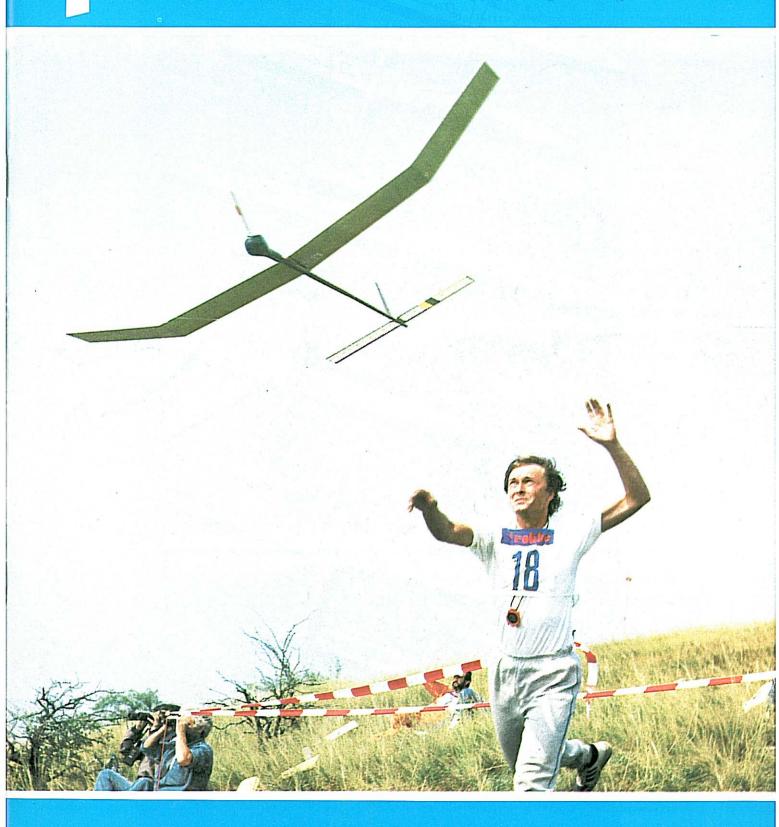
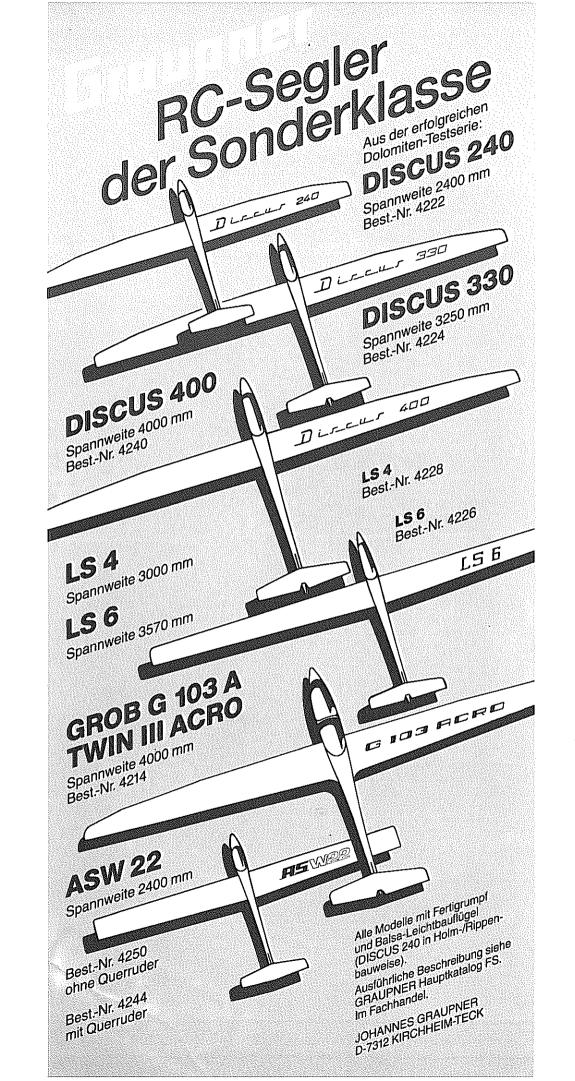
87

österreichisches modellflugmagazin







OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inlicelt 11/12 - 19	87
Redaktionelles	
BSL Edwin Krill	
Leserbriefe	
WELTMEISTERSCHAFTEN Freiflug – Dipl.ing. Wilhelm Kamp	
Neues F3A - Programm diskutiert, ein Bericht aus Hirzenhain von Heinz Freundt	
7. EUROPA CUP AUSTRIA - Ing. Reitterer.	10
Ferdinand SCHAUPP, Wien, gestorben	12
12. Int. Oktoberfestpokal - Die Österreicher groß in Fahrt - BFR Karl Wasner	14
STAATSMEISTERSCHAFTEN F3 B - BFR Karl Wasner	16
MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM SPITZERBERG 2 ASKÖ Jugendlehrgänge ÖAeC - Bundeslehrgang in F1E	- 19 23
Dr. Georg Breiner TEST'S FÜR DEN HOBBYPILOTEN	
"SHK" - von Aeronaut	25
"AF - 86" - von Walluschnig" "ANTARES" - von Simprop	26 27
PITCH - AKTUELL: "LE CLOU" - von Robbe	28
IM SCHAUFENSTER: Webra, Greupner, Rödelmodell, Simprop, Wik	30
Peter Tollerian, Salzburg Warum nicht einmal Nurflügler ?	32
Klaus Jörg Hammerschmidt, Aachen, BRD Ein Brief an die CO ₂ - Flieger	33
Ing. Karl Benes - OLDTIMER - ECKE	34
FESSELFLUGWETTBEWERBE	36
NATIONALE WETTBEWERBE	
F3 C - Schlüter Cup	40 40
11. Ikarus Pokalfilegen in RC III	41
10. Innviertler Wanderpokal in RC IV	41
Nat. Semi- Scale Wettbewerb	41 43
6. Zanonia-Pokal - Nurflügelwettbewerb	44
6. AK - Gedenkfliegen	45
in Schärding/Ranseredt, OÖ	46
LANDESMEISTERSCHAFTEN : Salzburg - RC/H	47
Salzburg - RC/H	48 49
1. Burgstadt Friesach Pokal und Kärntner LM in RC IV	49
Oberösterreich - RC/H	50
ANDERE WETTBEWERBE : 2. Viertaktertreffen in Saalfelden	51
Alpines Segelfliegen auf der Gerlitze /Krt.	52
TERMINE 1988, CO ₂ - Fernwettbewerb	53

Redaktionelles



Lieber Leser!

Langenlebarn, 16. Dez. 1987

Nun ist auch die letzte Nummer 1987 fertiggestellt. Nach meinem 3 - wöchigen Kuraufenthalt, von dem ich am 10. Dezember zurückgekommen bin, habe ich mich sofort hingesetzt, um diese Nummer fertigzumachen. Nachdem ich auch während meiner Kur daran gearbeitet habe, ist das Werk schließlich doch noch gelungen. Mit der Druckerei war ausgemacht, daß, wenn prop nicht mehr als 40 Seiten hat, dieser noch heuer erscheinen kann. Nun hat aber der Umfang derart zugenommen, daß es wieder 56 Seiten geworden sind.lch wollte eben möglichst viel von den vorrätigen Berichten und Beiträgen in dieser letzten Nummer unterbringen. Das aber bringt nun unsere Druckerei in Schwierigkeiten, und es ist nicht sicher, ob prop noch in diesem Jahr ausgeliefert werden kann. Sollte das aber doch noch gelingen, wäre das eine außerordentliche Leistung der Druckerei. Wir können also nur hoffen.

Auf alle Fälle möchte ich zum Jahresende allen recht herzlich danken, die in diesem Jahr an unserer Zeitung mitgearbeitet haben. Ohne ihre Mitarbeit hätte prop niemals so werden können, wie er jetzt ist, und wie er nun schon für alle zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Diese Mitarbeit muß um so höher bewertet werden, da sie von allen stets ehrenamtlich geleistet worden ist.

Ich möchte zum Jahresende nochmals die Bitte aussprechen, auch im nächsten Jahr mit gleicher Begeisterung an unserer Zeitung mitzuarbeiten – ich hoffe
ja noch immer, daß prop weitererscheinen kann – damit jederzeit von unserem so schönen Sport und den
Erfolgen unserer Sportler berichte werden kann.

Allen noch recht schöne Festtage

Chefredakteur

IMPRESSUM: Herausgeber u. Verleger: Öst. Aero Club, Sekt. Modellflug. für den Inhalt verantwortlich: BSL OSR Edwin Krill, ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle 1040 Wien, Prinz Eugen Str. 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Høbertitzel Ges.m.b.H., 1150 Wien Sturzgasse 40.



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



ous für prop 1988?

Liebe Modellflugfreunde!

Eigentlich sollte man zu Weihnachten und zum Jahresende fröhlich und friedlich gestimmt sein. Aber das liest sich leichter, als es getan ist.

Wohl können wir mit unseren Erfolgen im heurigen Jahr recht zufrieden sein, und ich möchte auch allen unseren so erfolgreichen Sportlern nochmals für ihren Einsatz recht herzlich danken und gratulieren. Aber auch allen anderen sei recht herzlich für ihre Arbeit gedankt, die in den Vereinen ihre Arbeit mit viel Idealismus tun und für viele die Voraussetzung schaffen, den Modellsport auszuüben.

Aber es gibt auch Dinge, die einen traurig stimmen, und die einen an der so oft in den Mund genommenen "Fliegerkameradschaft" zweifeln lassen. Als "uralter" Vereinsfunktionär sollte man eigentlich über so verschiedene, im Vereinsbetrieb entstehende Schwierigkeiten erhaben sein. Aber manchmal wird es eben einmal zu viel.

Nicht nur, daß uns von etlichen "unser prop" geneidet wird (wohl mangels eigener Substanz!), so wurde auch unser Budget von prop im bAeC für 1988 statt wie beantragt zu erhöhen, um nicht weniger als 22,4% gegenüber 1987 gekürzt. Obwohl wir durch Inserate nahezu 50% der Gestehungskosten selbst aufbringen, sind wir nicht in der Lage, mit dem vom Bundesvorstand beschlossenen Betrag prop weiterzumachen. Prop im Umfang und Inhalt zu kürzen, käme einem Niveauverlust gleich, den wir nicht hinnehmen können. Da ist es dann schon besser, wir stellen unser Magazin gleich ein.

Aber so kampflos wollen und werden wir das Feld nicht räumen, denn schließlich sind nahezu 43% aller Mitglieder im ÖAeC Modellflieger! Auf diese unsere Stärke wollen wir uns von nun an berufen und um unser Recht gemeinsam kämpfen, denn:

"Wer nicht teilt den Kampf – der wird teilen die Niederlage!" Helft alle mit, macht Vorschläge, wie wir prop weiterführen können – und vor allem – halten wir zusammen!

Nur Einigkeit macht stark, und um diese Einigkeit bitte ich Euch!

Nicht so zuversichtlich wie bisher immer, wünsche ich allen, die ein ehrliches Herz für unsere Modellflug-Gemeinschaft haben

> recht schöne Feiertage Luer Ldwin Hartt Bundessektionsleiter



Hermann KOWARZ schreibt uns aus Salzburg:

Sehr geehrter Herr Direktor, ich weiß nicht warum, aber ich habe zumeist eine schlechte Presse

Seit Jahren belege ich ausschließlich vordere Plätze, in den Wettbewerbsberichten werde ich oft nicht einmal erwähnt und scheine nur in den Ergebnislisten auf. So zum Beispiel auch in prop 7/8-87 auf Seite 41, als ich 2. beim Innviertlerpokal wurde.

Dann gelingt mir mein bisher größter Erfolg, ich siege beim Etrichpokal in der Klasse F3A. Dies ist vor mir bisher nur zwei Österreichern gelungen, nämlich Hanno Prettner und im Jahre 1978 Dieter Fritz. Im Bericht in prop 9/10-87 wird dies völlig falsch wiedergegeben:

Berichtigung zu Seite 47:

Nicht Kronlachner wurde im 1. Durchgang seiner Favoritenrolle gerecht, sondern ich setzte mich mit 1463 Punkten von Anfang an an die Spitze, siehe Ergebnisliste. Mein Punktevorsprung im 1. Durchgang war 38 Punkte, also nicht knapp. Mit diesen 38 Punkten wäre im Ergebnis der Fünftplazierte noch 2. geworden. Kronlachner war im 1. Durchgang 7. und nicht 1.

Im 2. und 3. Durchgang hatte ich ebenso mit Abstand die beste Durchgangswertung, ich habe also alle 3 Durchgänge für mich entschieden und wäre sogar mit 2 x Streichdurchgang überlegener Sieger geworden. Mein Streichresultat war 37 Punkte besser als der beste Durchgang von Heinz Kronlachner.

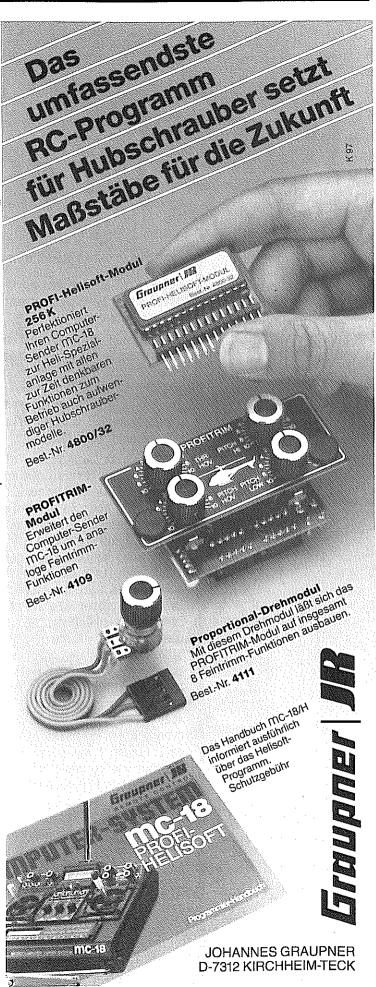
Wie schon mehrmals mitgeteilt, finde ich die Information durch prop hervorragend. Das Format ist jetzt optimal, der Inhalt sowieso.

Als einzige Verbesserung könnte ich mir eine aktuellere Wettbewerbs-Berichterstattung vorstellen.

Dafür dürften Testberichte von Modellen entfallen, weil über oft kostenlos zum Test zur Verfügung gestellte Modelle sicher nicht schlecht geschrieben wird und die Meinungen gerade bei Modellfliegern sehr differieren.

In der Tat, der Vorwurf Kowarz' bezüglich des angeführten Etrichpokalfliegens stimmt. Es ist unerklärlich, wie es zu diesen unrichtigen Auszagen gekommen ist. Leider ist es geschehen, und die Redaktion kann sich nur entschuldigen und durch die Veröffentlichung des Briefes die Sache – wenn auch nachträglich – klarstellen. Wir werden uns bemühen, dafür zu sorgen, daß sich solche Fehler nicht wiederholen.

Für die Streicheleinheiten danken wir, sie tun ja doch gut.



LESERBRIEFE - Fortsetzung

Da wir keine Reporter zu den Wettbewerben deligieren können - weil wir keine haben - müssen wir uns mit den eingesandten Berichten zufriedengeben.

Über die Testberichte dürften die Meinungen geteilt sein, denn wir bekommen oft gerade deretwegen oft zustimmende und ermunternde Erklärungen.

Die Redaktion

Herr A. Gasteiger schreibt uns aus Tirol:

Zu Ihrem netten Bericht über das Lienzer Geburtstagsfliegen hätte ich nur eine kleine Berichtigung zu machen, indem es sich bei dem abgebildeten Oldtimer um den "RHÖNSPERBER" handelt, Spannweite 4,30 m , ganz in Holzbau, mit 0,4 mm Sperrholz beplankt – Bauzeit 1 Jahr. Mit dieser kleinen Aufklärung grüßt Sie hochachtend – A. Gasteiger.

PS: Bin gerade am Bau der "RHÖNSCHWALBE K 2 b;" worüber ich Ihnen dann einen Bericht und Fotos zugehen lasse.

Die Redaktion entschuldigt sich auch hier, aber uns wurde das Foto als "Rhönlerche" beschrieben.

Zu Ihrem nächsten Vorhaben beglückwünschen wir Sie und freuen uns über Ihren angekündigten Bericht.

Die Redaktion

X-

Werkzeuge für den Modellbau Ein Lettfale mer die Werkstaft

Tillman WALLROTH
WERKZEUGE FÜR DEN
MODELLBAU
Ein Leitfaden für die
Werkstatt

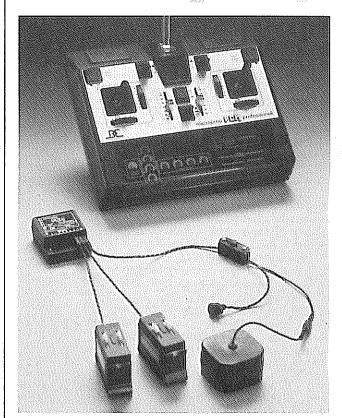
128 Seiten, Format 13x19 cm ca. 90 Abb., Broschur, kartoniert, ca. S 178,-Verlag f. Technik und Handwerk, Baden-Baden 1

Notwendige Hilfsmittel für jeden Modellbauer sind die vielfältigen Arten von Werkzeugen. Kommt er anfangs mit relativ wenig aus, so wachsen mit zunehmenden Engagement im Mo-

dellbau auch seine Ansprüche in dieser Beziehung.
Dieses Buch zeigt die vielfältigsten Sorten und Arten von Werkzeugen der unterschiedlichsten Richtungen. Deutlich wird auch, daß z.B. Feile nicht gleich Feile ist. Je nach Anwendungsfall ist es durchaus sehr sinnvoll, ganz spezielle Werkzeuge zu kaufen. Das Angebot, und somit auch die Auswahlmöglichkeit, sind auf diesem Sektor riesig.

Darüber hinaus gibt der Autor viele nützliche Tips zur Einrichtung der Werkstatt. Ein umfangreiches Tabellenwerk rundet mitsamt Bezugsquellenverzeichnis das Buch ab. Eines ist sicher: Je besser die Qualität und je zeckgerichteter die Beschaffenheit des verwendeten Werkzeuges ist, desto besser wird auch die bauliche Ausführung des Modells sein.

micropiop micropiop



Microprop-PCM-Fernienksysteme...

-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 Ausgangslestung 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 Kassetten für Sonderfunktionen.

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

-Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

BRAND—ELEKTRONIK Handelsgesellschaft m.b.H.

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



Die österr. Mannschaft besteht in diesem Jahr aus Helmut Fuss, Manfred Grüneis und Klaus Salzer für die Klasse F1A, Franz Wutzl F1B, Reinhard Truppe F1C, Helmut Pold als Helfer und meiner Wenigkeit als Mannschaftsführer. Mit von der Partie sind auch noch die Begleiterinnen von Truppe, Wutzl, Grüneis und Salzer, wobei die Palette von der Tochter bis zur Ehefrau reicht.

Thouars ist eine Stadt im südwestlichen Frankreich. Das Gelände
kennen die meisten von uns schon
vom internationalen Wettbewerb, der
jedes Jahr dort stattfindet. Abgeerntete, sehr steinige Stoppelfelder,
außerdem Melonen, Sonnenblumen,
Mais aber insgesamt sehr groß und
bei jeder Windrichtung ohne Probleme zu befliegen. Die Thermik
hat allerdings, wie sich auch
diesmal zeigen wird, ihre Tücken.

Montag 10.8.1987: Abends treffen wir uns nach individueller Anreise vor dem Lycee Jean Moulin, einem Internat mit Schule, in dem die Organisation und das Quartier sind. Offene Nischen mit je 6 Betten, links und rechts von einem langen Gang, eher Gefängnisatmosphäre, aber für eine Woche und freiwillig geht's.

Am Abend ist Mannschaftsführerbesprechung, weitgehend ohne die sonst bei solchen Anlässen üblichen Diskussionen um des Kaisers Bart. Wie sich nachherherausstellt bleibt es bei dieser einzigen Besprechung, ein Zeichen für die ausgezeichnete Organisation, die selbst weiß was zu tun ist.

FREIFLUG WELTMEISTERSCHAFT

Mannschaftsführer Dipl. Ing. Wilhelm Kamp

Dienstag 11.8.1987: Vormittags sind wir zur Bauprüfung dran, die schnell und routiniert abgewickelt und nur durch einige FAI-Pickerl, die erst geschrieben werden müssen, verzögert wird. Nach dem Einkauf von größeren Mengen Trinkwasser und ein paar Flaschen Wein geht's auf das Gelände zum Training. Das Wetter bleibt die ganze Woche so wie heute: heiß, trocken, wenig Wind, Verhältnisse die wir in diesem verregneten mitteleuropäischen Sommer fast nicht mehr kennen. Das Trinkwasser fließt in

Strömen, wir schätzen aus den verbrauchten Flaschen, daß jedertäglich so zwischen 2 und 3 Liter Wasser nachfüllt.

Die Fliegerei funktioniert einigermaßen, ein paar Korrekturen werden noch ausprobiert. Um 4 Uhr nachmittags hat Salzer einen Leinenriß, das Flugzeug steigt trotz fast 50 m dranhängender Leine weg. Pold und Fuss fahren nach, von der Startstelle aus sehen wir nach einer halben Stunde im Fernglas das Modell hinter 3 Büschen verschwinden. Nach fast 2 Stunden kommen die 2 Verfolger zurück, das Flugzeug hatte nach dem vermeintlichen Absaufer wieder einen Bart "aufgerissen" und kam nach weiteren 3/4 Stunden Verfolgung in

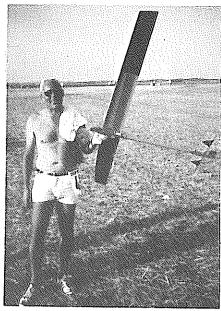
ca. 800 m Höhe außer Sicht. Pech, noch dazu wo das französische Rückholpickerl noch nicht war. Die übrigen Vögel von Klaus und das Ersatzmodell für das entflogene hauen nach Korrekturen an einem Modell hin. Abends spielt Fuss noch an seiner "Gestreckten" herum, während die anderen schon in Richtung Dusche unterwegs sind. Mittwoch 12.8.1987: Vormittags noch einmal eine längere Suchtour mit Karte und Kompaß nach dem entflogenen A2, der Zufall, auf dem wir gehofft hatten trat aber nicht ein. Nachher noch auf dem Platz, in Ruhe und bei herrlichem Wetter ein paar Starts gemacht. Nachmittags Eröffnung auf dem "großen" Flugplatz, Einmarsch der Mannschaften zu etwas schiefer aber gutgemeinter Musik der örtlichen Blaskapelle. Für die Mannschaftsführer anschließend Empfang beim Bürgermeister.

Donnerstag 13.8.1987: Frühaufgestanden, Klaus muß für sein entflogenes ein anderes Modell nachprüfen lassen. Der heller werdende Himmel zeigt sich wolkenlos, nur im Norden sind ein paar Zirren. Heute ist der erste Wettbewerbstag, Klasse F1A. Um 1/2 9 steigt die grüne Kugel für den Beginn des ersten Durchgangs. Grüneis geht als erster, längeres Warten, kurzer Schlepp, schlechter Übergang, dann



Die österreichische Mannschaft bei der Eröffnung - trotz Hitze im Dreß

aber guter "Schweberer", es reicht aber nicht ganz, 159 s. Salzer schleppt 8 Minuten für ein schönes Max, Fuss läßt sich wohl täuschen, trotz Wedelns der gesamten Mannschaft nur 117. Damit ist für die österreichische Mannschaft schon eine Vorentscheidung gefallen. In einem so hochklassigen Feld sind bei diesem Wetter 7 Volle eine Grundvoraussetzung, um vorne mitzumischen. Der zweite Durchgang bringt 3 Max ohne Probleme, Im dritten Durchgang gibt's wieder Aufregung, Grüneis als erster hat Leinenbehinderung, eine muß herunterzischen, geht aber sofort wieder los weil der Bart noch dasteht. In der Hektik zentriert er den Bart dann wohl doch nicht so genau, am Schluß fehlen 2 Sekunden (zu der Ergebnisliste sind seine Zeiten mit denen des Zeitgleichen Bleuer, CH, 2 Zeilen darüber vertauscht). Salzer und Fuss fliegen voll. Der vierte Durchgang bringt 3 Max bei weiterhin fast windstillen Bilderbuchwetter. Die Mittagspause verbringen wir im Schatten von Salzers Wohnmobil, Im 5. Durchgang kommt etwas Wind, der aber mit der Thermik stark dreht, die Bärte sind sehr zerrissen, Fuss erwischt es mit 135 s. Grüneis wartet, vorsichtig geworden, 18 Minuten am Boden und findet nach einer Minute Schleppzeit einen sichtigen "Hammerbart". Im 6. geht Klaus wie im 5. als erster, fliegt nach kurzem Schlepp ein gutes Max. Manfred startet genau in eine Winddrehung, das Modell landet an der Leine, Der zweite Versuch ist ziemlich trickreich mit drehenden Winden, der Flug nach 8 Minuten Schleppzeit, aber dann hoch und sicher. Auch das Modell von Fuss steigt eine Minute ganz toll, dann steht plötzlich ein Klavier drauf, der Flug ist nach 121 Sekunden zu Ende. Wir haben den Verdacht, daß die große Hitze die Verzüge verändert hat. Im 7. Durchgang beansprucht Salzer zuerst unsere Nerven weil er im 1. Versuch das Modell beim Kreisen in den Boden zieht. Im 2. Versuch geht er auf Nummer



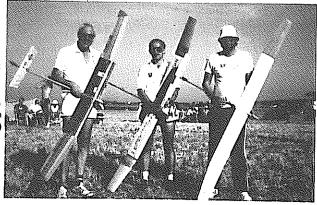
Salzer nach dem 2. Stechen



von 91 Stechen überstehen alle einem. Im 2. Stechen hat Klaus den Bart, will noch einen Kontrollkreis

Fuss in typischer Pose beim Schleppen sicher und fliegt nach 10 Minuten Wartezeit ein hohes Max. Fuss wechselt das Modell und fliegt so wie Grüneis sicher voll. Damit hat Salzer das Stechen zusammen mit 27 anderen erreicht. Für die beiden anderen ist der Wettbewerb zu Ende, Grüneis ist 37, Fuss ist 79, Teilnehmern. Das erste außer

Unsere Seglermannschaft nach dem 1. Durchgang (Salzer voll, Grüneis und Fuss abgesoffen, man betrachte den jeweiligen Gesichtsausdruck!)



drehen und steckt dabei das Modell in den Boden. Nach Modellwechsel ist die gute Luft weg, 137 Sekunden Flugzeit reichen gerade zum 27. Platz. Schade, da wäre mehr drinnen gewesen. 22 Teilnehmer fliegen 5 Minuten, nach dem 6 Minuten-Stechen sind noch immer 9 Mann übrig: Erst das 4. Stechen bringt die Entscheidung: Neuer Weltmeister ist Victor Chop aus der UdSSR der vor 12 Jahren in Plovdio BG schon einmal auf dem Stockerl gestanden ist, zweiter ist Ivan Horejsi aus der CSSR. Um den dritten Platz gibt es nocheinmal ein Stechen zwischen Preub DDR und dem Zeitgleichen Reynders aus Belgien, das Preub schon in der Abenddämmerung klar für sich entscheidet.

Die Mannschaftswertung gewinnt China vor Italien und der sensationellen Schweiz, für uns reicht's nur zum 18., zwei Plätze vor den schwer geschlagenen französischen Hausherren, die keinen Mann im Stechen hatten. So einfach war es also trotz Kaiserwetters doch nicht zu fliegen. Freitag 14.8.1987: Motortag, in der Früh leicht dunstig, etwas mehr Wind als gestern. Einziger österr. Starter Truppe. Für ihn beginnt der Wettbewerb mit einem Überlauf wegen Nachhusten des Motors. Mit dem B-Modell geht 2 Minuten später aber alles klar. Im .2. Durchgang am Rand geflogen aber sicher. im 3. großer guter Bart, leicht steigend mit etlichen anderen. Im 4. Durchgang startet Reinhard in einen am Boden gut wirkenden Bart fliegt oben aber am Rand, zum Teil im Absaufer, bremst aber noch in 50 m Höhe. Nach der Mittagspause im 5. Durchgang bin auch ich beteiligt Truppe genau zwischen 2 Bärte in den Absaufer zu schicken. 122 Sekunden, aus der Traum vom Stechen, die Stimmung ist entsprechend mies. Daß zwei Startstellen weiter praktisch gleichzeitig der ungekrönte F1C - König Koster mit 128 Sekunden absäuft und im gleichen Durchgang auch so bekannte Leute wie Venuti oder Monks ihre Hoffnungen begraben. müssen, ist nur ein schwacher Trost. Etwas leben kommt erst wieder in die Mannschaft als nach einem Max im 6. Durchgang das Modell mit gebrochenem zurückkommt und alle zusammenhelfen um den Schaden zu reparieren. Nach einem relativ sicheren Max im 7. Durchgang hat Truppe 1202 Sekunden auf dem Konto. Das reicht gerade zum 40. Platz. 24 Mann sind im Stechen, Im zweiten Stechen sind es nur mehr 16, im 3. noch 8. Ins Stechen über 7 Minuten

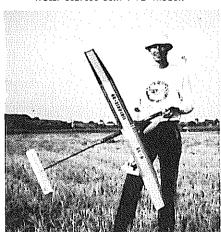
kommen noch 4 Leute: alle 3 Russen und Thomas aus der DDR. Es ist schon dämmrig als um 20 Uhr 40 Minuten der Durchgang angeschlossen wird. Der 1. Russe, Moukhine, startet früh, fliegt 360 sec., die anderen drei warten fast bis zum Schluß. Die 2 Russen fliegen volle 420 sec., dem Deutschen fehlen 11 sec. Das nächste Stechen wird für morgen früh 7 Uhr 30 Minuten angesetzt.

Samstag 15.8.1987: Um 7 Uhr 30 Minuten sind nicht viel mehr als 40 Leute auf dem Platz, das Wetter ist ruhig, etwas dunstig. Verbitcky wirft schlecht ab, verschenkt Höhe beim Übergang, Ungefähr 1 Minute später startet Strukoep gut und sehr hoch, Applaus, dann Stille, die Modelle sind nach 3 Minuten mit freiem Auge nicht mehr zu erkennen, die Zeitnehmer schauen bis nach 6 Minuten, dann setzen sie die Gläser ab. Plötzlich Applaus, Verbitcki lacht, alle gratulieren ihm. Wir gehen, um Franz Wutzl beim Probestart zu helfen. Plötzlich um 8 Uhr 20 Minuten wieder eine grüne Kugel, wieder gehen 2 Motormodelle hoch. Verbitcki diesmal astrein, Strukoep mit etwas schlechterem Übergang. Verbitcki fliegt volle 8 Minuten, Strukoep ist nach 409 sec. am Boden. Später erfährt man, daß die Zeitnehmer (in diesem Stechen 4 pro Wettbewerber) beim ersten Flug Strukoeps Modell in der Höhe zu stark verschiedenen Zeiten aus der Sicht verloren hatten und deswegen von der Jury ein zweites 8 - Minuten Stechen angesetzt wurde. Das Ergebnis bleibt dadurch allerdings unverändert, Verbitcki, der eigentlich schon lange fällig war, ist Weltmeister, Strukoep kaut offensichtlich etwas daran, daß er nur "zweiter" ist.

Um 9 Uhr beginnt der eigentliche Wettbewerb des heutigen Tages, Wakefield. Wutzl fliegt allein für Österreich. Der Wind ist mit ca. 3 m/s der stärkste an den 3 Wettbewerbstagen, es ist aber ein genau so heißer Tag wie bisher. Franz zieht um 9 Uhr 30 Minuten auf, als sich die ersten besseren Bärte regen, wartet kurz und plötzlich und ohne Vorankündigung ab. Kein Bart, 97 Sekunden, aus. Das sichere Max im 2. Durchgang kann die Stimmung auch nur leicht verbessern. Nach einem Max in turbulenter Luft in der dritten Runde kommt das Modell mit gebrochenem Ohr zurück. Modellwechsel für den 4. Flug, guter Bart, sicher voll, Mittagspause. Im 5. Durchgang passiert uns ziemlich das gleiche wie gestern bei Truppe auch. Das Modell steigt zuerst gut



Wutzl startet sein F1B Modell



Wutzl mit seinem F1B Modell



Ein Kraftstart von Truppe

und säuft dann ab, als ob die Bremse offen wäre, während davor und dahinter andere wegsteigen, 74 Sekunden. Franz nimmt für den 6. Durchgang ein weniger bekanntes

Modell, weil's eh auf nichts mehr ankommt. Der Probestart schaut nicht schlecht aus, im Wettbewerbsstart überzieht das Flugzeug mehrmals und stürzt nach 28 sec. ab. Franz haut die Winde auf den Boden und versteht die Welt nicht mehr. Für den 7. Flug nimmt er dann das heute noch nicht eingesetzte vierte Modell, Dieses kurvt dann links statt rechts und ist nach 121 sec. am Boden während andere im selben Bart wegsteigen, aber das kann uns schon gar nicht mehr erschüttern. Franz ist 76. von 81, 16 sind im 1. Stechen, Beim 2. Stechen, das 12 Titelverteidiger erreichen, fällt Hofsäß nach Materialschaden an der Gummiwinde und dadurch verspätetem Start heraus und wird 9. Von den 8 im 6 - Minuten -Stechen bleiben 2 übrig, Bob White USA und Krzystot Rozycki aus Polen. Es sieht fast aus wie im Stadion, eine Unmenge Leute sitzt hinter der Startlinie und wartet auf die Entscheidung. Zuerst geht der Pole, fliegt in ruhiger Luft 175, etwas später startet White in eine gut tragende Schicht und wird mit 295 sec. vielbejubelter neuer Weltmeister. Sein Modell: Balsa, papierbespannt, Glimmschnur, ein Beweis, daß man mindestens in Wakefield und bei diesem Wetter nicht unbedingt high tech braucht um zu gewinnen. Die Mannschaft gewinnen die Chinesen, die mit den Plätzen 4. 5. und 6. eine ebenso eindrucksvolle geschlossene Leistung zeigen wie die Russen in Motor mit den Plätzen 1., 2. und 4.

Die Nacht wird, wie immer nach dem Abschluß einer WM, im Quartier ziemlich lang. Jeder redet mit jedem, vom Zeitschalter über Kohlefaser bis hin zu ganzen Modellen wird gehandelt und getauscht, Theorien diskutiert, Modelle angeschaut, alte Bekanntschaften aufgefrischt, neue geschlossen. Ich bin um 1/2 4 Uhr im Bett.

Sonntag 16.8.1987: Vormittag geschlafen, nach dem Mittag essen schauen wir uns Thouars an, eine teilweise noch mittelalterliche Stadt. Um 3 fahren wir mit dem Bus zum Flugplatz, Flugtag zu dem wir als WM-Teilnehmer freien Eintritt haben. Neben anderem sehen wir das eindrucksvolle Programm der Patrouille de France auf ihren Alpha-jets. Anschließend ist auf offenem Feld die Siegerehrung der WM, die nach mehr als einer Woche heißen, trockenen Wetters durch ein herannahendes Gewitter abgeschlossen wird. Am Abend ist das Schlußbankett in der Orangerie

in Thouars, einem großen stimmungsvollen über 100 m langen Gewölbe. Die Franzosen lassen ihre berühmte Küche und ihre nicht minder berühmten Weine auffahren, daß es eine wahre Pracht ist.

Um 2 Uhr fahren wir mit dem Bus zurück ins Quartier. Eine WM ist zu Ende, die, hervorragend organisiert, vom Superwetter begünstigt, ausgezeichnete Leistungen der Spitzenleute gebracht hat und eine echte Werbeveranstaltung für den Freiflug war. Wenn auch das Abschneiden der Österreicher nicht ganz so war, wie wir es uns erhofft hatten, war es trotzdem schön, wenigstens dabeigewesen zu sein.



Truppe und Salzer

DIE ERGEBNISSE

F1A - Segelflugmodelle 91 Teilnehmer

1. CHOP V. CCCP 1260+1137 2. HOREJSI I. OK 1260+1106 3. PREUB M. DDR 1260+1087 27. SALZER K. A 1260+ 377 37. Grûneis M. A 1237

Α

1093

Mannschaftswertung:

79. FUSS H.

1. ITALIEN mit 3780 Sekunden

2. CHINA mit 3780 Sekunden

3. SCHWEIZ mit 3737 Sekunden

F1B - Gummimotormodelle 81 Teilnehmer

1. WHITE R. USA 1260+1195 2. ROZYCKI K. PL 1260+1075 3. JUSUFBASIC YU 1260+ 855 76. WUTZL F. A 860

Mannschaftswertung:

1. CHINA 3780 2. RUSSLAND 3729 3. Deutsche Dem. Rep. 3662

F1C - Verbrennungsmot.Modelle 64 T

1.VERBITSKY E. CCCP 1260+1800 2.STRUKOV V. CCCP 1260+1729 3.THOMAS M. DDR 1260+1309 40.TRUPPE R. A 1202

Mannschaftswertung:

1. RUSSLAND 3780 2. Deutsche Dem Rep. 3780

3. CHINA 3737

(Die Vornamen der Teilnehmer sind in der offiz. Ergebnisliste nicht angegeben. Red.).



Pold - ein unermüdlicher Helfer



Truppe, F1C, mit Zeitnehmergruppe

NEUES F3A PROGRAMM INHIRZENHAIN DISKUTIERT

Ein Bericht von Chefpunkterichter Heinz Freundt

Am 17./18. Oktober 1987 war in Hirzenhain, dem Ausbildungszentrum der BRD, ein Treffen, eine Diskussion, man kann fast sagen ein Lehrgang mit internationalen Punkterichtern aus 8 mitteleuropäischen Ländern. Unter der Leitung des deutschen RC-Fachreferenten Hans Joachim Kunze, kurz Hanjo genannt, wurde dieses Treffen durchgeführt. Der Zweck war das praktische Vorfliegen und das Erläutern und Diskutieren des neuen F3A-Programms, welches ab 1.1.88 in Kraft tritt.

Dieses neue Programm hat 13 neue Figuren, davon sind 8 Hauptfiguren und 5 Wendefiguren neu. Die größte Überraschung dabei ist, daß wieder der Start- und der Landevorgang gewertet wird.

Der Startvorgang: Das Modell wird auf die Startbahn gestellt, startet und kurvt dann um 90° in Richtung der Markierung, die entgegengesetzt zur Windrichtung steht. Ungefähr über der Markierung kurvt das Modell um 270° zu einem Trimmflug mit dem Wind. Etwa auf der Höhe der Markierung, die in Windrichtung steht, leitet es eine 180°-Kurve, oder nach der Entscheidung des Piloten, einen Kurswechsel ein.

Wenn das Modell nicht der Beschreibung des Landevorganges folgt, gibt es 0 Punkte.

Klappt irgend ein Fahrwerk bei der Landung ein – 0 Punkte. Landet das Modell außerhalb der Landezone – 0 Punkte. Als Landezone gilt ein Kreis von 50 m Radius oder Linien über eine herkömmliche Start- und Landebahn, 100 m voneinander entfernt, bei einer Bahnbreite von wenigstens 10 m. Es gibt nur 2 Wertungen: 0 oder 10!

Außer Start- bzw. Landevorgang sind noch 6 neue Haupt- und 5 neue Wendefiguren im Programm.

Neue Hauptfiguren sind Figur M mit halben Rollen (war schon einmal im Programm) – Umgekehrter hoher Hut mit 1/4 Rollen (war schon im Programm) – Dreieckiger Looping mit ganzer Rolle – Cobra Punkt-Rolle – Sechseckiger Außenlooping – Messerflug gegengleich.

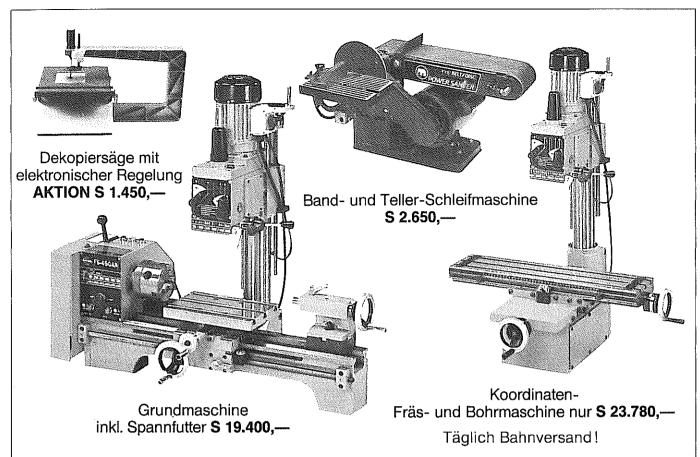
Neue Wendefiguren sind: Trudeln 1/2 Umdrehungen - 1/2 quadratischer Looping mit halben senkrechten Rollen - Halbe Rolle mit halbem Looping - Senkrechte halbe oder viertel Rolle mit halbem Looping - Halber quadratischer Looping mit ganzen Rollen senkrecht.

Nach wie vor äußerst wichtig ist das Fliegen in ca. 150 m Entfernung – und die erste Figur ist Bezugsfigur für die Größe aller anderen Figuren.

Das neue F3A Programm wird bei der CIAM-Büro Tagung in Paris im Dezember 1987 abgesegnet werden. Figurenzeichnungen und Figurenbeschreibungen werden dann so bald wie möglich veröffentlicht.

Wenn das Modell der Beschreibung des Startvorganges folgt, bekommt es 10 Punkte (egal wie schön oder wie schlecht es fliegt) – läßt das Modell einen Punkt des Startvorganges aus oder fliegt es in einer anderen Reihenfolge, bekommt es 0 Punkte. Es gibt also nur 10 oder 0 Punkte.

Die letzte und 23. Figur ist der Landevorgang: Mit gedrosseltem Motor fliegt das Modell eine 180°-Kurve waagerecht oder mit fallender Flughöhe, zu einem Kurs mit dem Wind. Es fliegt den Streckenabschnitt mit dem Wind und kurvt dann um 180° in den Wind. Fallend fliegt es einen Landeanflug zur Landebahn und setzt in der Landezone auf. Der Landevorgang ist beendet, wenn das Modell 10 m gerollt ist.



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

SCHULEF HUBSCHRAUBER SCHLIGG GGIGT

Verwenden Sie für Ihren Schlüter-Hubschrauber nur Schlüter-Originalteile. Fragen Sie danach bei Ihrem Fachhändler, bei dem Sie das Modell gekauft haben oder wenden Sie sich an eines der Schlüter-Service-Center.

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63 1160 Wien Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Pirker

Gumpendorfer Straße 41 1060 Wien Telefon 0222/587 31 58

Modellbau Schweighofer

Hauptplatz 9 8530 Deutschlandsberg Telefon 03462/25 41 19

PODDD — Heim Service Center

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63 1160 Wien Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Never

Landstraße 16 6714 Nüziders Telefon 05552/64 0 11

Modellbau Ruppnig

Husselstraße 10 6130 Schwaz Telefon 05242/53 59

Weitere Bezugsquellennachweise:

TECHNICATOR GesMBH

Prager Straße 142 1210 Wien

TECHNICATOR GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien



7. EUROPA CUP AUSTRIA 1987 im selbstgesteuerten Hangflug

Ing. Ernst Reitterer

Einen Tag nach der Europameisterschaft in der Klasse F1E-Hangsegelflugmodelle mit Selbststeuerung, also am Freitag, 11. September 87 (prop berichtete darüber ausführlich in Heft 9/10 - 87), fand am Spitzerberg der 7. offene

F1E - EUROPA CUP AUSTRIA statt. Veranstalter war wieder der ÖAeC, Sektion Modellflug.

52 Teilnehmer aus 7 Nationen, darunter 12 Österreicher, war kein schlechtes Nennungsergebnis.

Das Wetter spielte leider nur bis zu Beginn des 3. Durchganges mit, dann kam der Regen (dieser erzwang mehrere Wettbewerbsunterbrechungen), und der Nordwestwind frischte von 3 m/s bis zu Spitzenwerten um 10 m/s auf... Bei 8/8 Bewölkung während des ganzen Tages und einer Tageshöchsttemperatur von max. 16°C.

Geflogen wurde diesmal am relativ günstigen Nordwesthang des Spitzer-

berges.

Das gleiche, schon bestens bewährte Funktionärsteam vom Vortag stand den Konkurrenten zur Verfügung, also Wettbewerbsleiter Mj. Wolfgang Bayer, Organisationsleiter LSL NÖ Wolfgang Schlager, "Zeremonienmeister" bzw. "Mädchen für alles", Gerd Kirchert, der bei der EM und beim EC auch die Lunchpakete zur Mittagszeit für alle Beteiligten auf den Berg brachte.

Die Jury: CIAM Delegierter und BSL Edwin Krill OE, Ernst Hausamann aus der Schweiz und ONF-Delegierter Robert Grillmeier.

Die Startstellen für den 1. Durchgang-bei einer Maximalzeit von 4 Minuten-wurde zunächst einmal viel zu hoch oben am Berg aufgebaut. Das Resultat zeigte sich in den Ergebnissen - nur 6 Konkurrenten verfehlten ganz knapp das Max! Diese Tatsache führte dazu, daß von Durchgang zu Durchgang etappenweise die Startstelle nach unten verlegt wurde. Als es schwieriger wurde, längere Zeiten zu fliegen, wurde überdies noch die Maximalzeit auf 5 Minuten erhöht! Unmut löste vorallem auch die unsinnige Regel aus, daß sich Zeitnehmer nur geringfügig von ihrem angestamm-



Aufmerksame Beobachter der EMv.l.n.r.: Hans Gremmer, WL Baier, Jury Grillmeier, Jiri Kalina, OL Schlager und Jury Krill



An den Startstellen war immer was los. Man beachte das große Vorgelände vom Fuße des Spitzerberges bis zum Horizont



Die Italiener "hielten zusammen"- auch äu-Berlich uniform - und blieben auch im ständigen Sprechkontakt mit den Rückholern.

ten Platz bewegen dürfen, dies führte dazu, daß Modelle oft nicht bis zur Landung verfolgt werden konnten und dem Teilnehmer wertvolle Sekunden nicht gewertet wurden. Diese Regel ist sicherlich nicht für die runde Kuppel des Spitzerberges geeignet, insbesonders am Westhang. Dazu eine Kuriosität: Mein Modell flog im 5. Durchgang 16 km (!) weit, es wurde bei der Gendarmerie in Niklasdorf abgegeben, trotzdem wurde von den Zeitnehmern nur eine Zeit von 111 Sekunden gewertet.. Etwa 30 m von den Zeitnehmern entfernt wurde privat mitgestoppt, das Modell konnte mit Fernglas beinahe 6 Minuten gesehen werden ! Welcher Sportler einer anderen Sportart würde bei einer solchen ungerechten Bewertung seinen Sport noch weiter ausüben? Hatte nämlich das Glück, daß während des 5. Durchganges bei stürmischem Westwind das Modell keine stärkere Windböe an die Südostecke der Kuppenrundung bzw. rückwärts schob, so hatte man sehr wohl die Chance, auch im letzten Durchgang 5 Minuten zu fliegen ...

Am besten glückte dies dem Italiener Agostino Cosam, der als einziger 5 volle Zeiten erfliegen konnte und so natürlich souveräner Sieger wurde. Jiri Kalina, CSSR, am Vortag Mannschaftsführer seiner siegreichen Mannschaft, wurde 2. und der Spitzenflieger aus der BRD, Sieg-

fried Püttner 3.

Die Österreicher landeten dagegen auch in diesem Bewerb nur im Mittelfeld: 21. und bester Österreicher war Felix Schobel jun. (UMFC-Kolibri, Obergrafendorf), 25. Rupert St. Pölten). Schneck (OMV Ernst Reitterer (LSV - Salzburg). Siehe Ergebnisliste.Reitterer und der F1E - Neuling Edi Huber, beide aus Salzburg, waren die einzigen Österreicher, die bis zum 3. Durchgang voile Zeiten flogen. Im 4. und 5. Durchgang wurde es dann wesentlich schwerer, die geforderten 5 Minuten zu fliegen, Immerhin gab es im 4. Durchgang noch 12 Max, im letzten Durchgang waren es dann nur noch 5. Von allen Österreichern war im 4. Durchgang nur noch Schneck mit von der Partie, der 5 Minuten erflog. Im 5. Durchgang gelang dies keinem Österreicher mehr.

Es waren insgesamt 16 Clubmannschaften mit je 2 Konkurrenten am Start. Hier siegte ganz klar die Mannschaft IZD-Troubelice, CSSR, mit Jiri Kalina + Oldrich Balatka. Die erste österreichische Mannschaft findet sich erst am 12. Platz mit Rupert Schneck und Verena Greimel, ÖMV-St. Pölten.



Der Europacup-Sieger 1987 Amatio COSMA, Italien,erflog das Maximum von 500 Punkten

So manche Modelle gingen infolge "Zurückschiebens" im "Spitzerberg-Urwald" zunächst einmal verloren. Gott sei Dank flog noch am Abend und am nächsten Morgen ein Ultraleichtflugzeug, um die entflogenen Modelle im Wald und in den Weingärten des Südhanges zu orten. Recht herzlichen Dank dafür Bis zur Abreise der Teilnehmer am Sonntagmorgen wurden bis auf 2 Modelle alle anderen geborgen.

Technisch gesehen gab es nichts wesentlich Neues. Bis auf wenige Ausnahmen verlassen sich mehr als 95% der Teilnehmer auf die einfache und herkömmliche Kopfsteuerung, der Rest sind Rückwärtssteuerungen mit Elektronik, wobei die perfekte Steuerung von Vater und Tochter Bodmer aus der Schweinicht unerwähnt bleiben soll.

Die Siegerehrung am Samstagabend war ,wie schon in prop 9/10-87 erwähnt, gemeinsam mit der EM-Siegerehrung von BSL Edwin Krill durchgeführt worden.



... los geht's !

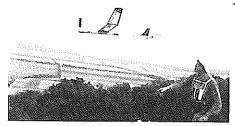
			·					
1.	COSMA A.	1	100.00	100.00	100.00	100.00	199.00	E00 00
l ż.			100.00	100.00			97.33	500.00
I з .		D	100.00	100.00	100.00 100.00	100.00 94.33	100.00	497.33
4.		_	100.00					494.33
5.				100.00	100.00	83.67	100.00	483.67
		D	100.00	100.00	100.00	83.00	100.00	483.00
5.		SP		199.00	100.00	88.67	81.00	469.67
7.			100.00	199.00	100.00	100.00	68.33	468.33
8.		D_	100.00	190.00	100.00	100.00	59.00	459.00
9.			100.00	199.99	94.58	64.33	100.00	458.91
19.		Ð	100.00	190.00	100.00	199.99	56.33	456.33
11.		D	109.99	100.00	100.00	83.67	72.00	455.67
12.		Đ	100.00	100.00	100.00	100.00	59.33	450.33
13.	BERTO G.	I	199.00	100.00	100.00	69.33	86.00	446.33
14.	ARBOGAST H.	ΗB	100,00	190.99	190.99	61.67	83.00	444.67
15.	KUTTLER W.	D	100.00	190.00	70.42	190.99	72.67	443.09
16.	SCHMIDT H.	D	95.83	109.00	100.00	100.00	46.67	442.50
17.	BODMER MAUR.	ΉB	100.00	100.00	100.00	88.67	53.67	442.34
18.			100.00	72.08	100.00	99.00	70.00	441.08
19.		Ď,	100.00	86.25	100.00	199.00	53.33	439.58
20.			109.00	100.00	73.33	B3.33	81.33	
21.	SCHOBEL F JUN		100.00	78.75	100.00	76.33	82.67	437.99
22.		SP	100.00	100.00	100.00			437.75
23.	KUTTLER O	D	109.00	100.00		86.00	51.67	437.67
24.					100.00	88.67	46.67	435.34
25.			100.00	86.25	100.00	81.00	68.00	435.25
26.				100.00	100.00	65.67	68.00	433.67
			100.00	55.00	100.00	100.00	74.67	429.67
27.		Ğ_	100.00	100.00	63.75	66.67	97.33	427.75
28.			100.00	100.00	190.00	89.00	37.00	426.00
29.		D	100.00	100.00	100.00	79.33	51.00	421.33
30.	GUENTHER W.	D	100.00	100.00	79.17	97.33	39.00	415.50
31.	HUZIOR W.	SP	100.00	199.99	199.99	97.33	17.00	414.33
32.	HUBER E.	OΕ	100.00	100.00	100.00	89.00	22.00	411.09
33.	GREIMEL V.	0E	94.17	87.08	100.00	49.00	76.67	406.92
34.	STLOUKAL P.	OΚ	100.00	100.00	190.00	61.33	44.67	406.00
35.	BODMER MAD,	HB	109.00	100.00	52.50	100.00	50.00	402.50
36.	HEISS N.	Œ	199.99	100.00	100.00	82.00	14.90	396.00
37.	DOETZL A.	QΕ	100.00	199.99	100.00	64.33	24.33	388.66
38.	WUTZL F.	OΕ	93.75	76.67	85.83	57.00	61.67	374.92
39.	BUCHLEITNER R.	Œ	100.00	77.50	100.00	51.67	43.33	372.50
40.	LERCH G.	D	100.00	72.92	100.00	45.00	54.33	372.25
41.	TEISHER H.	Ď	199.99	100.00	100.00	48.33	19.67	368.00
42.	MATHES J.	Ď.	100.00	199.99	80.83	59.33	13.33	353.49
43.		ī	100.00	100.00	40.00	100.00	8.99	348.00
44.			100.00	100.00	100.00			
45.	AMATO R.	I	89.58			9.00	29.00	338.00
46.	RALETIC M.		100.00	29.17	199.99	45.00	73.67	337.42
47.	SCHOBEL F.SEN.			55.42	100.00	64.33	11.00	330.75
48.			199.99	100.00	100.00	10.67	14.00	324.67
49.	HOHENBERGER K.	Ď	93.75	77.92	70.83	66.00	10.00	318.50
	LUDWIG F.	D	65.00	100.00	79.17	42.67	12.67	299.51
59.	NUERMLI E.		100.00	9.00	100.00	94.00	0.09	294.00
51.	NITSCHE H.	Đ	100.00	27.08	42.50	24.00	62.00	255.58
52.	SCHOBEL A.	Œ	100.00	62.50	23.75	37.00	14.67	237.92

2. MBC NEUMARKT 3. AeC HOF 4. NIKE MILANO 5. AeC TATRANSKI NOWY TARG 1 S	PKIB
--	------

Kalina 497,33 / Balatka 483,67 = 981,00 Püttner 494,33 / Frieser 456,33 Groh 483,00 / Schuberth 455,67 950,66 = 938,67Cosma 500,00 / De Casteglione 935,25 928,58 Leja 469,67 / Bochenski 458,91 Musil 468,33 / Mach 441,08 Jandt 459,00 / Mehr 450,33 909.41 909,33 Arbogast 444,67 / Bodmer 442,34 Kuttler 443,09 / Kuttler 435,34 Kuttler 439,58/Schüßler 421,33 887,01 878,43 860,91 Pawlik 437,67 / Huzior 414,33 Schneck 429,67 / Greimel 406,92 852,00 = 836.59 Schobel ju. 437,75 / Heiss 396,00 833.75 Berto 446,33 / Amato 337,42 784,35 Günther 415,50 / Teisner 368,00 783.50 Buchleitner 372,50/Lintner 338,00 = 710,50



Sie warten auf gute Flugbedingungen: R. Musil, CSSR (1.) und H.Schmidt, BRD



Dipl.Ing. Friedrich Ludwig, Berlin, mit 79 Jahren (!) noch aktiv dabei, einfach ™unkaputtgehbar™



Die Sieger des Europa Cups 1987 v.l.: 2. J. Kalina, 1. A. Cosma, 3. S. Püttner



Die EC-Siegerin 1986 auf der Wasserkuppe, die sympatische Schweizerin Madleine Bodmer, erreichte diesmal nur den 35. Platz



Die polnische Mannschaft bei der Siegerehrung. Sie zelteten am Spitzerberg



Vor 24 Jahren - 1963 - Europa Cup am Spitzerberg. V.l.n.r.: Franz Bober, Erich Jedelsky, Hans Gremmer (BRD) und BSL Edwin Krill



* * *

Verkaufe: Impeller Modellbaukasten (Fa. Bauer) "Hornet" mit Impeller und Motor um S 4.000,-Günther Feik, 1030 Wien

Feik, 1030 Wien Fasangasse 26/24

FLUGTAG DER MBG BREGENZ

Ca. 1800 Besucher kamen nach Schlins, wo die Modellbaugruppe Bregenz anläßlich ihres 20 jährigen Bestehens einen Flugtag veranstaltete. Neben einem großen Spektrum an Modellflugvorführungen jeder Art kamen auch die Großflieger zum Einsatz. Der Schweizer Kunstflugmeister Schweizer, seiner EA 230 Ultimate und Herr Mähr mit dem Oldtimer-Segelflugzeug Mg 19b. Ein schöner Erfolg für die Modellbaugruppe Bregenz und einen herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag von der Redaktion ргор.



Am Montag, dem 9. November 1987, starb nach langer, schwerer Krankheit im 78. Lebensjahr der Mitbegründer des Österreichischen Modellsportverbandes



Ferdinand SCHAUPP

Ferdinand Schaupp war wohl einer der ältesten Modellflieger und Modellbaulehrer. Schon seit frühester Jugend hat er sich der Modellfliegerei verschrieben und tat das besonders in der Zeit der großen Arbeitslosigkeit. Während des Krieges leitete er mit seinem Bruder Anton die damals bekannteste Modellbauwerkstätte in Wien am Akkonplatz. Für ihn ging nach dem Krieg die Modellfliegerei gleich wieder weiter, und er war damals im Frei- und Fesselflug aktiv tätig.

Er war lange Jahre Obmann der ÖMV – Baugruppe Fünfhaus und mußte diese Stelle wegen seiner Krankheit dann in jüngere Hände le-

Mit Ferdinand Schaupp verliert der ÖMV einen seiner treuesten Mitarbeiter. Seine Treue und sein Einsatz für den Modellflug wird uns stets Vorbild sein.

ÖMV - Fünfhaus

12. Int. Oktoberfestpokal 1987 Die Österreicher groß in Fahrt! Karl Wasner jun. fliegt Welthestzeit!

Zum Ende einer anstrengenden, aber auch sehr erfolgreichen F3B - Saison nahmen 12 österreichische Piloten am 12. Internationalen Oktoberfestpokal in München teil. Wieder einmal beeindruckend die Startliste dieses Be-werbes: 108 Piloten aus 10 Nationen waren gemeldet, 97 Piloten waren tat-

sächlich am Start.

Im Zeitflug wurde in Zwölfergruppen und im Streckenflug in Sechsergruppen geflogen. Das Wetter spielte an beiden Wettbewerbstagen bestens mit und ermöglichte der eingespielten "Mann"schaft um Ralf Decker, verstärkt durch eine Dame, der Sportleiterin Ursula Berthold, die Durchführung von zwei kompletten Durchgängen und einem Finale, in das immerhin noch die 50 Besten kamen.

Allerdings ist es auch dem Veranstalter klar, daß diese Starterzahl nun doch langsam die Grenze des Verdenn die kraftbaren darstellt, gruppenbezogene Wertung steht und fällt mit möglichst vielen Durchgängen!

zum Wettbewerbsablauf selbst. Mit der Idealnote 3000 übernimmt Weltmeister Reinhard Liese im
ersten Durchgang die Führung. Mit
2932 Punkten folgt Österreichs
Staatsmeister Karl Wasner jun. gefolgt von Ralf Decker 2924 und Werner Vauth 2898 Punkte, beide BRD.

Wie ist es den weiteren Österreichern im ersten Durchgang ergangen? Mit 2843 Punkten folgt Karl F. Wasner am 9., Günther Aichholzer, 2798 am 19., Peter Hoffmann, 2783 am 21., Fried-rich Haupt,2721 am 24., Wolfgang Zach, 2695 am 25. und Walter Fiel, 2681 an 26. Stelle. Erich Lercher, 2629 am 37., Hans Haller, 2572 an 46., Ulrich Weber, 2467 an 55., Fridolin Fritz, 2330 an 68. und G. Kraus, 2256 Punkte am 73. Rang beschließen unsere Streitmacht.



festpokal war dieses Luftschiff

Im zweiten Durchgang zementiert Liese mit einer weiteren Idealwertung von 3000 Punkten seine Führung und hat noch das Glück, daß seine nächsten Konkurrenten nach dem ersten Durchgang, Wasner jun. und Decker zurückgang, Wasner jun. und Decker zurückfallen. Decker zerstört sein Modell
als er beim Hochstart mit dem Höhenleitwerk ins eigene Seil fliegt,
Wasner jun. erwischt im Zeitflug
einen "Saufer" und kommt mit 2777
Punkten auf den 17. Durchgangsrang.
Hinter Liese folgen Casadei, I mit
2946 und Schlott, BRD 2923 Punkte. Wie erging es unserer F3B - Truppe? Hoffmann, 2838 Punkte kommt auf den 11. Durchgangsrang, Zach, 2804 wird 14., Wasner sen. 2803 wird 15. Wasner jun. wie bereits erwähnt wird 17., Haupt, 2724, 21., Aichholzer, 2592, 35. und Lercher mit 2571 wird 37. Der Rest der Mannschaft liegt in der zweiten Hälfte des Starterfeldes, Haller hat eine fiebrige Erkältung und ist nach Hause gefahren.

Ins Finale kommen die plazierten nach den beiden ersten Durchgängen, darunter acht der zwölf im Einsatz gewesenen Österreicher und dieses Finale bringt zwei sensationelle Ergebnisse. Liese legt zwar mit 16.95 sec. im Speedflug eine Spitzenzeit vor, vier Piloten danach ist Wasner jun. am Start zum Speedflug und fliegt mit 15.40 sec eine neue Weltrekordzeit. Noch nie wurde diese Zeit an einem offiziellen Bewerb geflogen. Er erntet für diesen makellosen Flug viel Applaus und kann damit Liese 91 Punkte abnehmen, aber für den Sieg reicht es noch nicht.

Im Streckenflug sind Liese und Wasner sen. in einer Gruppe vereint und dieser Streckenflug bringt die zweite Sensation der dritten Runde. Liese fliegt 15 Strecken und verliert damit gleich sieben Laps auf Wasner sen. der in diesem Rennen 22 Strecken er-fliegt und damit Liese weitere 318 Punkte abnimmt.

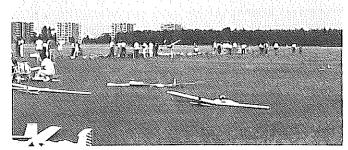
Damit ist die Entscheidung gefallen. Karl Wasner jun. gewinnt den 12. Internationalen Oktoberfestpokal mit 8644 Punkten vor Reinhard Liese, BRD mit 8580 und Werner Vauth, BRD, 8488 Punkte.

Punkte.
Peter Hoffmann, 8438 Punkte wird 6., Friedrich Haupt, 8315, 10., Wolfgang Zach, 8219, 13., Karl F. Wasner, 8156 15., Günther Aichholzer, 7845, 25., Walter Fiel 7689, 29., und Erich Lercher, 7616 wird 30.

Nicht im Finale waren Weber, Fritz, Kraus und Haller.

In der Mannschaftswertung können wir gleich einen Doppelsieg feiern, denn der MFC Wr. Neustadt (Hoffmann, Haupt und Zach) gewinnen mit 16565 vor dem MSFC Rheintal (Wasner jun., Wasner sen. und Lercher) 16555 Punkte. Dritte werden die Italiener mit 16547 Punkten, ganze 18 Punkte (ca 0.1%) trennen die ersten drei Teams! Insgesamt waren 22 Mannschaften in der Wertung.

Damit war auch das letzte internationale F3B - Kräftemessen für 1987 zu Ende. Zwei von vier Bewerben wurden von Österreich gewonnen, die EOLE-TROPHY durch Wasner sen., der INT. OKTOBERFESTPOKAL durch Wasner jun. und zweimal gab es "Vize"-plätze, an der Weltmeisterschaft und dem INT. KRAEMER-CUP durch Hoffmann.



Keine Lärmprobleme hat man bei der Veranstaltung von F3B-Wettbewerben. Allerdings braucht man bei der Starterzahl von über 100 ein entsprechend großes Gelände und auch die nötigen Funktionäre



Ein Ausschnitt aus dem Pilotenlager am Int. Oktoberfestpokal

In allen vier ausgetragenen int. Bewerben wurde die Mannschaftswertung durch rot-weiss-rote Teams gewonnen! Eine Jahresbilanz, die zu übertreffen oder auch nur wieder zu erreichen sehr schwer sein wird, aber wünschen darf ich es uns für 1988.

Gute Thermik, schnelle Speedzeiten und viele Strecken für 1988 wünscht Euch

Karl F. Wasner, F3B - Fachreferent

ACHTUNG FUNDMELDUNG

Modell "TRIMMY" von Airjet Kennzeichnung:

Auf der Fläche ein Aufkleber
" D - 2053 "

Sonst leider keine Kennzeichnung

Das Modell liegt beim Fundamt der Stadtgemeinde Bad – VÖSLAU auf. Zuständig Herr Weindorfer.

Der Obmann des MFC München, Ralf Decker, bei seinen Schlußworten vor der Siegerehrung. Im Hintergrund der riesige Gabentempel nach dem Motto: für jeden etwas!



KAUFHAUS FRITZ LINDINGER 4591 MOLLN 131

TEL. 07584/33 180

Bankverbindungen: SPK Molin 0100-010149 RAIKA Molin 11.742

Versäumungsurleil im Namen der Republik!

- Der beklagten Partei Fritz Lindinger, 4591 Molln 131, wird untersagt, aus Katalogen der klagenden Partei Firma Ing. Kurt Schweigholer, 8530 Deutschlandsberg, Hauptplatz 9, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Josef Faulend-Klauser, 8530 Deutschlandsberg, Kirchengasse 7, Abschnitte durch photomechanische Wiedergabe in ihr Werbematerial zu übernehmen, Kataloge mit von der klagenden Partei übernommenen Werbematerial anzubieten, zu versenden oder sonst im geschäftlichen Verkehr zu verwenden;
- die klagende Partei wird ermächtigt, dieses Urteil auf Kosten der beklagten Partei in der Fachzeitschrift "prop" in einer der nächsten auf dessen Rechtskraft folgenden Ausgaben, und zwar im Textteil, mit Fettumrandung und gesperrt gedruckten Prozeßparteien, zu veröffentlichen;
- die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die Prozeßkosten von S 15.540,70 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

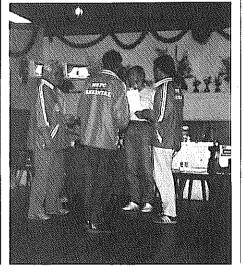
Kreisgericht Steyr, am 22. 9. 1987

Dr. Werner Baumschlager



Gleich zwei österr. Teams an der Spitze der Mannschaftswertung bewiesen eindrück-lich unsere derzeitige F3B - Stärke, die neben den hervorragenden Pilotenleistungen sicher auch unserern strengen Nationalausscheidungsmodus zuzuschreiben ist.

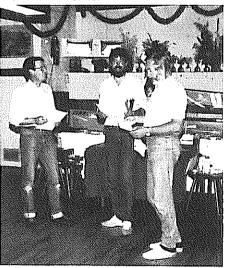
Gewinner wurde das Wr.Neustädter Team mit Hoffmann, Haupt und Zach (ob.Bild). Zehn Punkte dahinter am zweiten Platz die Mannschaft des MSFC Rheintal mit Wasner jun. und sen. und Lercher (unten)





Der Sieger in der Einzelwertung, Karl Wasner jun. mit seinem Siegerpokal, zu dem sich später noch der Speedpokal für seinen Rekordflug von 15,4 Sek. gesellte.

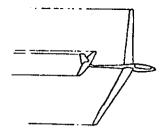
Weltmeister Reinhard Liese mußte heuer bereits zweimal einem Mitglied des WAK – Teams den Vortritt lassen. Bei der EOLE-TROPHY war es Wasner Senior, hier in München der Junior







Wir wünschen PROSIT NEUJAHR



Staatsmeisterschaft Klasse F3B



Für die Durchführung der heurigen F3B-Staatsmeisterschaft wurde im Ländle eine Arbeitsgemeinschaft mit der MBG Bludenz und dem MSFC Rheintal gebildet.

Die MBG Bludenz stellte dafür ihren Flugplatz in Schlins mit seiner Infrastruktur und Funktionäre, der MSFC Rheintal die technische Ausrüstung, wie Signalanlage, Computer und Frequenzüberwachung, ebenfalls Funktionäre und das F3B Know-how zur Verfügung. Alle eingesetzten Funktionäre wurden in einem Zweitageskurs (siehe Bericht in prop 7/8) und in einer Halbtageseinweisung auf ihre Aufgaben vorbereitet.

27 Teilnehmer aus sechs Bundesländern hatten gemeldet.... und alle sind gekommen. Auch die erbetene Nenn-disziplin bezüglich Frequenzen und Mannschaftszusammenstellung wurde lückenlos eingehalten.

Der Großteil der Teilnehmer traf bereits während des Freitags ein um sich in Trainingsflügen mit dem Gelände vertraut zu machen. Leider zerlegten dabei zwei Teilnehmer ihre Modelle, sodaß sich die Anzahl der Starter auf 25 verringerte.

Offiziell gestartet wurde die STM ausschreibungsgemäß am Freitagabend mit dem Briefing, an dessem Beginn der als Jury amtierende LSL Josef Selg der F3B – Nationalmannschaft die Glückwünsche zum Gewinn der Weltmeisterschaft aussprach.

weisterschaft aussprach.
Wettbewerbsleiter Othmar Huber und
F3B-Fachreferent Karl F. Wasner erläuterten das organisatorische Konzept der STM und klärten einige offene Fragen, speziell in Hinblick auf die erstmals an einer Staatsmeisterschaft ausgetragene gruppenbezogene Wertung. Am Samstagmorgen ging es mit dem Zeitflug los und eine ruhige Herbstwetterlage brachte gleich für 16 Piloten Wertungen von über 900 Punkten. Spannend dann die Streckenflugaufgabe, die gruppenbezogen und ohne Streckenlimitierung geflogen wurde.

Es gab auch gleich einige Überraschungen, denn mit Karl Wasner jun., Günther Aichholzer und Karl F. Wasner verloren gleich drei Spitzenpiloten je eine Strecke, Hans Haller gleich deren fünf.

Den abschließenden Speedflug entschied Wasner jun. mit 19.10 sec. für sich. Es folgten mit 19.20 Aichholzer 19.74 Haupt, 19.80 Prasch und 19.99 Meissl.

Franz Prasch führte nach dem ersten Durchgang mit 2960 Punkten vor Friedrich Haupt, 2947 und Karl Wasner jun. mit 2941 Punkten. Walter Fiel und Andi Meissl folgten mit 2929 Punkten. Insgesamt sieben Piloten hatten mehr als 2900 Punkte, zehn hatten mehr als 2900 Punkte. Mit dieser Ausgangslage war ein bis zum letzten Flug spannender Kampf um die Spitzenplätze der Einzelwertung vorprogrammiert.

Der anschließende Speedflug des zweiten Durchganges brachte folgende Spitzenzeiten: Hoffmann 18.16 sec, Wasner jun. 18.59, Haupt 18.70 und Prasch 19.50 sec. Pech hatte Aichholzer, als beim Hochstart sein Hochstarthaken mitsamt der Aufhängung aus dem Rumpf gerissen wurde. Im Streckenflug des zweiten Durchganges gaben sich die Favoriten diesmal keine Blößen und punkteten

diesmal keine Blößen und punkteten voll. Nur Aichholzer mußte eine und Prasch gleich sieben Strecken abgeben.

Der Zeitflug selbst brachte wieder eine Reihe guter Wertungen, doch war die Anzahl der Piloten, die weniger als 200 Punkte verloren hatten, auf sechs geschrumpft.

Gewonnen hat die zweite Runde Peter Hoffmann mit 2997 Punkten vor Karl-Wasner jun. mit 2965 und Hans Haller und Karl F. Wasner mit je 2891 Punkten. Auf Rang fünf Friedrich Haupt, 2860 Punkte.

In der Gesamtwertung nach zwei Durchgängen führte Hoffmann mit 5916 vor Wasner jun. 5907, Haupt 5808, MeissI 5769 und Wasner sen mit 5723 Punkten. In der Teamwertung führten Wr. Neustadt II (Hoffmann, Haupt, Meissl) mit 17994 Punkten vor dem MSFC Rheintal (Wasner jun., Wasner sen., Lercher), 16047 und Tirol (Haller, Weber, Fritz) mit 15676 Punkten. Damit war in der Teamwertung zur Halbzeit bereits eine Vorentscheidung gefallen, die Einzelwertung blieb weiterhin spannend.

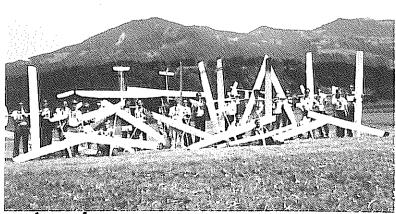
Der dritte Durchgang wurde mit der Zeitflugaufgabe noch am Samstag gestartet. Als einziger der Spitzenpiloten erwischte es hier Wasner junein Verlust von 240 Punkten schien bereits eine Vorentscheidung zugunsten Hoffmanns gebracht zu haben.

Im Laufe des Samstagnachmittag war auch der stellvertretende Bundes-Sektionsleiter Dr. Georg Breiner eingetroffen und konnte sich damit erstmals wettbewerbsmässig mit der Klasse F3B vertraut machen.

Für den Samstagabend hatte die ARGE RHEINTAL-BLUDENZ zu einem Kameradschaftsabend geladen, schade daß dabei ein Teil der Teilnehmer durch Abwesenheit glänzte. Ausser einer erstklassigen Band gab es noch die Vorführung einiger Ausschnitte von Videos der F3B-WM in Osnabrück.

Bei diesem Anlass wurde Othmar Huber für seinen Einsatz im Ländle, speziell als Wettbewerbsleiter am Int. Rheintalpokal und an F3B-Staatsmeisterschaften, ein gravierter Zinnteller als kleines Danke überreicht.

Pünktlich ging es dann am Sonntagmorgen mit dem Bewerb weiter, die
Wetterlage war weiterhin eher schwach
windig. Auch im Streckenflug des
dritten Durchganges ließen sich die
Favoriten nicht erwischen und flogen
voll. Nach Zeit und Strecke lagen
gleich sechs Piloten innerhalb von 30
Punkten! Den Speedtausender schaffte
mit 18.82 sec Ulrich Weber, gefolgt
von Wasner jun. mit 18.83 und Zach
mit 19.59 sec. Alle anderen Zeiten
waren über 20 sec.



Ein Gruppenbild der versammelten österreichischen F3B - Streitmacht



Morgendliches Stimmungsbild von der Windenlinie beim Start zum Zeitflug

Den dritten Durchgang buchte Wolfgang Zach mit 2947 Punkten für sich. Auf den Plätzen landeten Hoffmann 2893, Weber 2866, Wasner sen. 2805 und Lercher 2778 Punkte.

In der Gesamtwertung nach drei Durchgängen führt Hoffmann mit 8810 vor Wasner jun. 8665, Haupt 8561, Zach 8536 sowie Wasner sen. mit 8528 Punkten.

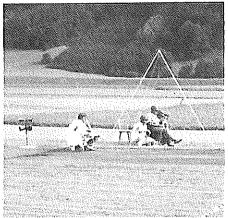
In der Mannschaftswertung haben Wr.Neustadt I und Tirol die Plätze getauscht. Es führt nach wie vor Wr.Neustadt II vor MSFC Rheintal und neu nun Wr. Neustadt I.

Der vierte Durchgang, dem zeitweise auch der "Sportminister" der Vorarlberger Landesregierung, Landesrat Fredy Mayer beiwohnte, begann mit Speed. Den Tausender holte sich Hoffmann mit 18.39 sec. Auf den Plätzen Wasner jun. 18.56, Aichholzer 19.40 und Wasner sen. mit 19.66 sec.

Beim Streckenflug des vierten Durchganges "knisterte" es nur so von Spannung, da konnte sich noch einiges ändern und im letzten Streckenflug der STM waren die Titelanwärter Hoffmann und Wasner jun. in einer Gruppe vereint. Wasner jun. konnte dieses spannende Streckenrennen mit 22 gegen 18 Strecken von Hoffmann für sich entscheiden; eine weitere Vorentscheidung war gefallen.

Vor dem abschließenden Zeitflug führte Wasner jun. mit 10656 Punkten vor Hoffmann mit 10628. Die beiden waren die Kandidaten für Gold und Silber. Für die Bronzemedaille gab es gleich drei Anwärter: Wasner sen. 10397, Haupt 10359 und Meissl 10282 Punkte und damit war auch für den letzten Zeitflug die Spannung garantiert

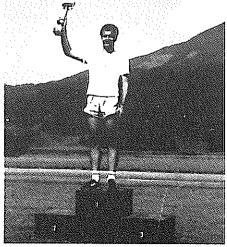
Wasner jun. und Hoffmann liefern sich mit 989 bzw. 986 Punkten ein totes Rennen, Gold und Silber stehen fest. Haupt fliegt mit 361 sec. zwar die Zeit voll, verliert aber über 70 Punkte bei der Landung. Wasner sen. hat mit 356 sec. ebenfals volle Zeit, beim Landeanflug bleibt kurz vor dem 15 m Kreis eine Wölbklappe hängen, das Modell landet ausserhalb der 15 m und es gibt keine Landepunkte. Meissl verzeichnet kurz vor Einleitung des Landeanfluges einen Absturz, Strommangel wie sich später herausstellen sollte.



Die Wenderichter an der B - Basis im vollen Einsatz. Durch die auch hier installierte Lautsprecheranlage und eine Telephonverbindung der Linien-Chefs waren sie voll informiert



Strahlendes Spätsommerwetter trug wesentlich zum guten Gelingen dieser STAATS-MEISTERSCHAFT bei und entlockte den Teilnehmern manchen Schweißtropfen



Zum dritten Mal österr. Staatsmeister, Karl Wasner jun., vom MSFC Rheintal



Dr. Breiner dekoriert den neuen Staatsmeister Karl Wasner jun. mit der offiziellen STM-Medaille des Unterrichtsministerium.

Der vierte Durchgang brachte mit Wasner jun. 2979 Punkte auch gleich den vierten Durchgangssieger! Auf den Plätzen: Aichholzer 2943, Haller 2854, Prasch 2853 und Seitner 2831 Punkte.

Nach 1981 und 1983 wird Karl Wasner jun., MSFC Rheintal zum dritten Male Österreichischer Staatsmeister. Er gewinnt mit 11645 Punkten.

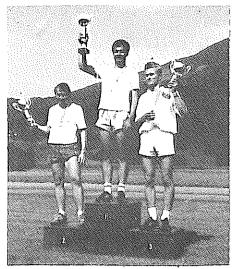
Die Silbermedaille geht an Peter Hoffmann vom MFC Wr. Neustadt mit 11615 Punkten. Bronze erringt Friedrich Haupt, MFC Wr.Neustadt, 11280 Punkte. Rang vier erreicht Karl F. Wasner, MSFC Rheintal 11174 Punkte. Titelverteidiger Wolfgang Zach, MFC Wr. Neustadt kommt mit 11081 Punkten auf Rang fünf.

Die Mannschaftswertung geht an Wr.Neustadt II (Hoffmann, Haupt, Meissl) 33907 Punkte vor Titelverteidiger MSFC Rheintal (Wasner jun., Wasner sen., Lercher) 32521 Punkte und Tirol (Haller, Weber, Fritz) mit 32037 Punkten.

Die Siegerehrung wird von BSL-STV Dr.Georg Breiner, Jury Josef Selg und F3B-Fachreferent Karl F. Wasner gemeinsam durchgeführt. Ausser den STM-Medaillen des Unterrichtsministeriums gibt es für die ersten drei Plätze der Einzel- und Mannschaftswertung Pokale. Für den schnellsten Speedflug mit 18.16 erhält Hoffmann noch den Speedpokal. Für alle Teilnehmer und Funktionäre gibt es auch gleich eine komplette offizielle Ergebnislistenmappe, die auch die Detailergebnisse der einzelnen Durchgänge enthält.

Zum Abschluss dieses Berichtes bleibt mir nur noch die angenehme Pflicht, allen Beteiligten, von den Wettbewerbern und ihren Helfern bis hin zu allen Wettbewerbsfunktionären für den Einsatz und die positive Mitarbeit zu danken.

Karl F. Wasner, F3B - Fachreferent



Ein mehr oder weniger strahlendes Siegertrio: 1. Karl Wasner jun., 2. Peter Hoffmann und 3. Friedrich Haupt, ein Neuer am Stockerl



Für den schnellsten Speedflug der Staatsmeisterschaft von 18,16 s erhält Peter Hoffmann den Speedpokal

NÖ	33907,68 Punkte
Vbg.	32521,02 Punkte
Tirol	32037,67 Punkte
NÖ	31890 ,13 Punkte
Stmk.	29679,99 Punkte
Stmk.	27200,20 Punkte
Wien	26974,16 Punkte
Bgld.	5313,54 Punkte
	Vbg. Tirol NÖ Stmk. Stmk. Wien



Wettbewerbsleiter Othmar Huber, F3B-FR Karl Wasner, BSL-Stv. Dr. Georg Breiner und Jury LSL Josef Selg (v.l.n.r.) bei der Siegerehrung



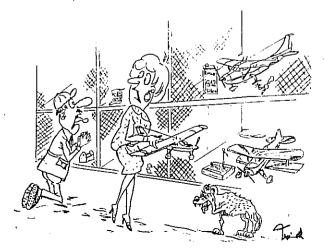
Die drei Erstplazierten der Mannschaftswertung :1. MFC Wr.Neustadt, 2. MSFC Rheintal und 3. Team Tirol

Österr. Aero - Club Sektion Modellflug

Österr. Staatsmeisterschaft 1987 Klasse F3B

Offizielles Ergebnis

	7-8-8-1	•						
Rq St	Name	Verein	Land					Summe
1. 17	Wasner Karl jun.	MSFC Rheintal	٧					11645.49
2 8	Hoffmann Peter	MFC Wr. Neustadt	N					11615.25
3, 7	Haupt Friedrich	MFC Wr. Neustadt	N	2947.67	2860.99	2752.60	2719.69	11280.95
4. 18	Wasner Karl F.	MSFC Rheintal	٧					11174.92
5.4	Zach Wolfgang	MFC Wr. Neustadt	N					11081.18
6. 9	Meissl Andreas	MFC Wr. Neustadt	N					11011.48
7, 6	Fiel Walter	MFC Wr. Neustadt	N					10909.06
8, 13	Haller Hans	MBG Hall	T	2578.36	2891.94	2583.68	2854.81	10908.79
9. 14	Weber Ulrich	MBG Hall	T					10902.56
10. 24	Prasch Franz	ASV Puch	st					10792.24
11. 27	Aichholzer Günther	TMC Innsbruck	T	2903.53	1956.52	2759.79	2943.59	10563.43
12. 15	Fritz Fridolin	MBG Hall	T					10226.32
13. 22	Steiner Gerhard	ASV Puch	st					9956.84
14. 5	Lang Franz	MFC Wr. Weustadt	N				2681.18	
15. 3	Scheda Wolfgang	MFC Phönix	W	2235.66	2250.71	2582.38	2801.32	9870.07
16. 16	Lercher Erich	MSFC Rheintal	V	2779.63	1537.10	2778.51	2505.37	
17. 2	Rettich Johann	MFC Phönix	W		2057.05			9622.77
18. 19	Seitner Robert	Union Eisenerz		2126.23				
19. 21	Niederhofer Gerhard	Union Eisenerz		2329.46				8979.50
20. 23	Mittendrein Helmut	ASV Puch		2465.B3				8930.91
21. 20	Planizer Kurt	Union Eisenerz	st	2064.39				8674.63
22. 25	Lex Manfred	1.MMFC D-Pullendor	£ B		2269.46			8627.90
23. 25	Hotz-Behofsits Har.	1.MMFC O-Pullendor	f B		2607.65			7985.64
24. 1	Petrovic Alexander	MFC Phönix	W		2086.65			7481.32
	Reinegger Franz	FMC Seeadler	В		1620.30			5313.54
26. 12	Jaksch Anton	FMC Seeadler	В	0.00				0.00
10	Hess Friedrich	FMC Secadler	В	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
L								

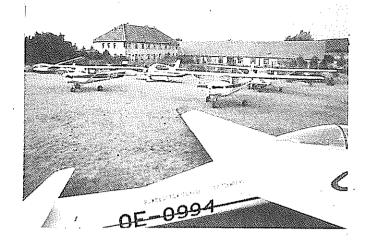


Ohne Worte

Österreichischer flero Club MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM SPITZERBERG

ASKÖ-JUGENDLEHRGÄNGE





Edwin Krill

Nach der Generalprobe in der neuen Modellbauwerkstätte des Modellbauwerkstätte des Modellflug-Ausbildungszentrums am Spitzerberg im Mai mit dem CO₂-Lehrgang der Bundessektion, veranstaltete die ASKÖ zwei einwöchige Jugendlehrgänge vom 17.-23. August und 24.-30. August 1987.

Ursprünglich war nur ein Lehrgang geplant, doch war die Anzahl der Anmeldungen so groß, daß ein zweiter Lehrgang eingeschoben werden mußte.

Ziel der Lehrgänge war der Bau eines großen Airfish – Einbau einer Fernsteuerung – Flugtheorie – Flugpraxis mit der Möglichkeit der Ablegung von Modellflugprüfungen A, B und C.

Als Lehrer konnte ich den Konstrukteur des Airfish und Schöpfer der Standart-Bauweise, Erich Jedelsky gewinnen und zwar für Flugtheorie und Flugpraxis. Als Werkstättenlehrer stellte sich der Wiener Jugendfunktionär Herbert Kellner zur Verfügung und als Fluglehrer fungierten Rudi Menzel aus Wien und Adolf Brand aus München.

Diese Lehrgänge sollten als Pilot-Lehrgänge für die Jugendausbildung dienen, und wir wollten auf diesem Gebiet etwas Erfahrung sammeln. Um den Jugendlichen die Lehrgangsteilnahme leichter zu ermöglichen, wurden sie von der ASKO subventioniert, und sie hatten lediglich als Lehrgangsgebühr S 600,- zu bezahlen. Dafür erhielten sie 6 Tage Vollpension und einen kompletten Baukasten eines großen Airfish.

Die Unterbringung erfolgten in 6-Bettzimmern, die aber nur mit jeweils vier Mann belegt wurden. Die Zimmer waren sehr sauber und geräumig, und die Verpflegung war wie die Betreuung durch das Schulpersonal, ausgezeichnet.

Wie schon erwähnt, wollten wir für zukünftige Lehrgänge Erfahrung sammeln. Das begann schon mit der Teilnehmerzahl; sie war bei beiden Lehrgängen zu groß. Beim 1. Lehrgang waren es 18, beim 2. sogar 19 Teilnehmer.

Ich verschickte an alle Teilnehmer vor Lehrgangsbeginn einen Auskunftsbogen und bei der Beantwortung stellte sich heraus, daß der Großteil der Jugendlichen bereits im Besitze einer Fernsteuerung war und auch so mancher von ihnen ein oder mehrere Flugmodelle gebaut hatte. Die Jugendlichen (11-18 Jahre) waren bei der Arbeit teils sehr geschickt, sodaß unser Bedenken, ob der große Airfish auch tatsächlich in dieser einen Woche fertiggestellt werden kann, bald zerstreut wurde. Wir hatten an den

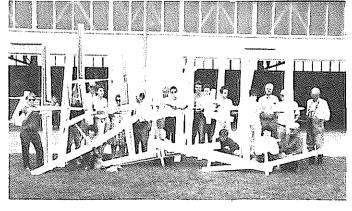
ersten beiden Tagen bereits um 7 Uhr mit dem Baubetrieb begonnen und erreichten eine Tagesarbeitszeit von 10 Stunden. Daß das weiter nicht hotwendig war, hatten wir sehr rasch erkannt. Dazu muß aber auch noch vermerkt werden, daß unser Werkstättenlehrer Herbert Kellner ununterbrochen zwischen den arbeitenden Jugendlichen auf Trab war, und er duldete absolut keine schlampige Arbeit.

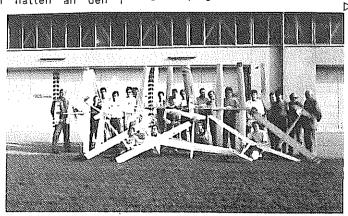
Die Werkstätte faßte wohl die gesamte Teilnehmerzahl, es gab genug Arbeitsplätze und auch Werkzeug, doch wenn alle gleichzeitig arbeiten wird mit dem Wachsen der Flugmodelle der Platz doch zu eng – und für einen Lehrer ist das zu viel.

Wir teilten also die Teilnehmer in zwei Gruppen, wobei eine Gruppe in der Werkstätte baute und die andere Flugbetrieb hatte. Bei diesem stellte sich heraus, daß einige Burschen dabei waren, die schen ganz passabel fliegen konnten. Alle flogen zuerst mit einer Lehrgangsmaschine, tagsüber am Hang und in den Abendstunden in der Ebene.

Die mit Flugerfahrung flogen unter Aufsicht der Lehrer bereits selbständig, die anderen

wurden mittels einer Lehrer-Schüleranlage geschult. Die Begeisterung der jungen Menschen war herr-





lich, es gab kein böses Wort, und es herrschte unter allen beste Kameradschaft. Besonders muß hervorgehoben werden, daß wir zeitweise parallel zu den Großfliegern schulen konnten und ein ausgezeichnetes Nebeneinander möglich war. Alle Startstellen, sowohl die der Großflieger als auch jene der Modellflieger waren mittels Sprechfunk in Verbindung. Es herrschte beste Disziplin, und es klappte alles vorzüglich.

Nach der Fertigstellung der Modelle wurden die mitgebrachten Fernsteuerungen bzw. Servos eingebaut, und dann wurde mit den eigenen Modellen geflogen. Erich Jedelsky war Spezialist am Hang, und es ist kaum zu glauben, daß er mit einem schweren Airfish, der zum Teil aus purem Kiefernholz ge-. baut war, bei stärkstem Wind fliegen konnte, während einige Gäste ihre "Superorchideen" erst gar nicht auspackten. Nur das Landen ist mit diesem schweren Modell speziell für den Anfänger - und bei Windgeschwindigkeit Hang - sicher ein Problem.

Nach dem Abendessen, ab 18 Uhr, gehörte uns der Flugplatz allein, und es wurde mittels Gummiseilstarts an mehreren Startstellen gleichzeitig geflogen was das Zeug hielt. Es wurde eine ganze Reihe von A- B- Prüfungen geflogen und am Hang sogar einige C-Prüfungen.

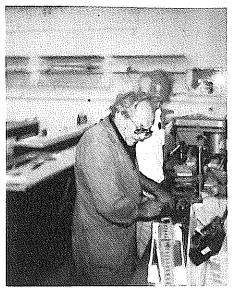
Schwer war es, den Theorieunterricht unterzubringen. Entweder wurde in der Werkstätte gebaut oder aber am Hang geflogen. Wann kann man denn den Theorieunterricht nun wirklich einbauen? Trotzdem ließ sich immer wieder ein Loch finden, in dem Erich Jedelsky sein reiches Wissen und seine Erfahrungen weitergeben konnte. Und er machte es so, daß alle davon gefesselt waren.

Wenn diese beiden Lehrgänge auch noch Versuchslehrgänge waren, so können wir mit dem Erfolg durchaus zufrieden sein.

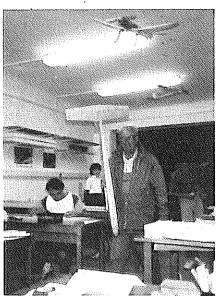
Im nachsten Jahr werden diese Lehrgänge fortgesetzt und ausgebaut und zwar als Bundeslehrgänge der Sektion Modellflug im ÖAeC.

Die Fotos geben einen kleinen Einblick, wie es bei den Lehrgängen zuging und welche Stimmung dort herrschte. Für alle Beteiligten waren diese Lehrgänge sicherlich ein recht schönes und auch erfolgreiches Erlebnis, an welches alle noch lange und gern zurückdenken werden.

Dieser Bericht darf aber nicht abgeschlossen werden, ehe wir uns nicht beim gesamten Schulpersonal, an der Spitze bei Erwin Gindl, den



Werkstättenleiter Herbert Kellner



Der Schöpfer des Air fish -Erich Jedelsky



Fluglehrer Jonny Brand und ein "Lehrling"

Fluglehrern, dem administrativen Personal und vor allem aber beim Küchenpersonal recht herzlich für ihre Arbeit und Betreuung und ihrem Entgegenkommen den Modellfliegern gegenüber recht herzlich bedanken.

Aber auch unserem eigenen Lehrpersonal sei für ihren Einsatz und ihre Ausdauer recht herzlich gedankt!

DIE NÄCHSTEN JUGENDLEHR -GÄNGE AM SPITZERBERG -

Die Bundessektion Modellflug plant für die nächste Saison 1988 folgende Bundes-Jugendlehrgänge :

17.-23. Juli 1988

Modellflieger Anfängerlehrgang, auch für Nichtaeroclub – Mitglieder (gedacht ist dabei an Kinder von Großfliegern).

Gebaut wird das Anfängersegelflugmodell Standard A1. Die Teilnehmer werden mit der einfachen Hochstarttechnik und etwas Flugtheorie vertraut gemacht und haben auch die Möglichkeit, Modellflug-Leistungsprüfungen zu fliegen.

24. – 30. Juli und 31. Juli – 6. August Anfängerlehrgänge für jugendliche RC – Einsteiger für Jugendliche zwischen 10 und 18 Jahre.

Bei diesen Lehrgängen wird der RC – Standardsegler Airfish gebaut. Die Teilnehmer werden mit dem RC – Modellflug vertraut gemacht. Einführung in die Aerodynamik des Flugmodells und die Möglichkeit, Modellflug – Leistungsprüfungen zu fliegen.

Sämtliche Lehrgänge können mit maximal 14 Jugendlichen besetzt werden. Daher ist eine möglichst frühe Voranmeldung erforderlich. Bei genügender Nachfrage können noch weitere Lehrgänge eingeschoben werden.

ACHTUNG ! MODELLBAULEHRER GESUCHT

Wir wollen in der Bundessektion einen LEHRERKADER aufbauen.

Wir suchen dafür Modellflieger, die im Rahmen der Bundessektion Modellflug eine Lehrtätigkeit als Werkstättenlehrer oder Lehrer für den Frei-, Fesseloder RC-Flug ausüben wollen! Bedingung ist neben den entsprechenden fachlichen Voraussetzungen die Gabe, gut mit Jugendlichen zurechtzukommen.

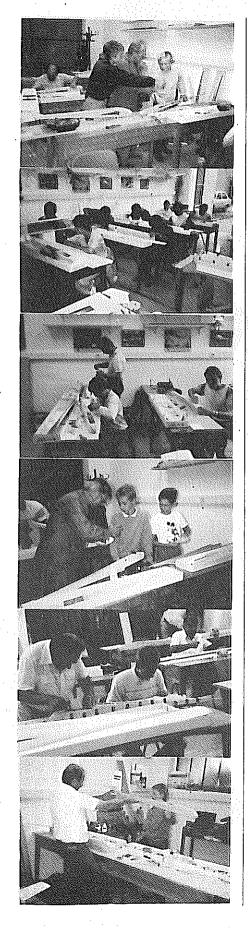
Wer

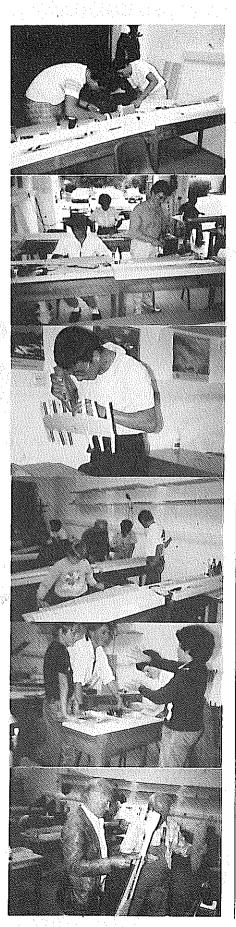
macht

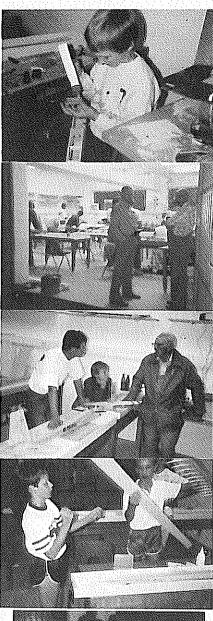
mit

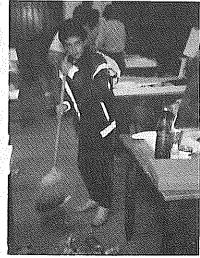
?

In der Werkstätte :

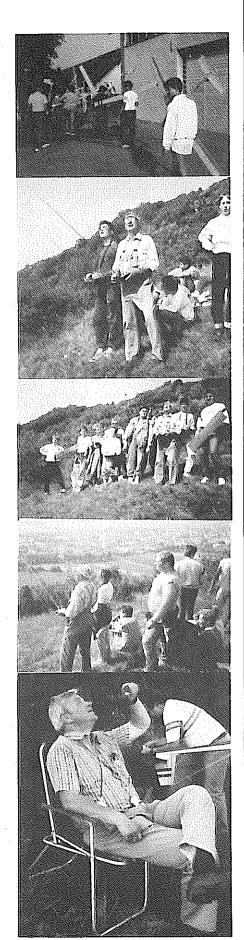






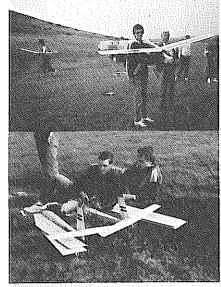


.... auch das mußte sein !



Flugbetrieb:

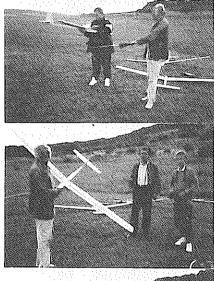
















Schulleiter Erich Gindl \triangle überzeugte sich öfters \triangleright vom gut organisierten \triangleright Modellflußg-Betrieb

ÖAeC-Bundeslehrgang f1E

BFR OSR Felix Schobel

In der heuer neu errichteten MODELLFLUG

AUSBILDUNGSWERKSTÄTTE in der Bundessportschule Spitzerberg, fanden sich vom 1. bis 4. Oktober 1987 zum 2. F1E-Bundeslehrgang aus drei Bundesländern (Wien, NÖ und Salzburg) acht Teilnehmer von 5 Vereinen ein.

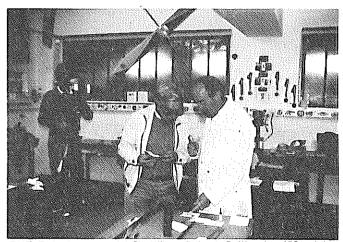
F1E - Bundesfachreferent Felix Schobel konnte zur Eröffnung den Bundessektionsleiter Edwin Krill begrüßen und ihm die sechs "Fortgeschrittenen" (Anfängerlehrgang 1986 in Obergrafendorf) und die beiden Anfänger im selbstgesteuerten Hangflug vorstellen. Ziel dieses Lehrgangs war für die Anfänger der Bau eines kleinen F1E-Modells, für die Fortgeschrittenen der Bau eines größeren Modells mit Kurvenautomatik bzw. für beide ein Lehrgangswettbewerb.

Während beide Gruppen mit Begeisterung die ihnen gestellte Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit bewältigten, konnte jedoch der Lehrgangswettbewerb nicht durchgeführt werden: andauernder Ostwind verhinderte jeden Tag sowohl das Einfliegen der Modelle als auch die Durchführung des Abschlußwettbewerbs.

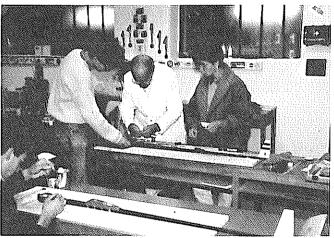
Entschädigt wurden die Teilnehmer durch ausführliche Theoriegespräche mit dem Praktiker, Kursleiter OSR Felix Schobel.

Zum Abschluß sprachen sich alle Teilnehmer für einen weiteren Kurs bzw. Lehrgang für Anfänger und Fortgeschrittene anfangs Juni 1988 mit Schwerpunkt "Wendekurssteuerung" aus.

Mit einem Besuch des Segelflugmuseums wurde der Lehrgang am Sonntag abgeschlossen.

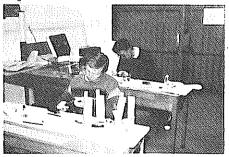


ONF Delegierter und LSL Wien, Robert Grillmeier läßt sich von Kursleiter OSR Felix Schobel technische Detailserklären



Die jüngste Tochter der Schobels war schon als Fortgeschrittene mit von der Partie. Mitte Schobel, links Kirchert jun.

Die Lehrgangsteilnehmer waren ganz eifrig bei der Sache:



Hier beim Bau der Kopfsteuerung



oder beim Rumpfbau'....

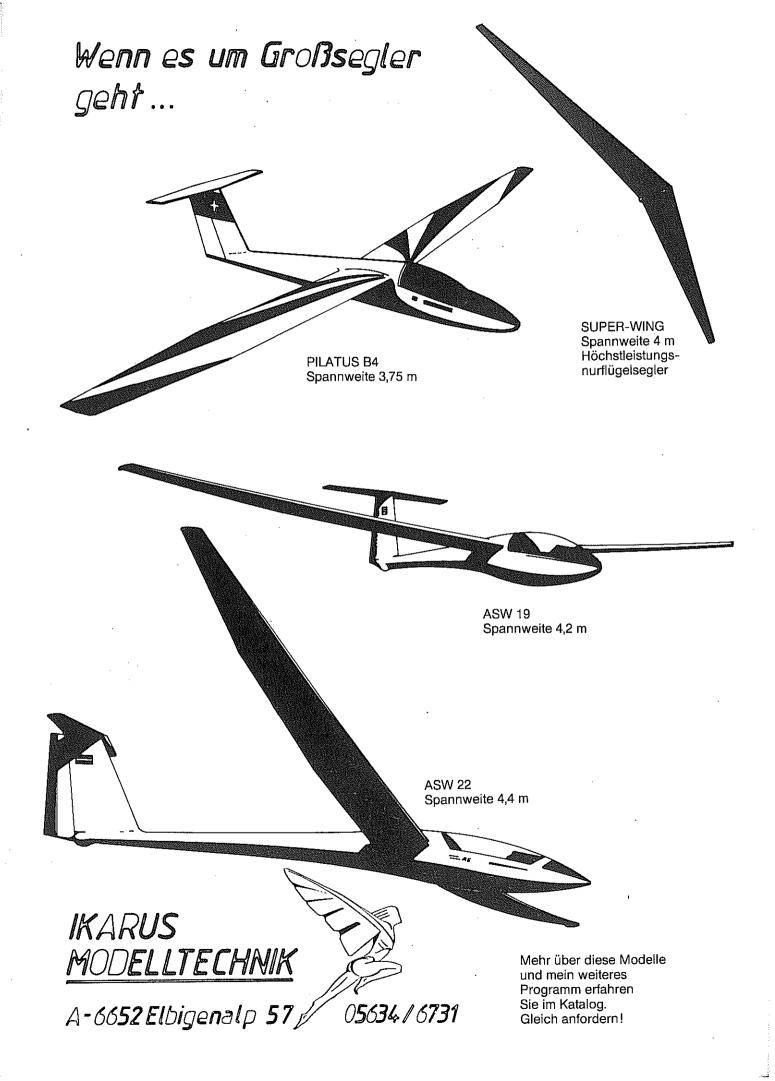


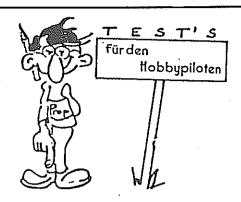
oder bei der Diskussion über Fachprobleme



Melde Dich 1988 zu unseren ÖAeC-Bundeslehrgängen!









geleitet von Dr. Geoig Breinet

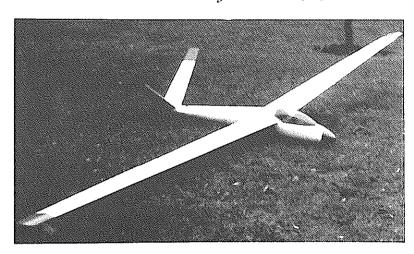
«SHK» von Aeronaut

Fast schon ein Oldie ist die SHK, eine Weiterentwicklung der Standard -Austria, die im Jahre 1958 von Ing. Rüdiger Kunz aus Österreich entwickelt wurde. Im Jahre 1965 wurde die Standard-Austria bei Schempp-Hirth neu überarbeitet und zur SHK. Die Firma Aeronaut hat die SHK genau nach den Originalunterlagen im Maßstab 1:4,25 konstruiert und das Originalprofil (E 266) durch das besser geeignete Modellflugprofil E 207 ersetzt. Der Bausatz enthält: einen hervorragenden weiß eingefärbten GFK-Rumpf und GFK-Endkappe, fertig beplankte Styroportragflächen mit ausgefrästen Querrudern und Aussparungen für Störklappen, fertige beplankte Höhenruder, Kabinenhaube, Kabinenhaubenrahmen aus vorgebogenen Stahldrahtteilen, Haupt- und Spornrad, die Mechanik für die Höhenruderanlenkung, Kleinteile, Dekorbogen, Bauplan und eine brauchbare Bauanleitung.

Stürzen wir uns nun ein wenig in die baulichen "Maßnahmen"!

Der Rumpf: hier sind zunächst etliche Anpassungs- und Bohrarbeiten fällig (Endkappe, Endspant, Servobrett, Tragflächenbefestigung, Kufe etc.). Es wird aber auch geharzt. Nämlich die Flächenbefestigung in Verbindung mit den Flächen wird seitlich mit der Rumpfwand mit Glasgewebeband und langsam trocknendemHarz angeklebt.

Das V-Leitwerk: die Messingrohre zur Achsaufnahme werden eingeklebt, die Nasenleisten



profilgerecht "draufgepickt" นกต่ verschliffen, Anschlußrippen Randbogen genauso "behandelt" und einige kleinere Arbeiten durchgeführt. Die Leitwerkslagerung, bestehend aus einem Alulagerbock und zwei Anlenkhebeln wird dem Endspant zusammengebaut und im Rumpf, der auf einer geraden Unterlage aufliegen soll, eingerichtet und erst dann eingeharzt, wobei das Leitwerk aufgestellt wird und Öffnungswinkel und die gleichmäßige V-Stellung noch vorher genauestens überprüft werden. Das komplette Spornrad (Rad, Spornradbügel) wird zum Schluß angeschraubt.

Die Flächen: die Querruder werden ausgsägt und verkastet; die Nasenleisten, Randbogen und Wurzelrippen angeklebt und verschliffen. Die Flachstähle für die Flächenbefestigung und die Torsionsstifte (hier wird die EWD festgelegt) werden in Verbindung mit dem Rumpf angepaßt und eingeharzt. Als Störklappen verwendete ich die Graupner-Teckdoppelstöckige Klappen, die nach dem Anpaßen "eingebaut" wurden. Die Anlenkung der Querruder erfolgt mechanisch über Umlenkhebel. Man kann selbstverständlich auch Servos direkt in die Flächen einbauen (Entstörfilter dabei nicht vergessen!). Ich blieb bei der mechanischen Anlenkung, wobei

ich aber pro Flächenhälfte je 1 Querruderservo vorsah.

Die Kabinenhaube: hier ging ich, entgegen den Plan und der Anleitung ein wenig anders vor. Aus Sperrholz wurde ein Kabinenrahmen gefertigt, da der ursprüngliche Kabinenrahmen aus 3 mm Stahldraht mir eine zu geringe Klebefläche bot. Der Stahldraht wurde jedoch nachträglich eingepaßt und der "Scale"-Look blieb erhalten.

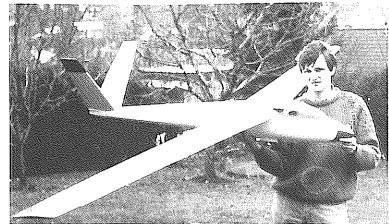
Wischen wir uns den Schweiß von der Stirne. An und für sich gibt es nur mehr kleine Abschlußarbeiten: die Kufe wird profiliert und auf den Rumpf geklebt; die Fahrwerksfein säuberlich ausgeklappen schnitten, denn der Feinspitz baut natürlich ein Einziehfahrwerk ein; die Servobretter und die Schleppwerden kupplung schlußendlich eingeharzt. Die Anlenkung des Leitwerks erfolgt über GFK Schubstangen. Das hätten wir auch! 7 Stück Rudermaschinen wurden vom geräumigen Rumpf "vernascht" (Schleppkupplung, Störklappen, Einziehfahrwerk, Seite, Höhe, 2 Stück für Querruder). Seite und Höhe können auch über einen im Fachhandel erhältlich mechanischen Mischer betätigt werden. Eine senderseitige elektronische Mischung ist aber auf jeden Fall vorzuziehen. Da ich pro Flächenhälften auch je

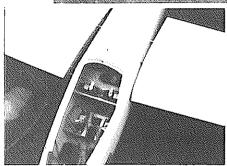
ein Querruderservo eingesetzt habe, ist eine Differenzierung auf elektronischem Weg möglich. Gefinisht wurde die SHK laut Baukastenfoto. Der Rumpf blieb aufgrund der prima Oberfläche so wie er war, Flächen und Leitwerk wurden mit der neuen Webrafolie gebügelt.

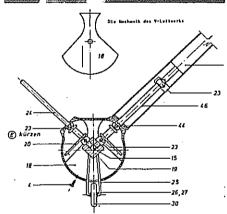
Meine SHK wog flugbereit ca. 4400 g, wobei ich einen 1800 er Akku in die Nase setzte und dadurch etliches an Blei einsparen konnte. Blei war durch den doch etwas kurzen Rumpf erforderlich und wurde mit Silikon vorne eingeklebt.

An einem kühlen aber doch schönen Herbsttag wurde die SHK erstmals in die Luft befördert. Bereits beim Einfliegen konnte ich die sehr gute feststellen. Ruderwirkung Fliegerischen her gab es keine Probleme, Daß dies kein Anfangssegler ist, ist wohl jedem klar. Das Flugbild ist wunderschön und ich bin schon gespannt wie die SHK in der Thermik neuen Flugsaison reagieren wird.

Zusammenfassend darf ich bemerken, daß der deutschen Firma
Aeronaut ein schöner Fast-Oldie
geglückt ist. Der Aufbau des
Modells ist für den geübten Modellflieger und Modellbauer ohne
Schwierigkeiten durchzuführen. Das
Flugverhalten und vor allem die
Ruderwirkung ist als sehr gut zu
bezeichnen und das Flugbild läßt das
Fliegerherz wirklich höher schlagen.







TECHNISCHE DATEN:

1:4,25 Maßstab 4000 mm Spannweite 1501 mm Länge Flächeninhalt 80.60 dm² 20,20 Streckung Fluggewicht 4400 a 48,75 g/dm² Flächenbelastung Mindestgeschwindigkeit 30 km/h ca. Höchstgeschwindigkeit 90 km/h ca. 0,5 m/sek. ca. Sinkqeschwindigkeit ca. 26 Gleitzahl Dr. Eppler 207 Profil

RC-FUNKTIONEN:

Seiten- und Höhenruder über Mischer Querruder Störklappen Einziehfahrwerk Schleppkupplung

Ladenrichtpreis ca. S 4400,-

« AF-86»

von Walluschnig

flotter Hangsegler wird mit der "AF-86" (AF steht für Alpenvom österreichischen Kärntner Hersteller, dem Walluschnig, angeboten. Der Fast-Fertig-Bausatz hat einen sehr GFK-Rumpf, styrobeleichten Flächenhälften. brettchen für das Höhenleitwerk, Kleinteile und eine kurze Bauskizze zum Inhalt.

Zum Bau des Alpenflitzers gan: kurz im Stenogrammstil:



die Flächen: Nasen-, Endleisten und Randbogen werden angeleimt und verschliffen. Anschließend werden die Flächenhälften in der Mitte zusammengeharzt und die Klebestelle mit einem Glasgewebeband verstärkt. Die Querruder-Flaps

werden angepaßt und mit der beigefügten Querruderanlenkung zunächst provisorisch angebaut. Nun wird das Querruderservo angepaßt. Wichtig ist, daß die Anlenkungsteile der Querruder nicht zu nahe zusammenstehen, da man ansonsten Probleme mit der Flächenbefestigung bekommt.

das Höhenleitwerk: in die beiden Balsa-Leitwerkshälften werden jeweils zwei Messingröhrchen zur Stahldrahtaufnahme und die Sperrholzwurzelrippen eingeharzt. Dann greift man zum Schleifmaterial und verschleift schön profilgerecht.

der Rumpf: nach der Montage der Höhenleitwerksanlenkung wird der Rumpf hinten mit einer Endleiste verschlossen. Ein Sperrholz-Bodenbrett wird angepaßt und eingeharzt. Nun geht es der vorderen Rumpfabdeckung (= "Kabinenhaube"), an den Kragen, denn sie wird angepaßt und ein entsprechender Verschluß eingeklebt. Die Flächenbefestigung (zwei in Sperrholzstücke geharzte M6 - Einschlagmuttern werden sorgfällig eingebaut. Um allenfalls mit der Querruderanlenkung nicht in den Clinch zu kommen, darf ich einen Alternativvorschlag, die hintere Flächenbefestigung betreffend, in einer Skizze bringen.

Die Fläche wird schließlich am

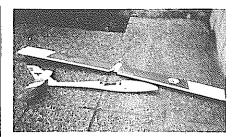
Rumpf montiert, um die Flächenabdeckung nach Profil auszuschneiden und anzukleben.

Das war's in Kürze.

Fläche, Leitwerk wurden bebügelt und der Rumpf nach dem Abschleifen aus einer Dose lackiert. Es läutete schon an der Tür. Speedy war schon da, um das Modell zum Testfliegen abzuholen. Hier sein Flugbericht:

"Hallo Freunde des flotten Fluges!
Der Alpenflitzer wird seinem
Namen vollgerecht. Kein Wind
trübte die Freuden des Knüpplers
(es war genug Wind-Anmerkung der
Red.). Kunstflug nach allen
Richtungen, fast bis zum Aufschlag.
Eine Hangmaschine die wirklich
Spaß macht, schnell und wendig,
eine echte "Gaudi!"

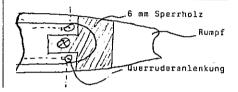
Zusammenfassung: ein überaus preiswerter Österreichischer Bausatz. Das verwendete Material und auch die teilweise Vorfertigung ist als recht gut zu bezeichnen. Schnell gebaut, kann der Alpenflitzer (AF 86) auch ebenso geflogen werden. Wie sagte Speedy? Eine echte Gaudi!



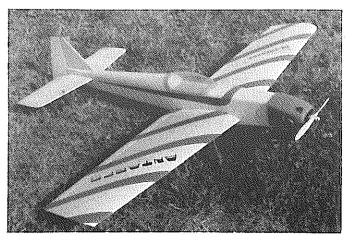
TECHNISCHE DATEN:

Spannweite 1800 mm
Rumpflänge 1050 mm
Gewicht 1000 g
Flächenbelastung ca. 29 g/dm²
Fernsteuerung Höhe, Quer

Ladenrichtpreis ca. \$ 1500.-







Antares von Simprop



Querruderanlenkung

Bereits im Jahre 1985 stellte die Firma Simprop die Antares vor. Antares, ein Sternname, ist als Kunstflugtrainer für den fortgeschrittenen Piloten gedacht. Im Baukasten finden sich beplankte Styroflächenhälften, alle Holzteile für Rumpf und Leitwerk, Motorund Kabinenhaube, Fahrwerksdraht und Plan mit Bauanleitung und Baustufenfotos. Dies ist eigentlich Räder, alles. Anlenkungsteile, Bowdenzüge etc. sind nicht beigepackt. Insgesamt gibt es zur Herstellung des Rohbaues 4 Bauabschnitte: Fläche, Rumpf, Leitwerk und Motor- bzw. Kabinenhaube.

Die Fläche ist erstaunlich schnell gebaut: Nasen-, Endleiste, Randbogen "draufpicken" und verschleifen Nutleiste für das 2-Beinfahrwerk (natürlich kann man den "Stern" mit einem 3-Beinfahrwerk bauen) und die Fahrwerkshalterung einpassen und einharzen; zusammenharzen der Flächenhälften + Glasgewebematte: Anpassen der Querruderanlenkung und Querruderflaps.

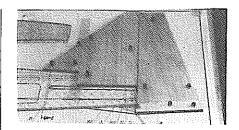
Der Rumpf, der aus sehr gut gestanzten Sperrholzteilen gefertigt wird, bringt dem Modellbauer auch nicht ins Schwitzen. Der untere Teil ist ein reiner Kasten, während der Rumpfrücken, hinter der Kabine, mittels Halbspanten hergestellt und mit Balsa "verkleidet" wird. Die zuletzt genannte Tätigkeit erfolgte mit 2 mm Balsa, welches vorher

gut durchfeuchtet wurde. Am Rumpfende kommt noch eine Fülleiste hinein und die Halterung für das Heckfahrwerk wird eingeleimt. Der nächste Schritt ist das Anpassen der Fläche an den Rumpf und das Fertigen der Flächenbefestigung. Hier soll man sehr sorgfältig vorgehen und immer wieder nachmessen.

Das Leitwerk, bestehend aus Balsabrettchen, wird auf dem Bauplan gebaut und verschliffen. Ist diese staubige Arbeit vollbracht, wird das Leitwerk, nach entsprechendem Ausrichten und Anpaßen, mit dem Rumpf verklebt.

Die dreiteilige Polystrol-Motorhaube wird mit Kunststoffkleber zusammengeklebt und entsprechend an dem Rumpf und am Motor angepaßt. Die Hartholzhalterungen werden an den Rumpf geleimt und schlußendlich die Haube angeschraubt. Das Cockpit wurde "Natur" belassen, die Haube zurecht geschnipselt. Alles wurde nun sauber gerundet und verschliffen, kleine Unebenheiten gespachtelt und fertig war der Rohbau. Unser Stern wurde mit gelber Folie gebügelt und schaute recht fesch und flott drein.

Als Motor wurde ein 6,5 cm³ Hirtenberger Zweitakter eingesetzt, der völlig problemlos, wie der Flugtest zeigte, das Sternchen durch die Luft wirbelte. An einem ziemlich windigem Tag wurde der Erstflug durchgeführt. Nach 4-5 m Rollstrecke war die Antares in der



Luft und nach leichten Trimmen des Höhen- und Querruders flog der Vogel schnurgerade. Alle Figuren des F3A und RC III - Programmes konnten einwandfrei "durchflogen" werden.

Fazit: Antares, ein Stern am Kunstflugtrainerhimmel, hergestellt von Simprop. Der Baukasten enthält alle notwendigen Bauteile und ist, durch das Weglassen von Kleinheiten, die der Modellflieger sowieso in seiner Werkstätte hat,

auch als sehr preisgünstig zu bezeichnen. Vom Fliegerischen her ein ausgezeichneter Kunstflugtrainer und eine auch optisch hübsche Maschine.

TECHNISCHE DATEN:

 Spannweite:
 1470 mm

 Länge:
 1270 mm

 Gesamtflächeninhalt:
 47 dm²

 Fluggewicht:
 2420 g

Fluggewicht: 2420 Motor: 5-7.5

5-7,5 cm³ Zweitakt od. 6,5-13 cm³

Viertakt

Fernsteuerung: Höhe, Seite, Quer,

Motordrossel

Ladenrichtpreis ca. S 2000, -

Pitch - aktuell

ron Dr. Gootg Breinot



LE CLOU von Robbe

Einen Einsteigerheli für Motoren von 6,5 cm³ bis 8,5 cm³ gibt es seit einiger Zeit bei Robbe. "Le Clou" heißt er und das prop-Test-Team war gespannt auf die Test-auswertung. Zum Anfang schauen wir uns einmal die technischen Einzelheiten näher an:

- *) die Taumelscheibe hat eine Dreipunkt-Ansteuerung mit um 120° versetzten Anlenkpunkten;
- das Chassis, besteht aus zwei spiegelbildlichen Halbschalen aus GFK-verstärktem Kunststoff;
- *) eine Startverlängerung zum Motoranlassen von hinten ist eingebaut;
- alle Antriebstelle sind durch das im Chassis integrierte Getriebegehäuse voll gekapselt;
- *) der Heckrotor ist zweifach abgestrebt
- *) ein Autorotationsfreilauf ist serienmäßig



Ansonsten werden hier bewährte Heim-Komponenten verwendet: den Heim-Zweiblattrotor mit Stabilisierungsstange und Bell/Hiller-Mischhebeln und den Heim-Heckrotor. Der Inhalt des Heli-Baukastens soll nun ein wenig unter die Lupe genommen werden: fein säuberlich in Kunststoffsäckchen abgepackt finden sich das zweiteilige Chassis, Kupplung, Kühlgebläse, Kühlpropeller, Anlasserkonus, Rotorkopf, Blatthalter, Getriebeteile, Hauptrotorwelle, Taumel-

scheibe, Winkelgetriebe für Heckrotor, Heckausleger mit Streben, Befestigungsmaterial, Tiefziehteile (Kabine), Tank, Dekorbogen, Bauanleitung und Baupläne. Zur Bauanleitung und den Plänen wird bemerkt, daß diese sehr ausführlich gehalten und ganz auf dem Anfänger zurecht geschnitten sind. Die Bauanleitung schreibt einzelne Baustufen vor, an die man sich halten soll, um nicht ins "Schleudern" zu kommen:

Baustufe

- Hauptgetriebe
- 2 Chassis
- 3 Landegestell
- 4 Taumelscheibe und Pitch-
- Kompensator
- 5 Rotorkopf
- 6 Hilfsrotor und Steuerpaddel
- 7 Antrieb
- 8 Heckrotor
- 9 Anlaßvorrichtung
- 10+11 Heckausleger
- 12 Servoeinbau
- 13 Tank
- 14 Einbau von Schalter, Kreisel, Empfänger und Akkus
- 15 Kabine
- 16 Hauptrotorblätter
- 17 Kontroll- und Einstellarbeiten
- 18 Auf geht's!!!

Zu 1.: Die Zusammensetzung des Hauptgetriebes ist ein "schneller Arbeitsgang" und besteht im Wesentlichen aus dem Montieren der Rotorwelle mit dem Freiläuf Tellerrad und der Querwelle (= Heckrotorantrieb) mit einem Zahnrad (Eingriff: Zahnrad in das Tellerrad).

Zu 2.: Wie schon erwähnt, sind beide Hälften spiegelgleich. Die eine Hälfte wird mit dem Hauptgetriebe "gefüllt" und die andere Hälfte draufgelegt und mit Blechschrauben befestigt. Die Umlenkhebel werden angebaut und nachdem dies vollbracht ist, wird das Landegestell "angepackt".

Zu 3.: watscheneinfach: T-Stücke auf die Kufen, Kufenbügel in die T-Stücke stecken, Landegestell ausrichten und an Rumpfchassis montieren. Kufen, Kufenbügel und die T-Stücke werden mit Epoxy verklebt. Fertig!

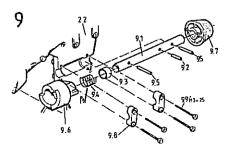
Zu 4.: hier kommt die neue Heim-Taumelscheibe und der "normale" Pitchkompensator zur Anwendung, weshalb ich auch keine extra Worte verlieren möchte.

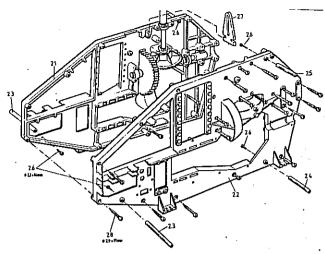
Zu 5 und 6.: hier gilt das zu Punkt 4 gesagte. Der Original-Heim-Rotorkopf wird hier verwendet.

Zu 7.: der Antrieb. Zusammenbau und Einbau von Motor, Konus, Kupplungsglocke, Kupplung und sechsflügeligem Lüfterrad.

Zu 8.: Heckrotor - no comment, da Original Heim.

Zu 9.: die Anlaßvorrichtung, einmal





ganz 'was anderes. Der Zusammenbau wird aus der Bauskizze ersichtlich gemacht.

Zu 10 und 11.: Der Heckausleger, wird zusammengebaut aus zwei Heckwellenlagern, Abstützflansch, Höhenleitwerk, Getriebeflansch für den Heckrotor, Seitenleitwerk, Streben, Führungen für das Heckgestänge etc.

Zu 12.: der Einbau der Rudermaschinen. Beim Testmodell wurden
die starken RS 700 Servos von
Robbe eingesetzt. Der Einbau der
Rudermaschinen wird in Wort und
Bild genauestens beschrieben und
gezeichnet. Die Information ist fast
perfekt. Alle wichtigen und vorallem für den Anfänger erforderlichen Servostellungen und Gestängelängen werden angegeben.

Zu 13.: diese Baustufe beinhaltet die Montage des Tanks, des Kühlgehäuses und des Schalldämpfers (Im Testmodell wurde der Enya SS50H eingebaut).

Zu 14.: der Einbau von Kreisel, Akkus und Empfänger wird beschrieben und ist aufgrund der Zeichnung leicht nachvollziehbar.

Zu 15.: die Kabine besteht, wie fast immer, aus zwei Kunststoff-hälften, die vorerst lackiert und anschließend miteinander verklebt werden.

Zu 16.: in diesem Abschnitt werden die Hauptrotorblätter "gemacht" und ausgewogen, wobei auch in diesem Fall die Skizzen leicht fachliche Hinweise geben.

Zu 17.: hier werden ganz genau die für den Erstflug erforderlichen Einstell- und Kontrollarbeiten beschrieben, wobei selbstverständlich die Beachtung des Punkts 12 der Bauanleitung die Grundlage darstellt.

Alle Arbeiten wurden in der vorhin angeführten Reihenfolge durchgeführt. Beim Bauen und beim Einstellen des Hubschraubers ergeben sich keinerlei Probleme. Aufgrund der Beschreibung und der

ausgezeichneten Bauskizzen kann auch das Hubschrauber-Greenhorn sich ein Erfolgserlebnis schaffen, ohne gleich vor einem Trümmerhaufen zu stehen.

Bemerkungen Nun einige Die Fliegen mit dem Clou. Maschine reagiert sehr folgsam auf die Steuerbefehle und bleibt trotzdem gutmütig. Im Schwebeflug "liegt" er sehr gut und auch das "Herumgurken" bereitet viel Spaß. Abschließend wird bemerkt, daß der Clou von Robbe ein sehr guter Einstiegheli mit etlichen technischen Schmankerln ist. Die 120° Ansteuerung der Taumelscheibe verlangt aber nach einer entsprechenden Anlage, da nicht jede der heutzutage am Markt erhältlichen Fernsteuerung dazu "befähigt" ist. Übersichtlich abgepackte. Baukomponenten und eine ausgezeichnete Bauanleitung stellen den Neuling vor keine unüberwindbaren Schwierigkeiten.

TECHNISCHE DATEN

Hauptrotordurchmesser: 1300 mm Länge: 1160 mm

Gewicht:

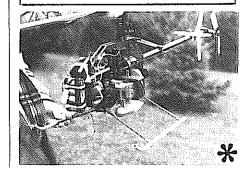
RC-Funktionen:

ca. 3,5 kg 6,5-8,5 cm³ (im Testmodel

(im Testmodell: Enya SS50H

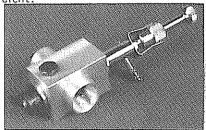
> Pitch, Gas, Heck, Roll, Nick, Kreisel

Ladenrichtpreis ca. \$ 7740, -



Webe

Der neue <u>Webra "Promix"-Vergaser</u> ist eine Weiterentwicklung langjährig bewährten Webra TN-Vergasers. Er zeichnet sich bedurch Robustheit, sonders aus einfache Handhabung, gute Eigensaugleistung sowie hervorragendes Regelverhalten über den gesamten Mischbereich. Durch überaus exakte auch Gemischaufbereitung 3/4-Gasbereich wird besonders im Hubschrauberbereich bei Gasvorwahlbetrieb oder bei Verwendung einer elektronischen Drehzahlregelung eine genaue Einstellung erreicht.



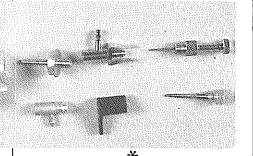


zusammengestellt von Dr. Georg Breiner

Für den universellen Einbau in allen Lagen ohne zusätzlichen Umlenkhebel ist der Webra Promix-Vergaser mit einem um 360° drehbaren Anlenkhebel versehen, der allen Einbaumechaniken gerecht wird.

Der Promix-Vergaser kann auch mit einer Gemischregulierung für die Vollgasdüsennadel ausgestattet. werden, die die Nachregelung über den Fernsteuersender ermöglicht (Bestell-Nr. 1024/15 DC).

Webra Promix Vergaser mit einem Halsdurchmesser von 13,0 mm passend für Motoren von 10-13 ccm. Bestell-Nr. 1024/16 PM Ladenrichtpreis S 554,-



Reso-Silent-Schalldämpferrohr

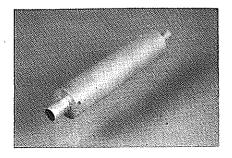
Mehrkammer-Schalldämpfersystem - im Aufbau vergleichbar mit dem Webra Reso-Silent-Schalldämpfer, jedoch durch Kombination mit Metallwellenkrümmer individuell verlegbar. Beste Schalldämpfer durch Mehrkammersystem. Schalldämpferrohr komplett verlötet mit Druckanschluß.

Durchmesser außen: 40 mm Länge für Motoren von

6,5-10 ccm: 25 cm Best.-Nr. 1100/62 S 563,-

Länge für Motoren von

15 ccm: 30 cm Best.-Nr. 1100/172 S 582,-



Gewindeflansch

für alle Webra Speedmotoren zur Verwendung zu den Metallwellenschläuchen aus Aluminium komplett mit Dichtung und Befestigungszubehör.

passend für folgende Motoren:

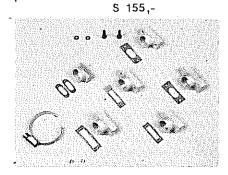
Speed 20 und 28 Best.-Nr. 1100/511 S 144,-

Speed 40 Best.-Nr. 1100/512 S 148,-

Speed 61 und 80 Champion Best.-Nr. 1100/513

S 148,-Speed 61 Racing Best.-Nr. 1100/514

\$ 148,-Speed 91 Best.-Nr. 1100/515





Resonanzrohrhalter
Komplett mit SchwinggummiElement-passend für Rohrdurchmesser von 40 mm. Best.-Nr. 3743
S 77,-

Das neue Webra-Auspuffsystem

Metaliwellen-Schlauch

aus hochflexiblem Edelstahlschlauch beidseitig mit Gewinde versehen zur Montage an passende Adapter und Schalldämpferrohre. Lieferbar in zwei Längen (150 mm und 260 mm) passend für alle Zwei- und Vier-Taktmotoren von Webra.

Metallwellen-Schlauch

aus hoch flexiblem Edelstahlschlauch beidseitig mit Gewinde versehen zur Montage an passende Adapter und Schalldämpferrohre. Lieferbar in zwei Längen (150 mm und 260 mm) passend für alle Zwei- und Vier-Taktmotoren von Webra.

passend für: Speed 20 und 28
Länge: 150 mm Best.Nr. 1100/51 S 209,Länge: 260 mm Best.Nr. 1100/52 S 257,Speed 40, 60, 80, 91
Länge: 150 mm Best.Nr. 1100/53 S 226,Länge: 260 mm Best.Nr. 1100/54 S 273,-

passend für: T4/60 und T4/80 Länge: 150 mm Best.-Nr. 1100/55 S 211,-Länge: 260 mm Best.-Nr. 1100/56 S 257,-



Graupner

GRAUPNER-NEUHEITEN (jetzt lieferbar!)

Graupner-Nr. Artikel-Bezeichnung

4414 Aktionsmodell mit Gummimotor

4667 PIPER CUP

585 Beschlagsatz zu PIPER CUP

1043 Membranpumpe PA 101

1806 OS MAX 15 FP

903 Silikonkautschuk

8-Kanal Set SSM. 27-MHz-Band

3134 8-Kanal Set 35-MHz-Band

3144 8-Kanal Set 40-MHz-Band

SSM,

3891 Servo C 507

3791 Schnelladegerät Auto-Profi 12

Rādelmadell

PRESSEINFO NOVEMBER 1987

Bei Rödelmodell wird ausgeliefert

am Markt Julia Tornada am Markt Alpha Jet

am Markt Me 109 am Markt

Jodel Remorquer ab Dez. am Markt somit sind mit viel Mühe, unsere Lieferversprechungen eingehalten worden.

Bei Rödelmodell fliegen bereits die Neuheiten 1988.

Wie wir aus sicherer Quelle mitteilen können hat bei Rödel der Erstflug einer Neuheit 1988 bereits stattgefunden.

Es handelt sich um eine Hunter, Spannweite ca. 125 cm.

Dieses Modell soll nach Aussage des Herstellers eine echt tolle Sache sein. Ist es doch der 1. Semiscale Jet, der nicht nur mit Verbrenner- oder Elektromotor, sondern auch und das ist das Neue

als Hangsegler-Jet zum Einsatz

kommt

Der Bausatz ist mit einem Epoxy-Rumpf ausgerüstet und soll knappe DM 300,00 kosten. Liefertermin. wenn die GFK-Hersteller mitspielen, schon im Frühjahr 1988. Weitere Neuheiten bei Rödel sind bei den Minimodellen

Starfighter F 104 Laser 200

SIMPROP **ELECTRONIC**

Eine ganze Reihe neuer Servos gibt es jetzt bei Simprop: Eco-Tiny, Retract, MS, Mini Tiny und Mini Contest

Gew. Stellkraft Kugellager 1. Eco-liny 27g 2,7kp cm nein 2. Retract 52 a 5,2kp cm nein

3. MS (MiniSp 52 g 3 kp cm nein 4. Min-Tiny 30 g 2,8kp cm ja

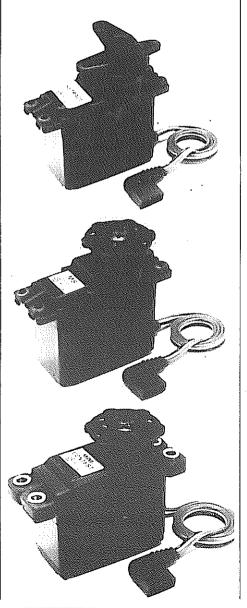
5. Mini-Contest52g 4,2kp cm doppelt

Stellgeschw. Größe(Lx8xH)

0,5 sec. 36,8x18x29,5 0,9 sec. 39x20x40

39x20x40 0,4 sec. 36x18x30 0.5 sec.

39x20x35 0,35 sec.



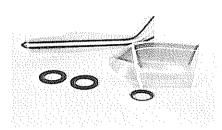


Zierstreifen

selbstklebend. kraftstoffest wetterbeständig. Keine Folie. sondern ein Farbfilm, der sich gut in Kurven verlegen läßt. Rollen mit 10 m in den Breiten 3 und 5 mm. Farben: weiß, rot, schwarz

Ladenrichtpreis 3 mm ca. S 189,-

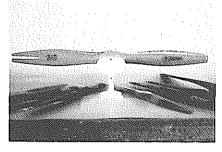
5 mm ca. S 203,-



Propellerauswuchter

Propeller aller Abmessungen können mit diesem Gerät ausgewuchtet werden.

Ladenrichtpreis ca. S 124,-

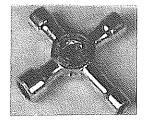




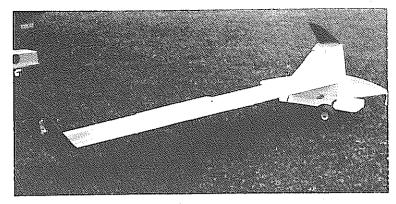
Webra-Universal Glühkerzenschlüssel

passend für folgende Schlüssel-weiten: 8, 9, 10, 11 und 12 mm für Glüh- und Zündkerzen sowie Propellermutter. Mit Aufnahme für Ersatzglühkerzen.

Best.-Nr. 3576 Ladenrichtpreis S 82,-



Warum nidt einmal ein Nurflügler ?



Von Peter Tollerian

Das System der Nurflügler ist eigentlich genau so alt wie die Geschichte der Luftfahrt. Igo Etrich beschäftigte sich bereits vor der ETRICH-TAUBE mit Nurflüglern, und besonders sind hier die Arbeiten der Gebrüder Horten hervorzuheben, die vor dem Kriege bereits erstaunliche Erfolge verzeichnen konnten.

Nur bei uns Modellfliegern ist es um diese Spezis sehr ruhig. (Stimmt nicht, siehe prop 9/10 87 d.Red.). Umso erfreulicher und sicher eine Bereicherung des Modellmarktes, daß sich das Haus Multiplex entschlossen hat, einen Baukasten eines Nurflügelmodells herauszubringen.

Meine Söhne und ich waren von diesem Modell – CORTINA heißt es – sehr angetan.

Die Daten des Modells: Spannweite 3,485 mm, Pfeiling 18° und Fluggewicht 3,3 kg.

Der Bau des Modells darf dem auch nur halbwegs routinierten Modellbauer keine Schwierigkeiten aufgeben. Der Baukasten ist von exzellenter Qualität. Besonderen Wert und größte Sorgfalt sollte man der Bestimmung des Schwerpunktes beimessen, hier sind Nurflügler besonders kritisch, es fehlt ja das dämpfende Moment des Rumpfes.

Zur Steuerung haben wir wieder unsere Royal-MC-Anlage verwendet, diesmal mit M 9 Modul, das speziell für Nurflügler ausgelegt ist. Damit sind wir in der Lage, die Klappen einzeln anzusteuern und zudem bis zu 3 Klappenpaare zu überlagern.

Der geneigte Leser kann sich das baffe Erstaunen unserer Kollegen vorstellen, als wir den CORTINA zum ersten Mal auf unseren Platz brachten.

Eingeflogen sollte der CORTINA wieder im F-Schlepp werden. Dazu haben wir noch einen kleinen Startwagen anfertigen müssen, denn ohne diese Hilfe wäre der Abstand der Flächen zum Boden zu gering.

Um es gleich vorweg zu nehmen, der Start ging glatt, und sehr sauber flog der CORTINA hinter der Schleppmaschine nach. Hier war aber bereits nach dem Ausklinken zu erkennen, daß wir uns bei der Einstellung der Ruderwege gewaltig verhaut hatten. Das Höhenruder zu giftig, , da konnte inzwischen die Dual-Rate helfen, doch auch die Beimischung von Höhe zu Querruder war zu groß eingestellt. Trotzdem gelang es meinem Sohn sehr gut, den Erstflug hinter sich zu bringen. Vollkommen in Erstaunen versetzte

uns der CORTINA aber im Landeanflug. Trotz eines sehr weit angesetzten Landeanfluges, brauchten wir noch die ganze Platzlänge.

Der Gleitwinkel ist einfach enorm. Nach Umsteilung der Ruder über dem Sender unserer Royal MC und Neujustierung der Mischverhältnisse, konnte sofort wieder gestartet werden

Diesmal schien alles zu stimmen. Wir hatten auch endlich Zeit, uns einmal das Flugbild genau und in Muße anzusehen. Einfach toll und natürlich völlig ungewohnt.

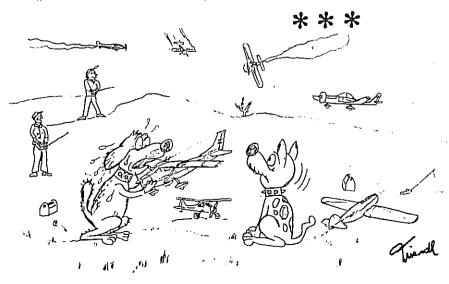
Bei leichter Thermik zeigt der CORTINA seine Leistungsfähigkeit. Durch die enorme Wendigkeit ist man in der Lage, auch die kleinsten Thermikschläuche auszunützen. Das Geschwindigkeitsspektrum ist groß, der Gleitwinkel einfach enorm.

Wir fliegen den CORTINA nun fast eine ganze Saison und können wie folgt zusammenfassen:

Sicher kein Modell für den Anfänger, für den bereits routinierten Modellflieger aber eine sehr interessante und abwechslungsreiche Alternative.

Sehr gute Flugleistungen in allen Bereichen, enorme Gleitfähigkeit. Sehr gute Qualität des Bausatzes zu einem annehmbaren Preis.

Sehr universell einsetzbar, sowohl am Hang als auch im F-Schlepp. (Hochstart wurde von uns noch nicht ausprobiert).



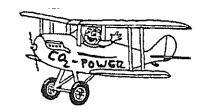
Es fing damit an, daß ich einmal nach einer Äußenlandung sein Modell aufspürte und zurückbrachte

RÜCKHOLDIENST



Klaus Jörg Hammerschmidt Aachen BRD

 CO_2



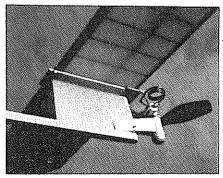
Liebe CO, - Freunde !

Wir trafen uns im Mai am Spitzerberg und verbrachten dort schöne Stunden. Doch damit sollte der CO₂ - Modellflug nicht gleich wieder beendet sein. Deshalb möchte ich heute ein paar Hinweise zur Weiterarbeit geben. (Anmerkung: es dauerte leider etwas länger, daß die versprochenen Unterlagen über ein neues Modell, das Warten der Motoren, die Wettbewerbsanschriften und Teilnehmeradressen zu Euch kamen – Edwin Krill hatte einfach zu viel zu tun.

Wie wir bei Windstille feststellen konnten, war es mit einem leichten Exemplar der HEXE sowie bei gutem Motorlauf möglich, die 120 Sekunden Maximalflugzeit zu erreichen. Bei einer Reihe von Flügen, die ich mit diesem Modell bei mittleren und größeren Windgeschwindigkeiten durchführte, zeigte sich aber, daß die gewölbte Platte als Tragflügelprofil nicht geeignet ist.

Nun steht nach der "sommerlosen" Zeit der Winter vor der Tür, und damit beginnt für viele Modellflieger wieder das Bauen. Hier sollen ein paar Tips für ein oder mehrere neue CO₂ -Modelle gegeben werden.

Auf der letzten Seite der Lehrgangsbroschüre (diese ist immer noch beim ÖAeC erhältlich!) wurde ein Modell namens CYCLONE DUSTER vorgestellt. Ich baute dieses Modell und stellte fest, daß es bei windigem Wetter recht gut fliegt. Wie der Motor angebracht werden kann, das ist auf dem Foto 1 zu erkennen.



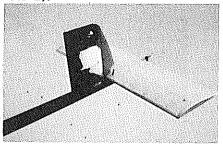
Vorteilhaft bei dieser Montageart ist die gute Luftzufuhr für den Tank! (Der Motor hat dabei weder Motorsturz noch Seitenzug.). Als Rumpfstab wählte ich eine Balsaleiste, die von einem Querschnitt von 10 x 10 und hinten einen von 10 x 5 mm hat

(Das ist leicht und stabil genug und erfordert so gut wie keinen Bauaufwand!). Pylon und Seitenleitwerk wurden jedoch nicht stumpf aufgeleimt, sondern dafür wurde der Stab in der erforderlichen Breite aufgesägt. Und auf einen Punkt möchte ich nach den regenreichen Wochen des letzten Jahres ganz eindringlich hinweisen: Achtet auf eine gute und wasserfeste Lackierung, die auch leicht sein muß. Wenn die Ju 52 auch mit Wellblechflächen flog, unsere CO₂-Modelle tun das nicht gut!

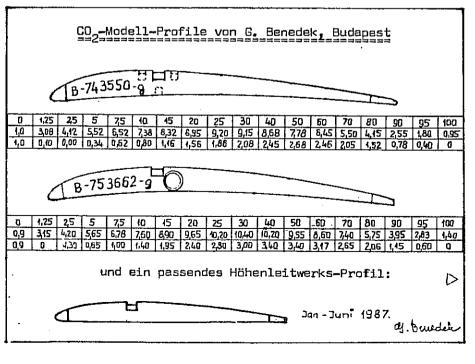
Nachdem nun ein Windmodell vorgeschlagen ist, sollen noch ein paar
Tips für ein "Normal-Wetter-Modell"
folgen. Hier können bereits Teile
früherer Flugzeuge verwendet werden,
nämlich der Rumpf der HEXE sowie
das Höhenleitwerk der CYCLONE
DUSTER! (Für Versuchszwecke schadet es aber auch nichts, noch schnell
ein neues Leitwerk zu bauen!). Die
hier gezeigten Profile wurden in der
jüngsten Zeit von G. Benedek erarbeitet und erfolgreich geflogen.

(Benedek belegte beim diesjährigen MEMORIAL J. SMOLY mit 5 x 120 s den 1. Platz!). Wichtig, wie früher schon an anderer Stelle bemerkt, ist die Verwendung von leichtem Balsa. So sollte das fertige "Normal-Wetter-Modell" nicht mehr als 60 bis 65 g wiegen. Zu einem geringeren Gewicht

kann u.a. auch eine günstige Seitenleitwerksbauweise beitragen. Meine letzten unsymetrischen Seitenleitwerke sind in Rippenbauweise erstellt und mit Rettungsfolie bespannt (dadurch sind sie wetterfest und neigen auch nicht zum Verziehen) und wiegen weniger als 2 Gramm. (Siehe Foto 2).



Damit die Modelle leichter gefunden werden können, ist es ratsam, diese auffallend farblich zu gestalten. Am Spitzerberg (wo es keine Finde-Probleme gibt) färbten wir die Modelle mit farbigem Spannlack. Ich verwende aber in letzter Zeit Buntfarben-Beize der Firma CLOUTH, Offenbach, und strich nach dem Trocknen der Beize die Rümpfe mit Spannlack. Das Mehrgewicht durch den Farbauftrag liegt unter einem Gramm, die Sichtbarkeitssteigerung aber ist enorm!



Nun wünsche ich eine erfolgreiche Bauzeit und viel Erfolg beim Einfliegen der neuen Modelle!

Wenn die CO, -Motoren nicht mehr nach der langen Ruhezeit sonderlich gut laufen sollten, dann werft sie bitte nicht gleich weg. Da der Kolben aus Nylon gefertigt ist (und Ny-Ion die Eigenschaft besitzt, zu schrumpfen!), sollte vor dem ersten Fliegen ein neuer Kolben eingesetzt werden! Falls sich bisher in Österreich noch kein Modellflieger oder Händler gefunden haben sollte, der die Ersatzteile der MODELA-Motoren vorrätig hat, dann kann ich gerne

helfen - ich erwarb bei meinem letzten CSSR-Besuchen alle erdenklichen Teile und gebe diese zum Normalpreis plus Porto ab.

Und zum Schluß dieser Zeilen möchte ich noch auf folgendes hinweisen:

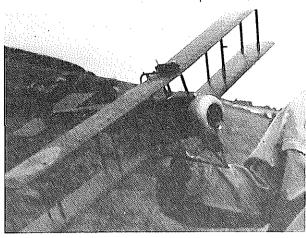
- * In der Zeit vom 2.bis 5. Juni 1988 findet am Spitzerberg der zweite CO, - Anfängerkurs statt, zu dem auch die Fortgeschrittenen kom-
- 1988 wird in der BRD ein CO, -"Fern-Wettbewerb" durchgeführt, an dem auch Modeliflugfreunde aus Österreich und der Schweiz

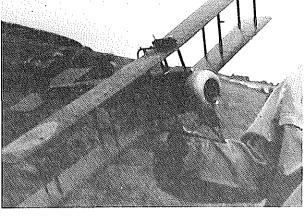
teilnehmen und Preise gewinnen können.

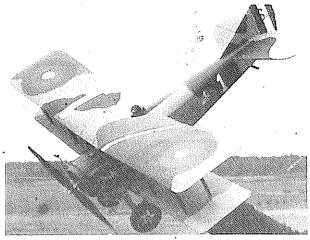
Letztlich soll an dieser Stelle schon heute auf das internat. CO, - Vergleichsfliegen zu Pfingsten 1988 in Aachen hingewiesen werden, zu dem u.a. auch die Sportfreunde aus der CSSR und Ungarn eingeladen worden sind.

AUSSCHREIBUNGEN für die hier angeführten Veranstaltungen können bei der Bundessektion angefordert werden.

Viel Spaß bei der Fliegerei mit CO, wünscht auch dieses Mal wieder







Zwei schöne naturgetreue CO, - Modelle - gebaut in der Tschechoslowakei



ANTIKMODELLFLUGFREUNDE

aufgepaßt, die wichtigsten Termine, Treffe und sonstigen Aktivitäten in Kürze:

Das V. ANTIKMODELL-FREUND-SCHAFTSTREFFEN findet am 8. Jän. 1988 im Modellbauklub in der Brunhildengasse 3, 1150 Wien statt.

II. ANTIKMODELL - FREUND -SCHAFTSFLIEGEN findet vom 11.-13. Mai 1988 statt. Ich bitte alle, sich so schnell wie möglich bei mir zu melden, um die Planung des Treffens zeitgerecht durchführen zu können.

Das IV. Horst Winkler GEDÄCHTNIS-FLIEGEN findet vom 16. – 19.6.88 auf der Wasserkuppe statt.

Das Freundschaftsfliegen in UDINE/ Italien findet im September 1988

Genaue Details sowie das Programm, insbesonders jenes vom II. Antikmodell-Freundschaftsfliegen, werden in der nächsten Ausgabe von prop bzw. am 8. Jänner beim V. Antikmodell -Freundschaftstreffen bekanntgegeben.

BESUCH UNSERER DEUTSCHEN FREUNDE

Vom 11. bis 13. September 1987 besuchten uns unsere deutschen Freunde. Viele interessante und äußerst korrekt gebaute Modelle konnten dabei bewundert werden. Besuche am Spitzerberg und Fliegen am Hundsheimer Kogel am Samstag und Waschberg am Sonntag zeigten sich von ihrer schönsten Seite. Heurigenbesuch mit Musik und eine Grillparty rundeten das Bild ab.

ZUSAMMENKUNFT MIT DEM PRÄSIDENTEN DER ANTIKMODELLFLUGFREUNDE ITALIENS

Am 19. September 1987 traf ich mit Hern Dorio Julio, Präsident der Antikmodellflugfreunde Italiens, in Udine zusammen. Ergebnis: Enge Zusammenarbeit und Austausch unserer Planarchive, d.h., wir werden nach und nach italienische Antikmodellbaupläne besitzen und auch weitergeben können.

BILDUNG EINER JURY

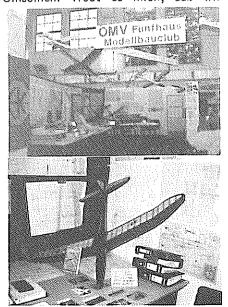
Beim IV. Antikmodellbau – Freundschaftstreffen wurden die Herrn Antoni, Pinzolitsch und Haiden für die Jury nominiert.

"BABY - FLIEGEN" . im Rahmen des II. Antikmodell Freundschaftsfliegens

Neben dem Kirschke-Baby können noch folgende Modelle daran teilnehmen: Moazagotl, Luftikus, Iskra, Immerbereit, Grauberle II, Grunau II und Albatros. Für nähere Auskünfte bz. Durchführungsmodalitäten bitte um Anruf.

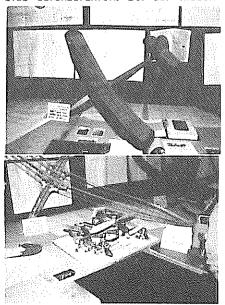
ANTIKMODELLFLIEGER BEI MODELLBAU 87 MIT DABEI!

Schon seit einiger Zeit versucht eine Gruppe von Modellfliegern dem klassischen Flugmodellbau zu einer Renaissance zu verhelfen. Es wird wieder ausschließlich mit Sperrholz und Kiefer gebaut. Die Hauptschwierigkeit ist wohl der Umgang mit den verschiedenen Werkzeugen und die Tatsache, daß diese Arbeiten ein hohes Maß an Geschicklichkeit und Ausdauer voraussetzen. Auch die Werbung für diese neue Sparte erweist sich als schwieriger als erwartet. Umsomehr freut es mich, daß wir





durch die ÖMV-Modellbaugruppe Fünfhaus die Möglichkeit erhalten haben, an der Modellbau '87 teilzunehmen. Insbesonders sei dem Obmann, Herrn Birke, gedankt, der uns darüber hinaus die Möglichkeit gegeben hat, unsere Treffen in seinem Club durchzuführen. Bei der Modell-



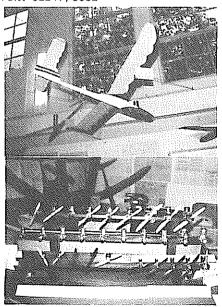
bau '87 hatten wir mehr Platz zur Verfügung als erwartet. Fünf Tische, viel Wandfläche und die Möglichkeit, Modelle an verspannten Seilen an der Decke anzubringen. Unter anderem waren zu sehen: Großer Reiher, Adler, Kondor II, ETB 37. Zephir, Austria Meise konnte man im Rohbau sehen. Zu bestaunen gab es auch noch eine Reihe z.T. sehr alter Motoren.

Großes Interesse an den Modellen, Motoren und Bauplänen bestätigten uns, daß wir den richtigen Weg eingeschlagen haben.

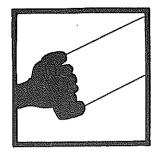
Das Jahr 1987 geht seinem Ende zu, und wir können mit dem Erreichten zufrieden sein. Ich wünsche allen ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Euer Ing. Benes Karl

Hauptstraße 29, 2232 Deutsch Wagram Tel.: 02247/3652



Unsere Präsentation von Antik-Modellen bei der Modellbauausstellung im Wiener Messepallast



fesselflug

Internationaler MBZ-CUP in Breitenbach / Schweiz

Walter Wenczel, NÖ

Bereits zum 9. Mal wurde dieser internat. Cup in der Klasse F2D - Combat, F2B - Kunstflug und F2B Anfänger durchgeführt. Aus Österreich nahmen Rudi Königshofer (der zweimalige F2D-Staatsmeister) in Combat und ich selbst in Kunstflug teil. In Combat kämpften 19 Teilnehmer um den Cup, in Akrobatik stellten sich 15 Teilnehmer, der int. Jury, und bei den Anfängern, die in zwei Klassen (einfacher und ganz einfacher Kunstflug) flogen, bemühten sich 6 Flieger im Alter zwischen 9 und 30 Jahren um die Gunst von Jury und Zuschauern. Hier mein Bericht in chronologischer Folge.

Freitag, 4. September.

Abreise um etwa 21 Uhr von Haag über Salzburg, München nach Breitenhach.

Samstag 5. September.

Ankunft um 6 Uhr in Breitenbach. Schlafen bis 9 Uhr im Auto auf dem Modellfluggelände, wo schon einige Zelte und Autos der Holländer, Deutschen und Münchner standen. Nach dem Aufstehen gab's großes Hallo über das Wiedersehen. Ich machte noch einen Trainingsflug, um den Motor auf die dortigen Verhältnisse einzustellen, Rudi richtete noch Leinen und seine 6 Modelle für den Wettkampf her.

Um 14 Uhr wurden in Akro der 1. Durchgang und in Combat die Vorläufe gestartet. Am Kunstflugkreis flogen vorerst die Anfänger, also hatte ich noch etwas Zeit, um mir die erster Jagden anzusehen. Rudi flog in der 3. Jagd und hatte die Holländerin (!) Monique Wakkerman als Gegner. Eine schöne Jagd zweier guter Piloten, die mit je einem Schnitt jedoch unentschieden ausging – also ein Reflight am Ende des Vorlaufes.

Am Asphaltkreis war inzwischen der große Kunstflug im Gange. Es hatte inzwischen leicht zu regnen begonnen, aber man flog weiter. Claus Maikis flog mit einem neuen Modell, einem wunderschönen Mustang, ein eher kleines Modell mit einem .35er Motor.

Mir gelang ein recht guter Flug, jedoch mit Überzeit, daher keine Landepunkte – 9. Rang in diesem DG mit dem ich nicht zufrieden war.

Am Combatkreis gab es einige Aufregung wegen der zu starken Streamer



Gnädige Frau, wenn Sie Ihrem Herrn Gemahl dieses wunderschöne Modell mit Kat-Ausführung schenken, erhalten Sie noch die Umweltprämie.

(d.s. die Fuchsschwänze, die geschnipselt werden sollen), die durch einen Schnitt entweder ganz wegflogen oder, wenn man sie mit der Innenfläche oder den Leinen berührte, das Modell zum Absturz brachte. (Der Exweltmeister Loet Wakkerman verlor dadurch gegen A. Raichle 2 Modelle und die Jagd). Rudi flog einen exzellenten Kampf im Reflight gegen Monique, den er aber trotz vollem Einsatz ganz knapp verlor. Er war eben etwas zu langsam und immer ganz knapp am Schwanz vorbei. Treffen, nicht Zielen heißt die Devise!

Abends gab es dann im Restaurant einen alten Film (etwa 57 oder 58) aus den Anfängen der Modelifluggruppe zu sehen. Danach fuhren wir noch zum Modeliflugplatz, wo wir noch einige Zeit mit den Deutschen und Schweizern bei österr. Wein, bayerischem Bier und schweizer Erdnüssen zu sammensaßen.

Sonntag, 6. September.

Nach einer kurzen Nacht im Breitenbacher Schulhaus wurden wir von den Italienern, die es ganz einfach nicht schaffen, sich leise die Zähne zu putzen, aus dem Schlaf gerüttelt. Nach dem Frühstück machte ich noch einen Flug, um den richtigen Motorlauf hinzukriegen.

Nachdem Loet Waakerman aus Protest gegen die überstarken Streamer nicht mehr antrat, durfte Rudi Königshofer, der gegen ihn gelost wurde, eine Runde aussetzen.

Im zweiten Durchgang, bei dem mir Claus Maikis Starthelfer machte, konnte ich einen guten Flug hinkriegen, der mir dann auch 2218 Punkte brachte. Damit war ich in dieser Runde Dritter hinter Maikis/D und Schandeler/F. Eine gute Plazierung im Endresultat schien in Griffweite.

Auch Rudi konnte einen guten Erfolg melden. Gegen Lothar Hentschel aus München, einem recht guten Piloten mit schnellen Modellen, konnte er mit je einem Schnitt, aber weniger Bodenzeit nach einem Line-tangle (Leinenverwicklung beider Flieger) eine Jagd gewinnen und war eine Runde weiter. Nach dem Mittagessen (CombatSteak!) wurde Königshofer gegen einen weitern Müncher gelost, nämlich Roland Forstner, der bei der WM '84 Dritter wurde. Rudi packte seine besten Modelle und Motoren aus.

Im Kampf jedoch passierte Forstner etwas Ungewöhnliches. Sein Fuchsschwanz wickelte sich um seine Leinen und das Modell flog unsteuerbar ungefähr 6 Runde, indem es immer kleiner werdende Loopings machte; außen lief ein Mechaniker Rolands immer dem Modell nach. Wieder gab der Wettkampfleiter Reflight für Königshofer. In diesem Kampf dürfte er die Sabotage-Mechaniker-Crew angeheuert haben, denn die Motoren beider Modelle waren zu mager eingestellt, sodaß er keine Chance hatte gegen den volles Rohr laufenden CIM von Roland. Somit hatte Rudi trotz heftiger Gegenwehr sein zweites Leben verloren und durfte ab nun zuschauen bzw. bei meinem dritten Durchgang Starthelfer machen.

Vor meinem Flug stellten einige Kunstflieger fest, daß ungefähr 8 (!) Piloten an die zweite Stelle kommen könnten, darunter auch ich. Natürlich

wollte ich daher im letzten Flug mein bestes geben. Nach Start und den ersten paar Figuren war ich erleichtert, waren tatsächlich tadel-los, bis während meiner liegenden waren tatsächlich tadel-Acht der bis dahin ruhende Wind auf einmal verkehrt, d.h. auf die Punkterichter zu, blies. So mußte ich die restlichen Figuren mit Leinenzugproblemen fliegen. Trotzdem bekam ich für diesen "Freiflug" noch 2147 Punkte. was im Endresultat den 6. Platz bedeutete. Den umkämpften 2. Platz erreichte der Franzose Schadeler, der wirklich sauber flog, hinter dem Deutschen Claus Maikis, der uns alle mit hoher Punktzahl abhängte. Sehr überrascht waren wir von Baumgärtner aus Deutschland, der sich mit einem sehr schönen dritten Flug nach vorne schießen konnte.

Die Siegerehrung in Akro wurde vorgezogen, da noch Jagden am Combat-

XIII. NOGRAD - CUPA - F2B in Saltogarjan / Ungarn

Walter Wenczel, NÖ

Nach der relativen Teilnehmerflaute vom vorigen Jahr (nur 20 statt 30 Piloten), stellte sich in diesem Jahr wieder ein Teilnehmerfeld von 28 Mann den Punkterichtern aus Ungarn, Polen und Österreich. Als Piloten waren aus Österreich nur wir Wenczel's, d.h. mein Vater Franz und ich gekommen.

Nach unserer Ankunft bekamen wir für unser Startgeld die obligatorischen Souveniers – in diesem Jahr aus Urkunde, Startnummer und Hut in einer Plastiktasche bestehend, ausgehändigt. Nach einem gemeinsamen Abendessen und einer allgemeinen Besprechung, bei der uns das Programm und die Startreihenfolge bekanntgegeben wurde, gings ab ins Quartier.

Freitag früh machten wir beide noch zwei Einstellungsstarts, wobei wir wieder einmal längere Motorlaufzeiten hatten als zu Hause (nach dem Motto: Je mehr Sprit man herausnimmt, umso länger läuft er !). Um 9 Uhr begann der Bewerb, wie immer mit einer feierlichen Eröffnung, bei der allgemeine, organisatorische, sportliche aber auch weltpolitische Reden von Honoratoren, Veranstalter und dem Chefpunkterichter gehalten wurden.

Danach begann gleich der 1. Durchgang. Wir hatten noch Zeit bis nach dem Mittagessen und konnten uns bis dahin die Flüge ansehen. Piotr Zawada aus Polen flog mit seinem neuen Modell, das auch in Schweden auf der EM schon zu sehen war, einen sauberen Flug und konnte sich einige Punkte von Attila Morotz, dem ungarischen Meister, absetzen. Wie übrigens die meisten der guten Ungarn hatte sich auch Morotz eine neue Flugweise angewöhnt: Relativ laut knatternder Motor und ziemlich schnelle Rundenzeiten und Figuren. Ganz im Gegenteil dazu der absolute Silent-Hit von Jan Skrabalek aus der CSSR: Er flog einen HP mit Originalschalldämpfer! kreis im Gange waren, und einige Kunstflieger schon nach Hause wollten. Danach überraschte uns der Schweizer Germann mit einem gefesselten FOK-KER Dreidecker, der tadellos und naturgetreu seine Runden zog.

Vier Piloten blieben für das Combatfinale über. Maestrelli/I und Disler
/CHflogen um den 3. Platz, den Mike
Disler für sich gewinnen konnte. Zum
Gaudi aller flog Mikes Modell mit abgeschnittenen Leinen hoch in die Luft,
machte kehrt und knallte genau auf
Loet Wakkermans Modellkiste.

Der letzte Kampf entschied den Sieger des Cups. Monique Wakkerman, das hübsche Mädel aus Holland, kämpfte gegen ihren Landsmann Loren de Jong. Eine wirklich schöne Jagd mit vielen Schnitten, die wir als Zuschauer gar nicht alle zählen konnten. So waren wir alle gespannt auf das Ergebnis. Und das überraschte uns: de Jong

hatte die Schwester des EXweltmeisters Wakkerman ganz knapp besiegt.

Nach der zweiten Siegerehrung, bei der Rudi von seinem 11. Platz – eine sehr gute Leistung – erfuhr und viel Händeschütteln, machten wir uns auf den langen Heimweg.

DIE ERGEBNISSE

Klasse F2 B: 15 Teilnehmer 1. Maikis D 5210 Punkte 2. Schandler F 4533 " 3. Baumgärtner D 4507 " 6. Wenczel W.A 4365 "

Klasse F2D: 19 Teilnehmer

1. de Jong NL 2. Wakkerman M. NL 3. Disler CH 11. Königshofer A

Mit seinem weichen Klang und den exakten Flügen von Jan war es für uns und sogar für die Punkterichter ein reines Vergnügen, ihm zuzusehen. Für uns war es nach dem Essen soweit. Nach dem Deutschen Egervary war ich an der Reihe. Bei ruhigem Wetter konnte ich einen für mich recht sauberen Flug hinkriegen. Mit den Punkten war ich aber noch nicht recht zufrieden – 15. Platz. 2 Teil-

2767 Punkten auf den 7. Platz.
Zum Ausklang des Tages gab es noch Johannisbeerwein im Garten unserer Dolmetscherin und einen Ausflug ins nahegelegene Observatorium, wo wir bei sternklarer Nacht auch einiges zu sehen bekamen.

nehmer später flog sich Franz mit

Samstag waren wir schon in aller Frühe mit dem Fliegen dran. Während Franz flog, knallten urplötzlich Ge-wehrsalven im Hintergrund. - Eine militärische Einheit hatte neben dem Flugplatz ihr Lager aufgeschlagen und machte Schießübungen. Trotz des Schocks inmitten einer Figur gab es doch 2835 Punkte - die viertbeste Wertung dieses Tages. Bei meinem Flug wurde nicht geschossen, daher auch nur2370 Punkte. Dr. Egervary, Exungar und mehrfacher deutscher Meister, flog nach mir. Ich war bei diesem Bewerb etwas enttäuscht von seinen Flügen, sie waren nicht so sauber und exakt wie sonst, wahrscheinlich bedingt durch ein neues und noch nicht eingeflagenes Modell. Dennoch bekam auch er seine Punkte, die ihn an die dritte Stelle reihten.

Nach dem Durchgang, wagte einer der ungarischen Piloten ein außergewöhnliches Experiment. Er stellte sich einem Punkterichterteam, daß sich aus anderen Piloten zusammensetzte, darunter Morotz, Egervary und auch ich. Für uns Punkterichter sehr interessant, für den Piloten aber eher ernüchternd, da die Flieger unter sich doch kritischer sind als die Punkterichter.

Als Abendprogramm war nach einem mißglückten Kesselgulasch im vorigen Jahr wieder Speck-, Zwiebel- und Paprikagrillen auf Lagerfeuern angesagt. Nachmittags schien zwar der Regen dies zu verhindern, abends aber war das Wetter klar. Nach dem Barbecue wurden wir im Hotel noch von den Ungarn auf einen kleinen Umtrunk auf ihrem Balkon eingeladen.

Am Sonntag war den ganzen Tag über leichter Regen. Obwohl keine Schießübungen, stattfanden, konnten wir mit diesem Durchgang zufrieden sein. 2815 Punkte für Franz und damit der endgültige 7. Platz und 2502 Punkte für mich (fast 150 Punkte mehr für einen dem 1. und 2. Durchgang etwa gleichwertigen Flug gaben mir eine harte Rätselnuß auf) und damit der 15. Platz in der Endwertung von 28 Teilnehmern war das Ergebnis. Dr. Egervary lieferte keinen guten Flug und blieb dritter. Vor dem Essen flog noch Piotr Zawada/Polen und schien mit 2999 Punkten im 3. Durchgang sicherer Sieger zu werden, zumal das Wetter und die Flugbedingungen immer schlechter wurden. Nach dem Mittagessen harrten alle des Fluges von Morotz. Ein nicht sehr gelungener Flug; keiner wollte es glauben, aber die Punkte bewiesen es: Attila erflog sich 3045 Punkte und damit den Sieg.

Beim Bankett wurde die Siegerehrung durchgeführt. Wieder einmal bekam Attila Morotz den schönen Glaspokal, den NOGRAD CUPA. Nach alter Nograd-Cup-Sitte machte er wieder mit Pokal und Sektflasche die Runde durch den Bankettsaal. Danach wurde noch lange Zeit gelacht, getanzt und ge-

feiert. Am nächsten Morgen machten wir uns bei schönem aber kaltem Wetter auf den Heimweg, wo wir noch auf Geza

Egervary trafen.

28 Teilnehmer DIE ERGEBNISSE:

1. Attila Morotz 6078 Punkte PL 6060

11

- 2. Piotr Zawada • 3. Dr. Geza Egervary D 5820 *1
- 7. Franz Wenczel A 5650 4887
- 15. Walter Wenczel

SCHÖNE ERFOLGE UNSERER FESSELFLIEGER IM AUSLAND

Fesselflieger aus 6 Nationen trafen sich am 15./16. August 1987 beim

Int. Fesselflugwettbewerb in Genk.

F2A: Franz Marksteiner siegte mit 269,46 km/h.

F2B: Staatsmeister Franz Wenczel erreichte im stark besetzten Starterfeld den 5. Platz. Walter Wenczel wurde 9., Walter Reinisch 15.

F2C: Obwohl Nitsche-Kühnegger im Vorlauf bzw. Semifinale die sehr guten Zeiten von 3'28,8" bzw. 3'28,3" erreichten, belegten sie im Finale nur Platz 2. Das zweite Team aus Österreich, Reinisch-Brandl, belegte den 9. Platz.

Franz Marksteiner

Am traditionellen "COPPA d'ORO" am 13. September 1987 in Lugo nächstRavenna, nahmen dieses Jahr in der Klasse Team Racing 15 Mannschaften aus Italien, der Schweiz, Spanien, Jugoslawien und Österreich teil.

In den Vorläufen konnte sich das Salzburger Team Fischer/Straniak langsam vorarbeiten. Das Team Nitsche/Kühnegger hatte mit erheblichen Fahrwerksproblemen zu kämpfen und konnte nur den für sie schlechten 8. Platz belegen.

Wacker hielt sich das Team Reinisch/ Brandl, das in seiner ersten vollständigen Flugsaison die zwei Vorläufe beendeten und auf dem 13. Platz landeten.

Im darauffolgenden Finale profitierte das Team Fischer/Straniak vom Ausfall des schnellen italienischen Teams Magli/Pirrazini und konnte so den Sieg erringen.

Die Ergebnisse:

1. und Gewinner des Goldpokals Fischer / Straniak Α

l

- 2. Macchi / Nocentini
- 3. Magli / Pirazzini
- 8. Nitsche / Kühnegger Δ
- 13. Reinisch / Brandl Α

Es waren 15 Teams am Start. In der Klasse Speed starteten keineÖsterreicher.

Hans Straniak

Fesselflieger aus 9 Nationen trafen sich am 19./20. September 1987 zum Fesselflugwettbewerb in Bochum. Am Wettbewerb teilgenommen haben die Österreicher Franz Marksteiner in F2A von der MBG Brandenberg sowie Nitsche-Kühnegger in F2C vom MFC Salzburg.

Obwohl der Pole Rachwal die Klasse Speed (F2A) sicher für sich entscheiden konnte, entbrannte ein harter Kampf um Platz 2, den schließlich Franz Marksteiner vor dem Schweizer Bilat und dem Dänen Eskildsen erringen konnte.

Daß das Salzburger Team Nitsche-Kühnegger bereits auf allen Wettbewerben in Europa zu den Favoriten zählt, braucht nicht besonders erwähnt zu werden. Sie belegten hinter den holländischen Brüdern Metkemever den 2. Platz.

Im Kunstflug starteten diesmal keine Österreicher.

Franz Marksteiner

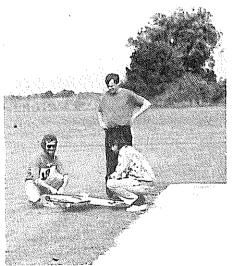
NO-FESSELFLUGTREFFEN 1987

Walter Wenczel, NÖ

Es war das erste Mal, daß auf dem Platz des MBC Enzesfeld ein Fesselflugwettbewerb durchgeführt wurde, obwohl von dort doch einige (d.h. zwei) F2B-Piloten und einer der wenigen internationalen F2B -Punkterichter österreichs herkommen. sei's drum, einmal muß das erste Mal sein. Das erste Mal seit langer Zeit wollten wir auch versuchen, eine eige-Kunstflugklasse für Anfänger durchzuführen. Doch nun der Bericht:

Als unsere Vereinskollegen vom Anfängerbewerb hörten, wollten sie natürlich (fast) alle mitmachen. Etwa drei Wochen vorher machten wir daher eine große Einschulung für die, die noch nie einen Fessler in der Hand hatten und eine Wiederauffrischung für jene, die vor -zig Jahren selbst schon im Kreis geflogen, aber im Laufe der Zeit nicht mehr ganz schwindelfrei sind.

Am 10. Oktober gings also los. So gegen 13 Uhr wollten wir beginnen, aber es kam alles ganz anders: Wie erwartet, war gerade an diesen zwei Tagen ein etwas stürmischer Wind auf unserem Platz, wo es zwar fast nie windstill ist, aber dieser Sturm war nicht eingeplant. So warteten wir halt auf das Ende des Wartens, einige mutige Piloten wagten einen Flug, aber einen Durchgang wollten wir doch noch nicht wagen. Also nützten wir den Nachmittag zum gemütlichen Zusammensitzen in unserem gemütlichen

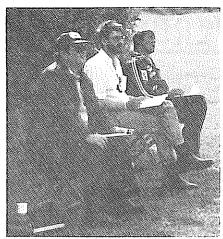


Der Tiroler Weinseisen bereitet sich auf seinen Durchgang vor. Stehend Hansemann, Kofler hält das Modell

Clubheim. Am späten Nachmittag beschlossen wir dennoch, wenigstens mit einem Durchgang der "Schutzgruppe", so die inoffizielle Bezeichnung der Anfängerklasse, zu beginnen. Als Punkterichter wurden, neben dem fixen Punkterichter Zehethofer, ich und Rudi Königshofer, der Combat-Staatsmeister, eingeteilt. Die Anfänger zu bewerten um einiges schwieriger als die FAI-Klasse, da man bei einigen Figuren nur schätzen kann. So kam es auch bei fast allen zu einer nicht ganz beabsichtigten Landung. Unser Friseur Dorner, der das erste Mal Figuren flog, beeindruckte mit einem etwas abgewandelten Wingover, dem "eingesprungenen Dorner". In Führung konnte sich unser ewiger Punkterichter Striberny mit einem erkennbar sauberen Flug bringen, vor meinem Bruder Thomas, der mich persönlich mit seinem Flug etwas enttäuschte.

Sonntag früh war es mit dem Wind nur unerheblich besser geworden, aber nach einigen Probeflügen beschlossen wir, doch mit dem ersten F2B - Durchgang zu beginnen. Es war ein recht schneller Durchgang. Franz Wenczel demolierte nach einem abgebrochenen Kleeblatt seine Uralt-Genesis, sodaß wir die restlichen Durchgänge beide mit meinem Modell fliegen mußten. Der Tiroler Walter Weinseisen mußte seinen Durchgang mit zu langsam eingestelltem Motor abbrechen. Wer mit viel Power flog, konnte voll punkten, was für Erhard Weinmann mit seinem extrem starken Super Tigre-46 einen gewissen Vorteil bedeutete. Den 2. Durchgang hängten wir gleich an den ersten an, um bei etwaiger Wetterverschlechterung zumindest eine Wertung zustandezübringen. Als Antwort auf die Windkraft flogen ich und Franz nun mit kürzeren Leinen und "full power", was uns auch eine volle Wertung brachte, doch Erhard war an diesem Tag konstant gut.

Danach schlossen wir den 2. Anfängerdurchgang an, bei dem wir Punkte-



Die Punkterichter müssen sich sehr auf die Figuren konzentrieren

richter Combathelme ausgeteilt bekamen, was aber nicht notwendig war, da wir besonders bei den Modellen der Anfänger auf Sicherheit achteten. Für die Leinenzugkontrolle hatten wir eine besonders starke Persönlichkeit unseres Vereines ausgewählt.

In der Mittagspause machten Rudi Königshofer und ich zwei Fuchsjagden, die bei diesem Wind aber nicht so recht gelangen. Als prominente Zuschauer unseres Bewerbes waren inzwischen auch ONF Robert Grillmeier und LSL Wolfgang Schlager angekommen.

Nach dem Essen zogen wir noch die letzten Durchgänge durch. In der "Schutzgruppe" wurde unser Schriftführer Friedl Pinzolitsch, der auch vor Jahren schon Kreisfliegen konnte, ganz einfach zum Fliegen eingeteilt. Er legte zwar die bisher schönste Landung in dieser Klasse hin, mußte aber mit der Scheibtruhe vom Platz entfernt werden.



Gelöste Atmosphäre nach dem Bewerb. Walter Weinseisen verliert seine Locken durch die Hand von Friseurmeister Dorner Im Hintergrund unser Clubhaus mit Tower.

Nach kurzer Rechenzeit im Rechenzentrum in unserem dem Clubheim angebauten "Tower" konnte dann die Siegerehrung beginnen. Für besondere Ehrungen, d.h. für unsere Tiroler als weitest Angereiste, für die Punkterichter, für die Prominenz Grillmeier und Schlager, und nicht zuletzt für Adi Hansemann und Frau, die vor kurzem geheiratet hatten und ihre Hochzeitseise kurz für uns unterbrachen, gab es als Andenken guten Wein aus unserer Umgebung, einem bekannten Weinbaugebiet. Für alle Teilnehmer gab's Geschenke, die uns vom RC-Mo-



Für die Anfängerklasse war ein fertiges Modell "Asterix" a's Hauptpreis vorgesehen. Der Asterix wurde in prop 1/81 vorgestellt.

del-Shop Haas in Leobersdorf zur Verfügung gestellt wurden.

Als Siegespreise wurden Pokale ausgeteilt, und für die besten der Anfänger waren auch Sachpreise vorgesehen.

Trotz des gräßlichen Windes waren alle zufrieden mit diesem Wochenende, und es bleibt zu hoffen, daß sich das Häufchen Anfänger weiterentwickelt und vielleicht noch einige dazukommen. So freuen wir uns alle auf die nächste Saison, wo es nun mit dem NÖ-Fesselflugtreffen schon vier nationale Bewerbe in Sachen Fesselflugkunstflug gibt; vielleicht ziehen nun auch die anderen eine Anfängerklasse durch?

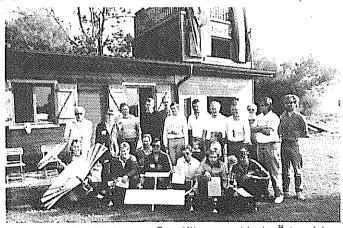
DIE ERGEBNISSE

Klasse F2B:

1. Weinmann Erhard MFC Eferding 4894 Pkt
2. Wenczel Franz MBC Enzesfeld 4856 1
3. Wenczel Walter detto 4785 1

3. Wentzer detto detto 4765 4. W. Weinseisen 4521, 5. W. Reinisch 4132, 7. H. Miorini 2643, 8. H. Kofler 942, 9. A. Hansemann 798, 10. R. Königshofer 194 Punkte.

Klasse FKA:
1. Striberny Werner MBC Enzesfeld 403 Pkte.
2. Ball Artur detto 394 "
3. Wenczel Thomas Vereinslos 382 "
4. W. Dorner 151, 5. F. Pinzolitsch 108 Punkte.



So einen großen Haufen von Fesselfliegern gab's in Österreich schon lange nichtmehr zu sehen. ONF Grillmeier (1. von links) LSL Schlager 3. von rechts) und weitere Teilnehmer und Funktionäre



Der Vorbereitungsraum.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN
KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

NATIONALE WETTBEWERBE

F3C SCHLÜTER - CUP

BFR Manfred Dittmeyer

Auch in diesem Jahr fand der bereits traditionelle Schlüter-Cup in Bramberg statt. Der von unserem unvergeßlichen und leider zu früh verstorbenen Erwin Schmalz ins Leben gerufene Wettbewerb erfreut sich immer mehr einer großen internationalen Beteiligung. Dieses Jahr konnten insgesamt 32 Teilnehmer aus 4 Nationen begrüßt werden. Besonders freute uns das Kommen der Weltmeisterschaftsteilnehmer Colin Bliss aus Großbritannien und Peter Däppen aus der Schweiz. Unsere Schweizer Freunde waren mit 5 Piloten vertreten.

Die schweizerisch/österreichische Freundschaft unter den Heli-Piloten wird immer stärker. Der veranstaltende Club, MFC-Wildkogel Falken hat in gewohnter Weise einen gut organisierten Wettbewerb vorbereitet. Leider ließ uns das Wettbewerbswetter diesmal total im Stich, und speziell die Punkterichter hatten eine "feuchte Tätigkeit". Leider konnten nur in der Klasse F3C zwei Durchgänge geflogen werden, und in der Klasse RC/HC-B mußte für die ersten 3 Plätze ein Stechen geflogen werden. Wegen des Schlechtwetters mußte die Siegerehrung im Gasthaus durchgeführt werden. Als Ehrengäste

konnten wir unseren BSL Edwin Krill, den ONF Delegierten Robert Grillmeier sowie den LSL von Salzburg, Johann Niederwimmer, begrüßen.

Besonders der Samstagabend war in feuchtfröhlicher Runde mit unseren Schweizer Freunden ein wahres Erlebnis. Die Schweizer zeigten sich als eine sehr trink- und singfreudige Gruppe, und neue Freundschaften wurden geschlossen. Wir hoffen, daß wir vom Wettergott im nächsten Jahr besser "betreut" werden und freuen uns schon auf den nächsten SCHLÜTER - CUP.

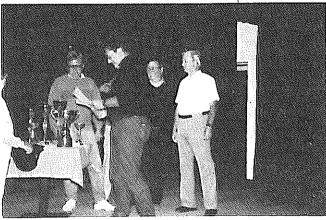
DIE ERGEBNISSE :

Klasse F3 C - 9 Starter
1. Josef Brennsteiner Wildk. 3418 2. Colin Bliss, Westessex GB 2928
3. Peter Däppen, Bern HB 2922

Klasse RC/HC-B - 14 Starter 1. Josef Buchner, ASKÖ Linz 316 2. Rudolf Helpferer, MFC Sbg. 295

3. Peter Ableitunger, ASF Kst. 284Klasse RC/HC-C - 10 Starter1. Josef Brennsteiner, Wildk. 68

Siegfried Fiedler, Freilass.
 Wolfgang Beer, Regensbg.



Der "Oberschweizer" und nette Freund, Pitmin Summermatter bei der Siegerehrung

61

58



Der BSL im "vollen Einsatz". V.I.n.r.: Brennsteiner, LSL Niederwimmer, BSL Krill, Collin Bliss, P.Däppen



Der strahlende Sieger, Sepp Brennsteiner, der z.Zeit beste Helipilot in Österreich

11. IKARUS POKALFLIEGEN in der Klasse RC IV

Der Wettbewerb wurde am Modellflugplatz des ASKÖ Enns ausgetragen. Bei leichtem Morgennebel, der sich aber bald hob, wurde der Wettbewerb mit einer Stunde Verspätung von LSL Ing. Wöger bei Kaiserwetter eröffnet.

17. Teilnehmer aus 3 Bundesländern waren am Start. Nach 2 Durchgängen eine Kopf an Kopf Wertung der ersten 4 Piloten. Dramatische Minuten nach dem 3. Durchgang bis zur Auswertung des letzten Teilnehmers. Nach einer Labung in der Kantine schritt man zur Siegerehrung. Mit netten Worten hob der LSL die Hilfestellung (5 Schleppmaschinen) hervor. Ein Lob gebührt dem Organisationsteam des IKARUS Enns. Die Veranstaltung stand unter einem guten Stern, da kein Modell Bruch erlitt.

Bruno Kirchstetter

DIE ERGEBNISSE :

1. Sidler Th. ASKÖ Linz 2143 2. Pointner KH.detto 2096 3. Glück Franz MFC Salzbg. 2076 4. G.Glück 2045, 5. R.Freudenthaler 2002, 6. H.Sidler 1978, 7. A.Asen 1902, 8. KH Leeb 1821, 9. K.Leeb 1815, 10. J.Parzer 1810, 11. G.Weixelbaumer 1787, 12. M.Hofbauer 1759, 13. W.Graf 1744, 14. G.Hönig 1734, 15. K.Späth 1627, 16. H.Tidl 1429, 17. F.Strauchs 1374.

11. IKARUS POKALFLIEGEN IN der Klasse RC III

Einen Tag später, am Sonntag dem 6. September wurde der Wettbewerb im Blitztempo durchgeführt. Es herrschte diesmal schlechtes Wetter, und es waren nur 7 Teilnehmer aus 4 Bundesländern gekommen.

Bei der Siegerehrung, diesmal in der Kantine, wurde von LSL Wöger darauf hingewiesen, daß es ein netter

10. Nat. Innviertler WANDERPOKALFLIEGEN RC IV

Am 12. September 1987 veranstalteten wir auf unserem Flugplatz das 10. nat. Innviertier-Wanderpokalfliegen in der Klasse RC IV.

Bei herrlich strahlendem Wetter waren 18 Teilnehmer aus 4 Bundes-ländern am Start. Nach der Begrüßung begann dann ein sehr spannender Wettkampf. Die Teilnehmer sind ja heute schon fast alle Spitzenpiloten und haben ihr Können zur Schau gestellt. Es herrschte während des ganzen Wettbewerbes eine sehr gute Stimmung.

Trotz der flotten Durchführung des Wettbewerbes – die Teilnehmerzahl verlangte es – verzögerte sich die Siegerehrung bis in die Abendstunden. Es hatte zwar unser Wettbewerbsleiter Gottfried Benischke alles voll im Griff, nicht nur sein Modell, welches er während der Pausen vorführte, aber eine Verzögerung des Ablaufes der Veranstaltung war nicht zu vermeiden.

Es gab natürlich auch heuer wieder einen reich gedeckten Tisch mit sehr schönen Pokalen. Als Gewinner, dieses Wettbewerbes gingen dann schließlich nachstehende Teilnehmer hervor:

- 1. Sidler Thomas, ASKÖ MFC Linz 2024 Punkte
- Glück Franz, MFC Salzburg
 1953 Punkte und
- Hönig Georg, MFC Silbergrube
 1942 Punkte.

Zusätzlich wurde in diesem Wettbewerb noch die Auswertung der OÖ Landesmeisterschaft durchgeführt. Wettbewerb, aber leider der letzte war. Eine andere Programmgestaltung sei in Ausarbeitung.

Da von den Punkterichtern kritisiert wurde, daß sie immer nur Gläser erhielten, , wurde diesmal auch der dazugehörende Inhalt kredenzt.

Nette Abschlußworte und ein "Komm gut heim" beendete den Wettbewerb, der diesmal mit mehr Funktionären als Teilnehmern statt-

 Π Π Π

LSL ing. Wöger nahm die Siegerehrung vor und übergab die Landesmeisterauszeichnungen. Bei der Auswertung der Landesmeisterschaft wurde natürlich auch der Sieger des 10. Innviertler-Wanderpokalfliegens, Thomas Sidler, MFC Linz Erster und somit Landesmeister 1987 mit 2024 Punkten. 2. und Vizemeister Günther Späth, SFU Schärding mit 1900 Punkten und 3. Karl Späth mit 1896 Punkten.

Zum Abschluß meines Berichtes möchte ich mich bei allen Mitwirkenden, die zum guten Gelingen des Wettbewerbes beigetragen haben, noch einmal recht herzlich bedanken.

Ein besonderer Dank gilt dem fleißigen Küchenpersonal, welches für das leibliche Wohl und die damit verbundene gute Laune unserer fand. Jedes Modell konnte wieder ohne Kratzer eingepackt werden.

Ein Dankeschön dem ASKÖ IKARUS für seine gute Organisation.

DIE EREGEBNISSE :

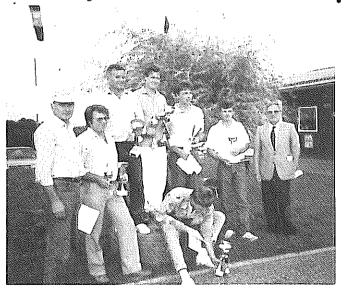
- Trettenbrein A. MFC St.Paul 2708
 Voitleithner T. Ikarus Enns 2567
- 3. Danksagmüller ÖMV Wien 2442 4. HJ.Gstettner 2423, 5. M.Wein
- 4. HJ.Gstettner 2423, 5. M.Weigl 2332, 6. T.Sidler 2254, 7. G.Moos 1896 Punkte.

Gäste gesorgt hat. Selbstverständlich noch ein herzliches Dankeschön den Punkterichtern, der Bewerbsleitung, dem Rechenzentrum und nicht zu vergessen dem Laufburschen (Zettelträger). Schlußendlich bleibt mir noch ein besonderer Dank zu entbieten den Spendern der zahlreichen Preise und Pokale.

Karl Späth

Fortsetzung der Ergebnisse :

4.G.Späth 1900, 5. G.Glück 1899, 6. K.Späth 1896, 7. KH. Pointner 1886, 8. H.Sidler 1868, 9. A.Hubmann 1851, 10. D.Kainz 1844, 11. A.Asen 1747, 12. E.Maurer 1738, 13. M.Hofbauer 1684, 14. H.Tidl 1665, 15. G.Weixelbaumer 1648, 16. F.Stockinger 1610, 17. J.Parzer 1607, 18. R.Klaffenböck 1588.



V.I.n.r.: WL Gottfried Benischke, Karl Späth, Franz Glück, der Sieger Thomas Sidler, G. Hönig, Gerhard Glück, LSL Ing. Wöger und sitzend Karl Späth

Nat. SEMI-SCALE WETTBEWERB

Bei schönem Herbstwetter mit sommerlichen Temperaturen wurde der für zwei Tage anberaumte Nationale Wettbewerb SEMI-SCALE mit internat. Gästeklasse am 12. September eröffnet. 24. Anmeldungen waren eingegangen, letztlich stellten sich 17 Starter aus 2 Nationen und 4 Bundesländern unter

der bewährten Wettbewerbsleitung von Dr. Thomas Loebenstein zum sportlichen Kampf.

Beim NW bis 6 kg drängten 9 Bewerber, unter ihnen Staatsmeister F4C Hermann Michelic, über 6 kg 4 Teilnehmer, hier mit "Staatsmeister "Semi - Scale" Karl Petz, zum Start.



Als Konkurrenten in der Gästeklasse begrüßten wir 5 Freunde aus der BRD. Zwei von ihnen, der Weltmeister Max Merckenschlager und der 7. der WM, Jürgen Steinberger, durften jedoch wegen Fehlens der Sportlizenz beim NW nicht zugelassen werden.

Nachdem am Samstag mit gründlicher Baubewertung und ab Mittag beginnend mit dem 1. Flugdurchgang, am Abend ein wertbares Ergebnis feststand, durfte nach den schlechten Wettererfahrungen der letzten Wochen die Organisationsleitung des HSV erleichtert die aut gelaunten Wettbewerber und deren Angehörigen zu einem Spanferkelessen als Gäste der Unteroffiziergesellschaft in die Kaserne laden.

Wie immer bei solchen Festen mit Musik und "Fachtratsch" schlug es wieder einmal die "Kleinen Stunden" als die letzten einpackten.

In Führung liegend nach dem ersten Tag, galt es nunmehr am Sonntag vor zahlreichem Publikum bei zuschönem und ruhigen Wetter, die Staatsmeister Michelic und Petz noch zu übertreffen. Doch im 2. Durchgang gelang es niemandem, die sich ebenfalls steigernden Führenden zu gefährden.

Im Anschluß an jedem Durchgang wurde im freundschaftlichen Vergleichsfliegen um das "Kristall-

wappen der Stadt Korneuburg" die Vereinsmeisterschaft des HSV ausgetragen. Hier waren die Gäste aus der BRD ohne Konkurrenz. Lediglich Hermann Michelic erklomm das Stockerl und erkämpfte den 3. Platz.

Einsame Klasse durch ihr perfektes Finish und detaillierte Bauausführung die FOKKER E III von Merkkenschlager und die BRISTOL BE 20 von Steinberger, aber bemerkenswert der 2. Platz der Baubewertung unseres Staatsmeisters.

Ein Erlebnis aber, und unübertroffen auch die Flugdarbietungen der beiden Spitzenreiter, die ohne Konkurrenz die Spitzenplätze unter sich ausmachten.



im 3. Durchgang dann den Wettbewerbsleiter zu Abbruch. Es spricht aber für den Sportgeist, daß etliche Wettbewerber durchaus noch weitermachen wollten, und daher die Zeitspanne bis zur Siegerehrung mit Schauflügen verkürzten.

Mit netter und feierlicher Siegerehrung wurde unter Blumengrüßen der reich gedeckte Gabentisch abgeräumt und zwei Wettkampftage in würdiger Stimmung gekrönt.

Besondere Auszeichnung erfuhr die Veranstaltung durch die Anwesenheit des Landessektionsleiters von NÖ, Wolfgang Schlager, des Bürgermeisters der Stadt Korneuburg, Abgeordneter zum Landtag Ferdinand Icha, sowie in Vertretung des Präsidenten des ÖHSV Herr Divisionär Hölzl. Zur Siegerehrung trotz anderwärtiger Verpflichtungen erwiesen uns die Ehre der Stadtrat für Sport der Stadt Korneuburg, Holzer sowie der Präsident des HSV, Oberstleutnant Köhler.

Das sportliche Resumee dieser beiden Tage : Wir konnten uns mit den Gästen messen, uns an deren KNOW-HOW orientieren, sehr viel an Erfahrungen austauschen und dem einen oder anderen in die Karten schauen, und dabei noch Freunde ge-

winnen. Somit eine wertvolle Bereicherung des Starterfeldes.

Nachdem Quartier, Verpflegung und Atmosphäre rund um die Veranstaltung gestimmt haben, versprach man sich beim Auseinandergehen ein baldiges Wiedersehen und Wiederkommen.

Sollten unsere sportlichen Bemühungen und organisatorischen Aufwendungen Zustimmung in den Augen unserer Beobachter finden, so wird es den Wettbewerb um das "KRISTALLWAPPEN DER STÄDT. KORNEUBURG " wieder geben.

DIE ERGEBNISSE

Klasse bis 6-kg:

1. Michelic Hermann UMFC SK Gnas 3121.5 HSV Burg Kr. 3005.2 2. Novotny Albert MFC Salzburg 2706.5 3. Petz Karl

4. R. Veit 2023,9, 5. W. Url 1960,0, 6. P. Schweiger 1876,8, 7. F. Brazda 1812,6, 8. H. Schrack 1801,5, 9. H.Riegner 1761,8 Punkte.

Klasse über 6 kg :

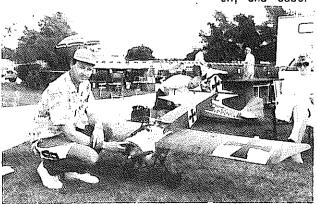
MFC Salzburg Petz Karl
 Wolf Robert 2827 1 FMBC Vienna 2299.7 3. Deutsch Hannes HSV Burg Kr. 2244.4

4. Riegner Heinrich detto

Gästeklasse :

 Geppert Max FVE Erlangen 2985.5 2. Borm Kurt MSV Co. Lohne 2264,6

2162.5



Weltmeister Franz Merkenschlager und Fokker E III



V.l.n.r.: Deutsch, Loebenstein, Hnosky, Merkenschlager und Steinberger

NATIONALER FÜRSTENFELD-POKAL in F1A und F1B

BFR Ing. Ernst Reitterer

So wie alle Jahre davor, konnten wir "Kleinen Brüder" am Sportfliegerplatz Fürstenfeld den Nationalen Freiflug-Wettbewerb durchführen.

Der Flugbetrieb der "Großen Brüder" wurde für die Dauer unserer Wettbewerbstage eingestellt!

Es obliegt mir als Bundesfachreferent Freiflug, vor allem einmal herzlichen Dank zu sagen, auch im Namen aller Teilnehmer, den Verantwortlichen am Flugplatz, an der Spitze dem Flugplatzbetriebsleiter und Vizepräsident des SFC-Fürstenfeld, RR Walter Peyfuß und dem Präsidenten, Architekt Dipl.lng. Hans Richter.

Diesmal veranstaltete die Modellflugsektion des SFC-Fürstenfeld den traditionellen nationalen Fürstenfeld-Pokal in den int. Freiflugklassen F1A - Segelflugmodelle und F1B - Gummimotorflugmodelle am 17./18. Oktober 1987.

Am Samstag begann der Wettbewerb in der Klasse F1B pünktlich um 9,30 Uhr. Wettbewerbsleiter war It. Ausschreibung Vater Hans Pold, da der rührige Obmann, Erich Hohenbalken in F1B selber mitflog. Das Wetter war frühlingshaft warm, und es herrschte Windstille, zuweilen auch leichter Wind aus West bis Nordwest, bei zuerst wolkigem Himmel, später, ab dem 5. Durchgang kam starke Bewölkung auf. Es gab auch noch viele Maisfelder in unmittelbarer Nähe der Startstellen, sodaß Landungen darin an beiden Tagen nicht zu vermeiden waren. Die Modelle wurden aber alle wieder gefunden. Die Thermik war manchmal schwer zu lokalisieren, was natürlich in den Ergebnissen ihren Ausdruck findet. In beiden Klassen konnte niemand die geforderten Maximalzeiten erreichen. Der Kreisschlepp ist in F1A mit wenigen Ausnahmen schon zum Allgemeingut geworden, denn mit der herkömmlichen Startart hätte man heute kaum noch eine Chance an der Spitze mitmischen zu können.

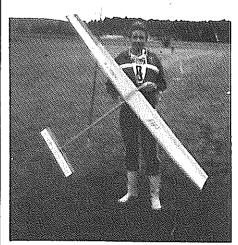
Nun aber wieder zurück zum F1B-Bewerb: Nur der 1. Durchgang war leichter zu fliegen, denn von den 8 Teilnehmern erreichten 4 ein Max. In den weiteren Durchgängen konnten jeweils nur von einem Teilnehmer ein Max erflogen werden. Im 4. Durchgang gab es offenbar keinen Aufwind, denn es erreichte kein Teilnehmer die geforderte Maximalzeit von 3 Minuten. So wurden also insgesamt nur 10 Volle geflogen. Nach spannenden Positionskämpfen, hauptsächlich zwischen der einzigen teil-

nehmenden Dame, Verena Greimel (ÖMVSt. Pölten) und "Altmeister" Ernst Reitterer (LSV Salzburg), setzte sich dieser erst ab dem 6. Durchgang durch und konnte so den Sieg erringen. Franz Wutzel jun. (ÖMV St.Pölten) braüchte im letzten Durchgang ein sicheres Max, um Verena Greimel vom sicher scheinenden 2. Platz noch zu verdrängen, und dies gelang ihm auch. Reitterer siegte mit deutlichem Vorsprung von 36 Sekunden vor Franz Wutzel jun., der nur knapp mit 2 Sekunden Vorsprung vor seiner Clubkollegin landete.

Jedenfalls war es für Verena Greimel in diesem Jahr eine sichtbare Lei-stungssteigerung in der Klasse F18, da sie in der Spitzengruppe mithalten konnte. Sehr erfreulich auch die Tatsache, daß nach langer, langer Pause Alfred Haiden, vom ÖMV St. Pölten wieder mitgeflogen ist – er setzte auch eine sehr sauber gebaute "TILKA" ein.

Der "F1A-Tag" am Sonntag begann um 9 Uhr, bei trüben, regnerischen und kühlem Wetter, jedoch bei Windstille. Ab dem 5. Durchgang regnete es, und der Westwind frischte auf. Erich Hohenbalken war ein umsichtiger Wettbewerbsleiter, der genug Zeitnehmer aufgeboten hatte, um einen reibungslosen Ablauf des Bewerbes zu gewährleisten.

Sehr enttäuschend und sportlich unfair ist zu vermerken, ganze Vereine, wie z.B. ESV/ÖMV St Pölten (eine Ausnahme Franz Wutzel unmittelbare und der Nachhar PSK Oberes Murtal, durch Abwesenheit "glänzten"! Das hat sich der Veranstalter sicher nicht verdient, er machte sich immer Mühe, den Teilnehmern alle möglichen Annehmlichkeiten zu bieten, wie z.B. Freikarten für den Besuch der Therme



Alfons Plannger siegte in der klassischen Kategorie F1A – Segler – mit 20 Sekunden Vorsprung auf Helmut Fuß und 29 Sekunden Fritz Mang

Loipersdorf, die eigens vom Chef, Herrn Mag. Perisutti, überreicht wurden, und im Wettbewerb selbst wurde wirklich alles getan, damit es zwei schöne Wettbewerbstage werden!

Nun zum Bewerb selbst. Auch hier gab es zunächst zwischen Alfons Plangger, Helmut Fuß, Reinhard Truppe, Fritz Mang und Werner Kraus spannende "Kämpfe", aus denen schließlich mit 6 vollen Zeiten und einmal 133 Sekunden Alfons Plangger (SV-Eternit Vöcklabruck) mit einer seiner 4 außerordentlich sauber gebauten Eigenkonstruktionen als würdiger Sieger vor Helmut Fuß (UMFC Neuhofen) und Fritz Mang (ÖMV Wien) hervorging. Auch nach dem 6. Durchgang, als Planggers Modell leicht zum "Pumpen" neigte und sokein Max flog, führte er noch immer beruhigend vor Fuß und Mang.

Alfons Plangger hat nun seine Nominierung in die F1A-National-mannschaft erfüllt und wird voraussichtlich bei der EM 1988 in Jugoslawien starten.

In der Jugendklasse F1A/J flogen mit Verena Truppe (Gast) nur 5 Teilnehmer. Es siegte wie im Vorjahr, immerhin mit 734 Sekunden Gesamtflugzeit nach 5 Durchgängen, der Kleinste und Jüngste Reinhold Pacher (MCF-Finkenstein). Er beherrscht übrigens den Kreisschlepp schon recht gut. Nur ein Max wurde von Jugendlichen erzielt – Heinz Nitsche (LSV-Salzburg).

LSL Steiermark, ORR Mag. Helmut Krasser war als Jurymann praktisch "arbeitslos", was von der ordnungsgemäßen Abwicklung des Wettbewerbes zeugt.

Bei der Siegerehrung in der Flughafenkantine konnte F1A-Sieger Alfons Plangger den wohlverdienten, riesengroßen Siegerpokal des Herrn Bürgermeister der Stadt Fürstenfeld, Dir. Erich Kospach, in Empfang nehmen. Der Präsident Dipl.Ing. Hans Richter und Obmann Hohenbalken dankten allen Helfern und Teilnehmern recht herzlich, daß sie zum Wettbewerb nach Fürstenfeld gekommen sind und überreichten allen anwesenden Damen nette Gewürz-sträußerin. Auch an alle übrigen Plazierten wurden wunderschöne Pokale, gestiftet von namhaften Firmen der Stadt, vergeben.

Spät abends trennten sich die letzten Freiflieger, manche hatten ja noch einen weiten Weg nach Hause, wie z.B. unser Auslandsösterreicher Dipl.lng. Willi Kamp, der noch 760 km zu fahren hatte.

"HAM NACH FÜRSTENFELD"-der Text des bekannten Schlagers soll wirklich alle Freiflieger Österreichs motivieren, nicht nur am nächsten Freiflugpokal mitzufliegen, sondern auch die freundlichen Bewohner, sowie die hervorragende Küche mit oststeirischen Schmankerln und auserlesenen Weinen in der Stadt Fürstenfeld kennenzulernen.

Auf Wiedersehen 1988!

DIE	ERGEBNISSE	Klasse	F1 A
UIE	EUGEDIAIOOE	MIdSSE	FIM.

1. Plangger Alfons	SV Etern:t	1213 Sekunden
2. Fuss Helmut	UMFC Neuhofen	1193 "
3. Mang Fritz	ÖMV Wien	1184 "
4. W.Kraus 1173, 5.	A.Truppe 1152, 6.	H. Danksagmüller
1145, 7. H.Pold 11	144, B. W.Kamp 1	030, 9. E.Reit-
terer 909, 10. A.Wa	rzilek 855, 1t. H.N	itsche 709, 12.
H. Dolezal 555, 13. /	A.Dötzl 418, 14. F.I	Nutzi 269 Seg.

Klasse F1A/J - Jugend:

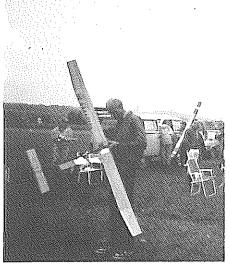
Pacher Reinhold MCF Finkenstein 734 Sekunden
 Nitsche Heinz LSV Salzbueg 731 "
 Dolezal Walter MCF Finkenstein 667 "

Dolezal Walter MCF Finkenstein 667 "
 R.Mang 418, Gast Verena Truppe 686 Sekunden.

Klasse F1B:

1. Reitterer Ernst LSV Salzburg 1056 Sekunden 2. Wutzi Franz jun. ESV St. Pölten 1020 " 3. Greimel Verena detto 1018 "

4. H. Herbsthofer 925, H. Pold 918, 6. E. Hohênbalken 857, 7. A. Haiden 384, 8. F. Wutzl sen. 276 Sekunden



Dipl. Ing. Willi Kamp, er kam aus Stuttgart und hatte 1500 km zurückzulegen, um am Fürstenfelder Pokal teilnehmen zu können..



F1C - Motorflugspezialist Reinhard Truppe, gegenwärtig an erster Stelle im FAI-Weltcup, stellt auch in der Seglerklasse durch einige Siege seinen Mann !



Die Jugendwertung sah den jüngsten und kleinsten Modellflieger an der Spitze. V.I.n.r.: 2. Platz Heinz Nitsche, 1. Platz Reinhold Pacher und 3. Platz für Walter Dolezal ...



Die Spitzengruppe in F1B-Gummimotormodelle. V.l.n.r.: 2. Platz Franz Wutzl jun., 1. Platz Ernst Reitterer, 3. Platz die einzige weibliche Teilnehmerin, Verena Greimel. Man beachte die gleichmäßige Konzeption aller 3 ModeHe

ZANONIA POKAL 6. ÖSTERREICHISCHER NÜRFLÜGELWEITBEWERB

Dipl.Ing. Gerolf Schuh

Durchgeführt vom MBC Vogelweide-Mödling am Flugfeld West in Wiener Neustadt am 15. August 1987.

Wie schon in den vergangenen Jahren trafen einander auch heuer wieder unentwegte Nurflügelenthusiasten am Flugfeld West in Wiener Neustadt. Besonders zahlreich waren heuer Gäste aus den deutschen Gauen angereist während sich die Gilde der österreichischen Nurflügelfreunde zum überwiegenden Teil aus den Reihen der Clubmitglieder des MBC Vogelweide rekrutierte.

Bei trüben, teilweise regnerischem Wetter begann der 1. Wettbewerb, das Sunrisefliegen. Um 6 Uhr morgens erfolgten die ersten Starts, wobei jeder Teilnehmer seinen Startzeitpunkt selber wählen konnte. Die Zahl der in diesem Bewerb möglichen Starts war auf drei beschränkt. Leider trübten die äußeren Bedingungen den Ablauf des Bewerbes, da immer wieder Regenschauer die unermüdlichen Teilnehmer in die Autos flüchten ließen.

Um 9 Uhr begann dann der Wettbewerb um den Zanonia-Pokal mit der Meldung der Teilnehmer. 18 Nennungen wurden abgegeben, davon 15 mit Nurflügelmodellen und drei Nennungen von Gästen mit Normalmodellen, welche zum Vergleich mit ausgelost wurden.

Der Wetterablauf schien sich nach Durchzug der nächtlichen Störungen zu beruhigen. Mit dem Abzug der Schlechtwetterfronten klarte es zwar auf, nur kam nun ein ziemlich heftiger, teilweise böiger Wind mit Spitzen bis 20 m/s auf, der den ganzen Tag über den Ablauf des Wettbewerbes teilweise stark beeinflußte. Trotzdem zeigen die Ergebnisse, daß die Spitzenpiloten auch mit diesen widrigen Umständen zurecht kamen.

Im Wettbewerb um den ZANONIA-POKAL waren zwei Aufgaben ähnlich dem F3B-Programm zu erfüllen, und zwar die Aufgabe Zeitflug (9 Minuten Rahmenzeit mit 6 Minuten Arbeitszeit) mit anschließender Landung im Zielkreis ohne Wertung des Abstandes zu Mittelpunkt des Kreises und die Aufgabe Streckenflug (8 min Rahmenzeit und 4 min Arbeitszeit). Geflogen wurden 3 Durchgänge, wobei in der Aufgabe Zeitflug die Wertung gruppenbezogen durchgeführt wurde.

Der 1. Durchgang begann um 10 Uhr, der letzte Durchgang endete um 18 Uhr. Nachdem als Startart der Laufstart mit Umlenkrolle vorgeschrieben



3. Friedrich Koch, 1. Hans-Jürgen Unverferth und 2. Curt Weller



Teilnehmer stehend v.l.n.r.: Klute, Flottmann, Unverferth, Perlik, Werner, Wyskocil, Weller, Kripta. Hockend: Koch, Bergmann, Schuh, Windhagauer

war, wurde von allen Teilnehmern auch eine entsprechende körpersportliche Leistung vollbracht, was vor allem im letzten Durchgang zu leicht hektischen Einlagen führte.

Während die Ergebnisse ausgewertet wurden, führten einige Unermüdliche noch ein Speedfliegen durch, wobei vor allem die Leistung von Wolfgang Zach von 19.7 Sekunden für die viermal 150m-Strecke zu erwähnen ist, und das bei der gegenüber Windenstarts geringeren Ausgangshöhe des Laufhochstartes.

Zur Siegerehrung konnte der Initiator des Wettbewerbes, Curt WELLER, den vom MBC Vogelweide-Mödling gestifteten Wanderpokal an den bekannten Nurflügelverfechter und Korumnisten Hans Jürgen UNVERFERTH überreichen.

DIE ERGEBNISSE ZANONIA - POKAL

1. Unverferth Hans-Jürgen MFC Osnabrück MBC Mödling Weller Curt 3574 3. Koch Friedrich detto 3. Noth Friedrich Getto 3179
4. R. Flottmann 2877, 5. D. Perlik 2615, 6. F. Koch 2599, 7. Ch. Bergmann 2589, 8. W. Windhagauer 2361, 9. G. Schuh 1910, 10. W. Wyskocil 1709, 11. W. Wyskocil 1656, 12. R. Werner 1000, 13. A. Klute 914, 14. R. Kripta 151,

Gästewertung: W. Zach 3707, M. Platzer 3703, M. Mann 3379 Punkte.

Sunrisefliegen :

Werner Reinhard FSV Versmold 2000 Unverferth Hans-Jürgen MFC Osnabrück 1740 Flottmann Raif FSV Versmold 1280 1. Werner Reinhard 3. Flottmann Raff 4. W. Wiyskocil 1121, 5. A. Klute 899, 6. Ch. Bergmann 899, 7. G. Schuh 805, 8. D. Perlik 745, 9. G. Lane 419, 10. W. Windhagauer 405.

Speedfliegen :

 Zech Wolfgang
 Platzer Martin 1447 MBC Mödling Unverferth Hans-Jürgen MFC Osnabrück 4. M. Mann 420, 5. D. Perlik 89 Punkte.

Wer nimmt 1988 am Wettbewerb teil, wer hat Interesse am Workshop?

Interessenten melden sich bei: Curt WELLER, Schubertgasse 43 2340 Mödling. Tel. 02236/880965.

Ein langer Tag ging mit einem kameradschaftlichen Beisammensein bei der Familie Weller zu Ende.

Ausblick: Der 7. ZANONIAPOKAL mit dem Ziel und Zweck den RC-Nurflügelsport zu beleben und die Leistungen zu steigern wird Mitte August 1988 wieder abgehalten werden. Im Anschluß an diesen Bewerb beabsichtigt der MBC Vogelweide-Mödling für alle an der Nurflügelfliegerei interessierten Modellflieger ein Workshop abzuhalten.

Geplante Themen (eigene Modelle mitbringen):

Flugvorführung, Schwerpunktsbestimmung, Einfliegen, Beratung, Theorie, Baupläne, Video und Filme.

A.K. - GEDENKFLIEGEN TREFFPUNKT der WELTMEISTER

Dem Flugpionier Karl zum Gedenken traf sich die Modellfliegerelite Österreichs zu imponierenden Spektakel.

Die Niederhuber-Höhe, nahe Grünburg, war am Samstag, dem 17. Oktober zum Modellflugplatz und Sammelpunkt des Modellflugspitzensports

geworden.

Ehemalige Freunde Karl Aigners und der Modellflugclub Weichenstetten haben so erstklassige Vorbereitungsarbeit geleistet, daß pünktlich um 13 Uhr der Flugtag gestartet werden konnte. Das Eröffnungsspiel derTrachtenkapelle Grünburg gab dem Fest den würdigen Rahmen.

Die Begrüßung aller Teilnehmer und Zuschauer erfolgte durch Herrn Hubert Aigner, Gedenkworte sprach LSL Ing. Wöger und würdigte die Leistungen des Flugpioniers Karl Aigner in den 50er und 60er Jahren.

K GEDENKFLIEGEN 1987

Dann erfolgte Start auf Start der fast 50 aktiven Teilnehmer. Vom Segelflugzeug des 12 jährigen Alexander Kopplers aus Steyr bis zum Riesen-Scale-Flugmodell des bekannten Großmodellbauers Karl Lechner aus Neunkirchen wurde alles gezeigt, was Modellflieger bauen und fliegen.

Weltmeister Rudolf Freudenthaler demonstrierte kraftvollen und fast

Die Mitglieder des Weichstettner Clubs mit den Weltmeistern den Aktiven

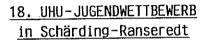
lautiosen Elektroflug. Ganz wurde es beim Flug des "Bussard" von Werner Hauer, internat. Sieger im Experimentalflug, um das Pipsen des lautlos kreisenden Modellvogels zu hören.

Höhepunkte erreichten die Darbietungen durch den Hubschrauberflug des 3. der Weltmeisterschaft, Josef Brennsteiner aus Bramberg. Er über-



Hanno Prettner und der Hell-Champion Sego Brennsteiner

raschte mit einer in Osterreich noch nie gezeigten Flugfigur "Autorotation mit 180°-Kurve", und bei der auf Show-Effekt ausgerichteten Flugvorführung des fünffachen Weltmeisters im Modellkunstflug, Hanno Prettner, aus Klagenfurt. Er bot eine Show, wie sie in OÖ bestimmt noch nicht gezeigt wurde, gekrönt durch die Figuren "Messerfluglooping, Rollenkreis und Hanno Prettner-Schraube".

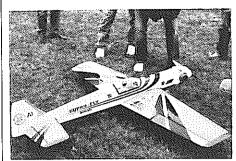


Karl Späth

Am 20. September 1987 veranstalteten wir unseren traditionellen UHU Jugendwettbewerb auf unserem RC-Flugplatz. Wir hatten ein sehr schönes Wetter und eine beachtliche Anzahl an Teilnehmern. Das Teilnehmerfeld bestand diesmal aus 6 Mädchen und 9 Buben im Alter so von 4 bis 14 Jahren.

Die Gewinnerin des Vorjahres, Elke Oberrather, mußte sich heuer mit dem 2. Platz begnügen, da es bei ihr heuer nicht so richtig klappen wollte.

1. und Gewinner des 18. UHU-Jugendwettbewerbes wurde dieses Jahr Markus MÜHLPARZER aus Mauthausen mit 137 Sekunden vor Elke Oberrather aus Enns 116 und Wolfgang Fürst aus Passau, der es auf 113 Sekunden brachte.



Hanno's Maschine die wirklich "alles" kann

Ein äußerst dankbares Publikum hielt bis zum Schluß der Veranstaltung, trotz einsetzenden Nieselregens, aus. Es war ein Nachmittag so richtig nach den Herzen der Modellflieger.

Mit dieser Veranstaltung feierte auch der MFC-A.K.-Weichstetten sein 10 jähriges Jubiläum. Der Club zählt heute 20 Mitglieder und betreibt einen kleinen, aber sehr geO.O.E. 1057

Ein herrlich gebautes Flugmodell eines Kollegen aus Weichstetten

pflegten Modellflugplatz, mit einer Graspiste 10 x 100 m, nahe Weichstetten, Gemeinde St. Marien im Bezirk Lint-Land.

Ein besonderes Anliegen der Weichstettner Modellflieger ist das seit 6 Jahren durchgeführte A.K. Gedenkfliegen. Ing.Wöger



Die drei Sieger von tinks: 3. Wolfgang Fürst, der Sieger Markus Mühlparzer und 2. Elke Oberrather

Unser Gabentisch war wieder reichlich gedeckt, was die Jugendlichen besonders freute.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei allen Spendern für die zahlreichen Preise und Pokale recht herzlich bedanken.

Die Ergebnisse:

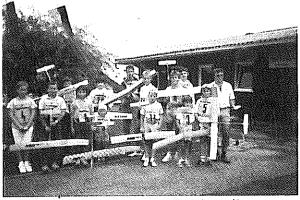
1. Mühlparzer Markus 137 Sekunden

2. Oberrather Elke 116

3. Fürst Wolfgang 113 "

4. Erhart Pichler 102, 5. Nina Reisner 84, 6. Oberrather Sandra 70, 7. Parzer Brigitte 68, 8. Eberle Johanne 65, 9. Oberländer Andy 65, 10. Demut Gernot 64, 11. Brandstätter Thomas 63, 12. Bauer Erwin 61, 13. Reisner Ronald 59, 14. Eberle Tanja 48 und Demuth Manuel 34 Sekunden.





Das Starterfeld der jungen und tüchtigen Freiflieger. Die jüngsten waren 4 Jahre alt

Landesmeisterschaften





Salzburg

LANDESMEISTERSCHAFT RC/H

Peter Göllner

Herrliches Flugwetter herrschte am Samstag, dem 22. August, bei der Salzburger Landesmeisterschaft in der Hangflugklasse RC/H.

Der MFC-BERGFALKE lud zu diesem Wettbewerb am Schlenken Zilbreit, wo sich auch 37 Teilnehmer aus verschiedenen Vereinen einfanden, darunter zwei weibliche Teilnehmerinnen. Es gab nur noch einipe Probleme mit der Zufahrt zu unserm Hangfluggelände, da der Boden durch den verregneten Sommer sehr weich war. Aber auch das wurde durch ein starkes allradgetriebenes Auto gemeistert. Der Landekreis wurde noch ausgesteckt, Tische und Stühle für die Organisation aufgestellt, und dann ging es mit den Anmeldungen los.

Um 13 Uhr begann dann der 1. Durchgang, in dem gleich zu Beginn sehr gute Leistungen geboten wurden (Gappmair mit 321 von 330 mögli-

chen Punkten).

Überhaupt zeichnete sich der Wettbewerb durch allgemein sehr gute Leistungen aus, was auch mit den guten, und so glaube ich, für alle Teilnehmer gleichbleibenden Bedingungen zusammenhängt.

Zwischen den Durchgängen wurde auch für das leibliche Wohl gesorgt, mit Getränken und Gegrilltem, was auch von den Teilnehmern und Helfern gewürdigt wurde.

Beim 2. Durchgang hoben sich aber. wieder die Asse hervor, trotzdem war noch alles offen.

Der 3. Durchgang war sehr spannend, und eine Bestleistung jagte die andere. Die Ergebnisliste war immer von Piloten umringt, um die derzeitigen Ergebnisse zu erfahren, sodaß die Auswerter ihre wahre Not bei der Auswertung hatten.

Schließlich wurde der letzte Flug gestartet, und man zog sich zur Auswertung zurück.

Nach etwa einer Stunde war, im . Gasthof Zilbreit die Siegerehrung.



Emsines Treiben beim Wettbewerb



Die AIRFISH-STAFFEL



Senderdepot und Grillstation



Fröhliches Beisammensein unter den Wettbewerbern

wurde Klaus Landesmeister vor Matthias Wass und Horst Reuer.

In der Jugendwertung gewann Alfred Schider jun.vor Manfred Grill und Thomas Sturm.

In der Mannschaftswertung lautete die Reihung LSV Salzburg I vor LSV Abtenau I und MFC Bergfalke II. Insgesamt konnten 12 Medaillen und 9 Pokale vergeben werden. Weiters gab es anschließend noch einige Warenpreise zu verlosen, was für ein großes Gaudium sorgte. Es war ein sehr schöner Wettbewerb. herzlichen Dank an alle.

DIE ERGEBNISSE :

1. Hosp Klaus-Dieter LSV Salzburg LSV Abtenau 621 2. Wass Matthias MFC Berofalk 3 Rever Horst 4. A. Schider jun. 611 (1. Jgd.), 5. G. Bist 609, 6.P.Göllner 599, 7.D.Piber 593, 8.J.En-nikl 592, M.Grill 592 (2.Jgd.), 10. G.Höll 588, 11. H. Kössner 585, 12. K. Stöllinger 582, 13. E. Sturm 581, 14. F. Schlager 574, 15. K. Gappmaier und Doris Göllner 548, 17. J. Glatz 546, 18. A. Schider sen. 533, 19. V. Maresch 514, 20. E. Wimmeder 499, 21. M. Dygruber 487, 22. E. Brandstätter 486, 23.H.Reich 484, 24.Th.Sturm (3.Jgd.) 469, 25.P.Buchegger 439, 26.F.Piber 438, 27. A.Plaikner 435, 28. M.Plaikner (4. Jgd.) 429, 29. W.Grill 426, 30. M. Schider 413, 31. M. Spannberger 410, 32. Angela Schider 390, 33. A.Mayer 349, 34. N. Schwab 342, 35. W. Hosp 310, 36. Ch. Widhofer (5. Jgd.) 252, 37. Th. Kleineisen (6. Jgd.) 178 Punkte.

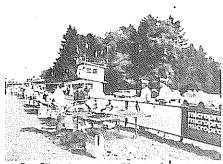
Mannschaftswertung:

 LSV Salzburg I
 LSV Abtenau 1817 Punkte 1749 3. MFC Bergfalke II 1752 4. MFC Berfalke III 1733, 5. MFC -Bergfalke I 1694, 6. LSV Abtenau II 1559, 7. MFC Bergfalke IV 1531, 8. MFG Kaprun 1213, 9. LSV Salzburg II 864 Punkte.



Kurz vor der Siegerehrung





Das Pilotenlager unter. "Gendarmerieschutz"



Die Sieger in der Klasse F3C v.l.n.r.: 2. Graf, 1. Josef Brennsteiner, 3. Heimisch. Davor BFR F3C BFR Ing. Dittmayer und LSL Niederwimmer



Die Sieger in der Klasse RC/HC-B v.l.n.r.: 2. Oetzinger, 1. Plieseis, 3. Helpferer und

4. Rachbauer

LANDESMEISTERSCHAFT F3C

In gewohnt perfekt organisierter Weise und bei herrlichem Wetter konnten wir Heli-Piloten unter der Organisation unseres Landessektionsleiters, Hans Niederwimmer, zwei herrliche Wettbewerbstage in Kraiwiesen genießen Der Wettbewerb wurde in den Klassen F3C, RC/HC-B und RC/HC-C durchgeführt und ging anstandslos über die Bühne. Bei diesem Wettbewerb fiel besonders auf, daß die Familie Brennsteiner nun bereits zwei Salzburger Landesmeister hat. Überhaupt muß man feststellen, daß in Salzburg die Hubiflieger zu Hause sind. Auch der künftige Nachwuchs der Hubi-Piloten wird aus diesem Bundesland kommen.

Es würde uns freuen, wenn wir auch nächstes Jahr wieder in Kraiwiesen einen Wettbewerb fliegen könnten und vielleicht sogar im nächsten Jahr ein internationaler Wettbewerb stattfinden könnte.

An dieser Stelle nochmal einen herzlichen Dank an unseren Landessektionsleiter.

DIE ERGEBNISSE

Klasse F3C: 1. Brennsteiner Josef 2. Graf Oliver 3. Heimisch Karl-H. 4. Böhm Franz	MFC Wildk, Falken MSC-Regensburg MBC-Frellassing UMFC Waidhofen	3125 2463 2200 2168
Klasse RC/HC-B: 1. Oetzinger Rudolf 2. Pliesels Manfred 3. Helpferer Rudolf 4. R. Rachbauer 282, 5. Enzinger 143 Punkte.	SFC-Ried LSV-St.Johann MFC-Salzburg R.Petermann 279, 6.N	304 301 291 4.

Klasse RC/HC-C:

1. Brennsteiner Franz MFC Wildk. Falken

2. Beer Wolfgang MSC-Regensburg

3. Holzmann Robert MFC-Salzburg

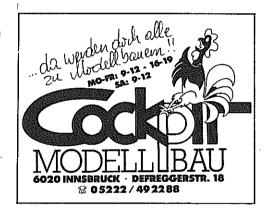
4. F. Walkner 53, 5. M. Holzmann 41 P



LSL Niederwimmer und BFR F3C Ing. Dittmayer gratulieren dem Sieger in RC/HC-C,Franz Brennsteiner



Die Sieger in RC/HC-Cv.l.n.r.: 2.Beer, 1. Franz Brennsteiner, 3. Holzmann, 4. Walkner





Wien Niederösterreich



LANDESMEISTERSCHAFTEN RC III

Manfred Pukl

Am Samstag, dem 12. September, wurden auf dem Modellflugplatz Mistelbach/Ebendorf vom dort ansässigen Verein, dem UMFC Weinland, unter dessen Obmann Manfred Pukl, die Landesmeisterschaften 1987 in der Klasse RC III für Niederösterreich und Wien abgehalten.

Vor einigen Jahren hatte man bereits in Mistelbach erkannt, daß die
Durchführung der beiden Landesmeisterschaften als eine Veranstaltung mit getrennter Wertung als
überaus sinnvoll und praktisch erscheint. Dies bewirkt nicht nur eine
organisatorische Zeitersparnis, sondern auch von der Funktionärsseite
her eine Erleichterung bei der Durch-

führung. Der Haupteffekt wird aber durch die größere Teilnehmerzahl und ein Messen der Leistungen über die Grenzen der Bundesländer hinweg erzielt. Es ergibt sich auch dadurch automatisch eine ausgezeichnete Kameradschaft unter den Modellfliegern. Ohne viel Gerede, meistens genügt ein Anruf, und die Sache zwischen Wien und Niederösterreich läuft. So auch heuer – herzlichen Dank!

Bei Flugwetter trafen sich 6 Starter aus Niederösterreich, 3 aus Wien und 2 Teilnehmer aus dem Burgenland. Die Burgenländer nahmen als Gäste an der Veranstaltung teil. Vielleicht wäre dies ein Anstoß zum "Dreierrad!" !?

Ein bewährtes Team an Punkterichtern und Funktionären ließ diese Landesmeisterschaften in äußerst freundschaftlicher und kollegialer Atmosphäre ablaufen.

Erfreulich war auch, als man bei der Computerauswertung einen angeblichen Fehler entdeckte, daß keine Hektik aufkam, und daß nach einer etwas größeren Pause zwischen dem 2. und 3. Durchgang , wo die Ergebnisse korrigiert wurden, die Meisterschaft weiterlief. Die Pause wurde zu Fachsimpelei, Maschinenwartung, Mittagessen, ja teils auch zu einem Mittagsschläfchen benützt.

Daß man unserem "Computerdoktor Ladi" vorwarf, daß sein "Rechenwerkel" nicht ganz klaglos arbeite, ließ diesen natürlich auch nach dem Bewerb und in der darauffolgenden Nacht nicht ruhen, bis er den Grund des Programmfehlers gefunden hatte.

Dabei stellte sich heraus, daß die Ergebnisse bzw. Endpunkte richtig waren, und daß in der Punkteauswertung in einer Zeile falsch ausgedruckt wurde, aber der Durchgangspunkteendwert vollkommen richtig war. Alles klar - nein ? Verlaßt Euch drauf, die Endergebnisse stim-

An dieser Stelle herzlichen Dank dem Edi Muik aus Wien, der einige Tage nach dem Wettbewerb (ihn ließ die Sache auch nicht ganz ruhen) uns dies bestätigte.

NIEDERÖSTERREICH - CUP Klasse RC/MS

26 Teilnehmer aus 13 Vereinen beteiligten sich heuer am NÖ-Cup für ferngesteuerte Modellsegelflieger. Die besten 19 Piloten kämpften am 22./23. August auf der Modellfluganlage des BSV Voith um den Gesamtsieg. In drei spannenden Durchgängen, von denen zwei gewertet wurden, setzten sich die Favoriten erwartungsgemäß durch. Karl Leeb, vom BSV-Voith konnte die Führung im Cup erfolgreich verteidigen und wurde somit Gesamtsieger des NÖ-Cups 1987.

1. BURGSTADT - FRIESACH POKALFLIEGEN und LM RC IV

Der 1. Modellflugverein Friesach veranstaltete am 13. September 1987 am Modellflugzentrum Groggerwiesen das 1. Burgstadt - Friesach Pokalfliegen und die Kärntner Landesmeisterschaften in der Klasse RC IV. Bei herrlichem Wetter sind 12 Piloten zum Wettbewerb angetreten.

Der 1. Durchgang wurde um 9 Uhr von Wettbewerbsleiter Wolfgang Hoi gestartet. Diesen Durchgang gewann bei spannendem Verlauf Herbert Lenzhofer vom KFC Klagenfurt, vor Walter Taxer, ÖMV Feistritz/Drau und FritzTaxer, ÖMV Feistritz.

Im 2. Durchgang war wieder Herbert Lenthofer an der Spitze, doch da kam der erste Angriff von Heimo Fleischhacker vom KFC Klagenfurt, Platz 2. Platz 3 wieder für den Feistritzer Walter Taxer.

lm 3. Durchgang wurde es so richtig spannend. Der an die Spitze stürmende Heimo erreichte in diesem Durchgang nun sogar die beste Wertung vor Lenzhofer und Walter Taxer.

Der Friesacher Alfred Greifeneder, erstmals bei einem RC IV-Wettbewerb, hat sein Ziel, nicht letzter zu werden, erreicht, er wurde 10.

Hervorzuheben wäre noch der Besuch der beiden Landessektionsleiter Grillmeier und Schlager, die es nicht scheuten, trotz der F1E-EM am Spitzerberg, einige Zeit bei uns anwesend zu sein.

erfolgter Siegerehrung am Nachmittag, fanden die Landesmei-sterschaften bei vergnüglichem Beisammensein ein schönes Ende.

Herzlichen Dank allen Teilnehmern, Funktionären und Gästen, und besonders ein herzliches Danke an die Küche. Alle zusammen haben beigetragen, daß die Veranstaltung den erfolgreichen und schönen Verlauf nahm.

Durch einen zweiten Platz in der Tageswertung konnte sich Helmut Eigner in der Gesamtwertung noch auf Platz 3 vorschieben. Durch den 4. und 6. Gesamtrang von Adolf Weingast jun. und Karl-Heinz Leeb wurde die Schlagkräftigkeit der BSV - Piloten erneut unter Beweis gestellt.

Eine sehenswerte Flugschau, bei der vom Großmodell bis zum Oldtimer, vom Weltmeister im Elektroflug bis zum Hubschrauber alles zu sehen war, beendete diese gelungene Veranstaltung.

DIE ERGEBNISSE

Landesmeisterschaft Niederösterreich: 1. Stoiber Josef HSV Kreuzenstein 2563 2. Rekirsch Walter detto 2437 3. Brachtl Rudolf UMFC Weinland 182. 4. H.Geyer 1728, 5. M.Mann 1596, 6. Wilh. 1825 Wyskocil 1433 Punkte.

Landesmeisterschaft Wien :

1. Danksagmüller Helm. ÖMV Wien 2525 -2. Klamecker Michael detto 1610 MFC Phönix 3. Muik Eduard 1587

Gäste aus dem Burgenland : Schmid Johann UMFC St.Georg 2063 Leeb Josef detto 1585

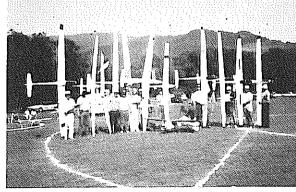
. . .

DIE ERGEBNISSE

1. Leeb Kari BSV Voith 18724 2. Baumgarti Johann FMBC Austria 18329 3. Eigner Helmut BSV Voith 18270 4. A. Weingast 18185, 5. F. Wenczel 18119, 6. KHLeeb 18098, 7. R. Dunger 18010, 8. L. Ebenführ 17914, 9. F. Girner 17807, 10. P. Wurm 17407, 11. M. Wurm 17243, A. Beil 16869, 13. E. Buxhofer 16218, 14. F. Oberrather 15203, 15. A. Novotny 13397, 16. R. Pyrek 12600, 17. H. Schrack 12411, 18. F. Weigl 12359, 19. P. Feix 10032, 20. M. Ebner 8609, 21. A. Weingast sen. 8254, 22. G. Berch 7076, 23. A. Asen 4509, 24. W. Hödl 4307, 25. H. Pusztai 4105, 26. W. Hödl 3866.



Kärnten



Die Teilnehmer am 1. Burgstadt Friesach Pokalfliegen mit ihren Flugmodellen

Das offizielle Ergebnis lautet:

- 1. Fleischhacker Heimo, KFC-Klft.
- 2. Lenzhofer Herbert, detto
- 3. Taxer Walter, ÖMV Feistritz

Ergebnisse der Landesmeisterschaft: Gleiche Reihenfolge wie vorher.

(Der Redaktion liegen keine näheren Angaben vor).

Nun noch ein paar Zeilen zur Organisation :

Organisationsleiterin Renate Dürnwirth und ihr Team gaben sich die größte Mühe, alles bestens zu organisieren, was auch wirklich zur vollsten Zufriedenheit der Teilnehmer beigetragen hat. Dank gilt aber auch den Frauen im Buffet, Senderdepotchef Hauser, Wettbewerbsleiter Hoi, den Punkterichtern, dem Schlepp-pilot vom KFC Willi Sallocker und natürlich allen Leuten, die bei dieser Veranstaltung eine Aufgabe zu erfüllen hatten.



Oberösterreich

LANDESMEISTERSCHAFT RC/H

Ing. Viktor Wöger

Ein strahlender Spätsommertag erwartete die Modellflieger am 20. September, dem Wettbewerbstag, im Hangflugparadies des SMBC-Kirchdorf-Micheldorf.

Als die ersten Modellflieger eintreffen werden gerade die Wendemarken aufgebaut und die Computerzeitmessung installiert.

Pünktlich begann die Landesmeisterschaft RC/H, Programm 1, mit 27 Teilnehmern aus 6 Vereinen. Diese stattliche Anzahl der Teilnehmer ist ein gewohntes Bild bei dieser LM, welche der Micheldorfer Club schon ein Jahrzehnt ausrichtet.

Die Organisation klappt, kleine Unzulänglichkeiten werden abgestellt und 3 Durchgänge bei Windgeschwindigkeiten von 5 bis 12 m/s geflogen. Wettbewerbsbeginn war 10 Uhr vormittags, das Ende der Veranstaltung 16 Uhr, anschließend Siegerehrung. Landessektionsleiter Ing. Wöger, gleichzeitig Sektionsleiter des SMBC Kdf-Micheldorf, zeichnete verantwortlich für die Organisation und Wettbewerbsleitung. Er tat sich dabei leicht, denn ihm steht ein ausgezeichnetes, altbewehrtes zur Verfügung.

Nicht nur die Wendemarkenrichter, die Zeitnehmer und Auswerter sind es, die diesen Tag so erfolgreich machten, sondern auch die emsigen Modellfliegerfrauen unterhielten im Clubhaus ein Buffet und verpflegten Wettbewerber und Zuschauer bestens.

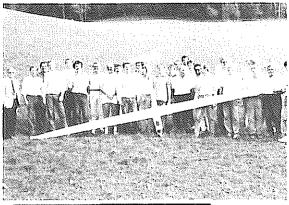
Zur Siegerehrung lobte Bürgermeister Josef Lanz unsren Sport sehr und verweist auf eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung, vorallem für die Jugend.

LSL Ing. Viktor Wöger würdigt die Fairneß der Wettbewerber und beglückwünscht die Sieger.

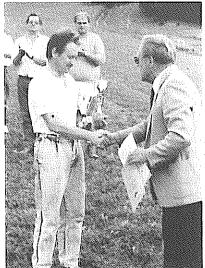
Wolfgang Thallinger
 Karl Felbermeier
 Gerald Zauner
 MFC Quax
 MFC Quax

4. August Greifeneder UMFC Megg.

Wolfgang Thallinger, viermaliger LM



Die 27 Wettbewerbsteilnehmer, links außen LSL Ing. Wöger



LSL Ing. Wöger übergibt dem 4 fachen Landesmeister in RC/H, Wolfgang Thallinger, die Urkunde und die Po-



Die Sieger der Landesmeisterschaft. Im Hintergrund LSL Ing. Wöger und Bürgermeister Josef Lanz von Micheldorf

in dieser Klasse erhält dieses Jahr zum zweiten Mal den Wanderpokal des SMBC Kdf-Micheldorf und darf ihn behalten.

Auch eine Mannschaftswertung wurde errechnet, bei der 6 Mannschaften berücksichtigt wurden.

- Mannschaft MFC Quax Linz, mit Kokely, Freimut, Thallinger und Zauner.
- SMBC Kirchdorf, -Micheldorf, mit Felbermayr, Resch, Steibl und Greindl.
- UMFC Meggenhofen, mit Oberleitner, Müller, Greifeneder und Flixeder.

Erfreulich ist, daß die jüngeren Modellflieger nachdrängen und sich berechtigte Siegeschancen ergeben.

Alle die mit dabei waren, herzlichen Dank und auf Wiedersehen im nächsten Jahr!

DIE ERGEBNISSE:

 Thallinger Wolfgang Quax Linz 1968 SMBC Kdf. 2. Felbermayer Karl 1871 3. Zauner Gerald Quax Linz 1839 4. A.Greifeneder 1817, 5. M.Resch 1812, 6. F.Grabner 1812, 7. W.Hauer 1800, 8. R.Kokely 1793, 9. H.Stangl 1770, 10.W. Müllner 1761, 11. E. Huber 1756, 12. G. Flixeder 1738, 13. M. Streibl 1732, 14. H.Greindl 1716, 15. F.Mittermair 1666, 16. R.Freimuth 1644, 17. F.Kiensberger 1642, 18. G.Totter 1622, 19. H.Popp 1613, 20. R.Janout 1581, 21. H.Wagner 1554, 22. H.Gieselsberger 1553, 23. M. Oberleitner 1528, 24. N.Scheucher 1516, 25. G. Hofstätter 1428, 26. Ch. Commenda 861, 27. F. Schmid 800 Punkte.

prop richtig lesen - heißt immerinformiert sein!

2. VIERTAKTTREFFEN in Saalfelden

Am Sonntag, dem 13. September 1987, führte der LSV-MFC Saalfelden bei strahlendem Sonnenschein den

2. VIERTAKT - WETTBEWERB

durch. Waren durch starke Regenfälle an den Vortagen die Pistenverhältnisse etwas schwierig, kam doch der Großteil der Teilnehmer recht gut damit zurecht.

Wie schon 1986 konnten auch diesmal die Leistung und Zuverlässigkeit der Viertaktmotoren besonders in der Kunstflugklasse recht eindrucksvoll demonstriert werden.

Unbedingt erwähnt sei auch, daß der bekannte Motorkonstrukteur aus Hallein, Herr Köppel, einen wunderschönen 7-Zylinder Stern Motor mitbrachte - schade nur, daß in der allgemeinen Wettbewerbshektik zu wenig Zeit blieb, den Motor genauer unter die Lupe zu nehmen.

Die Sieger

Sportmodelle bis 1700 mm :

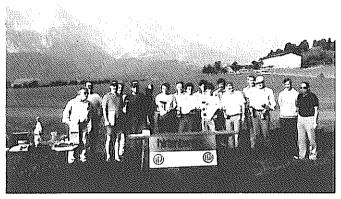
Alfred Oberaigner, MFC Kaprun

Sportmodelle über 1700 mm:

Gottfried Benischke, Rottal/Münster, BRD

Motorsegler : Kunstflugklasse: Siegfried Resch, MFC Saalfelden Manfred Weigl, MFC Alkoven /OÖ

PS: Wer ist im September 1988 wieder dabei ?



Und hier die Wettbewerbsteilnehmer ...







ROYAL MG mit Softmodul-System!

jetzt noch attraktiver in der CI IDED_CEDIE



Begrenzte Auflage mit:

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

Fragen Sie Ihren Fachhändler

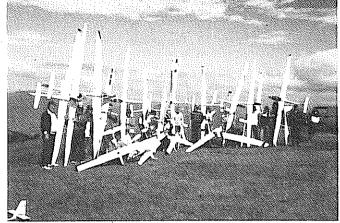
Musical modelied mik

Neuer Weg 15 · Telefon 07233/1051-55 · 7532 Niefern · W. Germany



ALPINES SEGELFLIEGEN auf der Gerlitze/Kärnten

Von Michael Geringer



Bereits zum vierten Mal konnte heuer das Alpine Segelfliegen auf der Gerlitze veranstaltet werden. Zur Freude des Veranstalters wurde die Teilnehmerzahl des Vorjahres weiter überboten, was den Schluß zuläßt, daß das Programm viele Alpin-Piloten anspricht.

Gestartet wurde in zwei Klassen: bis 3,5 m Spannweite und darüber. Aufgabe des Piloten war, innerhalb von 6 Minuten zwei etwa 500 m voneinander entfernte Wendemarken jeweils einmal zu überfliegen und dann möglichst genau zur Zeit zu landen. Für die Landung gab es Zusatzpunkte, je nachdem, ob das Modell im kleinen oder großen Feld liegen bleibt.

Bei nicht gerade idealem aber doch passablem Flugwetter, konnten in jeder Klasse drei Durchgänge abgewickelt werden. Die Leistungsdichte der Spitzengruppe war bei dem doch recht einfachen Programm so hoch, daß hier für das nächste Jahr kleine Änderungen bevorstehen. Alles in allem soll das

ALPINE SEGELFLIEGEN jedoch das bleiben, was es bis jetzt war.Ein Freundschaftsfliegen in kameradschaftlicher Atmosphäre.

Die Siegerehrung im Alpengasthof Pacheiner rundete einen schönen Wettbewerb ab. Unser Obmann, Manfred Maurer, überreichte den Siegern wertvolle Preise, die von Edi Wallner in mühevoller Handarbeit gefertigt wurden. Den Abschluß bildete die Verlosung von zahlreichen Sachpreisen, die von diversen Modellbaufirmen zur Verfügung gestellt worden sind.

Wir bedanken uns auf diese Weise bei den Modellbaufirmen, die uns bei diesem Bewerb unterstützt haben.

ben. Die Modellbaugruppe Feldkirchen dankt allen Teilnehmern nochmals

Χ-

für ihr Erscheinen und hofft, 1988 wieder viele alte Freunde des Alpinen Segelfluges begrüßen zu können.

DIE ERGEBNISSE

Klasse bis 3,5 m Spannweite:

1. Petrevic Alexander ÖMV - Wien 1119 P.

2. Birke Alfred ÖMV - Wien 1118 P.

3. Molzbichler Josef jun. SG - Spittal 1117 P.

4. P. Kirchert 1116, 5. H. Liensberger 1115, 6. J.

Sereinig 1114, 7. F. Lang 1111, 8. E: Wallner 1110, 9. G. Freimuth 1110, 10. H. Krampi 1109, 11. W.

Scheda 1106, 12. W. Neidhart 1102, 13. F. Zeidlik 1092, P. Lüger 1086, 15. G. Winkler 1064, 16. H.

Fleischhacker 1015, 17. J. Zeitlik 1007, 18. R.

Reisenhofer 999, 19. K. Krumscheid 897, 20. M.

Krstic 896, 21. P. Kaupert 892, 22. E. Henning 843, 23. F. Purkharthofer 586 Punkte.

Z3. F. Purkhartnorer 356 Punkte.

Klasse über 3,5 m Spannweite :
1. Maurer Manfred MBG Feldkirchen 1119 P.
2. Traussnig Heinz ASKÖ-Köffach 1119 P.
3. Hahn Kurt Möningerberg 1116 P.
4. Lesky H. 1115, 5. H. Krottenmüller 1112, 6. C.
Köllner 1111, 7. H. Richter 1111, 8. G. Winkler
1110, 9. M. Seufert 1108, 10. F. Purkharthofer 1108,
11. H. Fleischhacker 1108, 12. H. Liensberger 1108,
14. M. Krstic 1105, 15. A. Petrovic 1093, 16. R.
Reisenhofer 1017, 17. A. Birke 1001, 18. E. Wallner
959, 19. J. Pötzel 896, 20. P. Lüger 328 Punkte.

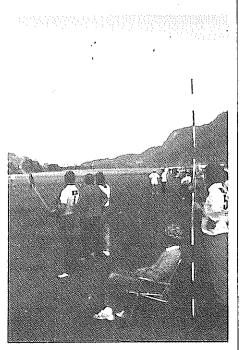
NATIONALES ELEKTROFLUGMEETING in Feldkirchen/Kärnten

Von Michael Geringer

Wie alljährlich im August, kamen auch heuer wieder zahlreiche Teilnehmer aus Österreich, Deutschland und der Schweiz nach Feldkirchen, um in freundschaftlicher Atmosphäre einen Wettbewerb zu bestreiten.

Leider spielte am Samstag das Wetter nicht so recht mit, und der Regen erlaubte den Beginn des Wettbewerbes erst in den Mittagsstunden. Den Piloten kam das aber nicht ungelegen, denn es gab viel zu erzählen und zu diskutieren. Wie schon die ganze heurige Saison, gab es nur ein großes Thema, die Verstümmelung der F3 E - Klasse.

Eine Beschränkung des Antriebes war notwendig geworden, darüber waren sich alle einig, aber daß sie so ausgefallen ist, das ist wohl den



Nationen zu verdanken, die bei den internationalen Wettbewerben nur durch ihre Wortmeldungen, nicht aber durch ihre Erfolge auffallen. Für die nächste Saison gilt es also, sich neue Modelle und Antriebe herzurichten, die nur unwesentlich billiger sein werden, aber kleiner – und damit fliegerisch nur noch anspruchsvoller, besonders bei großen Höhen, die beim Streckenflug erreicht werden.

So wurden zahlreiche Konzepte diskutiert, bis mit dem Wettbewerb endlich begonnen werden konnte.

Das Wetter besserte sich langsam, und am Samstag konnten zwei Durchgänge der 10 Zellen-Klasse und ein Durchgang der FAI-Klasse geflogen werden. Der Samstag verlief ohne gröbere Vorkommnisse, alles sah nach einem ruhigen Wettbewerb aus. Das sollte sich aber am Sonntag rasch ändern.

Das Wetter war schön geworden, und gleich am Beginn des 2. Durchganges in F3E sorgte Norbert Hübner für einen Paukenschlag. Er ver-

liert sein Modell beim Streckenflug aus den Augen und montiert in etwa 400 m Höhe ab. Der Rumpf kam dann mit etwas überhöhter Sinkgeschwindigkeit zu Boden, sodaß der Motor erst 1,53 m (ehrlich gemessen !)unter der Erdoberfläche nicht mehr weiter konnte. Der allgemeine Schrecken hatte sich noch nicht gelegt, als kurz darauf ein Schweizer Modell auf die Piste knallte, der "Tiefenrekord" konnte aber mit nur 0,5 m nicht gefährdet werden. Der "Hammer" kam aber von Helmut Kirsch, wenn auch diesmal im positiven Sinne. Ein zweiter, ebenso phantastischer Flug, sicherte ihm einen überlegenen Sieg.

Sonst gab es in den Ergebnislisten keine Überraschungen, die Ergebnisse der laufenden Saison gleichen sich weitgehend.

Leider konnte heuer kein Pylonrennen ausgetragen werden, das Interesse an dieser Klasse schwindet immer mehr, die 7 Zellen sind mittlerweile so klein geworden, daß sie, besonders bei Start und Landung, nurmehr von Experten zu beherrschen sind. Schade um diese Klasse, sie ist wohl das erste Opfer einer rigorosen Limitierung.

Feldkirchen 1987 war ein gelungener Wettbewerb, und offenbar entschädigen zwei Tage Wettbewerb in Freundeskreisen die weite Anreise über viele hundert Kilometer.

DIE ERGEBNISSE

Klasse F3E:

1. Kirsch Helmut MFG St. Veit 1419 P.
2. Freudenthaler Rudolf UMFC Freistadt 1344 P.
3. Brditschka Ralf UMFC Neuhofen 1299 P.
4. G. Michael 1204, 5. W. Hauer 1192, 6. P. Meisinger 1183, 7. W.Pesendorfer 849, 8. K.Neu 510 P.

Gästeklasse F3F:

1. Lüdi Hans 2. Leodolter Urs CH MG-Wald 1281 (3. Breitner Urs CH MG-Pfäffikon 1183 (4. H. Schmuki, CH, 1151, 5. H. Andress, CH, 791, 6. N. Hübner, D, 595, 7. G. Platz, D, 377 Punkte. 1281 P 1183 P.

* * *

TERMINE 1988

Noch vor dem Erscheinen des TERMINKA-LENDERS 1988 wollen wir die Termine der WELT-, EUROPA- und STAATSMEISTERSCHAF-TEN bekanntgeben:

WELTMEISTERSCHAFTEN 1988

5./ 11. August Kiew / UDSSR

Fesselflug - F2 A, F2B,

F2C, F2D

(8./15. August Leszno/Polen

Freiflug - Jugend-WM

F1A, F1B, F1C

14./19. August

RC-Elektromodelle F3E

St. Louis / USA

3./11. September Scale Modelle - F4C Gorizia / Italien

EUROPAMEISTERSCHAFTEN 1988

3./9. Juli Freiflug - F1A, F1B, Zrenjanin/Jugoslawien

25./31, Juli RC-Kunstflug - F3 A Nörrköping/Schweden

13./18. September RC-Hubschrauber F3C Eibergen/Holland

21./24. September Magnetsegler - F1E Banska Bystricia / CSSR

STAATSMEISTERSCHAFTEN 1988

30.4./1.5.

F3E - Hangflug

Braunsberg / NÖ

Fesselflug - F2A, F2B, F2C, F2D

4./5. Juni Wörgl / Tirol

Elektroflug - F3E,

Juni Feldkirchen / Kärnten

F3C - 10 Zellen

27. August RC-Kunstflug F3 A Waidhofen / Thaya / NÖ

22./23. Oktober

Freiflug - F1A, F1B, F1 A / J

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN 1988

Lt. Beschluß der Bundessportorganisation (BSO)

sind in Zukunft nur jene Klassen als STAATS-MEISTERSCHAFT zu bezeichnen, die im Sporting Code (SC) der FAI enthalten sind. Alle nationalen Klassen werden als ÖSTER-REICHISCHE MEISTERSCHAFTEN bezeichnet.

16./17. Juli

RC III - Kunstflug

Weer-Brandstätte / Tirol

17./18. September RC/MS-Motorsegler Oberwart / Burgenland



C D 2 == FERNWETTBEWERB DER

THERWIKSENSE

Bekanntlich macht Modellflug mehr Spaß, wenn man ab und zu (und ohne Streß) auch an Wettbewerben teilnimmt. Leider gibt es aber nur sehr wenige CO_p-Wertungen und man kann nicht erwerten, daß alle Interessenten pro Jehr 5 000 bis 10 000 Ki-

lometer reisen, um im Ausland aktiv zu sein. Um das "Leistungsfliegen" oder besser gesägt, den CO₂-Flug unter Wettbewerbsbedingungen zu fördern, veranstalten wir im Jahre 1968 einen Fernwettbewerb.

Jeder CO₂-Flieger kann mit seinen Modellen (MDDELA-Motor und MCOELA-Propeller oder anderer Motor und maximaler Tankinhalt von 3,25 cm3/ keine Gewichts- oder Bauvorschriften!) an beliebig vielen "normalen" Freiflugwettbewerben teilnehmen. Er fliegt dort innerhalb der Wettbewerbsdauer 6 (!) mal mit einer Maximalzeit von 120 Sekunden.

Die Ergebnisse (Startkarten oder Durchschriften devon oder Ergebnislisten) sammelt er bis zum 30. November 1988 und · schickt diese zusammen mit einem Plan (A-4-Format mit Motortyp-Angabe) seines erfolgreichsten Modelles und (falls möglich) mit Hinweisen zum jeweils herrschenden Wetter en untenstehen-

Sieger des Jahreswettbewerbes wird derjenige, der bei drei Wettbewerben die längste Gesamtflugzeit erreichte, bei Zeitaleichheit entscheiden die folgenden Ergebnisse.

Als Preise sind folgende Sachen busgesetzt:

- 1. Platz-1 kompletter MODELA-CO,-Mator
- 2. Platz-1 umfangreiches MODELA-Motor-Ersatzteilsortiment
- 3. Pletz-50 CO_p-Kapseln

Die Ergebnisse werden in der THEAMIKSENSE 4/86 veröffentlicht! Anfragen und Ergebnislisten bitte en Klaus J. Hammerschmidt Veltmanpletz 4

0-5100 Aachen

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.

|--|--|--|

Angelschnüre

Fliegenschnüre

Hochstartschnure Handwerksschnure

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,—

SPEZIALSCHNÜRE

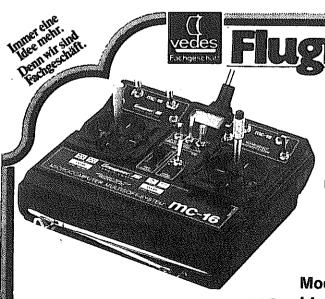
FILI VERSAND

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

SCHIFF modellbau FLUGZEUG AUTO pirker

Tel. (0222) 587 31 58

A-1060 Wien, Gumpendorferstr. 41



Messeneuheit '87

lugmodelbau

AEMOTE CONTROL

MC-16

mit ROTARYSELECT-Programmierung

Spiel + Freizeit

SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82 D-8228 FREILASSING





EIN FROHES WEIHNACHTSFEST

UND FÜR DAS NEUE JAHR ALLES GUTE,

VERBUNDEN MIT DEM DANK FÜR IHR VERTRAUEN

UND DEM WUNSCH AUF WEITERE ANGENEHME ZUSAMMENARBEIT

SCRIPTURA BÜROSERVICE

1050 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4 Telefon 95 12 23, 95 12 24 Peter Hans üblacker Modellbau Gustinus Ambrosiweg 24 - 26, Tel.: 02682/61680 7000 Eisenstadt 火火火 Außerst preisgünstig 火火火 NEU IM PROGRAMM: Werkzeugmaschinen Aktion bis 31, 12, 87 EMCO COMPACT 5 Leitspindeldrehmaschine Im Aktionsgrundpreis gratis inkludiert: 3-Backendrehfutter , Oberschlitten zum Kegeldrehen, Vorschubeinheit Die ideale Maschine für den Modellbauer, Handwerker und Industrie.

Ganzmetall
Piper Super Cub
Ein absolut naturtreues Modell, das Aufsehen erregen

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

DM 695,-





PRÄZISE-MODELLBAU 8501 Allersberg Neumarkter Straße 28 Telefon 091 76/2 01

Von Freund zu Freund S. SCHNEIDER u. CO. GES.M.B.H.

Beh. konz. Immobilien

Von und für Modellflieger... Wohnungen, Gartenhäuser, Bungalows, Grundstücke, Ferienhäuser

1020 Wien, Heinestraße 1

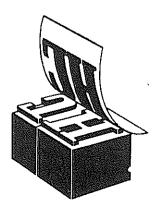
☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 25 42

Alles aus dem Immobilienmarkt

BUCH- UND OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

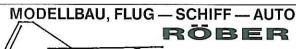
92 23 95 STURZGASSE 40 A-1150 WIEN XV



GESELLSCHAFT M.B.H.

Modellbaufirmen die gemeinsam den Modellsport fördern





Laxenburger Str. 12 1100 Wien 62 15 45

Seit 11 Jahren HAAS ROMODEL SHOE

RCMODELSHOP ...

Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/3188

ERNST SPORER

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

HELICOPTER-VERSAND FOTO-HEINZ

6391 Fieberbrunn/Tirol Telefon 05354/63 61 oder 69 68 Graupner-Heim-Robbe Ersatzteil-Schnellversand

MODELLBAU Ing. Karl Koroschetz

Im Pörtschacherhof A-9210 Pörtschach/WS Telefon 04272/23 35

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

MWM

A-3390 Melk Prandtauerstraße 9 Tel. 02752/24 32

Modellbau Wagner Melk

MODELLBAU-AKTIV Lindinger 4591 Molln Tel. 07584/33180

Impeller-Service Hobby Sommer

Ignaz-Harrer-Straße 13 5020 Salzburg, Telefon 06222/34 3 47



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

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 STERNECKER NIGLWEG 65 3500 KREMS-REHBERG

Tel.: 02732/70656

• RAGOVER® - Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -



RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör



Fast-Fertig-Modelle

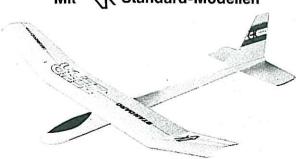


Modellbaukästen + Zubehör





Mit - Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell



DVR: 00514

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61 A-1140 WIEN

wooden aufreunden **EIN FROHES WEIHNACHTSFEST**

UND EINEN GESUNDEN START INS NEUE JAHR!

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

STANDARD AT

Rumpflänge 770 mm

Standard A1, das ideale Modell für den Standard A1, das ideale trieb. Einfach und Schulbetrieb. Einfach Eruppen- Und Sauen, sehr leicht einschaft wird schnell zu bauen, mit Hoch und schnell zu bewährt. Mit Hoch zufliegen. Betriebssicher Mit Thermik- Ausgereift und bewährt. Ausgereift und bewährt. Ein Ausgereift und ein Modell zur Ausgereit und ein die Kategorie der Freiflugbermse. In die Kategorie der Freiflugführung in die Kategorie der Freiflugwerbsmodelle. Spannweite 1230 mm Rumpflänge 770 mm

GK 610 Bauplan GK 710 Werkstoffpackung

CHAUNATS

Standard-Segler

DWIN OUTONES

STANDARD KING Spannweite 1200 mm Rumpflänge 750 mm Standard-Segler mit Kurvensteuerung und i nermikoremise.

GK 813 Baukasten mit vorgedruckten und vorgedruckten holzteilen, klehstoff

GK Standard-Modelle sind ideal für den Einstieg in den Flug- und Schiffsmodellbau. den Einstieg in den Flug- und Schiffsmodellbau.
GK Standard-Bauweise und flugGK Standard-Bauweise und des
GK sind Entwicklungen des
modelle sind Modellsportvermodelle öMV und im Exclusiv-Verbandes öMV und wien.
trieb von GK Modellbau Wien.

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

G. Kirchert

