kummerfalten, und die Freude ist aber auch jedem anzusehen.

Der Bergetrupp ist - durstig - und schnell erreichen wir das Clubhaus, wo "Mitdenkende" bereits das verdiente Bier eingekühlt hatten.

Hier plaudern wir dann von vergangenen Zeiten, als der "Freifluggeist" noch in jedem einzelnen wohnte.

Ist das heute anders - oder täusche ich mich?

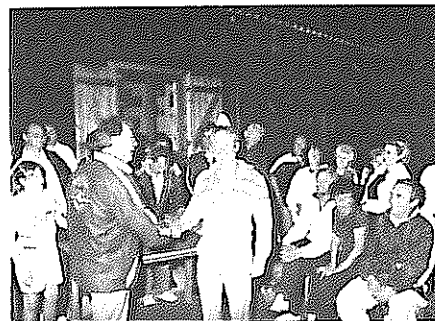
Friedl



Der Sieger im RC/E Wettbewerb
Gerhard Haderer



Der Tagessieger im Seglerwettbewerb
Herbert Hochhofer



Dreimal "Silber" für Herbert Pitsch



◁ Die Geehrten und Sieger des MBC Enzesfeld



20 Jahre MBG Bludenz

Schon Anfang der 60er Jahre waren eine Handvoll begeisterter Modellflieger im Raume Bludenz unter der Sportfliegergruppe Bludenz mit den Sektionen Motorflug, Segelflug und Modellflug organisiert. Dies war noch die Zeit der freischwingenden TIP-Anlagen. Trotzdem wurde schon damals von der Rasenpiste des 1. Vorarlberger Flugplatzes Bludenz-Bremschel einwandfreie Bodenstarts gezeigt. Die größer werdende Gruppe der Modellflieger ließ es sinnvoll erscheinen, sich in einem eigenen Verein neu zu formieren.

Die Gründungsversammlung der Modellbaugruppe Bludenz fand am 29. März 1967 statt.

Unter dem 1. Obmann Max Bernddörfner konnte im Jahre 1973 das neue Fluggelände in Schlins in Betrieb genommen werden. Der alte Platz in Bludenz mußte einem Straßenprojekt weichen. Die Anfänge waren mit einer Rasenpiste und einem aufgestellten Bauwagen recht bescheiden.

Heute ist dieser Platz mit Hartbelag und Rasenpiste und neu errichteten Geräteschuppen einer der schönsten im Land Vorarlberg. Ein großzügig dimensionierter Flugraum läßt keine Wünsche offen, dies eingebettet in



Ein Blick auf unser Modellfluggelände

unserem herrlichen Walgaubgebiet zwischen Bludenz und Feldkirch.

Heute präsentiert sich unser Club mit 58 Mitgliedern, davon 8 Jugendliche.

Auch der bekannte langjährige Bundesfachreferent für Radio control, Othmar Huber, ist Mitglied unseres Vereines. Dieser Mitgliederstand gewährleistet auch an schönen Wochenenden einen Flugbetrieb ohne störende Wartezeiten. Unser Interesse in der Zukunft gilt der Jugendförderung. Dementsprechend wollen wir unsere Mitgliederpolitik gestalten.

Anläßlich des 20-Jahre-Jubiläums veranstalten wir am Sonntag, dem 27. September 1987 ein SCHAUFLIEGEN. Dieses soll das Modellfliegen der breiten Bevölkerung, insbesondere der

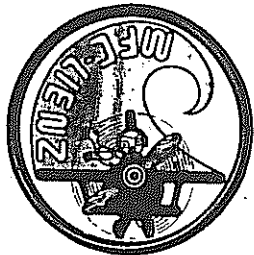
Jugend, näherbringen. Aus diesem Grunde sind wir an sehr ausgefallenen Modellen und gekonnten Flugvorführungen interessiert. Wir bitten daher um tatkräftige Unterstützung von Kollegen aus anderen Vereinen. Wenden Sie sich bitte bei Interesse an unseren Obmann, Werner Neyer (05552/64011).

Selbstverständlich ist auch jeder Modellflieger als Zuschauer recht herzlich eingeladen.

Eine besondere Attraktion wird die Kunstflugvorführung vom bekannten Schweizer Kunstflieger, Christian Schweizer, mit seiner Pitts S1S sein.

Der Vorstand





Lienzer Geburtstagsfliegen

Voll auf ihre Kosten kamen die etwa 800 Zuschauer beim 1. Mai-Schaufliegen des MFC Lienz. Es wurde ein Non Stop-Programm von 10 bis 17 Uhr geboten bei welchem die Vielfalt des Flugmodellsports aufgezeigt wurde. Es waren etwa 40 einheimische und auswärtige Piloten am Start.

Nach dem Willkommen durch den Obmann Dipl. Ing. Walter Kozubowski mit einem kleinen Abriss Vereinsgeschichte anlässlich des 30-jährigen Vereinsbestehens wurden die Gäste begrüßt durch tiefe Vorbeiflüge von Piper-Modellen mit Willkommensbannern. Es folgten dann Vorführungen mit verschiedenen Flugmodellen. Die Palette reichte von Ultralight und Elektro-segler über Scheibe, Deltas, Doppeldecker bis hin zum Learjet, F16, Mustang P51 und einem Impeller-Modell Skyhawk. Mit Flugzeugschlepp, Huckepack und Windschlepp wurden Segler aller Größen und Spannweiten

bis über 4 m in die Lüfte gebracht. Auch ein Oldtimer-Seglermodell "Rhönlerche" zog seine Kreise.

Int. Anstrich verlieh der Veranstaltung der aus München angereiste und als Schauflieger bekannte 76-jährige Jason King, der eine gute alte Etrich-Taube gekonnt über das Gelände steuerte.

Ein Hauptpunkt im Vormittagsprogramm war die Darbietung des Lienzer Kunstfliegers Manfred Manfreda, der mit seinen Kunstflugfiguren mit seinem Motorsegler Dimona die Zuschauer begeisterte. Während der Mittagszeit führten mehrere Drachenflieger, die am Zettelfeld gestartet waren, Punktlandungen auf dem Modellflugplatz vor.

Besonders freuten sich die Clubmitglieder des MFC-Lienz über die kurzfristig angekündigte Teilnahme am Jubiläumsschaufliegen von Weltmeister Hanno Prettnner aus Klagenfurt der die Experten und Laien mit seinen Flugfiguren faszinierte, die er so flott und flüssig flog, wie es eben nur ein

Weltmeister kann. Für einen weiteren Höhepunkt sorgte der Organisator und Mitglied des MFC-Lienz Josef Bader mit der Demonstration seines Modells einer viermotorigen Boeing 707.

Rasante Fesselflieger aus Nordtirol und eine Deltastaffel aus Klagenfurt, ein fleissiger junger Doppeldeckerflieger aus Feld am See, Ballonstechen und Fuchsjagd waren weitere Programmpunkte. Und auch der in Lienz stationierte Rettungshubschrauber machte einen kurzen Besuch auf dem Modellfliegergelände.

Alles in allem war die Veranstaltung ein großartiges fliegerisches Ereignis, wodurch die Mühen der Mitglieder des MFC Lienz in der Vorbereitung voll belohnt wurden.

O.B.



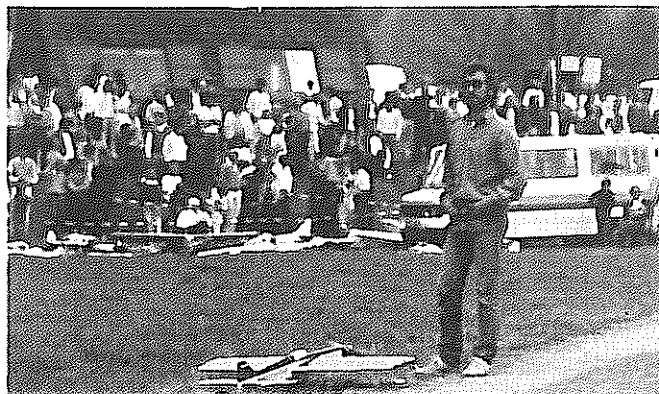
Boeing 707 von Josef Bader, Lienz. Spannweite 3,6 m, Gewicht 18 kg, Motoren: je $2 \times 10 \text{ cm}^3 + 6,5 \text{ cm}^3$ 2 T



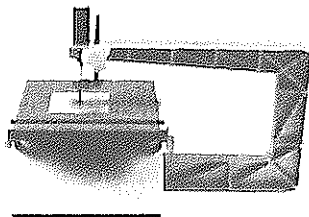
Albrecht Gasteiger, MFC Wörgl, mit Oldtimer-Segler "Rhönlerche"



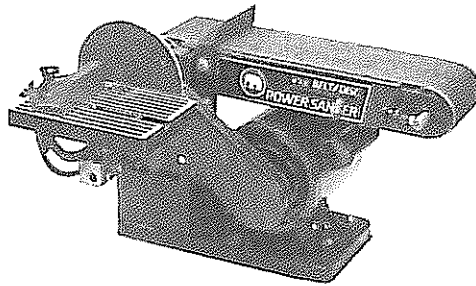
Weltmeister Hanno Prettnner und Trainer-Vater, rechts, bei der Startvorbereitung ihrer P51 - Mustang



Walter Weinseisen, MSGU, aus Kramsach mit seinem gekonnt vorgeflogenen Fesselflugmodell

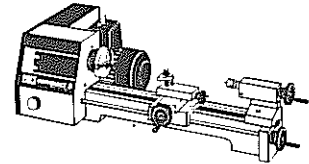


Dekopiersäge mit
elektronischer Regelung
S 1.680,—

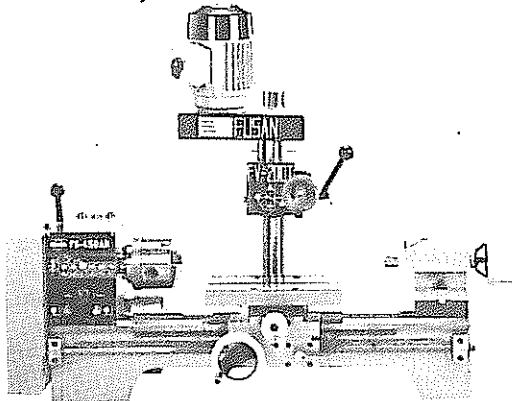


Band-und Teller-Schleifmaschine
S 2.650,—

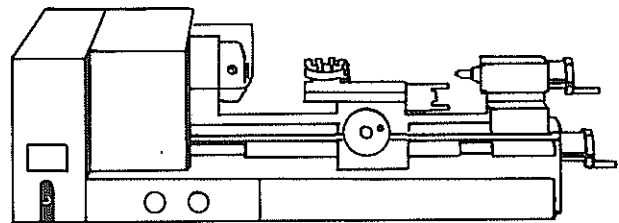
EMCO compact 5



inkl. Zubehör! Neu!
Gelegenheitskauf:
S 12.000,—



Grundmaschine: **S 17.400,—**

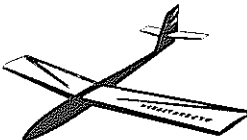


Hobbymat inkl. Zubehör: **S 10.800,—**

Täglich Bahnversand!

HOBBYTECHNIK — Ried i. I., Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67

Modellbau Walluschnig



Hangsegler Alpenflitzer „AF 86“ GFK-Rumpf, Styro-Flächen,
Spannweite 1800 mm QR

Auch im Fachhandel



Anfänger-Motorsegler Motor airfish, „Quiky“ und „Standard“
Spannweiten 2300 + 1800 mm, 3-Gang 2-Takt und bis 6,5 ccm 4-Takt
Quiky = Fertigmodell, Motor airfish = Baukasten
Preis und Prospekt anfordern!

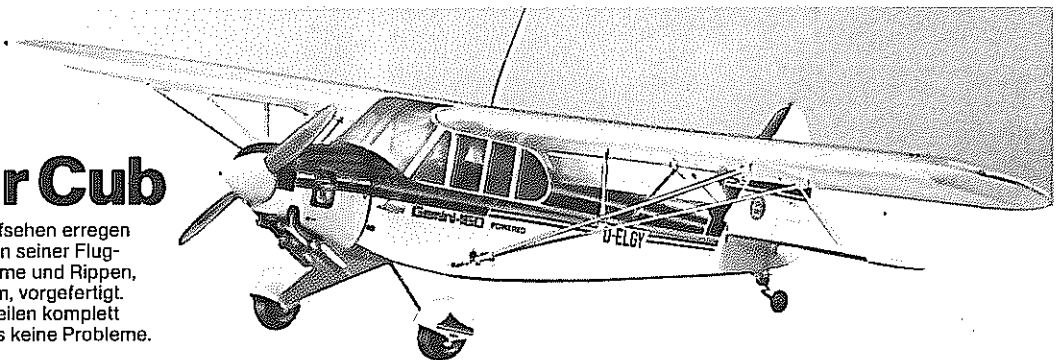
A-9582 Latschach, Rosentalstraße 27/Kärnten, Tel. 04254/27 87

Ganz- metall Piper Super Cub

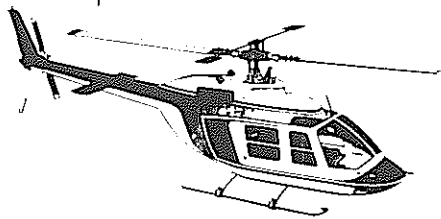
Ein absolut naturtreues Modell, das Aufsehen erregen wird: wegen seiner Konstruktion, wegen seiner Flugeigenschaften. Weltneuheit: Gurte, Holme und Rippen, alle tragenden Teile, sind aus Aluminium, vorgefertigt. Der Baukasten ist bis hin zu den Kleinteilen komplett ausgestattet. In Bau und Betrieb gibt es keine Probleme. Hier die Daten:

Spannweite: 2240 mm; Rumpflänge: 1480 mm; Fluggewicht je nach Ausrüstung: ca. 7300 g; Motor: ab 15 ccm Zweitakt, oder 20 ccm Viertakt

DM 695,—



PRÄZISE-MODELLBAU
8501 Allersberg
Neumarkter Straße 28
Telefon 09176/201



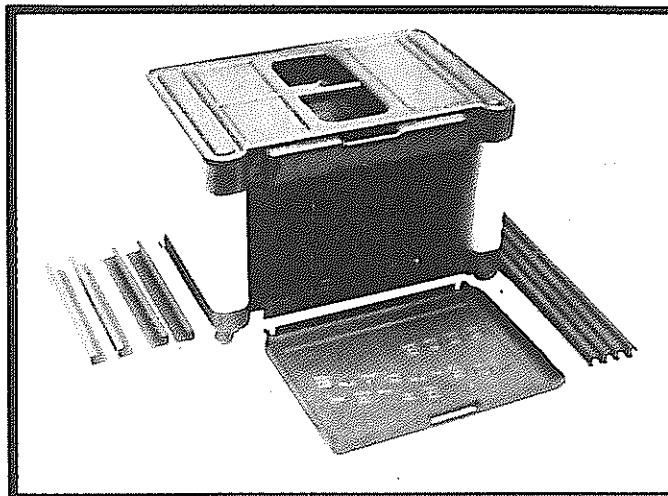
E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

MODELLBAU - GROSSHANDEL

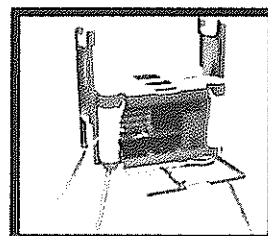
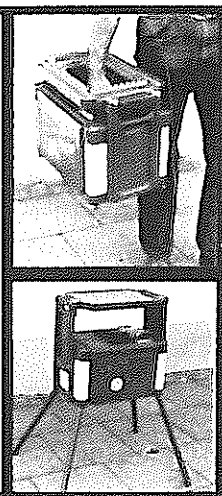
A 1235 WIEN 23. Tel. 0222 / 88 42 46, 88 55 61

Telex: 1 33875

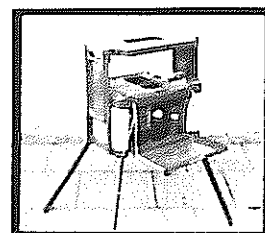
HELFE MECHANIK



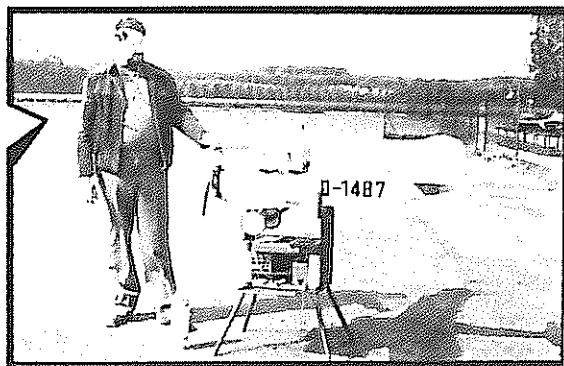
HELFE Start Box 2000 Standard



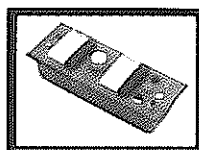
Adapter FLY 4021



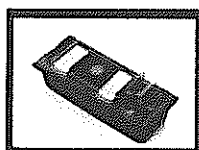
Adapter HELI 4011



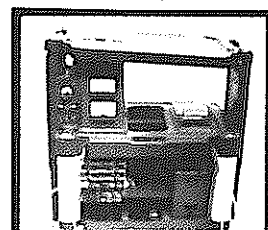
Kompl. BOX 2000 - Adapter „FLY“ 4021



HELFE Schalttableau
501/502



Abdeck-Haube 501/I



Adapter CAR 4031

HELFE

STARTBOXEN für Modell-Flugzeuge und
Modellhubschrauber

GUNDERT

Wir liefern:

Schiffsmodelle und Zubehör
Schalldämpfer und Resonanzrohre
Modell-Antennen und Racing-Antennen, Fahrtregler
Modellbau-Schrauben, Muttern, Scheiben,
Gewindestifte und Spannvlis

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

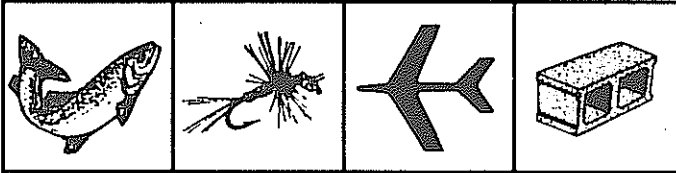
Briefanschrift: Schwinglgasse 11, A 1235 Wien
Verkauf: Ketzergasse 469 A 1238 Wien

FILIFLEX Hochstartschnur

F3B-taugliches, zugfestes, UV-beständiges Monofil, entwickelt für den Modellflugbau. Hohe Abriebfestigkeit und Geschmeidigkeit gewährleisten sicheren Einsatz im Wettkampf.

Ab öS 800,— Warenwert portofrei — täglicher Postversand.

Best. Nr.	Test kg	Ø mm	Länge m	ös inkl. MWSt.
HS 1,4	56	1,0	1 x .400	463,—
HS 1,20	56	1,0	1 x 2.000	1.940,—
HS 1,54	85	1,5	1 x .400	828,—



Angelschnüre Fliegenschnüre Hochstartschnüre Handwerksschnüre

SPEZIALSCHNÜRE

FILIVERSAND

SIGRID PLATZER - 2620 Neunkirchen, PF 71 - Tel. 02635/2457

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

modellbau pirker

A-1060 Wien,

Tel. (0222) 587 3158

Gumpendorferstr. 41

Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.



Flugmodellbau

Graupner | JR
REMOTE CONTROL

COMPUTER-SYSTEM

MC-16

mit ROTARYSELECT-Programmierung

Spiel + Freizeit

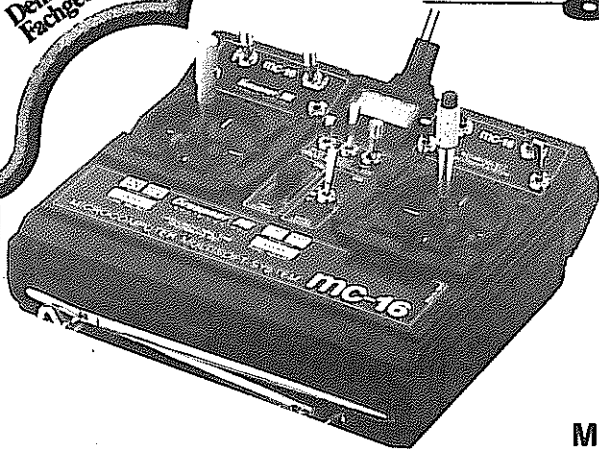
SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale

Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING

Messeneuheit '87



Modellbaufirmen die gemeinsam den Modellsport fördern

**Bastlerzentrum
Gebrüder Engl** Ihr Spezialist für Modellbau und Basteln
Auerspergstraße 56
A-5020 Salzburg
Tel. 0 62 22/7 64 32,7 23 62

**MODELLBAU, FLUG — SCHIFF — AUTO
RÖBER**
Laxenburger Str. 12
1100 Wien 62 15 45

Seit 11 Jahren
HAAS
RC MODEL SHOP
Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/31 88

ERNST SPORER
MODELLBAU-FACHGESCHÄFT
6020 Innsbruck, Kiebachgasse 2
Telefon 05222/23 1 56

**MODELLBAU
Ing. Karl Koroschetz**
Im Pörschacherhof
A-9210 Pörschach/WS
Telefon 04272/23 35

HELICOPTER-VERSAND
FOTO-HEINZ
6391 Fieberbrunn/Tirol
Telefon 05354/63 61 oder 69 88
Graupner-Heim-Robbe
Ersatzteil-Schnellversand

MARO-MODELLBAU
Mathias Rottensteiner jun.
Plankenau 128
5600 St. Johann/Pongau

**MODELLBAU
HAAS**
A-1160 Wien, Brunnengasse 33
Telefon 0222/95 48 225

**FLUG — SCHIFF — AUTO
M W M**
A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Modellbau Wagner Melk
Tel. 02752/24 32

**MODELLBAU-AKTIV
Lindinger** 4591 Molln
Tel. 07584/33 1 80

Impeller-Service Hobby Sommer
Ignaz-Harrer-Straße 13
5020 Salzburg, Telefon 06222/34 3 47

**MODELLBAU
FÜR JEDEN ETWAS**
SPORT-SPIEL
0222/92 44 63
G. KIRCHERT
A-1140 WIEN
LINZERSTR. 65

**MODELLBAU
PETER FEIX**
Bismarckstraße 3
A-8280 Fürstenfeld
Telefon 03382/26 17

Modellbau Üblacker Hans Peter
A-7000 Eisenstadt,
Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26
Modellbau Simacek Sepp
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4-6
Modellbau Postl
8234 Rohrbach/Lafnitz, Tel. 03338/24 2 66

Modellbau Thaller,
A-8330 Feldbach, Hauptplatz 22-25

ST **MODELLBAU
STERNECKER**
NIGLWEG 65
3500 KREMS-REHBERG
Tel.: 02732/70656

ORACOVER®
- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör

EZ **SPORTS
AVIATION**

Fast-Fertig-Modelle

PILOT

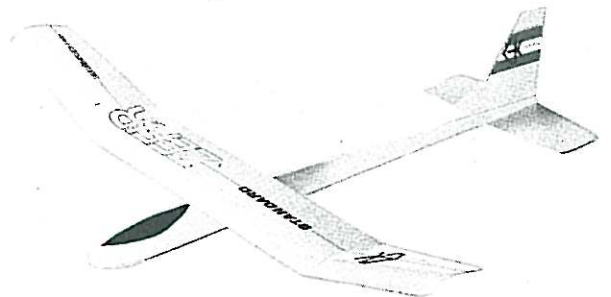
Modellbaukästen + Zubehör

RPM
IT'S ABOUT TIME!


Elektro-
Motore +
Zubehör

MARX

Mit  Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

G. Kirchert  modellbau wien
A-1140 Wien, Linzerstraße 65
Tel. 0222/92 44 63
(Ecke Beckmannngasse)

NEU BEI GK

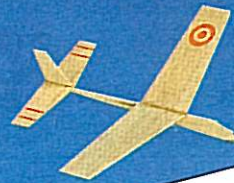
ORACOVER — die Polyesterbügelfolie der neuen Generation

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21



ZEFIR

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 603 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 803 Baukasten

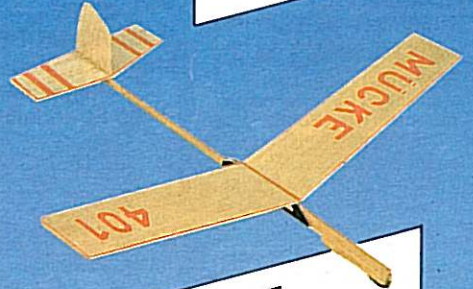


MINI GLEITER

Spannweite 220 mm
Rumpflänge 200 mm
GK 400 Werkstoffpackung
mit Plan

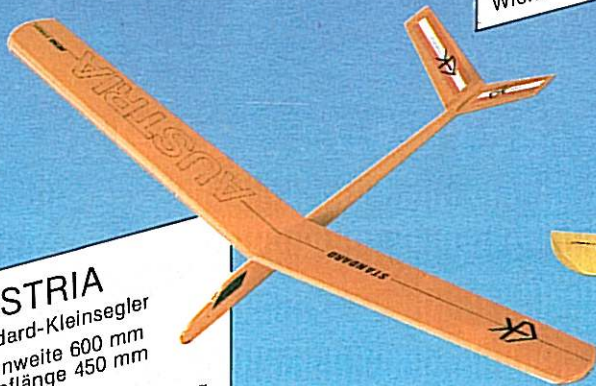
Gleiter

Für GK Standard-Modelle erhalten Sie auch Einzelteile wie Rippen, Profilbretter, Nasenleisten, Rumpf usw., separat. Eigene Liste über GK Standard-Bauelemente anfordern. GK Modelle erhalten Sie in jedem guten Fachgeschäft. über Bezugsquellennachweis über GK Modellsportservice, 1140 Wien.



MÜCKE

Spannweite 420 mm
Rumpflänge 320 mm
GK 401 Werkstoffpackung
mit Plan



AUSTRIA

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 601 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 801 Baukasten



WEIHE

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 600 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 800 Baukasten

FOKA

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 602 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 802 Baukasten



A-1140 Wien, Linzerstraße 65
Tel. 0222/92 44 63
(Ecke Beckmann-gasse)